

Air France KLM: AGM in zicht



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°857, 25 april 2022

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

> Air France KLM: AGM in zicht...

(bron Boursier) 19 april - **De aandeelhouders van Air France-KLM worden uitgenodigd tot het bijwonen van de gecombineerde algemene vergadering die op dinsdag 24 mei om 14.30 uur in het Hilton Paris Charles de Gaulle Hotel in Tremblay-en-France zal worden gehouden.**

In dit verband **is informatie met betrekking tot de Algemene Vergadering beschikbaar op de website, onder de rubriek Financiën/Aandeelhouders/Algemene Vergadering, en wordt zij ter beschikking gesteld van de aandeelhouders overeenkomstig de wettelijke en reglementaire voorschriften.** De oproeping tot de Voorvergadering, met inbegrip van de agenda van de Vergadering, de door de Raad van Bestuur aan de aandeelhouders voorgestelde ontwerp-resoluties en de beschrijving van de procedures voor deelname aan en stemming tijdens de Algemene Vergadering, werd op 18 april 2022 gepubliceerd in het Bulletin des Annonces Légales Obligatoires (BALO).

De aandeelhouders worden eraan herinnerd dat zij vóór de Algemene Vergadering per brief kunnen stemmen. Daartoe worden zij sterk aangemoedigd via internet of per post deel te nemen om te stemmen of een volmacht te geven of een toegangskaart te verkrijgen

De Algemene Vergadering zal rechtstreeks worden uitgezonden op de

website van de onderneming.

Mijn commentaar: Voor het eerst sinds 2019 zal de Algemene Vergadering van de Air France-KLM Groep in persoon plaatsvinden.

Ik zal bij u terugkomen met een speciale flits waarin de resoluties worden gepresenteerd waarover moet worden gestemd. Bij deze gelegenheid zal ik u meedelen wat mijn stemintenties zijn en zal ik degenen onder u die aandeelhouder zijn van de groep Air France-KLM voorstellen mij uw volmacht te geven.

> De toekomst van het 'spookvliegveld' van Lelystad is onzeker: er is nog één oplossing om het open te houden.

(bron AD) 20 april - Jan Willem Erisman: "Een onzekere weg".

Hoogleraar milieu en duurzaamheid, Universiteit Leiden

Als vliegveld Lelystad snel open wil, kan dat alleen door veel boerderijen op te kopen. Je zou dan een natuurvergunning kunnen krijgen met de vrijgekomen stikstofruimte. Maar dit is een zeer onzekere weg. De externe compensatie, zoals deze wordt genoemd, staat onder aanzienlijke druk. De rechters hebben onlangs laten weten dat ze er geen voorstander van zijn.

(...)

Het opkopen van veehouderijen alleen om het vergunningsproces gaande te houden, is volgens mij niet de juiste oplossing. **Het zou veel beter zijn als de regering een langetermijnplan zou ontwikkelen om het stikstofprobleem in Nederland op te lossen. Ons land moet zijn CO2-uitstoot tegen 2030 met 50% verminderen. Er moeten nu maatregelen worden genomen om dit te bereiken".**

Als de rechters zien dat de overheid er alles aan doet om het stikstofprobleem op te lossen, komt er vanzelf meer ruimte om een natuurvergunning te verlenen voor projecten als Lelystad Airport."

Johan Vollenbroek: "Een onmogelijke oefening".

Stikstofdeskundige en voorzitter van de milieuclub Mobilisation for the Environment (MOB)

(...)

Nee, de natuurvergunning voor vliegveld Lelystad is volstrekt onrealistisch. Laat ze hun verlies nemen. Misschien kunnen ze een mooie kartbaan aanleggen voor elektrische skelters"(...

)

Valentijn Wösten: "Ik geef ze niet veel kans".

Milieuadvocaat en pleitbezorger van diverse milieuclubs

Schiphol zelf heeft geen vergunning voor natuurgebruik en er loopt een handhavingsactie tegen de luchthaven. En voordat ze haar eigen papieren

op orde heeft, heeft ze de ongekende brutaliteit er een aan te vragen voor vliegveld Lelystad. We hebben te maken met een partij waarvan de geloofwaardigheid al over de horizon is verdwenen.

