



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 706, 3 juni 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....

> Air France-KLM-aandeelhouders verwelkomen Benjamin Smith.

(bron Les Échos) 28 mei - Benjamin Smith werd voor het eerst voor de Algemene Vergadering van Air France-KLM goed ontvangen door de aandeelhouders van de luchtvaartgroep. De vergadering van deze dinsdag in La Défense heeft niet alleen **bijna unaniem** (99,58% van de stemmen) **ingestemd met de toekenning van een nieuw mandaat van vier jaar** aan de nieuwe Chief Executive Officer, die sinds 17 september 2018 aan het hoofd van de groep staat. Maar **ze keurden ook met een overweldigende meerderheid** (82,12%) **de aanzienlijke verhoging van zijn vergoeding goed**, die mogelijk meer dan verdrievoudigd is in vergelijking met die van de voormalige Air France-KLM CEO Jean-Marc Janailac.

Verhoging gerechtvaardigd door de noodzaak om de vergoeding van Air France-KLM in overeenstemming te brengen met die van haar tegenhangers in Lufthansa en IAG.... (.....)

Dit rechtvaardigt de ambitieuze doelstelling om de rentabiliteit van de groep terug te brengen tot het niveau van zijn belangrijkste concurrenten - wat dit jaar nog lang niet het geval is - en om van Air France-KLM "de nummer één in het luchtvervoer in Europa" te maken. (...)

Om zijn routekaart te beschrijven, heeft de Canadees zijn eerste successen in herinnering gebracht, te beginnen met het herstel van de sociale dialoog bij Air France en de ondertekening van overeenkomsten met alle personeelscategorieën, "die meer flexibiliteit bieden". De CEO van Air France-KLM verwelkomde ook de opening van onderhandelingen met piloten van Air France over de toekomst van de goedkope dochteronderneming Transavia.

De aandeelhouders van Air France-KLM zullen echter nog steeds moeten wachten voordat zij weer dividend ontvangen. Voor het **tiende achtereenvolgende jaar zal het boekjaar 2018 geen aanleiding geven tot betalingen**, vanwege de slankheid van de winst. (...)

De huidige waardering van Air France-KLM, in vergelijking met die van haar belangrijkste concurrenten, biedt een grote ruimte voor verbetering. De beurskapitalisatie van de groep **blijft met 3,39 miljard euro 2,5 keer lager dan die van Lufthansa (8,4 miljard euro), bijna drie keer lager dan die van IAG (9,3 miljard euro) en 3,5 keer lager dan die van Ryanair (11,74 miljard euro).**

***Mijn commentaar:** De algemene vergadering van aandeelhouders werd gehouden op dinsdag 28 mei. De vijf belangrijkste aandeelhouders (de Franse en Nederlandse Staten, Delta Airlines, China Eastern en werknemers en voormalige werknemers) waren aanwezig. Samen bezitten zij de helft van de hoofdstad van Air France-KLM.*

Alle resoluties zijn met een zeer grote meerderheid aangenomen.

De kwestie van duurzame ontwikkeling nam een groot deel van de vraag- en antwoordsessie in beslag. De artikelen in dit persoverzicht behandelen de meeste debatten over dit onderwerp.

> Air France: Ben Smith en de SNPL onderhandelen over de uitbreiding van Transavia.

(bron: La Tribune) 28 mei - **Nieuwe onderhandelingsronde tussen de nationale vakbond van lijnpiloten (SNPL) en de directie van Air France (....) om de ontwikkeling van Transavia France, de lagekostendochter van Air France, mogelijk te maken.**

Deze onderhandelingen, die

op maandag 20 mei van start gingen met de bedoeling dat Ben Smith, de nieuwe CEO van Air France-KLM, op vrijdag 24 mei een akkoord zou bereiken om **de voorwaarden te vinden voor het doorbreken van het plafond van 40 vliegtuigen** dat Transavia niet mag overschrijden in het kader van een in 2014 tussen Air France en de SNPL heronderhandelde perimeterovereenkomst.

(...) Ben Smith heeft hoge ambities voor Transavia en (...) pleit **ook** voor het **wegnemen van een andere**, veel minder bekende **barrière** met betrekking tot de zitplaatscapaciteit en het bereik dat Transavia niet mag overschrijden. Om te voorkomen dat Transavia ooit langeafstandsvluchten zou ondernemen, had de SNPL verkregen dat het bedrijf geen vliegtuigen met **meer dan 200 passagiers en meer dan 2.500 zeemijlen** kon exploiteren.

