

Air France-KLM heeft zijn groei in 2019 licht versneld



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

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

Nr. 738, 13 januari 2020

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](#) 

### *Persoverzicht van maandag*

#### > Air France-KLM heeft zijn groei in 2019 licht versneld

(bron Les Echos) 10 januari - Na jaren van onevenwichtigheid tussen Air France en KLM-groei is de groep Air France-KLM er in 2019 bijna in geslaagd de stuwkracht van haar twee hoofdmotoren in evenwicht te brengen. De Franse luchtvaartmaatschappij won vorig jaar inderdaad iets meer dan 1 miljoen klanten, met een totaal van 52,5 miljoen vervoerde passagiers in 2019, tegenover 922.000 extra passagiers voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappij, die meer dan 35 miljoen vervoerde.

Wanneer men de 16,58 miljoen passagiers van Transavia Holland en Transavia France bij elkaar optelt, **stijgt het verkeer van de Frans-Nederlandse groep dus van 101,4 miljoen passagiers in 2018 naar 104,2 miljoen in 2019, dat wil zeggen een groei van 2,7% op één jaar tijd**, hoger dan dat van 2018 (+2%) dat gekenmerkt werd door de staking. **Een gemiddelde prestatie die Air France-KLM zou moeten plaatsen tussen IAG**, met een stijging van 4,7% in één jaar tot 118,25 miljoen passagiers, **en de Lufthansa-groep**, waarvan de jaarlijkse verkeerscijfers nog niet zijn gepubliceerd.

**Hierdoor kan Air France-KLM haar vierde plaats in Europa behouden**, ver achter Ryanair en haar 152,4 miljoen passagiers, de Lufthansa-groep (ongeveer 145 miljoen) en IAG (118,25 miljoen), maar vóór easyJet (96 miljoen). Meer in detail **blijft de Frans-Nederlandse**

**groep met 28,3 miljoen passagiers echter nek aan nek, of zelfs iets voor op zijn twee belangrijkste Europese concurrenten voor het langeafstandsverkeer.** Air France-KLM staat ook aan het hoofd van het peloton boven Afrika, Zuid-Amerika en het Caribisch gebied en Azië (nek en nek met Lufthansa en IAG). Aan de andere kant lijkt de groep in Noord-Amerika en binnen Europa achterop te raken. Wat betreft de goedkope tak **Transavia en de 16,5 miljoen passagiers** blijft het een dwerg in vergelijking met de twee Europese marktleiders, Ryanair en easyJet. Maar het **ligt ook ver achter bij de lowcostdivisie van Lufthansa** (ongeveer 35 miljoen passagiers), versterkt door de overname van Air Berlin, **en bij die van IAG** (ongeveer 58 miljoen), die op het punt staat om deel uit te maken van Air Europa. De groei van Transavia is vorig jaar zelfs vertraagd, van 7,1% in 2018 tot 4,8% in 2019, met een daling van het verkeer in december. De enige sector die echt zorgen baart, blijft echter de vrachtactiviteit, die in december met 4,9% en in de loop van het jaar met 2,2% is gedaald. Haar concurrenten zijn echter niet veel beter af op dit gebied.

**We moeten nu wachten op de financiële resultaten, die op 20 februari bekend worden gemaakt.** Volgens de prognoses van de analisten zal het bedrijfsresultaat naar verwachting sterk dalen ten opzichte van 2018 (1,3 miljard), ondanks de staking en de "gele jasjes"-crisis. (...)

