

Air France-KLM bevestigt zijn bestelling voor 60 A220's



## I Brief van de directeur van Air France-KLM

**François Robardet** Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°735, 23 december 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 hier](#) 

### *Het persoverzicht van maandag...*

#### > **Airbus: Air France-KLM bevestigt zijn bestelling voor 60 A220's**

(bron Agefi-Dow Jones) 18 december - **Airbus kondigde woensdag aan dat Air France-KLM zijn order voor 60 A220-300 vliegtuigen heeft bevestigd om de vloot van de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij te moderniseren.**

Deze vliegtuigen zullen door Air France worden geëxploiteerd. "Dit is de grootste Airbus A220-order van een Europese exploitant tot nu toe", aldus de Europese vliegtuigfabrikant in een verklaring.

De Airbus A220, het enige vliegtuig dat specifiek is ontworpen voor het marktsegment van 100 tot 150 zitplaatsen, had eind november 2019 een orderportefeuille van 530 vliegtuigen.

***Mijn commentaar: de bestelling van Air France heeft betrekking op 120 vliegtuigen, zestig boerderijen, dertig opties en dertig aankooprechten. Wat is het verschil tussen vaste order, optie en recht om te kopen?***

*Een vaste order betekent dat Air France heeft ingestemd met de aankoop van een A220-300 op een bepaalde datum en tegen een bepaalde prijs. In geval van annulering is een aanzienlijke boete verschuldigd.*

*Een optie betekent dat Airbus een A220-300 heeft geboekt voor Air France, tegen een bepaalde prijs. Air France zal beslissen of het deze reservering op een later tijdstip wil omzetten in een bestelling. De inzet is minder belangrijk dan bij een bestelling.*

*Een aankooprecht is nog minder een verplichting dan een optie. Dit betekent eenvoudigweg dat Air France heeft ingestemd met de aankoop van een A220-300 tegen een bepaalde prijs, maar zonder dat er een leveringsdatum is vastgesteld. (bron [luchtvaart.stackovernet](http://luchtvaart.stackovernet))*

### **> Belastingen in overvloed: wat als er een einde komt aan de democratisering van het luchtverkeer?**

(bron La Tribune) 23 december - (...) Het **jaar 2020 markeert het begin van een nieuw tijdperk voor de Europese luchtvaartmaatschappijen**. Een tijdperk waarin het gewicht van de maatregelen ter bestrijding van de opwarming van de aarde zwaar zal wegen op hun kostenstructuur, met het risico dat de prijs van vliegtickets op de lange termijn zal stijgen, waardoor de minder bedeelden van deze vervoerswijze verstoken blijven, zoals enkele tientallen jaren geleden het geval was.

Na de toename van het milieubewustzijn van de klimaatnoodtoestand in 2019 en de media-aandacht voor argumenten tegen de luchtvaart, **zullen veel maatregelen, voornamelijk van fiscale aard, in 2020 van toepassing zijn op het luchtvervoer**. Deze sector, die verantwoordelijk is voor 2,5% van de wereldwijde CO2-uitstoot, vermindert het brandstofverbruik per passagier met gemiddeld 1 tot 1,5% per jaar, maar kan de uitstootcurve niet stoppen door de duizelingwekkende groei van het verkeer, dat elke 15 jaar verdubbelt. **Want in tegenstelling tot andere sectoren bestaat er vandaag de dag geen enkele technologie die ons in staat stelt om op korte termijn een koolstofvrije luchtvaart te overwegen**. Elektrische batterijen zijn niet krachtig genoeg voor de commerciële luchtvaart en biobrandstoffen voor de luchtvaart bestaan bijna niet. (...)

