

AFRAA's 51st AGA Concludes with a Call for Enhanced Intra-African Connectivity

La 51^{ème} AGA de l'AFRAA se termine par un appel au renforcement de la connectivité intra-africaine



AFRAA Secretary General, Mr. Abdérahmane Berthé handing a token of appreciation to Guest of Honour, H.E Paramasivum Pillay Vyapoory with Mrs. Yvonne Makolo, CEO – RwandAir (right) and Mr. Somas Appavou, CEO – Air Mauritius (left).

The African Airlines Association (AFRAA) concluded its 51st Annual General Assembly hosted by Air Mauritius with a call for enhanced intra-African connectivity through collaboration among African airlines in order to better tackle key challenges they face and grow their market share through intra-African networks.

The Assembly, which brought together leading airline CEO's and air transport decision makers and stakeholders, extensively examined ways to achieve success in an integrated and interconnected Africa to establish an environment where aviation can thrive and prosper.

Mr. Abdérahmane Berthé, AFRAA Secretary General said: "Stakeholders have underscored that the Single African Air Transport Market (SAATM) and the African Continental Free Trade Area (AfCFTA) are major opportunities for our region, but we need profitable and globally competitive airlines in order to reap the dividends. We are certain that the insights

L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) a conclu sa 51^{ème} Assemblée générale annuelle abritée par Air Mauritius en appelant à une meilleure connectivité intra-africaine grâce à la collaboration entre les compagnies aériennes africaines afin de mieux relever les principaux défis auxquels elles sont confrontées et d'accroître leur part de marché grâce aux réseaux intra-africains.

L'Assemblée, qui a réuni les principaux PDG de compagnies aériennes et des décideurs et parties prenantes du transport aérien, a examiné en détail les voies et moyens de réussir dans une Afrique intégrée et interconnectée en vue de créer un environnement dans lequel l'aviation peut se développer et prospérer.

M. Abdérahmane Berthé, secrétaire général de l'AFRAA, a déclaré: «Les parties prenantes ont souligné que le Marché unique du transport aérien en Afrique (MUTAA) et la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) constituent de grandes opportunités pour notre région. Toutefois, il nous faut des compagnies aériennes rentables et compétitives au plan international afin que nous puissions en récolter les dividendes.

and partnerships from our 2019 AGA will contribute to the momentum towards a stronger aviation industry in Africa.”

Mr. Berthé pointed to the fact that in 2018, AFRAA member airlines expanded their networks on both intra-Africa and intercontinental routes. Six AFRAA member airlines launched a total of 23 new routes connecting 14 intercontinental destinations and 9 cities within the continent.

It was also noted that the potential for air traffic growth in Africa is significant and the removal of restrictions and non-physical barriers for the movement of people, goods, and trade as well as the reduction of taxes and charges are vital steps to reduce the cost of travel in Africa and promote the emergence of low-cost carriers.

Mr. Somas Appavou, CEO of Air Mauritius said: “Air connectivity has greatly contributed to the development of our country which makes Mauritius an excellent example of the impact that aviation can have on a country’s economy. In Mauritius, air connectivity contributes 22.6% to the GDP representing USD 3 billion in terms of economic activity. We are positioning ourselves to further develop the sector. This can only be envisaged within the broader regional and African context. As African airlines, we all have similar preoccupations and AFRAA’s 51st AGA has created a conducive environment for us to ponder on how best to harness the full potential of Africa’s aviation.”

Among the resolutions, this year’s Assembly resolved to set up an Instructor Development Programme for AFRAA Member Airlines (IDPA) aimed at developing 100 highly qualified instructors in the next five years (20 per year) with sponsored tuitions to support Human Capital development which is now critical given the fast-growing demand of air transport services in Africa.

The Assembly also approved the amended Articles and By-laws of the Association, which are aligned with AFRAA’s new mission, vision and strategic objectives to promote better efficiency and effectiveness.

An AFRAA Aviation Consultancy Unit has been launched with the objective of providing support to establish efficient and effective strategies that will help airlines gain leverage in the market to achieve the airlines’ goals.

New members

Five new member airlines were welcomed at the 51st AGA Assembly namely: Air Djibouti, Air Peace, Air Senegal, Safarilink aviation and Uganda National Airlines Company Ltd.

Similarly, six aviation-related companies also joined AFRAA Partnership Programme in 2019, namely: Alton Aviation Consultancy, Associated Energy Group (AEG FUELS), Civic Petroleum Limited, Collins Aerospace, Hitit Computer Services and Safran.

Nous sommes convaincus que les connaissances reçues et les partenariats issus de notre AGA 2019 contribueront à la dynamique du renforcement du secteur de l’aviation en Afrique.»

M. Berthé a rappelé qu’en 2018, les compagnies aériennes membres de l’AFRAA ont étendu leurs réseaux aussi bien sur les routes intra-africaines que les routes intercontinentales. Six (6) compagnies aériennes membres de l’AFRAA ont lancé au total vingt-trois (23) nouvelles lignes reliant quatorze (14) destinations intercontinentales et neuf (9) villes du continent.

Il a été également noté que le potentiel de croissance du trafic aérien en Afrique était considérable et que la levée des restrictions et des obstacles non physiques à la circulation des personnes, des marchandises et au commerce ainsi que la réduction des taxes et redevances constituent des étapes essentielles à la réduction des coûts de voyage en Afrique et à l’émergence de transporteurs à faibles coûts.

Quant à M. Somas Appavou, PDG d’Air Mauritius, il a déclaré ce qui suit: «La connectivité aérienne a beaucoup contribué au développement de notre pays, ce qui fait de Maurice un excellent exemple de l’impact de l’aviation sur l’économie d’un pays. À Maurice, la connectivité aérienne contribue à 22,6% du PIB, soit 3 milliards USD en termes d’activité économique. Nous nous positionnons pour développer davantage le secteur. Cela ne peut être envisagé que dans un contexte régional et africain plus élargi. En tant que compagnies aériennes africaines, nous avons tous les mêmes préoccupations et la 51^{ème} AGA de l’AFRAA a créé un environnement propice à la réflexion sur la meilleure façon de tirer parti du plein potentiel de l’aviation africaine.»

Parmi les résolutions prises, l’on note la décision de mettre en place un programme de perfectionnement d’instructeurs pour les compagnies aériennes membres de l’AFRAA (IDPA), lequel vise à former cent (100) instructeurs hautement qualifiés au cours des cinq (5) prochaines années (soit 20 instructeurs par an). Le programme comprendra des frais de scolarité subventionnés visant à soutenir la mise en valeur du capital humain qui s’avère désormais nécessaire au regard de la demande sans cesse croissante des services de transport aérien en Afrique.

L’assemblée a adopté les Règlements et statuts modifiés de l’association, qui s’alignent sur la nouvelle mission, la nouvelle vision et les objectifs stratégiques de l’AFRAA, en vue de promouvoir le renforcement de l’efficacité et de l’efficacé.

L’assemblée a procédé au lancement de l’Unité de conseils en aviation de l’AFRAA. L’objectif de cette unité est d’aider à mettre en place des stratégies efficaces et efficaces qui permettront aux compagnies aériennes d’acquérir de l’influence sur le marché afin de réaliser leurs objectifs.

Nouveaux membres

Lors de l’assemblée, cinq (5) nouvelles compagnies aériennes membres ont adhéré à l’AFRAA, à savoir: Air Djibouti, Air Peace, Air Sénégal, Safarilink Aviation et Uganda National Airlines Company Ltd.

Dans la même lignée, six (6) sociétés aéronautiques ont également adhéré au Programme de partenariat de l’AFRAA en 2019.

Appointment of AFRAA officials:

The 51st AFRAA AGA elected Mr. Rui Carreira President of the Association for the year 2020. Ms. Yvonne Makolo, Chief Executive of RwandAir was elected Chairperson of the Executive Committee. Mr. Desire Bantu Balazire, Chief Executive of Congo Airways was elected 1st Vice Chairman of the Executive Committee while Mr. Somas Appavou, Chief Executive of Air Mauritius was elected 2nd Vice Chairman for the year 2020.

Host of the 52nd AGA

TAAG Angola will host the 52nd Annual General Assembly set to be held from 22-24 November, 2020, in Luanda, Angola.

Opening Ceremony – Monday 11 November 2019

AFRAA's 51st Annual General Assembly, the premier gathering of aviation stakeholders was kicked off in Mauritius with an inspiring opening ceremony that featured key addresses from the industry's leaders. This year's Assembly was officially opened by the President of the Republic of Mauritius and brought together more than 400 delegates from across 60 countries. It was noted that the theme of the summit **"Success in an integrated and interconnected Africa"** will help uncover challenges, opportunities, lessons and recommendations that will help galvanize efforts towards making the aviation sector in Africa more resilient and competitive.

H.E Paramasivum Pillay Vyapoory, Acting President of the Republic of Mauritius reiterated his support to AFRAA and the African air transport market. He highlighted that Africa is a vast continent with massive natural and human resources but however the benefits of these resources are not accruing as they should to the people of Africa as challenges remain.

"To change the fortune of our people, there is one prerequisite which cuts across all pillars for which there is a need for greater collaboration between the countries of our continent and that is air connectivity. Over the years, some progress has been achieved but there is still a long way to go for African aviation to enjoy its fair share of the growing links to our continent and thereby contribute more significantly to the much needed economic growth and welfare of our people."

In his opening speech, Mr. Abdérahmane Berthé, AFRAA Secretary-General said: "In an effort to boost the competitiveness of African airlines we have created the AFRAA aviation consulting unit which will serve as a knowledge and expertise hub for the African air transport market. Furthermore, our vision, mission and strategic objectives have been revamped to ensure we can better meet the needs of African carriers so they can become key players and drivers of African economic development." He added that the governance framework of the Association has been redesigned to enhance efficiency and effectiveness.

Il s'agit de: Alton Aviation Consultancy, Associated Energy Group (AEG FUELS), Civic Petroleum Limited, Collins Aerospace, Hitit Computer Services et Safran.

Nomination des officiels de l'AFRAA

La 51^{ème} AGA de l'AFRAA a élu M. Rui Carreira au poste de président de l'association pour l'année 2020. Mme Yvonne Makolo, directrice générale de RwandAir, a été élue présidente du Comité exécutif. Quant à M. Désiré Bantu Balazire, directeur général de Congo Airways, il a été élu premier vice-président du Comité exécutif, tandis que M. Somas Appavou, directeur général d'Air Mauritius, a été élu deuxième vice-président du Comité exécutif pour 2020.

Hôte de la 52^{ème} AGA

TAAG Angola accueillera la 52^{ème} Assemblée générale annuelle de l'AFRAA qui se tiendra du 22 au 24 novembre 2020 à Luanda, Angola.

