



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 712, 15 juli 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....

> Na de ecotaks op vliegtickets, de andere maatregel die wordt voorbereid voor de luchtvaart

(bron: La Tribune) 10 juli - Het **project om al in 2020 een ecotaks van 1,5 tot 18 euro op vliegtickets vanuit Frankrijk in te voeren, dat** dinsdag door minister van Vervoer Élisabeth Borne werd aangekondigd, **heeft de woede aangewakkerd van de Franse luchtvaartmaatschappijen en luchthavens**, die allemaal aan de windzijde van de zoveelste vliegbelasting staan die schadelijk is voor hun concurrentievermogen. Maar ze zijn nog niet klaar met klagen. Deze belasting is slechts het begin van een structureel proces van stijgende kosten voor het luchtvervoer om de bijdrage van deze sector te verhogen (...).

Een andere maatregel die in Frankrijk wordt bestudeerd voor 2021, of volgens sommigen zelfs al in 2020, is **de verplichting voor de luchtvaartmaatschappijen om een bepaald percentage biobrandstoffen te gebruiken. Twee tot vijf keer zo duur als kerosine zullen ze onvermijdelijk leiden tot hogere kosten voor het luchtvervoer.** (...)

Het Ministerie van Ecologische Transitie legt uit dat (...) "het kabinet nog steeds werkt aan het bevorderen van de incorporatie van biobrandstoffen in de lucht om geleidelijk de doelstellingen van 2% in 2025 en 5% in 2030 te bereiken".

In lijn met de doelstellingen van de tot nu toe opgestelde routekaart worden deze doelstellingen echter als "onvoldoende" beschouwd door Élisabeth Borne, die van mening is dat de sector klaar is om een groter aandeel te krijgen". Ik weet het niet zeker..... Gezien de prijzen van biobrandstoffen zijn luchtvaartmaatschappijen bang,

integendeel.

Een verplichting tot integratie zou volgens hen een hoge prioriteit geven aan de oliemaatschappijen. In die zin, die als "bestraffend" wordt omschreven, zijn sommige bedrijven meer voorstander van een stimuleringsmechanisme, zoals het geval is in Los Angeles of Amsterdam.

(....) **Deze ecotaks en de extra kosten die het gebruik van biobrandstoffen met zich meebrengt, zullen worden opgeteld bij de verschillende bijdragen die reeds bestaan om de opwarming van de aarde te bestrijden** of die reeds zijn geregistreerd met het oog op de toekomstige tenuitvoerlegging ervan.

Ter herinnering, de **Franse luchtvaartmaatschappijen nemen**, net als hun Europese concurrenten, **nu al deel aan het systeem voor de handel in emissierechten** dat Brussel in 2012 heeft opgelegd voor vluchten binnen Europa. Tot nu toe (5 tot 7 euro per ton) begon de koolstofprijs in 2018 te stijgen tot ongeveer 25 euros vandaag de dag. Daarnaast **zullen zij vanaf 2020 deelnemen aan het wereldwijde compensatiesysteem voor CO₂-emissies**, dat tot doel heeft de emissies tussen 2020 en 2035 te neutraliseren, alvorens te overwegen deze tegen 2050 te halveren ten opzichte van 2005.

Om hun verbintenis na te komen, zullen de transporteurs de uitstoot van kooldioxide, die het niveau van 2020 overschrijdt, compenseren door herbebossingsprogramma's, de transformatie van fabrieken in energie-efficiënte sites, enz. te financieren. **Voor Air France-KLM zouden de extra kosten in 2025 150 miljoen euro moeten bedragen.** En om

dit alles zou er ook een belasting op luchtvaartmaatschappijen op Europees niveau kunnen worden geheven, zoals Frankrijk heeft gevraagd nadat het had geweigerd om een belasting op kerosine in Frankrijk in te voeren.

Uiteindelijk zullen al deze maatregelen, samengevat (het zal ook nodig zijn om de toekomstige belasting voor CDG Express toe te voegen), **honderden miljoenen euro's bedragen voor een bedrijf als Air France** (bijvoorbeeld de extra kosten van de gisteren aangekondigde ecotax alleen al zullen 60 miljoen euro per jaar bedragen). (...)

***Mijn opmerking:** het besluit van de Franse regering om een nieuwe belasting in te voeren is verrassend. Vorige maand had zij belastingheffing op nationaal niveau uitgesloten vanwege de concurrentievervalsingen die daaruit zouden voortvloeien.*

Deze belasting zou voor de groep Air France meer dan 60 miljoen euro per jaar extra kosten met zich meebrengen, wat overeenkomt met de maatregelen die in het kader van de luchtvaartconferentie zijn genomen om het concurrentievermogen van de Franse vlag te versterken.