***Mijn opmerking: de groei van het Europese luchtvervoer is in 2019 vertraagd.***

*Er zijn vele redenen voor:*

- . het staken van de B737 max vluchten, waardoor Noorse en Ryanair werden gestraft,*
- . faillissementen, waarvan Aigle Azur de belangrijkste is,*
- . de schande van het vliegen, zonder dat kan worden vastgesteld of dit werkelijk heeft geleid tot een vermindering van het aantal passagiers.*

*In deze context doet de Air France-KLM-groep het eerder beter dan zijn belangrijkste concurrenten.*

## **> KLM groeit bovengemiddeld op Schiphol**

(bron Zakenreis, vertaald met Deepl com) 9 januari - **Het aantal door KLM vervoerde passagiers is in 2019 met 2,7% gestegen tot 35,1 miljoen. Dit betekent dat de KLM ruim boven het gemiddelde van 1% ligt, wat de toename van het verkeer op Schiphol vorig jaar was.**

**De nationale luchtvaartmaatschappij lijkt minder dan andere luchtvaartmaatschappijen te worden gehinderd door de 500.000 vluchtlimiet die in 2018 op Schiphol is bereikt.** De vliegtuigbezetting van KLM steeg met 0,3 procent tot 89,4 procent.

Met de 9,2 miljoen passagiers van Transavia Nederland heeft de KLM-groep in 2019 een record van 44,3 miljoen passagiers. De passagiersaantallen van Transavia zijn in 2019 met 4,4% gestegen (...)

***Mijn commentaar:** De verzadiging van de luchthaven Schiphol beperkt de groei mogelijkheden voor luchtvaartmaatschappijen in Nederland.*

*Desalniettemin heeft KLM het aantal passagiers dat wordt vervoerd met slots die door failliete luchtvaartmaatschappijen zijn opgegeven, aanzienlijk verhoogd.*

*De Nederlandse onderneming profiteerde ook van de vervanging van haar B747-combinatie door B787-10.*

*De B747 combi zijn vliegtuigen die in twee delen zijn verdeeld. Het voorste gedeelte is ontworpen voor 268 passagiers. Het achterste gedeelte wordt gebruikt voor het transport van de lading.*

*De B787-10 heeft een capaciteit van 344 passagiers, hoger dan die van de B747-combinatie.*

**> IAG: het verkeer stijgt met 4,7% en de baas verlaat het bedrijf...**

(bron Air Journal) 10 januari - **De IAG-groep** bestaande uit British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling en Level **heeft vorig jaar 118,253 miljoen passagiers vervoerd, een stijging van 4,7%.** (...)

(...) Het aantal zitplaatsen van de Groep is vorig jaar met 4,0% gestegen, met een omzetstijging van 5,6% in het passagierskilometerverkeer; **de gemiddelde bezettingsgraad van de vliegtuigen van de Groep is daardoor met 1,3% gestegen tot 84,6%.** Het vrachtverkeer van IAG bedraagt -2,4% in tonnen per kilometer.

(...) De maand december 2019 werd met name gekenmerkt door British Airways, dat een definitief akkoord heeft bereikt over de loononderhandelingen met zijn pilotenvereniging BALPA, en Iberia, dat een voorlopige collectieve overeenkomst heeft gesloten met zijn grondafhandelingsdiensten, onderhouds- en administratiepersoneel. En **op 17 december heeft de Britse luchtvaartmaatschappij een joint venture overeenkomst getekend met China Southern Airlines.** IAG

maakte van de gelegenheid gebruik om erop te wijzen dat het, net als easyJet, geen maandelijkse verkeersstatistieken meer zal publiceren. Maar de **meest gevolgde aankondiging van donderdag was de pensionering van Willie Walsh, die zich terugtrekt uit (...)**. De heer Walsh kwam als jonge piloot op 17 jarige leeftijd bij Aer Lingus en werd in 2001 CEO voordat hij dezelfde functie bij British Airways in 2005 en vervolgens bij IAG in 2011 op zich nam, toen de Britse en Spaanse nationale luchtvaartmaatschappijen fuseerden. (...)

**Iberia CEO Luis Gallego neemt (...)** het **hoofd van de groep, wiens overstap naar Spanje bovendien voor de hand ligt** (naast Vueling en Level zal IAG daar Air Europa overnemen), vooral na de problemen die British Airways recentelijk heeft ondervonden (computerstoringen, sociale conflicten...).

