

Air France-KLM klaar om taboe op Transavia-bases in het buitenland te doorbreken



## 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)

## voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

Nr. 951, 12 februari 2024

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg deze link](#)  [, het is hier.](#)  [vindt u deze hier.](#) 

## Persoverzicht van maandag

### > Air France-KLM klaar om taboe op Transavia-bases in buitenland te doorbreken

(bron Les Echos) 9 februari 2024 - Transavia Holland en Transavia France zijn in beweging. De twee goedkope luchtvaartmaatschappijen van Air France-KLM, die tot nu toe beperkt waren tot hun thuishavens, overwegen actief om bases te openen buiten Frankrijk en Nederland.

Benjamin Smith, de CEO van de groep, noemde het kort op de "beleggersdag" van Air France-KLM in december. Het project wordt al intern besproken, op de luchthaven Roissy van Air France en op Schiphol van KLM, hoewel er nog geen tijdschema is voorgesteld.

Op een vraag bevestigde Air France-KLM. **Air France-KLM onderzoekt voortdurend mogelijkheden om haar netwerk te ontwikkelen", aldus de Groep. De ontwikkeling van Transavia buiten haar traditionele markten - Frankrijk en Nederland - is een van de gebieden die worden bestudeerd, met een tijdschema dat in dit stadium nog niet is vastgesteld".** Volgens

onze informatie is het onderwerp ook besproken binnen de SNPL-AF, de belangrijkste pilotenvakbond van Air France, en haar KLM-equivalent, de VNV.

Voor elke andere luchtvaartmaatschappij zou het onderwerp vrij triviaal zijn. **Alle grote Europese low-cost maatschappijen, aangevoerd door Ryanair en EasyJet, hebben al tientallen bases in het buitenland, met vliegtuigen die daar 's nachts gestationeerd zijn en bemanningen met lokale contracten. Ze bieden 's ochtends vroeg vertrek en overdag retourvluchten naar belangrijke**

**bestemmingen.**

Maar als **het gaat om Air France-dochter Transavia France, was het onderwerp tot nu toe taboe.** Afgezien van Orly heeft de groene luchtvaartmaatschappij een paar vliegtuigen gestationeerd in Nantes, Lyon en Montpellier. Maar alle vliegtuigen en hun bemanningen keren elke avond terug naar Frankrijk. Dit is al zo **sinds de mislukte poging van Air France-KLM om een Transavia Europe op te richten in 2014, wat Air France twee weken van pilotenstakingen opleverde.**

Destijds waren de pilotenvakbonden van Air France van mening dat een dergelijk project de deur zou openzetten voor het goedkoop werven van piloten. De langste staking in de geschiedenis van Air France eindigde met de stopzetting van het project en de toezegging van het management om alleen nog piloten met Air France-voorwaarden in te zetten voor Transavia France, waarvan de ontwikkeling beperkt bleef tot 40 vliegtuigen.

Tien jaar later is de context veranderd. In ruil voor de gelijkschakeling van het statuut van de piloten van Transavia France met dat van Air France, garanties over de omvang van de Air France-vloot en aanwervingsperspectieven, heeft de SNPL-AF ermee ingestemd om alle beperkingen op de ontwikkeling van de lagekostenvloot in 2019 op te heffen. Transavia France heeft zelfs het recht gekregen om binnenlandse routes te exploiteren, wat eerder niet was toegestaan.

**Bevrijd van de beperkingen in een bloeiende markt is Transavia France snel de belangrijkste groeimotor van de Groep geworden.** Maar het werd ook een alternatieve oplossing die Air France in staat stelde haar verlieslatende binnenlandse vluchten op Orly te verminderen, zonder slots te moeten afstaan aan de concurrentie. Deze strategische rol werd versterkt door de beslissing van Air France om haar binnenlandse routes vanaf Orly te sluiten tegen de zomer van 2026 (met uitzondering van Corsica). **De prioriteit voor Transavia is om de slots op Orly over te nemen,"** zegt Air France, **"maar dat betekent niet dat het niet elders kan kijken. Dit zou zelfs noodzakelijk kunnen blijken als het merk zich staande wil houden tegenover zijn concurrenten.**

(...)