**Verschillende landen zullen in 2020 een nieuwe ecologische belasting invoeren, of zijn van plan dat te doen. Dit zal het geval zijn voor Frankrijk** met de inwerkingtreding op 1 januari van de beroemde "eco-belasting" van 1,5 tot 18 euro, afhankelijk van de klasse van de dienst en de afstand van de vlucht, die zal wegen op de resultaten van Air France voor een bedrag van 60 miljoen euro per jaar. **Maar ook uit Duitsland** na de presentatie door Angela Merkel in

oktober van een klimaatwet, die van plan is de belastingen op korte en middellange afstand met 74% te verhogen en op lange afstand met 41%. **Dit zal ook het geval zijn in Zwitserland**, na de aankondiging in september van een ontwerpherziening van de CO2-wet die een luchtvaartbelasting van 30 tot 120 Zwitserse frank (27-110 euro) zou opleggen met als doel het luchtverkeer met 10% te verminderen. **Sommige landen overwegen om dit voorbeeld te volgen. Andere om een luchtvaartbelasting op Europees niveau toe te voegen.** Dit najaar hebben negen Europese landen, waaronder Frankrijk, zich bereid verklaard een Europese luchtvaartbelasting in te voeren. (...)

**In het kader van haar "Green Deal" werkt de nieuwe Europese Commissie met name aan de aanscherping van het emissiehandelssysteem.** Terwijl een deel van deze vervuilingsrechten gratis worden toegekend (het andere deel wordt betaald tegen de prijs van de koolstofmarkt), "is het de bedoeling om deze hoeveelheid gratis rechten te verminderen of zelfs op de lange termijn te laten verdwijnen", legt dezelfde Europese bron uit.

**Brussel werkt eraan om ervoor te zorgen dat het emissiehandelssysteem de basis vormt voor Corsia**, het wereldwijde systeem voor de compensatie van CO2 in de luchtvaart. Niets is echter officieel en bedrijven zijn bang om twee keer voor dezelfde programma's te moeten betalen. Het Corsia-systeem, dat in 2016 door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) is goedgekeurd, zal in 2021 van start gaan. Het is bedoeld om alle emissies die het niveau van 2020 zullen overschrijden, te compenseren door de financiering van CO2-reductieprogramma's (bijv. herbebossing) door de luchtvaartmaatschappijen. Air France-KLM verwacht een extra kostenpost van 150 miljoen euro in 2025. **Volgens de International Transport Association (IATA) zullen de luchtvaartmaatschappijen tegen 2035 in totaal 40 miljard dollar uitgeven, wanneer zij hopen de trend om te buigen en de CO2-uitstoot tegen 2050 met 50% te verminderen ten opzichte van 2005.** Gezien de groei van het verkeer in deze periode **komt deze kolossale doelstelling, die de bedrijven zo'n tien jaar geleden hebben vastgesteld, eigenlijk overeen met een verbetering van 90% van de energieprestaties.** (...)

Aan de andere kant **zal de overschakeling op alternatieve brandstoffen ook aanzienlijke kosten met zich meebrengen.** Te beginnen met de biobrandstoffen, die nu in de steek worden gelaten door de oliemaatschappijen en de luchtvaartmaatschappijen, die de rekening doorschuiven. De eerste zeggen dat er geen vraag is, de tweede zeggen dat er geen aanbod is. Omdat ze niet gedwongen

worden om biobrandstof te kopen, zijn de meeste bedrijven tot nu toe niet bereid geweest om het risico te nemen om een veel duurder energiebron te gebruiken en om een concurrentienadeel te laten zien ten opzichte van concurrenten die met kerosine zouden blijven werken. (...)

Uiteindelijk **zullen al deze maatregelen samen aanzienlijke bedragen opleveren**. Bovenal zullen ze de toch al hoge belastingdruk nog verder verhogen. (...) De besparings- en productiviteitsplannen van de ondernemingen zullen niet al deze extra kosten kunnen opvangen. Als gevolg daarvan zal de prijs van vliegtickets waarschijnlijk omhoogschieten. **Een gevaar voor de luchtvaartmaatschappijen, met name de goedkope luchtvaartmaatschappijen, dat een groot aantal passagiers vandaag de dag niet zou vliegen als de ticketprijzen niet zo laag zouden zijn.**

"**Luchtvervoer moet niet gereserveerd worden voor de rijken.** Dit zou de ontkenning zijn van alles wat we decennia lang hebben gedaan om het luchtverkeer te democratiseren," vertelde Alexandre de Juniac, directeur-generaal van IATA, La Tribune, en herinnerde aan "de 62% daling van de luchtvaarttarieven die in de afgelopen 30 jaar is waargenomen. (...)