(...)

We hebben in Nederland een krankzinnig ecologisch probleem, dat de regering heeft gereduceerd tot een stikstofberekening. U wilt dat de regering serieus werk maakt van de oplossing van het stikstofprobleem in dit land. Dat is nu niet het geval, en in dit verband kan ik niet anders dan mij afvragen wat er achter de schermen gebeurt om vliegveld Lelystad uiteindelijk toch open te krijgen.

Ik geef ze niet veel kans, maar zeg nooit nooit.

***Mijn commentaar:** Waarom blijven hopen op de opening van de nieuwe luchthaven in Lelystad als het besluit al vele malen is uitgesteld?*

Schiphol zal in 2019 vol zitten. De luchthaven heeft een maximumcapaciteit van 500.000 vliegbewegingen per jaar. Het lijkt erg moeilijk om deze drempel te verhogen zonder de overlast voor de omwonenden te vergroten.

De luchthaven van Lelystad zal, als hij opengaat, een maximumcapaciteit hebben van 25.000 starts/landingen per jaar: in het eerste jaar zou het gemiddelde aantal vluchten zes per dag bedragen, waarna het regelmatig zou stijgen.

> **Klachten luchtvaartsector over tariefsverhoging Schiphol ongegrond**

(bron luchtvaartnieuws) 21 april - De ACM heeft klachten uit de luchtvaartsector over de tariefverhogingen van **Schiphol** ongegrond verklaard. De luchthaven **heeft in april de prijzen voor de gebruikers verhoogd om de inkomstenderving van de afgelopen jaren te compenseren.**

De ACM ontving bezwaren van **tien luchtvaartmaatschappijen** en drie belangengroepen. Zij **vinden de verhoging van de tarieven met 37% over drie jaar onredelijk**, aangezien de maatschappijen ook twee financieel moeilijke jaren achter de rug hebben en nog steeds in het rood staan

Volgens de ACM zijn de tariefverhogingen niet onredelijk en heeft Schiphol de tarieven in overeenstemming met de wet vastgesteld. De eerste tariefverhoging is ingegaan op 1 april 2022. "De door Schiphol gehanteerde toerekening is in overeenstemming met het in de Luchtvaartwet neergelegde beginsel van kostenoriëntatie", aldus het advies van de Autoriteit Consument en Markt

De verrekening van de door Schiphol gemaakte kosten met de luchtvaartmaatschappijen kan twee kanten op werken, aldus de CMA.

Schiphol moet overwinsten uitkeren aan de luchtvaartmaatschappijen als bijvoorbeeld de verkeers- en vervoersvolumes hoger zijn dan verwacht, maar het omgekeerde kan ook gebeuren bij tegenvallers. De CMA is van mening dat deze mogelijkheid van verrekening in twee richtingen ook in aanmerking moet worden genomen bij het bepalen van de kapitaalkosten die Schiphol in haar heffingen mag doorberekenen.

"Schiphol moet meevallers doorberekenen in haar tarieven, maar daar kunnen ook tegenvallers bij zitten. In de nieuwe tarieven is rekening gehouden met de reële kosten, hetgeen ook voortvloeit uit het wettelijk kader. De daaruit voortvloeiende tariefverhogingen zijn dan ook niet onredelijk", zegt Manon Leijten, bestuurslid van de ACM.

"De verliezen van Covid19 zijn daadwerkelijk geleden, dus als Schiphol deze kosten zelf zou moeten dragen, zouden ze uiteindelijk door de belastingbetaler worden gedragen, omdat de Nederlandse staat en de gemeente Amsterdam de belangrijkste aandeelhouders van Schiphol zijn. De wijze waarop Schiphol nu haar tarieven heeft vastgesteld, betekent dat de overlast wordt afgewenteld op de gebruikers van de luchthaven", aldus het vonnis.

(...)

Mijn commentaar: Nederland zet zich al enkele jaren in voor de strijd tegen de opwarming van de aarde.

Naast de terughoudendheid om een nieuwe luchthaven te openen (zie vorig artikel), kondigde de Nederlandse regering eind 2018 de invoering van een milieubelasting aan, die KLM voor 140 miljoen euro per jaar zou moeten treffen.

