

Toeslagen voor luchtvaartmaatschappijen: Ryanair stelt ultimatum aan de regering



I Brief van François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om te bouwen aan de wereld van morgen.

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

Nr. 992, 25 november 2024

Als je deze pagina niet goed kunt zien, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

 [volg dan deze link.](#)

Ik deel de bestaansreden van de Air France-KLM Groep:

In de voorhoede van een meer verantwoorde Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

De brief van maandag

Inhoud :

Toeslagen voor luchtvaartmaatschappijen: Ryanair stelt ultimatum aan de regering
Ryanair, EasyJet... Zware boetes voor vijf low-cost maatschappijen in Spanje
KLM CEO begrijpt het jobbeleid van het bedrijf niet: "zo kun je een bedrijf niet runnen".
Air France Industries innoveert en diversifieert haar profielen
De luchtvaartgiganten van de wereld bereiden zich voor op internationale samenwerking
Winst Portugese luchtvaartmaatschappij TAP daalt door wisselkoersverliezen en hogere loonkosten
Saoedische luchtvaartmaatschappijen op zoek naar piloten
China: Shanghai Pudong Airport begint met de bouw van Terminal 3
Waarom de aandelenkoers van Air France-KLM keldert terwijl die van IAG stijgt

> Toeslagen voor luchtvaartmaatschappijen: Ryanair stelt ultimatum aan de regering

(bron Les Echos) 20 november 2024

Mijn commentaar: De kunst om jezelf in beide voeten te schieten!

In de linkervoet:

Ryanair geeft toe dat zijn model gedeeltelijk gebaseerd is op volledige of gedeeltelijke belastingvrijstellingen.

In dit verband stelt de Cour des Comptes (de Franse Rekenkamer) voortdurend de relaties tussen Ryanair en de lokale overheden aan de kaak, maar tevergeefs.

Het laatste voorbeeld staat in mijn brief nr. 984; in Beauvais brengt Ryanair geen overheidsbelastingen in rekening aan de passagiers. Het staat er voluit:



Détail du prix

Vols

Paris Beauvais à **Alicante**
ven 4 oct. • 11:25 - 13:35 • FR 9035


1 x Tarif adulte Basic*	60,11 €
-------------------------	----------------

Aucun bagage enregistré

1 x Petit sac (40cm x 20cm x 25cm)	Inclus
------------------------------------	--------

* Non-remboursable. Modification soumise à des frais de gestion

Vous ne payez pas les taxes gouvernementales

Passagers 
Mr cxc csd

Total à payer	60,11 €
----------------------	----------------

Op de goede voet:

Ryanair zegt dat een verhoging van de ticketprijs met €6 ertoe zal leiden dat het bedrijf tientallen routes zal sluiten.

Dit dreigement geeft geloofwaardigheid aan diegenen die hogere belastingen bepleiten als middel om het gebruik van vliegreizen te beperken.

Ik zal binnenkort de gelegenheid hebben om terug te komen op het onderwerp soberheid, gebaseerd op studies van de Académie de l'Air et de l'Espace.



[Duurzame luchtvaart](#). Voor degenen die niet kunnen wachten, je kunt ze vinden op mijn website in de sectie

Lees het artikel :

Ryanair protesteert tegen plannen om de belastingen op vliegtickets in Frankrijk te verhogen. De low-cost luchtvaartmaatschappij **dreigt tien regionale luchthavens in Frankrijk vanaf 1 januari niet meer te bedienen als de regering niet afziet van de geplande verhoging van de zogenaamde solidariteitsbelasting op vliegtickets in de begroting voor 2025.**

"Ryanair herziet momenteel haar Franse programma's en verwacht de capaciteit van en naar Franse regionale luchthavens met maximaal 50% te verminderen vanaf januari 2025, als de Franse regering doorgaat met haar kortzichtige plan om de belasting op passagiers te verdrievoudigen", waarschuwde haar commercieel directeur, Jason McGuinness, in een persbericht.

Ryanair gaf niet aan welke van de 22 Franse luchthavens die het momenteel aandoet, zouden worden getroffen. Maar de waarschuwing is geen loos dreigement, gezien de staat van dienst van Ryanair. In mei kondigde de luchtvaartmaatschappij de sluiting aan van haar basis in Bordeaux en het vertrek van haar drie vliegtuigen na een geschil met de luchthavendirectie over verhoogde heffingen.

In het verleden heeft Ryanair ook zijn basis in Marseille opgeheven, om een paar jaar later weer terug te keren. De low-cost luchtvaartmaatschappij heeft soortgelijke dreigementen geuit in België, Ierland, Italië en Spanje, die over het algemeen werden opgevolgd. In Duitsland, waar de regering ook de belastingen op het luchtvervoer heeft verhoogd ondanks dat het verkeer nog steeds lager is dan voor Covid, heeft Ryanair zijn aanbod voor komende zomer al met 12% verlaagd en 22 routes gesloten.

(...)

