

Air France-KLM's vooruitzichten voor 2020 vertroebeld door het coronavirus



I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

N°744, 24 februari 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-KLM's vooruitzichten voor 2020 vertroebeld door het coronavirus**

(bron Le Journal de l'Aviation) 20 februari - 2019 zal een gemengd jaar zijn geweest voor **Air France-KLM**. De groep **noteerde een omzetstijging van 2,6% tot 23,27 miljard euro, wat** getuigt van de goede prestaties van haar activiteiten. Anderzijds **had zij te lijden onder de stijging van haar oliefactuur en de trage vrachtmarkt**, die zwaar woog op het nettoresultaat en het bedrijfsresultaat. Deze verloren respectievelijk 30,9% en 18,8% (tot 290 en 1.141 miljoen euro). En als het begin van 2020 vrij goed was begonnen, wat de groep hoop gaf op een positieve evolutie van de omzet van de eenheid in het eerste kwartaal, dan hebben de gevolgen van de coronavirusepidemie voor het luchtvervoer de trend volledig omgebogen.

Maar **elk jaar is genoeg straf. De 2019 zal het vrachtschip zijn geweest**. De volumes nemen wereldwijd al 14 maanden af als gevolg van geopolitieke onzekerheden, na een algemene toename van het aanbod die tot overcapaciteit heeft geleid. Frédéric Gagey, Chief Financial Officer van de groep Air France-KLM, zei dat de volumes tussen Europa en de rest van de wereld met 5% zijn gedaald. In deze "zeer gecompliceerde" context is de groep erin geslaagd haar marktaandeel te behouden. Anderzijds daalde de omzet met 5,9% en **had de onderneming een negatief effect van 220 miljoen euro op**

het bedrijfsresultaat.

Deze moeilijkheden werden nog verergerd door de hogere brandstofrekening, met name als gevolg van minder effectieve afdekkingen dan in 2018. 5,5 miljard aan uitgaven in 2019. Verwacht wordt echter dat dit in 2020 zal verbeteren: Air France-KLM schat dat dit bedrag zal stijgen tot 5,2 miljard euro in 2020 en 5 miljard euro in 2021, op basis van de huidige trends.

Covid-19, aan de andere kant, veroorzaakt ook problemen. **Air France-KLM schat dat de stopzetting van de vluchten naar China, besloten in het licht van de daling van de vraag sinds het begin van de coronavirus epidemie, tussen 150 en 200 miljoen euro zal wegen op haar bedrijfsinkomsten in 2020.** Het heeft al een sterke invloed gehad op de langeafstandsreserveringen: deze lagen tot mei elke maand tussen de drie en vijf punten lager dan vorig jaar. Deze schattingen gelden alleen in de huidige context, met een hervatting van de vluchten vanaf april. (...) Wat de

prognoses voor de **capaciteitsgroei in 2020 betreft, verwacht Air France-KLM een capaciteitstoename van 2% tot 3% voor de netwerkmaatschappijen en van 4% tot 6% voor Transavia**, die door de coronaviruscrisis gespaard zou moeten blijven. Het low-cost segment staat aan de vooravond van een nieuw uitbreidingsplan, aangezien de Air France SNPL het schrappen van de cap op de vloot van meer dan 40 vliegtuigen heeft goedgekeurd. "Vandaag kijken we hoe we er in 2020 van kunnen profiteren". Ondanks de problemen met MAX verwachten we ons doel binnen 12 tot 18 maanden te bereiken", aldus Benjamin Smith, Managing Director van de groep. Voorlopig moet het bedrijf blijven vertrouwen op 737-800.

> Verbetering van de financiën van Air France blijft een prioriteit voor AF-KLM

(bron Luchtvaartnieuws vertaald met Deepl) 20 februari - Het **verbeteren van de financiële situatie van Air France-KLM blijft de topprioriteit van Air France-KLM.** Dit is wat DG Ben Smith donderdag zei bij de presentatie van de jaarresultaten, toen gevraagd werd naar mogelijke plannen voor de luchtvaartgroep om andere luchtvaartmaatschappijen over te nemen.

Volgens Smith blijft Air France-KLM zoeken naar consolidatiemogelijkheden, maar richt zich daar op dit moment duidelijk niet op. (...)

Ondertussen hebben Smith en zijn collega's in de Raad van Bestuur van Air France-KLM hun handen vol aan Air France. **Hoewel Air France haar bedrijfsresultaten in absolute zin minder sterk heeft zien dalen dan KLM, is er nog steeds een groot verschil tussen de**

financiën van beide luchtvaartmaatschappijen.