### > **Lufthansa en Wizz Air: operaties opstijgen op Orly Air France tegenaanvallen!**

(bron TourMaG) 7 januari - De nieuwe concurrenten van Air France op de Parijse Orly rukken op met hun pionnen.

Te beginnen met **Lufthansa, een nieuwkomer op het Zuid-Parijse platform**. (...) Na het faillissement van Aigle Azur in september 2019 hebben de Duitsers 1.460 van hen teruggevonden, het equivalent van twee dagelijkse vluchten. Vanaf

16 maart 2020 zal

de Star Alliance carrier **een tweewekelijkse dienst naar zijn hub in München gaan uitvoeren (...)**.

Het doel van deze vluchten, wanneer de Duitse luchtvaartmaatschappij al 40 vluchten per week vliegt tussen München en Roissy, is om de verbindingen vanuit haar hub in München naar Japan, India, Mexico en Noord-Amerika te vergemakkelijken (...).

**Een vroege aankondiging van Air France, die onmiddellijk reageerde met de onthulling, op dinsdag 7 januari, van een nieuwe route tussen Orly en München (...)**.

"Klanten van Air France kunnen München ook bereiken vanuit Parijs-Charles de Gaulle dankzij 6 vluchten per dag", aldus een persbericht van de Franse luchtvaartmaatschappij, waarin wordt aangekondigd dat München de eerste Duitse stad zal zijn die met Orly wordt verbonden, met alle vluchten die normaal gesproken vanuit Parijs-Charles de Gaulle worden uitgevoerd. **Openingen naar Genève, Algiers en Madrid staan ook op de agenda**. De

op vier na grootste lowcostmaatschappij van Europa, de Hongaarse Wizz Air, is van plan om vanaf 29 maart 2020 (...) twee dagelijkse

vluchten te starten vanaf Orly, opnieuw als nieuwkomer.

**Mijn commentaar:** De slots van Aigle Azur zijn begin december herverdeeld over HOP, Transavia, Lufthansa, Wizzair, EasyJet, Air Caraïbes, Corsair, La Compagnie en TAP Portugal.

De groep Air France heeft 31% van deze slots teruggewonnen. Bediening door Transavia en Hop! zullen ze nieuwe routes openen vanuit Orly.

Tijdens de presentatie aan de investeerders op 6 november kondigde de groep Air France aan dat zij van plan is "een kwaliteitsnetwerk te ontwikkelen dat is aangepast aan de zakelijke klanten die van Orly naar Europa vertrekken".

### > De toekomst van Alitalia wordt in twijfel getrokken door de terugtrekking van het "Italiaanse SNCF"-dossier

(bron Les Echos) 8 januari - Een nieuw jaar maar een oud verhaal... dat van de redding van de openbare luchtvaartmaatschappij Alitalia, die sinds 2017 onder curatele staat. Operatie Survival wordt nog ingewikkelder in 2020. De **missie om voor 31 mei aanstaande een koper voor het Italiaanse bedrijf te vinden**, de achtste termijn op rij die de regering heeft toegekend met een nieuw overbruggingskrediet van 400 miljoen euro om het bedrijf tot dan toe in bedrijf te kunnen houden, **blijkt nu praktisch onmogelijk te zijn** na de schipbreuk van het consortium zoals die door het bestuur van Giuseppe Conte is bedacht.

"Voor ons is deze procedure gesloten, we zijn uit de operatie", zei het hoofd van de openbare Italiaanse spoorweggroep Ferrovie dello Stato (FS), Gianfranco Battisti, tijdens een hoorzitting voor het Vervoerscomité van de Italiaanse Kamer van Afgevaardigden. Naast de "Italiaanse SNCF", die 37,5% van het kapitaal van een nieuwe Alitalia in handen zou hebben, het Ministerie van Economische Zaken met 15%, de Amerikaanse Delta Airlines met 10% van de aandelen en Atlantia, de holdingmaatschappij van de familie Benetton met 37,5% (...).

