



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 731, 25 november 2019.

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

> **Delta-Air France/KLM-Virgin-overeenkomst: de gemeenschappelijke onderneming die de transatlantische aanval op het transatlantisch**

(bron: L'Echo Touristique) 21 november - **Air France, Delta Air Lines, KLM en Virgin Atlantic Airways hebben van de Amerikaanse autoriteiten groen licht gekregen om hun partnerschap uit te breiden.** Op donderdag, keurde het Ministerie van Vervoer de fusie goed, volgens de Amerikaanse pers. Deze alliantie zal leiden tot meer vluchten, met name naar de hubs van de partners.

De overeenkomst zal onder meer voorzien in eenvoudigere kilometeruitwisselingen, meer wederzijdse voordelen voor frequente vliegers en een betere functionaliteit van de toepassingen van elke luchtvaartmaatschappij. **Dit nieuwe pact vervangt twee afzonderlijke banden die Delta had met haar Europese partners.** Eén met Air France, Alitalia en KLM, voor vluchten tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie. De andere met Virgin Atlantic voor vluchten naar het Verenigd Koninkrijk.

Deze gemeenschappelijke onderneming is een van de drie grote

groepen die actief zijn op de transatlantische markt. American Airlines heeft een soortgelijk partnerschap getekend met British Airways, Iberia, Finnair en binnenkort Aer Lingus. United Airlines maakt deel uit van een gemeenschappelijke onderneming die Air Canada, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Lufthansa en Swiss International Air Lines (...) omvat.

Air France, Delta, KLM en Virgin Atlantic's gezamenlijke capaciteit tussen Europa en de Verenigde Staten zal naar verwachting in de eerste helft van 2020 met bijna 4% toenemen.

De toekomstige rol van Alitalia in het nieuwe partnerschap blijft echter onzeker. De Italiaanse luchtvaartmaatschappij, die nog steeds stervende is, maakte deel uit van de vorige overeenkomst tussen Delta, Air France en KLM. Het was niet opgenomen in de uitgebreide overeenkomst met Virgin Atlantic, hoewel de beheerders van verscheidene maatschappijen verklaarden dat **Alitalia later als "geassocieerd" lid kon worden toegevoegd.**

***Mijn opmerking:** het besluit van de Amerikaanse autoriteiten zal de vier partnerbedrijven in staat stellen zich te ontwikkelen op een van de meest winstgevende markten.*

Deze beschikking staat los van het proces waarbij Air France-KLM een deel van het aandelenkapitaal van Virgin Atlantic verwerft.

> Air France versterkt zijn multimodale aanbod in Lyon

(bron Air Journal) 22 november - De vluchten van Air France tussen Paris-CDG en Lyon komen nu in aanmerking voor een multimodaal aanbod in Saint-Exupéry, dat door de combinatie van bussen en vliegtuigen vijf steden in de regio Auvergne-Rhône-Alpes met het luchtvervoersnet verbindt.

De Franse nationale luchtvaartmaatschappij biedt haar klanten een multimodaal vervoersaanbod aan in samenwerking met BlaBlaBus op de luchthaven van Lyon-Saint Exupéry en verbindt haar netwerk met Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble, Saint-Chamond en Saint-Étienne. (...) "Met dit gecombineerde aanbod versterkt Air France zijn netwerk in de regio Auvergne-Rhône-Alpes en vereenvoudigt het de toegang tot zijn wereldwijde netwerk. Dit is opnieuw een voorbeeld van onze intermodaliteitsaanpak, die in Lyon al werd geïllustreerd door het aanbod van TGV Air", zegt Zoran Jelkic, General Manager France, Air France-KLM.

Saint Exupéry Airport is een van de belangrijkste hubs van de SkyTeam-alliantiegroep, met 16 binnenlandse en 6 Europese routes. De **5 dagelijkse vluchten tussen Lyon en CDG komen nu in aanmerking voor het gecombineerde aanbod van bus en vliegtuig, naast vluchten naar Parijs-Orly en Amsterdam-Schiphol.** (...).

Met dit bus+vliegtuig aanbod kunnen klanten van Air France hun reis van begin tot eind boeken en Flying Blue Miles, het loyaliteitsprogramma van onder andere Air France en KLM, sparen. (...).