Met een omzet van €16,6 miljard behaalde Air France een bedrijfsresultaat van €280 miljoen (een daling van €42 miljoen ten opzichte van het voorgaande jaar), KLM behaalde een bedrijfsresultaat van €853 miljoen (€238 miljoen minder dan in 2018) met een omzet van €11,1 miljard. Anne Rigail, CEO van Air France, zal er alles aan moeten doen om deze kloof te verkleinen. Ondertussen doet de goedkope dochteronderneming Transavia het goed. De gezamenlijke omzet van de Nederlandse en Franse vestigingen steeg met 9,3% bij een bedrijfsresultaat van 131 miljoen euro. De operationele marge bedraagt dus 7,5%. (...)

Ook de onderhoudsdivisie van Air France-KLM doet het opvallend goed. Het bedrijfsresultaat verbeterde met 46 miljoen euro tot 260 miljoen euro, dankzij de goede resultaten van de sectoren casco, motor en componenten van het bedrijf. De inkomsten uit onderhoudsactiviteiten van derden stegen met 11,3% tot EUR 2,1 miljard.

Mijn commentaar: De twee bovenstaande artikelen komen voor de eerste uit de Franse pers en voor de tweede uit de Nederlandse pers.

In Frankrijk heeft de pers de resultaten van de Air France-KLM Groep voor 2018 en 2019 vergeleken. Ze zijn van het ene op het andere jaar iets gedaald. Deze daling is te wijten aan factoren buiten de Groep: de oliefactuur steeg met 550 miljoen euro, terwijl de Cargo-business zijn winstbijdrage zag dalen met 220 miljoen euro als gevolg van de vertraging van de wereldwijde activiteit.

In Nederland verklaart de pers de vertraging in de groei van KLM door de verzadiging van de luchthaven Schiphol. De nadruk ligt echter op het verschil in rentabiliteit tussen de twee belangrijkste dochterondernemingen van de groep Air France-KLM, een verschil dat in 2019 zal afnemen.

In dit stadium moet eraan worden herinnerd dat Air France en KLM aan verschillende verplichtingen zijn onderworpen.

Bij de presentatie aan beleggers in november 2019 heeft de Groep aangegeven dat de belastingen bij Charles De Gaulle 300 miljoen euro hoger zijn dan op Schiphol. Wat de specifieke Franse belastingen betreft (solidariteitsbelasting, burgerluchtvaartbelasting), bedroegen de extra kosten voor Air France 190 miljoen euro in 2019.

Ten slotte is het Franse sociale stelsel meer gericht op sociale bijdragen (werknemers- en werkgeversbijdragen) dan in Nederland, waar de inkomstenbelasting hoger is. Ook hier is het verschil aanzienlijk, de kosten voor Air France bedragen meer dan 300 miljoen euro.

> **Wopke Hoekstra is een ongetalenteerde investeerder**

(Bron Tribune in De Telegraaf vertaald met DeepL) 21 februari - Het gebeurde in de kelders van het Binnenhof. **Minister Wopke Hoekstra (Financiën) heeft in het geheim plannen voorbereid om aandelen van Air France-KLM te kopen. Het idee: het luchtvaartbeleid kunnen beïnvloeden.**

Hij heeft ABN Amro persoonlijk opdracht gegeven om zestig miljoen aandelen te kopen. Een uitgave van 744 miljoen euro. **Men zou verwachten dat deze kwestie in de hemicyclus wordt besproken.** Maar nee, Wopke niet. Als een communistische dictator **negeerde hij het advies van zijn ambtenaren, dwong hij geheimhouding af en nationaliseerde hij met eigen handen 14% van Air France-KLM.**

Zonder toestemming van de Tweede Kamer probeerde hij na kritische vragen en een officieel onderzoek zijn daden te rechtvaardigen. Hoekstra lijkt er mee weg te komen. Het onderzoek richtte zich op de rechtmatigheid van het proces. Maar we kunnen ook vraagtekens zetten bij de investering van bijna een miljard euro aan overheidsgeld. (...)

Air France-KLM wordt spectaculair beheerd, heeft een hoge schuldenlast en ziet zijn resultaten bijna elk jaar verslechteren. De prestaties van het bedrijf zijn zo slecht dat de aandeelhouders al meer dan tien jaar geen cent dividend ontvangen. (...)

Precies een jaar geleden verwierf Hoekstra "haar" aandeel in Air France KLM. **Sindsdien is de koers van het aandeel gestegen van 12,75 euro naar 9 euro. De staat verloor 225 miljoen euro** - overheidsgeld dat in rook opging. Niet alleen de werkwijze van Wopke Hoekstra kan worden aangevochten, maar ook de investering zelf. Achter de vermeende noodzaak (vooral voor zichzelf) om een controlerend belang te kopen gaat een schandalige situatie en een aanzienlijk financieel verlies schuil.