***Mijn opmerking:** De luchtvaartsector heeft weliswaar vele stappen ondernomen om de gevolgen voor de opwarming van de aarde te beperken, maar in de loop van de maanden is deze sector een zondebok geworden. Zij is echter slechts verantwoordelijk voor 2 tot 3% van de uitstoot van broeikasgassen. Drie keer minder dan het internetgebruik of de consumptie van vlees en vis.*

*Bovendien ben ik het niet eens met de conclusie van het artikel. Hoezeer het ook aanvaardbaar is om te spreken over de democratisering van het luchtvervoer in Europa of Noord-Amerika, het is onmogelijk op wereldschaal.*

*Volgens de officiële luchtvervoersstatistieken (voor het jaar 2016) zou de wereldvloot met vier moeten worden vermenigvuldigd om elke inwoner evenveel als de Europeanen door de lucht te laten reizen ... Ervan uitgaande dat alle inwoners de financiële middelen hebben om dit te doen, wat verre van het geval is.*

**> Ryanair-basis op de luchthaven van Beauvais: de staat zal binnenkort een beslissing nemen**

(bron Le Parisien) 16 december - (...) De eerste weken van 2020 zullen beslissend zijn voor de toekomst van de luchthaven van Beauvais.

**Tussen de onderhandelingen over het contract met Ryanair (75 % van het verkeer) en het al dan niet ondertekenen van de door de onderneming gevraagde ontheffingsbeschikking staat veel op het spel.**

Op dit laatste punt heeft François Rubichon, voorzitter van de Raad van Toezicht, erop aangedrongen dat "de avondklok tussen middernacht en 5 uur 's morgens wordt gehandhaafd", waarbij hij ervoor zorgt dat "het respect voor de leefomstandigheden van de omwonenden" zijn "obsessie" is.

Als we het over een basis hebben (Ryanair wil vliegtuigen ter plaatse kunnen opslaan, notitie van de redacteur), hebben we het over drie vliegtuigen niet meer", legt hij uit. **Afwijkingen zullen in uitzonderlijke gevallen plaatsvinden. Sageb (het bedrijf dat het platform exploiteert) is de eerste die het niet wil. Elk laat vliegtuig, dat 's nachts aankomt, kost ons enorm veel geld. »**

Het raadplegingsproces zal worden afgesloten met het verslag van het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (DGAC), dat in de komende dagen aan Élisabeth Borne zal worden voorgelegd. "Als de minister van Transport het bevel niet ondertekent, zal er geen Ryanair-basis in Beauvais zijn", bevestigt François Rubichon (...).

**Deze mijlpaal was voor Philippe Hourdain, voorzitter van de Kamer van Koophandel van Hauts-de-France, meerderheidsaandeelhouder van Sageb, ook de aanleiding om het ontslag aan te kondigen van zijn voorganger, Philippe Enjolras, voorzitter van de CCI van Oise en kandidaat-burgemeester van Beauvais, die zich in zijn ogen met name schuldig heeft gemaakt aan het feit dat hij heeft verklaard dat het "beter was om de trein te nemen dan het vliegtuig".**

***Mijn commentaar:** Nog een illustratie van de dubbelzinnige banden tussen Ryanair en de Franse regio's: in Beauvais, wanneer Ryanair 's avonds laat aankomt, wordt de maatschappij die de luchthaven exploiteert financieel benadeeld!*

**> Wizz Air gaat ook een low-cost maatschappij in Abu Dhabi lanceren.**

(bron Air Journal) 16 december - (...) Na de aankondiging in oktober door Etihad Airways en Air Arabia voor het tweede kwartaal van 2020,

kon de luchthaven van Abu Dhabi al volgend jaar een tweede specialist in goedkope vluchten verwelkomen. **Wizz Air** is gevestigd in Boedapest, Hongarije, en **heeft met de Abu Dhabi Developmental Holding Company (ADDH) een nieuw bedrijf opgericht, (...) genaamd Wizz Air Abu Dhabi**. Het zou in de tweede helft van 2020 van start moeten gaan, met een vloot die volledig bestaat uit Airbus A321neo (Wizz Air heeft 7 van de 185 bestelde A321XLR's ontvangen, plus 20 A321XLR's) en een netwerk dat in eerste instantie gericht is op Europese luchthavens die al door de Hongaarse low-costmaatschappij worden bediend. Op langere termijn zou de nieuwe maatschappij zich richten op het Midden-Oosten, Afrika en het Indiase subcontinent - allemaal als de reglementaire goedkeuringen worden verkregen.