Dit ultimatum komt misschien als een verrassing, aangezien de geplande verhoging bedoeld is om de TSBA op middellangeafstandsvluchten te verhogen van €2,63 naar €9,5 voor Europese bestemmingen (en tot €15 voor internationale middellangeafstandsvluchten). Maar volgens Ryanair is Frankrijk nu al de Europese bestemming waar vliegtickets het zwaarst worden belast, met een heffing van 24,09 euro zodra de verhoging is bekrachtigd, "vergeleken met nul euro in Spanje, Italië en

Polen, en in Ierland", aldus de maatschappij. **Voor Ryanair, dat een tekort aan vliegtuigen heeft door vertragingen bij de levering van Boeings, is deze nieuwe heffing een stimulans om haar vliegtuigen elders te plaatsen, in meer dynamische en minder belaste markten.**

> **Ryanair, EasyJet... Zware boetes voor vijf goedkope luchtvaartmaatschappijen in Spanje**

(bron La Tribune) 22 november 2024

Mijn commentaar: *Europese lagekostenmaatschappijen houden zich vaak niet aan de regels.*

In dit geval hebben we het over het niet naleven van de heffingen voor handbagage.

Het vorige artikel ging over het niet betalen van overheidsbelastingen.

In het verleden is Ryanair meerdere keren veroordeeld tot het terugbetalen van subsidies die ten onrechte waren betaald door Franse lokale overheden.

Ook het niet tonen van details over belastingen door goedkope luchtvaartmaatschappijen wordt regelmatig onder de aandacht gebracht.

Het gebrek aan controles en de traagheid van procedures moedigen deze luchtvaartmaatschappijen aan om te frauderen.

Lees het artikel :

Zal de beslissing van Spanje andere landen inspireren? **Om bepaalde commerciële praktijken van goedkope luchtvaartmaatschappijen tegen te gaan, heeft de minister van Consumentenzaken, Pablo Bustinduy, sancties aangekondigd tegen vijf maatschappijen wegens misbruik. De betrokken maatschappijen zijn Ryanair, Vueling, EasyJet, Norwegian en Volotea. Het totale bedrag van deze boetes is 178.933.631,99 euro, volgens een verklaring van het ministerie op vrijdag.**

"De inzet van het ministerie van Consumentenzaken is duidelijk: er kunnen geen economische modellen bestaan die gebaseerd zijn op de schending van burgerrechten", beweerde de minister op het sociale netwerk X.

Meer specifiek **worden deze luchtvaartmaatschappijen bekritiseerd voor het aanrekenen van extra kosten voor handbagage of voor het kiezen van een stoel in het vliegtuig wanneer een van de passagiers een afhankelijke persoon**

(bijvoorbeeld een gehandicapte of een kind) moet vergezellen.

De boetes komen volgens het Spaanse ministerie aan het eind van een onderzoek dat het directoraat-generaal Consumentenzaken in 2023 is gestart. Op 31 mei meldde de consumentenorganisatie Facua dat ze een klacht had ingediend tegen deze praktijken, die als misbruik werden beschouwd, en dat vier luchtvaartmaatschappijen een boete hadden gekregen van meer dan 150 miljoen euro. Nadat de betrokken maatschappijen beroep hadden aangetekend, heeft het ministerie van Consumentenzaken "het beroep dat door deze luchtvaartmaatschappijen was aangetekend, verworpen".

Ryanair heeft de hoogste boete gekregen, namelijk 107 miljoen euro, gevolgd door Vueling met 39 miljoen euro, EasyJet (29 miljoen euro), Norwegian (1,6 miljoen euro) en Volotea (1,1 miljoen euro). De boetes werden opgelegd "op basis van de winsten die de maatschappijen hebben behaald" als gevolg van deze misbruikpraktijken, aldus het ministerie.

In een persbericht verwelkomde de Facua-vereniging de beslissing als "historisch". "Deze boetes zijn de hoogste die ooit door een autoriteit voor consumentenbescherming zijn opgelegd", aldus de vereniging, die eraan toevoegde dat **"gebruikers" nu "terugbetaling van deze kosten kunnen eisen"**.

"Deze illegale en ongegronde boetes zijn (...) om politieke redenen besloten en zijn duidelijk in strijd met de Europese wet", zei Ryanair-baas Michael O'Leary, die aankondigde dat hij in beroep zou gaan.

Ze "zullen nietig worden verklaard door de Europese rechtbanken, die herhaaldelijk het recht van Europese luchtvaartmaatschappijen hebben verdedigd om hun prijzen en beleid te bepalen zonder inmenging van de overheid", voegde hij eraan toe, geciteerd in een persbericht.

Deze financiële sancties gaan gepaard met nieuwe verboden. Naast de bovengenoemde toeslagen, die verboden zullen worden, wordt het luchtvaartmaatschappijen ook verboden om een toeslag op te leggen aan passagiers die hun instapkaart op de luchthaven uitprinten. Daarnaast moeten maatschappijen duidelijk zijn over de prijzen op hun websites en mogen ze niet langer verbieden om contant te betalen op luchthavens.

Luchtvaartmaatschappijen hebben nu twee maanden de tijd om beroep aan te tekenen bij de Kamer voor Administratieve Geschillen van de Nationale Rechtbank. Zodra deze periode is verstreken, "wordt het bevel van kracht", aldus de Spaanse regering. De Spaanse Vereniging van Luchtvaartmaatschappijen (ALA) noemde de sancties tegen de luchtvaartmaatschappijen "absurd" en "illegaal", meldt het dagblad La Vanguardia. Spanje zou het enige land in de Europese Unie worden waar het in rekening brengen van handbagage verboden zou worden, aldus de ALA.