> **China: AFI KLM E&M krijgt CAAC-goedkeuring voor LEAP-onderhoud**

(bron Air Journal) 23 november - Op de Dubai Air Show **kondigde AFI KLM E&M, een dochtermaatschappij van de Air France-KLM Group MRO (Maintenance, Repair & Operations), aan dat zij toestemming heeft gekregen van de Chinese Burgerluchtvaartadministratie (CAAC) voor het onderhoud en de service van de motoren van de LEAP-familie (-1A/1B) die de A320neo en de Boeing 737MAX enkele gangen aandrijven.**

De goedkeuring van de Chinese overheid machtigt AFI KLM E&M om elk type onderhoud (on-wing/on-site) aan LEAP-1A/-1B, hun onderdelen en modules, uit te voeren voor alle Chinese klanten (bedrijven en MRO). Na het verkrijgen van EASA [Europa] en FAA [Verenigde Staten] goedkeuringen in 2018, breidt de MRO Groep het bereik van haar LEAP ondersteunende diensten uit, die nu beide zijden van de wereld bereiken. De **CAAC-goedkeuring komt op een moment dat AFI KLM E&M al een uitgebreide expertise heeft opgebouwd in deze motortypen**, die gedeeld kan worden met haar klanten in de Chinese regio, een dynamische en groeiende markt (...).

***Mijn commentaar:** Hier is (opnieuw) zeer goed nieuws voor de onderhoudsactiviteiten van de Air France-KLM Group. Deze LEAP-motoren, ontwikkeld door General Electric en Safran, worden wereldwijd in meer dan 13.000 stuks verkocht.*

> **Air France gaat met pensioen op één van haar A380's, slechts 9 jaar na haar diensttijd.**

(bron: Freedom fr) 24 november - **De Airbus A380 F-HPJB, 10 jaar en 5 maanden oud**, gehuurd en geëxploiteerd door Air France, is op zaterdag 23 november in Malta aangekomen. Daar **zal hij volledig in**

het wit geschilderd worden door ACM (Aviation Cosmetics Malta) en vervolgens teruggegeven worden aan zijn verhuurder, Dr. Peters Group.

Dr. Peters Group heeft vier andere A380's gehuurd van Air France, de F-HPJD die 9 jaar en 8 maanden oud is, de F-HPJE die 9 jaar en 5 maanden oud is, de F-HPJG die 8 jaar en 2 maanden oud is en de recentere F-HPJJJ meer recent, 5 jaar en 9 maanden.

De F-HPJB, die in februari 2010 werd geleverd, is uitgerust met GP7270-motoren en biedt 8 zitplaatsen in First, 80 in Business, 38 in Premium Economy en 389 in Economy.

Tegen 2022 zal Air France zijn 10 A380's met pensioen zijn gegaan.

> **Chalair, een groeiend bedrijf**

(bron: Le Télégramme) 22 november - Na drie maanden schorsing van de luchtvaartmaatschappij **zal Chalair** aanstaande maandag, na drie maanden van schorsing van de luchtvaartmaatschappij, **zijn eerste retourvluchten tussen Quimper en Orly maken**. Portret van een jong en groeiend bedrijf. (...)

Opgericht in 1986 door een voormalige Britair-piloot en vervolgens gekocht in 2003 door Alain Battisti, **is de luchtvaartmaatschappij gestaag gegroeid sinds Hop! Air France heeft besloten om kleine routes zoals Quimper te verlaten**. "Het is een beetje een race", lacht Jérôme Latrasse. **Het Normandische bedrijf had in juli 2018 een ATR in zijn vloot. "We zijn nu met z'n zessen"**, zegt de assistent-directeur-generaal. In één jaar tijd heeft Chalair het aantal medewerkers meer dan verdubbeld. En verwacht de komende twaalf maanden weer te verdubbelen tot 220 tot 250 medewerkers. Het bedrijf heeft een omzet van ongeveer dertig miljoen euro.

Naast Quimper-Orly werd Chalair geselecteerd bij vier andere aanbestedingen voor openbaredienstverplichtingen: Agen en Limoges naar Orly en Limoges en La Rochelle (via Poitiers) naar Lyon. "Wij zijn nuttig waar andere transportmiddelen niet efficiënt zijn", vatte Alain Battisti een maand geleden samen. (...)