De situatie van Alitalia is zorgwekkend. **Het bedrijf verloor 600 miljoen euro in 2019. Met ongeveer 100 vliegtuigen en 21 miljoen passagiers is het een kleine exploitant geworden in een steeds concurrerender markt met steeds grotere spelers (...).**

**Mijn commentaar:** Wat blijft er over van Alitalia aan het eind van 2020?

De Italiaanse luchtvaartmaatschappij is van plan om twee A330's, vier

*A320's, twee A321's en haar 777-300ER uit haar vloot te halen. Ze zal dan minder dan 100 apparaten hebben.*

## > **China Zuid: een afscheid van Skyteam, bijna zonder gevolgen voor de reizigers**

(bron Voyages d'Affaires) 6 januari - (...) Het vertrek van **China Southern uit de Skyteam-alliantie** zou als een non-event kunnen verschijnen. Want het Chinese bedrijf, dat volledige commerciële vrijheid wilde herwinnen, heeft in feite niet alle banden met zijn voormalige alliantiepartners verbroken.

Integendeel. Het **blijft code-sharing-overeenkomsten hanteren met 14 van de 19 leden van het Skyteam** (...). De meest opvallende afwezigheden zijn die van China Eastern, dat nu een rivaal is geworden, en Garuda Indonesia (...). De luchtvaartmaatschappij zal ook geen Afrikaanse partner meer hebben aangezien de samenwerkingsovereenkomst met Kenya Airways niet wordt verlengd (...) Het

vertrek van Skyteam heeft vorig jaar al invloed gehad op de strategie van de Chinese luchtvaartmaatschappij. **Het bedrijf heeft al een aantal bilaterale samenwerkingsovereenkomsten met vervoerders ondertekend.** Dit is bijvoorbeeld het geval met de Dubai carrier, de Emiraten. De meeste van de nieuwe samenwerkingsovereenkomsten zijn echter gesloten met luchtvaartmaatschappijen die deel uitmaken van de Oneworld-alliantie, een ontwikkeling die zeker is beïnvloed door de intrede van American Airlines in de hoofdstad van China Zuid. Het is niet verrassend dat de nieuwe zakenpartners van China Southern onder meer American Airlines, Finnair, Japan Airlines, Qantas en Qatar Airways

zijn. **Op 19 december heeft China Southern zijn Oneworld-tournee met British Airways, waarmee het een overeenkomst heeft gesloten, voorlopig afgerond. Dit laatste zal ook de respectieve erkenning van loyaliteitsprogramma's mogelijk maken.**

## > **TAP Air Portugal vervoert 17 miljoen passagiers in 2019, een nieuw record.**

(bron AFP) 7 januari - De Portugese luchtvaartmaatschappij **TAP kondigde dinsdag aan dat zij in 2019 17,05 miljoen passagiers zal vervoeren, een stijging van 8,2% ten opzichte van het voorgaande jaar** en een nieuw record.

De vervoerder, die voor het boekjaar 2019 waarschijnlijk nog verdere verliezen zal boeken, vervoerde 1,29 miljoen meer passagiers dan in 2018 dankzij "een zeer positieve ontwikkeling in de laatste maanden

van het jaar", benadrukte hij in een persbericht (...).

**Tijdens de eerste negen maanden van het jaar heeft de groep haar verliezen verhoogd tot 111 miljoen euro**, ondanks een stijging van de omzet met 6,1% tot 1,05 miljard euro (...).

TAP, geprivatiseerd op 61 procent in 2015, zag de Portugese staat zijn aandeel toenemen tot 50 procent in 2016. Het privéconsortium Atlantic Gateway, onder leiding van de Amerikaanse zakenman David Neeleman, heeft een aandeel van 45% en de resterende 5% is in handen van de werknemers.