> De KLM CEO begrijpt het jobeleid van het bedrijf niet: "Zo kun je een bedrijf niet runnen".

(bron Luchtvaartnieuws) 19 november 2024

Mijn commentaar: Hoewel ik het risico loop in herhaling te vallen, blijft de houding van de Nederlandse regering, de op één na grootste aandeelhouder van de Air France-KLM groep, moeilijk te interpreteren.

Het is echter belangrijk op te merken dat de milieudruk in Nederland groter is dan in Frankrijk.

De beslissingen die deze regering zou kunnen nemen verdienen bijzondere aandacht, omdat ze een strategie zouden kunnen inluiden die gericht is op soberheid, of zelfs op een geleidelijke vermindering van het intra-Europese luchtvervoer.

Lees het artikel :

Marjan Rintel, CEO van KLM, begrijpt de luchtvaartplannen van het Nederlandse bedrijf niet. Schiphol zou teruggebracht kunnen worden tot maximaal 466.000 vliegbewegingen per jaar. Volgens Marjan Rintel zal dit gevolgen hebben voor miljoenen Nederlanders die jaarlijks op vakantie of zakenreis gaan met het vliegtuig.

"Al meer dan een eeuw bedient KLM vele plaatsen om Nederlanders te verbinden met de rest van de wereld en vice versa. Het is een belofte die we elke dag met trots inlossen. Maar als we afgaan op de signalen over de plannen van het bedrijf, kunnen we die belofte binnenkort niet meer waarmaken", zegt mevrouw Rintel in een bericht op LinkedIn.

"De minister had gelijk toen hij zei dat ontgroening geen doel op zich is. Hij vroeg ons ook terecht om te investeren in schoner, stiller en zuiniger vliegen. Vandaag zegt de regering tegen ons: het is goed dat jullie investeren in deze vliegtuigen, maar we tellen de winst niet. Zo kan niemand een bedrijf runnen.

Ze vervolgt: "We halen onze geluidsreductiedoelstellingen onder andere door miljarden te investeren in nieuwe vliegtuigen. Tegelijkertijd worden Schiphol en KLM in een onmogelijke positie gebracht om hun werk te doen: Nederland als internationaal handelsland verbinden met de rest van de wereld."

Terwijl het ministerie rekent op 466.000 vliegtuigbewegingen, vindt Rintel dit zeer zorgelijk. "Het gaat in tegen internationale afspraken. Er is een reëel risico op represailles van andere landen. Eerst meer, dan minder, dan nog minder

vliegbewegingen. De Nederlandse economie en de miljoenen Nederlanders die jaarlijks met KLM en Transavia reizen, zullen de dupe worden van dit jobbeleid. Een welvarend Nederland heeft luchtvaart nodig.

> Air France Industries innoveert en diversifieert zijn profielen

(bron Journal de l'Aviation) 22 november 2024

***Mijn commentaar:** Air France Industries, en meer in het algemeen AFI KLM E&M (de onderhoudsdivisie van de Air France-KLM Groep), ondervindt dezelfde problemen als haar concurrenten bij de aanwerving van personeel.*

De Covid-crisis heeft niet alleen geleid tot een vacaturestop, maar ook tot talrijke ontslagen bij onderaannemers.

Deze bedrijven hebben moeite om de achterstand in te halen die ze in deze periode hebben opgelopen, niet in de laatste plaats vanwege de lange opleidingen die nodig zijn.

Lees het artikel :

De terugkeer van het luchtverkeer naar het niveau van voor de crisis, de introductie van vliegtuigen van de nieuwe generatie die zuiniger en stiller zijn en de problemen met de toeleveringsketen waarmee alle luchtvaartmaatschappijen te kampen hebben, hebben de afgelopen maanden geleid tot een sterke groei in de sector voor vliegtuigonderhoud. **De sector moet zich zowel aanpassen aan de nieuwste technologieën als zich uitrusten met het nodige personeel om aan de onderhoudsbehoeften van vliegtuigen te voldoen.** Air France Industries is, net als andere spelers in de sector, gestimuleerd door deze trends. **De snelgroeiende technische divisie van Air France is ook van plan om haar personeelsbestand uit te breiden op alle gebieden van haar activiteit, met name maar niet uitsluitend op het gebied van mechanica, op een moment dat de werkgelegenheidssector onder druk staat.**

AFI KLM E&M (de onderhoudsdivisie van de Air France-KLM Groep) heeft momenteel 13.000 werknemers, waarvan 8.000 in Frankrijk - bij Air France Industries (AFI) en CRMA. In 2024 schatte AFI haar aanwervingsbehoefte op 450 tot 500 mensen, waaronder 150 uitvoerende profielen. AFI blijft een zeer aantrekkelijke werkgever en zou het jaar moeten afsluiten met 460 nieuwe vaste contracten, een aantal dat zal worden verhoogd door interne overplaatsingen. Géry Mortreux, Executive Vice President Air France Maintenance, wijst erop dat de helft van de nieuwe aanwervingen bedoeld is ter vervanging van mensen die met pensioen gaan en dat de andere helft

de groei van de activiteit zal stimuleren, die bezig is het niveau van voor de crisis te overtreffen in termen van volume en dit jaar een omzet van ongeveer 3 miljard euro zou moeten genereren.