Cérémonie d'ouverture – Lundi 11 novembre 2019

La 51^{ème} Assemblée générale annuelle de l'AFRAA, le premier rassemblement de premier plan des parties prenantes du secteur du transport aérien en Afrique, a débuté à Maurice par une cérémonie d'ouverture enrichissante qui a mis en exergue les principales allocutions des dirigeants de l'industrie. L'assemblée de cette année a été officiellement ouverte par le président de la République de Maurice et a réuni plus de 400 délégués de 60 pays. Il a été noté que le thème du sommet **«Succès dans une Afrique intégrée et interconnectée»** contribuerait à déceler les défis, les opportunités, les enseignements et les recommandations qui aideront à galvaniser les efforts visant à rendre le secteur de l'aviation en Afrique plus résilient et plus compétitif.

S.E Paramasivum Pillay Vyapoory, président par intérim de la République de Maurice, a réitéré son soutien à l'AFRAA et au marché du transport aérien en Afrique. Il a souligné que l'Afrique est un vaste continent doté de ressources naturelles et humaines considérables, mais que les avantages inhérents aux dites ressources ne profitent pas aux populations africaines comme il se doit car des problèmes subsistent.

«Pour changer le sort de nos populations, il existe un préalable qui concerne tous les piliers pour lesquels une plus grande collaboration entre les pays de notre continent s'avère nécessaire, à savoir la connectivité aérienne. Au fil des années, quelques progrès ont été accomplis en la matière, mais beaucoup reste encore à faire pour que l'aviation africaine tire pleinement parti des liens de plus en plus étroits qu'elle entretient avec notre continent et contribue ainsi de manière plus significative à la croissance économique et au bien-être indispensables à nos populations.»

Dans son discours d'ouverture, M. Abdérahmane Berthé, secrétaire général de l'AFRAA, a déclaré: «Dans le but de renforcer la compétitivité des compagnies aériennes africaines, nous avons créé l'Unité de conseils en aviation de l'AFRAA, qui servira de pôle de connaissances et d'expertise pour le marché du transport aérien africain. En outre, notre vision, notre mission et nos

Opening ceremony



AGA 51st opening ceremony.

On his part, the President of AFRAA & Air Mauritius CEO, Mr. Somas Appavou said: “Most agree that in order for African aviation to achieve its true potential, a major paradigm shift is required; not only among key players but also among all stakeholders within the continent’s aviation ecosystem. Improved collaboration among African airlines is probably the single most urgent target we must set for ourselves because alone, no African airline will successfully overcome the hurdles of scale and the high costs that are holding back the African aviation industry.”

Mr. Appavou also reiterated his wish for the creation of an African Alliance because the challenges that African carriers face can only be addressed collectively, which makes the AFRAA AGA a great platform to devise strategic solutions.

Highlights from the AFRAA Secretary General Annual Report Africa’s economic performance

Economic fundamentals in most African countries have improved, and inflation declined in countries with stable currency exchange rates. Overall in Africa, after a decline in 2016, the economy recovered and recorded a growth rate of 3.6% in 2017 and 3.5% in 2018.

This upward trend is expected to continue in 2019 and 2020, with respective forecasts of 4% and 4.1%. However this projected growth remains unsatisfactory to reduce unemployment and poverty.

North Africa is expected to contribute up to 40% of the forecasted growth in Africa in 2018. East Africa is the fastest-growing region with 5.7% of GDP growth in 2018. In West Africa, many countries

objectifs stratégiques ont été révisés pour nous permettre de mieux répondre aux besoins des transporteurs africains afin qu’ils puissent devenir les acteurs et les moteurs essentiels du développement économique de l’Afrique.» Il a ajouté que le cadre de gouvernance de l’association avait été repensé pour améliorer l’efficacité et l’efficience.

Pour sa part, le président de l’AFRAA & PDG d’Air Mauritius, M. Somas Appavou, a déclaré: «La plupart sont d’accord que pour que l’aviation africaine puisse réaliser son véritable potentiel, un important changement de paradigme s’avère nécessaire, non seulement parmi les principaux acteurs, mais également parmi tous les acteurs de l’écosystème aéronautique du continent. Le renforcement de la collaboration entre les compagnies aériennes africaines est probablement l’unique objectif le plus urgent que nous devons nous fixer car aucune compagnie aérienne africaine à elle seule ne réussira à surmonter les obstacles d’échelle et les coûts élevés qui freinent le développement du secteur de l’aviation en Afrique.»

M. Appavou a également réitéré son souhait de créer une alliance africaine car les défis auxquels les transporteurs africains sont confrontés ne peuvent être résolus que de manière collective. Cela fait de l’AGA de l’AFRAA une excellente plateforme d’élaboration de solutions stratégiques.

Points saillants du Rapport annuel du Secrétaire général de l’AFRAA Performance économique de l’Afrique

Les facteurs économiques fondamentaux de la plupart des pays africains se sont améliorés et l’inflation a diminué dans les pays à taux de change stables. En Afrique, globalement, après une baisse en 2016, l’économie s’est redressée et a enregistré un taux de croissance de 3,6% en 2017 et de 3,5% en 2018.

recorded economic growth of more than 5% especially Ghana and Ivory Coast who recorded growth rates above 8%.

Central Africa is on a recovery trend. The regional growth in that region remains below the continental average. In Southern Africa, the growth is moderate due mainly to South Africa's performance. Mauritius is performing well due to good public policies.

The air traffic growth in Africa is consistently increasing since 2011. In 2018, African airlines scheduled operations carried 91.99 million passengers, representing a market share of 2.1% of the world market and an increase of 5.5% over the previous year. Intercontinental plus intra-African traffic represented 61.4% of the total traffic of African carriers.

For AFRAA members, intercontinental market segment remains the biggest, with 51.05% of all passengers carried. The domestic market segment represented 22.41% while the intra-Africa market represented 27.62%.

Priorities for the next five years

- To maintain a good level of safety and security;
- To increase African airlines market share in the global air transport;
- To achieve a sustainable air transport;
- To lobby stakeholders and policy makers for a conducive environment for the development of aviation;
- To develop the human capital required to support the growth of civil aviation;
- To promote cooperation between the African airlines: to undertake the implementation of joint initiatives aimed at reducing operating costs for airlines, increase revenue and market share: Joint purchase programmes, African Alliance;
- To strengthen data intelligence through;
- Market surveys and statistical studies;
- Consultancy services.

AFRAA Industry Partners' Goodwill Messages IATA Director General and CEO at 51st AGA

Development is a priority in Africa; aviation contributes 15 of the 17 United Nations' Sustainable Development Goals. This includes the most ambitious – to eradicate poverty by 2030. Flying should not be considered a luxury – it is an economic lifeline for the continent. That's why it is critical for governments to understand that every extra cost they add to the industry reduces aviation's effectiveness as a catalyst for development.

"Across the African continent, the promise and potential of aviation is rich. Already it supports \$55.8 billion in economic activity and 6.2 million jobs. And, as demand for air travel in Africa more than doubles over the next two decades, the critical role that aviation plays in Africa's economic and social development will grow in equal proportion."

Cette tendance à la hausse devrait se poursuivre en 2019 et 2020, avec des prévisions de 4% et 4,1%. Cependant, cette croissance projetée reste insuffisante pour la réduction du taux de chômage et de pauvreté.

L'Afrique du Nord devrait contribuer jusqu'à 40% de la croissance prévue en Afrique en 2018. L'Afrique de l'Est est la région qui a enregistré le taux de croissance du PIB en 2018 le plus élevé à 5,7%. En Afrique de l'Ouest, de nombreux pays ont enregistré une croissance économique de plus de 5%, en particulier le Ghana et la Côte d'Ivoire, qui ont enregistré des taux de croissance supérieurs à 8%.

L'Afrique centrale enregistre une tendance à la reprise. Dans cette région, la croissance reste inférieure à la moyenne continentale. En Afrique australe, la croissance est modérée, principalement à cause des performances de l'Afrique du Sud. Maurice se porte bien grâce aux bonnes politiques publiques.

La croissance du trafic aérien en Afrique est en augmentation constante depuis 2011. En 2018, les activités des compagnies aériennes africaines ont enregistré le transport de 91,99 millions de passagers, soit une part de marché de 2,1% du marché mondial et une augmentation de 5,5% par rapport à l'année précédente. Le trafic intercontinental et le trafic intra-africain représentaient 61,4% du trafic total des transporteurs africains.

Pour les membres de l'AFRAA, le segment du marché intercontinental reste le plus important, avec 51,05% de tous les passagers transportés. Le segment du marché intérieur représentait 22,41%, tandis que le marché intra-africain représentait 27,62%.

Les priorités de l'AFRAA pour les années à venir sont:

- Maintenir un bon niveau de sécurité et de sûreté;
- Augmenter la part de marché des compagnies aériennes africaines dans le transport aérien mondial;
- Atteindre l'objectif d'un transport aérien durable;
- Plaider auprès des parties prenantes et des décideurs pour créer un environnement favorable au développement de l'aviation;
- Développer le capital humain nécessaire pour soutenir la croissance de l'aviation civile;
- Promouvoir la coopération entre les compagnies africaines: entreprendre des initiatives communes visant à réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes, à augmenter les revenus et les parts de marché: achats en commun, Alliance Africaine;
- Renforcer l'intelligence des données à travers;
- Les études de marché et les études statistiques;
- Les services de conseil.

Messages de bonne volonté des partenaires de l'AGA à la 51^{ème} a AGA Directeur général et PDG d'IATA

Le développement constitue une priorité en Afrique; le secteur de l'aviation contribue à la réalisation de 15 sur les 17 objectifs



AFRAA – IATA airline CEO meeting at the 51st AGA, Port Louis – Mauritius.

He also pointed out that AFRAA does not stand alone in the aim of an integrated and interconnected Africa emphasising the fact that open borders have been useful in Europe and can be very helpful in Africa too.

Gender diversity

One of the main topics highlighted in the intervention was gender diversity; it is a well-known fact that women are indeed under-represented in some technical professions as well as in senior management at airlines. The good news, however, is that Africa is ahead in this area:

- There are women at the helm of four African airlines – far better representation than is seen anywhere else in the industry.
- Fadimatou Noutchemo Simo, Founder and President, Young African Aviation Professional Association (YAAPA), won the High Flyer award in the inaugural IATA Diversity and Inclusion Awards earlier this year.
- With the support of the International Airline Training Fund, Johannesburg hosted the location of the first 'IATA Women in Aviation Diploma Programme'. In 2020 Air Mauritius and RwandAir will host cohorts for Indian Ocean and East African airlines respectively.

