




Air France, KLM, Delta en Virgin Atlantic lanceren transatlantische joint venture



I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

N°742, 10 februari 2020

Si vous ne voyez pas correctement cette page, ou si vous souhaitez lire les versions anglaises ou néerlandaises 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, Delta en Virgin Atlantic lanceren hun transatlantische joint venture**

(bron Le Journal de l'Aviation) 3 februari - De nieuwe trans-Atlantische joint venture wordt nu gelanceerd. **Air France, KLM, Delta en Virgin Atlantic hebben hun partnerschap geconcretiseerd** en bieden nu een uitgebreid netwerk en frequent flyer programma's aan hun passagiers op vluchten tussen Europa, het Verenigd Koninkrijk en Noord-Amerika.

Het idee om de joint ventures Air France-KLM/Delta/Alitalia en Delta/Virgin Atlantic samen te voegen tot één enkele entiteit werd in juli 2017 geformaliseerd en ging met name gepaard met het plan van Air France-KLM om een aandeel van 31% in haar Britse partner te verwerven. Het grote voordeel van dit project voor Air France-KLM was de versterking aan de overkant van het Kanaal. Sindsdien is de fysionomie van het project enigszins veranderd: Alitalia maakt er geen deel meer van uit en het belang in Virgin Atlantic is afgelopen december verlaten.

Maar de grote lijnen blijven bestaan. **Klanten kunnen een vlucht boeken bij een van de vier luchtvaartmaatschappijen en deze combineren** om de reis te regelen die het beste bij hen past. (...)

Ook het vrachtvervoer zal van de regelingen profiteren. Een betere

samenwerking tussen vrachtdochters wordt bereikt door bijvoorbeeld het vermenigvuldigen van co-locaties of het bundelen van wegvervoersmogelijkheden. De jaarlijkse omzet van de joint venture, met inbegrip van zowel de passagiers- als de vrachtactiviteiten, wordt geschat op 13 miljard dollar. (...)

Een van de belangrijkste doelstellingen van Air France-KLM met dit initiatief is behouden gebleven, zoals Benjamin Smith, de Chief Executive Officer van de Groep, aangeeft: **"Deze joint venture zal Air France-KLM meer toegang geven tot de Britse markt, en in het bijzonder tot Londen-Heathrow, de belangrijkste markt voor luchtvervoer ter wereld. »**

> Door de besluiteloosheid van het kabinet wordt de groei overgeheveld naar Parijs.

(bron De Telegraf, vertaald met Deepl) 5 februari - **Als het beleid de groei van Schiphol en de opening van de luchthaven Lelystad niet toelaat, worden de KLM-lijnen naar Frankrijk verplaatst.** Dat schreef de ondernemingsraad van de KLM in een petitie die vandaag in de Tweede Kamer wordt gepresenteerd namens 36.549 medewerkers.

De KLM-ondernemingsraad maakt zich grote zorgen over de richting die de discussie over Schiphol en Lelystad opgaat.

Sommige politici dringen aan op uitstel of zelfs terugdringing van de groei en ook binnen het kabinet zijn de standpunten verdeeld (Noot van de redactie: de Nederlandse regering).

De ondernemingsraad vreest dat het moederbedrijf Air France-KLM bij KLM zal ingrijpen als het bedrijf zich niet verder mag ontwikkelen. Er is immers nog ruimte voor Air France in Frankrijk. "Als bedrijf in de luchtvaartsector moet je groeien, net als de concurrentie", zegt de secretaris (...) van de KLM-ondernemingsraad. "Als dit fysiek onmogelijk wordt op Schiphol, dan landt deze groei op andere plaatsen.

"Overal om ons heen draait de wereld van de luchtvaart vrolijk rond. Dit jaar zal Frankfurt met 7% kunnen groeien, Heathrow krijgt een derde baan, er is nog ruimte in Parijs. Wij eisen de 1,5% groei van de luchthaven Schiphol die de overheid heeft beloofd". (...)

Ondanks alle politieke beloften lijken de groei van Schiphol en de opening van Lelystad verder weg dan ooit. (...) Volgens de auteurs

van het verzoekschrift is de opening van de luchthaven Lelystad, die al drie keer is uitgesteld, van cruciaal belang voor de toekomst van Schiphol, omdat het de verdere groei van het KLM-netwerk mogelijk maakt. (...)

