

Air France en de SNPL bereiken een overeenkomst over de ontwikkeling van Transavia op binnenlandse vluchten.



## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

N°765, 20 juli 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 en de SNPL bereiken een overeenkomst over de ontwikkeling van de binnenlandse diensten van Transavia**

(bron La Tribune) 20 juli - Volgens onze informatie hebben de nationale vereniging van vliegtuigpiloten van Air France-Transavia (SNPL) en het management een akkoord bereikt dat de strategische ontwikkeling van de lowcost-dochteronderneming op het binnenlandse netwerk mogelijk maakt. Zoals binnen de SNPL gebruikelijk is, wordt de tekst in een referendum onder de piloten van de vakbond behandeld. Gezien de crisis in het luchtvervoer en Air France verwachten de waarnemers een positieve stem (...).

**Een dergelijke overeenkomst is essentieel voor de ontwikkeling van Transavia op het Franse binnenlandse netwerk.** In de huidige "perimeter"-overeenkomsten waarin de activiteit van elk van de entiteiten van de groep Air France is vastgelegd, kunnen vandaag de dag alleen Air France en HOP binnenlandse vluchten uitvoeren. Om de overdracht van activiteiten te vermijden, is het **Transavia sinds de lancering in 2007 altijd verboden geweest zich op deze markt te positioneren.** Ook is het nooit toegestaan om langeafstandsvluchten uit te voeren of om Roissy-Charles de Gaulle, de hub van Air France, te bedienen. Om

de chronische verliezen op dit deel van het netwerk in de loop der jaren (200 miljoen euro vorig jaar) te beperken, als gevolg van de concurrentie van de TGV en de buitenlandse low cost maatschappijen en het onvermogen van de groep om zijn kosten voldoende te verlagen, hebben **Ben Smith en Anne Rigail**, respectievelijk CEO van Air France-KLM en CEO van Air France, **besloten Air France en haar regionale HOP-dochteronderneming te vervangen door Transavia op de binnenlandse routes met vertrek vanaf Orly (met uitzondering van Nice, Marseille en Toulouse, en Corsica)**. Maar ook op routes tussen regionale steden. In het kader van deze regeling zal de activiteit van HOP drastisch worden verminderd en worden beperkt tot het bedienen van Parijs-Roissy Charles de Gaulle en Lyon (...).

De komst van Transavia op binnenlandse diensten vereiste daarom een nieuwe overeenkomst tussen Air France en de SNPL. In deze overeenkomst moeten de activiteitsniveaus van elk van de twee luchtvaartmaatschappijen op middellange-afstandsroutes worden vastgesteld om een bepaald activiteitsniveau voor Air France te garanderen. Hoewel de Transavia-piloten Air France-piloten zijn, hebben ze niet hetzelfde contract. Het Air France-contract is voordeliger. Terwijl **de huidige overeenkomsten Air France de exploitatie van ten minste 110 vliegtuigen voor middellange afstand gedurende bijna 10 jaar garanderen**, en een jaarlijkse activiteit die voor de piloten is vastgesteld op 342.000 vliegreuren per jaar op middellange afstand, wijzigt **de nieuwe overeenkomst** die aan een referendum is onderworpen deze activiteitsniveaus. Volgens onze informatie **introduceert**

het **een minimumgarantie op het aantal middelgrote vliegtuigen (exclusief regionale vliegtuigen) voor de hele groep, die is vastgesteld op 150 vliegtuigen** (inclusief vliegtuigen die in West-Indië zijn gestationeerd). Dit komt min of meer overeen met de huidige vloot van Air France voor de middellange afstand (110 vliegtuigen van de Airbus A320-familie) en Transavia (ongeveer 40 Boeing 737-800's). Deze garantie gaat ook gepaard met een naar boven bijgestelde garantie wat betreft de vliegreuren.

Bovendien **biedt de overeenkomst bescherming aan Air France op Roissy-Charles de Gaulle, een luchthaven waar Transavia niet zal kunnen opereren**.

(...) De overeenkomst voorziet in een systeem dat het mogelijk maakt de totale middellangeafstandsvloot van de groep uit te breiden, ondanks een inkrimping van de vloot van Air France, waarvoor een vloeroppervlakte van 80 vliegtuigen is vastgesteld, het equivalent van de huidige vloot die de hub Parijs-Charles de Gaulle bevoorraadt. Met andere woorden, **indien de vloot van Air France wordt**

**ingekrompen, zal de vloot van Transavia in een hoger tempo toenemen dan de inkrimping van Air France. En dit tegen een tarief van 4 extra vliegtuigen op Transavia voor 3 minder vliegtuigen op Air France.**

