

Uitgebreide luchtvervoersovereenkomst EU-Qatar



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°830, 18 oktober 2021

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

Als u deze pagina niet correct 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

De uitvoering van de uitgebreide luchtvervoersovereenkomst tussen de EU en Qatar zal de broodnodige financiële transparantie moeten bieden

(bron persmededeling, vertaald met DeepL) 18 februari - Naar aanleiding van de ondertekening van de uitgebreide luchtvervoersovereenkomst (hierna: "Overeenkomst") tussen de EU en de Staat Qatar, dringt Europeans for Fair Competition (E4FC) nogmaals aan op het cruciale belang van de tenuitvoerlegging en handhaving van de bepalingen van de Overeenkomst.

E4FC is van mening dat de ondertekening van de overeenkomst een unieke gelegenheid biedt om een vervolg te geven aan de hoekstenen van de overeenkomst, die - vanaf nu - voorlopig zullen worden toegepast. In de praktijk zal de EU-markt nu onmiddellijk en eenzijdig worden opengesteld voor Qatar Airways, een luchtvaartmaatschappij die al beweerde de grootste ter wereld te zijn en die er - dankzij ongecontroleerde overheidssteun - voor koos om tijdens de COVID-19-crisis op meer routes te vliegen dan welke andere luchtvaartmaatschappij ook, ongeacht de passagiersvraag. Nu luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld worden getroffen door de pandemie, is financiële transparantie belangrijker dan ooit. **De Europese Commissie moet daarom alle oneerlijke praktijken die een impact kunnen hebben op de eerlijke concurrentie op de EU-markt onderzoeken en aanpakken.**

De overeenkomst voorziet in regelmatig overleg tussen de partijen in de vorm van een gemengd comité, dat belast is met de goede uitvoering van de overeenkomst. E4FC dringt er bij de Europese Commissie op aan onverwijld een vergadering van het Gemengd Comité bijeen te roepen, die een begin zou kunnen maken met de behandeling van mededingingsvraagstukken, alsmede met de samenwerking op het gebied van milieu, sociale zaken, veiligheid en beveiliging.

Mijn commentaar: Hoe kunnen wij geloven dat de Europese Commissie erin zal slagen de oneerlijke praktijken van niet-Europese luchtvaartmaatschappijen aan banden te leggen? Zij is er nooit in geslaagd een maatschappij als Ryanair, die vele malen is veroordeeld, te dwingen haar illegale praktijken op te geven.

Bovendien hebben de vakbonden in Frankrijk en Nederland erop gewezen dat de overeenkomst, die vóór de crisis van Covid-19 tot stand is gekomen, "geen rekening houdt met de ontwikkeling van de milieuproblematiek".

Kortom, Qatar Airways zal niet aan dezelfde milieubeperkingen onderworpen zijn als Lufthansa of Air France-KLM.

> **Air France en SNCF hebben vrede gesloten op binnenlandse routes**

(bron Le Figaro) 16 oktober - Concurrenten gisteren, partners vandaag. Er is een tijd geweest, nog niet zo lang geleden, dat **Air France en de SNCF in een genadeloze oorlog verwickeld waren op binnenlandse routes**. Medio 2017, toen de historische spoorwegmaatschappij de TGV Parijs-Bordeaux in twee uur opende, nam de nationale luchtvaartmaatschappij wraak met een zeer hoge prijs op dit traject. Vandaag **heeft Air France de strijdbijl begraven** (...). "De tegenstelling tussen trein en vliegtuig is een achterhoedegevecht", vatte Anne Rigail, algemeen directeur van de Franse luchtvaartmaatschappij, afgelopen juni samen. Als bewijs van deze nieuwe geestesgesteldheid hebben **Air France en de SNCF een oud product, Train + Air, nieuw leven ingeblazen. Het principe erachter? In plaats van twee afzonderlijke biljetten te nemen (bij voorbeeld een biljet Straatsburg-Parijs van de SNCF en een biljet Orly-Pointe-à-Pitre van de blauw-wit-rode luchtvaartmaatschappij), koopt de reiziger het pakket bij de luchtvaartmaatschappij**. Dit maakt het leven voor de klant gemakkelijker," legt Jérôme Laffon, marketing directeur van Voyages

SNCF, uit. Als zij het vliegtuig missen door een vertraging van de TGV, hebben zij automatisch een plaats op de volgende vlucht. En hij verdient airline miles door de trein te nemen.