Grote vraag naar monteurs en technici

Van de ongeveer 350 niet-leidinggevende functies die dit jaar worden aangeboden, is 80% voor monteurs en technici - de resterende 20% is in de logistiek, een andere sector waarin AFI haar inspanningen concentreert. "We zijn op zoek naar alle soorten luchtvaartonderhoudsmonteurs en -technici: vliegtuigmonteurs, motormonteurs, uitrustingsmonteurs, constructiemonteurs, enzovoort," legt Géry Mortreux uit. Hij wijst erop dat er bijzondere aandacht wordt besteed aan bepaalde gebieden, zoals "vaardigheden in composietmaterialen", evenals "profielen zoals elektrotechnici, elektriciens" en "specialisten zoals lassers, machinisten, gereedschapstechnici", enz.

"Het probleem waar we vandaag de dag tegenaan lopen is dat deze groei de industrie in de breedste zin van het woord treft en dat de behoeften zeer groot zijn. De hele industrie heeft een tekort aan capaciteit en werft veel mensen aan", zegt Géry Mortreux. Hij heeft echter een zeer positief punt: "Deze beroepen zijn nog steeds erg aantrekkelijk. Mensen zijn nog steeds geïnteresseerd in technische vakken, maar ze willen verantwoordelijke activiteiten zien. Daarom leggen we veel nadruk op de decarbonisatieambities van de Air France-groep.

(...)

Maar om dit te bereiken, moeten we kandidaten vinden. **AFI vertrouwt al lange tijd op alternerende opleidingen om te voorzien in een deel van de behoefte aan monteurs en zal ook in 2025 360 alternerende stagiairs verwelkomen.** Maar van de ongeveer 350 niet-leidinggevende personeelsleden die dit jaar zijn aangeworven, zijn er bijna 280 extern aangeworven en ongeveer 60 via het sandwich-curussysteem. **"Een van de problemen waar we vandaag de dag mee te maken hebben is dat we veel stagiairs aannemen via het alternerend leren, maar dat veel van hen besluiten om verder te studeren als ze klaar zijn met hun baccalaureaat. We doen dus veel moeite om leerlingen op te leiden, maar we slagen er niet in om ze daarna aan te werven.** We hebben besloten om veel te blijven doen voor stages, maar onze discussies leiden ertoe dat we onze capaciteit om teams aan te nemen uitbreiden, omdat stages alleen niet genoeg zijn om aan onze behoeften te voldoen," legt Géry Mortreux uit. "Daarom verfijnen we onze inkoopstrategie.

In bepaalde sectoren, zoals monteurs of lassers, leveren scholen niet genoeg profielen. **AFI richt zich daarom op andere bedrijfstakken, met name de auto-industrie**, die dezelfde kwaliteiten van vingervlugheid en vaardigheid vereist. "We kunnen monteurs in deze sectoren de mogelijkheid bieden om na een interne opleiding een gezamenlijk kwalificatiecertificaat metaalbewerking (CQPM) te behalen, zodat ze aan motoren of vliegtuigapparatuur kunnen werken.

AFI werkt ook samen met France Travail aan de nieuwe wervingsmethode op basis

van simulatie. Dit houdt in dat sollicitanten workshops krijgen aangeboden waarin recruiters hun behendigheid in mechanische bewegingen kunnen beoordelen. Aan het einde van deze workshops kijken recruiters naar de werkervaring van kandidaten die over de vereiste kwaliteiten beschikken om te bepalen of ze in de werkplaats kunnen worden aangenomen of dat ze een CQPM aangeboden moeten krijgen. De duur van de opleiding hangt vervolgens af van het ervaringsniveau van de kandidaat en het vakgebied waarin hij of zij zal werken - deze zal bijvoorbeeld langer zijn voor een vliegtuigmonteur dan voor een uitrustingsmonteur.

"Dit zijn concepten die we in 2023 zijn gaan testen, maar in 2024 hebben we echt een ommezwaai gemaakt in de diversificatie van sourcing", legt Géry Mortreux uit.

In 2025 wordt ook een nieuwe functie geïntroduceerd: vakscholen. Deze zijn bedoeld om nieuwkomers in AFI met beperkte beroeps- of luchtvaartervaring te ondersteunen. "We hebben drie scholen opgericht: de motorschool, de uitrustingsschool en de vliegtuigschool. Dit zijn interne middelen", zegt Géry Mortreux, en hij voegt eraan toe dat de scholen zich in het hart van AFI's faciliteiten bevinden. Tot nu toe werd een leerling-meester tijdens zijn onderhoudsdienst vergezeld door een leerling: hij moest dan zijn onderhoudstaken aan het vliegtuig uitvoeren en voor zijn leerling zorgen om hem te ondersteunen, zijn vaardigheden te ontwikkelen, enz. "Gezien het grote aantal leerlingen is het niet verwonderlijk dat AFI een school voor leerlingen heeft opgericht," zegt Géry Mortreux. "Gezien het grote aantal leerlingen dat we ontvangen, is dit niet langer de beste manier om ze op te leiden. We geven ze liever een gespecialiseerde opleiding van een paar maanden, waarin ze de basisgebaren en de omgeving leren kennen, voordat ze aan vliegtuigen, motoren of apparatuur gaan werken".