To address gender imbalance globally, IATA has the '25by2025' voluntary programme which encourages airlines to commit to increasing female participation at senior levels to at least 25% or to improve it by 25% by the year 2025. The choice of target helps airlines at any point on the diversity journey to participate meaningfully. The ultimate goal is a 50-50 representation.

African Union at the 51st AGA

Mr. Eric Ntagengerwa, a Senior Policy Officer-Air Transport delivered remarks on behalf of the African Union Commissioner

de développement durable des Nations Unies. Cela inclut le plus ambitieux – éliminer la pauvreté d'ici 2030. Le voyage par avion ne devrait pas être considéré comme un luxe – c'est une source économique vitale pour le continent. C'est pourquoi il est nécessaire que les gouvernements comprennent que chaque coût supplémentaire qu'ils ajoutent au secteur de l'aviation réduit l'efficacité de ce dernier en tant que catalyseur du développement.

«Sur l'ensemble du continent africain, les perspectives et le potentiel du secteur de l'aviation sont riches. D'ores et déjà, le secteur soutient une activité économique de 55,8 milliards de dollars et 6,2 millions d'emplois. Et, alors que la demande de voyages aériens en Afrique devra plus que doubler au cours des deux prochaines décennies, le rôle crucial du secteur de l'aviation dans le développement économique et social de l'Afrique augmentera en proportions égales.»

Il a également souligné que l'AFRAA ne fait pas cavalier seul dans la poursuite d'une Afrique intégrée et interconnectée, mettant l'accent sur le fait que l'ouverture des frontières s'est avérée utile en Europe et peut l'être également en Afrique.

Diversité des genres

L'un des principaux sujets mis en exergue au niveau de l'intervention était la diversité des genres. Il est de notoriété publique que les femmes sont effectivement sous-représentées dans certaines professions techniques ainsi qu'aux postes de direction des compagnies aériennes. La bonne nouvelle est que l'Afrique est en avance dans ce domaine:

- Quatre (4) compagnies aériennes africaines sont dirigées par des femmes – représentation bien meilleure par rapport à celle observée ailleurs dans le secteur.
- Fadimatou Noutchemo Simo, fondatrice et présidente de YAAPA (Association des jeunes professionnels africains du secteur de l'aviation), a remporté le prix «High Flyer» lors de la première

for Infrastructure & Energy. He pointed out that 32 African states with a total population of more than 800 million people accounting for 61% of the African population are solemnly committed and have opened up markets unconditionally to each other.

He stressed that this 51st Annual General Assembly should provide an opportunity to identify all the challenges faced by the African aviation industry, while putting aviation safety and affordability at the centre. Social Economic Development in Africa is supported by the air transport industry.

“It is important for all African countries to join SAATM and remove the restrictions in terms of capacity, frequency and the granting of traffic rights but this will not be possible without the involvement of African airlines especially in regards to improving connectivity and creating a safe, secure and affordable air market”.

“The African union has secured resources to undertake a continental study on the benefits of full liberalisation of air transport services which will be an important tool to convince more members to join”.

ICAO goodwill message

Mr. Adiron Alberto, ICAO's official representative delivered a goodwill message focused on the fast-growing market of air transportation in Africa and what Africa needs to support the growth. Accelerated growth needs proper infrastructure to support increased capacity. He also added that ICAO's vision is in line with AFRAA's:

“The continent is poised to become one of the fastest-growing air transport markets. This growth will strongly support the realisation of the goals of AU Agenda 2063 and UN Agenda 2030 and aspirations of the MoveAfrica, Branding Africa Tourism and African Continental Free Trade Area towards increased and sustainable development, greater prosperity for all.”

There will be and there currently are challenges faced by airlines, mainly, safety and security, high costs and the need to keep up with technological advancements. Mr. Alberto continued by putting emphasis on how major challenges can be addressed through government commitment and cooperation with air transport stakeholders. SAATM objectives will definitely create a favourable environment for the growth of the industry.

There's a need to consolidate our force to make the African air market one of the most attractive. As such, Mr. Adiron took this opportunity to invite delegates to the first-ever Africa/Middle East Air Transport Symposium which will be organised in Nairobi, Kenya, from 29 June to 1 July 2020. The objective is to promote and harness the benefits of liberalisation, and discuss issues experienced by the two regions for successful integration and interconnection of air transport in support of the ICAO NCLB initiative.

édition des prix «Diversité et Inclusivité» de l'IATA (IATA Diversity and Inclusion Awards) au début de cette année.»

- Avec le soutien de l'International Airline Training Fund (Fonds international de formation des compagnies aériennes), Johannesburg a abrité le premier «IATA Women in Aviation Diploma Programme» (Programme de diplôme IATA pour les femmes du secteur de l'aviation). En 2020, Air Mauritius et RwandAir accueilleront respectivement les cohortes de compagnies aériennes de l'Océan Indien et de l'Afrique de l'Est.

Pour remédier au déséquilibre hommes-femmes au niveau mondial, l'IATA dispose du programme volontaire «25by2025» (25 d'ici 2025), qui encourage les compagnies aériennes à s'engager à augmenter la participation des femmes aux postes de haut niveau soit au moins 25% ou que le taux de croissance de cette participation soit de 25% d'ici 2025. Le choix de la cible aide les compagnies aériennes à participer de manière significative à n'importe quel moment au parcours de la diversité. Le but ultime est une représentation hommes-femmes 50-50

L'Union africaine

M. Eric Ntagengerwa, expert senior des Transports aériens, a prononcé un discours au nom du Commissaire aux infrastructures et à l'énergie de l'Union africaine. Il a souligné que 32 États africains englobant une population totale de plus de 800 millions de personnes, soit 61% de la population africaine, ont pris un engagement solennel et ont procédé à l'ouverture réciproque de leurs marchés sans condition.

Il a souligné que cette 51^{ème} Assemblée générale annuelle devrait être l'occasion d'identifier tous les défis auxquels l'industrie aéronautique africaine est confrontée, tout en se focalisant sur la sécurité et l'accessibilité du secteur de l'aviation. Le développement économique et social en Afrique est soutenu par le secteur du transport aérien.

«Il est nécessaire que tous les pays africains adhèrent au MUTAA et suppriment les restrictions en termes de capacité, de fréquence et d'octroi de droits de trafic. Toutefois, cela ne sera pas possible sans la participation des compagnies aériennes africaines, notamment en ce qui concerne l'amélioration de la connectivité et la création d'un marché aérien sûr, sécurisé et abordable.»

«L'Union africaine a mobilisé les ressources nécessaires pour entreprendre une étude continentale sur les avantages d'une libéralisation totale des services de transport aérien, ce qui constituera un outil important pour convaincre davantage de membres à l'adopter.»

Message de bonne volonté de l'OACI

M. Adiron Alberto, représentant officiel de l'OACI, a délivré un message de bonne volonté axé sur le marché en croissance rapide du transport aérien en Afrique et sur les besoins de l'Afrique pour soutenir cette croissance. La croissance accélérée nécessite une infrastructure appropriée capable de soutenir une capacité accrue. Il a également ajouté que la vision de l'OACI est conforme à celle de l'AFRAA:

Mr. Alberto further indicated that aviation is transforming at a very fast pace due to supersonic technologies, AI and blockchain. “Africa should embrace these technologies to keep the industry effective. ICAO Supports the no country left behind notion.” he concluded.

Highlights from the International Air Cargo Association (TIACA)

In his address, Mr. Zubkov highlighted that the MoU entered into by TIACA and AFRAA two years ago has been a good base for real actions. He further noted that TIACA and the African Airlines Association are now well-established partners, and the Secretary-General of AFRAA, Mr. Abdérahmane Berthé, will be playing a prominent role in TIACA's upcoming Executive Summit in Budapest, 19-21 November.

The objective of TIACA's Executive Summit is to demonstrate the dynamic nature of the air cargo sector and develop its future using the insights of experienced and innovative industry professionals and leaders. It is an opportunity for stakeholders to think, design and decide together with one sole aim: To help develop the air cargo industry of tomorrow. The Summit will also be the backdrop for the official launch of TIACA's Sustainability Programme whose first Working Group will be established, as well as for the first Sustainability Award.

Mr. Vladimir quoted Mr. Steven Polmans, Chairman of TIACA, who has pioneered the programme: “Sustainability is and should be high on the agenda for all of us, as it is important for our future both at individual and industry levels. The Sustainability Programme aims to support the air cargo industry with its necessary transformation, involving environmental, social and business issues through innovation and partnerships. It's what we've called the 3+2 vision: people, planet, prosperity + innovation & partnerships.”

The winner of the Sustainability Award will be announced during the Gala Evening of the TIACA Executive Summit 2019 and receive funding of USD 15,000. The two runners-up will receive USD 3,500 each.

Goodwill message from, Secretary General – Pan African Postal Union (PAPU)

Mr. Younouss Djibrine indicated that PAPU is working towards being a strong service provider, while adapting to the era of e-commerce and interconnectivity. He also noted that, in order to achieve the 2063 agenda goal of one Africa, the long term vision should be sustainability, which will be enabled by the strengthening of partnerships between the aviation sector and postal service the Pan African Postal Union (PAPU)s at an international level.

«Le continent est en passe de devenir l'un des marchés du transport aérien à la croissance la plus rapide. Cette croissance soutiendra pleinement la réalisation des objectifs de l'Agenda 2063 de l'UA et de l'Agenda 2030 de l'ONU, ainsi que les aspirations de MoveAfrica, de l'initiative «Branding Africa Tourism» (Promouvoir le tourisme en Afrique) et de la Zone de libre-échange continentale africaine en vue d'un développement accru et durable et d'une plus grande prospérité pour tous.»

Les compagnies aériennes font et devront faire face à des défis, notamment en matière de sûreté et sécurité, de coûts élevés et de nécessité d'être au pas avec les avancées technologiques.

M. Alberto a insisté sur la manière dont les principaux problèmes peuvent être résolus grâce à l'engagement des gouvernements et à la coopération avec les parties prenantes du transport aérien. Les objectifs du MUTAA contribueront certainement à la création d'un environnement favorable à la croissance du secteur.

Il est nécessaire de consolider notre force pour faire du marché aérien africain l'un des plus attractifs. En tant que tel, M. Adiron a saisi cette occasion pour inviter les délégués au tout premier colloque sur le transport aérien Afrique / Moyen-Orient, qui se tiendra à Nairobi (Kenya) du 29 juin au 1er juillet 2020. L'objectif est de promouvoir et d'exploiter les avantages de la libéralisation et de discuter des problèmes rencontrés par les deux régions en vue d'une intégration et d'une interconnexion réussies du transport aérien à l'appui de l'initiative NCLB de l'OACI.