De SNCF heeft een dergelijk partnerschap met twaalf luchtvaartmaatschappijen (Qatar Airways, Corsair). Maar het is met Air France dat het het meest succesvol is: van de 300.000 verkochte Train + Air tickets in 2019, werden er 160.000 verkocht met een vlucht van de Franse luchtvaartmaatschappij. (...) **Air France (...) biedt haar klanten voortaan de mogelijkheid om met de trein naar de hoofdstad te reizen, ook al verzorgt zij vluchten van Marseille naar Parijs.** De gezondheids crisis heeft de kaarten herschud: de problemen in verband met de opwarming van de aarde en de voordelen van treinen die minder broeikasgassen uitstoten, zijn in de ogen van veel reizigers doorslaggevend geworden. En Air France heeft besloten daar rekening mee te houden. Sommige van onze passagiers verkiezen een koolstofarm alternatief wanneer dat bestaat," zegt Vincent Etchebehere, directeur duurzame ontwikkeling en nieuwe mobiliteit bij Air France. **Dit is geen probleem voor ons omdat het geen klanten wegneemt op onze binnenlandse routes. Het is extra verkeer".**

(...)

De SNCF van haar kant ziet ook haar belang: via dit kanaal verkoopt zij zonder al te veel moeite TGV-tickets, aangezien Air France deze tegen een commissie op de markt brengt. Als gevolg daarvan hebben beide partijen besloten een versnelling hoger te gaan. **Tot november testen de spoorwegmaatschappij en de nationale luchtvaartmaatschappij de digitalisering van het pakket "trein + vliegtuig" op twee trajecten (Straatsburg-Parijs en Lille-Parijs). Tot nu toe moesten reizigers die dit product kochten, het afhalen in het station,"** legt Jérôme Laffon uit. Nu zijn het downloadbare e-tickets.

Deze nieuwe formule moet volgend jaar op het hele netwerk worden ingevoerd. Naast het gemak voor de passagiers zal dit het mogelijk maken het product aan te bieden in bijna alle 230 TGV-stations.

(...)

Mijn commentaar: Bijna alles draagt bij tot het succes van de nieuwe Train + Air-formule.

*De door de Franse regering opgelegde milieueisen zetten de reizigers ertoe aan de trein te verkiezen;
de klanten zijn van mening dat de trein milieuvriendelijker is dan het vliegtuig;
de duur van de reis is niet langer een doorslaggevend criterium;
met de afschaffing van de bonnen verdwijnt een van de belangrijkste*

oorzaken van de klachten.

In het vorige systeem kochten klanten een vliegticket van Air France samen met een voucher voor het deel van de reis dat met de trein werd afgelegd. Het kaartje moest worden afgehaald op het station, bij een loket met een dienstregeling die niet compatibel was met bepaalde treinen. Reizigers wisselden hun voucher de dag ervoor in of betaalden een boete in de trein.

Toch zijn er nog obstakels.

Sommige routes, vooral tussen Lyon en Parijs, zijn verzadigd. Optimaliseringswerkzaamheden, die zeer kostbaar zijn, zijn aan de gang, maar zullen naar verwachting pas over enkele jaren voltooid zijn.

Ook moet worden opgemerkt dat stations in de buurt van luchthavens, zoals Roissy-Charles de Gaulle, niet veel meer treinen kunnen herbergen.