(...)

AFI wijst er ook op dat de banen niet allemaal technisch zijn en dat je niet per se monteur hoeft te zijn om bij de teams te komen werken. Andere profielen zijn essentieel voor het bedrijf, met name in de logistieke sector.

(...)

Een ander type profiel wordt gezocht, dit keer meer in de technische kantoren: mensen die in staat zijn procedures te schrijven, methodes te gebruiken voor operaties, onderhoudsinstructies te schrijven voor motoren, uitrusting en het vliegtuig zelf, op basis van de documentatie van .

Air France Industries benadrukt dat het niet noodzakelijk is om uit de luchtvaartindustrie te komen om haar teams te versterken. Hoewel de zoektocht naar ervaren monteurs bijzonder belangrijk is voor Air France Industries, sluit het bedrijf talent uit andere industriële sectoren niet uit, die snel operationeel kunnen zijn en nieuwe rijkdom kunnen brengen voor het bedrijf door zijn horizon te verbreden, net zoals het bedrijf bereid is om jongere mensen op te leiden. En pure onderhoudsoperaties zouden niet optimaal kunnen functioneren zonder de steun van andere gevarieerde beroepen, die achter de schermen werken om de hele activiteit te

orkestreren.

> **Winst Portugese luchtvaartmaatschappij TAP daalt door wisselkoersverlies en hogere loonkosten**

(bron Reuters) 18 november 2024

Mijn commentaar: *De trend is neerwaarts voor TAP, net als voor de meeste Europese luchtvaartmaatschappijen.*

Lees het artikel :

De Portugese luchtvaartmaatschappij **TAP maakte maandag bekend dat de nettowinst over het derde kwartaal met 35% is gedaald** tot 118 miljoen euro, als gevolg van wisselkoersverliezen en een sterke stijging van de loonkosten.

De operationele kosten stegen met 6,5% tot 1,05 miljard euro voor de luchtvaartmaatschappij, die op het punt staat geprivatiseerd te worden. Deze stijging was te wijten aan een stijging van de loonkosten met 26% na het schrappen van de loonsverlagingen die waren opgelegd als onderdeel van een zwaar herstructureringsplan na een pandemische reddingsoperatie.

De operationele inkomsten van de luchtvaartmaatschappij stegen met 2% tot €1,284 miljard, dankzij een stijging van de passagiersinkomsten met 0,5%. Het aantal passagiers steeg tijdens het kwartaal met 1,3% tot ongeveer 4,6 miljoen en TAP zei dat de boekingen voor het vierde kwartaal iets hoger waren dan vorig jaar.

Chief executive Luis Rodrigues zei dat het management tevreden was met de prestaties, "ondanks de twee belangrijkste uitdagingen waarmee we werden geconfronteerd: de moeilijke situatie van het Europese luchtruimbeheer en aanzienlijke valutadevaluaties".

(...)

De nieuwe centrumrechtse regering van Portugal is van plan om de privatisering van TAP in 2025 te hervatten en heeft gezegd dat ze interesse heeft gekregen van meer dan een dozijn potentiële kopers, waaronder Lufthansa, Air France-KLM en IAG, eigenaar van British Airways.

> **De luchtvaartgiganten van de wereld bereiden zich voor op internationale samenwerking**

(bron ChinaNews, vertaald met Deepl) 19 november 2024

Mijn commentaar: *Luchtvaartpartners maken geen fout door in China te investeren.*

Tussen nu en 2050 zou het verkeer er kunnen verzevenvoudigen (bron: OESO, voorgesteld in mijn [nieuwsbrief nr. 969](#)).

Hoe kunnen we de groei van het luchtvervoer verzoenen met het koolstofvrij maken ervan?

Dit is de moeilijke vergelijking waarmee China wordt geconfronteerd.

Duurzame vliegtuigbrandstoffen verdienen de voorkeur. Maar voor de productie ervan is veel energie nodig.

Hoewel China het land is dat de meeste zonnepanelen installeert, is het ook het land dat de meeste kolencentrales bouwt.

In 2022 heeft het een plan goedgekeurd om elke week twee grote kolencentrales te bouwen.

Het heeft de consequenties hiervan getrokken door aan te kondigen dat het de doelstelling voor koolstofneutraliteit zal opschuiven naar 2060, het doel dat in de overeenkomsten van Parijs is gesteld voor 2050.

Lees het artikel :

Honeywell, een Amerikaans Fortune 500-bedrijf, heeft op de recente 15e China Air Show een aantal samenwerkingsovereenkomsten getekend met Chinese bedrijven die vliegtuigen onderhouden, repareren en reviseren.

De ondertekenaars hopen samen te werken aan efficiëntere reparatie- en onderhoudsdiensten om de duurzame toekomst van de luchtvaart te ondersteunen.