Bovendien mag volgens de ondernemingsraad de opbrengst van de vliegbelasting die volgend jaar wordt ingevoerd, niet in de staatskas verdwijnen, maar moet deze worden gebruikt voor de vermindering van de vervuiling en voor milieumaatregelen. "KLM besteedt elke dag 3 miljoen euro aan de duurzaamheid van ons bedrijf. Als medewerkers werken we ook elke dag aan duurzaamheid. We denken dat we ons aan al onze beloften houden, nu is het aan de politici om het te doen".

***Mijn commentaar:** De Nederlandse regering (het kabinet), aandeelhouder van Air France-KLM, heeft herhaaldelijk besluiten uitgesteld die KLM in staat zouden stellen haar groei voort te zetten. Hij brengt zijn nationale luchtvaartmaatschappij, de op twee na grootste werkgever in Nederland, in een delicate situatie.*

> **American Airlines ondertekent met GOL in Brazilië**

(bron Air Journal) 5 februari - **American Airlines heeft een wederzijdse code-sharing-overeenkomst ondertekend met low-cost GOL** Linhas Aéreas Inteligentes, waardoor haar klanten toegang krijgen tot 20 bestemmingen in Brazilië. Een tweede dagelijkse vlucht tussen Miami en Rio de Janeiro wordt geïntroduceerd.

Zoals verwacht sinds afgelopen oktober en het vertrek van LATAM uit de Oneworld-alliantie, waarvan de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij lid is, zal de op 4 februari 2020 aangekondigde overeenkomst American Airlines in staat stellen haar aanwezigheid in Brazilië te handhaven. (...)

Tien jaar na de ondertekening van een eerste overeenkomst **zou deze fusie tussen American Airlines en GOL van start zijn gegaan zodra Delta Air Lines de overname van 20% van het kapitaal van LATAM Airlines Group, leider in Latijns-Amerika - en eerst in Brazilië precies voor GOL - aankondigde.** LATAM heeft inmiddels aangekondigd op 1 mei te vertrekken uit de Oneworld-alliantie waarvan American Airlines lid is. Er moet ook worden opgemerkt dat Delta Air Lines (SkyTeam) aanwezig was in het kapitaal van GOL, waarmee het zijn codes deelt, maar zijn aandelen verkocht heeft tijdens de overeenkomst met LATAM. **United Airlines van haar kant probeert sinds afgelopen**

november een joint venture op te zetten met Avianca en Copa Airlines, alle leden van de Star Alliance, waar Azul (de derde grootste speler op de Braziliaanse markt) zich bij zou kunnen aansluiten. (...)

***Mijn opmerking:** de consolidatie van het luchtvervoer is bijna voltooid in de Verenigde Staten. Om te kunnen blijven groeien, wenden de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zich nu tot andere continenten.*

> **Qatar Airways verwerft 49% van Rwanda Air**

(bron Business Travel) 6 februari - Qatar Airways CEO Akbar Al Baker zei dat het bedrijf 49% van de Rwanda Air ging kopen.

De informatie werd bevestigd tijdens een luchtvaarttop in Doha.

Deze overname volgt op de intrede van Qatar Airways in het kapitaal van Bugesera Airport met een aandeel van 60%. De bouw van deze luchthaven zal naar verwachting in 2020 voltooid zijn. (...)

Het enige probleem is dat de Lucht van Rwanda sinds zijn oprichting in tekort is geweest met aanzienlijke verliezen, in totaal \$222 miljoen aan geaccumuleerde verliezen tegen eind 2016, volgens Jeune Afrique. (...)

Voor Qatar Airways zou de binnenkomst in de hoofdstad van Rwanda Air het mogelijk kunnen maken om het embargo te omzeilen dat haar dwingt om Saoedi-Arabië, de Verenigde Arabische Emiraten en Egypte te omzeilen.

Zo zouden Rwanda Air-vluchten kunnen worden gebruikt voor stromen tussen Doha en Afrika, waardoor het embargo zou kunnen worden omzeild.

> **Etihad verkoopt een deel van zijn vloot voor een miljard dollar**

(bron Le Journal de l'Aviation) 5 februari - **Etihad krijgt** iets meer cubits. De luchtvaartmaatschappij Emirati **heeft een akkoord bereikt met het Amerikaanse investeringsfonds KKR en de leasemaatschappij Altavair AirFinance**, waarbij de twee partners **zestien Boeing 777-300ER's en tweeëntwintig Airbus A330's voor \$1 miljard zullen verwerven.** Dit zal het mogelijk maken om verder te gaan met het transformatieplan. (...)