M. Alberto a ajouté que le secteur de l'aviation se transforme très rapidement grâce aux technologies supersoniques, à l'AI et à la chaîne de blocs. «L'Afrique devrait adopter ces technologies pour que l'industrie reste efficace. L'OACI est favorable à la notion de 'aucun pays ne sera à la traîne', a-t-il conclu.

Points marquants de l'intervention de l'Association internationale du fret aérien (TIACA)

Dans son allocution, M. Zubkov a souligné que le MOU signé par la TIACA et l'AFRAA il y a deux ans de cela constitue une bonne base pour des actions concrètes. Il a ajouté que la TIACA et l'AFRAA sont désormais des partenaires bien établis et que le secrétaire général de l'AFRAA, M. Abdérahmane Berthé, devra jouer un rôle de premier plan lors du prochain Sommet exécutif de la TIACA qui se déroulera à Budapest du 19 au 21 novembre.

L'objectif du Sommet exécutif de la TIACA est de démontrer la nature dynamique du secteur du fret aérien et de préparer son avenir en utilisant les connaissances des professionnels et des leaders expérimentés et innovants du secteur. Le sommet offre l'occasion aux parties prenantes de réfléchir, concevoir et prendre ensemble des décisions avec un seul objectif: contribuer au développement de l'industrie du fret aérien de demain.

Le sommet servira également de cadre au lancement officiel du Programme durabilité de la TIACA dont le premier groupe de travail sera créé. Il servira également de cadre à la première édition du Prix durabilité.

M. Vladimir a cité M. Steven Polmans, président de la TIACA et pionnier du programme: «La durabilité constitue et devrait constituer

CEO's roundtable



He pointed out that a few partnerships have already been established. For instance, some airlines have access to data of postal operators, thereby enabling a more direct exchange of information between airlines and the final customer. He further indicated that the final goal is to eliminate manual input of data in order to achieve greater quality and efficiency.

CEO's roundtable: 'Reconciling SAATM with airline strategic plans'

The Single African Air Transport Market is a paradigm-shifting milestone for all the stakeholders in the African aviation sector. However, in order to fully unlock its potential, it is essential for Airlines to optimise their strategic plans in order to overcome challenges and leverage their strengths. AFRAA's 51st AGA's CEO Roundtable offered a platform for airline thought leaders to discuss the link between SAATM and airline's strategic plans. Panelists offered a vast array of noteworthy insights, including on the challenges of a thin market, the future of Aviation in Africa and the importance of a data-based approach where the customer is at the centre of the journey.

Mr. Somas Appavou, Chief Executive Officer – Air Mauritius: "SAATM is an objective and a one-size-fits-all approach will not work. I would like to state that when we talk about the airline of the future, we should talk about safety first. Safety should be first, from manufacturers to air transport companies"

Ms. Amal Mint Maouloud, Chief Executive Officer – Mauritania Airlines: "Mauritania Airlines is still finding its grounds so that could take many years. The airline is still going through the same challenges as many airlines. The airline needs to consider interconnectivity between airlines due to future increase in traffic."

une priorité pour nous tous, car elle est importante pour notre avenir, tant au niveau individuel qu'industriel. Le Programme durabilité vise à soutenir le secteur du fret aérien dans sa transformation qui s'avère nécessaire et qui implique des problèmes environnementaux, sociaux et commerciaux, à travers l'innovation et les partenariats. C'est ce que nous avons appelé la vision 3 + 2: les peuples, la planète, la prospérité + l'innovation et les partenariats.»

Lors du sommet édition 2019, le lauréat du Prix durabilité sera annoncé lors de la soirée de gala et recevra un financement de 15.000 USD. Les deux finalistes recevront 3.500 USD chacun.

Message de bonne volonté du Secrétaire général de l'Union panafricaine des postes (UPAP)

M. Younouss Djibrine a indiqué que l'UPAP s'emploie à devenir un fournisseur de services efficace tout en s'adaptant à l'ère du commerce électronique et de l'interconnectivité. Il a également noté que pour atteindre l'objectif «Une Afrique» de l'Agenda 2063 de l'UA, la vision à long terme devrait être la durabilité, ce qui sera rendu possible par le renforcement des partenariats entre le secteur de l'aviation et les services postaux de l'UPAP au niveau international.

Il a souligné que quelques partenariats ont déjà été créés. Par exemple, certaines compagnies aériennes ont accès aux données des opérateurs postaux, ce qui permet un échange d'informations plus direct entre les compagnies aériennes et le client final. Il a en outre indiqué que l'objectif final est d'éliminer la saisie manuelle de données afin d'améliorer la qualité et l'efficacité.

Table ronde des PDG des compagnies aériennes de l'AFRAA sur le lien entre le MUTAA et les plans stratégiques des compagnies aériennes

Le Marché unique du transport aérien en Afrique est une étape décisive pour tous les acteurs du secteur de l'aviation en Afrique. Toutefois, pour exploiter pleinement son potentiel, il est nécessaire que les compagnies aériennes optimisent leurs plans stratégiques

Ms. Yvonne Makolo, Chief Executive Officer – RwandAir:

“Airlines should have adequate skills and resources and look into various partnerships so as to manage the potential increase in traffic. There should also be proper infrastructure to ensure safety. Visa policies should also be in line in order to promote SAATM.”

“We want to connect Rwanda to the rest of the world and the Government wants people and goods to be accessed easily through air transport. This industry is what helps tourism drive the development of the economy. We want to expand our network through other African airlines.”

Mr. Kane Ibrahima, Chief Executive Officer – Air Senegal:

“Air Senegal was created only 18 months ago and as any new airline, the first challenge is to reach the stage of being a profitable company. SAATM is presented as an objective but it is, in fact, a journey during which airlines should be supported.”

Mr. Rui Carreira, Chairman & Chief Executive Officer – TAAG

Angola Airlines: “I am not representing a country today, I am representing an airline. Major organisations like AFRAA need to promote SAATM to states and show an example of other airlines that have succeeded in implementing SAATM. The first point of strategy is to think about privatisation as it could be the key to a more profitable industry after chronic bad results.”

Mr. Sebastian Mikosz, Chief Executive Officer – Kenya Airways:

“What the future of airlines looks like is a broad topic. If we narrow it down to the African continent, it starts with continuing to exist and operate in a sustainable way.”

“Passengers are the future and data is essential because it tells companies a lot about passengers. Airlines can be overtaken by other industries in terms of airlines of the future. The plane may not be the future but data is indispensable.”

Mr. Abdelhamid Addou, Chairman & Chief Executive Officer,

Royal Air Maroc: “African airlines need to develop themselves, they shouldn’t wait for European companies. There’s a market, there are airlines that are successful, and some of them are new. Every airline needs to find the right business model. Airlines should also think of globalisation because we are not alone anymore.”

It is a fact that African Aviation has many challenges to overcome. Each airline has to find its own business model and come up with a sustainable approach. Being resilient and continuing to operate is the first step in developing the airline of the future in Africa.

Executive Interview session 2: SAATM – Where to from here?

In a candid and insightful discussion, the final executive interview of the day moderated by AFRAA’s Aaron Munetsi delved into the importance of an integrated and connected approach to open skies and how implementation should be a top priority on the agenda.

afin de surmonter les défis rencontrés et d’exploiter leurs atouts. La Table ronde des PDG des compagnies aériennes de l’AFRAA organisée lors de cette 51^{ème} AGA a été l’occasion pour les leaders d’opinion des compagnies aériennes de discuter du lien entre le MUTAA et les plans stratégiques des compagnies aériennes. Les panélistes ont présenté un large éventail de points de vue remarquables, notamment sur les défis d’un marché restreint, l’avenir de l’aviation en Afrique et l’importance d’une approche basée sur les données où le client est au centre du parcours.

M. Somas Appavou, directeur général d’Air Mauritius

«Le MUTAA constitue un objectif et donc une approche unique ne pourra pas être efficace. J’aimerais noter que lorsque nous parlons de compagnie aérienne de demain, nous devrions d’abord discuter de sécurité. La sécurité devrait constituer la priorité, à partir des fabricants jusqu’aux entreprises de transport aérien.»

Mme Amal Mint Maouloud, directrice générale de Mauritania Airlines

«Mauritania Airlines est toujours à la recherche de solutions, ce qui pourrait durer plusieurs années. La compagnie continue de faire face aux mêmes défis comme c’est le cas pour de nombreuses compagnies aériennes. Elle doit prendre en compte l’interconnectivité entre les compagnies aériennes en raison de l’augmentation future du trafic.»

Mme Yvonne Makolo, Directrice générale de RwandAir

«Les compagnies aériennes devraient disposer des compétences et des ressources appropriées et envisager divers partenariats afin de gérer l’augmentation potentielle du trafic. Il devrait également y avoir une infrastructure appropriée pour assurer la sécurité. Les politiques en matière de visa devraient également être prises en compte afin de promouvoir le MUTAA.»

«Nous voulons relier le Rwanda au reste du monde et le gouvernement veut que les personnes et les marchandises soient facilement accessibles par le biais du transport aérien. Le secteur du transport aérien est ce qui aide le tourisme à stimuler le développement de l’économie. Nous voulons que la croissance de notre réseau passe par d’autres compagnies aériennes africaines.»

M. Kane Ibrahima, Directeur général d’Air Sénégal

«Air Sénégal a été créée il y a seulement 18 mois de cela et, comme toute nouvelle compagnie aérienne, le premier défi consiste à devenir une entreprise rentable. Le SAATM est présenté comme un objectif, mais en fait il s’agit d’un parcours au cours duquel les compagnies aériennes devraient être soutenues.»

M. Rui Carreira, président du Conseil d’administration et DG de TAAG Angola Airlines

«Aujourd’hui, je ne représente pas un pays, je représente une compagnie aérienne. Les grandes organisations comme AFRAA doivent promouvoir le MUTAA auprès des États et montrer l’exemple d’autres compagnies aériennes qui ont réussi à mettre en œuvre le MUTAA.»

«Le premier point de la stratégie est de penser à la privatisation car elle pourrait constituer la clé d’un secteur plus rentable après de mauvais résultats enregistrés.»

Mr. Eric Ntagengerwa, Senior Policy Officer-Air Transport – Africa Union Commission: “Today the Single African air transport market is seen as a very important enabler for the continental free area and the free movement of persons within Africa. We have put in place six pillars to help us in this journey in our SAATM prioritized action plan.

In the next 12 to 18 months we are going to launch a continental study to cover the whole continent – SAATM and non SAATM states. The approach will look at specific issues in each country so as to draw a roadmap because we have to see realities in terms of the regional connectivity.”