Ben Smith wil de vrijheid om routes te openen en te sluiten volgens de markt, zonder dat er een overeenkomst met de piloten nodig is.

(...) Anderzijds **vraagt de SNPL opnieuw om een "enkel contract" voor de piloten van Air France en Transavia**, zoals zij had verkregen voor de oprichting van Joon (die zal stoppen) in 2017.

(...) Maar het management is zeer terughoudend met dit proces, dat het niet zal kunnen aanbieden aan andere categorieën Air France-werknemers. (...) Het te dichten productiviteitskloof is veel groter voor het cabinepersoneel en het grondpersoneel dan voor de piloten. Met andere woorden, een overeenkomst over de onderlinge verdeling (...) zou leiden tot verlies van arbeidsplaatsen voor andere personeelscategorieën.

Ter herinnering: Transavia maakt geen gebruik van de grondaafhandelingsdiensten van Air France, die te duur zijn in vergelijking met de concurrentie, noch van het cabinepersoneel van Air France, waarvan de lonen ook te hoog zijn voor een goedkope luchtvaartmaatschappij.

Deze aanpak irriteert de andere vakbonden die een interbundeling hebben gevormd om deel te nemen aan de onderhandelingen. Een brief met het verzoek om opheldering over dit industriële project werd naar Ben Smith gestuurd. "De **toekomst van onze medewerkers in de aanloophaven hangt ervan af**", legt een medewerker uit.

Air France en de SNPL hebben zich tot eind juni de tijd gegeven om tot een akkoord te komen.

***Mijn opmerking:** Als de SNPL en de directie van Air France het eens zouden worden over de verschillende punten die in het artikel worden genoemd, zou dit een keerpunt in de geschiedenis van de Air France-groep betekenen. Zij zou haar verschillende dochterondernemingen kunnen ontwikkelen met een minimum aan beperkingen.*

De gevolgen zouden aanzienlijk zijn voor alle werknemers van de dochterondernemingen van de Air France Groep.

> Elbers : staat moet na aandelenaankoop ook Schiphol

uitbreiden

(Elbers: de Staat moet ook na de aankoop van aandelen Schiphol ontwikkelen)

(bron ElsevierWeekblad vertaald met Deepl) 2 juni - De onderneming kocht 750 miljoen KLM-aandelen. Daarom vindt Pieter Elbers, het hoofd van de KLM, het niet zinvol om zijn bedrijf van Schiphol te verdrijven: "Dit kan niet doorgaan". Hij vindt ook dat de opbrengst van de tickettax naar de luchtvaartsector moet gaan.... (....)

"We hadden drie zeer goede boekjaren, maar nu naderen de zwarte wolken, althans de wolken", zegt Pieter Elbers, KLM's baas. (....)

"Het idee dat we ons nog steeds in een periode van overvloed bevinden is onjuist. (....) Ik moet investeren in de vloot om het bedrijf fit en gezond te houden. Het beperkt ook de mogelijkheden voor loonsverhogingen.

"Drie maanden geleden kocht

CDA-minister van Financiën Wopke Hoekstra 14% van de aandelen van Air France-KLM om de nationale belangen te beschermen. (....)

"Het heeft echt iets gebracht. De aankoop van aandelen door de staat was een sterk signaal. (....) Een werkgroep met de twee regeringen is momenteel in bespreking. Er is duidelijk een punt vastgesteld. Ja, de vliegtuigen blijven blauw. (....)

Is het vreemd dat dezelfde Schipholfirma het aantal starts en landingen heeft geblokkeerd, zodat KLM op haar basis in Amsterdam, Schiphol, geblokkeerd is?

Mijn ambitie is om de winstgevendheid van KLM op de lange termijn te behouden. Dus je kunt deze situatie niet laten voortduren op Schiphol. Tegelijkertijd begrijpt iedereen dat de periode van ongebreidelde groei voorbij is. Ik begrijp ook dat Schiphol niet zomaar een groot aantal vliegbewegingen kan verdelen. Maar ik moet vliegtuigen kopen voor de lange termijn. Ik heb dus een visie op groei en duidelijke grenzen nodig.