Mijn commentaar: De toetreding van de Nederlandse staat tot de hoofdstad van Air France-KLM is het afgelopen jaar onderwerp geweest van verhitte discussies in Nederland.

Een van de kritieken op de regering is haar tegenstrijdige houding. Enerzijds vraagt zij de groep Air France-KLM om garanties voor de ontwikkeling van de KLM, anderzijds beperkt zij het aantal vluchten op Schiphol terwijl de luchthaven verzadigd is.

> **Anne Rigail (Air France): "Het gaat om het transformeren van Hop! en niet om het sluiten van de luchtvaartmaatschappij!"**

(bron TourMag) 23 februari - **Bij Air France Hop! is de toon tussen SNPL en management** aan het **harden**. Na twee dagen van mobilisatie afgebroken om plaats te maken voor onderhandelingen, zullen de piloten deze week twee dagen in staking zijn: maandag 24 en donderdag 27 februari 2020 (van 6.00 tot 17.59 uur). De beweging kon dan elke vrijdag van 6 maart tot 30 april worden voortgezet. De directie van de groep Air France-KLM is, na een voorstel te hebben gedaan voor een verdragstekst die unaniem is afgewezen door de vakbondsraad, niet van plan om verdere stappen te zetten in de richting van de SNPL. (...)

Centraal in het debat staat, naast de arbeidsvoorwaarden en salarissen, **de kwestie van de overplaatsing van Hop-piloten (niet geïntegreerd in de moedermaatschappij) naar Air France** (200 vertrekken in 2017).

"De aspiratie van de piloten is te groot en kan Hop in gevaar brengen! Je kunt geen slijtagepercentages hebben die het bedrijf in gevaar brengen", zegt Rigail. (...) Volgens het management zijn de korteafstandsactiviteiten van de Groep (Air France en Hop! samen) in het vierde kwartaal van 2019 begonnen met het terugdringen van hun tekort, na de sluiting van de meest verlieslatende routes.

"Het doel is om het evenwicht in deze sector te herstellen, maar dit zal niet in een jaar worden bereikt", legt Anne Rigail uit, en herinnert aan de grote projecten die momenteel worden uitgevoerd: vereenvoudiging van de vloot, "omvorming van de beroepen", een capaciteitsvermindering van 15% en een plan voor vrijwillig vertrek van 230 personen in 2020 (+140 interne mobiliteiten). (...)

De sluiting van de binnenlandse dochteronderneming van de groep Air France is niet (...) actueel. **"Dit is een transformatieplan voor Hop! en geen sluitingsplan,"** zegt Air France's CEO. (...)

Mijn commentaar: Het eerste verzoek van HOP! piloten was om de anciënniteitslijsten van HOP! en Air France samen te voegen. Een

verzoek dat door de meerderheid van de pilotenbond binnen Air France is afgewezen.

De anciënniteitslijst van de piloten definieert hun carrièrestappen en dus hun beloning, afhankelijk van hun anciënniteit in het bedrijf. Het beheer van deze lijst is voor alle luchtvaartmaatschappijen van cruciaal belang.

Zo is in 2007 een vijandig overnamebod van Delta Airlines op US Airways mislukt omdat er geen overeenstemming werd bereikt over het samenvoegen van de anciënniteitslijsten van de piloten van beide luchtvaartmaatschappijen.

> **Coronavirus: China nationaliseert HNA en verkoopt Hainan Airlines door...**

(bron: L'Echo touristique) 21 februari - Eens een van China's meest offensieve bedrijven, lijdt HNA onder de gevolgen van de epidemie. China zal de groep nationaliseren.

Volgens het financiële agentschap Bloomberg **is China van plan het schuldconglomeraat HNA Group Co. te nationaliseren en zijn luchtvaartactiva te verkopen.** Dit is de meest spectaculaire actie die de Chinese staat tot nu toe heeft ondernomen om de groeiende economische schade van de coronavirus epidemie in te dammen.