> **Air France-KLM dreigt met juridische strijd over verhoging Schiphol-tarieven**

(bron diverse Nederlandse kranten) 17 oktober - **Air France-KLM bereidt een juridische strijd voor tegen het plan van Schiphol om haar tarieven de komende drie jaar met 40% te verhogen.** Het concern, dat veruit de grootste gebruiker van Schiphol is, zal zijn zaak voorleggen aan de mededingingswaakhond ACM. In een krachtige reactie op de geplande verhoging zegt Air France-KLM dat zij niet zal opdraaien voor de kosten van de nieuwe pier, die aanzienlijk boven het budget is uitgekomen. **Volgens de groep zou de verhoging onredelijk, ongepast en onaanvaardbaar zijn gezien de huidige situatie in de luchtvaartsector.** Van de aandeelhouders, die de afgelopen jaren sterk hebben geprofiteerd van de winsten van Schiphol, moet eerst worden gevraagd de kosten te dekken. De belangrijkste aandeelhouders van Schiphol zijn de Nederlandse regering en de gemeente Amsterdam.

Air France-KLM wijst erop dat andere grote Europese luchthavens tijdens de crisis veel lagere verhogingen van de heffingen hebben doorgevoerd of de heffingen zelfs hebben bevroren. De groep wijst er ook op dat de luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol actief zijn geen andere keuze hebben dan vanaf deze luchthaven te opereren.

> **Air France-KLM en Lufthansa gaan samenwerken met ITA Airways**

(bron La Tribune) 18 oktober - **Alitalia is niet meer. ITA Airways heeft het stokje overgenomen** met een eerste vlucht op vrijdag 15 oktober tussen de luchthaven van Milaan-Linate en Bari. Bij deze gelegenheid **herinnerde** Alfredo Altavilla, de **president van het bedrijf, eraan dat het nieuwe Italiaanse staatsbedrijf "niet is geboren om alleen te blijven"**, zoals gemeld door AFP. Er zijn dan ook besprekingen aan de gang om tegen eind 2022 een structurerend partnerschap met een andere luchtvaartmaatschappij aan te gaan. Dit vooruitzicht wekt belangstelling, te beginnen bij de grote Europese groepen Air France-KLM en Lufthansa, maar ook bij het Amerikaanse Delta Air Lines. Als langdurige partner van Alitalia **wil Air France-KLM een sterke relatie met ITA Airways opbouwen**. De Frans-Nederlandse groep is reeds besprekingen begonnen om een nieuw partnerschap met het Italiaanse bedrijf tot stand te brengen. Dit zou zover kunnen gaan als het aangaan van een "joint venture", een sterk ontwikkeld commercieel partnerschap dat het hoogst mogelijke niveau van integratie tussen luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt voorafgaand aan een fusie. Het meest voor de hand liggend zou de trans-Atlantische joint venture zijn, die sinds 2020 Air France-KLM, Delta Air Lines en Virgin Atlantic samenbrengt.

(...)

Het is niet onmogelijk dat Air France-KLM ook aan ITA Airways zal voorstellen om toe te treden tot een andere joint venture. Deze keer naar China.

(...)

De totstandbrenging van een partnerschap tussen Air France-KLM en ITA Airways zou de mogelijkheid van laatstgenoemde om de plaats van Alitalia binnen SkyTeam over te nemen, definitief versterken. Hoewel geen stichtend lid, trad de nu ex-Italiaanse luchtvaartmaatschappij in 2001 toe tot de mondiale alliantie, één jaar na de oprichting ervan.

(...)

Lufthansa is ook in de running. Tijdens de Algemene Vergadering van de IATA liet Carsten Spohr, CEO van de groep, doorschemeren dat hij een ontmoeting had gehad met zijn Italiaanse ambtgenoot. Hij voegde eraan toe dat Italië zijn tweede internationale markt is na de Verenigde Staten. Naar het voorbeeld van Air France-KLM overweegt de Duitse groep alle soorten commerciële overeenkomsten en zou zij zelfs kunnen overgaan tot de oprichting van een joint venture met ITA Airways, waarschijnlijk op de Noord-Atlantische Oceaan waar zij reeds geassocieerd is met Air Canada en United Airlines.