Bij Orly wil het management Transavia positioneren op zes routes die tot nu toe door HOP werden geëxploiteerd: Toulon, Montpellier, Perpignan, Pau, Biarritz en Brest. Air France zal haar eigen routes naar Nice, Marseille en Toulouse blijven exploiteren. Als het management ze op een dag naar Transavia wil overplaatsen, zal het weer met de piloten om de tafel moeten gaan zitten (...). Met

uitzondering van de piloten van Air France, die ook in de cockpits van de low-cost dochtermaatschappij zitten, **vormt de ontwikkeling van Transavia een bedreiging voor de tewerkstelling van andere Air France-medewerkers.** Transavia besteedt immers haar grondpersoneel uit en doet geen beroep op de stewardessen van Air France omdat hun contracten als te duur worden beschouwd. Hetzelfde geldt voor HOP-piloten en stewardessen. **De overdracht van de activiteiten aan Transavia leidt evenmin tot een overdracht van contracten.**

Tot slot **bevat de overeenkomst een laatste garantie voor de piloten: dat er binnen de groep Air France geen andere maatschappij op middellange afstand zal worden gepositioneerd.**

"Air France verbindt zich ertoe dat geen enkele onderneming van de groep Air France, met uitzondering van Air France of Transavia France, vliegtuigen met meer dan 110 zitplaatsen zal exploiteren. Alle vliegtuigen met meer dan 110 zitplaatsen van de groep Air France, met uitzondering van Transavia France, zullen op de vlootlijst van Air France worden opgenomen en door Air France-piloten worden bestuurd onder dezelfde arbeidsvoorwaarden en bezoldigingsvoorwaarden als die welke gelden voor Air France-piloten die de eigen vliegtuigproductie van Air France exploiteren", zo staat het in de overeenkomst.

**Als Ben Smith op een dag een low-cost maatschappij wil aanschaffen, zal hij deze aan Air France-KLM moeten koppelen. Een schema waar zijn voorgangers vaak van gedroomd hebben... voor Transavia.**

***Mijn commentaar:** Het belangrijkste is dat de 40 romplimiet voor Transavia Frankrijk wordt opgeheven.*

*Maar er zijn nog steeds beperkingen. Transavia is nog steeds niet in staat om zelf haar piloten te rekruteren. Het risico bestaat dat er weer een tekort aan piloten ontstaat.*

**> Air France: hoe ziet het binnenlandse netwerk van**

## morgen eruit voor de passagiers?

(bron Le Figaro ) 18 juli - De rust na de storm. Na de aankondiging in mei door Ben Smith, de CEO van Air France, dat het aantal binnenlandse vluchten tegen 2021 met 40% zou worden verminderd, heeft Anne Rigail aan de leidinggevenden van het bedrijf de contouren van het netwerk gepresenteerd zoals dat in 2023 zou moeten zijn. De CEO van de groep kalmeerde het spel en richtte zich op operationele efficiëntie. Dus, naar welke binnenlandse bestemmingen kunt u met de nationale luchtvaartmaatschappij vliegen?

**"Air France zal 95% van haar bestemmingen en 80% van haar stoelaanbod behouden"**, verzekerde ze. Als we daar nog aan toevoegen dat de verdeling tussen Air France-Hop en Transavia "heroverwogen" zou zijn. Maar wat zijn concreet de gevolgen van deze nieuwe regeling voor de passagiers die vanuit Parijs en de grote provinciesteden vertrekken?

**Passagiers die vertrekken van of aankomen op Orly uit Biarritz, Toulon, Pau, Perpignan, Montpellier en Brest vliegen aan boord van een Transavia-vliegtuig.** Op deze routes gebruikte Air France kleine 100-zits vliegtuigen die door Hop werden geëxploiteerd en grotere vliegtuigen zoals de Airbus A 320-familie. Aangezien Transavia slechts één type vliegtuig heeft, namelijk de Boeing 737 met 149 of 189 zitplaatsen, zullen deze bestemmingen in feite hun frequenties zien afnemen.

Waarom deze verandering? Simpelweg **omdat met een groter vliegtuig de kosten worden gereduceerd. Ten tweede omdat Transavia de kampioen is van de kosten per zitplaats/kilometer. Vanuit Orly blijven de drie "shuttles" naar Nice, Marseille en Toulouse door Air France geëxploiteerd, evenals de routes die worden geëxploiteerd in het kader van de delegatie van de openbare dienst**, zoals Brive-la-Gaillarde en Aurillac. Opgemerkt moet worden dat de route naar **Montpellier**, die op dezelfde manier als Toulouse, Marseille en Nice was opgewaardeerd tot "shuttle" en zo marktaandeel terugwon van de TGV, **een bestemming blijkt te zijn die meer gericht is op vrije tijd dan op zaken.**

Een aantal punten moet echter nog worden opgehelderd. **Hoe zit het met de commerciële, senioren- of weekendkaarten en hun voordelen (Sky Priority, kortingen) op de door Transavia te exploiteren routes? Hebben gouden of platina-passagiers nog steeds recht op bijvoorbeeld het gratis meenemen van bagage? Op deze cruciale vragen heeft Anne Rigail nog geen antwoord gegeven.**

Voor vluchten van en naar de andere Parijse luchthaven, Roissy-Charles de Gaulle, blijft de situatie ongewijzigd (...).

Wat de dwarsverbindingen betreft (alle verbindingen die niet via Parijs lopen), zijn de routes die zijn ingetrokken of overgedragen aan Transavia nog niet aangekondigd (...).