De onderneming baseert haar ontwikkeling op een commerciële overeenkomst met Air France. Naast de mijlen zullen de gebruikers profiteren van de continuïteit van de tarieven voor een verbinding in Parijs. De passagiers van Cornwall zullen de komende weken kunnen

genieten van dezelfde voorwaarden als de vluchten van Air France met vertrek vanuit Brest. (...)

> **Alitalia: Atlantia gooit de handdoek in de ring, de toekomst is nog steeds even wazig als altijd.**

(bron: Boursier.com) 21 november - De toekomst van Alitalia is nog steeds even onzeker als altijd. Aan de vooravond van een nieuwe door de Italiaanse regering vastgestelde termijn **heeft Atlantia** gisteravond **aangegeven dat het heeft besloten niet deel te nemen aan de redding van de luchtvaartmaatschappij**. De groep die wordt gecontroleerd door de familie Benetton was van mening dat niet aan de voorwaarden was voldaan om zich aan te sluiten bij een consortium dat was gevormd met Ferrovie dello Stato.

Rome, dat bereid zou zijn 350 miljoen euro aan overbruggingsleningen toe te kennen om de luchtvaartmaatschappij in afwachting van een akkoord te laten blijven vliegen voor enkele maanden, sluit niet uit dat Alitalia tijdelijk wordt genationaliseerd als er geen adequaat aanbod wordt gedaan, meldde "La Repubblica" op dinsdag. **De bestuurders van de onderneming zouden ook Alitalia failliet kunnen laten gaan en haar activa kunnen liquideren om haar schulden af te lossen.**

Alitalia wordt bedreigd door liquidatie en staat sinds mei 2017 onder bijzonder bewind, na het mislukken van twee eerdere reddingsplannen in 2009 en 2014. Ondanks het feit dat Atlantia heeft aangegeven dat het bereid is om de besprekingen voort te zetten met het oog op het vinden van een industriële partner en het ontwikkelen van een gemeenschappelijk, solide en duurzaam bedrijfsplan voor het herstel van Alitalia.

Aan de kant van de spelers in de sector **worden Delta Airlines en Lufthansa gezien als de twee meest serieuze kandidaten om deel te nemen** aan de redding van de transalpiene onderneming. Maar ook hier **heeft geen van beide bedrijven tot nu toe een compromis weten te vinden met de verschillende partijen die betrokken zijn bij een complexe materie.**

> **Kenya Airways: "Onze concurrenten met een publieke aandeelhouder doen het beter dan wij".**

(bron Jeune Afrique) 24 november - Aan het einde van het jaar zal Sébastian Mikosz, CEO van Kenya Airways (2018 omzet: 973 miljoen

euro), benoemd in juni 2017, het management van de onderneming verlaten. (...) De **voorwaarden voor de nationalisatie van Kenya Airways en de integratie ervan in een openbare holdingmaatschappij met Jomo Kenyatta International Airport in Nairobi worden momenteel bestudeerd door het Parlement, dat de** transactie tegen eind 2019 wil afronden. Een plan dat Sébastien Mikosz en zijn teams in een witboek van maart 2018 bij de regering hebben ingediend om het bedrijf weer op de rails te krijgen, zelfs nu zijn rivaal Ethiopian Airlines goede resultaten verzamelt en de interne markt voor het Afrikaanse luchtruim zich openstelt. (...)

Bestaat niet het risico dat de nationalisatie van het bedrijf deze politieke bemoeienissen zal doen toenemen?

Een bedrijf wordt goed geleid of niet. Kenya Airways heeft 2 miljard dollar aan schulden opgebouwd terwijl het privé is. Het was de staat die haar kwam redden. KLM zat aan de aandeelhouderstafel. Wat heeft hij gedaan? **Al onze concurrenten in wiens kapitaal de staat aanwezig is, doen het beter dan wij.** Nu, het kan ook een bedrijf doden. Maar vandaag zijn we privé en buiten adem. We moeten terug naar de staat om de concurrentie het hoofd te bieden, onze kosten te verlagen en ons marktaandeel te vergroten. De onderneming bevindt zich nog steeds in een moeilijke financiële situatie. (...)

Hoewel banken en verhuurders gerustgesteld kunnen worden over het vermogen van Kenya Airways om haar luchtverkeer te bedienen, heeft het **bedrijf niet de middelen om zichzelf te herstructureren.** Investeringen in simulatoren, in onderhoud, in digitaal, waardoor we onze kosten kunnen verlagen, worden dus uitgesteld. (...)