Opgemerkt zij dat, terwijl wij het in Frankrijk vaak over CO2-emissies hebben, de Nederlanders het eerder over NOx (NO2 en NO3) hebben, zonder de zaak fundamenteel te veranderen: om de CO2- of NOx-uitstoot te verminderen, moeten wij het verbruik van fossiele brandstoffen verminderen.

> United Airlines stijgt, winstherstel in zicht door boomende vraag

(bron beurs) 21 april - **United Airlines maakte gisteravond in de nabeurshandel op Wall Street een sprong van meer dan 7%, gestimuleerd door ongegeneerd optimisme voor de komende maanden. De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij verwacht in het tweede kwartaal (en voor het hele jaar) weer winst te maken,** aangezien zij verwacht dat een hausse in de vraag naar reizen de hoogste kwartaalinkomsten in haar geschiedenis zal genereren: "De vraagomgeving is de sterkste die ik in de industrie in 30 jaar heb gezien," zei Scott Kirby, de chieft executive van de luchtvaartmaatschappij. Voor de drie maanden tot eind juni verwacht het management dat de totale inkomsten per beschikbare stoelmijl met 17% zullen stijgen ten opzichte van dezelfde periode in

2019, wat resulteert in een aangepaste operationele marge van 10%. De maatschappij sluit zich dus aan bij Delta en verwacht opnieuw winstgevend te worden, ook al worstelt de sector met aanzienlijk hogere brandstofkosten. **De sterke consumentenvraag helpt de vervoerders echter het hoofd te bieden aan de sterke stijging van de brandstofprijzen**, die de afgelopen maand met 20% zijn gestegen. De brandstofrekening van United lag in het eerste kwartaal 20% hoger dan in het voorgaande kwartaal en zal in de drie maanden tot eind juni naar verwachting met nog eens 19% stijgen ten opzichte van het voorgaande kwartaal. In tegenstelling tot hun Europese tegenhangers dekken de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zich niet in tegen de volatiliteit van de olieprijs. Over het algemeen trachten zij de brandstofstijgingen te compenseren door hogere tarieven aan te rekenen en de capaciteit strikt te controleren. Bij United zal de capaciteit naar verwachting nog steeds 13% onder het niveau van het tweede kwartaal van 2019 liggen.

(...)

***Mijn commentaar:** Zodra de prognoses van United Airlines bekend werden gemaakt, stegen de aandelen van de grote luchtvaartmaatschappijen met 5 tot 10%, om daarna geleidelijk terug te keren tot hun vorige koers.*

Deze rage, ook al is zij tijdelijk, onderstreept de huidige belangstelling van beleggers voor luchtvaartmaatschappijen.

Tenminste voor die welke, zoals de Air France-KLM groep, de moeite hebben genomen om te herstructureren om de gevolgen van de gezondheids crisis tot een minimum te beperken.

> **British Airways creëert basis in Madrid om personeelscrisis te verlichten**

(bron: Daily Telegraph) 25 april - **British Airways is bezig haar eerste overzeese basis voor kortere vluchten op te zetten om het personeelstekort te bestrijden dat de ergste golf van annuleringen in tien jaar heeft veroorzaakt.**

De nationale luchtvaartmaatschappij van Groot-Brittannië gaat een basis voor het cabinepersoneel openen in Madrid, nu de bazen alles in het werk stellen om te voorkomen dat de recente reischaos de hele zomer aanhoudt

Tienduizenden reizigers moesten tijdens de paasvakantie hun vlucht annuleren omdat British Airways en andere luchtvaartmaatschappijen te kampen hadden met een ernstig personeelstekort.

(...)

Volgens de aanbieder van vluchtgegevens Cirium **heeft British Airways sinds**

begin april 1400 vluchten geannuleerd.

(...) Gevreesd wordt

dat de verkeerschaos tijdens het cruciale zomerseizoen zal voortduren.

(...)

British Airways heeft reeds zijn toevlucht genomen tot het aanbieden van een "welkomstbonus" van £1,000 om cabinepersoneel met een veiligheidsmachtiging van zijn rivalen te lokken

De vestiging van een basis in Madrid onderstreept de kritieke personeelssituatie van British Airways en markeert een aanzienlijke escalatie in de strijd van de luchtvaartmaatschappij om een zomer van ellende voor haar klanten te voorkomen. **Het cabinepersoneel wordt ter plaatse ingehuurd.**

(...)