Ms. Adefunke Adeyemi, Regional Director, Advocacy and Strategic Relations, Africa and Middle East – IATA: “Constant stops are needed in order to arrive to our final destination; free movement of people and goods. SAATM is already happening with a few airlines that have established less stops or only one connecting route. There are many examples of SAATM in action, this project is already a reality on the continent whether we call it by its name or not. The currency of SAATM is new routes, increased frequency or new markets and city pairs thus the focus should be on getting that done.

SAATM will help establish new routes in order to reach more growth and reduce costs for airlines.”

Mr. Vijay Poonosamy, Director, International & Public Affairs – QI Group: “Where is SAATM today? If we look at the stride of SAATM, Africa has 54 African states, 44 of which have signed up the Yamoussoukro decision, 32 have actually signed up to SAATM but only 18 have signed a Memorandum of implementation. We are unable to have an honest exchange about the challenges of SAATM.

We should have a conversation where people understand what are the concerns of those who are not embracing SAATM and to help address them. We have to address the challenges of SAATM or else everyone else except Africans will take benefits of the growth.

The share of Africa’s aviation is going to grow with or without African airlines, whether African airlines and states want to be on that aircraft which is taking off only depends on them.”

AFRAA Awards

The AFRAA Annual Awards recognise outstanding performance, excellence in service delivery, innovation and competitiveness in the African aviation industry for the year ended 2018.

Two deserving companies were recognized at this Annual Awards ceremony:

1. Airline of the Year Award – Global Operations

For remarkable financial performance and profitability in 2018 - Royal Air Maroc.

2. Airline of the Year – Best Improved Financial Results

For the best improved results for the year 2018 - Royal Air Maroc.

M. Sebastian Mikosz, directeur général de Kenya Airways

«L’avenir des compagnies aériennes est un vaste sujet. Si nous le limitons au continent africain, cela commence par la poursuite de leur existence et de leur fonctionnement de manière durable.»

«Les passagers constituent l’avenir des compagnies aériennes et les données sont essentielles car elles en disent long sur les entreprises. Les compagnies aériennes peuvent être dépassées par d’autres industries en termes de compagnies aériennes du futur. L’avion ne constitue peut-être pas l’avenir, mais les données sont indispensables.»

M. Abdelhamid Addou, président du Conseil d’administration et directeur général de Royal Air Maroc

«Les compagnies aériennes africaines doivent se développer; elles ne devraient pas attendre l’aide de compagnies aériennes européennes. Il y a un marché, il y a des compagnies aériennes qui réussissent, et certaines d’entre elles sont nouvelles. Chaque compagnie aérienne doit se trouver le bon modèle commercial. Les compagnies aériennes devraient aussi penser à la mondialisation parce que nous ne sommes plus seuls.»

«Il est indéniable que le secteur de l’aviation africaine a de nombreux défis à relever. Chaque compagnie aérienne doit trouver son propre modèle d’entreprise et proposer une approche durable. Être résilient et continuer à opérer constituent la première étape du développement de la compagnie aérienne du futur en Afrique.»

Entrevue exécutive 2: MUTAA – Perspectives d’avenir

Lors d’une discussion franche et perspicace, la dernière entrevue exécutive de la journée, dirigée par Aaron Munetsi de l’AFRAA, a mis en lumière l’importance d’une approche intégrée et connectée vis-à-vis de l’ouverture des espaces aériennes et la manière dont la mise en oeuvre devrait constituer une priorité.

M. Eric Ntagengerwa, responsable de politique en matière de Transport aérien, Commission de l’Union africaine: «Aujourd’hui, le Marché unique du transport aérien Afrique est considéré comme un catalyseur très important de la Zone de libre-échange continentale et de la libre circulation des personnes en Afrique. Nous avons mis en place six piliers devant nous aider dans cette démarche de notre plan d’action priorisé du MUTAA.»

«Dans les 12 à 18 prochains mois, nous allons lancer une étude qui couvrira l’ensemble du continent, aussi bien les États membres ayant adopté le MUTAA que les États membres qui ne l’ont pas adopté. L’approche se penchera sur des questions spécifiques à chaque pays afin d’établir une feuille de route, car nous devons tenir compte des réalités en termes de connectivité régionale.», a conclu M. Ntagengerwa.

Mme Adefunke Adeyemi, directrice régionale de l’IATA, en charge du Plaidoyer et des relations stratégiques pour l’Afrique et le Moyen-Orient

«Des arrêts constants sont nécessaires pour arriver à notre destination finale: la libre circulation des personnes et des biens. Le MUTAA se déroule d’ores et déjà avec quelques compagnies aériennes qui ont mis en place moins d’arrêts ou un seul itinéraire de correspondance. Il existe de nombreux exemples du MUTAA en action et ce projet est déjà une réalité sur le continent, que

Awards



Awards ceremony at the 51st AGA gala dinner.



Presentation



3. Airline of the Year – Best Improved Intra-Africa Connectivity

For best improved in intra-Africa connectivity in 2018 - Kenya Airways.

Presentation 1: Fleet planning for success in your network strategy

Fleet planning is a critical aspect of the aviation business having significant impact on the financial position of the airline, its operating costs and specifically the ability to service routes profitably.

Mr. Peter Anderson, Head of EMEA Leasing, AerCap – the largest owner of commercial aircraft in the world making up 12% of all the aircrafts leased across the globe shared his view on the current global aviation market and some of the critical considerations the company sees as important when planning airline fleet for success.

The presentation highlighted the increase in aircraft leasing which is now no longer confined to airlines that cannot afford the purchase of new aircraft. Globally 45% of aircrafts flying are on operating lease; in Africa this accounts for only 36 % of all aircrafts flying – below the global average however with the growth expected on the continent this is expected to change.

“Today across our African fleet there is a clear mix between new and used aircraft, when planning fleet consider whether it is more appropriate to build your airline using new or used aircraft or indeed a combination of both. What all players in the space can

nous l'appelions par son nom ou pas. Le MUTAA a pour devise de nouvelles routes, une fréquence accrue ou de nouveaux marchés et de nouvelles liaisons de paires de villes; il convient donc de les réaliser.

Le SAATM contribuera à établir de nouvelles voies aériennes afin de réaliser davantage de croissance et de réduire les coûts pour les compagnies aériennes.»

M. Vijay Poonosamy, directeur des Affaires internationales et publiques - Groupe QI

«Où est le MUTAA aujourd'hui? Si nous examinons l'avancée du MUTAA, l'Afrique compte 54 États africains, 44 d'entre eux ont signé la décision de Yamoussoukro, 32 ont effectivement adhéré au MUTAA mais seulement 18 ont signé un mémorandum d'application. Nous ne sommes pas capables d'avoir une conversation franche sur les défis liés au MUTAA.

Nous devrions avoir une conversation en la matière pour permettre aux uns et aux autres de comprendre les préoccupations de ceux qui n'adoptent pas le MUTAA et pour aider à les résoudre. Nous devons relever les défis liés au MUTAA, faute de quoi tout le monde, sauf les africains, profitera de la croissance.

La part de marché de l'aviation africaine va croître avec ou sans les compagnies aériennes africaines. Si les compagnies aériennes et les États africains veulent faire partie de ce vol dont le décollage est en cours, cela ne dépend que d'eux.»

Prix AFRAA

Les prix annuels de l'AFRAA ont récompensé les performances exceptionnelles, l'excellence dans la prestation de services, l'innovation et la compétitivité dans le secteur de l'aviation africaine pour l'exercice clos en 2018.

Deux entreprises ont été récompensées lors de cette cérémonie annuelle de remise de prix:

- 1. La Compagnie aérienne de l'année - opérations mondiales**
Pour une rentabilité et des résultats financiers remarquables en 2018 - Royal Air Maroc.
- 2. La Compagnie aérienne de l'année - meilleurs résultats financiers améliorés**
Pour les meilleurs résultats financiers améliorés en 2018 - Royal Air Maroc.

agree on is the growth trajectory for the market and the need for fuel efficient aircraft to support that growth.

Is there really a need for airlines to burden themselves with the payment of pre-delivery payments (PDP), the management of older asset disposal and residual value risk? This is a whole other industry with its own set of risks, challenges and successful airlines around the world are outsourcing this asset management and ownership through operating leasing. They are taking advantage of the cash flow flexibility that operating leasing provides de risking their balance sheet”

He observed that aircraft age is not necessarily an indicator of aircraft safety, successful airlines are now seeing benefit in taking used aircrafts which comes with a lower capital cost.

Presentation 2: Africa’s vision for the future

Africa’s aviation is underserved and underperforming compared to other regions while connectivity within Africa continues to be a challenge despite multiple initiatives. In a presentation looking at the current status of the African aviation market, Mr. Brendan Sobie, Analyst and Consultant (former Chief Analyst, CAPA – Centre for Aviation) underlined the challenge of high taxes and airport charges hindering passenger growth, economic development and tourism.

Among other insights collaboration and consolidation were highlighted as essential to build African carriers scale, competitiveness and achieve profitability.

He explained: “Connectivity within the continent is still a challenge, African airlines need to embrace partnerships for a better connectivity. There are 400 international routes in Africa but only 68 are served with at least two daily flights; the continent needs more frequent routes so as to support business and trade.”

He further pointed to the fact that only 25% of international capacity is within Africa, 47% is in Europe and 22% in the Middle East. The potential for growth is significant.

“Africa can look at other rising markets like Asia as an example but make strategies more unique and adapted to conditions on the continent.”

Executive interview session 2: Optimisation of taxes and charges to address airline sustainability in Africa

High taxes and charges are among the main factors that have resulted in high cost of operations in the African Aviation industry since taxes and charges imposed on the African airspace are among the highest in the world greatly affecting its competitiveness. A discussion aimed at finding ways to optimise these fees was held and examined ways to make this area more sustainable for airlines.

3. La Compagnie aérienne de l’année - meilleure connectivité intra-africaine améliorée

Pour la meilleure amélioration au niveau de la connectivité intra-africaine en 2018 - Kenya Airways.

Exposé 1: Planification de la flotte aérienne en vue de la réussite de votre stratégie en matière de réseau

La planification de la flotte aérienne constitue un aspect crucial de l’activité aéronautique car ayant un impact significatif sur la situation financière de la compagnie aérienne, ses coûts d’exploitation et, plus particulièrement, sur sa capacité à desservir les liaisons aériennes de façon rentable.

M. Peter Anderson, responsable d’EMEA Leasing – AerCap, plus grand propriétaire d’avions commerciaux au monde avec 12% de tous les avions loués dans le monde, a partagé son point de vue sur le marché mondial actuel de l’aviation et certaines des considérations cruciales à prendre en compte lors de la planification du succès de la flotte aérienne.