Na jaren van onfortuinlijke investeringen die bijdroegen aan het

weghalen van de rekeningen, moest Eti een herstructureringsplan opstarten, waarvan het de tweede helft is begonnen. Een van de belangrijkste projecten in de afgelopen jaren was de herpositionering van de vloot, waarvoor de meest spectaculaire beslissingen de annulering van orders voor A350 en 777Xs waren, met uitzondering van vijf A350-1000s en zes 777-9s. De vier reeds geproduceerde A350-1000's zijn momenteel op voorraad en zullen naar verwachting in 2021 worden geleverd. Het wacht ook op de levering van 34 Dreamliner en 26 A321neo. (...)

***Mijn commentaar:** De verkoop en vervolgens de verhuur van een deel van de vloot zal Etihad, die een reeks verlieslatende jaren heeft gemaakt, in staat stellen om zijn cashflow gedeeltelijk aan te vullen.*

De vraag is of het voldoende is om dit bedrijf weer op de been te krijgen. De omzet is de afgelopen jaren met bijna 40% gedaald, van 9 miljard dollar in 2015 tot 6 miljard dollar in 2018.

> Coronavirus: Cathay Pacific vraagt zijn 27.000 werknemers om verlof zonder loon te nemen

(bron AFP) 5 februari - **De CEO van de luchtvaartmaatschappij Cathay Pacific in Hong Kong vroeg woensdag haar 27.000 werknemers om drie weken onbetaald verlof op te nemen om de gevolgen van de nieuwe coronavirusepidemie op te vangen.**

"Ik hoop dat jullie allemaal meedoen, van onze eerstelijns (klantgerichte) medewerkers tot onze senior executives," zei Augustus Tang in een online video-adres.

In dit verzoek wordt gewezen op de economische problemen van Cathay, die reeds het slachtoffer was van de pro-democratische protesten in Hongkong, die vorig jaar het gebruik van haar lijnen sterk hebben beïnvloed. (...)

"Met zo'n onzeker vooruitzicht is het behoud van onze cashflow nu de sleutel tot de bescherming van ons bedrijf," zei hij.

"Ik realiseer me dat dit moeilijk te horen is," zei hij over het onbetaalde verlof dat hij zijn werknemers moet opnemen. "En **misschien moeten we andere stappen nemen.** Maar door dit speciale verlof te steunen, zult u ons helpen in onze tijd van nood," zei hij.

Hij deed ook een beroep op de leveranciers om hun prijzen te verlagen

en zei dat de luchtvaartmaatschappij op korte termijn capaciteitsaanpassingen zou doorvoeren, wat met name de vermindering van 90% van haar vluchten naar het vasteland van China bevestigt.

***Mijn commentaar:** De situatie van Cathay Pacific, een bedrijf dat gevestigd is in Hong Kong, was delicaat voor de coronaviruscrisis.*

> **Ryanair neemt een belang in de Boeing 737 MAX 10**

(bron Le Journal de l'Aviation) 4 februari - Tijdens een conference call na de presentatie van de resultaten van het derde kwartaal **heeft Ryanair zijn belangstelling voor de Boeing 737 MAX bevestigd.** Lovend zijn prestaties en de aanwinsten die het van het in werking stellen van 737 MAX 200 verwacht, openbaarde Michael O'Leary ook dat hij aan een geschiktere versie wil begaan, bovengenoemde Reuters. "We zijn al in gesprek met Boeing. We hebben een aanbod op tafel voor een bestelling van MAX 10, een vliegtuig met 230 zitplaatsen," zei de directeur van de Ierse groep. (...)

Momenteel is Ryanair klant van de 737 MAX 200, een versie van de 737 MAX 8 die is aangepast om te worden verdicht. Doordat het vliegtuig sinds maart vorig jaar aan de grond is gehouden, heeft de **levering van het één-gangstoestel van Ryanair een jaar vertraging opgelopen.** Het bedrijf kondigde op 3 februari aan dat het zijn eerste vliegtuig pas in september of oktober verwachtte. Michael O'Leary noemde zelfs een vertraging die kan oplopen tot wel twee jaar. Aanvankelijk zou Ryanair in de zomer van 2020 55 Boeing 737 MAX 200's bedienen; het hoopt dit project uit te stellen tot de zomer van 2021.