Het **ziet ernaar uit dat de basis in Madrid slechts een kortetermijnmaatregel is tijdens de zomer**, wanneer de luchtvaartmaatschappij haar activiteiten opvoert. Het cabinepersoneel op kortereafstandsvluchten van de maatschappij is al meer dan tien jaar in Londen gestationeerd.

(...)

Sean Doyle, de chief executive van British Airways, heeft geprobeerd de luchtvaartmaatschappij nieuw leven in te blazen na jaren van kostenbesparingen onder zijn voorganger Alex Cruz. De heer Doyle heeft getracht een streep te zetten onder jaren van beroering die werden gekenmerkt door een afnemende klantenservice, herhaalde computerstoringen en arbeidsconflicten in verband met "fire and rehire"-tactieken.

(...)

Mijn commentaar: "Ontslaan en opnieuw in dienst nemen" bestaat in het ontslaan van een werknemer ("ontslaan") en hem opnieuw in dienst nemen ("opnieuw in dienst nemen") onder verminderde arbeidsvoorwaarden.

Deze methode groeit snel in het VK.

Het is echter niet de enige verklaring voor het in Groot-Brittannië geconstateerde personeelstekort, niet alleen bij British Airways maar ook in andere sectoren zoals het wegvervoer.

Sinds 1 januari 2021 en de uitvoering van de Brexit zijn de immigratievoorschriften in het VK voor EU-onderdanen veranderd.

Het vrije verkeer van personen is voorbij en de Britse regering heeft een op punten gebaseerd immigratiesysteem ingevoerd dat de mogelijkheden voor in Groot-Brittannië gevestigde bedrijven om mensen in dienst te nemen beperkt. Kandidaten voor immigratie moeten ook meer dan 1000 euro betalen om een

visum te krijgen om in het VK te werken.

> **Privatisering van ITA Airways: Lufthansa + MSC in pole position?**

(bron Air Journal) 19 april - De **privatisering van de maatschappij die** sinds 15 oktober vorig jaar **het ter ziele gegane Alitalia** als nationale luchtvaartmaatschappij van Italië heeft **vervangen, kent geen verrassingen**: op 18 april 2022, de uiterste datum voor het indienen van blijken van belangstelling, **hadden zich slechts drie kandidaten gemeld**. De Lufthansa groep, geallieerd met de Italiaans-Zwitserse cargo en cruise gigant MSC, de Air France-KLM groep geallieerd met Virgin Atlantic en Delta Airlines (de vier vormen een transatlantische joint venture, ook al wordt niet verwacht dat Delta investeert) en het Certares fonds, en het Indigo Partners fonds, eigenaar van de low-cost maatschappijen Wizz Air, Frontier Airlines, Volaris en JetSmart.

Volgens de Corriere della Sera **zullen deze drie kandidaten "in de komende dagen" toegang krijgen tot de "dataroom" van ITA Airways, waarna begin mei een definitief bod zal worden gedaan**, medio juni met de winnaar een memorandum van overeenstemming zal worden ondertekend (met de mogelijkheid van een aanbetaling van 400 miljoen euro) en in december de laatste hand zal worden gelegd aan de overeenkomst. Volgens bronnen bij het Ministerie van Economische Zaken is **het Duitse concern de duidelijke favoriet**, vooral omdat het zijn bod heeft becijferd (tussen 1,2 en 1,4 miljard euro).

Corriere citeert Giovanni Fiori, voormalig commissaris belast met Alitalia, die van mening is dat het Duitse voorstel het beste is omdat "MSC zijn vrachtportfolio verder zou ontwikkelen, Lufthansa de leider zou blijven in het zakelijke segment en zijn positie zou versterken in het toeristische segment naar en van ons land. Zijn argument: Duitsland en Italië "zijn complementair", aangezien het eerste een land is dat passagiers verzendt en het tweede een land is dat passagiers ontvangt - net als Frankrijk: "daarom zou een aanbod van Air France noch voor ITA noch voor Italië optimaal zijn".

(...)