HNA Group is een Chinees conglomeraat dat in 2000 is opgericht en zijn hoofdkantoor heeft in Haikou, Hainan Eiland. **Deze** voorheen weinig bekende **operator is tussen 2016 en 2017 na een golf van overnames (meer dan 50 miljard dollar) in belang toegenomen. Het is de belangrijkste aandeelhouder geworden van emblematische bedrijven zoals Hilton, maar ook Pierre et Vacances en Aigle Azur.** Aangezien de Chinese president Xi Jinping een algemene economische inzinking als gevolg van de epidemie

wil voorkomen, overweegt zijn regering geldinjecties of bedrijfsfusies om de luchtvaartindustrie te stabiliseren. De overname van een toonaangevend bedrijf als HNA zou deze inspanningen naar een nieuw niveau tillen. Ter **herinnering, HNA heeft een geschatte schuld van 35,6 miljard dollar...**

Volgens Bloomberg **zou China het grootste deel van de activa van de luchtvaartmaatschappij HNA verkopen aan de drie grootste luchtvaartmaatschappijen van het land - Air China Ltd., China Southern Airlines Co. en China Eastern Airlines.** Suparna Airlines, dat ook door HNA werd gesteund, zal naar verwachting worden verkocht aan de Jiangsu provinciale overheid. Hong Kong Airlines, ook gedeeltelijk eigendom van HNA, kondigde afgelopen vrijdag aan dat het 400 banen zou schrappen (...)

Volgens Reuters **heeft HNA**, om de financiële situatie te stabiliseren, **ook geprobeerd om andere activa te verkopen, waaronder de vliegtuigverhuurder Avolon Holdings Ltd. met een waarde van ongeveer 8,5 miljard dollar.** Maar ook het Zwitserse vliegtuigonderhoudsbedrijf SR Technics en het containerverhuurbedrijf Seaco. Volgens een rapport van Bloomberg Economics draaide de Chinese economie vorige week tussen 40% en 50% van haar capaciteit.

Mijn commentaar: HNA was ook meerderheidsaandeelhouder van Gategroup toen het Zwitserse bedrijf 49,99% van Servair verwierf. De verkoop van de aandelen van HNA in Gategroup was een van de eerste desinvesteringen begin 2019.

> **Qatar Airways verhoogt zijn aandeel in IAG opnieuw**

(bron Air & Cosmos) 21 februari - De eerste keer dat het in Doha gevestigde bedrijf een belang nam in het kapitaal van IAG was in 2015, met 9,99%.

Terwijl **Qatar Airways blijft** twifelen aan een mogelijke exit uit de Oneworld-alliantie, blijft het groeiende belangstelling tonen voor het consolideren van zijn banden met IAG (International Airlines Group), de holding die eigenaar is van British Airways, Iberia, Vueling en Aer Lingus. De onderneming **heeft zojuist haar aandeel in het kapitaal van IAG verhoogd van 21,4% naar 25,1%, in ruil voor een extra investering van £465 miljoen (€560 miljoen).**

Het in Doha gevestigde bedrijf rechtvaardigde deze kapitaalverhoging door de strategie van IAG te steunen, enkele weken voor het vertrek van de symbolische oprichter en CEO Willie Walsh.

Qatar investeerde in 2015 voor het eerst in IAG en nam een belang van 9,99%, en heeft sindsdien zijn belang gestaag uitgebreid.

Mijn commentaar: Qatar Airways heeft een strategie aangenomen die vergelijkbaar is met die van Delta Airlines: het nemen van aandelen in complementaire en/of gezonde luchtvaartmaatschappijen.

Qatar Airways heeft dus een minderheidsbelang in China Southern, Cathay Pacific en LATAM (waarin het zijn aandeel wil verdubbelen tot 20%). De Gulf Company heeft ook de intentie om 49% van het kapitaal van Rwandair te verwerven en te investeren in het Indiase Indigo.

De enige keerzijde van zijn strategie is zijn mislukking met Air Italy, dat

onlangs is geliquideerd.

> **Airbus lachend, Airbus huilend...**

(bron Le Point) 20 februari - **Vorig jaar heeft Airbus 863 commerciële vliegtuigen** van de A220, A320, A330, A350 en A380 **geleverd**. Een record dat de 800 eenheden van 2018 duidelijk overstijgt en 70,5 miljard euro aan omzet genereert met aanzienlijke cash. **De resultaten zijn veel somberder voor het leger en de ruimtevaartindustrie** gecombineerd in één Airbus Defensie- en Ruimtevaartdivisie met 34.000 medewerkers.

De A400M, het transportvliegtuig dat moeite heeft om zijn volledige operationele capaciteit te bereiken, eist een zware tol van de militaire luchtvaartsector. Onlangs zijn mijlpalen bereikt met het gelijktijdig loslaten van parachutisten uit de uitgangen aan beide zijden van de romp zonder dat ze botsen. Een ander aërodynamisch probleem dat wordt opgelost is dat tijdens de vlucht bijtanken van helikopters mogelijk zal zijn, compatibel met de zogturbulentie van de viermotorige vliegtuigen. Over het geheel genomen was het Franse leger tevreden, met een machine die bijna twee keer zo snel vloog, twee keer zo ver ging en twee keer zo veel lading vervoerde als de machine die hij verving. Maar deze tests en ontwikkelingen mobiliseren vliegtuigen en teams, en genereren extra kosten. In drie jaar tijd was al 5,5 miljard euro gereserveerd voor de militaire transportvliegtuigen.