Hoe kan ik het verkeer op Afrikaanse lijnen verhogen? Hoe kunnen we concurreren met Ethiopië, dat sterk wordt gesteund door de staat?

Alleen degenen die groot en gesubsidieerd zijn, zullen overleven. En de kleine lijnen zullen sterven. (...) Het grootste probleem **in Afrika** is dat **de kosten 30 tot 40% hoger liggen dan in Europa.** **Brandstofolie wordt te zwaar belast, dus de prijs van de tickets wordt automatisch te zwaar belast.** Het BNP per hoofd van de bevolking is lager dan in Europa. Er zijn minder klanten die meer moeten betalen. De openstelling van de markt zal daar niets aan veranderen. Het probleem is de vraag.

Hoe zou de openstelling van de markt de ticketprijzen verlagen?

Omdat iemand sponsort. Maar **er is geen garantie dat de liberalisering invloed zal hebben op de tarieven**. De grotere zullen kunnen concurreren met de kleinere, die de markt zullen verlaten. **Kijk naar de trans-Atlantische lijnen: de prijs van tickets stijgt alleen maar omdat de kleinste tickets door zeer machtige mensen zijn weggehaald.**

***Mijn opmerking:** De problemen waar Kenya Airways mee te kampen heeft, doen zich bij veel luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld voor: onvoldoende omvang, hoge belastingen en concurrentie van een naburige luchtvaartmaatschappij die wordt gesteund door haar staat, Ethiopian Airlines.*

> Boeing: eerste vaste orders voor de 737 MAX sinds de immobilisatie van de 737 MAX

(bron La Tribune) 19 november - Na maanden van wantrouwen van de 737 MAX, **heeft Boeing op de Dubai Air Show zijn eerste vaste orders voor de 737 MAX binnengehaald.**

(...) Aangezien het vliegtuig in maart gestopt is na twee dodelijke accidenten, heeft alleen de IAG-groep haar vertrouwen getoond door in juni een intentieverklaring te ondertekenen om 200 exemplaren te kopen (...).

Na de vaste order voor 10 vliegtuigen die maandag werd getekend door de Turkse SunExpress, een dochteronderneming van Turkish Airlines en Lufthansa, **kondigde Boeing op dinsdag nog een vast contract aan voor 20 vliegtuigen** met een maatschappij die niet geïdentificeerd wilde worden. Naast deze twee orders heeft Air Astana een intentieverklaring ondertekend voor 30 B737 MAX. (...)

Airbus heeft van

zijn kant **opnieuw grote orders binnengehaald** van de Dubai Airshow. **Na 170 vaste bestellingen op maandag** (Emiraten voor 50 A350-900s en Air Arabia voor 120 A320 familievliegtuigen), **heeft de Europese vliegtuigbouwer zijn scorekaart verhoogd met vier nieuwe contracten:** Easyjet voor 12 extra A320 Neo, Air Sénégal voor 8 A220 (aankoopprotocol), de Saoedische low-cost Flynas (10 A321 XLR) en de leasemaatschappij GECAS voor 12 A330 Neo en 20 A321 XLR (waarvan 7 ombouwingen van een eerdere bestelling van 321 Neo).

***Mijn commentaar:** Eind oktober werd de A320 familie (A318, A319, A320 en A321), die in 1987 op de markt kwam, met 15.193 vliegtuigen*

het meest bestelde vliegtuigtype. Het ligt voor op de in 1967 gelanceerde Boeing 737, met 15.136 bestelde vliegtuigen.

In afwachting van wijzigingen aan het MCAS-systeem, die twee dodelijke ongelukken op de B737 Max veroorzaakten, is de orderopname voor dit model bevroren.

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 25 november, toen de helft van de ondertekeningstermijn verstreken was, had de raadpleging 992.000 handtekeningen opgeleverd, of 21,03% 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 25 november 10,575 euro. Het is +0,28% hoger. Na een daling van 4,37% als gevolg van de aankondiging van de (gemiddelde) kwartaalresultaten en het strategisch plan, is het aandeel weer gaan stijgen.

De gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,10 euro, een stijging na de bekendmaking van de resultaten over het derde kwartaal en de eerste negen maanden van het jaar.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 1 naar 63 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](#). 10227 mensen ontvangen deze persrecensie live