(....) **Vanwege Schiphol verwijder ik bestemmingen die nog niet erg winstgevend zijn, maar die wel perspectieven hebben. Uiteindelijk zal ik op deze manier de toekomst van KLM in gevaar brengen.** Het zal ons ook benadelen als het gaat om landingsrechten elders. Deze landen zullen niet accepteren dat we niet op Schiphol mogen opgroeien als ze dat niet doen. De

jaarlijkse IATA-conferentie in Seoul was ook gericht op "duurzaamheid". Bijna overal ter wereld dreigen overheden met het stellen van grenzen aan de CO2-uitstoot van vliegtuigen. (....)

Ondertussen **werkt de regering Rutte aan een vliegtaks van 7,50 euro als** onderdeel van "duurzaamheid". (....)

"De belasting op vliegtickets genereert 200 miljoen euro per jaar.

Ons voorstel: gebruik dit voor innovatie (...). Wij zijn niet noodzakelijkerwijs tegen een dergelijke belasting, maar we **gebruiken het geld voor wat het bedoeld is, namelijk het duurzamer maken van de luchtvaart.**

"»

De regering verwierpt dit idee echter. Het regeerakkoord is onverbiddelijk. De opbrengst van de tickettax zal worden toegewezen aan de algemene begroting.

"Het economische model van de luchtvaart zal ook in de verre toekomst niet veel veranderen", zegt Pieter Elbers. "Ja, je kunt nog mooiere stoelen in de cabine zetten. **Wat essentieel is, is dat de luchtvaartsector ervoor zorgt dat het een duurzame planeet blijft.** Ik zie een tijdshorizon van drie jaar; nog eens tien jaar en dan twintig jaar met telkens nieuwe acties. "Op

korte termijn proberen we met allerlei maatregelen energiezuiniger te vliegen en hebben we het CO₂-compensatieprogramma. (...)

Onze biokerosinefabriek in Delfzijl zal vanaf 2022 operationeel zijn.

Industrieel afval wordt omgezet in biokerosine en biopropaan.

Biobrandstof zal dan 2 tot 5% van ons energieverbruik

vertegenwoordigen. Dit gas wordt verkocht door de SHV-partner.

In de verre toekomst werken we samen met de TU Delft en doen we onderzoek naar zonne-energie. (...) Daarom **is het zo goed om** hier in Seoel te **overleggen met belanghebbenden over de hele wereld.**

Omdat luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigbouwers, motorfabrikanten, motorfabrikanten, energieleveranciers, moeten we samenwerken om een wereldwijde oplossing te vinden.

***Mijn opmerking:** afgezien van de verzadiging van Schiphol zijn de onmiddellijke zorgen van KLM vergelijkbaar met die van Air France: de staat duidelijk maken dat luchtvaartmaatschappijen bereid zijn deel te nemen aan de strijd tegen de opwarming van de aarde, onder meer door belasting te heffen, op voorwaarde dat het ingezamelde geld daadwerkelijk voor deze strijd wordt gebruikt.*

KLM is snel gestart met een nieuwe operatie in Europa: het Nederlandse bedrijf neemt deel aan een project voor een Europese fabriek voor de productie van duurzame vliegtuigbrandstof. Verwacht wordt dat deze fabriek in 2022 zal openen. KLM heeft zich gecommitteerd aan de aankoop van 75.000 ton duurzame vliegtuigbrandstof per jaar gedurende 10 jaar.

> Internationale dag van het cabinepersoneel:

onduidelijke luchten

(bron: Air Journal) 31 mei - Deze 31 mei is aangewezen als Internationale Flight Attendant Day, maar hoewel deze dag over het algemeen wordt gevierd door luchtvaartmaatschappijen zoals Air France of American Airlines, staat hun status in Frankrijk, Europa of de Verenigde Staten onder druk.

(...) **Op deze vrijdag werden de meer dan 14.000 stewardessen van Air France** die "onze klanten over de hele wereld begeleiden, hen een uitzonderlijke reiservaring bieden en tegelijkertijd hun veiligheid aan boord garanderen", **"een goede vlucht en een mooie dag" gewenst.**

(...)