Net als Honeywell ondertekenden veel internationale bedrijven nieuwe samenwerkingsverbanden op de onlangs afgesloten luchtshow, waaraan 1.022 bedrijven uit 47 landen en regio's deelnamen.

(...)

Tijdens de show verlengde de Franse luchtvaartgigant Thales zijn samenwerkingsovereenkomst voor onderhoud met China Eastern Technics met nog eens vijf jaar. Deze overeenkomst stelt Thales in staat om onderhouds-, reparatie- en revisiediensten te leveren voor de avionica van de A320, A330 en B737 vloot van China Eastern Airlines.

Thales presenteerde ook haar Level D vluchtsimulator, gecertificeerd door de Civil Aviation Administration of China (CAAC). De simulator is in staat om uitdagende, levensechte missiescenario's onder uiteenlopende weersomstandigheden getrouw te reproduceren en biedt Chinese helikopterpiloten het hoogste trainingsniveau ter wereld.

(...)

Volgens de marktvoorspellingen van Airbus die tijdens het evenement werden gepubliceerd, zal China de komende twee decennia meer dan 9.500 nieuwe passagiers- en vrachtvliegtuigen nodig hebben, als gevolg van de sterke groei van de vraag naar luchtvervoer en vracht. **Het aantal vluchten per persoon in China zal naar verwachting stijgen van 0,5 in 2023 tot 1,7 in 2043.**

China is uitgegroeid tot de grootste markt van Airbus in één land, met 2.233 Airbus-vliegtuigen in dienst bij luchtvaartmaatschappijen op het vasteland vanaf oktober 2024. In juli vierde Airbus de levering van het 700e vliegtuig van de A320-familie dat geassembleerd werd in de Final Assembly Line Asia (FALA) in de gemeente Tianjin in het noorden van China.

De bouw van de tweede eindassemblagelijijn van Airbus in Tianjin, die in september 2023 van start ging, vordert snel en zal naar verwachting begin 2026 operationeel zijn, aldus Xu Gang, CEO van Airbus China, tijdens een persconferentie op de luchtvaartshow.

Tijdens de show **presenteerde het Braziliaanse luchtvaartbedrijf Embraer zijn vooruitzichten voor de Chinese luchtvaartmarkt. Het rapport voorspelt dat de Aziatisch-Pacifische regio de wereldwijde luchtvaartindustrie zal domineren in 2043, met 38% van de wereldwijde markt, gelijk aan het gecombineerde aandeel van de Europese en Noord-Amerikaanse markten.**

(...)

> **China: Shanghai Pudong Airport begint met de bouw van Terminal 3**

(bron Journal de l'Aviation) 20 november 2024

Mijn commentaar: *Hoe kunnen we de groei van het luchtvervoer verzoenen met de decarbonisatie ervan (bis)?*

De vergelijking lijkt onoplosbaar.

Sinds enkele jaren mislukken uitbreidings- of bouwprojecten van luchthavens in democratieën (Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland, Duitsland, enz.), maar slagen ze

wel in dictaturen (Turkije, Golfstaten, China, enz.).

Lees het artikel :

Shanghai Pudong International Airport kan binnenkort tot 50 miljoen extra passagiers verwerken. De bouw van de nieuwe terminal is vandaag, 20 november, officieel van start gegaan. Dit is een belangrijke stap in het uitbreidingsplan van fase IV voor de belangrijkste luchthaven van Shanghai. De oplevering staat gepland voor eind 2027.

Terminal 3 zal bestaan uit twee dubbele terminalgebouwen voor internationale en binnenlandse vluchten, met een totale oppervlakte van ongeveer 1,19 miljoen vierkante meter, de grootste in de hub.

De nieuwe terminal zal 90 opstelplaatsen voor vliegtuigen omvatten. Hij komt ten zuiden van de bestaande terminals, namelijk terminal 1 (geopend in 1999) en 2 (2008) en de satellietterminal (2019).

Terminal 3 zal ook vergezeld gaan van een gebouw voor vervoer, hetzij naar de andere twee terminals, naar de metrolijnen of naar het toekomstige station Shanghai East, een toekomstig belangrijk intermodaal knooppunt voor passagiersvervoer.

De luchthaven zal zo tegen 2028 een maximale capaciteit van 130 miljoen passagiers per jaar bereiken, wat de status van Shanghai als een van de belangrijkste luchthavenknooppunten ter wereld zal versterken.

> **Saoedische luchtvaartmaatschappijen zoeken piloten**

(bron Corriere della sera) 20 november 2024

Mijn commentaar: *Het werven van ervaren piloten door luchtvaartmaatschappijen uit de Golf is niets nieuws, vooral niet voor beginnende maatschappijen.*

Het interessantste deel van dit artikel gaat over de plannen om de luchthaven King Khalid van Riyad uit te breiden. Volgens mijn bronnen heeft het momenteel twee start- en landingsbanen, maar zijn er plannen om geleidelijk uit te breiden naar zes.

De uitbreiding is bedoeld om bijna 200 miljoen passagiers per jaar te kunnen verwerken, het equivalent van een volle Boeing 777 elke minuut!