**Voor de hub van Lyon, geen verandering.** Het is Hop dat het grootste deel van de lijnen met kleine passagiersstromen zal verzorgen. **De drie lijnen met het hoogste verkeer zullen naar Transavia worden overgeheveld:** Toulouse, Bordeaux en Nantes. Dit is een manier voor Air France om op gelijke voet met easyJet te spelen, aangezien de concurrerende luchtvaartmaatschappij sterk aanwezig is op deze routes. **Wat gebeurt er**

**ook hier met een passagier die via Lyon naar Rome vertrekt? Heeft hij of zij een enkel Air France-ticket voor de hele route of twee aparte tickets, een voor Transavia en de andere voor Air France? Welke van de twee luchtvaartmaatschappijen zal verantwoordelijk zijn voor zijn of haar aansluiting en bagage?** Dit zijn belangrijke vragen als je weet dat de Lyon hub verbindingen biedt tussen 18 Franse steden en 25 steden in Europa voor drie miljoen passagiers per jaar (...).

***Mijn opmerking:** De verdeling van de routes tussen de drie luchtvaartmaatschappijen Air France, HOP en Transavia France is verduidelijkt.*

*De commerciële behandeling van passagiers moet echter nog worden gedefinieerd.*

## > **Europese Commissie keurt steunplan voor KLM goed (De Europese Commissie keurt het steunplan voor KLM goed)**

(bron NRC vertaald met DeepL) 14 juli - **De Europese Commissie keurt het steunplan van de Nederlandse regering goed om de luchtvaartmaatschappij KLM door de Covid-19-crisis te loodsen.** Minister Wopke Hoekstra (Financiën, CDA) en Cora van Nieuwenhuizen (Infrastructuur en Waterbeheer, VVD) kondigden vorige maand aan dat de KLM 3,4 miljard euro aan steun zou ontvangen.

Volgens **Europees Commissaris Margrethe Vestager (Concurrentie)** speelt KLM een sleutelrol in de Nederlandse economie, zowel op het gebied van werkgelegenheid als op het gebied van luchtverbindingen. Volgens haar zal het steunplan "de luchtvaartmaatschappij de liquiditeit verschaffen die zij dringend nodig heeft om het hoofd te bieden aan de gevolgen van de coronacrisis".

Vestager **omschrijft de door Nederland gestelde voorwaarden op het gebied van winstbestemming, arbeidsvoorwaarden en**

**duurzaamheid als "zeer goed"**. Het staat de lidstaten vrij om regels vast te stellen die in overeenstemming zijn met hun beleid en met de EU-regels", zei ze. De **situatie is opvallend omdat zes KLM-personeelsbonden vorige week een klacht hebben ingediend bij de Europese Commissie omdat ze vinden dat de arbeidsomstandigheden "te normatief en te specifiek" zijn. De staatssteun bestaat uit een directe lening van 1 miljard euro en 2,4 miljard euro aan garanties op leningen van drie Nederlandse en acht buitenlandse banken.** In ruil voor de steun moet KLM een aantal wijzigingen doorvoeren. Zo mag de luchtvaartmaatschappij vooralsnog geen dividenden, salarisverhogingen of bonussen uitkeren. Bovendien moeten de **"beheersbare kosten" met 15 % worden verlaagd om de concurrentiepositie van KLM te verbeteren. Om deze besparingen te realiseren is minister Hoekstra met de raad van commissarissen van KLM overeengekomen dat werknemers die meer dan twee keer het gemiddelde salaris verdienen hun salaris met 10 % moeten verlagen, en een verlaging van 20 % ten opzichte van drie keer het gemiddelde salaris.**

**Volgens zes vakbonden zijn deze eisen "te normatief en te specifiek". Zij zouden in strijd zijn met de fundamentele arbeidsrechten** die zijn vastgelegd in de IAO-verdragen, het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie en het Europees Sociaal Handvest.

De zes vakbonden (vier voor grondpersoneel, VNC-cabinepersoneel en de VNV-pilotenbond) zijn van mening dat de Europese Commissie bij de goedkeuring van het steunpakket geen rekening heeft gehouden met hun bezwaren. Volgens hen moet het steunpakket niet alleen worden onderzocht in het licht van de tijdelijke Europese regels inzake staatssteun, maar ook in het licht van de bestaande verdragen. De VNV: "Ten aanzien van onze inhoudelijke bezwaren is er niets veranderd en wij overwegen vervolgmaatregelen" (...).

***Mijn opmerking:*** KLM-bonden zijn zich bewust van de noodzaak voor medewerkers om bij te dragen aan het herstel van hun bedrijf.