Maar deze vriendelijke woorden tegen het cabinepersoneel klinken lang niet overal door, zoals bij **de goedkope Noorse Air Shuttle**, die **onlangs heeft aangekondigd dat de pauzes in de rustzone van de Boeing 787 Dreamliner** voor zijn stewardessen op vluchten van minder dan negen uur zullen worden **opgeheven** (...); een maatstaf voor de zuinigheid terwijl de luchtvaartmaatschappij in financiële moeilijkheden verkeert, maar die (nog?) geen enkele sociale beweging heeft veroorzaakt.

En in de Verenigde Staten, een groep van 73 democratische vertegenwoordigers schreef een groep van 73 vertegenwoordigers aan Delta Airlines vragen om een "onmiddellijke" stopzetting van de belemmering manoeuvres die voorkomen dat cabinepersoneel en grondagenten van de International Association of Machinists and Aerospace Workers (IAM) unie toetreden tot de belemmeringen. De "Don't risk it, don't sign it" affichecampagne die in mei door de luchtvaartmaatschappij bij de werknemers werd gelanceerd, veroorzaakte aanvankelijk spot, vooral toen zij de werknemers adviseerde hun geld uit te geven aan videospelletjes of sportevenementen in plaats van aan vakbondsrechten. (...) James Carlson, Deputy Airline Coordinator bij IAM, antwoordde dat deze campagne **"slechts het topje van de ijsberg was van een gecoördineerde anti-unionistische campagne die Delta al jaren voert"**.

***Mijn opmerking:** om zich in een bedrijf in de Verenigde Staten te vestigen, moet een vakbond na een referendum 50 procent van de stemmen krijgen. Het betrokken bedrijf heeft het recht om campagne te voeren tegen de vakbond.*

Binnen Delta Airlines hebben alleen piloten een vakbondsvertegenwoordiging verkregen. Het Amerikaanse bedrijf is er altijd in geslaagd om te voorkomen dat andere medewerkers

vertegenwoordigd waren. Het is een van de weinige luchtvaartmaatschappijen in deze situatie.

> Delta blijft haar web internationaal probleemloos en soepel weven

(bron Les Échos) 3 juni - **Altijd meer internationaal maar niet hegemoniaal: dit is de strategische visie van Delta**, aldus de General Manager, Ed Bastian. De meest internationale van alle Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, die bijna 9% van het kapitaal van Air France-KLM in handen heeft en ook 49% van Virgin Atlantic, 40% van Aeromexico, 9,5% van de Braziliaanse Gol en 3,5% van China Eastern in handen heeft, wil haar wereldwijde expansie voortzetten, onder meer door middel van nieuwe investeringen in aandelen.

De laatste ontwikkeling deze maand is de start van een joint venture met Korean Air en de lancering van een rechtstreekse vlucht naar Mumbai, in afwachting van een nieuwe partner in India om Jet Airways te vervangen. Maar volgens zijn baas is Delta niet bedoeld om een soort "wereldbedrijf" te worden dat hun gedrag aan zijn partners zou dicteren.

(....) "Ik beschouw onszelf in de eerste plaats als handelspartners, ook al hebben we in totaal 2 miljard dollar in onze partners geïnvesteerd. Dit deden we als onderdeel van een bedrijfsstrategie en niet als een overname. "Met betrekking tot

Air France-KLM **weigert Ed Bastian dus een oordeel te vellen over de toetreding van de Nederlandse staat tot de hoofdstad** of over alles wat verband houdt met de interne aangelegenheden van de groep. Tenminste **in het openbaar**. (....)

Ondanks de turbulentie zegt de CEO van Delta echter dat hij "geen spijt" heeft van de investering van 375 miljoen euro in Air France-KLM in 2017. "Air France-KLM is een geweldige partner," zegt hij. Ze moeten nog beslissingen nemen om hun concurrentiepositie te verbeteren, maar dat is niet de taak van Delta. **Onze alliantie heeft ons in staat gesteld een uniek gezamenlijk aanbod op de trans-Atlantische markt op te bouwen**, met drie grote toegangspoorten tot Europa, Londen-Heathrow met Virgin, Paris-CDG en Amsterdam-Schiphol met Air France-KLM en mogelijk Rome, als Alitalia in de alliantie blijft. Deze trans-Atlantische joint venture genereert een jaarlijkse omzet van 13 miljard dollar. »

De volgende stap zou de uitbreiding van de trans-Atlantische joint venture tot Virgin Atlantic moeten zijn, die alleen nog maar op groen licht van de Amerikaanse autoriteiten wacht. Maar Ed Bastian wil deze alliantie ook kunnen versterken, door financieel bij te dragen aan de redding van Alitalia, als de Italiaanse regering het groene licht

geeft. (...)