De gevolgen zijn al voelbaar. De groei is vertraagd (het zal deze zomer 2% zijn, voornamelijk als gevolg van de Airbus-vloot), verschillende bases zijn gesloten en **de doelstelling om 200 miljoen passagiers per jaar te bereiken is uitgesteld tot het fiscale jaar 2025 of zelfs 2026.** Daarom zijn er verdere besprekingen met Boeing gaande over de prijs van de vertrapte 737 MAX 200 en de toe te kennen compensatie. (...)

***Mijn commentaar:** De B737 MAX-crisis vertraagt de groei van Ryanair. Het Ierse bedrijf bezit alleen Boeing-vliegtuigen, wat zijn positie verzwakt.*

Dit is ongetwijfeld de reden waarom Ryanair zojuist een order heeft

aangekondigd voor honderd Airbus-vliegtuigen voor haar dochteronderneming Laudamotion.

> **Boeing** ziet het licht aan het eind van de tunnel voor de **737 Max...**

(bron Les Échos) 7 februari - Is het het licht aan het eind van de tunnel voor de Boeing 737 Max? Na de hoop van de vliegtuigbouwer eind 2019 de bodem in te hebben geslagen, heeft **het hoofd van de Amerikaanse burgerluchtvaart**, Steve Dickson, de hoop weer aangewakkerd dat Boeing snel uit de crisis zal komen. Tijdens een bijeenkomst met de vakpers in Londen op donderdag **schatte** de FAA-baas dat de **hercertificeringsvluchten van de 737 Max "in de komende weken" zouden kunnen beginnen.** (...)

Steve Dickson heeft zijn verklaringen voorzichtig omgeven met allerlei waarschuwingen en voorwaarden, waarbij hij met name benadrukte dat er geen tijdschema hoeft te worden opgesteld en dat er nog een aantal problemen moet worden opgelost. **De baas van de FAA heeft echter bevestigd dat het auditproces voor de nieuwe vluchtbesturingssoftware voltooid is en dat deze samen met de belangrijkste internationale tegenhangers**, zoals het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, **kan worden goedgekeurd.** En dit, ook al lijken er punten van onenigheid te zijn over andere kwesties. "Wat het ontwerp [van de herziene MCAS] betreft, zijn we, voor zover ik weet, erg op één lijn", zei hij. (...)

De prioriteit van Boeing is het leveren van de circa 400 vliegtuigen die op voorraad zijn. Maar volgens David Calhoun **zou het 18 maanden moeten duren, met een** gemiddelde van 22 per maand. **In deze periode**, en om verdere congestie in de parkeergarages te voorkomen, **zal de montagelijns dus minder snel rijden.** De vliegtuigfabrikant heeft officieel geen cijfers naar voren gebracht, maar een van zijn belangrijkste leveranciers, de Amerikaanse leverancier Spirit, die de rompen van 737 vliegtuigen vervaardigt, heeft aangegeven dat hij in 2020 slechts 220 rompleveringen aan Boeing verwacht. Dit is genoeg om gemiddeld 24 Max per maand te produceren over negen maanden, vergeleken met 42 per maand in 2019 en 52 per maand voor de crisis.

Als we de voorspellingen van Spirit en Boeing bij elkaar optellen, zullen de leveringen van 737 Max's in 2020 naar verwachting gemiddeld niet meer dan 46 vliegtuigen per maand bedragen (in de veronderstelling dat de productie in april wordt hervat). Dit brengt de Amerikaanse

analist Scott Hamilton ertoe om in zijn gespecialiseerde brief LNA te zeggen dat **de terugkeer naar normaal - dat wil zeggen 52 Max per maand - niet voor 2022 zal plaatsvinden**. De doelstelling van vóór de crisis om de productie te verhogen tot 57 Max per maand zou niet voor 2023 worden bereikt. Hierdoor **kan Airbus, dat in 2020 op 63 A320's per maand rekent, zijn voorsprong op Boeing nog enkele jaren behouden**.

***Mijn commentaar:** De terugkeer naar de B737 MAX zal zeer geleidelijk verlopen. Het zal waarschijnlijk de terughoudendheid van de passagiers tegenkomen.*

Sommige bedrijven hebben het voortouw genomen in de Verenigde Staten. Passagiers met een B737 MAX kunnen desgewenst van vlucht veranderen.