**Voor Transavia Holland is de emigratie al begonnen.** In 2016 had de low-cost dochter van KLM, al te klein in de eigen markt, al geprobeerd zich in München te vestigen. Maar zonder succes. Maar sinds de zomer van 2022 heeft het zijn slag weten te slaan in Brussel, waar het is uitgebreid van 4 naar 13 bestemmingen.

**Voor Transavia France daarentegen ligt het onderwerp minder voor de hand. De potentiële markten zijn duidelijk geïdentificeerd, met Spanje en Portugal op kop. In 2014 was Porto de eerste basis die werd aangekondigd. Maar de oprichting van een basis buiten Frankrijk vereist piloten met lokale arbeidscontracten. Transavia France kan alleen gebruik maken van piloten met een Air France contract.** Met uitzondering van de praktijk van tijdelijke detacheringen, sterk bekritiseerd door de Franse vakbonden in Frankrijk, als het gaat om andere luchtvaartmaatschappijen, of om genoeg te nemen met een paar vluchten tussen derde landen, met een vertrek en terugkeer uit Frankrijk.

Het standpunt van de SNPL blijft ook onduidelijk. In een bericht dat na de publicatie van dit artikel op sociale netwerken werd geplaatst, zei de vakbond alleen dat ze "zich blijft inzetten om alle belangrijke principes en regels te respecteren om sociale dumping te bestrijden, in Frankrijk en in Europa". Maar ze reageerde niet op onze verzoeken om meer details.

***Mijn commentaar: De eerste vraag die we ons moeten stellen is: waarom bases creëren?***

*Het belangrijkste principe van lagekostenmaatschappijen is om elke dag het maximale uit hun vliegtuigen te halen.*

*Om dit te bereiken plannen de luchtvaartmaatschappijen de eerste vluchten van de dag zodra opstijgen mogelijk is. Op Orly is het eerste slot bijvoorbeeld om 6.00 uur.*

*Vliegtuigen worden 's nachts geparkeerd op deze bases. Om te voorkomen dat de bemanning 's nachts een hotel moet regelen, werven low-cost maatschappijen hun vliegtuigbemanning lokaal aan.*

*EasyJet heeft ongeveer 28 bases geopend, waaronder 7 in Frankrijk, Ryanair meer dan 80 bases en Volotea ongeveer 20 bases. Transavia France heeft 4 bases geopend, in Orly, Nantes, Montpellier en Lyon.*

*De tweede vraag is of Transavia France bases moet openen in Europa?*

*Economisch gezien is het antwoord ja, aangezien Transavia op die manier een vrijetijdsklantenkring zou kunnen aantrekken uit de belangrijkste Europese steden die, als we de journalist mogen geloven, graag naar Spanje of Portugal reizen.*

*De derde vraag is: Kan Transavia France bases openen in Europa?*

*Antwoord: Nee. De overeenkomst die in september 2019 werd ondertekend, getiteld "Accord de Groupe pilotes AF TO", is duidelijk: "Transavia France zal piloten bases kunnen aanbieden die uitsluitend in Frankrijk liggen, naast Orly".*

*Als Transavia France bases in Europa wil openen, zal Air France dus in onderhandeling moeten treden met de pilotenvakbonden om deze overeenkomst te herzien.*

*Laatste vraag: Waarom waren de pilotenvakbonden in 2014 tegen de opening van bases in Europa?*

*De belangrijkste reden was dat het bedrijf had gespeculeerd dat piloten die buiten Frankrijk waren gestationeerd en minder betaald kregen dan piloten van Transavia France, zouden kunnen worden gevraagd om vliegtuigen te vliegen op routes met vertrek vanuit Frankrijk.*