In Europa zouden andere belastingen kunnen worden ingevoerd om de opwarming van de aarde tegen te gaan. Maar met welk doel?

*. Om het onderzoek te stimuleren, met name naar biobrandstoffen van de tweede generatie (die niet concurreren met landbouwgrond)
? Of om passagiers te dwingen de trein te kiezen, omdat die goedkoper is dan vliegen?*

Op een moment dat de Air France-KLM Group overweegt een groot deel van haar vloot te vernieuwen, wordt het antwoord verwacht. Wat heeft het voor zin om vliegtuigen voor de korte afstand te bestellen als regeringen besluiten om de trein te bevoordelen?

> Het Transavia-project opent de deur naar een grote vliegtuigbestelling voor Air France.

(bron Les Échos) 13 juli - Op **zaterdag 13 juli begon het referendum georganiseerd door de belangrijkste pilotenvereniging van Air France**, de SNPL AF, **met het referendum voor of tegen de ontwerpovereenkomst over Transavia France**. De **verdere ontwikkeling van de lagekostendochter van Air France hangt af van de uitslag van de stemming, die op de ochtend van 31 juli wordt verwacht**. Met op de **achtergrond een order voor enkele tientallen Boeing 737's in de pijplijn**, die de eerste grote middellangeafstandsvliegtuigorder van Air France in zeer lange tijd zou zijn. (...)

Van alle grote luchtvrachtgroepen is Air France-KLM de enige die geen enkele van de laatste versies van de laatste versies van de vliegtuigen met één gang heeft besteld. Alexandre de Juniac, de toenmalige Jean-Marc Janaillac, had grote aanbestedingen voorbereid, maar de arbeidsconflicten en het vroege vertrek ervan waren niet succesvol (...)

Maar omdat er bij Air France niets eenvoudigs is, is de mogelijkheid om extra vliegtuigen voor Transavia te bestellen gekoppeld aan de toekomst van de middellangeafstandsbusiness van Air France, die zelf de vernieuwing van haar vloot inhoudt. Dit alles in het kader van bredere besprekingen met Boeing en Airbus op langeafstandsvluchten. Hiervoor is het noodzakelijk dat Air France, KLM en Transavia eerder een groeistrategie hebben gedefinieerd. (...)

Voor het knooppunt van Air France voor de middellange afstand wordt in dezelfde ontwerpovereenkomst de verlenging tot 2030 van minimaal 110 vliegtuigen met één gangen met een minimumcapaciteit van 136 zitplaatsen, zowel A320 als B737, **gegarandeerd**. Maar wetende dat de hele middellangeafstandsvloot van Air France bestaat uit Airbus A320 familie vliegtuigen, ligt hier ook de keuze voor de A320 neo-vliegtuigen voor de hand. Vooral omdat de A220 Quebecers zojuist zijn toegevoegd aan het aanbod van de Airbus ééngang, met de A220-300 versie vanaf 136 zitplaatsen. Dit is een voordelige vervanging voor de A318 en A319 van Air France. Het feit dat de vliegurengarantie betrekking heeft op eengangstoestellen in het algemeen zal het mogelijk maken om deze nieuwe Airbus A220-vliegtuigen op te nemen. (...)

De bestelling van middellangeafstandsvliegtuigen voor Air France zou zelfs

deel kunnen uitmaken van een bredere overeenkomst met Airbus, met inbegrip van de langeafstandsvliegtuigen A330-200's ter vervanging van de A330-200's en, waarom niet, door de eventuele overname van ongeveer A380's in ruil voor extra A350-1000's. De Commissie is van mening dat de Commissie in het kader van de overeenkomst met **Airbus een aantal van de belangrijkste partners in de sector van de luchtvaart, met name de luchtvaartmaatschappijen die zich bezighouden met het beheer van de luchtvaart, de luchtvaart, de luchtvaart, de luchtvaart, de luchtvaart, de luchtvaart, de luchtvaart, de luchtvaart en het milieu, de luchtvaart, de luchtvaart, de luchtvaart en het milieu, de luchtvaart en de luchtvaart.** Sinds zijn aankomst heeft Benjamin Smith geen geheim gemaakt van zijn twijfels over het belang van het herinvesteren van tientallen miljoenen euro's in de renovatie van de cabines van de 5 A380's van Air France. Maar deze apparaten zijn onverkoopbaar en het vervangen ervan zou duur zijn. Vandaar de hypothese van een oplossing voor Lufthansa, die Airbus ervan heeft overtuigd 6 A380's van Lufthansa te kopen in ruil voor een order voor 20 A350's extra.