Naast technologie is er ook politiek. Duitsland handhaaft zijn embargo op apparatuur die bestemd is voor Saudi-Arabië, een potentiële A400M-klant. Als gevolg daarvan zijn de exportprognoses opnieuw beoordeeld en heeft Airbus in het vierde kwartaal van 2019 een last van 1,2 miljard euro geboekt. De leveringen (d.w.z. contant) zijn niet gestegen, met 14 A400M vorig jaar vergeleken met 17 in 2018 en 19 in 2017.

Aan de ruimtezijde kent de fabrikant de gevaren van industriële cycli voor grote communicatiesatellieten. Tegelijkertijd zijn we getuige van een "uberisering" van de sector met de miniaturisering van de satellieten (OneWeb, Starlink, Project Kuiper, enz.). Afgelopen voorjaar werd de ruimtetak van de groep bekroond met de bouw van drie zware satellieten voor meer dan een miljard dollar. Hieruit blijkt dat de trend is omgedraaid. In de tussentijd, moeten we onze rug naar onszelf toe houden.

De Europese luchtvaartgroep zal tegen volgend jaar 2 362 banen in zijn militaire en ruimtevaartdivisie schrappen, waarvan 404 in Frankrijk in Élancourt en Toulouse, om zich te reorganiseren naar een activiteitsniveau in de orde van grootte van 10 miljard euro per jaar. **Duitsland zal het meest getroffen land zijn met de opheffing van**

829 posten. Engeland (357) en Spanje (630) zouden de volgende zijn. De onderhandelingen met de vakbonden worden geopend en het is niet uitgesloten dat de mobiliteit naar andere eenheden van de groep het vertrek verhindert.

> **De tegenslagen van de Boeing 737 Max verzwakken een dertigtal Franse onderaannemers**

(bron Les Échos) 21 februari - Ze hadden het niet verwacht. **Een honderdtal Franse fabrikanten van Boeing 737 Max-onderdelen zijn sinds januari het slachtoffer van de opschorting van de bouw van het nieuwe Amerikaanse middellangeafstandsvliegtuig.** Boeing hoopt in de komende weken certificaten van luchtvaartveiligheidsinstanties te verkrijgen om de productie voor juni te hervatten.

De in Seattle gevestigde vliegtuigbouwer had het tempo al vertraagd van 52 naar 42 vliegtuigen per maand in augustus 2019, maar heeft nu 400 vliegtuigen in opslag. (...)

In januari veroorzaakte de opschorting van de productie 2.800 ontslagen bij Spirit AeroSystems in de Verenigde Staten, wat de romp maakt.

In Frankrijk zijn de gevolgen minder ernstig. Het zijn vooral de fabrikanten van LEAP-motoronderdelen die getroffen worden. Deze nieuwe, zuinigere motor voorziet alle B737 MAX en 60% van de Airbus A320neo van energie. Het LEAP wordt in Frankrijk en de Verenigde Staten gebouwd door CFM International, een joint venture tussen Safran Aircraft Engines en GE uit de Verenigde Staten.

"Als de productie meer dan twee maanden stilvalt, kunnen sommige leveranciers grote moeilijkheden ondervinden en hun toevlucht nemen tot ontslagen", aldus Christophe Cador, voorzitter van het Aero-SME-comité van de Franse lucht- en ruimtevaartindustriegroepering (Gifas), die de 205 aangesloten KMO's heeft ondervraagd. "De helft van hen wordt getroffen en **20 tot 30 worden ernstig getroffen boven 10% van de omzet**", voegt de directeur, zelf betrokken sinds zijn **Satys** groep **20 B737 MAX per jaar schildert in de Verenigde Staten.**

Een deel van de LEAP-motoren wordt door Safran in zijn fabriek in Villaroche (Seine-et-Marne) **geassembleerd.** De OEM schat dat de daling van de productie van B737 in 2019 een omzetverlies van 650 miljoen euro heeft veroorzaakt. Dit jaar, met het stilleggen van de keten, zou het verlies meer dan 200 miljoen per maand kunnen bedragen voor

de groep, die ook de bedrading, wielen, remmen en stoelen van vliegtuigen vervaardigt. Zij heeft de productie van LEAP's sinds januari sterk verminderd, maar heeft deze niet stopgezet om haar onderaannemers, die niet allemaal hetzelfde worden behandeld in het kader van de contracten, niet te veel te straffen. (...)

