

Air France-KLM



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°840, 27 december 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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Deze laatste brief van het jaar is een gelegenheid om de balans op te maken.

Wat het luchtvervoer betreft, was 2021 een moeilijker jaar dan verwacht voor onze groep Air France-KLM. Desondanks zal ik alleen de positieve punten noemen.

Onze fractie heeft de gezondheids crisis over het algemeen goed doorstaan.

Zij kon rekenen op de steun van haar referentie-aandeelhouders, voornamelijk via steun van de Franse en de Nederlandse Staat.

De dochterondernemingen Transavia France en Transavia Nederland, de onderhouds- en vrachtactiviteiten en het uitgebalanceerde wereldwijde netwerk van de Air France-KLM groep hebben het bedrijf overeind gehouden.

De inzet van de werknemers is constant gebleven, ondanks de gevaren van de verschillende golven van de pandemie. Een aantal van hen zal Air France deze week verlaten in het kader van het plan voor vrijwillig vertrek, waardoor de onderneming kan voorkomen dat zij haar toevlucht

moet nemen tot afvloeiingen.

Tenslotte heeft de groep Air France-KLM besloten haar middellangeafstandsvloot te vernieuwen. Deze keuze voor de toekomst, die in een periode van crisis wordt gemaakt, is een sterk signaal van de directie en de raad van bestuur van de groep. Wij zijn ervan overtuigd dat de groep Air France-KLM in de komende decennia een belangrijke speler zal zijn in het luchtvervoer, ten voordele van haar klanten en werknemers.

Zorg goed voor jezelf en je dierbaren.

Veel plezier bij het lezen.

FrançoisPS

: Als u de groep Air France-KLM verlaat, kunt u mijn brief blijven ontvangen. Vergeet niet om mij een persoonlijk emailadres te geven.

Persoverzicht van maandag

> India: Air France-KLM tekent bij low-cost maatschappij IndiGo

(bron Air Journal) 24 december - **De groep Air France-KLM en de lagekostenluchtvaartmaatschappij IndiGo hebben een codeshare-overeenkomst ondertekend**, waardoor de eerste 25 nieuwe bestemmingen in India krijgt en de tweede toegang tot 250 bestemmingen wereldwijd.

In een kort gezamenlijk persbericht van 23 december 2021 wijzen de Frans-Nederlandse groep en de Indiase low-costspecialist erop dat de luchthavens Parijs-CDG en Amsterdam-Schiphol al verbonden zijn met vier bestemmingen in India: Delhi, Mumbai, Chennai en Bangalore. Er wordt niet gespecificeerd welke 25 nieuwe steden zich vanaf februari 2022 bij hen zullen aansluiten (afhankelijk van goedkeuring door de regelgevende instanties). IndiGo-klanten krijgen toegang tot meer dan 250 routes van de groep via haar twee Europese hubs, waaronder 120 in Europa en 50 in Noord- en Zuid-Amerika.

Air France en KLM, leden van de SkyTeam-alliantie, hebben geen codeshare-partner meer in het land sinds Jet Airways in april 2019 zijn activiteiten staakte; het hoopt echter in het eerste kwartaal van volgend jaar weer van start te gaan, in eerste instantie op binnenlandse routes.

Met een vloot van meer dan 250 Airbus single-aisle vliegtuigen, waaronder 190 A320neo en A321neo vliegtuigen (en meer dan 270 in afwachting van levering), vliegt IndiGo naar 71 bestemmingen in India

en 24 internationale bestemmingen; het bedrijf heeft al codeshare met American Airlines, Qatar Airways en Turkish Airlines. Er zij aan herinnerd dat Frankrijk en Nederland sinds juli 2020 een "reisbel" met India hebben, net als een dertigtal andere landen, waar de internationale lijnvluchten zijn opgeschort sinds het begin van de Covid-19-pandemie en ten minste tot februari volgend jaar.

Mijn commentaar: Indiase luchtvaartmaatschappijen zijn al meer dan tien jaar verwickeld in een felle strijd op hun binnenlandse markt, een van de meest veelbelovende markten voor de toekomst.

Deze felle concurrentie heeft vele van hen tot faillissement gebracht, waardoor het moeilijk is partnerschappen met buitenlandse luchtvaartmaatschappijen aan te gaan.