Mijn opmerking: *In een eerder interview (zie mijn brief nr. 694) heeft Ed Bastian, voorzitter van Delta Airlines, aangegeven dat hij wilde investeren in luchtvaartmaatschappijen.*

Het doel is een zetel in de raad van bestuur van haar partners te verkrijgen om hen te helpen hun strategie te heroverwegen.

> Lufthansa Group harmoniseert de cabines van haar korte- en middellangeafstandsvliegtuigen

(bron: Aeroweb) 28 mei - **Lufthansa Group heeft aangekondigd dat Lufthansa, Swiss en Austrian Airlines dezelfde cabine zullen hebben op de Airbus A320 familie vliegtuigen. (...)**

Het contract voor de productie van de stoelen is in handen van de Italiaanse fabrikant Geven. In plaats van 12 graden achterover te leunen, zullen passagiers nu genieten van een 20 graden achteroverleunen en tot 26 graden tijdens de vlucht voor business class. Elke zitrij heeft zijn eigen USB-poorten. Passagiers in de groep kunnen ook gemakkelijker hun eigen touchpad installeren door een speciale zuil in de pads van de stoelen te steken. (...)

Mijn commentaar: *Door de harmonisering van de cabines van de A320's, doodt de Lufthansa Group twee vliegen in één klap: ze voldoet aan de verwachtingen van haar passagiers en realiseert schaalvoordelen.*

> Wizz Air floreert ondanks een moeilijke Europese markt

(bron Reuters) 31 mei - **Wizz Air publiceerde op vrijdag solide jaarresultaten en zegt dat het beter gepositioneerd is dan zijn rivalen** om te floreren op de Europese luchtvaartmarkt, die moeilijk is gemaakt door de concurrentiedruk en de stijgende kerosineprijzen. **De lagekostenmaatschappij** is gevestigd in Boedapest en is **afhankelijk van haar routes naar Midden- en Oost-Europa**, die beter beschermd zijn tegen prijsoorlogen dan de routes naar Zuid-Europa en het Middellandse-Zeegebied, die de margevooruitzichten van easyJet en Ryanair beïnvloeden. Zij is van mening dat haar winst in 2019-2020 zal toenemen en dat concurrenten wellicht onrendabele capaciteit zullen moeten verwijderen.

Wizz Air verwacht een nettowinst van 320-350 miljoen euro voor het boekjaar tot eind maart 2020, na 292 miljoen euro in 2018-2019, net onder de marktverwachtingen. (...)

Mijn opmerking: Het (zeer) goedkope Hongaarse bedrijf is in goede vorm. Wizz Air genereert met zijn 112 A320- en A321-vliegtuigen een nettowinst van 12,6% van zijn omzet (2,3 miljard euro).

Dit resultaat maakt het een van de meest winstgevende Europese luchtvaartmaatschappijen.

> **Boeing: 777X, 737 MAX 7 en nieuw probleem op de 737.**

(bron: Air Journal) 3 juni - De **eerste Boeing 777X zal eind juni zijn eerste vlucht maken** (....).

Volgens de CEO van Emirates Airlines, die 150 Boeing 777X bestelde (....) **zou de ingebruikname in 2020**, die vorige week door Boeing werd herhaald, **kunnen worden vertraagd door de regelgevers die door de certificeringsproblemen van de 737 MAX zijn uitgeput.** (...)

Ook de eengangvliegtuigen van Boeing hebben te maken met een ander probleem: volgens de FAA **zouden 179.737 MAX en 133.737 NG worden getroffen door een probleem met een defect onderdeel**, de vleugelvoorrandstraalpijp. (....) Als exploitanten onderdelen voor deze partij vinden, moeten zij "deze vervangen door nieuwe vooraleer het vliegtuig weer in gebruik te nemen", zegt Boeing, wat "één of twee dagen" per vliegtuig zou moeten duren als het reserveonderdeel is geleverd. Het **apparaat wordt als kritiek beschouwd** omdat in het geval van asymmetrie in het gebruik, een liftdifferentieel het besturen van een vliegtuig gevaarlijk kan maken, vooral tijdens het opstijgen of landen. (...)