**Wizz Air zal dus rechtstreeks concurreren met Air Arabia Abu Dhabi, het project van de nationale luchtvaartmaatschappij van de Emiraten, en indirect concurreren in de Golf met Flydubai (gevestigd in Dubai en geallieerd met Emirates Airlines), Air Arabia (Sharjah), het SpiceJet-project (in Ras al Kaimah), of zelfs SalamAir (Oman) of Jazeera Airways (Koeweit).**

Wizz Air CEO Jozsef Varadi zei in Gulf News: (...) **Dit is (...) "een nieuwe richting voor Wizz Air**, gebouwd op ons succesvolle ultra-lagekostenmodel en die steeds meer reizigers betaalbare reizen zal brengen" (...).

***Mijn opmerking:** dat een goedkoop Europees bedrijf zou moeten besluiten om uit te breiden in het Midden-Oosten is een uitdaging. Dit zou kunnen betekenen dat de groeivoorzichten van de intra-Europese markt beperkt worden.*

## > **Coentreprise** entre **British Airways** en **China Southern**

(bron Zakenreizen) 18 december - (...) **British Airways en China Southern hebben een gezamenlijke commerciële overeenkomst ondertekend** die hun samenwerking zal verdiepen.

Sinds 2017 hebben luchtvaartmaatschappijen op tien routes code-sharing toegepast: deze overeenkomst werd in januari 2019 uitgebreid tot andere routes en tot wederzijdse voordelen voor frequente vliegers. (...)

British Airways heeft zijn dienst Heathrow-Peking overgebracht naar de nieuwe internationale luchthaven Daxing, waar China Southern 40 procent van de slots heeft verkregen met zijn buurman, de staatsdrager

China Eastern. (...)

### **Partnerschappen zijn steeds belangrijker geworden voor China Zuidelijk sinds het de Skyteam-alliantie vorig jaar verliet. (...)**

De luchtvaartmaatschappij gebruikt de capaciteit van de luchthaven van Daxing om zich te concentreren op haar activiteiten in Europa en de Verenigde Staten, terwijl haar hub in Guangzhou in het zuiden van China zich zal concentreren op Azië-Pacific.

Het heeft een vloot van meer dan 850 vliegtuigen, de derde grootste ter wereld achter de Amerikaanse en United, en streeft ernaar om in 2021 1000 vliegtuigen te hebben. (...)

***Mijn commentaar:** Toen China Oost en China Zuid elk 40% van de slots op de nieuwe luchthaven Beijing-Daxing kregen, waren zij beiden lid van de Skyteam-alliantie, naast Delta Airlines en Air France-KLM.*

*Geconfronteerd met deze quasi-monopolistische situatie werd besloten dat China Southern de Skyteam-alliantie moet verlaten.*

*Aangezien de derde Chinese luchtvaartmaatschappij, Air China, lid is van de Star Alliance, lijkt het logisch dat China Southern overeenkomsten sluit met British Airways, een lid van de Oneworld-alliantie.*

### **> Safran en General Electric wenden zich tot Airbus om de tegenslagen van Boeing te compenseren.**

(bron: Capital) 21 december - (...) **General Electric (GE) en Safran proberen oplossingen te vinden nu de Boeing 737 MAX-crisis aansleept en zwaar weegt op de resultaten van beide bedrijven.** De fabrikanten hebben een overeenkomst bereikt om het productietempo van motoren die de Airbus A320neo aandrijven te verhogen om de tegenslagen van zijn grote rivaal te compenseren, die sinds maart 2019, bovengenoemde Vrijdag de Wall Street Journal aan de grond wordt gehouden. **De Leap-motor, ontwikkeld door Safran en GE binnen hun joint venture CFM International, voorziet momenteel meer dan de helft van de Airbus A320neo en alle Boeing 737 MAX-vliegtuigen van energie.** (...)

**Geen van de drie bedrijven wilde echter commentaar geven op deze informatie.** "We praten altijd met onze leveranciers" en deze gesprekken zijn "vertrouwelijk", zei een Airbus-woordvoerder.



