



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 704, 20 mei 2019.

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

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

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

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

De pers recensie van maandag....

> **Schande om te vliegen', luchtvaartmaatschappijen zorgen te maken en te mobiliseren (IATA)**

(bron La Tribune) 20 mei - "Dit is een grote bedreiging. **De luchtvaartsector staat bloot aan reputatieschade. Dit is een primeur**", vertelde IATA-directeur-generaal Alexandre de Juniac aan leden van Usaire, een vereniging van Amerikaanse en Europese bedrijven in de lucht-, defensie- en ruimtevaartsector, in Parijs op vrijdag. De voormalige CEO van Air France-KLM uitte zijn bezorgdheid over de penetratie van deze beweging onder de jongere generaties, gevoelig voor de toespraak van de Zweedse tiener Greta Thunberg, de aanstichter van de "schoolstaking voor het klimaat".

"Het verliet Zweden en het zal zich verspreiden," voegde hij eraan toe.

Volgens hem is deze beweging gebaseerd op "nepnieuws en misverstanden" over het luchtvervoer "die moeten worden bestreden". Alexandre de Juniac noemde met name de sector die ervoor zorgt dat deze sector gereserveerd is voor de rijken ("het was waar, het is niet langer zo") en dus gemakkelijk belastbaar is, en de sector die stelt dat het luchtvervoer een belangrijke bijdrage levert aan de CO2 -uitstoot (terwijl het ongeveer 2,5 procent vertegenwoordigt) van de wereldwijde uitstoot, zonder dat er iets wordt gedaan om deze te verminderen.

"Het **luchtvervoer heeft zich ertoe verbonden zijn emissies vanaf 2020 te neutraliseren en deze vervolgens tegen 2050 te halveren ten opzichte van het niveau van 2005. Met de groei van het verkeer is deze ambitie enorm**", herinnerde hij eraan, waarbij hij eraan herinnerde dat de sector de enige is die zich

vrijwillig heeft verbonden tot een vermindering van de uitstoot.

Om hun emissies op het niveau van 2020 te neutraliseren, zullen bedrijven dus betalen om de groei van de emissies ten opzichte van 2020 te compenseren. Dit in ieder geval tot 2035, in de hoop dat er in de tussentijd nieuwe technologieën en nieuwe processen zullen ontstaan en vanaf die datum zullen zij een vermindering van de emissies van hun activiteiten overwegen. Luchtvaartmaatschappijen zullen daarom koolstofkredieten van andere economische sectoren kopen om programma's ter compensatie van CO₂-uitstoot te financieren, waaronder deelname aan herbebossingsprojecten. Dit emissiecompensatiesysteem, Corsia genaamd, zal in 2020 van kracht worden. Het werd in 2016 besloten door de 192 landen tellende Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), die het wereldwijde luchtvervoer regelt. De kosten van deze compensatie zouden 40 miljard euro moeten bedragen: entre 2020 en 2035 volgens de IATA. Voor Europese bedrijven zal Corsia worden toegevoegd aan het emissiehandelssysteem dat in 2012 door Brussel is opgezet. Op internationale vluchten is het systeem geschorst omdat het onverenigbaar is met de ICAO-regels, maar op intra-Europese vluchten is het nog steeds van kracht. (...) Alexandre de Juniac kondigde de lancering aan van een grote communicatiecampagne door de IATA.

"Buiten de luchtvaartkringen weet niemand wat we doen.... Niemand! Niemand! Niemand! Misschien hebben we niet genoeg gecommuniceerd," zei Alexandre de Juniac.

Hij **kondigde de aanstaande lancering van een communicatiecampagne aan om de maatregelen van de bedrijven toe te lichten** en drong er bij de ongeveer 300 IATA-leden op aan om ook te communiceren.

Als dit niet het geval is, **maakt dit gebrek aan kennis over het handelen van de bedrijven het bed van de voorstanders van "domme maatregelen zoals de belasting op kerosine"**. Alexandre de Juniac maakte van de gelegenheid gebruik om de staten op te roepen de ontwikkeling van biobrandstoffen te bevorderen, "een belangrijk element" om de CO₂-uitstoot van het luchtvervoer te verminderen.

***Mijn opmerking:** ik kan het alleen maar eens zijn met wat de directeur-generaal van de IATA heeft gezegd. Sinds enkele maanden zeg ik hetzelfde tegen mijn gesprekspartners: het luchtvervoer wordt de zondebok voor de strijd tegen de opwarming van de aarde.*

Er zijn echter krachtige toezeggingen gedaan. Het is aan alle belanghebbenden, luchtvaartmaatschappijen, maar ook vliegtuigfabrikanten, motorfabrikanten, luchthavens, ... om te communiceren over de werkelijke impact van de ondernomen acties.

Het luchtvervoer kan zo als model dienen voor alle sectoren die CO₂ produceren.

> Verplichte controle op YouTube of Netflix is net zo vervuilend als

vliegen.