Mijn commentaar: *Ongetwijfeld zal de Italiaanse regering de concurrentie gebruiken om de prijs van ITA Airways op te drijven.*

> **Transavia, Ryanair, EasyJet, Vueling, Volotea: de low-cost maatschappijen zullen deze zomer hard toeslaan op de Franse markt**

(bron La Tribune) 22 april - **De terugkeer naar de vliegtuigen zal deze zomer massaal zijn**. De bevingen in de boekingen hebben de laatste weken plaatsgemaakt voor een kookpunt met vastleggingen voor de gehele zomerperiode. En in deze beroering **lijken de lagekostenmaatschappijen het**

best gepositioneerd voor het einde van de crisis die na twee jaar crisis in het luchtvervoer aan het ontstaan is. Dit is met name het geval op de Franse markt die, na blijkt te hebben gegeven van veerkracht, zich opmaakt voor een sterke groei, soms tot boven het niveau van 2019. Vueling, Transavia en Volotea zijn allemaal begonnen met grote stappen. En niet te vergeten EasyJet en Ryanair

Voor Nicolas Hénin, adjunct-directeur van Transavia en belast met verkoop en marketing, bestaat er geen twijfel: **"de zomer zal zeer goed zijn"**. Sinds afgelopen zomer is de hele luchtvaart- en spoorwegsector het erover eens dat de reislust van de passagiers is teruggekeerd en dat het verkeer weer op gang komt zodra de gezondheidsbeperkingen afnemen (...), **waarbij steeds meer van tevoren wordt geboekt.**

(...)

Voor Transavia geeft Nicolas Hénin aan dat hij zijn introductietarieven niet heeft verhoogd en dat hij erop let het evenwicht tussen vraag en aanbod te bewaren, **maar het lijkt hem duidelijk dat als de huidige rage aanhoudt, de prijzen zullen blijven stijgen.** Dit zal de onderneming de gelegenheid geven haar winstgevendheid te maximaliseren op data met een grote vraag

Deze grote vraag leidt er natuurlijk toe dat de lagekostenmaatschappijen hun capaciteit blijven opvoeren. Op de intra-Europese markt ligt het **huidige aanbod iets hoger dan in 2019.** In Frankrijk zou de beweging nog sterker kunnen zijn, gezien de door de meeste gevestigde exploitanten aangekondigde ontwikkelingen.

Onder invloed van de reorganisatie van de groep Air France krijgt Transavia een andere dimensie. De vloot breidt zich in versneld tempo uit, van een vijftigtal vliegtuigen afgelopen zomer tot 61 vandaag.

(...)

Evenals Transavia bevindt **Volotea zich in een ontwikkelingsfase van haar gehele netwerk en Frankrijk zal haar voornaamste groeifactor zijn.** Met 5,5 miljoen aangeboden zitplaatsen in 2022 zal het aanbod twee keer zo groot zijn als in 2019. **Frankrijk zal zijn belangrijkste markt worden, goed voor bijna de helft van zijn activiteiten.**

(...)

Vueling zal niet worden overtroffen. De Spaanse maatschappij heeft 18 slots (d.w.z. 9 dagelijkse retourvluchten) teruggekregen die Air France **op Orly had** achtergelaten als tegenprestatie voor de door Frankrijk verleende staatssteun. **Zo zal het van 11 routes in de zomer van 2019 stijgen naar bijna 50 deze zomer, van 5 gebaseerde vliegtuigen naar 9, en zich opwerpen als de tweede maatschappij van het Parijse platform,** achter de Air France groep maar voor EasyJet. Terwijl het verkeer van Vueling tussen 2015 en 2019 stagneerde op ongeveer 3 miljoen passagiers, wordt verwacht dat het aanzienlijk zal toenemen.