De overeenkomst tussen de groep Air France-KLM en Indigo biedt hoop. De Indiase maatschappij is meer een binnenlandse luchtvaartmaatschappij. Als zodanig zal het waarschijnlijk veel Indiase klanten aantrekken voor de vliegtuigen van de groep, met name in Delhi, haar belangrijkste basis.

> Interview met KLM CEO Pieter Elbers over de impact van de omicron-variant

(bron Het Financieele Dagblad) 21 december - In een interview zegt KLM-topman **Pieter Elbers dat de nieuwe omicron-variant zorgwekkend is en de plannen van de luchtvaartmaatschappij verstoort**. Naar aanleiding van de nieuwe beperkingen die door de Nederlandse regering zijn opgelegd, heeft KLM een crisisvergadering gehouden om de gevolgen te bespreken, in termen van boekingen en annuleringen, maar ook in termen van het aanvragen van verdere steun in het kader van de NOW-regeling.

(...)

Elbers benadrukte dat de ontvangen steun van 3,4 miljard euro "geen geschenk is", en voegde eraan toe dat het om leningen gaat waarvoor rente moet worden betaald. Bovendien moesten alle KLM-werknemers offers brengen. De CEO voegde eraan toe dat de luchtvaartmaatschappij momenteel over "voldoende liquiditeit" beschikt, waarbij **hij benadrukte dat de ontvangen staatssteun nog niet volledig is gebruikt**.

(...)

In de rest van het interview gaat **Elbers onder meer in op de stijgende kosten van vliegen in de komende jaren, die naar verwachting duurder zullen worden door de energietransitie. Elbers wijt de**

stijging van de ticketprijzen aan het gebruik van duurzamere brandstof, het geïnvesteerde kapitaal in nieuwe vliegtuigen, de verhoging van de luchtvaartbelasting in Nederland als onderdeel van het nieuwe regeerakkoord en de tariefsverhoging van Schiphol voor de komende jaren.

Elbers rechtvaardigt de beslissing om nieuwe Airbus-vliegtuigen te kopen verder door te wijzen op voordelen zoals een lagere milieu-impact en de noodzakelijke vernieuwing van de vloot. "Dit is een verantwoorde bedrijfsvoering, zeker als je bedenkt dat het mondiale luchtverkeer in 2024 hoogstwaarschijnlijk weer normaal zal zijn." Voor 2022 verwacht Elbers "een lange en hobbelige weg" naar herstel.
(...)

***Mijn commentaar:** Nu de gezondheidscrisis achter de rug is, zal KLM voor hetzelfde probleem staan als voor de crisis: hoe te groeien als haar hub, Schiphol, verzadigd is?*

De komst van de Airbus 321neo en 320neo in haar middellangeafstandsvloot zal één van de middelen zijn om dit te bereiken.

Aangezien de gemiddelde capaciteit van deze nieuwe vloot hoger ligt dan die van de B737 Max van Boeing, zal KLM haar hub kunnen voeden met meer passagiers in hetzelfde aantal slots.

> Wizz koopt Noorse slots op Gatwick om zaken in het V.K. te stimuleren

(Bloomberg bron) 23 dec -- Ultra low-cost luchtvaartmaatschappij **Wizz Air zal zijn aanwezigheid in het Verenigd Koninkrijk versterken na de aankoop van 15 dagelijkse slot paren van Norwegian Air Shuttle op de Londense hub Gatwick.**

(...)

Op Gatwick, waar de activiteiten worden beperkt door één start- en landingsbaan, zal dit de maatschappij in staat stellen het aantal vliegtuigen uit te breiden van vier tot vijf, aldus een verklaring die op woensdag werd vrijgegeven. Hoewel er geen verkoopprijs voor de slots is gegeven, schat DNB Bank dat ze tegen de huidige prijzen (...) 34-45 miljoen dollar waard zijn.

(...)

Volgens DNB hadden de slots bijna het tienvoudige waard kunnen zijn voordat de coronavirus pandemie het vliegverkeer verstoorde.

(...)

) De toename van het aantal vluchten in Groot-Brittannië zal Wizz een groter aandeel geven in de grootste low-cost luchtvaartmarkt van Europa en het bedrijf helpen te concurreren met rivalen EasyJet, waarvan Gatwick de grootste basis is, en Ryanair.

(...)