Een woordvoerder van GE benadrukte op zijn beurt dat de groep samenwerkt met zijn klanten en leveranciers "om de gevolgen van de tijdelijke stillegging van de 737 MAX te verzachten en tegelijkertijd het vermogen van het bedrijf te beschermen om de productie zo nodig in de toekomst te versnellen". Op dinsdag 17 december kondigde de CEO van de Franse lucht- en ruimtevaartgroep Safran, Philippe Petitcolin, aan dat de productie van de motor die de Boeing 737 MAX aandrijft, zal worden verlaagd. (...)

### > **Airbus profiteert nauwelijks van de tegenslagen van Boeing**

(bron Les Echos) 16 december - (...) In tegenstelling tot wat men zou denken, zijn de **tegenslagen van Boeing niet zo gunstig voor Airbus**. Toegegeven, voor het eerst sinds 2011 is de Europese vliegtuigbouwer zijn Amerikaanse concurrent in 2019 ver vooruit, zowel wat betreft het aantal leveringen als het aantal bestellingen. Dit is te danken aan de stopzetting van de leveringen van 737 MAX. Zijn bestseller, de A320, werd zelfs het best verkochte vliegtuig, met een totaal van 15.193 orders eind oktober, alle modellen samen, vergeleken met 15.136 voor de Boeing 737. (...)

**De stopzetting van 737 leveringen heeft niet geleid tot een toename van de A320-leveringen.** Integendeel! Bij de presentatie van de kwartaalresultaten in oktober heeft Airbus CEO Guillaume Faury de officiële jaardoelstelling zelfs verlaagd van 890 naar 860 vliegtuigen. Een herziening die door productieovertragingen is opgelegd aan de laatste versie van de A321, het langste toestel met één gangpad in de reeks, een slachtoffer van het succes ervan. Van dit totaal wordt verwacht dat de leveringen van A320-familietoestellen met één gangpad niet meer dan 700 stuks zullen bedragen, in plaats van de oorspronkelijk geplande 721. (...)

Bovendien zou **Airbus, zelfs als sommige klanten hun MAX-orders graag zouden ruilen voor A320's, niet over de industriële capaciteit beschikken om aan de vraag te voldoen.** Net als zijn Amerikaanse rivaal is de orderportefeuille voor zijn eengangsschepen al vol tot 2024. Bovendien heeft de Europese vliegtuigbouwer (...) het al moeilijk om zijn klanten op tijd te leveren. Sommigen, zoals het hoofd van IAG, gaven hem de schuld van zijn traagheid. Tot het punt van bestellen bij Boeing!

De problemen met de A320's beperken zich niet tot vertragingen bij de levering. De betrouwbaarheid van het door Pratt & Whitney



aangedreven vliegtuig heeft de productie in 2018 ernstig verstoord en de A320 neo zou ook een C of G-probleem hebben. Dit bracht Lufthansa ertoe om de laatste rij zitplaatsen op haar 20 A320's te neutraliseren. Airbus belooft nieuwe software voor de stabiliteitscontrole van vliegtuigen voor de komende zomer.

### > **Airbus maakt gebruik van de tegenslagen van de Boeing 737 MAX, in tegenstelling tot wat er wordt beweerd.**

(bron La Tribune) 23 december - (...) Op korte termijn **kan Airbus de B737 MAX-klanten niet voorstellen deze te vervangen door A320 Neo.** (...)

Het orderboek van de A320 is zo vol dat **een luchtvaartmaatschappij die vandaag een order plaatst, tot 2024 moet wachten om de eerste A320's te ontvangen.**

Door dit korte termijn element te verwijderen, profiteren de tegenslagen van de 737 MAX **echter** wel degelijk van Airbus. Zij geven haar een overheersende strategische positie in het gehele marktsegment, gaande van vliegtuigen voor de middellange afstand met 150 zitplaatsen tot vliegtuigen voor de lange afstand met 240-250 zitplaatsen, die meer dan 70% van de verkoop van vliegtuigen vertegenwoordigen. **Als we verder kijken, kan Airbus zelfs een gunstige positie innemen op de hele markt, dit keer voor vliegtuigen met meer dan 100 tot 300 zitplaatsen!**

**Ten eerste heeft de B737 MAX-crisis het "NMA"-project** (nieuw middenformaat vliegtuig) van Boeing, een vliegtuig met een capaciteit van 220 tot 260 zitplaatsen, afhankelijk van de versie (er waren er twee gepland), dat afstanden van meer dan 5.000 zeemijlen (9.200 kilometer) kan afleggen, **volledig ondermijnd**, om niet te zeggen gedood. (...)