**Eind november moest de heer Neeleman de geruchten ontkennen dat hij zich uit TAP wilde terugtrekken vanwege meningsverschillen met de publieke aandeelhouder.**

***Mijn commentaar:** De recessie in Brazilië in 2015 en 2016 heeft de Portugese luchtvaartmaatschappij TAP Air Portugal, waarvan de activiteiten zeer geconcentreerd waren in dit land, verzwakt.*

*In 2019 begon TAP te diversifiëren door het openen van lijnen naar de Verenigde Staten. Het is nog te vroeg voor het bedrijf Lusitano om winst te maken.*

### > **Norwegian Air Shuttle ASA: vooruitgang in zijn herstelplan**

(bron ZoneBourse) 7 januari - De luchtvaartmaatschappij **Norwegian Air Shuttle heeft haar capaciteit in december met een kwart teruggebracht** door het schrappen van verlieslatende routes en maakt vorderingen met haar plan om weer winstgevend te worden.

Norwegian Air verklaarde dat de capaciteitsvermindering heeft bijgedragen tot een stijging van de gemiddelde inkomsten per passagier met 14%. De luchtvaartmaatschappij schudde de transatlantische reismarkt met lage tarieven, maar de snelle expansie en het gedwongen aan de grond houden van haar vloot van Boeing 737 MAX-vliegtuigen leidde tot toenemende schulden en verliezen.

**De onderneming heeft in 20 maanden drie keer geld ingezameld bij investeerders om te voorkomen dat zij zich zou aansluiten bij luchtvaartmaatschappijen die door overcapaciteit in de sector zijn ingestort (...)**

Noorwegen bezette in december gemiddeld 83,5% van de zitplaatsen, tegen 78,6% in de laatste maand van 2018, wat een gemiddelde voorspelling is van 82,4% (...).

**In het afgelopen jaar zijn de aandelen met 60% gedaald**, maar in de



afgelopen drie maanden met 19% gestegen omdat het herstelplan in een stroomversnelling is geraakt (...).

**Mijn commentaar:** *In 2019 slaagde Noorwegen erin zijn financiële verliezen te beperken. Toch is het nog lang niet rendabel. De goedkope Noorse luchtvaartmaatschappij heeft nog steeds moeite om haar vliegtuigen te vullen.*

*Met een bezettingsgraad van 83,5% voldoet het bij lange na niet aan de normen van de goedkope luchtvaartmaatschappijen (meer dan 90%), en zelfs niet aan de bezettingsgraad van Air France-KLM (86,4% in december).*

### **Ryanair verhoogt zijn winstvoorspelling, hoop voor de sector > Ryanair verhoogt zijn winstvoorspelling, hoop voor de sector**

(bron Reuters) 10 januari - **Ryanair** heeft zijn jaarlijkse winstprognose op vrijdag verhoogd na een beter dan verwacht vakantie seizoen, een aankondiging die ten goede komt aan de meeste grote Europese aandelen in de sector op de beurs.

Europa's leidende lagekostenmaatschappij **voorspelt nu een winst van €950 miljoen tot €1,05 miljard voor haar boekjaar tot eind maart**, vergeleken met de €800-900 miljoen die in november werd voorspeld (...).

**Voor Bernstein-analisten zouden de aankondigingen van Ryanair het eerste teken kunnen zijn van een opleving van de winst in de sector, die de afgelopen maanden onder meer is beïnvloed door het aan de grond houden van alle Boeing 737 MAX-vliegtuigen.**

"De Europese luchtvaartmaatschappijen, met name de specialisten op het gebied van de korte vaart, kunnen er beter gebruik van maken zolang het duurt", schrijft de Amerikaanse bank in een briefje. "Nu MAX nog steeds stilstaat en de capaciteitsgroei afneemt, **kan dit een gunstigere omgeving weerspiegelen tot het einde van de winter.**" (...)

**Mijn commentaar:** *De faillissementen van Europese luchtvaartmaatschappijen en de stopzetting van de B737 Max-vluchten hebben de overcapaciteit die begin 2019 in Europa werd vastgesteld, beperkt.*

*Dit kan hebben geleid tot een verhoging van de tarieven en zou een stimulans kunnen zijn voor de winst van de luchtvaartmaatschappijen (indien dit wordt bevestigd).*



## > Amerikaanse luchtvaartmaatschappij JetBlue zal de vervuilende uitstoot van al haar binnenlandse vluchten compenseren.