*Zij hebben begrijpelijkerwijs kritiek op de regering omdat zij eenzijdig doelstellingen voor loonsverlaging heeft vastgesteld zonder daarover met de vakbonden te onderhandelen.*

**> Air France hervat vluchten naar Nice, Biarritz en Montpellier vanuit Parijs Orly**

(bron Actu-Aero) 20 juli - In het kader van de geleidelijke versterking van

het vluchtschema van **Air France** sinds de heropening van de luchthaven van Parijs-Orly **kondigt de Franse luchtvaartmaatschappij de hervatting van de vluchten tussen Nice, Biarritz en Montpellier en de luchthaven van Zuid-Parijs aan.**

Vanaf 24 juli hervat Air France de exploitatie van 4 dagelijkse vluchten tussen Nice en Parijs-Orly, naast de rechtstreekse vluchten die ook van en naar Parijs-Charles De Gaulle worden aangeboden.

(...) Air France zal vanaf 31 juli 2020 opnieuw vluchten tussen de luchthaven van Parijs-Orly en Montpellier aanbieden met 1 dagelijkse vlucht naast de dienst Parijs-Charles De Gaulle met maximaal 49 wekelijkse vluchten in augustus.

(...) Ten slotte zullen de vluchten tussen Biarritz en Parijs-Orly op 30 juli 2020 worden hervat met vier wekelijkse vluchten (...).

***Mijn commentaar: De activiteit van Air France op Orly komt geleidelijk aan weer op gang. De pendeldiensten naar Marseille en Toulouse zouden begin september moeten worden hervat.***

### > **Transavia lanceert vluchten van Montpellier naar Tunesië**

(bron Air Journal) 17 juli - De goedkope luchtvaartmaatschappij **Transavia heeft donderdag haar nieuwe route tussen Montpellier en Tunis ingehuldigd, die naar Djerba zou moeten vertrekken op zaterdag.**

(...) Bij de opening van de basis eind juni in Montpellier, waar twee vliegtuigen zijn geparkeerd, bood Transavia aanvankelijk zeven Europese bestemmingen aan. Onder voorbehoud van de heropening van de grenzen zal het ook Agadir, Marrakech en Oujda in Marokko bedienen; Algiers, Constantijn en Oran in Algerije; Madrid, Palma de Mallorca en Sevilla in Spanje; Palermo in Italië; Faro, Lissabon en Porto in Portugal; en Athene en Heraklion in Griekenland. Deze bestemmingen zijn een aanvulling op de route Montpellier - Rotterdam die door Transavia Nederland wordt geëxploiteerd. De Franse lagekostenmaatschappij wil in het eerste jaar van haar activiteiten in Montpellier 500.000 passagiers verwelkomen.

### > **Wizz Air roept op tot beëindiging van het moratorium op slots, een rem op de indrukwekkende ontwikkeling tijdens de crisis.**

(bron La Tribune) 20 juli - (...)) In het debat dat zij tegen de luchthavens voeren over het al dan niet handhaven van de opschorting van de "use-

it-or-lose-it"-regel ("on s'en utilise ou on le perd") met betrekking tot het gebruik van start- en landingslots, De Europese luchtvaartmaatschappijen zien een van hun argumenten om de vernieuwing van het systeem dat deze zomer in Brussel is opgezet, de volgende winter te rechtvaardigen, waardoor ze, geconfronteerd met de ineensstorting van het verkeer als gevolg van de Covid-19-crisis, vluchten kunnen annuleren met de zekerheid dat ze hun slots het volgende seizoen kunnen behouden, afbrokkelen: te zeggen dat dit moratorium geen belemmering vormt voor de toegang tot de markt voor potentiële concurrenten die ongebruikte slots willen gebruiken om zich te ontwikkelen, voor zover, gezien de diepte van de crisis, de tijd is gekomen om het vaargebied te verkleinen en niet zozeer om ambitieuze ontwikkelingsplannen op te stellen.

"Bij een dergelijke crisis **roepen alle luchtvaartmaatschappijen binnen Airlines for Europe (A4E) unaniem op tot voortzetting van dit moratorium**", legde een waarnemer onlangs uit.

Dit standpunt werd herhaald door een aantal van de luchtvaartmaatschappijen in deze vereniging, die bijna alle Europese luchtvaartmaatschappijen met een zeer verschillend profiel samenbrengt, waaronder zowel traditionele spelers als Air France, British Airways en Lufthansa, als goedkope luchtvaartmaatschappijen als Ryanair, Easyjet en Norwegian. De kwestie van een concurrentieprobleem doet zich dus niet voor, aangezien geen enkele luchtvaartmaatschappij vraagt om de ontwikkeling van slots (...).

**En toch praat een bedrijf andersom. En niet in de laatste plaats, zelfs als zij geen lid is van Airlines for Europe of de International Air Transport Association (IATA). Het is Wizz Air, de solide lowcostmaatschappij van Hongarije** (nettowinst van 345 miljoen euro vorig jaar bij een omzet van 2,8 miljard), die, in de woorden van één luchthavenbeheerder, "iedereen, zelfs de lowcostleiders, de stuipen op het lijf jaagt". Deze maatschappij met 124 Airbus A320-familievliegtuigen (en meer dan 250 in bestelling) stelt de verlenging van het moratorium aan de kaak, dat ondanks de crisis de ontwikkeling van de maatschappij afremt.