Ryanair

van zijn kant heeft al aangekondigd dat dit onmogelijk zou zijn, aangezien de goedkope luchtvaartmaatschappij heeft aangegeven dat zij haar vliegtuigen op het laatste moment zou toewijzen.

> Realistische belofte of window dressing? De Britse luchtvaartsector streeft ernaar om tegen 2050 koolstofneutraal te zijn

(bron: RTBF) 5 februari - **De verbintenis is niet alledaags: binnen 30 jaar koolstofneutraliteit in de Britse luchtvaartsector bereiken**. In cijfers omvat deze belofte de reductie van meer dan 60 miljoen ton CO₂, waarvan meer dan een derde (23,5 miljoen ton CO₂) het gevolg is van de introductie van nieuwe, schonere en efficiëntere vliegtuigen, of 14,4 miljoen ton CO₂ door brandstoffen die minder olie verbruiken.

De organisatie die dit engagement draagt, ontbreekt niet aan referenties: Sustainable Aviation, opgericht in 2005, brengt nu de **meeste grote spelers in de Britse luchtvaartsector samen**. (...)

Al deze spelers **erkennen dat het niet gemakkelijk zal zijn om deze ambitieuze verbintenis na te komen**: het zal aanzienlijke investeringen, technologische innovatie en een echte samenwerking tussen de industrie en de overheid vergen, die wordt gevraagd om samen te werken met de ICAO (de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie), maar ook met de Verenigde Naties. De Britse industrie beweert zich terdege bewust te zijn van de noodzaak van wereldwijde actie. (...)

In haar "roadmap" (een document van 76 pagina's waarin de verschillende maatregelen in detail worden beschreven) is de Britse luchtvaartindustrie bijvoorbeeld van mening dat vluchten van minder dan 400 km met elektrische vliegtuigen kunnen worden uitgevoerd, waarbij wordt aangegeven dat de productie van de elektriciteit die nodig is om de accu's van stroom te voorzien, volledig neutraal is. **"Dit is wat we 'com' noemen," reageert Waldo Cerdan, een luchtvaartdeskundige** die al heel lang geïnteresseerd is in dit onderwerp. **Elektriciteit is geen energiebron, maar een energiedrager.** Het verschil lijkt misschien triviaal, maar dat is het niet. Elektriciteit groeit niet aan bomen, maar moet worden geproduceerd. Zonder ook maar te spreken over het gewicht van de batterijen of de technologische uitdagingen, is deze weg, hoe veelbelovend deze ook mag lijken, onverenigbaar met de notie van klimaat urgentie". (...)

Voor Waldo Cerdan houdt de vermindering van de CO2-uitstoot een "onontkoombare regulering van de vraag" in, die niet beperkt kan blijven tot de invoering van een "koolstofbelasting" voor frequente gebruikers van vliegtuigen: "afgezien van het toestaan van de oprichting van een "energiek overgangsfonds", dat tot doel heeft de meest kwetsbare bevolkingsgroepen te compenseren, zal deze belasting weinig effect hebben op de vraag". (...)

***Mijn opmerking:** De luchtvaartsector wordt regelmatig genoemd vanwege zijn CO2-uitstoot. Maar de kritiek die erop wordt geuit, is van toepassing op andere sectoren van de economie.*

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 consultatie worden ondertekend op de site referendum.interieur.gouv.fr en

Op 10 februari had de raadpleging 1.092.000 handtekeningen verzameld, d.w.z. 23,15% van de vereiste handtekeningen.

Mijn commentaar: Sinds de mijlpaal van een miljoen handtekeningen (begin december) is het aantal handtekeningen gestagneerd.

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

Het aandeel Air France-KLM staat bij het sluiten van de beurs op maandag 10 februari op 8.804 euro. Het is gestegen met +3,82%

De luxegoederen, het luchtvervoer en het hotelwezen worden getroffen door informatie over de verspreiding van het virus vanuit China. Air-France-KLM heeft te maken met het bevroren van vele vliegroutes met China.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,13 euro.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$1 tot \$53 per vat. Toen de coronaviruss uitbraak begon, was het 69 dollar. De olieprijs dalen, wat wordt bestraft door de bezorgdheid over de wereldwijde vraag, met name in China. De maatregelen die zijn genomen om de virusepidemie tegen te gaan, zouden de economische activiteit kunnen vertragen.

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 de werknemersaandeelhouders PS en PNC vertegenwoordigtU

kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

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

Als

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

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10264 mensen ontvangen deze persrecensie live.