L’exposé a mis en lumière l’augmentation de la location d’avions qui n’est plus limitée aux compagnies aériennes qui n’ont pas les moyens d’acheter de nouveaux avions. Dans le monde, 45% des avions volent en location simple; en Afrique, les avions qui volent en location simple ne représentent que 36% – en dessous de la moyenne mondiale. Toutefois, cette situation devrait changer au regard de la croissance prévue sur le continent.

«Aujourd’hui, dans l’ensemble de notre flotte africaine, il existe un mélange clair entre les avions neufs et les avions d’occasion. Lorsque vous planifiez l’acquisition de votre flotte, demandez-vous s’il est plus approprié de mettre en place votre compagnie aérienne en utilisant des avions neufs ou des avions d’occasion ou une combinaison des deux. Ce sur quoi tous les acteurs de l’espace aérien peuvent s’entendre, c’est la trajectoire de croissance du marché et la nécessité de disposer d’avions consommant peu de carburant pour soutenir cette croissance.», a déclaré M. Anderson.

«Les compagnies aériennes ont-elles vraiment besoin de porter le fardeau du paiement avant livraison (PDP), de la gestion de cession d’actifs plus anciens et du risque de valeur résiduelle? Il s’agit d’un tout autre secteur qui a ses propres risques et ses propres défis, et les compagnies aériennes prospères au monde externalisent la gestion et la propriété de ces actifs par le biais de la location simple. Elles profitent de la flexibilité des flux de trésorerie qu’offre la location simple en réduisant les risques de leur bilan.»

M. Anderson a fait remarquer que la durée d’usage d’un avion ne constitue pas nécessairement un indicateur de sa sécurité. Désormais, les compagnies aériennes prospères se rendent compte des avantages liés à l’opération d’avions d’occasion qui engendre des coûts de capitaux moins élevés.

Exposé 2: La vision de l’Afrique pour l’avenir

L’aviation africaine est mal desservie et peu performante par rapport à d’autres régions, tandis que la connectivité en Afrique reste un défi malgré de multiples initiatives prises en la matière. Dans un exposé sur l’état actuel du marché de l’aviation en Afrique, M. Brendan Sobie, analyste et consultant (ancien

Key insights:

According to Mr. Gaoussou Konate, AFRAA Director, Technical & Operations, who moderated the session, African airlines have higher costs, almost double that of European carriers but sell their tickets sometimes at a lower fare for comparable distances. However, the total travel price in Africa is higher than in Europe due to high taxes and charges.

He indicated that once you add the applicable taxes and charges you get a figure that does not allow the African passenger to easily travel.

Mr. Desire Balazire Bantu, Chief Executive Officer – Congo Airways: “Fuel represents between 25%-30% of our cost. In Congo, fuel is relatively more expensive than other countries like Rwanda and South Africa. AFRAA’s initiatives in joint fuel purchase has benefitted our country. There is need for more transparency in terms of purchasing fuel as there are too many agents involved, we lobby government officials for prices to be reduced.”

Mr. Ali Tounsi, Secretary General – ACI Africa: “There’s a difference between charges and taxes. Charges are what airlines pay for the use of airport infrastructure such as airline parking, runways, terminals etc. These are collected to ensure the proper functioning of the airport; while taxes are applied by the governments on passengers and airlines. We know that the larger amount is actually taxes rather than charges as some African countries inflate these taxes so as to cover government deficit.

Airports in Africa are very small and the majority are not profitable like airlines. Only a few (20%) have traffic that exceeds one million each year which is considered the economic breaking point.”

He further added that traffic development is not only related to high airport charges and taxes, it’s a complex problem that requires the commitment of all stakeholders in the air transport chain.

“Everyone has a role to play starting with the removal of regulatory barriers and protectionism of government, making efforts to raise attractiveness of the destination, improve the management of airlines and airports and stop considering air transport as a luxury business.”

The panelists emphasised that whatever the airline can do internally to reduce cost and be more competitive, is limited. Airlines are small and airports are small thus stakeholders need to fight together and showcase to states how taxes ought to be applied for a significant reduction of tickets and increased productivity.”

Panel 1: Embracing disruptive trends – the future is too late

The airline industry has not just seen an increase in the number of people travelling but also an immense shift in the way it operates,

analyste en chef, CAPA – Centre for Aviation) a souligné le défi des taxes élevées et des redevances aéroportuaires élevées qui entravent la croissance du nombre de passagers et le développement économique et touristique.

Entre autres, la collaboration et la consolidation ont été soulignées comme étant des facteurs essentiels à l’expansion, à la compétitivité et à la rentabilité des transporteurs africains.

Selon M. Sobie, «La connectivité à l’intérieur du continent demeure un défi, et donc les compagnies aériennes africaines doivent s’engager dans des partenariats pour une meilleure connectivité. Il existe 400 lignes internationales en Afrique, mais seulement 68 sont desservies par au moins deux vols quotidiens; le continent a besoin de lignes plus fréquentes afin de soutenir les affaires et le commerce.»

Il a en outre souligné le fait que seulement 25% de la capacité vers les destinations internationales se trouve en Afrique, 47% en Europe et 22% au Moyen-Orient. Le potentiel de croissance est important. “«L’Afrique peut s’inspirer d’autres marchés émergents comme l’Asie, mais elle peut rendre ses stratégies plus uniques et mieux adaptées aux conditions du continent.»

Séance 2 d’entrevues exécutives 2: Optimisation des taxes et redevances pour assurer la viabilité des compagnies aériennes en Afrique

Les taxes et redevances élevées constituent quelques-uns des principaux facteurs qui ont entraîné des coûts d’exploitation élevés au sein de l’industrie aéronautique africaine étant donné que les taxes et redevances imposées à l’espace aérien africain se trouvent parmi les plus élevées au monde, ce qui affecte grandement la compétitivité de l’espace aérien africain. Il s’est tenu des discussions visant à trouver les voies et moyens d’optimiser ces redevances ainsi qu’à examiner la manière de rendre ce domaine plus durable pour les compagnies aériennes.

Ci-dessous quelques-unes des principales interventions:

Selon M. Gaoussou Konate, directeur des Affaires technique et des Opérations à l’AFRAA, qui a modéré la session, les compagnies aériennes africaines ont des coûts plus élevés, presque le double de ceux des transporteurs européens; toutefois, elles vendent leurs billets parfois à un tarif inférieur pour des distances comparables. Il a indiqué qu’une fois que vous ajoutez les taxes et redevances applicables, vous obtenez un chiffre qui ne permet pas au passager africain de voyager facilement.

M. Désiré Balazire Bantu, directeur général, Congo Airways

«Le carburant représente de 25% à 30% de notre coût; au Congo, le carburant est relativement plus cher que dans d’autres pays comme le Rwanda et l’Afrique du Sud. Les initiatives de l’AFRAA en matière d’achat en commun de carburant ont profité à notre pays. Il faut plus de transparence dans l’achat de carburant car trop d’agents y sont impliqués, nous faisons pression sur les responsables gouvernementaux pour que les prix soient réduits.»

Panel discussions



Executive panel



thanks to new and exciting technologies impacting the airline landscape. Panelists highlighted key trends in this session giving insights on the ways the industry is changing as technology continues to pervade every aspect of travel.

Mr. Eckart Reiche, Vice President Sales Airlines – Wirecard Global Sales GmbH, the panel moderator identified a number of travel trends:

Generation Alpha are driving travel decisions: Travellers with Gen Alphas (youngsters born from 2010) are taking more than three family trips a year. They are conscious about the environment and might eventually be proponents of the 'Flight Shaming' movement.

Solo travel is becoming more sociable: Dublin Airport claimed of its 31.5m estimated passengers in 2018, 57% were solo travellers.

China outbound travel continues to grow: Independent travel grew by 12.7%, which reflects growing confidence in doing one's own thing.

Mr. Taieb Ben Sghaier, Sales Director – Rolls-Royce: "At Rolls-Royce, we invest heavily every year in new technologies. We are taking these products and continuously improving them adding a service dimension and digital technologies. This translates to engines containing many more sensors, being constantly connected, contextually aware and comprehending; that's where we are going in terms of disruption."

Mr. João Miguel Santos, FRAeS, Managing Director, Africa – Boeing International: "It's amazing the new technologies that we

Executive committee



M. Ali Tounsi, secrétaire général, ACI Africa

«Il y a une différence entre redevances et taxes. Les redevances sont ce que les compagnies aériennes paient pour l'utilisation des infrastructures aéroportuaires, notamment les parkings, les pistes d'atterrissage, les terminaux aéroportuaires, etc. Les redevances sont collectées aux fins du bon fonctionnement des aéroports. Quant aux taxes, elles sont appliquées par les gouvernements aux passagers et aux compagnies aériennes. Nous savons que le montant des taxes est plus élevé que le montant des redevances car certains pays africains exagèrent ces taxes dans le but de couvrir le déficit public.»

«Les aéroports en Afrique sont très étroits et la plupart ne sont pas rentables comme les compagnies aériennes. Seuls quelques-uns (20%) ont un trafic supérieur à un million de passagers par an, ce qui est considéré comme le point de rupture économique.»

Il a ajouté que la question du développement du trafic n'est pas seulement liée aux redevances et taxes aéroportuaires élevées, mais qu'il s'agit également d'un problème complexe qui exige l'engagement de toutes les parties prenantes de la chaîne de transport aérien.

«Chacun a un rôle à jouer. D'abord, il faut éliminer les obstacles réglementaires et le protectionnisme des pouvoirs publics, en s'efforçant d'accroître l'attractivité de la destination, d'améliorer la gestion des compagnies aériennes et des aéroports et de cesser de considérer le transport aérien comme une activité de luxe.»

Les intervenants ont souligné que la marge de manœuvre des compagnies aériennes à l'interne visant à réduire les coûts et à être plus compétitives est limitée. Etant donné que les compagnies aériennes sont restreintes et les aéroports étroits, les parties prenantes doivent se battre ensemble et montrer aux États comment les taxes devraient être appliquées pour réduire sensiblement le prix des billets et accroître la productivité.

Panel 1: Faire face aux tendances perturbatrices

L'industrie du transport aérien n'a pas seulement connu une augmentation du nombre de personnes qui voyagent, mais aussi un important changement dans son mode de fonctionnement, grâce aux technologies nouvelles et passionnantes qui ont un impact sur le paysage aérien. Les intervenants ont souligné les principales tendances de cette session en donnant un aperçu de la façon dont l'industrie évolue au fur et à mesure que la technologie continue d'envahir tous les aspects du voyage.

Conference sessions



see coming online. If aircraft manufacturers and airlines cannot adapt in various ways to the new technologies, we will be left behind.