(...)

De laatste kandidaat zou Delta Air Lines kunnen zijn, de historische partner van Air France-KLM. Het Amerikaanse bedrijf, gesterkt door het herstel van zijn binnenlandse markt, zou in de verleiding komen door

een handelsovereenkomst met zijn Italiaanse tegenhanger. Ook hier liggen alle opties op tafel, ook al zou dat waarschijnlijk zijn in het kader van de joint venture Air France-KLM en Virgin Atlantic.

Als ITA Airways op het eerste gezicht zo aantrekkelijk lijkt, komt dat omdat de Italiaanse markt vóór de crisis sterk was.

(...)

Dit kan echter allemaal een schijnvertoning zijn. In de eerste plaats is ITA Airways momenteel slechts een schim van het Alitalia van enkele jaren geleden. De vloot bestaat uit slechts 52 vliegtuigen, waarvan nauwelijks 7 langeafstandsvliegtuigen, die hoofdzakelijk zullen worden ingezet vanuit Rome, niet Milaan.

(...)

Volgens een waarnemer kennen Air France-KLM en Lufthansa de Italiaanse markt zeer goed. De twee groepen zijn dus perfect in staat hun eigen diensten naar Noord-Italië te versterken om zakelijk verkeer naar hun respectieve hubs aan te trekken in plaats van zich te verenigen met ITA Airways.

(...)

Voorlopig lijkt geen van de kandidaten bereid verder te gaan dan een commerciële overeenkomst. De kwestie van een deelneming zou zich echter op middellange termijn kunnen voordoen. Volgens een analist zal ITA Airways grote moeilijkheden ondervinden om zich te ontwikkelen zonder de inbreng van een andere luchtvervoersgroep op kapitaal- en operationeel niveau.

Mijn commentaar: Alitalia is dood, lang leve ITA Airways.

De nieuwe Italiaanse luchtvaartmaatschappij heeft alle banden met Alitalia verbroken, waardoor de Italiaanse regering met een kolossaal passief blijft zitten. Volgens de Italiaanse pers zal de Italiaanse staat, tussen herkapitalisaties en overbruggingskredieten, 14 miljard euro hebben uitgekeerd.

Ironisch genoeg heeft ITA zojuist het merk Alitalia gekocht voor 90 miljoen euro, terwijl de curatoren van Alitalia 290 miljoen euro eisten. Dus Alitalia is niet helemaal dood.

> Delta Air Lines maakt winst in derde kwartaal, maar maakt zich zorgen over brandstofprijzen

(bron AFP) 13 oktober - De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij **Delta Air Lines** zei woensdag dat het **in het derde kwartaal winst heeft gemaakt**, maar waarschuwde dat de hoge brandstofprijzen tegen het eind van het jaar op zijn balans kunnen drukken. Van juli tot september

boekte het bedrijf een nettowinst van 1,2 miljard dollar (of 1,89 dollar per aandeel). Dat is minder dan 1,5 miljard dollar in dezelfde periode in 2019, voordat de pandemie begon.

Het kwartaal "markeerde een belangrijke mijlpaal in ons herstel met onze eerste kwartaalwinst sinds het begin van de pandemie," zei Delta-baas Ed Bastian in een verklaring.

(...)

Delta is bezorgd over de gevolgen die de stijgende benzineprijzen kunnen hebben voor haar toekomstige resultaten. "Als de vraag blijft verbeteren, zal de recente stijging van de brandstofprijzen wegen op ons vermogen om in het laatste kwartaal winstgevend te blijven," waarschuwde Bastian. De groep verwacht dat de prijs per gallon (ongeveer 3,8 liter) brandstof voor zijn vliegtuigen tussen \$2,25 en \$2,40 zal liggen, hoger dan het gemiddelde van \$1,94 dat tussen juli en september werd genoteerd.