(bron: L'Obs) 14 mei - De Global e-Sustainability Initiative groep zegt dat het gebruik van **Netflix, Facebook, Google en YouTube verantwoordelijk is voor 2% van de wereldwijde CO2-uitstoot. Dit is een angstaanjagend cijfer, gezien het feit dat de luchtvaartindustrie ook 2 tot 3% van de bevolking bereikt.**

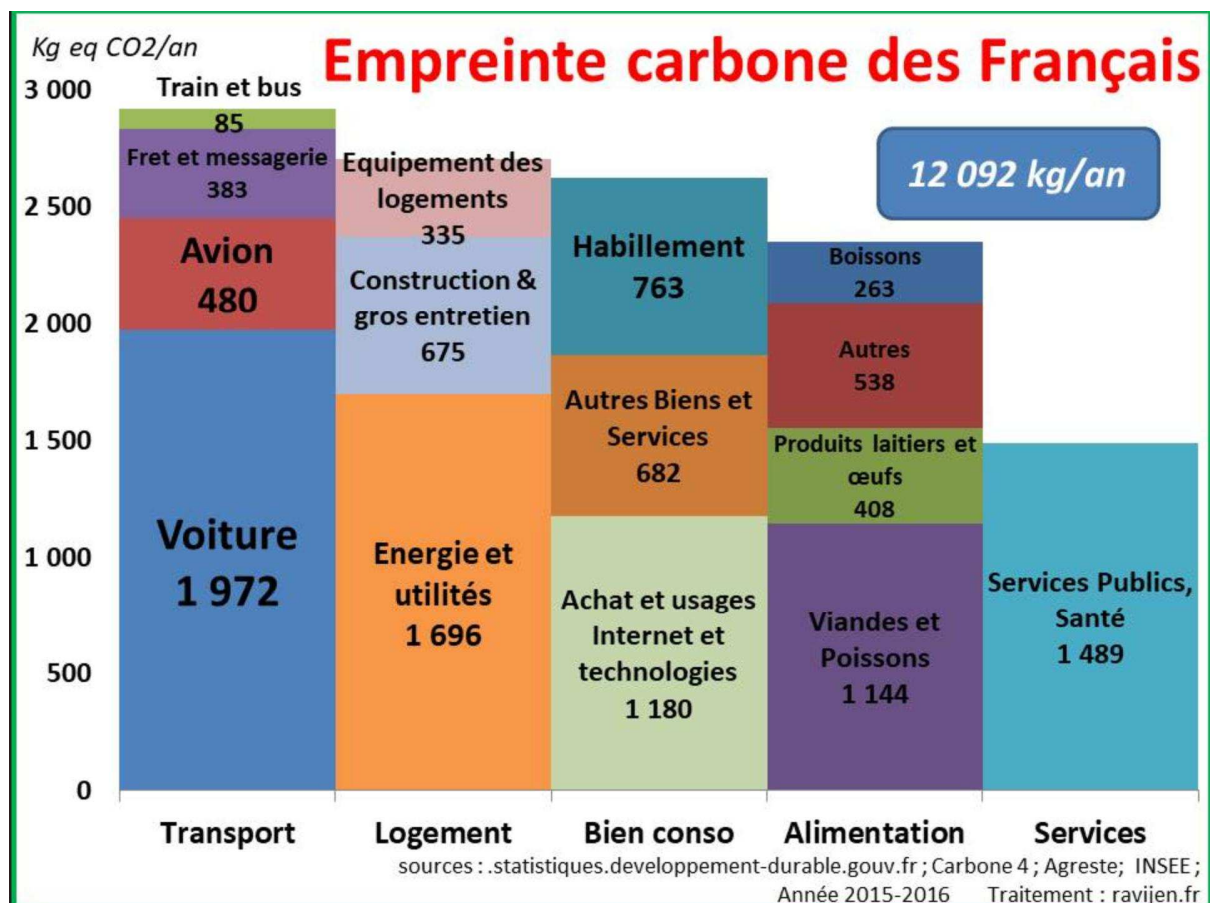
(....) Google (...) registreerde 3,3 miljard zoekopdrachten per dag, d.w.z. 660 ton CO2-uitstoot per dag en 241.000 ton over een jaar.

Facebook genereert 528.000 ton CO2 per jaar. Dit komt overeen met wat heel Australië in 2016 heeft uitgestoten.

Een uur kijken naar uw favoriete serie is gelijk aan 0,5 g CO2. (....) Netflix (....) bereikt daarmee 100 ton CO2 per dag. Dit is bijna de hoeveelheid emissies uit heel Polen.

(...)

Mijn commentaar: Netflix, Facebook, Google en YouTube produceren evenveel CO2 als vliegreizen. De vraag rijst: moeten ze worden belast zoals luchtvaartmaatschappijen?



> Air France and the Province: een al lang bestaande achteruitgang

17 mei - Het is een geheim van polichinelle. **Sinds de komst van de TGV in**

Frankrijk zijn de Franse binnenlandse lijnen - met name de radialen die Parijs met de regio's verbinden - **ernstig beschadigd**. Erosie gaat terug tot de ingebruikname van de eerste hogesnelheidstrein, maar de ontwikkeling van het netwerk sinds de jaren negentig heeft bijgedragen tot een daling van het aantal vliegtuigpassagiers op het Franse vasteland. **In 2000 waren er 27 miljoen passagiers, waarvan 21,2 miljoen op de routes Parijs-Provincie.**

Achttien jaar later waren er bijna evenveel binnenlandse passagiers - 26,2 miljoen - maar het verkeer tussen Parijs en Provence vertegenwoordigde slechts 16,3 miljoen passagiers, een daling van bijna een kwart in iets minder dan twintig jaar. In 2000 was het binnenlands verkeer goed voor bijna 28% van alle passagiersbewegingen. In 2018 was dit aandeel gedaald tot 15%.