Met de 737 MAX aan de grond, richtte Boeing zich duidelijk op zijn vlaggenschip en werd de NMA niet gelanceerd. En voor Boeing lanceerde Airbus de A321 XLR, een lange-afstandsversie van de A321, officieel op de Paris Air Show. (...)

**Airbus profiteert nu ten volle van deze situatie. Sinds de lancering in juni vorig jaar heeft de A321 XLR steeds meer opdrachten gekregen.** Zij zijn goed voor een groot deel van de 1.000 orders die Airbus sinds januari heeft geboekt. **Er werden meer dan 400 exemplaren besteld**, met name door American Airlines en United Airlines (elk 50 exemplaren), twee Amerikaanse maatschappijen die de

NMA van Boeing nauwlettend in de gaten hielden. Zouden ze de Airbus hebben besteld als de NMA was gelanceerd? We zullen het nooit weten. (...)

**De strategische situatie van Airbus is des te comfortabeler omdat de Europese vliegtuigfabrikant het zich kan veroorloven te wachten tot Boeing de markt van de 737 en de A320 met één gangpad betreedt.** Wat voor scenario zijn rivaal ook aan het opzetten is. **Als Boeing zijn 737 MAX behoudt, wordt een terugkeer naar "normaal",** als er een terugkeer naar normaal is, **niet verwacht voor twee jaar vanaf de terugkeer in dienst van het vliegtuig voor de onbekende tijd.** United Airlines heeft zojuist de mogelijke ingebruikname van het vliegtuig uitgesteld tot juni. (...)

**Maar het is in een ander scenario, dat van de beëindiging van het 737 MAX-programma** (waar een aantal bazen in de luchtvaartsector over nadenken), **dat Airbus zich in een nog sterkere positie bevindt.** (...)

Want bij gebrek aan nieuwe motortechnologieën **zou de lancering van een nieuw Amerikaans programma** binnen twee of drie jaar **leiden tot een vliegtuig waarvan de prestaties** weliswaar beter zijn dan die van de A320 Neo, maar **niet voldoende om een aanzienlijke kloof met het Europese vliegtuig te creëren.** (...)

Door een dergelijk vliegtuig te lanceren, dat niet voor 2027-2030 op de markt zou komen, **zou Boeing dus het risico lopen dat Airbus, volgens zijn huidige bedrijfsplan, enkele jaren zou wachten om een nieuw vliegtuig te lanceren, wat op zijn beurt een echte technologische sprong voorwaarts zou betekenen ten opzichte van het huidige vliegtuig.** De Europese vliegtuigfabrikant verwacht het A320Neo opvolgingsprogramma halverwege het volgende decennium te lanceren, met de ingebruikname begin jaren 2030.

Het is moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk deze keer, voor Boeing om een nieuw vliegtuig van 15 miljard dollar te lanceren een paar jaar nadat ze hetzelfde bedrag hebben uitgegeven om de opvolger van de B737 MAX te lanceren, wetende dat deze twee cheques zouden worden toegevoegd aan de rekening voor de 737 MAX, ten minste zo hoog als de kosten van een vliegtuigprogramma. Toegegeven, het gewicht van Boeing op het gebied van defensie en diensten is zeer belangrijk, maar het is niet zeker dat het voldoende is om al deze uitgaven te financieren. (...)

De vergelijking wordt een puzzel voor Boeing. (...)

**Mijn commentaar:** Met de B737 Max crisis lijkt Airbus een voorsprong te hebben gekregen op Boeing. Opdat de Europese fabrikant hiervan kan profiteren, zal hij de financiële middelen moeten vinden om zijn productiecapaciteit te verhogen.

Maar een andere bedreiging voor de Amerikaanse vliegtuigbouwer ontstaat met de opkomst van een nieuwe concurrent, de Chinese Comac. Hij voltooit de ontwikkeling van zijn C919, ontworpen om de B737 Max en A320 Neo te evenaren.