Maar zal de luchtverkeersleiding zoveel vliegtuigen aankunnen?

Dit is wat ik schreef in 2021:

De drie belangrijkste luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten (Emirates, Etihad en Qatar Airways) hebben hun hubs binnen een straal van 200 km. De verwachte groei van het luchtverkeer in deze regio op middellange termijn is zodanig dat experts een verzadiging van het luchtruim voorspellen voordat de drie luchthavens van Dubai, Abu Dhabi en Doha vol zijn.

De luchthaven van Riyad, die niet wordt genoemd door de experts, ligt dicht bij de drie genoemde hubs. Het ligt amper 200 km naar het westen.

Lees het artikel :

De uitbreidingsplannen van Saudia en de start van Riyadh Air in 2025 beïnvloeden de "markt" voor gezagvoerders en eerste officieren met ongekende aanbiedingen. Dit is hoe piloten westerse luchtvaartmaatschappijen (en andere) verlaten (...)

Saudia Airlines, de historische luchtvaartmaatschappij van het koninkrijk, en Riyadh Air, dat volgend jaar zijn eerste vluchten zal uitvoeren na maanden van aankondigingen en bestellingen, zijn bijzonder "agressief" op de pilotenmarkt.

De dynamiek die Golfmaatschappijen - zoals Emirates, Qatar Airways en Etihad - jarenlang professionals uit Europa, Noord-Amerika, Australië en delen van Azië hadden aangetrokken, wordt zo omgekeerd. "Er zijn nu commandanten en eerste officieren die Doha, Dubai en Abu Dhabi verlaten om in Jeddah en Riyad te gaan werken", leggen de ambtenaren uit.

De laatste **tijd heeft Saoedi-Arabië de aandacht getrokken vanwege de miljardeninvesteringen in het kader van "Vision 2030"**, het economische programma dat van het land een wereldwijde draaischijf voor de luchtvaart moet maken, waardoor het aantal passagiers verdrievoudigt tot 330 miljoen in 2030. **Het luchtvaartpakket heeft een waarde van 100 miljard dollar (hoewel dit onlangs naar beneden is bijgesteld) en omvat ook de uitbreiding van Riyad's King Khalid luchthaven, die King Salman gaat heten, zes parallelle start- en landingsbanen krijgt en naar verwachting 120 miljoen transitpassagiers kan verwerken in iets meer dan vijf jaar tijd en 185 miljoen in 2050.**

(...)

Riyadh Air en Saudia hebben niet gereageerd op verzoeken van Corriere toen het artikel werd gepubliceerd. **Over een paar weken zal Saoedi-Arabië meerdere luchtvaartmaatschappijen hebben.** De "traditionele": Saudia (gevestigd in Jeddah) en Riyadh Air (Riyadh). De lokale lagekostenmaatschappijen: Flynas (die voornamelijk op Riyad vliegt) en Flyadeal (gevestigd in Jeddah, een divisie van Saudia). De begrotingsherziening, met bezuinigingen over de hele linie, heeft geleid tot de stopzetting van de activiteiten van Neom Airlines, een andere Saoedische maatschappij die dit jaar van start zou gaan en die verbonden is aan het grootstedelijke project Neom City.

De projecten

Riyadh Air is eigendom van het Public Investment Fund (Pif), een van 's werelds rijkste staatsinvesteringsfondsen, waarvan gouverneur Yasir Al-Rumayyan ook de voorzitter van de luchtvaartmaatschappij is. De CEO is Tony Douglas, voormalig CEO van Etihad Airways, terwijl de COO Peter Bellew is, voormalig CEO van Malaysia Airlines en voormalig COO van Ryanair en easyJet. Volgens gegevens die aan Corriere zijn verstrekt door het gespecialiseerde platform ch-aviation, heeft Riyadh Air momenteel 60 Airbus A321neo en 39 Boeing 787-9 Dreamliner vliegtuigen besteld. De Saudia-groep (waartoe ook Flyadeal behoort) bestelde afgelopen mei 12 A320neo en 93 A321neo vliegtuigen.

Beurs persoverzicht

> [Waarom de aandelenkoers van Air France-KLM daalt terwijl die van IAG stijgt](#)

(bron Capital) 26 november 2024

Mijn commentaar: de aandelenkoers van Air France-KLM heeft nog nooit zo laag gestaan. Maar volgens analisten is het ergste voorbij.

Lees het artikel :

Minder dan 2 miljard euro. Dat is hoeveel Air France-KLM, de op drie na grootste luchtvaartmaatschappij van Europa, op het moment van schrijven waard is op de beurs, met zijn 76.000 werknemers, 506 vliegtuigen en 94 miljoen vervoerde passagiers vorig jaar. De totale kapitalisatie was in juni 2012 al verder gedaald tot onder de miljardgrens. Dat was net voordat de toen nieuwe CEO, Alexandre de Juniac, zijn herstelplan 'Transform 2015' lanceerde. **De situatie is opnieuw kritiek. Het afgelopen jaar is de kapitalisatie van Air France KLM met 40% gekelderd.** En sinds de komst van CEO Benjamin Smith aan het roer in september 2018 is het bijna gehalveerd.