(bron FranceInfo met AFP) 7 januari - Het is een belangrijke stap in de richting van koolstofneutraliteit, de verklaarde doelstelling van **JetBlue**, die op maandag 6 januari **aankondigde de eerste grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappij te willen worden die de vervuilende uitstoot van al haar binnenlandse vluchten vanaf juli compenseert.** (...)

JetBlue vervoert jaarlijks meer dan 42 miljoen passagiers naar bijna 100 Amerikaanse steden en verzorgt gemiddeld meer dan 1.000 dagelijkse vluchten. (...)

**"We verminderen [koolstofuitstoot] waar we kunnen en compenseren waar we**

**niet kunnen"**, legt Robin Hayes, CEO van het bedrijf, uit. (...) Hij benadrukte ook dat **koolstofcompensatie geen "wonderoplossing" is, maar een "brug naar een minder vervuilde toekomst"**.

Om koolstofkredieten

te verkrijgen, zal JetBlue investeren in projecten om bossen te beschermen tegen vernietiging. Het zal ook zonne- en windmolenparken ontwikkelen in plaats van steenkool, diesel of stookolie te gebruiken om elektriciteit op te wekken. Een ander project is het afvangen van stortgas om het om te zetten in een duurzame energiebron. (...)

***Mijn commentaar:** Net als Air France heeft JetBlue ervoor gekozen om de uitstoot van alle binnenlandse vluchten te compenseren.*

*Deze beslissing is des te belangrijker omdat de goedkope luchtvaartmaatschappij het merendeel van haar vluchten in de Verenigde Staten uitvoert.*

## > **737 MAX: Boeing beveelt de opleiding tot piloot-simulator aan vooraleer terug te keren naar de dienst.**

(bron Le Journal de l'Aviation met AFP) 8 januari - Na een lange weerstand **heeft Boeing dinsdag eindelijk besloten om de opleiding tot piloot in een simulator aan te bevelen, wat als duurder wordt beschouwd en de terugkeer naar de dienst van het 737 MAX-vliegtuig, dat na twee ongelukken waarbij 346 mensen omkwamen, nog eens bijna 10 maanden aan de grond is gehouden, verder zal vertragen.**

De Amerikaanse vliegtuigfabrikant voldoet dus aan de eisen van de Europese en Canadese burgerluchtvaartautoriteiten, die het een conditio sine qua non hadden gemaakt om het vliegverbod op te heffen. Voorafgaand aan de ongevallen met Lion Air en Ethiopian Airlines werden piloten die met de Boeing 737 MAX vlogen alleen op computers getraind, en op iPads voor degenen die al bekend waren met de 737 NG, de voorganger van de MAX. (...)

**Een van de commerciële argumenten van Boeing voor de verkoop van MAX aan luchtvaartmaatschappijen was dat zij geld zouden besparen omdat er geen speciale training nodig zou zijn voor piloten die gewend zijn aan 737 NG,** volgens een promotiebrochure die in november door het AFP is geraadpleegd.

Onder druk van haar concurrent Airbus wilde Boeing zo snel mogelijk gaan.

Boeing had zelfs toegezegd Southwest Airlines een korting van 1 miljoen dollar per vliegtuig te geven voor het geval haar piloten een speciale simulatortraining moesten volgen, volgens een bron die dicht bij de onderhandelingen ligt. (...)

„Het agentschap zal de aanbeveling van Boeing" tijdens gezamenlijke verrichtingen met de V.S. en de buitenlandse luchtvaartlijnteam herzien omdat de opleiding deel van de 737 MAX certificatie uitmaakt, vertelde een FAA woordvoerder Dinsdag AFP. (...)

**Simulatortraining zal kostbaar en tijdrovend zijn, wat naar verwachting de vluchtschema's van 737 MAX-klienten zal verstoren,** aangezien er momenteel wereldwijd slechts 34 737 MAX-specifieke simulatoren zijn, waarvan er acht in handen zijn van Boeing. Daarentegen zijn er tot nu toe ongeveer 800 MAX-vliegtuigen geproduceerd, waarvan bijna de helft (387) al in gebruik was voordat het vliegtuig medio maart 2019 aan de grond ging.