Bijna alle lijnen registreerden een daling van het aantal passagiers, met als opmerkelijke uitzonderingen Parijs-Toulouse, Parijs-Biarritz en Parijs-Brest. De meest spectaculaire dalingen werden geregistreerd in Parijs-Mulhouse/Bale, een daling van bijna 70%. Radialen van en naar Zuid-Frankrijk behoorden tot de meest getroffen: Parijs-Toulon is in de periode 2000-2018 met bijna 50% gedaald, Parijs-Marseille met 45,6% en Parijs-Montpellier met 32,5%. Andere lijnen zijn zelfs volledig verdwenen, met als meest emblematische voorbeeld Parijs-Straatsburg, dat in 2000 nog steeds bijna 1,4 miljoen passagiers genereerde en toen de zesde drukste lijn in Frankrijk was. Onder de verdwijningen zijn ook Paris-Nîmes met 225.000 passagiers in 2000 en Paris-Grenoble met 181.000 passagiers.

(...) Zoals in een persbericht van Air France staat, (...) "de opening van de vier nieuwe hogesnelheidslijnen in 2016 en 2017 zou in 2020 4,7 miljoen extra passagiers moeten aantrekken en **waar de hogesnelheidslijnen zich binnen twee uur na elkaar hebben gevestigd tussen Parijs en de provincies, hebben de lijnen van Air France 90% van hun marktaandeel verloren**". (...)

Dit is te zien aan de afname van de Franse vlag op de interne routes. In 2000 had deze vlag - in feite Air France - een aandeel van 98% op de binnenlandse markt. Vorig jaar daalde het voor het eerst onder de 80% tot 79,1%. Dit is een daling van vijf punten ten opzichte van 2015.

De vermindering van de aanwezigheid van de onderneming in de regio is een logisch gevolg, aangezien de onderneming in 2018 een verlies van 189 miljoen euro op de binnenlandse diensten aankondigde, een sterke verslechtering ten opzichte van 2017 (96 miljoen euro). **Het enige wapen om Easyjet of Ryanair op binnenlandse lijnen te bestrijden zou Transavia's mogelijke toename in vermogen op sommige lijnen kunnen zijn.** Parijs-Nice, Parijs-Toulouse of zelfs Nantes-Nice zouden de basis kunnen vormen van een binnenlands netwerk met lage kosten voor de groep, dat ten minste zijn marktaandeel op de binnenlandse routes zou kunnen consolideren. **Maar is dit echt de strategie die Benjamin Smith voor ogen heeft?**

***Mijn opmerking:** Air France heeft op haar korteafstandsnetwerk te maken met twee soorten concurrentie, de TGV en de goedkope luchtvaartmaatschappijen.*

De ervaring leert dat het onmogelijk is om hogesnelheidstreinen te controleren wanneer ze de steden in minder dan twee uur met elkaar verbinden.

De goedkope luchtvaartmaatschappijen easyJet, Vueling en Ryanair hebben nu evenveel vliegtuigen in Frankrijk als Transavia France (ongeveer 40). Als de Air France-groep haar marktaandeel wil behouden, moet zij onverwijd reageren.

> Quimper-Orly. 2. De openbaredienstverplichtingen betreffen Air France

(bron: Le Télégramme) 16 mei - In een brief die Le Télégramme heeft gekregen, **kondigt Air France, via** haar directeur van Public Affairs, Béryl Baldous, **aan dat de onderneming voornemens is een aanvraag in te dienen voor de openbare dienstverplichting voor de lijn Quimper-Orly.** Voor het overige **bevestigde de manager van de luchtvaartmaatschappij de schorsing van de lijn, die vanaf 2 september onrendabel werd geacht.** Er wordt niet voorgesteld de luchtverbinding in stand te houden totdat de ODV op 1 november van kracht is. (...)

***Mijn opmerking:** De opmerking van Air France is eenvoudig: er zijn te veel binnenlandse routes met een tekort.*

De eerste particuliere Franse luchtvaartmaatschappij kiest er nu voor om de meest verliesgevende routes op te schorten. Air France blijft echter bereid deel te nemen aan de dienstverlening aan de regio's in het kader van de openbare-dienstverplichtingen (ODV's) indien de lokale overheden het tekort aanvullen.

> De connectiviteit van de A320-vloot van Air France wordt beter.