(...) **Ryanair**

van zijn kant **heeft sinds maart ook zijn aankondigingen over Frankrijk**

verveelvoudigd. De Ierse lagekostenmaatschappij kan bogen op recorddienstregelingen voor Bordeaux, Toulouse en Marseille, met een extra vliegtuig dat daar gestationeerd is, waardoor het niveau van 2019 wordt overschreden. In Marseille heeft de lagekostenmaatschappij nu vijf vliegtuigen gestationeerd (waaronder twee 737 MAX's) en voegt zij 87 wekelijkse vluchten toe om een totaal van 240 te bereiken. In Toulouse verhoogt zij het aantal wekelijkse vluchten van 40 tot 80. **EasyJet heeft** op dit gebied **niet de meest spectaculaire vooruitgang geboekt.** Met zijn binnenlands netwerk in Frankrijk, dat als buffer heeft gefungeerd, zoals Bertrand Godinot, Algemeen Directeur voor Frankrijk en Nederland, enkele weken geleden heeft gezegd, is de oranje onderneming niet van plan om een totale groei aan te bieden. **Niettemin profiteert zij van de volledige heropening van de Britse markt.** En het potentieel is groot, gezien de cijfers van voor de crisis: met 12 miljoen bezoekers per jaar zijn de Britten de belangrijkste internationale toeristen in Frankrijk. Voor EasyJet betekende dit niet minder dan 5 miljoen passagiers. De skigebieden hebben al geprofiteerd van de terugkeer van de Britten, maar deze zomer zou het nog veel massaler moeten zijn.

(...)

EasyJet mag hopen deze zomer terug te keren naar het niveau van 2019 of daar dicht bij in de buurt te komen.

Geconfronteerd met deze lawine van aanbiedingen, zou het verschil tussen de verschillende bedrijven wel eens in het netwerk kunnen zitten. In het algemeen zullen **de meeste luchtvaartmaatschappijen zich blijven concentreren op hun sterke markten, met het Middellandse-Zeebekken als hun voornaamste aandachtspunt.**

Ondanks enkele originele openingen zullen Transavia en EasyJet dit patroon volgen. (...) Een andere overeenkomst tussen Transavia en EasyJet is dat beide luchtvaartmaatschappijen hun positie op het Franse binnenlandse netwerk zullen blijven versterken, hetgeen hen een zekere stabiliteit verschaft, ook al zijn de groeimogelijkheden beperkt.

(...)

Transavia moet zich niettemin onderscheiden door zich eindelijk op Algerije te lanceren dankzij de slots die na het faillissement van Aigle Azur in 2019 zijn teruggewonnen. (...) Algerije zou dus een echte groeirestaf moeten vormen

.

De bewegingen bij Ryanair en Volotea zullen betrekkelijk gelijk zijn, afgezien van een sterkere aanwezigheid van Italië.

(...)

In tegenstelling tot deze algemene tendens **heeft Vueling de neiging haar netwerk op te splitsen.** Om de slots op Orly in de wacht te slepen, heeft zij de Europese Commissie, die verantwoordelijk is voor de toewijzing ervan, voorgesteld een groot aantal nieuwe bestemmingen in heel Europa te openen. Waar de concurrenten hun positie versterken met frequenties, opent de

dochteronderneming van de IAG-groep routes naar het Verenigd Koninkrijk en Duitsland, maar ook naar Denemarken, Noorwegen en Zweden.

(...)

Hoewel het er voor de zomer al goed uitziet, **waarschuwt één analist toch voor één specifiek punt**. Met de recente annuleringen van vluchten als voorbeeld **merkt hij op dat luchtvaartmaatschappijen in de komende weken in de verleiding kunnen komen hun vluchtschema's in te korten vanwege de druk op de beschikbare personele middelen**. Het doel zou zijn operationele flexibiliteit te verkrijgen en te voorkomen dat midden in de zomer vluchten worden geannuleerd.

Zelfs als deze voorzichtigheid gerechtvaardigd is, kan het verkeer nog steeds meer dan 90% bedragen of zelfs het niveau van 2019 benaderen. Met name op de Franse markt, waar de teams beter behouden zijn gebleven dan in andere landen, dankzij maatregelen zoals deelactiviteit op lange termijn en collectieve prestatieovereenkomsten.

Mijn commentaar: *Low-cost luchtvaartmaatschappijen hebben hun personeelsbestand drastisch ingekrompen om de gezondheids crisis te overleven.*

Het zal voor hen moeilijk, zo niet onmogelijk, zijn om volgende zomer evenveel vluchten uit te voeren als in 2019 zonder hetzelfde personeelsbestand.