*Transavia France heeft momenteel 71 vliegtuigen en is van plan dit aantal te verhogen tot 90 tegen het einde van 2027 en tot ongeveer 100 tegen 2030. Tenzij een concurrent verdwijnt, is het moeilijk voor te stellen dat Transavia haar vloot winstgevend kan exploiteren door zich te beperken tot haar Franse bases.*

## > **Tweede kamer definitief tegen lijnvluchten op vliegveld Lelystad**

(bron ANP, vertaald met DeepL) 30 januari 2024 - **De Tweede Kamer wil dat Lelystad Airport definitief wordt gesloten voor commercieel vliegverkeer.** Een oproep daartoe van onder meer de Partij voor de Dieren heeft de steun gekregen van andere linkse partijen, maar ook van NSC, CDA en BBB.

Luchthaven Lelystad is enkele jaren geleden aangewezen als uitvalsbasis voor Schiphol. Uiteindelijk moesten de recreatieve vluchten worden uitgeweken naar vliegveld Flevopolder, dat een ingrijpende en kostbare renovatie onderging.

Dit was bedoeld om Schiphol in staat te stellen zich te concentreren op haar rol als internationaal luchtvaartknooppunt. Sindsdien is de maatschappelijke en politieke steun voor de groei van de luchtvaartsector echter aanzienlijk afgenomen.

In de aangenomen motie van Tweede Kamerlid Christine Teunissen (PvdD) wijst de Vergadering op "de schade die de luchtvaart toebrengt aan het klimaat, de volksgezondheid en de natuur". Zij roept het demissionaire kabinet op om alternatieve investeringsplannen voor de regio voor te stellen.

**De reisbranche is teleurgesteld nu duidelijk is dat de Tweede Kamer tegen de opening van Lelystad Airport is.** "Daar is de reiziger niet bij gebaat", zegt Frank Oostdam, directeur van reisbrancheorganisatie ANVR.

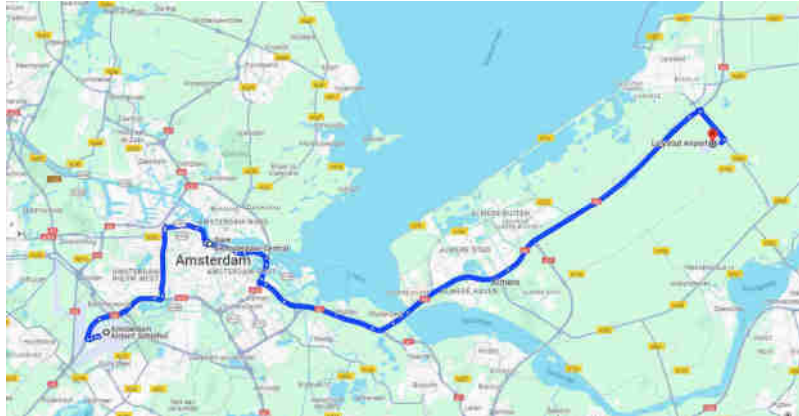
(...)

Het toestaan van vluchten vanaf Lelystad zou reizigers niet alleen meer keuze geven, maar ook ruimte vrijmaken voor andere vluchten op Schiphol. "We begrijpen ook dat de uitstoot van de luchtvaart omlaag moet, maar dat kan door Lelystad mee te nemen in de discussie. "Onze grondhouding is altijd positief geweest ten opzichte van mogelijke vluchten vanaf vliegveld Lelystad", legt Marcel de Nooijer, hoofd Transavia, uit. "Het niet openen van de luchthaven zal de Nederlandse luchtvaartsector en aanverwante economische sectoren zoals toerisme opnieuw kansen ontnemen. Een potentieel van 45.000 vliegbewegingen zal verloren gaan. De opening van Lelystad Airport is een goede zaak voor Lelystad en de regio

**Ook Schiphol**, de eigenaar van de luchthaven Flevoland, **is teleurgesteld.** "De opening van vliegveld Lelystad is een goede zaak voor Lelystad en omgeving. Het biedt ook de mogelijkheid om nachtvluchten vanaf Schiphol te verschuiven naar

dagvluchten op Lelystad airport. Dat is een goede zaak voor de omwonenden van Schiphol", vat een woordvoester samen. **"Wij zijn dan ook teleurgesteld over deze stemming en wachten af wat het nieuwe kabinet gaat besluiten.**

(...)