(bron: Le Journal de l'Aviation) 16 mei - Na een aantal jaren van testen en wachten tot de technologie volwassen is geworden, **is Air France vastbesloten om haar programma voor het installeren van connectiviteit in haar vloot uit te voeren.** De komst van de eerste Boeing 787's heeft het tempo bepaald en heeft de installatie van de langeafstandsvloot (777-300ER en A330 in het kader van het programma voor het opknappen van de cabine) in gang gezet, maar de middellangeafstandsvloot zal niet worden overtroffen. Afgelopen oktober tekende het Franse bedrijf een overeenkomst met Global Eagle en Orange Business Services om een Ku-bandoplossing te implementeren op 113 A320 familievluchtvaartuigen. Sindsdien zijn de installaties goed gevorderd. (....) De

installatie van Global Eagle's triaxiale Ku-bandantenne en bijbehorende systemen duurt tussen de vijf en tien dagen, afhankelijk van de moeilijkheden waarmee de teams worden geconfronteerd. "Voor het structuurgedeelte, hebben we twee of drie dagen nodig. We volgen de ARINC 791-standaard: we hechten ons aan zeven ankerpunten op vliegtuigniveau, de krachten van deze ankerpunten worden dan overgedragen aan de primaire structuur van het vliegtuig. De procedure is goed

ingeburgerd. Het langste deel is het bedradingsgedeelte. Er zijn verschillen naar gelang de leeftijd van het vliegtuig, ook voor hetzelfde type vliegtuig, kleine subtiliteiten, routing in de bedrading, ... Je moet je elke keer aanpassen, het is een beetje complexer.

"Terwijl **24 vliegtuigen technisch klaar zijn om hun passagiers een verbinding te bieden**, kunnen de **passagiers op dit moment** slechts in tien van deze **vliegtuigen** een verbinding tot stand brengen. "Zodra de vliegtuigmodificatie is uitgevoerd, beginnen de software-updates met de software-updates. Deze updates worden vóór de activeringsprocedure op de grond uitgevoerd via de GSM-antenne van het systeem. Dit is een lange tijd omdat er veel gegevens en inhoud zijn. "» (...)

Air France verwacht dat haar gehele vloot in 2020 aangesloten zal zijn. Ook op de langeafstandsroute vordert de installatie goed, aangezien dit deel van de vloot is uitgerust met een gogosysteem. Het biedt al een commercieel aanbod in drie passen, waarmee passagiers berichten kunnen versturen, informatie kunnen krijgen over hun bestemming, boodschappen kunnen doen, toegang kunnen krijgen tot de IFE (content van Global Eagle) of kunnen surfen op het internet.

***Mijn opmerking:** Air France werkt hard om haar hele vloot uit te rusten met Wi-Fi. Het Franse bedrijf had ervoor gekozen om te wachten tot het over een betrouwbare oplossing beschikte vooraleer de transformatie van zijn vloot te lanceren.*

> Canada: Westjet zal door Onex worden overgenomen voor 5 miljard CAD

(bron AFP) 13 mei - **WestJet, Canada's op een na grootste luchtvaartmaatschappij, zal voor € 3,3 miljard in contanten worden gekocht door het Canadese investeringsfonds Onex, de twee bedrijven kondigden maandag aan.**

De transactie omvat de overname van de schuld van WestJet, die volgens een persbericht van de luchtvaartmaatschappij, de belangrijkste concurrent van Air Canada, eind maart 2,1 miljard euro bedroeg. **WestJet**, opgericht in 1996 en gevestigd in Calgary, West-Canada, **heeft een vloot van ongeveer 180 vliegtuigen en bedient meer dan 100 bestemmingen in Noord- en Zuid-Amerika en Europa.** Het bedrijf vervoerde in 2018 25 miljoen passagiers. WestJet is winstgevend sinds de oprichting en heeft in 2018 een nettowinst van € 61 miljoen gegenereerd op een omzet van € 3,1 miljard. (....) De

overeenkomst zal naar verwachting tegen het einde van het jaar of begin 2020 voltooid zijn, na goedkeuring door de Canadese autoriteiten en een stemming door de aandeelhouders van WestJet in juli, aldus de luchtvaartmaatschappij. (...)

De aankondiging van de WestJet-overname komt op een moment van belangrijke manoeuvres in de Canadese luchtvaartindustrie, twee weken nadat de moedermaatschappij van Transat zei dat het voorstellen overwoog om deze derde grootste luchtvaartmaatschappij in het land te kopen. (...)

> Air Canada wil graag Air Transat kopen

(bron: BusinessTraveller) 17 mei - **Air Canada is exclusieve onderhandelingen begonnen om de Transat-groep over te nemen (....), die eigenaar is van Air Transat, Canada's op twee na grootste luchtvaartmaatschappij.**

Deze transactie ("345 miljoen euro) zou verband houden met de recente overname van Westjet door Onex om de ontwikkeling van de concurrent van Air Canada te vergemakkelijken. Westjet is de op een na grootste luchtvaartmaatschappij van Canada.

Met de overname van Air Transat Air Canada wil het bedrijf zijn positie versterken ten opzichte van Westjet, dat de afgelopen jaren een sterke groei heeft doorgemaakt.

Maar er is nog niets gedaan, ook al heeft Air Canada een exclusieve periode van 30 dagen om de onderhandelingen af te ronden. (....)