De uitdaging voor deze luchtvaartmaatschappijen zal zijn om snel gekwalificeerd personeel aan te werven.

> **Boeing's 777X lancering kan worden uitgesteld tot 2025**

(bron Reuters) 22 april - **Boeing bereidt zich voor op een verdere vertraging van het 777X-programma, waardoor de eerste leveringen van het nieuwe model met minstens een jaar zouden worden uitgesteld tot begin 2025**, vertelde een bron dicht bij de zaak Reuters op vrijdag.

Luchtvaartindustriepublicatie Air Current meldde eerder dat Boeing de certificeringsdoelstelling voor de verlengde versie van de 777 zou kunnen verschuiven van eind 2023 naar het vierde kwartaal van 2024, met verwachte eerste leveringen in 2025.

Het Amerikaanse bedrijf zei vrijdag in een verklaring dat het "gefocusd blijft op een transparante samenwerking met de toezichthouders en (zijn) klanten".

Volgens een bron **had de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) de lucht- en ruimtevaart- en defensiegigant in maart gewaarschuwd dat de certificeringsschema's voor de 777X en 737 MAX 10 "verouderd waren en niet langer de activiteiten van het programma weerspiegelden"**.

Mijn commentaar: *De Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) wordt steeds veeleisender in haar toezicht op Boeing als gevolg van de kritiek die zij*

heeft ontvangen.

> Air France-KLM verlaat historisch hoofdkwartier in Les Invalides

(bron Les Echos) 20 april - **Voor** de ongeveer twintig werknemers **van Air France-KLM** die tot nu toe het geluk hadden hun beroepsactiviteiten uit te oefenen in het historische hoofdkantoor van Air France op de esplanade des Invalides, breekt het moment aan **om in te pakken. De volgende Algemene Vergadering van Air France-KLM, op 24 mei, zal naar verwachting stemmen over een resolutie - nr. 18 - om het hoofdkantoor van 2, rue Robert Esnault-Pelterie, per 1 juli over te brengen naar 7, rue du Cirque, in het 8e arrondissement van Parijs.**

Deze verhuizing is al lange tijd gepland. Het besluit om het Invalides-gebouw te verlaten was in 2018 aangekondigd, nadat de stad Parijs, eigenaar van het gebouw, had besloten het weer in bezit te nemen om er een tentoonstellingscentrum voor Franse kunstnijverheid van te maken, gepland voor 2027. **Met deze verhuizing wordt echter een heel hoofdstuk in de geschiedenis van Air France afgesloten.** De Franse onderneming is de hoofdhuurder van het voormalige station Invalides sinds de nationalisatie ervan in 1946, ook al zijn de meeste centrale diensten van de groep sinds 1996 gegroepeerd in de hoofdzetel Roissy-CDG.

Tot in de jaren zestig konden passagiers van Air France bij de terminal van Invalides inchecken voor hun vlucht vanuit Le Bourget en Orly. Lange tijd was in het gebouw ook het vaccinatiecentrum gevestigd. En tot de Covid-crisis en de sluiting van de laatste Air France agentschappen in de stad, was het nog steeds mogelijk om er een ticket te kopen.

Dit alles zal niet mogelijk zijn **in de nieuwe hoofdzetel in de Cirque-straat 7, die plaats moet bieden aan een zestigtal personen, waaronder de voorzitter van de raad van bestuur, Anne-Marie Couderc, de CEO, Benjamin Smith, en vertegenwoordigers van de belangrijkste afdelingen van de groep:** algemeen secretariaat, strategie, transformatie, financiën, human resources en communicatie. De groep Air France-KLM zal dus echt worden geleid vanuit de rue du Cirque.

Naast de nabijheid van het Elysée-paleis, heeft deze rue du Cirque al een belangrijke rol gespeeld in de geschiedenis van de Franse luchtvaart. René Fonck, de "Ace of Aces" van de Franse vliegeniers in de Eerste Wereldoorlog, die 75 overwinningen op zijn naam schreef, woonde inderdaad op nummer 3 in deze straat.



Mijn commentaar: Dit is een hoofdstuk in de geschiedenis van Air France en Air France-KLM dat op 1 juli 2022 zal worden afgesloten.