Fabrikanten van motoronderdelen worden des te meer getroffen omdat zij hun fabrieken hebben uitgebreid om aan de toename van het aantal orders tegemoet te komen. Dit is het geval bij Freyssinet Aero Equipment in de Tarn. (...)

In Châtellerault **had Mecafi (Nexteam) in 2015 een grote fabriek voor LEAP onderdelen geopend. In december heeft hij het tijdelijk personeel ontslagen en een deel van het personeel heringedeeld** . In de regio Lot produceert Figeac Aero grote onderdelen zoals het carter en de motorbehuizing van de B737 MAX, die 40% van zijn omzet uitmaken. (...)

De gevolgen voor de werkgelegenheid zijn nog steeds beperkt tot uitzendkrachten en mensen met een tijdelijk contract, maar deze episode is een waarschuwing voor de luchtvaartindustrie. (...)

Mijn commentaar: De B737 MAX-crisis benadrukt de grote verscheidenheid aan leveranciers van vliegtuigonderdelen. De meeste van deze leveranciers werken voor zowel Boeing als Airbus.

> Een nieuwe cockpit voor de Boeing 737 Max

(bron Les Echos) 21 februari - **Boeing is van plan om de besturing van 737 Max vliegtuigen die de fabriek verlaten aan te scherpen nadat er vreemde voorwerpen in de brandstoftanks van sommige vliegtuigen zijn gevonden.**

"Tijdens de onderhoudswerkzaamheden ontdekten we in onbestelbare 737 Max-vliegtuigen die we opslaan, buitenlandse objectresten", aldus een woordvoerder van het bedrijf, zonder het aantal betrokken vliegtuigen aan te geven. **"Deze bevinding leidde tot een stevig intern onderzoek en onmiddellijke corrigerende maatregelen in onze productieketen"**, voegde hij eraan toe. (...)

De aanwezigheid van buitenlands objectafval in het vliegtuig werd door Mark Jenks, programmamanager van de 737, in een bericht aan de Boeing-medewerkers die aan de 737 werkten, **als "absoluut onacceptabel" beschreven.** "Elke anomalie is een anomalie te veel", schrijft hij. (...)

> De eerste A380 van de vloot van Air France heeft zijn

laatste vlucht naar de ontmanteling gemaakt.

(bron BFMTV) 21 februari - (...) Na tien jaar goede en trouwe dienst heeft **de eerste Airbus A380 die** in november **de vloot van Air France verliet** om terug te keren naar de verhuurder, donderdag **zijn laatste vlucht gemaakt**, meldt actu-aero. **Het** verliet Dresden, Duitsland, en **landde op Knock-Ireland West Airport (Ierland), waar EirTrade Aviation voor de ontmanteling zal zorgen.** (...)

Dit is echter niet de eerste A380 die wordt ontmanteld. In december 2019 voltooide Tarmac Aerosave of Tarbes de "deconstructie" van een A380 die voorheen door Singapore Airlines werd geëxploiteerd. Een baan die een jaar zal hebben geduurd. (...)

***Mijn commentaar:** Wie niet de kans zou hebben gehad om met de A380 te reizen, kan zich troosten door naar het Aeroscopia-museum in Toulouse te gaan. Vanaf volgende maand zal een A380 open zijn voor het publiek, net als de Concorde, de A400M of de Super Guppy. Er zijn ongeveer dertig vliegtuigen uit alle tijdperken te zien.*

> **Aéroports de Paris** wordt "het belangrijkste luchthavennetwerk ter wereld".

(bron: Challenges) 20 februari - **Aéroports de Paris (ADP) kondigde donderdag de overname aan voor bijna 1,4 miljard euro van 49,01% van het kapitaal van de Indiase groep GMR Airports, die onder andere de internationale luchthavens van New Delhi en Hyderabad exploiteert, een operatie die tot doel heeft "het eerste wereldwijde netwerk van luchthavens" te creëren.**

De transactie zal in twee fasen worden uitgevoerd, met de overname in de komende dagen van 24,99% van het kapitaal en vervolgens "in de komende maanden" de overname van 24,01%, onder bepaalde reglementaire voorwaarden, verklaart ADP in een persbericht.

In totaal zal ADP naar verwachting 107,8 miljard Indiase roepies of 1,36 miljard euro uitkeren. (...) Naast

New Delhi en Hyderabad in India exploiteert GMR Airports Mactan Cebu Airport in de Filippijnen. Deze drie luchthavens hebben in 2019 in totaal 102 miljoen passagiers verwelkomd, wat neerkomt op een verkeerstoename van 8,4%. (...)