**Mijn commentaar:** *Persoonlijk heb ik er al een paar jaar niet meer aan gedacht om dit kleine vliegveld in Lelystad, zo'n zestig kilometer ten oosten van Amsterdam, te openen.*

*Natuurlijk zijn daar grote werkzaamheden verricht, waardoor we 40.000 vliegtuigbewegingen per jaar kunnen voorzien (Schiphol zal dit jaar ongeveer 480.000 bewegingen registreren).*

*Maar de strijd tegen klimaatverandering zal ongetwijfeld voorrang krijgen op de eisen van de luchtvaartmaatschappijen.*

**> Air France-KLM en KLM overwegen hoger beroep om een beslissing van het Gerecht van de Europese Unie nietig te laten verklaren**

(bron Boursier) 7 februari 2024 - **Air France-KLM en KLM nemen kennis van de uitspraak van het Gerecht van de Europese Unie van 7 februari, waarbij een besluit van de Europese Commissie uit 2021 tot goedkeuring van verschillende staatssteunmaatregelen van de Nederlandse staat tijdens de Covid-19 crisis nietig wordt verklaard.**

Air France-KLM en KLM zullen deze uitspraak zorgvuldig bestuderen om de gevolgen ervan te beoordelen. Air France-KLM en KLM zullen overwegen of zij bij het Hof van Justitie van de Europese Unie in beroep zullen gaan voor vernietiging. Air France-KLM herinnert eraan dat KLM de op grond van de tijdelijke kaderregeling van de Europese Unie betreffende Covid-19 verstrekte leningen volledig heeft terugbetaald en dat Air France-KLM op 19 april 2023 alle voorwaarden heeft nageleefd en toegepast voor het beëindigen van de op grond van de tijdelijke

kaderregeling van de Europese Unie betreffende Covid-19 verleende staatssteun.

***Mijn commentaar:*** Het Europese Gerecht van Eerste Aanleg heeft de Ierse lagekostenmaatschappij Ryanair in het gelijk gesteld.

*In december vorig jaar had het Europese Hof van Justitie al de beschikkingen vernietigd waarmee de massale steun van Frankrijk aan Air France en Air France-KLM werd goedgekeurd.*

*Op dit moment is het moeilijk te zeggen welke gevolgen deze beslissingen zullen hebben voor de Air France-KLM groep.*

## > **Luchthaven La Rochelle: Ryanair weigert ontvangen steun terug te betalen**

(bron Sud-Ouest) 7 februari 2024 - De luchtvaartmaatschappij **Ryanair vecht voor de rechter het besluit aan van de Europese Commissie om haar te verplichten de steun terug te betalen die zij heeft ontvangen van de luchthaven La Rochelle-Île de Ré**, meldt het nieuwsmedium "Contexte".

Het verzoek tot nietigverklaring is op maandag 5 februari gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie. **Ryanair vecht een besluit van 26 juli 2022 aan waarbij de betaling van bijna 8,5 miljoen euro aan steun die tussen 2003 en 2010 is ontvangen van de agglomeratie La Rochelle, de Algemene Raad Charente-Maritime en de Regionale Raad Poitou-Charentes via de Kamer van Koophandel en Industrie van La Rochelle, onwettig is verklaard.**

Tot staving van haar beroep voert de Ierse maatschappij in het bijzonder aan dat "de Europese Commissie ten onrechte aan de Staat toeschrijft dat de in de beschikking bedoelde overeenkomsten inzake luchthavendiensten en marketing zijn gesloten".