***Mijn opmerking:** de halfjaarlijkse resultaten van de Air France-KLM-Fractie zullen op 31 juli worden gepubliceerd.*

De gespecialiseerde pers verwacht dat de Frans-Nederlandse Groep bij deze gelegenheid orders voor vliegtuigen bekend zal maken. Door de meeste Airbus- en Boeing-modellen te bekijken, zal ze zich waarschijnlijk niet vergissen.

> Air France zal de gezichtsherkenning testen in plaats van de instapkaarten.

14 juli - Een paar weken geleden deed de Amerikaanse binnenlandse veiligheidsdienst een verrassende aankondiging. Hoewel ongeveer 15 luchthavens reeds over gezichtsherkenningssystemen beschikken, wordt verwacht dat de overgrote meerderheid van de locaties in het land tegen 2023 geleidelijk aan deze technologie zal zijn aangepast. (....)

In februari 2019 **publiceerde Air France een persbericht over haar digitale innovaties. Daaronder valt ook de gezichtsherkenning**, die moet worden getest in plaats van de gebruikelijke instapkaarten. In eerste instantie zal Air France deze technologie gebruiken op twee internationale luchthavens, namelijk JFK (New York) en George Bush (Houston).

Air France heeft aangegeven dat, **indien de gezichtsherkenningstests succesvol blijken te zijn, dit type apparaat al in 2020 op alle luchthavens in de VS door het bedrijf kan worden gebruikt.**

(....) Het **valt nog te bezien of gezichtsherkenning door de bevolking zal worden geaccepteerd.** Maar Air France lijkt een strategische keuze te hebben gemaakt door

zich te richten op de Verenigde Staten, die deze technologie lijken te ondersteunen. Gezichtsherkenning is de kern van een controverser en zoals iedereen weet, krijgt het geen goede pers. Dit is met name te wijten aan inbreuken op de privacy en de vele ervaringen in China. De **onrust treft** echter ook **de Verenigde Staten, want onlangs heeft de stad San Francisco deze technologie verboden in de openbare ruimte.**

***Mijn opmerking:** Het principe zelf van gezichtsherkenning roept ethische vragen op. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de verzamelde gegevens niet worden gebruikt voor andere doeleinden dan een eenvoudige identiteitscontrole?*

> **AFI KLM E&M's activiteiten in de voorhoede**

(bron Air Journal) 11 juli - Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM E&M), de onderhoudsdivisie van de Air France-KLM-groep, maakte van de laatste editie van de Paris Air Show gebruik om al haar activiteiten te bespreken. Anne Brachet, Deputy Managing Director van 's werelds nummer 2 "Airline MRO", maakte ook van de gelegenheid gebruik om een reeks bijzonder strategische commerciële contracten te herzien.

AFI KLM E&M (...) herinnerde eraan dat zij zeer actief is op traditionele platforms, maar ook op de nieuwste generatie apparaten, een nieuwe activiteit die aanzienlijke investeringen heeft gevestigd (...).

Wat de uitrusting betreft, heeft de ORR-divisie van Air France KLM talrijke contracten met betrekking tot de 787 (...), de 737 MAX (...), de 737 MAX (...), de A350 (...), de A320neo-familie (...) en thans ook de A330neo (...). Hetzelfde geldt voor de nieuwe generatie reactoren zoals GEnX (...) en CFM International's LEAP (...).

Anne Brachet (...) wijst er **ook op**

dat de **kracht van haar activiteiten ook gebaseerd is op partnerschappen**, zoals de CSP-contracten die zij met Boeing heeft gesloten op de 737NG en 777NG en de CSP-contracten. Er zijn nieuwe samenwerkingsverbanden gesloten met Triumph in de Verenigde Staten op het gebied van de luchtvaart en met Parker Aerospace voor haar activiteiten op het gebied van onderdelen op de 787. De nieuwe samenwerking met Triumph in de Verenigde Staten op het gebied van de luchtvaart en met Parker Aerospace voor haar onderdelenactiviteiten op de 787 is in de loop der jaren sterk verbeterd.

Maar **Anne Brachet benadrukte ook het belang van de regio Azië-Pacific in de activiteiten van AFI KLM E&M**, te beginnen met een reeks contracten die onlangs in China zijn binnengehaald. De dynamiek van Azië heeft er ook sterk toe bijgedragen dat de MRO-divisie van Air France-KLM sinds vorig jaar meer dan 11 miljard dollar aan orders heeft geboekt, een trend die zich de afgelopen maanden heeft voortgezet (11,632 miljard dollar aan orders in mei 2019), waarbij **Azië nu 41%**

van de portefeuille vertegenwoordigt. (...)