***Mijn commentaar:** de Indiase luchthavens die door GMR Airports worden gecontroleerd, hebben vorig jaar 124 miljoen passagiers afgehandeld, bijna de helft van de activiteiten van Aéroports de Paris wereldwijd.*

Vóór deze operatie waren de vier grootste luchthavenexploitanten ter

wereld Aena (285,2 miljoen passagiers), Vinci Airports (240 miljoen), Fraport (238,8 miljoen) en de ADP-groep (226 miljoen) (cijfers medio 2009).

> **IATA: eerste ramingen van de gevolgen van COVID-19 voor het luchtvervoer**

(bron Business Travel) 20 februari - De International Air Transport Association (IATA) heeft haar boekhouding gedaan. (...) **Uit de eerste beoordeling van het effect van COVID-19 blijkt dat de vraag naar passagiers van luchtvaartmaatschappijen uit Azië en de Stille Oceaan over een volledig jaar met 13 % kan afnemen.** (...)

Het netto-effect zou een inkrimping zijn van 8,2% op jaarbasis vanaf 2019. **Dit zou volgens IATA leiden tot een inkomstenverlies van 27,8 miljard dollar tegen 2020 voor de luchtvaartmaatschappijen in de regio Azië-Stille Oceaan.** Chinese bedrijven zouden alleen al 46% van dit verlies voor hun rekening nemen, met naar schatting 12,8 miljard dollar voor de Chinese binnenlandse markt.

In dezelfde IATA-hypothese wordt **verwacht dat luchtvaartmaatschappijen buiten de regio Azië-Stille Oceaan 1,5 miljard dollar aan inkomsten zullen verliezen**, ervan uitgaande dat de daling van de vraag alleen beperkt blijft tot de Chinees-gerelateerde markten. Dit zou resulteren in een totaal inkomstenverlies van 29,3 miljard dollar voor alle luchtvaartmaatschappijen wereldwijd. (...)

De verwachte inkrimping van de wereldwijde groei van het luchtvervoer in 2020 zal daarom naar verwachting flirten met -0,6%.

(...) De

IATA is echter van mening dat het voorbarig is om de gevolgen voor de winstgevendheid van de sector dit jaar in te schatten, aangezien er tot op heden geen informatie is die anticipeert op de wijze waarop de epidemie zich zal ontwikkelen. De regeringen beginnen nu al met de invoering van een fiscaal en monetair beleid om de negatieve economische effecten te compenseren. Dit is al het geval in Singapore, Maleisië en binnenkort in Thailand. De verwachting is dat China zal volgen met een groot stimuleringspakket zodra de epidemie echt onder controle is. Lagere brandstofprijzen zouden de financiële verliezen op bescheiden wijze moeten compenseren. (...)

Mijn commentaar: Volgens recente schattingen ligt het huidige effect van de coronavirusepidemie op hetzelfde niveau als dat van SARS in 2003. Het duurde negen maanden voordat de luchtverkeersactiviteit

weer normaal was.

> **Last minute: Lufthansa onderhandelt over een terugkoop van een TAP eenheid**

(bron Le Figaro met AFP) 24 februari - De Duitse luchtvaartmaatschappij **Lufthansa is onderhandelingen begonnen om een aandeel in het kapitaal van haar concurrent TAP Air Portugal te kopen** van haar belangrijkste particuliere aandeelhouder, het Portugese zakenblad Jornal de Negocios dat op maandag is verschenen. Lufthansa "is onderhandelingen begonnen met David Neeleman", een Amerikaanse zakenman die de belangrijkste particuliere aandeelhouder van het Portugese bedrijf is, "voor de overname van haar belang in TAP", schrijft de toonaangevende Portugese onderneming dagelijks. Het Duitse bedrijf heeft voor de gelegenheid de krachten gebundeld met het Amerikaanse bedrijf United Airlines, voegt Jornal de Negocios toe.

Een woordvoerder van Lufthansa weigerde, toen hij door AFP werd ondervraagd, commentaar te geven op "mediaspeculatie". TAP weigerde ook commentaar te geven. TAP is voor 50% in handen van de Portugese staat, voor 5% van de werknemers en voor 45% van Atlantic Gateway, een privéconsortium dat is opgericht door David Neeleman en zijn Portugese partner Humberto Pedrosa. **Eind november moest David Neeleman de geruchten ontkennen dat hij zich uit TAP wilde terugtrekken vanwege verschillen met de Portugese staat, terwijl de media meldden dat hij Lufthansa, British Airways of Air France had benaderd** om te informeren naar hun mogelijke belangstelling. David Neeleman en de Portugese socialistische regering verschillen van mening over het TAP-dossier. De regering heeft zich met name verzet tegen het plan van de ondernemer om het bedrijf naar de beurs te brengen en heeft haar bezorgdheid geuit over de strategie van het bedrijf, waarvan het investeringsbeleid slechts langzaam tot positieve resultaten heeft geleid.