**Latere subsidies die door de luchthaven aan Ryanair zijn betaald, zijn momenteel het onderwerp van een onderzoek door de nationale financiële openbare aanklager op verdenking van verduistering van openbare middelen.**

Afgelopen december doorzocht de onderzoeksafdeling van de Gendarmerie van Bordeaux de kantoren van de luchthaven, evenals die van de CCI en Charentes Tourisme.

***Mijn commentaar:*** Michael O' Leary, de CEO van Ryanair, heeft deze ongunstige uitspraak zorgvuldig verzwegen.

*Ik citeer hier het commentaar van de APNA (Association des professionnels navigants de l'aviation):*

*=== begin citaat ===*

*De Europese Commissie heeft er 13 jaar over gedaan om Ryanair te veroordelen tot het terugbetalen van "illegale" steun, terwijl de 32 klachten die in 2009 tegen Ryanair zijn ingediend nog steeds niet allemaal zijn afgehandeld. Het is paradoxaal om de veroordeelde partij het liedje van het slachtoffer te horen zingen, terwijl de vertragingen bij het veroordelen van Ryanair, ondanks hun overduidelijke aard, al meer dan 10 jaar tot een ernstige verstoring van de concurrentie leiden, ten koste van gezagsgetrouwe luchtvaartmaatschappijen.*

*=== begin van citaat ===*

*Michael O' Leary heeft ook verzuimd om de beslissing van de handelsrechtbank van Aix-en-Provence te noemen.*

*Op verzoek van UFC Que Choisir, namens 88 luchtvaartpassagiers, veroordeelde de rechtbank Ryanair om deze klanten te compenseren.*

*Ryanair had zich niet gehouden aan Verordening (EG) nr. 261/2004, die de rechten definieert van luchtvaartpassagiers die het slachtoffer zijn van annulering, vertraging of instapweigering.*

## > **Norse Atlantic regelt 787 zomercapaciteit door verlenging subleases**

(bron Flight global, vertaald met DeepL) 12 februari 2024 - De Scandinavische langeafstandsbudgetmaatschappij **Norse Atlantic Airways gaat de subleases van vier Boeing B787's in haar vloot verlengen.**

De subleases van drie van haar B787-8's worden met een jaar verlengd. Volgens de luchtvaartmaatschappij zullen deze toestellen tussen eind maart en eind mei 2025 terugkeren in de vloot van Norse.

Norse verlengt ook met twee maanden de sublease van een B787-9, die begin mei van dit jaar wordt afgeleverd.

(...)

**Norse heeft momenteel 10 B787's voor haar Scandinavische en Britse divisies, maar zal er 12 tot haar beschikking hebben voor het hoogseizoen.**

**Norse verhuurt vijf B787's aan Air Europa.**

(...) Volgens Bjorn Tore Larsen

, CEO van Norse

, biedt de verlengingsovereenkomst de mogelijkheid om "de totale gegarandeerde winst te verhogen".

"Onze strategie is om gestaag te groeien in lijn met de marktvraag", voegde hij eraan toe. Norse zal haar capaciteit geleidelijk heropbouwen en verwacht tegen 2025 met alle 15 B787's te vliegen.

**Mijn commentaar:** In 2021 stond de lagekostenmaatschappij Norwegian Air Shuttle op de rand van een faillissement. De maatschappij besloot toen haar langeafstandsactiviteiten (gelanceerd in 2013) te staken om haar kortereafstandsactiviteiten, die nu worden uitgevoerd door Norwegian Air Shuttle AOC, te behouden.

Een aantal senior managers verlieten Norwegian en richtten Norse Atlantic Airways op, een low-cost luchtvaartmaatschappij voor langeafstandsvluchten.

Zij namen de B787's van Norwegian Air Shuttle over en concentreerden zich op trans-Atlantische vluchten.

Norse Atlantic Airways werd gelanceerd op het hoogtepunt van de Covid-periode en heeft nog steeds moeite om haar draai te vinden.