Een andere ontwikkelingsas die gekoppeld is aan de regio Azië-Pacific is uiteraard de uitvoering van de Strategische Partnerschapsovereenkomst (SPA) die in 2018 werd ondertekend tussen AFI KLM E&M en GMF AeroAsia, de onderhoudsdochter van de Garuda Indonesia groep, die zich twee jaar geleden tot doel stelde om een van de tien belangrijkste MRO-bedrijven ter wereld te worden. De twee partners ondertekenden op 17 juni meerdere cross-contracten voor verschillende onderhoudswerkzaamheden.

Mijn opmerking: de orderportefeuille van AFI KLM E&M is indrukwekkend: bijna 12 miljard euro, of de helft van de jaaromzet van de groep.

De verklaring is eenvoudig: terwijl de ticketaankopen enkele weken voor de reis worden gedaan en enkele minuten voor de start worden gestopt, worden onderhoudscontracten afgesloten over meerdere jaren, soms tien jaar.

> Vakbonden overwegen acties bij KLM, na het mislukken van de CAO-onderhandelingen

11 juli (bron Telegraaf) - **Na enkele dagen onderhandelen zijn KLM-medewerkers en management er niet in geslaagd hun meningsverschillen op te lossen.** De VNC zegt dat dit "beledigend" is, omdat de KLM haar voorstel (...) had teruggebracht. "Dit komt neer op 1,35% per jaar, wat ver onder het nationale gemiddelde ligt", aldus de VNC tegen haar leden. (...)

"De acht bonden zullen de komende weken hun leden raadplegen." Vorig jaar boekte de luchtvaartmaatschappij een recordwinst, maar in het eerste kwartaal viel de KLM in het rood. Volgens het management is dit een nieuwe "economische realiteit". De laatste tijd hebben veel concurrenten winstwaarschuwingen aangekondigd. (...) De vakbond FNV eiste 5% en de technici 3%.

De verwachting is dat de vakbonden en het management elkaar snel weer zullen ontmoeten, aangezien de luchtvaartmaatschappij in oktober 100 jaar oud zal zijn. Daarnaast gaat de markt ervan uit dat de halfjaarcijfers van KLM minder goed zullen zijn. De directie heeft dus niet al te veel haast, maar wil niet dat de verjaardag wordt verpest. Volgens KLM heeft zij de afgelopen jaren een salarisverhoging van 4% toegekend in anderhalf jaar.

Naast het loonaanbod kan er opnieuw over winstdeling worden onderhandeld. Vorig jaar betaalde KLM maar liefst 168 miljoen euro aan haar medewerkers, of anderhalve maand salaris. De vakbonden willen dit bedrag duurzaam maken, omdat ze dit geld niet krijgen als het niet goed gaat met de luchtvaartmaatschappij. (...)

In een reactie op de stopzetting van de besprekingen door de vakbonden verklaarde

KLM dat dit "zowel onnodig als onbegrijpelijk" is.

Mijn opmerking: *Er is geen NAO (Mandatory Annual Negotiation) in Nederland. Maar het is gebruikelijk dat de onderhandelingen zich elk jaar richten op de lonen.*

Voorlopig is de situatie geblokkeerd. KLM wil geen nieuw aanbod doen voor de hervatting van de onderhandelingen, terwijl de vakbonden een nieuw loonvoorstel nodig hebben voor de hervatting van de onderhandelingen.

> Deltarapporten registreren de resultaten van het tweede kwartaal

(bron Le Figaro met AFP) 11 juli - **Delta Airlines aangekondigd** donderdag **dat het recordresultaten in het tweede kwartaal, met winsten meer dan 39%**, en de jaarlijkse prognoses in het kielzog, onder vermelding van de sterke vraag in de luchtvaartsector, **gepost. Het**

nettoresultaat van de Atlanta Groep (Zuidoosten) steeg met 39,3% tot USD 1,44 miljard in de drie maanden eindigend op 30 juni (....).

Gedreven door een bezettingsgraad van 89%, een record op zijn vliegtuigen, stegen de inkomsten met 6,5% tot 12,54 miljard dollar (....).

(....) Glen Hauenstein, voorzitter van het bedrijf en nummer 2, (....) voegde daaraan toe dat het huidige derde kwartaal "goed van start is gegaan", zodat Delta "nu een groei van de omzet van 6% tot 7% verwacht voor heel 2019, ofwel 3 miljard dollar meer".

Delta Airlines is een van de weinige grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen die momenteel geen Boeing 737 MAX in haar vloot heeft, een vliegtuig dat sinds half maart aan de grond is gehouden na twee

ongelukken waarbij 346 mensen om het leven zijn gekomen. (....) Op

donderdag heeft de groep haar jaarlijkse rentabiliteitsdoelstelling verhoogd. Het verwacht nu aangepaste inkomens per aandeel om tussen \$6.75 en \$7.25 te zijn, die met \$6 tot \$7 eerder worden vergeleken. De markten daarentegen hadden tot nu toe slechts 6,9 dollar gehoopt. (...)