Southwest Airlines, de eerste klant van de 737 MAX en de hele uitbreidingsstrategie van het bedrijf is gebaseerd op dit vliegtuig, heeft geen operationele simulator. (...)

United Airlines geeft aan dat zij nog geen schema heeft opgesteld voor de opleiding van haar piloten als simulatortraining een vereiste is. (...)

De vervoerder heeft slechts één machine in zijn bezit en heeft orders geplaatst voor drie andere machines, die hij eind maart zou moeten ontvangen.

***Mijn commentaar:*** Boeing probeerde al maanden lang de certificeringsinstanties ervan te overtuigen dat het niet nodig was om B737 Max piloten te trainen op simulatoren.

*Er stond veel op het spel: de investeringen die nodig zijn voor de productie van de simulatoren zijn aanzienlijk (enkele tientallen miljoenen*

euro's per vliegtuig).

*Bovenal zou het enkele maanden duren voordat alle B737 Max piloten getraind zouden zijn. Zelfs als deze trainingen in de eerste helft van 2020 zouden kunnen beginnen, is het waarschijnlijk dat niet alle vliegtuigen die momenteel aan de grond zijn gehouden voor het einde van het jaar weer in gebruik kunnen worden genomen.*

**> Airbus presteert beter dan Boeing met meer dan 1.000 verkochte en 863 geleverde vliegtuigen in 2019, een recordaantal.**

(bron Capital) 11 januari - **Airbus heeft op vrijdag 10 januari bekend gemaakt dat het in 2019 1.131 orders heeft geboekt, waarvan 768 netto-orders.** De vliegtuigfabrikant heeft vorig jaar ook 863 vliegtuigen geleverd, het hoogste totaal in zijn geschiedenis. (...)

Omgekeerd zag

haar concurrent **Boeing haar leveringen ineensorten als gevolg van de 737 MAX-crisis.** De Amerikaanse vliegtuigfabrikant, die Airbus sinds 2012 heeft ingehaald met leveringen, heeft zijn jaarcijfers nog niet vrijgegeven, maar had in de eerste elf maanden slechts 345 vliegtuigen geleverd, de helft meer dan in 2018 in dezelfde periode. (...)

**Airbus (...) had zijn leveringsdoelstellingen in de loop van het jaar echter naar beneden moeten bijstellen.** (...) Hoewel de groep aanvankelijk verwachtte dat er in 2019 "880 tot 890" zou worden geleverd, had zij in oktober aangegeven dat zij uiteindelijk "ongeveer 860 commerciële vliegtuigen" zou leveren, tegenover 800 in 2018. **De vliegtuigfabrikant heeft inderdaad te maken met productieproblemen die verband houden met de toename van de productiesnelheid van de A321 XLR**, een model dat een flexibelere configuratie van de cabines mogelijk maakt, maar dat complexer is dan een A320.

Airbus heeft vorig jaar 642 A320 familievliegtuigen geleverd. (...) Dit komt overeen met een productie van 53,5 vliegtuigen per maand op de acht productielijnen voor de A320-familie die Airbus ter beschikking staan: vier in Hamburg (Duitsland), twee in Toulouse (Frankrijk), één in Mobile (VS) en één in Tianjin (China). De vliegtuigfabrikant is van plan om dit productietempo tegen 2021 te verhogen tot 63 vliegtuigen met één gangpad per maand, om zo een orderportefeuille van meer dan 6.000 vliegtuigen in deze reeks eind december weg te werken. (...)

Airbus kondigde vrijdag ook aan dat het 768 netto-orders had geboekt (...). (...) Hiervan zijn 654 netto-orders voor A320 familievliegtuigen met

één gangpad. (...) De vliegtuigfabrikant (...) verwelkomt "een uitzonderlijke marktrespons op de nieuwe A321 XLR" (zijn nieuwe zeer langeafstandsvliegtuig met één gangpad) sinds de aankondiging van de lancering in juni. (...)