"We willen ons ontwikkelen. Net zoals het **moratorium** gerechtvaardigd was toen de lidstaten hun grenzen sloten, is het **vandaag de dag niet meer gerechtvaardigd**, zowel in het Schengengebied, waar de grenzen open zijn, als in de rest van geografisch Europa, waar ze ook grotendeels open zijn. In deze regio worden luchtvaartmaatschappijen niet langer verhinderd om te vliegen. In feite houden **annuleringen van vluchten niet langer verband met een uitzonderlijke situatie als gevolg van de Covid-19, maar met economische overwegingen. Juridisch gezien wordt het geval van "overmacht" dus niet langer**



**gekenmerkt door juridische gronden.** Anders zou dit erop neerkomen dat men zegt dat het moratorium kan duren tot het luchtverkeer terugkeert naar het niveau van 2019. We gaan dit moratorium niet voor vijf jaar handhaven. Nee, de luchtvaartmaatschappijen die de capaciteit hebben om te vertrekken moeten dat kunnen. Anders is het "protectionisme", legt Marion Geoffroy, Corporate Director en General Secretary van Wizz Air voor de afgelopen vijf jaar en voormalig Air France-KLM (...) uit aan La Tribune.

De argumenten van de Hongaarse luchtvaartmaatschappij wegen des te zwaarder omdat ze aansluiten bij de European Slot Policeman, EUACA, de vereniging van Europese slotcoördinatoren, die zeker pleit voor de verlenging van een moratorium deze winter op voorwaarde dat dit gepaard gaat met maatregelen om bepaalde geconstateerde misbruiken te voorkomen (...).

"Het doel van een winterstop mag niet zijn het niveau van de concurrentie op een luchthaven te bevriezen door de slotportefeuilles te beschermen van luchtvaartmaatschappijen die niet van plan zijn hun slots te exploiteren of die deze niet meer kunnen exploiteren omdat zij besloten hebben hun vloot en personeel permanent in te krimpen" (...).

**In feite is het belangrijkste belang van Wizz Air in Londen, op de luchthaven van Gatwick. Hoewel British Airways heeft aangekondigd dat het zich van deze luchthaven zal terugtrekken, houdt het, dankzij het moratorium, de slots die het zal proberen te verkopen. (...).**

**De verzoeken van Wizz Air weerspiegelen de strategie en de ambities van het bedrijf. Het bedrijf wil duidelijk de kansen aangrijpen die tijdens de crisis worden geboden om zijn marktaandeel te vergroten.**

"Wizz Air is nooit gestopt tijdens de crisis. Vanaf 1 mei hebben we capaciteit toegevoegd en vandaag draaien we 69% tot 70% van de capaciteit die we vorige zomer hebben voorgesteld. We hebben ons vlootplan niet in twijfel getrokken en we blijven tussen de 1 en 3 vliegtuigen per maand ontvangen. We gaan door met het openen van bases in Europa, zoals Dortmund in de nabije toekomst, maar ook verder weg, met name in Abu Dhabi in oktober. Het is moeilijk om voorspellingen te doen, maar we verwachten volgende zomer een 100% capaciteit te bereiken", legt Marion Geoffroy uit (...).

Wizz Air heeft een groot aantal troeven. Haar operationele efficiëntie, haar klantenrelaties, die zijn versterkt door een beleid van terugbetaling van tickets wanneer veel luchtvaartmaatschappijen lobbyen om activa te

doneren, een kostenstructuur die lager is dan die van Ryanair, en zeer solide financiële capaciteiten na jaren van cashgeneratie.

"Met €1,2 miljard in contanten (exclusief leningen) kunnen we tot 2 jaar zonder te vliegen," zegt Marion Geoffroy. Dat is genoeg om veel luchtvaartmaatschappijen aan het denken te zetten.

**Mijn opmerking:** Wizz Air, de Hongaarse low-costmaatschappij, is de Europese luchtvaartmaatschappij met het meeste geld aan het begin van de crisis.

*De laatste weken is het ook het snelst hersteld. Het positioneert zich op nieuwe markten met de troeven om te slagen.*

## > U.S. Airlines Sink in Crisis

(bron Le Journal de l'Aviation met AFP) 15 juli - Het luchtvervoer, dat zwaar getroffen is door de Covid-19-crisis, verwacht meerdere magere jaren, en de luchtvaartmaatschappijen beginnen hun resultaten voor het tweede kwartaal te publiceren, waaruit de omvang van de schade blijkt.

**Delta Airlines is de eerste die in het fiscale jaar opvouwt: een verlies van 5,7 miljard dollar tussen april en juni**, een van de grootste in zijn geschiedenis, terwijl het vorig jaar in dezelfde periode 1,4 miljard dollar had gewonnen (...).