Opmerking: Ik heb mijn presentatie vereenvoudigd. In werkelijkheid is elk van de genoemde luchtvaartmaatschappijen een groep van verschillende maatschappijen, gevestigd in Groot-Brittannië of Noorwegen. Hierdoor kunnen ze optimaal gebruik maken van de lokale wetgeving.

Deze praktijk, die wordt vergeleken met sociale dumping, is gebruikelijk bij goedkope luchtvaartmaatschappijen. EasyJet en Ryanair doen hetzelfde.

De meeste maatschappijen die de afgelopen tien jaar de langeafstandsmarkt voor goedkope vluchten hebben betreden, zijn failliet gegaan. In Europa is dit het geval voor Norwegian, WOW, Level (een dochteronderneming van IAG) en XL Airways. In Azië is de Maleisische luchtvaartmaatschappij AirAsia X bijna failliet gegaan, hoewel ze nog steeds actief is.

## > Airbus waarschuwt luchtvaartmaatschappijen voor verdere leveringsvertragingen

(bron: Reuters, vertaald met DeepL) 9 februari 2024 - **Airbus is begonnen luchtvaartmaatschappijen op de hoogte te stellen van een nieuwe golf van vertragingen bij de levering**, waardoor sommige leveringen die gepland stonden voor eind 2024 en een deel van 2025 met enkele maanden worden uitgesteld vanwege **aanhoudende leveringsproblemen**, aldus bronnen in de sector op vrijdag.

Een woordvoerder van Airbus wilde geen commentaar geven op het leveringsschema, maar zei wel: "We zijn voortdurend in gesprek met onze klanten. We blijven opereren in een complexe omgeving".

Airbus begon het jaar met een stijging van 50% in leveringen in januari vergeleken met dezelfde maand vorig jaar, die onder druk stond door onderdelentekorten en



industriële knelpunten.

Maar **het aanbod van motoren en andere onderdelen blijft relatief beperkt en de tekorten aan vliegtuigen die nodig zijn om aan een herstel van de vraag te voldoen, kunnen nog jaren duren**, aldus sprekers op de Airline Economics conferentie die vorige week in Dublin werd gehouden.

Steven Udvar-Hazy, uitvoerend voorzitter van Air Lease, vertelde de conferentie dat veel Airbus en Boeing vliegtuigen met één gangpad al "een jaar te laat, negen maanden te laat, acht maanden te laat" in dienst waren. Dat is tegenwoordig de norm".

Airbus overtrof vorig jaar zijn leveringsdoelstelling met 735 geleverde vliegtuigen aan luchtvaartmaatschappijen en leasemaatschappijen. Analisten van Jefferies verwachten dat de Europese groep bij de publicatie van zijn resultaten op 15 februari zal mikken op ongeveer 800 leveringen tegen 2024.

***Mijn commentaar:*** Airbus bevestigt de vrees van luchtvaartmaatschappijen over de levertijden van nieuwe vliegtuigen.

*Luchtvaartmaatschappijen, waaronder de Air France-KLM groep, die midden in de Covid periode orders hebben geplaatst kunnen zichzelf hiermee feliciteren.*

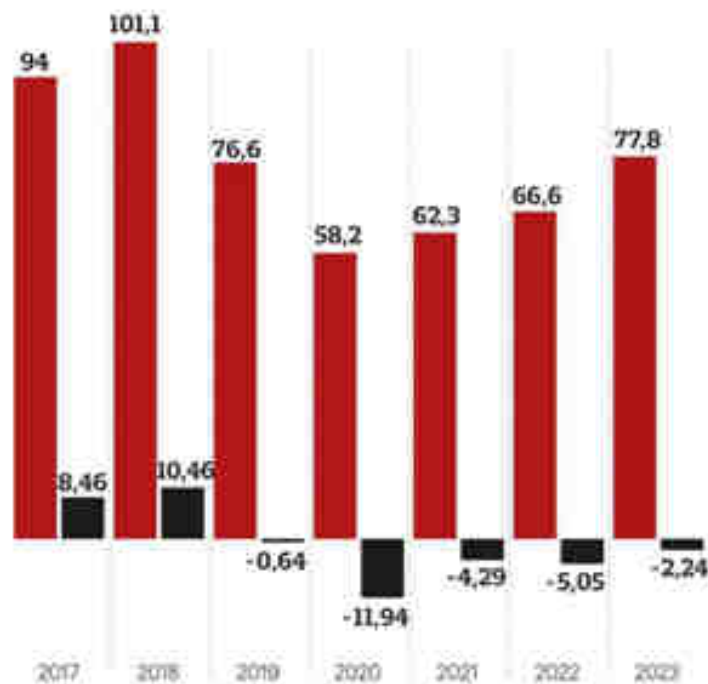
## > **Boeing verminderde zijn verliezen, maar blijft in het rood en in onzekerheid**