Delta heeft ook het aan aandeelhouders toegezegde kwartaaldividend met 15% verhoogd.

> Low-cost Noors verliest zijn leiders- en transatlantische routes en verliest zijn leiderspositie

(bron Air Journal) 12 juli - De **mede-oprichter en CEO van de goedkope Noorse Air Shuttle Bjorn Kjos heeft ontslag genomen, waarbij zijn tijdelijke vervanger een gecompliceerde financiële situatie moet beheren**, ook al worden de laatste resultaten gepresenteerd als een stap in de goede richting. Twee trans-Atlantische routes worden geëlimineerd en tien andere worden gereduceerd tot seizoensgebonden routes.

(....) In de afgelopen 17 jaar, (...) gedurende de looptijd van Bjorn Kjos' ambtstermijn,

is het **Noors gegroeid** van een "kleine nationale onderneming met 130 werknemers en vier vliegtuigen" tot een luchtvaartmaatschappij met meer dan 11.000 werknemers en 162 vliegtuigen, **de derde Europese lagekostenluchtvaartmaatschappij achter Ryanair en easyJet en de tweede in de wereld met goedkope langeafstandsvliegtuigen achter AirAsia X.** (....

Maar tussen de stijging van de brandstofprijzen, de problemen met de vloot (Boeing 737 MAX is aan de grond gelopen, motorproblemen met de 787 Dreamliner) en vooral een zeer (te?) snelle uitbreiding van de transatlantische markt, zijn de **Noorse rekeningen in het rood komen te staan, met een verlies van 400 miljoen euro vorig jaar en opeenvolgende herkapitalisaties.** Dit dwong haar om haar strategie in 2018 te wijzigen om zich te richten op winstgevendheid. (...)

Noorwegen rapporteerde echter "positieve" financiële resultaten voor het tweede kwartaal van 2019, met een omzetstijging van 12% in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar (....) en een verviervoudiging van het bedrijfsresultaat tot 64,7 miljoen euro. De omzet per eenheid (RASK) steeg in het tweede kwartaal met 13%, (....) de bezettingsgraad steeg in het tweede kwartaal met 1,2 procentpunt tot 88%, bij stabiel verkeer met bijna 10 miljoen passagiers. (...)

Deze financiële resultaten zullen naar verwachting verder verbeteren, afhankelijk van de besluiten die over het netwerk worden genomen, met een aanzienlijke vermindering van het trans-Atlantische aanbod. (...)

> **De spoorwegmaatschappij FS, Atlantia en Delta nemen Alitalia over...**

(bron Le Figaro met AFP) 15 juli - **De Italiaanse spoorwegmaatschappij FS** (Ferrovie dello Stato), de **Atlantia-groep, die** deel uitmaakt van de familie Benetton, **en het Amerikaanse bedrijf Delta zijn van plan om de luchtvaartmaatschappij in grote moeilijkheden Alitalia samen over te nemen,** kondigde FS maandag in een verklaring aan.

Het ministerie van Economische Zaken zal ook deelnemen aan het reddingsplan voor Alitalia, dat sinds 2017 onder toezicht staat. "De staat zal een absolute meerderheid in het bedrijf blijven hebben en zal daarom de controle over het nieuwe bedrijf behouden", aldus Luigi Di Maio, vice-premier en minister van Economische Ontwikkeling, op Facebook.

(....) Ferrovie dello Stato Italiane (....) verklaarde dat zij "zo spoedig mogelijk met de geselecteerde partners zou beginnen samen te werken om een bedrijfsplan en andere elementen van het mogelijke aanbod te delen".

Atlantia is de manager van de luchthavens van Rome en heeft al twee keer geld in Alitalia geïnjecteerd, tijdens de herkapitalisatie van het bedrijf in 2008 en met de komst van Etihad (Verenigde Arabische Emiraten). De **vijfsterrenbeweging** (M5S, anti-systeem), een van de twee politieke partijen in de regering, **komt al lang op tegen de toetreding van Atlantia tot de hoofdstad van Alitalia en beschuldigt de**

familie Benetton van grove nalatigheid in de dodelijke instorting van de brug van Genua vorig jaar, die Atlantia via Aspi (Autrostrade per l'Italia) beheert.