De C919 vloog voor het eerst in mei 2017. De certificering door de Chinese autoriteiten is uitgesteld tot 2021. Pas als deze stap is gezet, kan zij hopen haar certificering te verkrijgen van de Europese en Amerikaanse autoriteiten.

### > **Last minute: verzwakt door de tegenslagen van de 737 MAX neemt de CEO van Boeing ontslag...**

23 december - Verzwakt door de tegenslagen van de 737 MAX heeft Boeing zich afgescheiden van haar CEO Dennis Muilenburg, die vanaf 13 januari wordt vervangen door David Calhoun, de huidige groepsvoorzitter.

In een persbericht van maandag legt de vliegtuigfabrikant uit dat "een wijziging van het management noodzakelijk was om het vertrouwen in de groep te herstellen, die vooruitgang moet boeken om de betrekkingen met de regelgevende instanties, haar klanten en al haar aandeelhouders te herstellen". (...)

De aankondiging van het vertrek van Dennis Muilenburg, dat al enkele maanden werd verwacht, werd verwelkomd op de beurs, waar de aandelen van Boeing kort na de opening van Wall Street met 4% stegen. Sinds maart heeft het meer dan 20% verloren. (...)

De benoeming van David Calhoun, die eerder hoofd was van private equity operaties voor de Blackstone Group, zal nuttige stabiliteit bieden op korte termijn, maar niet de lange termijn expertise die de firma nodig heeft, zei analist Richard Aboulafia.

"Calhoun wordt gerespecteerd in de industrie, maar brengt hij op de lange termijn wel de juiste gereedschapskist mee? Private equity maakt bedrijven slanker. Dit is op dit moment niet het probleem van Boeing,"

voegde de luchtvaartspecialist eraan toe. (...)

## ***Einde van het persoverzicht***

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

De raadplegingsprocedure over de privatisering van de ADP-groep is sinds 13 juni geopend en loopt tot maart 2020. Het vereist de handtekeningen van 4,7 miljoen kiezers om te leiden tot een referendum over een gezamenlijk initiatief (RIP).

Op internet kan de raadpleging worden ondertekend op de site referendum.interieur.gouv en

Op 23 december, halverwege de ondertekeningstermijn, had de raadpleging 1.047.000 handtekeningen verzameld, oftewel 22,19% van de vereiste handtekeningen.

***Mijn commentaar:*** Voor de goede orde, het overlegmechanisme over de privatisering van de ADP-groep betreft het volgende wetsvoorstel:

*De planning, exploitatie en ontwikkeling van de vliegvelden Parijs-Charles-de-Gaulle, Parijs-Orly en Parijs-Le Bourget zijn een nationale openbare dienst in de zin van de negende alinea van de preambule van de grondwet van 27 oktober 1946.*

*Laat me u herinneren aan de volgende stappen in het proces:*

*1- Aan het einde van de periode van negen maanden voor het verkrijgen van steun gaat de Constitutionele Raad na of het wetsvoorstel de steun heeft van ten minste een tiende van de kiezers die op de kiezerslijsten zijn ingeschreven.*

***2. Indien het wetsvoorstel niet ten minste eenmaal door elk van de twee assemblees (Nationale Vergadering en Senaat) is onderzocht binnen zes maanden na de bekendmaking in het Staatsblad van het besluit van de Constitutionele Raad waarin wordt verklaard dat de drempel van 10% van de kiezers is bereikt, legt de president van de Republiek het wetsvoorstel voor aan een referendum.***

## *Einde van het persoverzicht*

### > **Mijn commentaar op de koersevolutie van het aandeel Air France-KLM**

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 9.986 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 23 december. Het is gedaald -5,79%.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,19 euro.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$2 tot \$67 per vat.

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

**U kunt mij, als tegenprestatie, elke vraag stellen met betrekking tot de Air France-KLM groep of het werknemersaandeelhouderschap...**

Ik zie je binnenkort.

Om de laatste persrecensies van maandag te vinden, is het [hier](#).

**Als je deze persrecensie leuk vindt, geef het dan door.**

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

## **| François Robardet**

**Air France-KLM directeur die werknemersaandeelhouders PS en PNC vertegenwoordigt**

**kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10244 mensen ontvangen deze persrecensie live.