In 2018 boekte Air Transat (...) een bedrijfsverlies van 44,5 miljoen dollar door de hogere brandstofkosten, de zwakte van de Canadese dollar en de toegenomen concurrentie op de Europese en Amerikaanse markt. (...)

Air Transat presenteert een vrijetijdsoriëntatie zoals Air Canada Rouge, dat in 2013 door Air Canada werd gelanceerd om zich op deze markt te richten. (...)

***Mijn opmerking:** Canada mag niet ontsnappen aan de consolidatie van zijn luchtvervoerssector.*

WestJet, een winstgevend Canadees bedrijf, heeft een vloot van 180 vliegtuigen. Air Canada heeft een vrijwel identieke vloot (190 vliegtuigen), waaraan de 56 vliegtuigen van Air Canada Rouge, haar low-cost dochteronderneming, zijn toegevoegd.

Door de aankoop van Air Transat (40 vliegtuigen) zou Air Canada ervoor zorgen dat het zijn leidende positie in Canada behoudt.

> EasyJet verviervoudigt zijn verliezen en blijft voorzichtig tegenover Brexit.

(bron Le Journal de l'Aviation) 17 mei - De Britse luchtvaartmaatschappij **EasyJet meldde dat de verliezen van vrijdag in de eerste helft van 2018-2019**

verviervoudigd zijn en blijft voorzichtig voor de rest van het jaar als gevolg van ongunstige marktomstandigheden, met name die met betrekking tot Brexit.

De groep rapporteerde een verlies na belastingen van 250 miljoen euro, veel hoger dan het verlies van 62 miljoen euro een jaar eerder, volgens een persbericht. (....)

Deze context zou in de tweede helft van het jaar nog steeds zwaar moeten wegen en **EasyJet verwacht een lichte daling van de inkomsten per zetel, ook al handhaaft EasyJet zijn prognoses voor 2019,** die vergelijkbaar zijn met die van de

markt.

EasyJet richt zich (....) voor de eerste helft van het jaar op de effecten van de integratie van een deel van de voormalige Air Berlin-activiteiten, die de capaciteit hebben vergroot maar de prijzen onder druk hebben gezet (....).

Tegelijkertijd had het bedrijf te lijden onder een stijging van de kerosineprijzen, die het ongeveer 140 miljoen pond meer dan een jaar later kostte. (...)

> Ryanair zet zijn slechtste resultaat in vier jaar op de lijst van de slechtste resultaten in vier jaar

(bron Les Échos) 20 mei - Het lijkt op de watersproeier. (....) Tijdens het boekjaar van 1 april 2018 tot en met 31 maart 2019 heeft **de grootste Europese speler in de sector, wat het aantal vervoerde passagiers betreft, een nettowinst van 1,02 miljard euro geboekt, een daling met 29%**. En het ziet er niet naar uit dat de horizon zal opklaren, want voor het lopende boekjaar is hij "voorzichtig" en verwacht hij een lichte daling van deze winst, die tussen de 750 en 950 miljoen euro zou kunnen bedragen. **Ryanair**

's Managing Director, Michael O'Leary, gaf **deze winstdaling de schuld van de sterke concurrentie in het kortereafstandsvliegverkeer in Europa, waardoor de prijzen van vliegtickets voor alle spelers dalen**.

(....) De Ierse groep constateerde uiteindelijk een daling van 6% van de gemiddelde tarieven tot 37 euro per ticket. (....) Voor de groep als geheel droeg de stijging van de olieprijs ook bij tot de stijging van de kerosinewaardefactuur met 440 miljoen euro. Ryanair verwacht ook dat de kerosineprijzen in het lopende boekjaar zullen blijven stijgen. (...).

Mijn opmerking: *De afgelopen zes maanden (oktober 2018 tot maart 2019) zijn voor alle Europese luchtvaartmaatschappijen teleurstellend geweest. Dit wordt bevestigd door de halfjaarlijkse resultaten van easyJet (zie vorig artikel) en de jaarresultaten van Ryanair (boekjaar uitgesteld van april 2018 tot maart 2019).*

Naast de stijging van de kerosineprijzen wijzen de Europese luchtvaartmaatschappijen op een overaanbod. Zij hebben hierop gereageerd door de capaciteitsuitbreidingen die zij voor het zomerseizoen 2019 hadden gepland, te beperken.

> Qatar Airways vereenvoudigt zijn vloot - en die van Air Italy

(bron: Air Journal) 15 mei - **Qatar Airways zal zijn Airbus-vliegtuigen met één gangpad en zijn A330 en A380 buiten gebruik stellen, zodat er nog slechts vier types vliegtuigen overblijven: A321neo en A350, en Boeing 777 en 787. Air Italy zal meer dan A330's ontvangen, waarbij de geplande overdracht van de Dreamliner wordt stopgezet.**

De nationale luchtvaartmaatschappij van Qatar, gevestigd op de luchthaven van Doha, onthulde haar vlootreorganisatieproject, waarbij CEO Akbar Al Baker in een

interview met Gulf Times uitlegt dat er binnen vijf jaar slechts vier soorten vliegtuigen in gebruik zullen zijn: bij Airbus, de A321neo (50 besteld, waarvan tien in LR-versie) en de A350 XWB (35 A350-900, waarvan drie gehuurd van LATAM Airlines en acht A350-1000 in dienst, van de 76 besteld), en bij Boeing, de Triple Seven (25 777-200ER en 48 777-300ER in dienst, 50 777-9 en dix 777-8 in dienst, dertig 787-9 in dienst, dertig 787-9 in bestelling) en de Dreamliner. Tegen het einde van het jaar zullen naar verwachting een twintigtal nieuwe vliegtuigen aan de vloot van Qatar Airways zijn toegevoegd, volgens de CEO, "voornamelijk Airbus en een of twee Boeing-vliegtuigen" voor passagiersvervoer en vier 777F voor vrachtvervoer.