(bron Les Echos) 31 januari 2024 - Opnieuw een jaar in het rood voor **Boeing**. Voor **het vijfde jaar op rij sloot** het Amerikaanse concern **zijn boekjaar 2023 af met een verlies van 2,242 miljard dollar** op een omzet van 77,794 miljard dollar. Maar een terugkeer naar normaal lijkt nog ver weg. En dat terwijl de vraag naar commerciële vliegtuigen is aangetrokken en de belangrijkste concurrent, Airbus, naar verwachting binnenkort recordwinsten zal aankondigen.

**Boeing blijft geld verliezen in zijn twee hoofdactiviteiten. De commerciële luchtvaartdivisie**, die nog steeds gebukt gaat onder problemen met de 737 Max, boekte een verlies van 1,635 miljard dollar, tegenover een omzet van 33,9 miljard dollar. De **militaire en ruimtevaartdivisie**, die gebukt gaat onder kostenoverschrijdingen, verloor nog eens 1,764 miljard dollar op een omzet van 24,9 miljard dollar. Alleen de onderhouds- en trainingstak "services" boekte een positief resultaat, met een winst van 3,329 miljard dollar op een omzet van 19,12 miljard dollar.

## Les résultats de Boeing

En milliards de dollars ■ Revenus annuels ■ Résultat net annuel



SOURCE : SOCIÉTÉ



En net als op het dieptepunt van de crisis ging de publicatie van de jaarresultaten niet gepaard met prognoses voor 2024. "Dit is niet het moment daarvoor", verklaarde CEO David Calhoun, die zijn toespraak begon met zich nogmaals te verontschuldigen tegenover Alaska Airlines en haar klanten voor het ongeluk op 7 januari. Vervolgens wijdde de Boeing-baas zijn hele toespraak aan het beschrijven van de maatregelen die Boeing al heeft genomen om de kwaliteit van zijn vliegtuigen weer onder controle te krijgen.

Binnen dit sombere beeld zijn er **echter** nog enkele tekenen van herstel. Boeing heeft ondanks alles zijn verliezen gehalveerd ten opzichte van het tekort van 5 miljard in 2022. De vliegtuigbouwer is in het vierde kwartaal zelfs teruggekeerd naar een licht positieve operationele marge, zowel op groepsniveau (+1,3%) als voor de tak commerciële luchtvaart (+0,4%). **Boeing heeft ook zijn belangrijkste doelstelling bereikt, namelijk het aanzienlijk verhogen van de kasstroomgeneratie om aan de schuldaflossingen te kunnen voldoen. Deze blijft stabiel - en aanzienlijk - op \$52,3 miljard tegen het einde van 2023.**

En als het ongeluk met de Max van Alaska Airlines geen ernstige problemen met de kwaliteitscontrole aan het licht had gebracht, zou de productie van burgervliegtuigen op het goede spoor lijken te zitten. Het productietempo voor de 737 Max-familie van middellangeafstandsvliegtuigen met één gangpad is gestegen van

31 naar 38 en de leveringen van Maxes aan China, die in 2019 waren opgeschort, zijn hervat. **De productie van langeafstands 787's, die in 2022 werd stopgezet, is opgevoerd tot 5 vliegtuigen per maand. De productie van de eerste 777X'en, die nog gecertificeerd moeten worden, is ook hervat in 2023.**