Tot slot herinneren we ons de open dag in Renton van de eerste 737 MAX 7 (....). Geen enkele leveringsdatum is natuurlijk vergevorderd. De MAX 7 maakte zijn eerste vlucht in maart 2018, en heeft 60 orders verzameld (....) (36 orders voor zijn rivaal de A319neo).

> **De regering wil "het voortouw nemen in de strijd" om kerosine te belasten in de EU (François de Rugy).**

(bron AFP) 3 juni - **De Franse regering wil "het voortouw nemen" om een belasting op kerosine in te voeren binnen de Europese Unie en wil hier op internationaal niveau iets aan doen**, aldus minister van Ecologische Transitie François de Rugy op maandag. (....)

"Vandaag de dag bestaat er een internationale conventie die dateert van 1944, toen er geen sprake was van het klimaat, van het broeikaseffect" en "dat we in geen enkel land ter wereld kerosine mogen belasten", aldus de heer de Rugy. "Het is duidelijk dat deze conventie moet worden gewijzigd (....), het is een prioriteit die we geven aan de volgende Europese Commissie.

Intussen hebben de Franse leden van het Europees Parlement in de commissie ingestemd met een bijdrage van ongeveer 30 miljoen euro per jaar uit het overschot aan inkomsten uit de solidariteitsbelasting op vliegtickets, de zogenaamde "Chirac-belasting", om andere vervoerswijzen te financieren. Dit voorstel maakt deel uit van de tekst van de mobiliteitswet die maandag in de Nationale Vergadering is besproken.

***Mijn opmerking:** Zal er met Kerstmis een kerosinebelasting worden geheven? De Europese luchtvaartmaatschappijen vrezen dat als kerosine alleen door de Europese Unie zou worden belast, dit ten goede zou komen aan bedrijven buiten de Europese Unie. Bedrijven in de Golf, of zelfs Ryanair of easyJet in het geval van Brexit, konden "duty-free" tanken om het tanken van belaste kerosine te vermijden.*

In tegenstelling tot wat de minister van Ecologische Overgang zegt, is het niet het Internationaal Verdrag van 1944 dat de belasting op kerosine verbiedt. Dit zijn de bilaterale overeenkomsten tussen staten, die de verkeersrechten definiëren. In totaal bestaan er meer dan 10.000 van dergelijke overeenkomsten. Het zal niet eenvoudig zijn om ze te veranderen.

> Luchtvaartmaatschappijen hekelen de "hypocrisie" van klimaatstaten (IATA)

(bron La Tribune) 2 juni - Alexandre de Juniac, **directeur-generaal van de International Air Transport Association (IATA)**, heeft zich **uitgesproken tegen de houding van regeringen die de voorkeur geven aan het opleggen van "punitieve belastingen" in plaats van het onderzoek en de oprichting van biobrandstoffensectoren te ondersteunen**. Luchtvaartmaatschappijen hebben opnieuw bevestigd dat ze hun CO₂-uitstoot vanaf 2020 willen neutraliseren en vervolgens tegen 2050 willen halveren ten opzichte van 2005.

(....) De sociale druk neemt inderdaad toe op de luchtvaartmaatschappijen, die ervan worden beschuldigd niet deel te nemen aan de strijd tegen de opwarming van de aarde. (....) Deze sociale druk wordt vooral waargenomen in Europa, waar veel mensen hun stem verheffen om kerosine te belasten of zelfs te stoppen met vliegen (....).

Bedrijven wijzen op de gevaren van zeilvermindering (....). Het **luchtvervoer is inderdaad van cruciaal belang voor de wereldeconomie**. Het vertegenwoordigt bijvoorbeeld 35% van de

wereldhandel in termen van waarde en de uitgaven van toeristen die per vliegtuig reizen zullen volgens de IATA dit jaar meer dan 900 miljard euro bedragen.

"Een wereld zonder vliegtuig heeft geen zin", vertelde Anne Rigail aan de algemene aandeelhoudersvergadering van Air France-KLM op 29 mei.