**Mijn opmerking:** Als Airbus voor het eerst sinds 2012 meer vliegtuigen levert dan Boeing, dan komt dat alleen door de stopzetting van de leveringen van de B737 Max, die bijna 80% van de productie van Boeing uitmaakt.

## > De wereldwijde luchtvaartgroei zal in 2019 vertragen

(bron TourMaG) 9 januari - ForwardKeys heeft zojuist haar eerste analyses geleverd over de gezondheid van de wereldwijde luchtvaart in 2019.

Op basis van capaciteit, vluchtzoekingen en boekingen per dag laat het instituut zien dat **in 2019 de groei van het internationale vliegverkeer, gemeten naar passagiersaantallen, met 4,5% is toegenomen.**

**Dit is een** voorsprong op de wereldwijde economische groei, maar veel langzamer dan in 2018, toen deze 6% bedroeg, en **langzamer dan in het afgelopen decennium (gemiddeld 6,8% per jaar).**

De vertraging kan met name worden verklaard door een aantal gebeurtenissen die de groei hebben afgeremd: handelsgeschillen tussen de VS en Canada, China, Mexico en de EU, rellen in Chili, Frankrijk, Hongkong en India, het aan de grond houden van de Boeing 737 Max, terrorisme in Sri Lanka, het ontstaan van de 'schande van het vliegen' en het faillissement van Jet Airways. (...)

**Azië-Pacific kende de sterkste groei**, met een toename van 7,7% voor internationale reizen in het buitenland, terwijl het aantal reizen tussen landen in de regio met 8,7% toenam.

Het wordt gevolgd door Afrika, waar het internationale reizen met 7,5% is toegenomen. (...)

Vervolgens komt de Amerikaanse regio, waar het internationale reizen naar het buitenland met 4,8% is toegenomen. Het aantal reizen tussen landen in de regio is met 3,2% gestegen. (...)

**De vooruitzichten voor de eerste drie maanden van 2020 zijn veel optimistischer**, met internationale vliegboekingen vanaf 1 januari 2020 met 8,3% voorsprong op het begin van 2019.

Afrika is de markt die zich onderscheidt. Op 1 januari lagen de internationale boekingen 12,5% voor op schema, waarbij 10% naar andere Afrikaanse landen ging en 13,5% voor op de rest van de wereld.

Boekingens uit andere continenten liggen ook 12,9% voor op schema. De tweede meest veelbelovende markt is Europa, met internationale boekingen voor het eerste kwartaal een stijging van 10,5%. De boekingen tussen Europese landen liggen 9,6% hoger en de boekingen naar andere continenten 11,8%.

Daarna komt de regio Azië-Pacific, waar de internationale boekingen 8,3% voorlopen op het schema. Tussen de landen van de regio liggen de boekingen 7,7% hoger en de langeafstandsboekingen 9,7%. (...)

***Mijn opmerking:*** *Op mondiaal niveau zien we dat de groei van het luchtvervoer over het algemeen twee keer zo hoog is als de economische groei.*

*Het is dan ook niet verwonderlijk dat de regio Azië-Stille Oceaan de regio is waar de luchtvaartmaatschappijen het meest groeien.*

## ***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 13 januari, toen twee derde van de uiterste datum voor ondertekening was verstreken, had de raadpleging 1.042.000 handtekeningen verzameld, oftewel 22,09% van de vereiste handtekeningen.

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

**Het aandeel Air France-KLM bedraagt 9.912 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 13 januari. Het is gedaald -6,01%.** Het is weer op het niveau van twee weken geleden, voor de spanningen tussen Washington en Teheran.

**Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,20 euro.**

**Het vat Brentolie (Noordzee) is sterk gedaald van 5 dollar naar 64 dollar.**

**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  
U 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](#). 10246 mensen ontvangen deze persrecensie live.