Air Italy, waarvan Qatar Airways aandeelhouder is, zal naar verwachting verschillende extra A330's ontvangen zonder hun aantal te specificeren (ten minste twee binnen twaalf maanden); zij exploiteert momenteel vijf A330-200's en **zou naar verwachting profiteren van de 787-8's van Qatar Airways, maar dit plan wordt nu opgegeven.....**

***Mijn opmerking:** Om hun kosten verder te verlagen, vereenvoudigen de meeste luchtvaartmaatschappijen hun vloot.*

Qatar Airways, dat vorig jaar een verlies van 69 miljoen dollar aangekondigd (het publiceert zijn jaarresultaten in augustus), gaat verder dan dat. Het is van plan om de groei van Air Italy te beperken. Het lijkt erop dat deze Italiaanse operatie hetzelfde lot beschoren is als de operatie van Etihad Airways met Alitalia.

> Kunnen traditionele bedrijven in India worden gered?

(bron: Le Journal de l'Aviation) 16 mei - **Het volledige luchtvervoer in India is een getroffen sector.** De twee belangrijkste spelers, Air India en Jet Airways, hebben een totale schuld van 9 miljard dollar. Beide bedrijven zijn op zoek naar investeerders, maar de kandidaten komen niet overhaast naar de poort. Terwijl Air India nog steeds wordt gesteund door de regering omdat de privatisering ervan is mislukt, heeft Jet Airways net een langzame vier maanden durende lijdensweg ervaren die eindigde op 17 april met de opschorting van haar vluchten. De schuldeisers zijn nu op zoek naar strategische partners, die met hun steun, met name op financieel gebied, het bedrijf weer op de rails kunnen krijgen en hun investering hopen terug te verdienen. (....)

Zijn tegenslagen en de schuld van 7,8 miljard dollar van Air India tonen aan dat traditionele luchtvaartmaatschappijen geen plaats meer hebben in het Indiase luchtruim als ze zichzelf niet grondig hervormen. (...)

Het low-cost fenomeen begon langzaam in 2003 (....) en **explodeerde rond 2010 na de opeenvolgende geboorten van SpiceJet, GoAir en IndiGo** in 2005-2006. (....)

Terwijl GoAir voorzichtig was, groeide IndiGo en SpiceJet zeer snel. SpiceJet bezweek er in 2017 bijna aan, ging bijna failliet, mede door de hoge brandstofprijzen, maar herstelde zich in een paar maanden tijd drastisch. Sinds AirAsia India in 2014

lid is geworden van de **Indiase lowcostmaatschappijen**, hebben ze nu een **marktaandeel van 69% in de binnenlandse sector en vertegenwoordigen ze bijna 100% van de groei** (...)

De Indiase wet die alle luchtvaartmaatschappijen verplicht om het vervoer van één stuk bagage aan te bieden, de kloof tussen low-cost en FSC (Full Service Carrier) wordt kleiner. De prijzen hebben dus dezelfde trend gevolgd, waarbij Jet Airways en Air India vergelijkbare tarieven aanbieden als hun concurrenten met lage kosten. Alleen, dat waren ze zelf niet. (...) In het fiscale jaar 2018 registreerden lagekostenmaatschappijen winsten tussen de 468 en 515 miljoen dollar, terwijl **FSC's (Full Service Carriers)** 900 miljoen dollar verloren.

Ze vechten ook op een ander front, de internationale sector. Hier zijn het de Indiase bureaucratie, een zeer hoog fiscaal beleid (met name op het gebied van brandstof) en de devaluatie van de roepie die het opneemt tegen Indiase bedrijven, tegen machtige concurrenten zoals de Golfbedrijven.

Het is begrijpelijk dat de situatie voor FSC's moeilijk te handhaven is en dat als de markt, zowel de binnenlandse als de internationale markt, onderbenut blijft, het niet de FSC's zijn die het buitengewone groeipotentieel kunnen benutten met hun zware structuur uit het verleden. (...)

***Mijn opmerking:** de traditionele Indiase maatschappijen hebben niet geanticipeerd op de komst van goedkope luchtvaartmaatschappijen op hun binnenlandse markt. Zij leveren nu het grootste deel van de binnenlandse vluchten, waardoor de efficiëntie van Jet Airways en Air India's hubs wordt beperkt.*

Air India lijkt bewaard te zijn gebleven, het wordt nog steeds gesteund door de Indiase regering. Hetzelfde geldt niet voor Jet Airways. Een hervatting van de activiteiten is nu moeilijk voor te stellen, aangezien de reisbureaus zijn begonnen met het terugbetalen van de tickets door de reisbureaus. Een eventuele koper zou de vluchten, het vliegtuig, de salarissen en de aankoop van kerosine moeten financieren, zonder dat hij over werkkapitaal beschikt, om de vluchten te kunnen hervatten. Een echte uitdaging.