Passengers want more comfortable airlines to fly in; comfort is the ultimate trademark of airlines today especially when you travel economy. We need to find a way to create more comfortable aircraft for passengers to experience and provide seamless connectivity; there are many airlines doing different things but for most airlines in Africa, connectivity is non-existent. "He advised airlines and aviation companies to invest more in R&D in order to come up with disruptive ways of doing business."

Mr. Mark Dunnachie Head of Commercial EMEA & Russia – ATR: "African airlines should keep it simple by starting with regional connectivity. There's a large opportunity to tap into ecotourism and really focus on how to reduce emissions."

Mr. Sascha Feuerherd, Managing Director – Alton Aviation Consultancy: "Independent decision making is quite important for every airline, decisions must be taken from the management of the airline not by any government representative; internal decision making should be based on data, market and not on dreams or gut feeling. There is need to make continuous changes to improve efficiencies, cut costs and improve processes."

Mr. Raphael Haddad, Jetcraft Commercial – President: "Companies such as Amazon, Uber or Airbnb collect data and have the capability of accessing the habits of millions of customers; this data is then analysed and manipulated. Airlines don't have that capability. Eventually these companies will come to into the air travel space and airlines need to be ready."

Le modérateur de la séance, M. Eckart Reiche, vice-président, Sales Airlines – Wirecard Global Sales GmbH, a identifié quatre tendances en matière de voyage:

La génération Alpha constitue le moteur des décisions prises en matière de voyage: Les voyageurs Gen Alphas (jeunes nés à partir de 2010) font plus de trois voyages en famille par an. Ils sont conscients de l'environnement et pourraient finalement être les partisans du mouvement «Opérer des vols en commun.»

Le voyage en solitaire devient plus sociable: l'aéroport de Dublin a réclamé près de 31,5 millions de passagers en 2018, dont 57% étaient des voyageurs en solitaire.

Les voyages à l'étranger en Chine continuent d'augmenter:

Les voyages individuels ont augmenté de 12,7%, ce qui reflète la confiance croissante des voyageurs en le fait d'être au contrôle de leur vie.

Le tourisme exagéré atteint son point de rupture: L'an dernier, les arrivées de touristes internationaux dans le monde ont atteint 1,4 milliard, soit deux ans plus tôt que prévu par l'Organisation mondiale du tourisme des Nations Unies.

M. Taieb Ben Sghaier, directeur commercial, Rolls-Royce

«À Rolls-Royce, nous investissons plus de 1,5 milliard de dollars chaque année dans les nouvelles technologies. Nous évaluons ces produits et les améliorons continuellement en y ajoutant une dimension de service et des technologies numériques. Cela se traduit par la conception de moteurs contenant beaucoup plus de détecteurs constamment connectés, conscients du contexte et compréhensifs; c'est là où nous nous dirigeons en termes de perturbation.»

M. João Miguel Santos, FRAeS, directeur général de Boeing International, Région Afrique

«Les nouvelles technologies que nous voyons arriver en ligne sont incroyables. Si les avionneurs et les compagnies aériennes ne peuvent pas s'adapter de diverses manières aux nouvelles technologies, nous serons laissés pour compte.»

«Les passagers veulent voyager avec des compagnies aériennes plus confortables, le confort est la marque ultime des compagnies aériennes d'aujourd'hui, surtout lorsqu'il s'agit de voyager en classe économique. Nous devons trouver un moyen de créer

Gala dinner



Exciting innovations in digitisation being used in the air transport space were put in focus during the discussion including biometric boarding passes, face recognition technology to help customers rent cars, holograms working at airports to help travellers find their way around, etc.

It was noted that 43% of consumers consider that the most important aspect of good digital customer experience is getting an issue resolved in a single effortless interaction.

Presentation 3: Getting the business right by Mr. Maher Koubaa, Executive Vice President, Middle East, Turkey and Africa – Amadeus

In his presentation, Mr. Koubaa introduced the Amadeus Airline Platform that allows airlines to focus on customers by providing optimal retailing and fast booking with multiple choices and enabling an ecosystem of partnerships that allows airlines to partner without incurring costs.

“Cocreating in record time from idea conceptualization to product creation and marketing.”

He took participants through the main pillars:

Simple: deliver simplicity to airlines so they can simplify processes for travellers as it can be tiring.

Agile: being more united so as to deliver value faster and innovate with partners and customers.

Open: airlines have a choice as to how to develop and who to partner with in this large ecosystem, no time is spent for integration with partners because the platform already does that for the airlines.

des compagnies aériennes plus confortables pour les passagers et d’assurer une connectivité harmonieuse; il y a beaucoup de compagnies aériennes qui s’engagent dans d’autres choses mais la plupart des compagnies aériennes en Afrique n’ont pas de connectivité.»

Il a conseillé aux compagnies aériennes et aux entreprises aéronautiques d’investir davantage dans la recherche et le développement afin de trouver des moyens perturbateurs de faire des affaires.»

M. Mark Dunnachie, responsable commercial, EMEA & Russie, ATR

«Les compagnies aériennes africaines devraient simplifier les choses en commençant par la connectivité régionale. Inaugurer de nouvelles routes constitue la meilleure option. Il existe une grande occasion d’exploiter l’écotourisme et de se focaliser vraiment sur la réduction des émissions.»

M. Sascha Feuerherd, directeur général, Alton Aviation Consultancy

«La prise de décision indépendante est très importante pour chaque compagnie aérienne, les décisions doivent être prises par la direction de la compagnie aérienne et non par un représentant du gouvernement. La prise de décision à l’interne devrait être basée sur des données et le marché et non sur des rêves ou des convictions profondes. Il faut continuellement apporter des changements visant à améliorer les efficacités, diminuer les coûts et améliorer les processus.»

Raphael Haddad, président, Jetcraft Commercial

«Les entreprises comme Amazon, Uber ou Airbnb recueillent des données et ont la capacité d’accéder aux habitudes de millions de clients; ces données sont alors analysées et manipulées. Les compagnies aériennes n’ont pas cette capacité. Éventuellement, ces compagnies arriveront dans le domaine du transport aérien et les compagnies aériennes devront s’y préparer.»

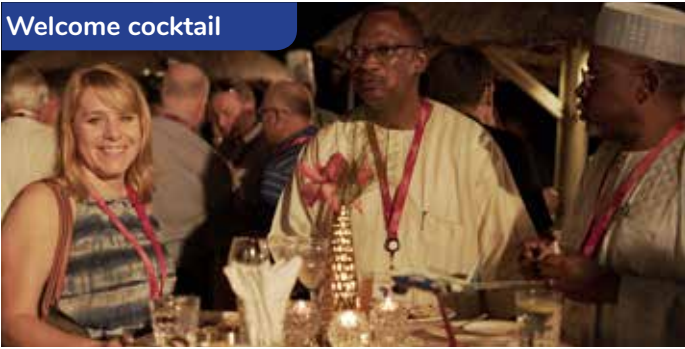
Des innovations passionnantes en matière de numérisation utilisées dans l’espace du transport aérien ont été mises en exergue au cours des discussions, notamment les cartes d’embarquement biométriques, la technologie de reconnaissance faciale pour aider les clients à louer des voitures, les hologrammes travaillant dans les aéroports pour aider les voyageurs à s’orienter, etc...

Il a été noté que 43% des consommateurs considèrent que l’aspect le plus important d’une bonne expérience client numérique est de résoudre un problème en une seule interaction sans effort.

Exposé 3: Bien comprendre et entreprendre les affaires, par M. Maher Koubaa, vice-président exécutif, Moyen-Orient, Turquie et Afrique, Amadeus

Dans son exposé, M. Koubaa a présenté la plateforme Amadeus Airline qui permet aux compagnies aériennes de se focaliser sur les clients en offrant un service de vente au détail optimal et des réservations rapides à choix multiples et en permettant un écosystème de partenariats qui permet aux compagnies aériennes de s’associer entre elles sans engager de coûts.

Welcome cocktail



Delegates tour



He concluded that technology had transformed the way consumers interact with airlines and they want the same customer experience they get from companies like Amazon.

Executive interview session 3: Cargo – The airline's lifesaver

Africa is one of the world's last untapped air cargo markets and one which has huge growth potential. However, for many airlines, cargo operations are not given the right level of attention and resources required. Traditionally this is a business opportunity that airlines have not capitalised on as highlighted by Mr. Aaron Munetsi, Director Government, Legal and Industry Affairs – AFRAA who was the moderator for the session.

Currently, 85% of cargo going into and out of Africa is flown by foreign carriers; African carriers only have 15% of the market share and only four airlines in Africa have a dedicated cargo fleet.

Highlights from the discussion:

Mr. Sanjeev Gadhia, Vice-Chairman – The International Air Cargo Association (TIACA): "The lack of infrastructure is a real challenge: Most African carriers do not have the cargo infrastructure to fully develop their cargo business which requires investment. Globally most of the successful carriers from Europe and the Middle East have got very strong cargo departments and this is something we need to look into in Africa so they can develop cargo networks and fleet.

What is very important is that African carriers fly the cargo within Africa because the last thing we want is for a foreign

«Co-créer en un temps record, de l'id eation à la création et au marketing.»

Il a présenté les principaux piliers aux participants:

Simplicité: offrir la simplicité aux compagnies aériennes afin qu'elles puissent simplifier les processus pour les voyageurs, car ils peuvent être épuisants.

Agilité:  tre plus unis pour délivrer de la valeur plus rapidement et innover avec les partenaires et les clients.

Ouverture: les compagnies aériennes ont le choix de se développer et de s'associer avec qui elles veulent dans ce grand écosystème, aucun temps n'est consacré à l'intégration avec les partenaires car la plate-forme le fait déjà pour les compagnies aériennes.

Il a conclu que la technologie avait transformé la façon dont les consommateurs interagissent avec les compagnies aériennes et qu'ils veulent vivre la même expérience que celle qu'ils vivent avec des compagnies comme Amazon.

Séance 3 d'entrevue exécutive: Le fret - bouée de sauvetage des compagnies aériennes

L'Afrique constitue l'un des derniers marchés de fret aérien inexploites dans le monde et dispose d'un énorme potentiel de croissance. Cependant, dans presque toutes les compagnies aériennes, le fret a été traité comme un beau-fils. Traditionnellement, il s'agit d'une opportunité d'affaires que les compagnies aériennes n'ont pas exploitee, comme l'a souligné le modérateur de la séance, M. Aaron Munetsi, directeur des affaires gouvernementales, juridiques et industrielles à l'AFRAA.

Actuellement, le transport de 85% du fret à destination et en provenance de l'Afrique est assuré par des transporteurs étrangers, les transporteurs africains ne détenant que 15% du marché. Seules quatre compagnies aériennes en Afrique ont une flotte de fret dédiée.