Mijn commentaar: Wizz Air is een Hongaarse maatschappij die als ultra low-cost wordt omschreven. Meer low-cost dan Ryanair, ook al lijkt het onmogelijk.

Het is vooral in Oost-Europa ontwikkeld, maar probeert zich sinds enkele jaren ook in West-Europa te vestigen. Zij richt zich met name op verzadigde luchthavens, in de hoop de slots terug te krijgen die door failliete luchtvaartmaatschappijen zijn achtergelaten.

De luchthaven Gatwick is verzadigd, wat de operatie voor Wizz Air zeer interessant maakt.

> **Coronavirus: waarom werden bijna 8.000 vluchten wereldwijd geannuleerd tijdens het kerstweekend?**

(bron AFP) 27 december - **Voor veel reizigers gebeurde dit kerstweekend het ergste scenario.** Duizenden mensen hebben Kerstmis niet met hun familie en geliefden kunnen vieren omdat **7.900 vluchten door luchtvaartmaatschappijen werden geannuleerd** en nog eens duizenden over de hele wereld vertraging opliepen. De hoofdoorzaak was natuurlijk het coronavirus.

(...)

Piloten, stewardessen en andere personeelsleden moesten in quarantaine worden geplaatst na te zijn blootgesteld aan het virus, waardoor Lufthansa, Delta en United Airlines vluchten moesten annuleren.

Volgens de website Flightaware heeft United Airlines op vrijdag en zaterdag ongeveer 439 vluchten moeten annuleren (...). Delta Airlines heeft zaterdag ook meer dan 300 vluchten geannuleerd, en 170 een dag eerder (...).

De Chinese luchtvaartmaatschappijen waren verantwoordelijk voor het grootste aantal annuleringen: China Eastern annuleerde ongeveer 540 vluchten, meer dan een kwart van zijn vluchtschema, terwijl Air China 267 vluchten annuleerde, ook bijna een kwart van zijn geplande vertrekken.

(...)

> Frankrijk blijft de slechte leerling in luchtverkeersleiding

(bron Les Echos) 23 december - **Op 14 december heeft de Europese Commissie officieel het startschot gegeven voor Sesar 3**, de derde fase van het moderniseringsplan voor de Europese luchtverkeersleiding, dat in 2030 voltooid moet zijn. **Dit is een gelegenheid om de balans op te maken van een van de belangrijkste projecten van de Europese Unie, dat in 2004 van start is gegaan om de verwachte verdubbeling van het verkeer tegen 2025 te ondersteunen, en dat nu al bijna 4 miljard euro heeft gekost aan een nogal gemengd resultaat.**

Terwijl het aantal vluchten in het Europese luchtruim de afgelopen 15 jaar met ongeveer 50% is gestegen tot een gemiddelde van 30 000 vluchten per dag vóór de gezondheidscrisis, zijn **de vertragingen ten gevolge van inefficiënte luchtverkeersleiding de afgelopen vier jaar verdrievoudigd**. Tienduizenden vluchten konden niet worden uitgevoerd wegens gebrek aan controlecapaciteit.

Het uiteindelijke doel van een "gemeenschappelijk Europees luchtruim", dat al in 1999 werd genoemd, lijkt nog steeds buiten bereik. Het Europese luchtruim blijft een lappendeken van luchtruim dat wordt beheerd door heterogene nationale systemen, met hun grenzen en verplichte doorgangspunten. Een van de gevolgen van deze versnippering is een stijging van het brandstofverbruik - en dus van de vervuiling - met ongeveer 10% per jaar, waarbij de afstand die door vliegtuigen wordt gevlogen onnodig met gemiddeld 42 km wordt verlengd.

De resultaten laten weliswaar op zich wachten, maar de vooruitgang die met Sesar 1 en 2 is geboekt, is reëel. "De eerste versies van de technologische instrumenten die de virtualisering en digitalisering van de luchtverkeersleiding mogelijk zullen maken, zullen eind 2022 klaar zijn en tussen 2023 en 2025 worden ingezet", legt Laurent Renou uit, belast met innovatie bij Eurocontrol, de Europese organisatie die verantwoordelijk is voor de coördinatie van het luchtverkeersbeheer in Europa.