Maar deze vooruitgang is in twijfel getrokken door de Alaska Max-affaire. En er is alle reden om aan te nemen dat **de volgende kwartaalresultaten de littekens van deze situatie zullen dragen. Ze zullen de kosten moeten dragen van de schadevergoedingen die verschuldigd zijn aan de luchtvaartmaatschappijen waarvan de 737 Max's aan de grond werden gehouden, evenals de kosten van het herstel van de orde op de productiesites**, waarvoor extra personeel nodig zal zijn. Maar er zijn ook de kosten van de bevrozing van de verhoging van de productiesnelheid, evenals de aanhoudende onzekerheid over de datum waarop de laatste twee versies van de 737, de Max 7 en Max 10, hun certificering zullen krijgen en geleverd kunnen worden aan klanten die al twee jaar wachten.

De Boeing-baas bevestigde dat de productiesnelheid voor de 737 Max in 2024 op 38 Max per maand zou blijven, zoals gevraagd door de FAA, totdat de twijfels over de kwaliteit van het werk waren opgelost. We weten hoe we pauzes moeten nemen," benadrukte David Calhoun. We hebben de afgelopen drie jaar meer pauzes genomen dan in de tien jaar daarvoor.

***Mijn commentaar:*** Voor Boeing is de situatie ernstig, maar niet uitzichtloos.

*De productiecapaciteit van zijn belangrijkste concurrent, Airbus, draait op maximale capaciteit. Het wordt moeilijk, zo niet vrijwel onmogelijk, voor de Europese fabrikant om de komende jaren marktaandeel terug te winnen van Boeing (zie vorig artikel).*

*Zodra Boeing zijn problemen heeft opgelost, die betrekking hebben op al zijn modellen (de B737, de B787 en de B777X), zullen zijn rekeningen zich kunnen herstellen.*

*Maar tot die tijd moet Boeing ophouden absolute prioriteit te geven aan financiële resultaten.*

*Dit zal het onderwerp zijn van een artikel in mijn volgende brief.*

## **Einde persoverzicht**

**> Koersontwikkeling Air** France-KLM

**Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 9 februari op 11,282 euro. Het aandeel daalt deze week met -5,48%.**

**Sinds het begin van het jaar heeft de koers van het aandeel Air France-KLM**

**17% verloren.**

Het stond op 12,53 euro op 2 januari 2023, 17,77 euro op 19 juni 2023 en 13,59 euro op 1 januari 2024.

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 16,54 euro** (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9,50 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

*Geen verdere opmerkingen*

> **Brandstofprijzen deze** week

**Het vat Jet Fuel in Europa is deze week met \$9 gestegen naar \$120.** Eind juni was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$5 tot \$82 per vat.**

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

***Mijn commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg de spread bijna \$50.*

*Deze week is de prijs met \$ 4 gestegen tot \$ 38.*

*Van februari tot juli 2023 keerde de spread terug naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Sinds augustus 2023 is de spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent ruwe olie systematisch boven de \$30 uitgestegen.*

## **Goed om te weten**

> **Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders**

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren.** Dit e-mailadres zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

**Mijn opmerking:** Als u aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, moet u zich één keer per jaar aanmelden bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat uw account als inactief wordt beschouwd.

Let op: Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek om in te loggen op hun rekening of om Natixis Interépargne te bellen om hun PEE-rekening te reactiveren.

Na 10 jaar inactiviteit wordt je rekening overgedragen aan de Deposito- en Consignatiekas.

[Klik hier](#) om je PEE te deblokken.

## > **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 je in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen 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 werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

## **Details**

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

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of gedachten sturen die mij

helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

**Je kunt me al je vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...**

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

**Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.**

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

## | François Robardet

**voormalig directeur van Air France-KLM.**

**Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.535 mensen ontvangen dit persoverzicht live