***Mijn opmerking:** de Italiaanse staat zal aan het roer staan van Alitalia met 15 procent van het kapitaal in handen van het ministerie van Economische Zaken en 35 procent van de groep Ferrovie dello Stato (FS). Atlantia zou een belang van 35% hebben en Delta Airlines zou 15% van het startkapitaal van ongeveer €1 miljard moeten investeren.*

Het moeilijkste deel begint voor de vier partners.

Het Italiaanse bedrijf verliest dagelijks 1 miljoen euro en moet een overbruggingskrediet van 900 miljoen euro terugbetalen.

> Air Austral registreert zijn eerste bedrijfsverlies in vijf jaar tijd

(bron: Journal de l'Aviation) 12 juli - **Het economische en politieke klimaat waarin Air Austral actief is geweest, heeft haar niet geholpen.** De Reunionese onderneming heeft haar eerste bedrijfsverliezen in vijf jaar gepubliceerd, met een tekort van 2,7 miljoen euro. De **nettowinst was** eveneens **negatief en bedroeg 4,5 miljoen euro.**

In het boekjaar 2018-2019 (afgesloten op 31 maart 2019) is de onderneming er echter in geslaagd om een solide activiteit te behouden. De inkomsten stegen met 5% tot 394,4 miljoen euro, het aanbod groeide langzamer dan het verkeer (respectievelijk +3% en +4%, waardoor de bezettingsgraad met één punt verbeterde) en het aantal vervoerde passagiers en vrachtvolumes steeg. De **bedrijfskosten stegen**

echter **sneller dan de rest** (+8% tot 397 miljoen euro). Zij werden met name gedreven door **de stijging van de brandstofprijzen in de** eerste helft van het jaar, waardoor de factuur met 14,4 miljoen euro steeg. De **sterkte van de dollar** veroorzaakte ook een stijging van de onderhoudskosten, terwijl het **bedrijf zijn 787 vloot moest stilleggen om de door Rolls-Royce opgelegde inspecties te ondergaan** en de afwezigheid van de **787 vloot te compenseren** door middel van bevrachting (wat zowel financiële als imagokosten met zich meebrengt).

Tot slot heeft de gele vestencrisis, met name de virulente crisis op het eiland Réunion in de eerste weken, de reisplannen van de passagiers gekoeld. Met een daling van de boekingen tijdens de crisis en een effect dat zich daarna voortzette, daalden de opbrengsten per eenheid.

> Lufthansa Groep: stijging van het passagiersverkeer met 4,5 % in juni

(bron Air Journal) 12 juli - Vorige maand verwelkomden de luchtvaartmaatschappijen van de Lufthansa Group 13,808 miljoen passagiers, een stijging van 4,5% ten opzichte van juni 2018, met een stijging van de gemiddelde bezettingsgraad van 1,6 procentpunt tot 85,2%. (...)

Lufthansa, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings en Swiss International Air Lines (...) braken **een** nieuw verkeersrecord in de **eerste helft van het jaar (...)** met 68,9 miljoen passagiers (+3,9%) en **een record-bezettingsgraad van 80,8%** (+0,9 punten) (...).

***Mijn opmerking:** De Lufthansa Group heeft in de eerste helft van 2019 een recordbelasting (80,8%) geboekt, maar die ligt nog ver van die van de Air France-KLM Group (90,7%).*

De financiële resultaten zullen tegen het einde van de maand worden gepubliceerd, zowel voor de Lufthansa-groep als voor de Air France-KLM-groep.

> Boeing herziert de richting van het 737-programma

(bron Reuters) 12 juli - **Boeing heeft Mark Jenks**, voordien directeur van het toekomstige vliegtuigproject voor het middensegment van de markt, **aangesteld om het 737-programma te leiden** (...).

Eric Lindblad, directeur van het 737-programma, gaat over enkele weken na ongeveer 12 maanden met pensioen in deze functie (...).

Mark Jenks, die het project New mid-market airplane (NMA) leidt, zal Eric Lindblad vervangen en zal de manager worden van het 737-programma en de Renton, Washington, fabriek.

(...) De taak is enorm voor Mark Jenks en het is nu aan hem om de voorraad van 737 MAX die niet geleverd is te beheren (...).

De belangen zijn des te groter omdat de 737 het best verkochte vliegtuig van de groep is en de winst die het oplevert, wordt gebruikt voor nieuwe projecten zoals de NMA. (...)

De vervanging van Eric Lindblad is de tweede revisie in vier maanden in het management van Boeing. Boeing kondigde in maart aan dat John Hamilton, voormalig Vice President en Chief Engineer van de Commercial Aviation Division, zich uitsluitend zou richten op de rol van Chief Engineer (...).