"Zij zullen het mogelijk maken de uitwisseling van gegevens tussen controlecentra te automatiseren en de voorspelling van vliegtrajecten aanzienlijk te verbeteren. Hierdoor kan beter worden geanticipeerd op plaatselijke congestieproblemen en kan extra regelcapaciteit worden ingezet waar dat nodig is.

Voor luchtvaartmaatschappijen zal de modernisering van de luchtverkeersleiding resulteren in aanzienlijke tijd- en kostenbesparingen door het gebruik van directere trajecten met

een vrije route, in plaats van te moeten zigzaggen van het ene controlepunt naar het andere. "De vrije route zou het verbruik met 2 tot 3% doen dalen," zegt Laurent Renou. Sesar 3 zal het overigens mogelijk maken drones en toekomstige intercityvliegtuigen te integreren in het huidige verkeer.

Hoewel de luchtverkeersleidingsinstrumenten dankzij de Sesar-programma's grote vooruitgang hebben geboekt, blijft de tenuitvoerlegging ervan helaas zeer ongelijk in de Europese Unie. Het slechtst presteert Frankrijk, waar de modernisering van de luchtvaartnavigatiediensten aanzienlijk achterloopt op het schema. De laatste Europese barometer van de vertragingen in de luchtverkeersleiding is daar het bewijs van. **Van januari tot november van vorig jaar was het Directoraat Luchtvaartnavigatiediensten (DSNA) alleen al verantwoordelijk voor meer dan de helft van de vertragingen in Europa, ver voor zijn Duitse, Griekse en Spaanse tegenhangers.** En het was niet de schuld van het slechte weer, want meer dan de helft van deze vertragingen werd veroorzaakt door een gebrek aan luchtverkeersleiders.

Een positie van domkop in Europa die al jaren aan de kaak wordt gesteld door de vakbonden van luchtverkeersleiders, evenals verschillende officiële rapporten, waaronder het in 2018 door senator Vincent Capo-Canellas geschreven rapport met de titel "Vertragingen in de luchtverkeersleiding: Frankrijk raakt achterop in Europa". Uit interne bronnen heb ik vernomen dat mijn verslag nog steeds relevant is," zegt de senator. Frankrijk loopt technologisch nog ver achter. Er is een bewustwording geweest op het niveau van het ministerie en de DGAC, maar afgezien van een verandering van het management is er sindsdien niet veel gebeurd.

Dit is het resultaat van een decennium van opeengestapelde vertragingen bij de modernisering van de instrumenten en het aanwervingsbeleid voor luchtverkeersleiders", zegt Loïc Parisi, nationaal secretaris van de SNCTA, de vakbond van luchtverkeersleiders die de meerderheid vormt. **Wat de modernisering betreft, lopen wij vijftien jaar achter op onze Europese tegenhangers. We werken nog steeds met een systeem uit de jaren tachtig.**

Wat het gebrek aan controleurs betreft, het is niet door gebrek aan alarmerende regeringen! De aanwerving is aan de gang, maar het duurt vijf tot zes jaar vanaf het besluit om personeel aan te werven tot het moment waarop de controleur volledig operationeel wordt.

Mijn commentaar: Dit is wat mijn voorganger, Christian Magne, op 8 december 2014 (7 jaar geleden!) schreef in brief 472:

"Tot slot moet Europa zijn rol spelen in de modernisering van het luchtvervoer, bijvoorbeeld door het Sesar-project voor één Europees

luchtruim tot een goed einde te brengen, een belangrijke factor van efficiëntie voor de hele sector."

Het gemeenschappelijk Europees luchtruim staat op het punt de luchtvervoersdroom van de 21e eeuw te worden. Verwacht door alle luchtvaartmaatschappijen die door het Europese luchtruim vliegen, wordt de invoering ervan jaar na jaar uitgesteld.

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 27 december gesloten op 3,934 euro. Het is deze week sterk gestegen met +4,38%.

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

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,29 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 (Noordzee)

olie is deze week sterk gestegen van +\$ 9 tot \$ 79, na de aankondiging dat de Omicron-variant relatief veilig was. De aankondiging van de komst van de Omicron variant had geleid tot een daling van bijna \$10.

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.

Op 25 oktober had Brent met 86 dollar een niveau bereikt dat sinds 2014 niet meer was gezien, gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag.

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](#). 10988 mensen ontvangen dit persbericht live