De Portugese luchtvaartgroep kondigde donderdag aan dat ze in 2019 in het rood is gebleven met een nettoverlies van 105,6 miljoen euro tegenover 118 miljoen euro in 2018. Dit resultaat kan worden verklaard door de vernieuwing van haar vloot, een van de assen van haar strategie om terug te keren naar het evenwicht. Vorige week waarschuwde de Portugese staat TAP voor het uitdelen van bonussen aan zijn leidinggevenden, ondanks de verliezen. Het bedrijf had vorig jaar al de woede van de overheid aangetrokken door 1,17 miljoen euro aan bonussen uit te keren aan 180 medewerkers.

Beurspersoverzicht ...

> De wereldbeurzen duiken weer in, ingehaald door het coronavirus

(bron La Tribune met AFP) 24 februari - Parijs, Frankfurt, Londen, Milaan... **Geen van de grote Europese beursindexen van maandag is immuun voor de vrees dat de coronavirusepidemie zich buiten China verspreidt, wat een groter risico voor de wereldeconomie met zich meebrengt.** (...)

"De gezondheidscrisis blijft de alfa en omega van de markt" en voorlopig heeft "niemand genoeg betrouwbare gegevens om de omvang van de crisis te beoordelen", zegt Christopher Dembik, hoofd economisch onderzoek bij de Saxo Bank. (...)

En er was genoeg slecht nieuws: Italië, waar vier sterfgevallen als gevolg van het nieuwe coronavirus zijn geregistreerd, werd het eerste Europese land dat quarantainemaatregelen oplegde in een dozijn gemeenten in het noorden van het schiereiland. Het Carnaval van Venetië, dat op dinsdag zou eindigen, werd op zondag geannuleerd. Het dodental van de virale longontstekingsepidemie bereikte maandag op het vasteland van China

2.592 doden, nadat er nog eens 150 doden waren aangekondigd. Buiten China heeft het coronavirus zo'n 30 landen en gebieden getroffen, waarbij 26 mensen zijn omgekomen, waarvan Zuid-Korea het meest getroffen is. Een eerste geval van coronavirus is ontdekt in Afghanistan.

In de CAC zijn de **automobielsector, de grondstoffensector, de toeristische sector en de sector van de luxegoederen, die het meest gevoelig zijn voor de economische vertraging, het zwaarst getroffen.** (...) De koers van het Accor-hotel is met 6,5% ingestort. (...)

Ten slotte **zijn ook de luchtvaartmaatschappijen in heel Europa sterk gedaald: -8,6% voor Air France, -7,6% voor Lufthansa, -6,5% voor IAG, de moedermaatschappij van British Airways en -10,3% voor Easyjet.** Elders in de wereld zijn de Koreaanse luchtlijnen met 6,2% gedaald, Asiana met 6,1% en Qantas met 7,5%.

Mijn opmerking: investeerders vrezen dat de gezondheidscrisis zich naar Europa zal uitbreiden. Als dit het geval zou zijn, zouden de meest kwetsbare bedrijven, zoals Alitalia, ernstig gevaar kunnen lopen.

Einde van het persoverzicht

> **Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris**

De raadplegingsprocedure voor de privatisering van de ADP-groep loopt van 13 juni 2019 tot 12 maart 2020. Het vereist de handtekeningen van 4,7 miljoen kiezers om te leiden tot een referendum over een gezamenlijk initiatief (RIP).

Op internet kan de consultatie worden ondertekend op de site referendum.interieur.gouv en

Op 24 februari had de raadpleging 1.111.000 handtekeningen verzameld, d.w.z. 23,55% van de vereiste handtekeningen.

Mijn commentaar: Er zijn nog 17 dagen over om het verzoek om een referendum over de privatisering van Aéroports de Paris te ondertekenen.

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

Het aandeel Air France-KLM staat bij het sluiten van de beurs op maandag 24 februari op 8.292 euro. Het is gedaald -14,50%. De laatste aankondigingen over de coronavirusepidemie hebben de prijzen van alle spelers in de luchtvaartindustrie doen dalen. Onder de Europese luchtvaartmaatschappijen hebben de goedkope luchtvaartmaatschappijen easyJet en Ryanair maandag de grootste daling gekend. Ook Aéroports de Paris, Airbus en Safran zagen hun aandelenkoersen sterk dalen.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,09 euro.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$2 tot \$56 per vat. Toen de uitbraak van het coronavirus begon, 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](#). 10282 mensen ontvangen deze persrecensie live.