"We hebben een licht, maar welkom, herstel gezien in passagiersvolumes," zei Ed Bastian tijdens een conferentiegesprek. Maar, waarschuwde hij, de **inkomsten van het derde kwartaal zullen naar verwachting slechts 20 tot 25 procent van de inkomsten van vorig jaar bedragen...**

Om het hoofd te bieden aan deze blijvende daling van het luchtverkeer **is het bedrijf van plan zich de komende jaren te herpositioneren als een "kleinere en efficiëntere luchtvaartmaatschappij** door de vereenvoudiging van de vloot te versnellen", **met honderd minder vliegtuigen.**

**Een nieuw plan voor vrijwillig vertrek en vervroegde uittreding wordt ook overwogen**, terwijl een eerste, aangekondigd in april, deze maand afloopt en door 17.000 medewerkers is geaccepteerd, zo vertelde de CEO.

De situatie is vergelijkbaar bij concurrerende bedrijven: **United Airlines heeft al gewaarschuwd dat het al in oktober tot 36.000 medewerkers kan ontslaan.**

**American Airlines van haar kant heeft aangegeven dat zij verwacht 20.000 meer medewerkers te hebben dan nodig is om in het najaar te opereren.** En de baas van Southwest Airlines waarschuwde maandag zijn werknemers dat het aantal passagiers tegen het einde

van het jaar zou moeten verdrievoudigen om ontslagen te voorkomen (...).

## > **Lufthansa reorganiseert haar vrijetijdsvluchten met Ocean**

(bron Le Journal de l'Aviation) 17 juli - **Lufthansa** werkt al enkele maanden aan een project om de structuur van haar vrijetijdsactiviteiten in Duitsland te vereenvoudigen, die complexer is geworden naarmate de strategie van de Groep in dit segment is veranderd. Daarom **heeft het een nieuw bedrijf geregistreerd met het hoofdkantoor in Frankfurt: Ocean**. Deze naam is niet bedoeld om een zichtbare merknaam te worden of om aanwezig te zijn op een vliegtuigklever: **Ocean stelt Lufthansa gewoon in staat om haar vrijetijdsactiviteiten te combineren onder een enkel certificaat van een luchtvaartmaatschappij, in plaats van vier.**

Op dit moment is het bedrijf van de groep op toeristische vluchten op zijn zachtst gezegd complex. Deze vluchten worden uitgevoerd door **Eurowings, SunExpress Duitsland - waarvan de sluiting eind juni werd aangekondigd -, Brussels Airlines en CityLine** - die de A340's voor Lufthansa exploiteert. Deze complexiteit gaat niet samen met de kostenefficiëntie die de Duitse groep al voor de crisis nastreefde. Zo had Lufthansa al in 2019 aangekondigd dat zij haar "gefragmenteerde" bedrijfseenheden tegen 2022 zou samenvoegen, met name op de langeafstandsroutes.

Op dit gebied is het idee om het Edelweiss-model, dat zijn waarde in Zwitserland heeft bewezen, om te zetten naar Duitsland, met een kwaliteitsproduct dat is aangepast aan de verwachtingen van de vrijetijdsreizigers (Quality leisure). Volgens het vorig najaar gepresenteerde project zou Ocean elf langeafstandsdiensten moeten exploiteren, waarvan vier in Frankfurt, vier in Düsseldorf en drie in München.

De groep heeft niet aangegeven of de horizon van 2022 is benaderd. Het **vrijetijdsegment is echter een groot probleem geworden** met de covidecrisis. Gezien de diepte en de omvang van de crisis, die een blijvende impact heeft op alle segmenten van de economie, **is de luchtvaartsector van mening dat de maatschappijen zullen willen bezuinigen op de uitgaven, wat waarschijnlijk zal leiden tot een ineenstorting van de vraag naar zakenreizen. Het eerste segment dat zich herstelt, moet daarom het vrijetijdsegment zijn.** Maar ook hier zullen de tijden moeilijk zijn: de vraag zal lijden onder het gebrek aan vertrouwen van de reizigers en waarschijnlijk onder de daling van hun koopkracht. Vandaar dat Lufthansa meer dan ooit haar structuur

moet saneren om de kosten te beperken.

**Mijn opmerking:** De angst voor een zeer late hervatting van het zakendoen wordt gedeeld door alle luchtvaartmaatschappijen, ook door de goedkope luchtvaartmaatschappijen.

Als dit werkelijkheid wordt, zullen de luchtvaartmaatschappijen wellicht verdere kostenbesparende maatregelen moeten nemen.

## > **Aeroflot is bezig met het uitrollen van haar strategie tot 2028**

(bron Air & Cosmos) 17 juli - Groei en **segmentatie zijn de twee pijlers van de strategie die Aeroflot tot 2028 zal volgen.** Doelstelling: de groep in de top tien van de belangrijkste spelers in het mondiale luchtvervoer plaatsen met een wereldwijde vloot die tegen die datum 600 vliegtuigen zal bereiken voor een passagiersverkeer van 130 miljoen passagiers. Iets meer dan een derde van deze vloot zal van Russische makelij zijn", zegt de president van Aeroflot, Vitaly Savelyev. Dit geeft perspectieven voor de door Irkut ontworpen en ontwikkelde MC-21 voor middelgrote afstanden, waarbij de eerste leveringen eind 2021 of begin 2022 beginnen. Momenteel is de middellangeafstandsvloot van Aeroflot georganiseerd rond de Boeing 737-800 (47 eenheden in het register) en de Airbus A320/A321neo (107), terwijl de SSJ-100 (54) het segment van de korteafstandsvluchten gaat bezetten.