Hoe kan deze daling worden verklaard? De vraag rijst des te meer omdat op hetzelfde moment de Spaans-Britse groep IAG, nummer drie in Europa, een diametraal tegenovergesteld traject doormaakt: in twaalf maanden tijd is de koers van het aandeel met 53% gestegen. In het derde kwartaal slaagde de groep, die de Spaanse luchtvaartmaatschappijen Vueling en Iberia, British Airways en de Ierse luchtvaartmaatschappij Aer Lingus beheert, er zelfs in om Air France KLM voorbij te

streven in termen van omzet.



Air France KLM beïnvloed door de Olympische Spelen

De belangrijkste verklaring voor dit omgekeerde spiegeleffect ligt in een aanzienlijk verschil in de eenheidskosten exclusief brandstof, een indicator die in de sector nauwlettend in de gaten wordt gehouden. **De kosten per eenheid stegen met 3,4% over het kwartaal, terwijl analisten een stijging van 2% hadden voorspeld en bij IAG was de stijging slechts 2%**. Een teleurstellend resultaat ondanks het herstel van het luchtverkeer na de crisis, de daling van de olieprijs en de beloften van Benjamin Smith om tegen 2026-2028 een marge van 8% te halen.

Er zijn veel redenen voor deze stijging van de kosten per eenheid. De Olympische Spelen hebben de inkomsten met 160 miljoen euro gedrukt, door een daling van het toeristisch verkeer en de bonus die aan het personeel werd betaald, en meer in het algemeen, door de hoge personeelskosten. Sinds zijn komst heeft Benjamin Smith prioriteit gegeven aan sociale vrede en heeft hij de piloten meermaals een loonsverhoging gegeven. Daarbij komen nog de schuldenlast en de problemen van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij KLM, die sinds het einde van de pandemie te kampen heeft met problemen op het gebied van onderhoud, pilotentraining, werving en ondercapaciteit. De maatschappij heeft onlangs een besparingsplan aangekondigd.

En nu, tegen 2025, zal de solidariteitsbelasting op vliegtickets stijgen, waardoor de bedrijfsinkomsten met 90 tot 170 miljoen euro zullen dalen. En dan hebben we het nog niet eens over het feit dat ook in Nederland de belastingen worden aangescherpt.

Aan de andere kant staan de planeten op één lijn voor IAG: de groep heeft dit kwartaal een beter dan verwachte kostprijs per eenheid bekendgemaakt en een plan voor de inkoop van eigen aandelen om de aandelenkoers op te krikken. Alle

luchtvaartmaatschappijen doen het goed, met marges van rond de 20%. Luis Gallego, CEO sinds 2020, plukt de vruchten van een diepgaand kostenbesparingsprogramma en een sterke aanwezigheid op de bloeiende trans-Atlantische route. En dat alles met een gunstig belastingklimaat in Spanje.

Deze bevindingen moeten echter in perspectief worden geplaatst. Paul Chiambaretto, econoom aan de Montpellier Business School, die aan het hoofd staat van de Pégase-leerstoel die gespecialiseerd is in luchtvervoer, relativeert het beeld: "**Air France is niet de slechte leerling van de sector, maar IAG is eerder de uitzondering die het beter doet dan de sector**", en dat al deed vóór de pandemie met een betere marge.

Het bewijs? De Duitse groep **Lufthansa, de nummer twee in Europa, heeft zijn aandelenkoers ook zien kelderen** door de stijgende kosten (personeel, onderhoud, enz.) en de verhoging van de belasting op het luchtverkeer in Duitsland. Net als KLM heeft haar belangrijkste luchtvaartmaatschappij Lufthansa Airlines een turnaround-programma gelanceerd.

Yan Derocles, analist bij Oddo BHF, gaat verder: "**Air France-KLM heeft het moeilijkste achter de rug. In 2024 waren er een aantal specifieke factoren, zoals de Olympische Spelen, of problemen met IT- of onderdelenleveranciers die een extra kostenpost van 500 miljoen genereerden en in 2025 niet meer zichtbaar zouden moeten zijn**".

Als teken van zijn optimisme heeft de analist zojuist zijn advies voor aandelen Air France-KLM gewijzigd van "sell" naar "neutral".

Einde persoverzicht

> Aandelenkoers Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 22 november op **7,358 euro**. In de loop van de week is het **sterk gedaald (-4,44%)**.

Het stond op 2 januari 2023 op 12,53 euro en op 19 juni 2023 op 17,77 euro.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 10,66 euro (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 17,50 euro, het laagste 7,10 euro.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: de aandelenkoers van Air France-KLM heeft nog nooit zo laag gestaan. Maar volgens analisten is het ergste voorbij.

> **Brandstofprijzen deze week**

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$3) naar \$89. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (\$1) tot \$74 per vat.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojoën de prijzen tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

Mijn commentaar: De oliepunten zijn de afgelopen maand weinig veranderd.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

Mijn commentaar: Als u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM](#).

Details

Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of

werknemersparticipatie...

Tot snel.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me](#) een e-mailadres naar keuze te sturen.

| François Robardet

Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe](#)

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan

Om contact met mij op te nemen: [Bericht voor François Robardet](#).

11.645 mensen ontvangen dit persoverzicht live