Zoals in het artikel wordt aangegeven, konden passagiers daar tickets kopen, hun bagage inchecken of zich laten vaccineren.

Ik vond dit artikel uit Les Echos van 11 augustus 2005:

"Het internationale vaccinatiecentrum van Air France in Parijs, dat zich aan de esplanade des Invalides bevindt, verhuist vanaf zaterdag naar Rue de l'Université 148. Vorig jaar heeft het 85.000 vaccinaties gegeven, waaronder 33.000 tegen gele koorts, 15.000 tegen tyfus en 13.000 tegen hepatitis A".

Sinds 12 juni 2001 herbergt het gebouw ook de vereniging "Air France Museum", die in samenwerking met de afdeling historisch en cultureel erfgoed van Air France werkt aan het behoud, de ontwikkeling en de bevordering van het erfgoed van de maatschappij.

Zoals aangegeven op de website van Air France, zal de verhuizing van het Air France Museum" plaatsvinden op 15 juni 2022. Het gaat om de tijdelijke sluiting van het documentatiecentrum en de fysieke museumwinkel, die uitsluitend een onlineshop zal worden. De werkwijze van het documentatiecentrum zal, zodra het naar CDG is verhuisd, op een later tijdstip worden vastgesteld. In de tussentijd zullen vragen per e-mail behandeld blijven worden.

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.

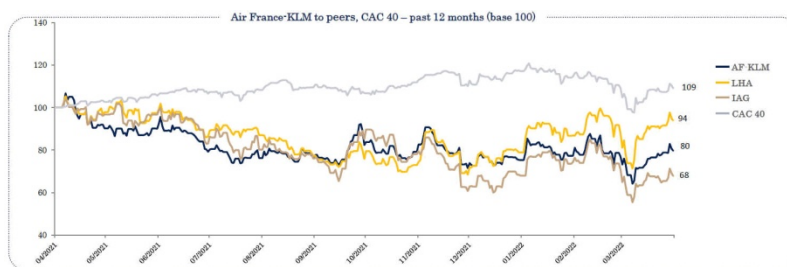
Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 25 april gesloten op 4,055 euro. Het is deze week gedaald met -1,31%.

Begin maart was de koers gedaald tot 3,295 euro.

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



Vergelijkende evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM ten opzichte van IAG en LH over één jaar.

Sinds maart 2021 heeft de koers van het aandeel Air France-KLM zich grotendeels op dezelfde wijze ontwikkeld als die van haar twee belangrijkste Europese concurrenten, de groepen Lufthansa en IAG.

Sinds het begin van het jaar is er echter sprake van een divergentie. De aandelenkoers van Lufthansa doet het beter dan die van Air France-KLM, waarschijnlijk omdat de herkapitalisatie van Air France-KLM langer duurt dan verwacht.

De koers van het IAG-aandeel is sterk gedaald. De hoge schuldenlast van het Brits-Spaanse concern wordt door analisten benadrukt.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt EUR 3,24. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

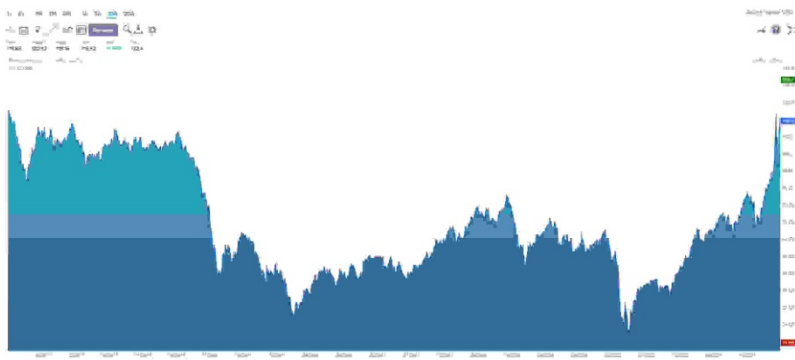
U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week sterk gedaald van -\$10 tot \$101.

Het is terug op zijn prijs van midden februari, bij het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij zijn record van 150 dollar (in 2008).

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



Evolutie van de olieprijs over tien jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

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 dit persbericht niet langer 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](#).

11119 mensen ontvangen dit persbericht live