> Eiffage onderhandelt over overname van 49,99% van de luchthaven van Toulouse

(bron Reuters) 14 mei - Op **dinsdag kondigde de Eiffage-groep aan dat zij exclusieve onderhandelingen zal aangaan om het volledige 49,99%-belang van Casil Europe in Aéroport Toulouse-Blagnac (ATB) te verwerven.** (....)

"Casil Europe's voortdurende betrokkenheid bij de Raad van Commissarissen en de Raad van Bestuur, alsmede bij de teams van ATB, heeft geleid tot een toename van bijna +30% van de passagiersstromen, de opening van 42 extra bestemmingen en aanzienlijke investeringen in de modernisering en ontwikkeling van de luchthaven", aldus het Chinese bedrijf.

Casil Europe, een bedrijf opgericht door het Chinese consortium Symbiose, waaraan

de Franse staat in april 2015 zijn 49,99%-belang in ATB had verkocht voor 308 miljoen euro, kondigde begin dit jaar zijn voornemen aan om zijn belang te verkopen. Sindsdien hebben tegenstanders van de privatisering van de ATB voor het administratieve hof van beroep in Parijs de annulering van de procedure voor de overdracht van staatseffecten verkregen, omdat de specificaties van deze procedure niet in acht waren genomen, hetgeen dinsdag door een gerechtelijke instantie werd gemeld. De staat, die 10,01% van het kapitaal van ATB in handen heeft, heeft cassatieberoep ingesteld bij de Raad van State. In

dit verband **heeft de Eiffage-groep aangegeven dat, aangezien de verkoopprocedure het voorwerp uitmaakt van een "omstreden geschil" dat bij de Raad van State aanhangig is gemaakt, de uitkomst ervan "afhankelijk zal zijn van de voltooiing van een eventuele overname door Eiffage van het aandeel van Casil Europe in ATB". (...)**

***Mijn opmerking:** Ondanks de dreigende annulering van het eerste verkoopproces aan het Chinese Casil Europe, gaan de discussies over de wederverkoop van de luchthaven van Toulouse door.*

De door Casil Europe vastgestelde reserveprijs, € 440 miljoen, zou een meerwaarde van 45% betekenen.

> Door de aankoop van de luchthaven van Gatwick compenseert Vinci het waarschijnlijke verlies van de groep ADP.

(bron Le Monde) 14 mei - De BTP **Vinci-groep betaalde 3,2 miljard euro om op dinsdag 14 mei eigenaar te worden van de Londense luchthaven Gatwick, de op een na grootste in Groot-Brittannië.** Vinci heeft nu 50,01% van de aandelen in handen, "zonder tijdslimiet", aldus Nicolas Notebaert, CEO van Vinci Concessions, dinsdag vanuit Londen.

Met deze overname wordt de dochteronderneming van de BTP-groep 's werelds tweede grootste luchthavenbeheerder met 241,3 miljoen passagiers in 12 landen. "Gatwick is een enorme troef die onze eerste luchthaven wordt" met 46 miljoen passagiers in 2018, zei de heer Notebaert met tevredenheid.

Vinci wil deze zware investering zo snel mogelijk rendabel maken. Met name door het verhogen van de inkomsten van de bedrijven op de luchthaven van Londen. (...)

Met de aankoop van de luchthaven van Londen lijkt Vinci Concession te worden gerustgesteld door de onzekerheden rond de steeds onzekerder wordende privatisering van Groupe ADP (voorheen Paris Airports). (...) "Als we geen ADP hebben gaan we verder. Het zou vooral jammer zijn voor Frankrijk," voegde de heer Notebaert eraan toe (...).

De heer Notebaert maakte van de aankoop van Gatwick gebruik om enkele foto's naar het management van ADP Group te sturen. In het bijzonder bekritiseerde zij het beleid van haar CEO, Augustin de Romanet, met betrekking tot belangrijke

werken. "Ons beleid is niet om miljarden en miljarden euro's aan concrete kathedralen te verdienen, maar om passagiers aan te trekken. Bedrijven komen als er een gematigd tarief is. We hebben investeringen nodig, maar misschien meer kwalitatieve, meer digitale, goed gedimensioneerde, goed uitgevoerde investeringen, op het juiste moment, tegen een redelijke prijs", aldus het hoofd van Vinci Concessies. **ADP Group bereidt de bouw voor van een nieuwe terminal in Roissy voor een bedrag van 6 miljard euro. Voor de heer Notebaert zou de voormalige Parijse Luchthavens eerder een groter aantal luchtvaartmaatschappijen moeten aantrekken.** Als bewijs: "EasyJet opende in 2018 geen lijnen in Parijs, maar opende veertien lijnen in Nantes", tot nu toe beheerd door Vinci.