***Mijn opmerking:** De missie van de nieuwe programmamanager 737 zal moeilijk zijn: de certificeringsautoriteiten ervan overtuigen dat de B737 Max weer in gebruik kan worden genomen.*

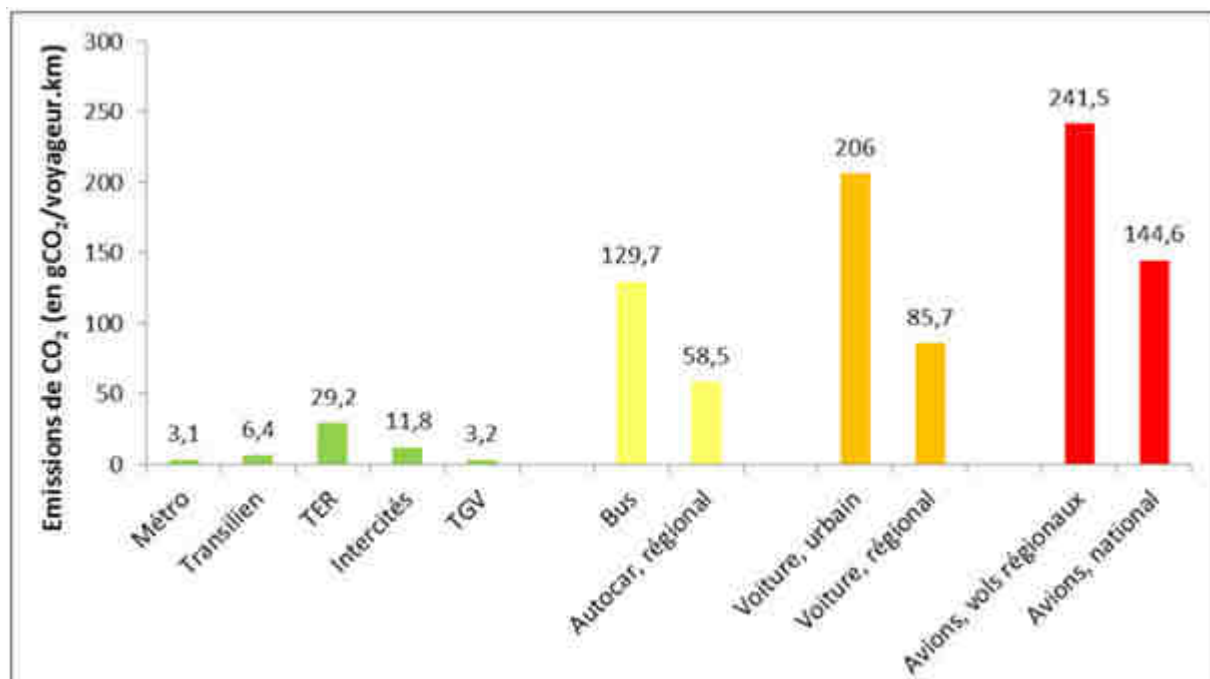
American Airlines heeft al geannuleerd vluchten van de B737 Max tot november. Sommige deskundigen zeggen dat de vluchten in 2020 zullen worden hervat.

> Record: 202.157 vliegtuigen in één dag. Een teken van een samenleving die zich naar een klimaatcrash haast....

(bron: La Relève et la Peste) 12 juli 2018 - **202.157 vliegtuigen in één dag. Dit is het record dat op 29 juni 2018 werd gevestigd door het Zweedse samenwerkingsverband FlightRadar24**, het hoogste aantal vliegtuigen dat op dezelfde dag in de lucht vliegt. Integendeel, deze exponentiële toename moet niet worden gezien als een teken van een samenleving die zich haast in de richting van een onbeheersbare klimaatcrash, maar als een teken dat de samenleving zich op de weg naar een onbeheersbare klimaatcrash begeeft en dienovereenkomstig handelt door essentiële waarborgen in te bouwen.