Afgezien van dit groeiplan is de **aanpak van Aeroflot duidelijk in overeenstemming met het post-covid-19-perspectief in een tijd waarin Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen niet in staat zijn om een kortetermijndiscours van terugtrekking en inkrimping te doorbreken.** Het beperken van haar discours tot het terugtrekken van vliegtuigen uit de exploitatie is niet motiverend en bepaalt niet de koers voor de periode na de crisis.

Segmentatie naar type doelmarkt is het instrument dat de Aeroflot groep de komende jaren zal ontwikkelen. Aeroflot **zal zich concentreren op het langeafstandsnet en de belangrijkste Europese routes met een hoog volume aan premium verkeer.** De luchtvaartmaatschappij heeft momenteel 19 Boeing 777-300ER's en begint haar Airbus A350-900's in ontvangst te nemen, waarvan er 22 zijn besteld. De geleidelijke vervanging van de 18 A330-300 vliegtuigen staat op de agenda en ook de 777-300ER's zullen aankomen. Dit maakt Aeroflot een logische kandidaat voor de Boeing 777-300ER en de Airbus A350-1000. De vervanging van de A320/A321neo staat ook in de boeken van de carrier, maar de A320neo zal plaats moeten maken voor de MC-21.

**De Podeba-dochteronderneming wordt de "Transavia" van de Russische groep.** (...) Podeba zal het "low-cost low fare"-segment van de Russische binnenlandse markt bezetten met als doel een verkeer van 55 tot 65 miljoen passagiers tegen 2028 en de tarieven met 30 % te verlagen om de toegang tot het luchtvervoer voor Russische burgers te bevorderen. Ook hier is er een markt voor vervanging op de lange termijn, maar ook voor de groei van de vloot, aangezien Podeba ook het goedkope segment kan bezetten op bestemmingen tussen Rusland en internationale bestemmingen.

Ten slotte **zal de andere dochteronderneming Rossiya zich richten op de Russische binnenlandse markt, met inbegrip van "openbare dienst"-routes met geplafonneerde maar gesubsidieerde tarieven.** De vloot zal bestaan uit vliegtuigen van Russische makelij.

***Mijn opmerking:** Aeroflot, een lid van Skyteam, heeft een virtueel monopolie op zijn binnenlandse markt, dat ook wordt gesubsidieerd.*

*Hierdoor kan het zich aan zijn internationale ontwikkeling wijden.*

### > **easyJet biedt zijn vluchten aan voor de zomer van 2021 tot eind september 2021**

(bron Tourmag) 17 juli - **easyJet kondigt de verkoop aan van al zijn vluchten voor de zomer van 2021.**

Passagiers kunnen tot eind september 2021 vluchten boeken, omdat de winter- en voorjaarsvluchten van 2021 volgens de maatschappij al eerder in het jaar te koop zijn aangeboden.

***Mijn commentaar:** Deze operatie om vliegtickets meer dan een jaar van tevoren te verkopen zal easyJet in staat stellen zijn cashflow aan te vullen.*

### > **Golfluchtblokkade: Qatar Airways om compensatie te zoeken**

(bron AFP) 15 juli - **Qatar Airways kondigde woensdag aan dat het compensatie zal zoeken voor de verliezen als gevolg van de "illegale luchtblokkade" die door zijn burens aan het rijke gasemiraat is opgelegd voor** meer dan drie jaar.

**Saoedi-Arabië, Egypte, de Verenigde Arabische Emiraten en Bahrein** hebben op 5 juni 2017 hun banden met Qatar verbroken, op beschuldiging van steun aan radicale islamitische bewegingen - wat in Doha wordt ontkend - en van een te grote afstand tot Iran, de regionale rivaal van Ryad.

De vier landen hebben de vliegtuigen van Qatari uit hun luchthavens en

luchtruim geweerd, de handels- en zeevaartverbindingen verbroken en hun grenzen gesloten. (...)

Op dinsdag heeft **het Internationaal Gerechtshof (ICJ)**, het hoogste gerechtshof van de Verenigde Naties, **in het voordeel van Qatar beslist dat de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) wettelijk bevoegd is om een geschil te beslechten op verzoek van het emiraat**, dat zijn tegenstanders ervan beschuldigt een overeenkomst te hebben geschonden die het vrije verkeer van commerciële vliegtuigen in het buitenlandse luchtruim reguleert. (...)

"De arbitraire en onrechtmatige maatregelen die deze vier landen tegen ons hebben genomen, hebben onze investerings- en groeiprogramma's op lange termijn in deze landen verwoest", voegde Qatar Airways eraan toe in zijn verklaring.

Met een vloot van 250 vliegtuigen is Qatar Airways de op één na grootste luchtvaartmaatschappij in het Midden-Oosten, na de Emiraten, gevestigd in Dubai, Verenigde Arabische Emiraten.