Mijn opmerking: Naar aanleiding van de perspresentatie van Vinci's projecten voor de luchthaven van Gatwick heeft de directeur van Vinci Concessions een onverwachte verklaring afgelegd.

Hij betwijfelt de relevantie van de bouw van Terminal 4 in Roissy Charles de Gaulle, omdat hij van mening is dat het de voorkeur verdient te investeren in rendabele kortetermijnwerkzaamheden.

Hij sluit zich dus aan bij de verklaring van Ben Smith voor de Nationale Vergadering van 22 januari 2019: "Voorlopig liggen er twee belangrijke opties op tafel: de bouw van een substantiële terminal en een andere optie die ons ook interesseert, namelijk de uitbreiding van de huidige 2E-2F-terminals".

> 737 MAX: Boeing herkent voor het eerst defecten in vluchtsimulatoren

(bron Le Figaro) 19 mei - Op zaterdag erkende Boeing voor het eerst defecten met betrekking tot de 737 MAX die betrokken waren bij twee vliegtuigrampen waarbij 346 mensen om het leven kwamen, waarbij het toegaf dat het de software voor het simuleren van de vluchtomstandigheden had herzien en waarmee piloten zijn opgeleid. (...)

Volgens de vliegtuigfabrikant was de in de vluchtsimulatoren gebruikte software niet in staat om bepaalde vluchtomstandigheden te reproduceren, waaronder die welke leidden tot het ongeval met de Ethiopian Airlines 737 MAX op 10 maart 2008, ten zuidoosten van Addis d'Abeba, enkele minuten na de start, waarbij 157 mensen om het leven kwamen. (...)

Alleen Air Canada, dat niet over een conventionele versie van de 737, de 737 NG, beschikte, heeft een MAX-specifieke simulator, vertelde industriële bronnen AFP. Er is momenteel slechts één MAX-specifieke simulator in de Verenigde Staten en deze is volgens de documentatie van het Federal Aviation Agency (FAA) eigendom van Boeing. (...)

Deze bekentenis draagt bij tot een verdere aantasting van het imago van de vliegtuigbouwer, die al wekenlang herhaalt dat dit ongeval, zoals het ongeval met de Lion Air op 29 oktober vorig jaar (189 doden), te wijten is aan een "keten" van gebeurtenissen die fouten van de piloot kunnen omvatten. (...)

De kwestie van de opleiding van piloten zal waarschijnlijk centraal staan tijdens de wereldwijde bijeenkomst van regelgevers op 23 mei in Fort Worth, Texas, Zuid, waar de FAA moet proberen haar tegenhangers te overtuigen van de ernst van haar certificatieprocedure voor de gewijzigde 737 MAX. De **Amerikaanse toezichthouder blijft geloven dat een opleiding tot piloot in de vorm van een simulator niet essentieel is, een opvatting die noch door de Canadese tegenhanger, noch door de piloten wordt gedeeld**. Boeing zei deze week dat het de patch naar de MCAS heeft afgerond en nu in afwachting is van de beslissing van de regelgevers over de certificering van de gewijzigde 737 MAX.

***Mijn opmerking:** Er zijn vandaag slechts twee simulatoren voor de B737 Max (één bij Boeing, één bij Air Canada). Twee van de belangrijkste klanten van de B737 max (Southwest en American Airlines) kondigden aan dat zij aan het eind van het jaar hun eigen simulator zullen ontvangen.*

Als de instanties die verantwoordelijk zijn voor de certificering van de Boeing 737 Max besluiten dat de pilotenopleiding op een simulator moet worden uitgevoerd, wordt de herinbedrijfsname van dit vliegtuig opnieuw uitgesteld.

Einde van het persoverzicht

> Algemene Vergadering van 28 mei 2019 van Air France-KLM

De algemene aandeelhoudersvergadering van Air France-KLM wordt gehouden op dinsdag 28 mei om 14.30 uur in de Espace Grande Arche de la Défense.

Als u aandeelhouder of participatiehouder bent (Majoractions, Aéropélican en/of Concorde FCPE bij Natixis), en u wilt mij als volmachtdrager aanstellen en mij uw bevoegdheden toevertrouwen, dan is het niet te laat. Ga naar de stemsite **airfranceklm.voteassemblee** en vermeld vervolgens mijn naam, voornaam en adres **François Robardet, 6 Résidence de l'Enclos, 31320, PECHBUSQUE**. Voor meer details, vind mijn [Flash80](#).

> Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het Air France-KLM aandeel

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag 20 mei 8.142 euro. Het is gedaald met -1,05%, na dalingen van -12,34% en -7% in de voorgaande weken.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,77 euro. Na de bekendmaking van de resultaten van het eerste kwartaal en de aankondiging van een nieuw vrijwillig vertrekplan voor het aanloophavenpersoneel is het aantal schepen gedaald.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 1 naar 72 dollar. De olieprijsen worden nog steeds gedreven door de productiedalingen en geopolitieke spanningen van Opec in Venezuela en Iran.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de](#) laatste persberichten

Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet...

Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV vertegenwoordigt U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10084 mensen ontvangen deze persrecensie live