(....) 2017 was al een vruchtbaar jaar voor de luchtvaart, met meer dan vier miljard gebruikers die het vliegtuig namen, een stijging van 7,1% ten opzichte van 2016. Tegen **2036 kan het aantal vliegtuigpassagiers 7,8 miljard mensen bereiken in een jaar tijd!** Deze cijfers zijn inclusief commerciële en particuliere vluchten. Volgens de International Air Transport Association **groeit het luchtverkeer jaarlijks met 6% tot 8%. Een ramp voor het klimaat als we weten dat als de luchtvaart een land zou zijn, het de zevende grootste uitstoter van broeikasgassen in de wereld zou zijn en dat de sector evenveel vervuult als de 129 minst vervuilende landen. Deze voortdurende ontwikkeling is mogelijk dankzij de** vele investeringen die bedrijven hebben gedaan om nieuwe vliegtuigen en terminals te bouwen, maar ook **dankzij de vrijstellingen die aan de luchtvaart zijn verleend.** Deze preferentiële tarieven stimuleren de toename van het aantal goedkope vluchten en dragen bij tot de democratisering van deze vervoerswijze (met name voor de rijke landen) ten koste van veel milieuvriendelijker vervoer, zoals het spoor. Volgens ADEME "is de trein voor lange afstanden het meest energie-efficiënte en minst vervuilende vervoermiddel: bij een vergelijkbare vulsnelheid **produceert een reis Parijs-Marseille ongeveer 10 keer minder CO2 per trein dan per vliegtuig.** "Toch blijkt uit een studie van GoEuro dat binnenlandse vluchten gemiddeld 14,74 euro per 100 km kosten, tegen 17,59 euro per 100 km voor treinen. **Vliegen is dus 20% goedkoper per kilometer dan reizen per trein in Frankrijk!**



CO2-uitstoot per kilometer die door verschillende vervoerswijzen wordt afgelegd, afhankelijk van de aard van de reis. ADEMEL

Internationale burgerluchtvaart is zelfs niet eens opgenomen in de Klimaatovereenkomst van Parijs, d.w.z. dat er geen internationale regelgeving voor geldt, behalve de "goodwill" van de lidstaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

Om deze onzin te bestrijden (....) wil de **Utopia-beweging de binnenlandse vluchten belasten**, die vooral door de rijke klassen worden gebruikt, om de overname van de schuld van de SNCF door de staat of onze belastingen te financieren:

"De staat heeft zojuist meer dan 35 miljard euro van de schuld van de SNCF overgenomen - of 1228€ per huishouden volgens Le Monde. Om deze schuld te financieren, in het netwerk te investeren of zelfs een toegankelijker prijsbeleid voor treinen te voeren, **zouden wij vragen om verder te gaan dan het opheffen van de belastingen en kerosine in voldoende mate te belasten, zodat binnenlandse vluchten minimaal ten koste gaan van het treinverkeer**, of zelfs tot 50 procent duurder zijn, zodat de prijs ervan ontmoedigend werkt en de toegang tot de trein en minder auto's op de weg wordt verbeterd. "» (...)

Voor het Climate Action Network: **"In tegenstelling tot wat de industrie en de luchtvaartmaatschappijen beweren**, zullen technologische innovaties (motoren en brandstoffen) en nieuwe processen in de sector niet voldoende zijn om de toename van het verkeer te compenseren. Zelfs in het meest ambitieuze scenario **wijzen de prognoses op een verschil van 153 tot 387 miljoen ton CO2 om de doelstelling van een vermindering van de uitstoot met 50% tegen 2050, of ongeveer een derde van de huidige uitstoot, te bereiken.**

"(...) Er moeten nog veel maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat het luchtvervoer wordt behandeld op een manier die in verhouding staat tot de vervuiling die het veroorzaakt en de energie die het verbruikt. **Zullen we een klimaatcrash moeten meemaken voordat het beleid eindelijk de uitbreiding van de luchtvaart reguleert?**

***Mijn opmerking:** Dit artikel is een jaar oud, maar het is nog steeds relevant. Er is veel te zeggen tegen sommige vergelijkingen tussen trein en vliegtuig. Evenmin heeft het betrekking op emissies van andere sectoren van activiteit.*

Maar het vormt wel het probleem van het luchtvervoer. Als er geen schonere brandstof is om kerosine te vervangen, zullen de luchtvaartmaatschappijen de toename van hun broeikasgasemissies moeten compenseren door de aankoop van "emissie-eenheden", zoals bepaald in het CORSIA-programma.

Deze emissie-eenheden kunnen worden aangekocht via CO2-compensatieprogramma's (bijvoorbeeld duurzame energieprojecten, herbebossingsprojecten), gecertificeerd door de ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie).

Het is aan de luchtvaartmaatschappijen om de doeltreffendheid van deze compensaties aan te tonen.

Einde van het persoverzicht

> Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris

Het overlegmechanisme voor de privatisering van de ADP-groep staat open van 13 juni tot maart 2020. Om tot een referendum op basis van een gezamenlijk initiatief (RIP) te leiden, moeten 4,7 miljoen kiezers hun handtekening zetten.

Op internet wordt de consultatie ondertekend op de website referendum.interieur.gouv.fr

Op 15 juli had de raadpleging 519.500 handtekeningen opgeleverd, of 11,0% van de vereiste handtekeningen.

> 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 15 juli €8,89. Het is 4,15% hoger.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,47 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is stabiel op 65 dollar.

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](#). 10130 mensen ontvangen deze persrecensie live