***Mijn commentaar:** De blokkade die Qatar Airways de afgelopen drie jaar is opgelegd, verbiedt het om boven de buurlanden te vliegen.*

*De vliegtuigen van het bedrijf Qatari moeten aanzienlijke omwegen maken, wat extra brandstofverbruik en dus extra kosten met zich meebrengt.*

## > **"Beperkte" herstart voor Vinci Airports wereldwijd**

(bron Aerobuzz) 17 juli - De **reisbeperkingen** die in veel landen zijn ingevoerd (bevolkingsbeperking, grenssluitingen, quarantaine) **hebben geleid tot een virtuele stopzetting van de activiteiten op de luchthavens in het netwerk van de luchthavens van Vinci Airports in het 2e kwartaal van 2020**. Het verkeer is dus in april en mei met bijna 98% gedaald ten opzichte van dezelfde periode van het voorgaande jaar. De recente versoepeling en vervolgens de geleidelijke opheffing van de beperkingen heeft een hervatting van het passagiersverkeer mogelijk gemaakt, maar deze is nog steeds beperkt (94,1% daling in juni 2020 ten opzichte van juni 2019).

17.07.2020 Met een totaal van

2,4 miljoen passagiers op **de 45 luchthavens van het netwerk van Vinci Airports is het passagiersverkeer in het 2e kwartaal van 2020 96,4% lager dan in het 2e kwartaal van 2019**. Ondanks de sterke inkrimping van het commerciële verkeer bleven de hubs gedurende deze periode vluchten ontvangen om hun openbare dienstverleningstaak te vervullen: repatriëring van gestrande personen in het buitenland, transfers van patiënten, verzorgers en medische

apparatuur, vrachtactiviteiten (...).

**In het Verenigd Koninkrijk was het passagiersverkeer op de luchthavens London Gatwick en Belfast International in het tweede kwartaal van 2020 vrijwel nihil** (respectievelijk -99,6% en -99,2% ten opzichte van het tweede kwartaal van 2019). Vanaf 15 juni werden enkele vluchten in beperkte mate hervat om de verbinding tussen deze twee luchthavens te verzekeren. De aankondiging van de Britse autoriteiten op 3 juli van de opheffing van het tweewekelijkse entreegeld voor passagiers uit een vijftigtal landen zou moeten leiden tot een duidelijker herstel van het passagiersverkeer (...).

**In Frankrijk was het verkeer in april en mei vrijwel nihil** (-99,9% ten opzichte van 2019). Door de opheffing van de beperkingen op het reizen boven 100 km van huis konden de binnenlandse vluchten worden hervat op 2 juni in Toulon (Toulon/Parijs Charles de Gaulle), 8 juni in Lyon, Nantes (Lyon Saint-Exupéry/Nantes Atlantique) en Clermont-Ferrand (Clermont-Ferrand/Parijs Charles de Gaulle), en 15 juni in Rennes (Rennes/Lyon Saint-Exupéry). De internationale vluchten zijn op 15 juni in Lyon en Nantes hervat dankzij de opening van de grenzen met verschillende landen in het Schengengebied. Het verkeer in juni bleef echter nog steeds zeer laag (-96,5%) (...).

**In de Verenigde Staten verklaart de opleving van de binnenlandse activiteit in juni de relatief bescheiden daling van het passagiersverkeer op de luchthaven van Orlando-Sanford** (-78,8% in het tweede kwartaal, waarvan -60,2% in juni) (...).

***Mijn opmerking: de situatie van Vinci weerspiegelt de algemene achteruitgang van het passagiersverkeer.***

*De door Vinci genoemde percentages van de daling van het verkeer zijn hoger dan de door de luchtvaartmaatschappijen gepubliceerde percentages.*

*De uitleg is eenvoudig: luchthavens rapporteren over de passagiers die zij vervoeren, terwijl luchtvaartmaatschappijen rapporteren over de vluchten die zij uitvoeren. Maar met minder vliegtuigen deze zomer dan vorig jaar, is het passagiersverkeer meer gedaald dan het aantal vluchten.*

*Voor de eerste 15 dagen van juli kondigt Air France belastingsfactoren aan van 50% op de lange afstand en 65% op de middellange afstand, ver van de 85 tot 90% die in dezelfde periode van de voorgaande jaren*

*zijn waargenomen.*

## ***Einde persoverzicht***

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

**Het aandeel van Air France-KLM** sloot op maandag 20 juli af **op 4.133 euro. Het is +0,80% hoger dan** een week.

Vóór de coronavirusepidemie bedroeg het aandeel van Air France-KLM 9,93 euro. Sinds begin april schommelt het tussen 4 en 5 euro.

**Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 4,43 euro.** Veel analisten hebben aan het begin van de gezondheids crisis hun prijsprognoses verlaagd. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten.

**Het vat Brentolie (Noordzee) is stabiel op 43 dollar.** Aan het begin van de uitbraak van het coronavirus was het 69 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

**Directeur Air France-KLM als vertegenwoordiger van de werknemersaandeelhouders PNC en PS.**

**Je kunt me 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](#). 10603 mensen ontvangen dit persoverzicht live