Temps forts des discussions:

M. Sanjeev Gadhia, vice-président, Association internationale du fret aérien (TIACA)

«Le manque d'infrastructures constitue un véritable défi. En fait, la plupart des transporteurs africains ne disposent pas des infrastructures nécessaires pour développer pleinement leur activité cargo qui nécessite des investissements. Mondialement, la plupart des transporteurs qui réussissent en Europe et au Moyen-Orient ont des départements de fret très efficaces et cela doit nous donner matière à réflexion en Afrique afin que nous puissions développer nos réseaux et notre flotte de fret.

Ce qui est très important, c'est que les transporteurs africains assurent le transport de cargaison en Afrique parce que nous ne voulons pas du tout qu'un transporteur étranger assure le transport de cargaison sur le continent. Nous devons nous assurer que les cargaisons transportées au sein de notre grand continent le soient par des transporteurs africains.»

M. Muhammad Cassim, directeur commercial et des comptes pour l'Afrique, CHAMP Cargosystems

«Nous fournissons une solution pure en matière de fret, le Track Cargo custom. Il facilite les affaires car il permet au fret de passer par de nombreuses douanes. Le fret est pertinent et il augmentera avec

carrier to transport cargo within the continent. We have to ensure that the cargo flown in our great continent is flown by African carriers.”

Mr. Muhammad Cassim, Sales & Account Manager Africa – CHAMP Cargosystems: “We provide a pure cargo solution, the Track Cargo custom. It eases business as it allows for cargo to move through many customs. Cargo operations are relevant and expected to grow. African airlines should tap into this market and these channels as they are very profitable.”

The panel noted the profitability and contribution of cargo operations to the airline business.

Panel 2 Breaking the mould – working differently

Aviation is a business built on close partnerships given the complex nature of the sector which requires high level expertise at every stage. The last session at the 51st AGA brought together key partners working in the air transport ecosystem who gave their input on best practices to keep up with a competitive environment.

Ms. Catrin Drawer, Associate Partner – Lufthansa Consulting GmbH identified three positive developments currently taking form within the African aviation industry:

- Listening to travellers’ demand, developing services according to customers demand;
- The connecting of societies through evaluating new routes opportunities; and
- Responding to market demands.

A few insights from the session:

Mr. Gurpreet Sidhu Market Development Manager – Inmarsat Aviation: “What we are finding is that by understanding passenger attitudes, behaviours and what their buying processes are like, we can help airlines adopt a retail mindset which is increasingly critical. It is not just about taking passengers from point A to B, it is about making money, being profitable and growing.”

Adding, “Inflight connectivity and WIFI is beneficial to passengers and is a great way to increase ancillary revenues. The more carriers adopt it the more benefits they will see.”

Mr. Dino Gelmetti Vice President, Middle East and Africa – Sabre: “We are looking at other industry models like Amazon and Google to see how we can take some of those best practices and apply them to the airline industry. In our partnership with our airlines, we look at where we could bring new technologies like artificial intelligence especially around personalisation and understanding the voice of the customer.

le temps. Les Africains devraient exploiter ce marché et ces canaux car ils sont très rentables.»

Le panel a insisté sur le fait qu’il est rentable pour les compagnies aériennes locales d’envisager de transporter du fret parce que le fret est toujours rentable.

Panel 2: Définir de nouveaux standards – Travailler autrement

Il est généralement dit que l’aviation est une activité fondée sur des partenariats étroits, étant donné la nature complexe du secteur qui exige une expertise de haut niveau à chaque étape. La dernière session de la 51^{ème} AGA a rassemblé des partenaires clés travaillant dans l’écosystème du transport aérien, qui ont donné leur avis sur les meilleures pratiques pouvant permettre de rester en phase avec un environnement concurrentiel.

Mme Catrin Drawer, membre associée, Lufthansa Consulting GmbH, a identifié trois développements positifs en cours dans l’industrie aéronautique africaine:

- Être à l’écoute des exigences des voyageurs et développer les services en fonction de la demande des clients;
- L’interconnexion des sociétés par l’évaluation de nouvelles opportunités d’itinéraires;
- Répondre aux exigences du marché.

Idées clés recueillies lors de la session:

M. Gurpreet Sidhu, directeur du développement des marchés, Inmarsat Aviation

«Ce que nous constatons, c’est qu’en comprenant les attitudes, les comportements et les processus d’achat des passagers, nous pouvons aider les compagnies aériennes à adopter un état d’esprit de plus en plus critique à l’égard de la vente au détail. Il ne s’agit pas seulement de transporter des passagers d’un point A à un point B, il s’agit de générer de l’argent, d’être rentable et de croître.»

«L’ajout de la connectivité et du WIFI à bord est bénéfique pour les passagers et constitue un excellent moyen d’augmenter les revenus accessoires. Plus les transporteurs l’adoptent, plus ils réaliseront des profits.»

M. Dino Gelmetti, vice-président, Moyen-Orient et Afrique, Sabre

«Nous examinons d’autres modèles industriels comme Amazon et Google pour voir comment nous pouvons appliquer certaines de ces meilleures pratiques à l’industrie du transport aérien. Dans le cadre de notre partenariat avec les compagnies aériennes, nous nous penchons sur les domaines dans lesquels nous pourrions apporter de nouvelles technologies comme l’intelligence artificielle, en particulier la personnalisation et la compréhension de la voix du client.»

«Nous travaillons également avec beaucoup de compagnies aériennes pour qu’elles deviennent des détaillants, c’est ce qui nous motive pour l’instant; et la personnalisation est la voie à suivre.»

M. Sameer Adam, vice-président régional chargé des ventes (EMEAR), De Havilland Aircraft of Canada Limited

We also work with a lot of airlines on how they can become retailers, that's the big push at the moment; and personalisation is the way to go."

Mr. Sameer Adam, Regional VP Sales (EMEAR) De Havilland Aircraft of Canada Limited: "We need to listen to the customer and also get the customer to talk to us so we can know where the issues are. At the same time, we have to find ways to bring ideas that have been implemented elsewhere and modify them to fit within the local context.

The transactional element has to move into how are we going to work together next year and five years from now."

Mr. Raul Villaron Marketing Director – EMEA – Embraer: "I think it is important to understand the market and focus on efficiency. Today, in Africa more than 80% of flights depart with less than 120 passengers onboard; why fly a larger 180-seater aircraft if you can't fill it? This is why partners such as ourselves are on the ground to offer right sized aircrafts for the African market to improve the issue of connectivity, raise frequencies and deliver results to airlines."

Dr. Soumaya Ben Letaifa, Chief Executive Officer – Innova Conseil Group: "It costs a lot not to invest in people; employees need to see the growth opportunities – what career paths are available. Airlines need strong HR partners; a clear vision of the culture and values is critical to ensure employees are proud of the airline."

Mr. Deepak Garg Senior Manager Business Development Middle East and Africa – SITAONAIR: How are airlines looking at data? "There is a lot of money behind data but currently it is not being leveraged. The product has to be right if you are competing with international carriers."

The 2019 African Aviation Industry Group (AAIG) Aeropolitical Forum

The African Aviation Industry Advisory Group held its 2019 Aeropolitical Forum at the conclusion of the 51st AFRAA Annual General Assembly. The purpose of the AAIG Aeropolitical Forum is to collaboratively drive key priorities in Africa's aviation public policy agenda. The AAIG currently comprises of African representatives from aviation's leading organizations including – IATA, AFRAA, AFCAC, Boeing, ICAO, AASA, ACI and CANSO.

The following items, among others, were discussed at the forum:

- i. Key Aeropolitical trends in Africa and areas of change;
- ii. Global and regional Aeropolitical issues in 2020;
- iii. SAATM implementation; and
- iv. Advocacy efforts on key industry matters to enhance sustainability of African airlines. 

«Nous devons être à l'écoute du client et l'amener à s'adresser à nous afin que nous puissions savoir où se situent les problèmes. En même temps, nous devons trouver les moyens de modifier et d'adapter au contexte local les idées qui ont été mises en œuvre ailleurs.»

«L'écoute et la conversation doivent être portées à un cran supérieur: Je veux que cela ait lieu aujourd'hui et faisons en sorte que cela ait lieu; l'élément de transaction doit se traduire par la façon dont nous allons collaborer l'année prochaine et dans les cinq années à venir.»

M. Raul Villaron, directeur du marketing – EMEA – Embraer

«Je pense qu'il est important de comprendre le marché et de se focaliser sur l'efficacité: aujourd'hui en Afrique, plus de 80% des vols décollent avec moins de 120 passagers à bord; pourquoi piloter un avion de 180 places si vous n'êtes pas en mesure de le remplir? C'est pourquoi des partenaires comme nous sont sur le terrain pour proposer des avions de taille adaptée au marché africain afin d'améliorer la connectivité, d'augmenter les fréquences et de fournir des résultats aux compagnies aériennes.»

Dr. Soumaya Ben Letaifa, directeur général, Groupe Innova Conseil

«Il est très coûteux de ne pas investir dans les personnes, et les employés doivent tenir compte des possibilités de croissance et des cheminements de carrière qui s'offrent à eux. Les compagnies aériennes ont besoin de partenaires solides en matière de ressources humaines; une vision claire de la culture et des valeurs est essentielle pour s'assurer que les employés sont fiers de la compagnie aérienne.»

M. Deepak Garg, directeur principal, Développement des affaires, Moyen-Orient et Afrique, SITAONAIR

«Comment les compagnies aériennes considèrent-elles les données? Les données génèrent beaucoup d'argent mais actuellement elles ne sont pas exploitées. Le produit doit être approprié si vous êtes en concurrence avec des transporteurs internationaux.»

Le Forum aéroportuaire de l'African Aviation Industry Group (AAIG) Edition 2019

L'African Aviation Industry Advisory Group a tenu son Forum aéroportuaire édition 2019 au terme de la 51^{ème} Assemblée générale annuelle de l'AFRAA. Le but de ce forum est d'orienter par voie de collaboration les priorités clé de l'agenda de la politique aéronautique publique en Afrique. AAIG compte actuellement les représentants africains des principales organisations du secteur de l'aviation, à savoir: IATA, AFRAA, CAFAC, Boeing, OACI, AASA, ACI et CANSO.

Les sujets ci-après ont été abordés au cours du forum:

- i. Principales tendances aéroportuaire en Afrique et les domaines de changement;
- ii. Enjeux aéroportuaire mondiaux et régionaux en 2020;
- iii. Mise en œuvre du MUTAA;
- iv. Initiative de plaidoyer sur les questions clés de l'industrie pour renforcer la viabilité des compagnies aériennes africaines. 