De olieprijsen worden momenteel verhandeld op niveaus die sinds jaren niet meer zijn voorgekomen in een markt die te lijden heeft onder een gebrek aan aanbod en een zeer sterke vraag. Een vat WTI in New York passeerde maandag zelfs de grens van 80 dollar, de eerste keer sinds oktober 2014 dat dit gebeurde. Op Wall Street daalden de Delta-aandelen met 1,3% in de voorhandel.

Delta zei ook dat 90% van zijn werknemers momenteel is ingeënt tegen Covid-19. Vanaf 1 november is het bedrijf van plan een maandelijkse boete van 200 dollar op te leggen aan alle werknemers met een ziektekostenverzekering van het bedrijf die zich niet hebben laten vaccineren.

Mijn commentaar: Voor de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, die het grootste deel van hun winst op hun binnenlandse netwerk maken, is het herstel begonnen.

> **Energiecrisis zal vraag naar olie ondersteunen, zegt IEA**

(bron AFP) 14 oktober - Het Internationaal Energie Agentschap (IEA) heeft donderdag zijn prognose voor de wereldwijde vraag naar olie in 2021 en 2022 verhoogd, weddend dat er een sterke honger naar ruwe olie zal zijn om het te dure gas en steenkool te vervangen. **"De olieprijsen staan op hun hoogste peil in jaren omdat tekorten aan aardgas, LNG en steenkool de vraag naar olie ondersteunen,** wat de markt tot minstens het einde van het jaar deficitair zou kunnen houden," merkte het IEA op in zijn maandelijkse olierapport.

De hoge gas- en steenkoolprijzen zetten energie-intensieve industrieën en elektriciteitsproducenten ertoe aan in plaats daarvan olie te

gebruiken "om de lichten te laten branden en de machines te laten draaien".

De wereldwijde energiecrisis kan de vraag naar ruwe olie met 500.000 vaten per dag doen toenemen ten opzichte van normaal, aldus het IEA, dat de ontwikkelde landen adviseert over hun energiebeleid.
(...)

De **mondiale vraag zal nu naar verwachting** met 5,5 miljoen vaten per dag (mb/d) **stijgen** in 2021, en met 3,3 mb/d in 2022, **om 99,6 mb/d te bereiken, iets boven het niveau van vóór de Covid.**

De olieprijsen zijn de afgelopen maanden sterk gestegen, aangewakkerd door het herstel van de wereldeconomie en de voorzichtigheid van de producerende landen, die hun aanbod spaarzaam opvoeren. Brent ruwe olie uit de Noordzee wordt momenteel verhandeld boven 80 dollar per vat.

(...)

Mijn commentaar: De prognoses van het IEA liggen in de lijn van die van de Organisatie van Olie-exporterende Landen (Opec).

Als deze voorspellingen uitkomen, zou de olieprijs nog vele maanden hoog kunnen blijven. De gevolgen zouden aanzienlijk zijn voor de luchtvaartmaatschappijen (een derde van hun uitgaven gaat naar paraffine) en voor alle consumenten van oliederivaten.

Einde van het persoverzicht

Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 18 oktober gesloten op 4,131 euro. Het is deze week stabiel (+0,07%).

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,24 euro. Het hoogste koersdoel is 5,5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is nog steeds met \$1 gestegen tot \$85 per vat.

Vanaf een dieptepunt eind oktober 2020 (\$ 37) is hij gestaag gestegen tot \$ 69 begin maart 2021. Sindsdien schommelt hij tussen 69 en 77 dollar. Eind september werd deze drempel overschreden.

Op 85 dollar heeft Brent een prijs bereikt die sinds 2014 niet meer is voorgekomen, gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. De aardgasprijzen blijven stijgen tot het hoogste niveau in ten minste zeven jaar. Beleggers lijken het gevoel te hebben dat de olie- en gasproducenten tijdens de pandemie te veel hebben bezuinigd, zodat de druk van de vraag de markt uit evenwicht brengt.

Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

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

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10957 mensen ontvangen dit persbericht live