Geconfronteerd met deze uitdaging hebben **de luchtvaartmaatschappijen in Seoel opnieuw de ambitieuze verbintenis bevestigd die zij in 2009 zijn aangegaan om de CO2-uitstoot vanaf 2020 te neutraliseren en vervolgens vanaf 2035 geleidelijk te verminderen om tegen 2050 een halvering te bereiken ten opzichte van 2005.** (...).

Om de uitstoot van het luchtvervoer te halveren en tegelijkertijd te blijven groeien, zijn de bedrijven van plan om verschillende hefbomen te gebruiken. Ten eerste is er het gebruik van de nieuwste generatie vliegtuigen, die 15 tot 20% minder brandstof verbruiken dan de vorige generatie. Maar ook de uitvoering van effectieve operationele maatregelen (zoals het verbeteren van trajecten, het gebruik van één enkele motor tijdens de taxifasen op luchthavens....) en een modern luchtverkeersleidingssysteem om de vliegreizen te optimaliseren en vertragingen te beperken.

Maar **bovenal zijn er biobrandstoffen**. Biobrandstoffen staan nu in de kinderschoenen vanwege de zeer hoge kosten (twee tot vijf keer duurder dan kerosine) en zijn de belangrijkste factor in de vermindering van de uitstoot. "Ze kunnen onze ecologische voetafdruk met 80% verminderen", zegt Alexandre de Juniac.

(....) Om deze te ontwikkelen, dringt de IATA er bij de regeringen op aan om te investeren in de ondersteuning van de oprichting van biobrandstoffensectoren. "Het is nooit gebeurd dat er nieuwe energie ontstaat zonder steun van de overheid", verklaarde de voormalige CEO van Air France-KLM. Hij voegde eraan toe: **"Regeringen moeten ook handelen. Zij moeten een ondersteunend beleid ontwikkelen om de duurzame brandstofindustrie nieuw leven in te blazen.** Maar te veel van hen richten zich in plaats daarvan op bestraffende milieubelastingen. Dit is klimaathypocrisie. Geld in de schatkist van de overheid doet niets om de CO2-uitstoot te verminderen. (...)"

Mijn opmerking: Er zijn veel mogelijkheden voor het luchtvervoer om de gevolgen voor het milieu te verminderen:

. de optimalisering van de vliegroutes van de vliegtuigen, wat een beter beheer van het luchtverkeer en een betere kunstmatige intelligentie

impliceert

. de verbetering van de interne verbrandingsmotoren, die hun brandstofverbruik tegen 2030 met nog eens 15% zouden moeten verminderen.

Belangrijker is dat nieuwe biobrandstoffen, die veel minder CO2 produceren, geleidelijk aan kerosine kunnen vervangen. Op voorwaarde dat hun productie wordt aangemoedigd door de overheid.

De Stock Market Press Review....

> Olie: prijsdaling, tegen een achtergrond van recordproductie

(bron: Kapitaal) 31 mei - De **olieprijzen blijven onder druk staan door de** teleurstelling als gevolg van de teleurstelling over de toestand van de Amerikaanse reserves, die veel minder zijn gedaald dan verwacht. En de Amerikaanse productie is naar een recordniveau gestegen, waardoor het wereldwijde aanbod van zwart goud is toegenomen. (...)

"Het vat (WTI) kan op korte termijn onder druk blijven staan, **vooral als de bezorgdheid over de wereldwijde groei blijft bestaan als gevolg van de handelsspanningen tussen China en de Verenigde Staten.**

(....) De

Amerikaanse president Donald Trump, die een ommekeer van de Chinese regering in de handelsbesprekingen aan de kaak stelde, had de tarieven voor 200 miljard goederen van de Aziatische reus verhoogd.

Einde van het persoverzicht

> 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 3 juni 7,71 euro. Het is met 1,51% gedaald. Dit is de vierde achtereenvolgende week dat het is gedaald. Het is noodzakelijk om terug te gaan naar juli 2018 om een spoor van een dergelijke lage prijs te vinden.

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 in zeer sterke daling van 9 naar 61 dollar. De olieprijsen worden nog steeds gedreven door de productiedalingen en geopolitieke spanningen van Opep 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](#). 10092 mensen ontvangen deze persrecensie live

