

Is de korting voor binnenlandse vluchten echt rampzalig voor Air France?



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°754, 4 mei 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](#) 

Redactioneel

Beste lezers

De jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op dinsdag 26 mei 2020 om 14.30 uur in de rue de Paris 45, 95747 Roissy CDG, Cedex, met uitzondering van de fysieke aanwezigheid van de aandeelhouders of andere personen die gerechtigd zijn om de vergadering bij te wonen. Het zal live worden uitgezonden via een webcast op de website van de Groep.

*In de komende dagen zal ik u een speciale Flash sturen met informatie over de resoluties die in stemming worden gebracht. U vindt in deze Flash mijn stemverklaringen. Net als in voorgaande jaren **zal ik degenen onder u die aandeelhouder zijn van de Air France-KLM-groep voorstellen mij uw bevoegdheden toe te vertrouwen.***

De stemformulieren zouden u binnenkort moeten bereiken.

U vindt alle documenten met betrekking tot de jaarlijkse Algemene Vergadering op de website van de Groep Air France-KLM, op de pagina met financiële informatie. Het bevat met name de resoluties die aan de aandeelhouders ter stemming zullen worden voorgelegd.

U vindt ook de link naar het universele registratiedocument 2019 op de startpagina van mijn blognavigatiesite.

*Laten we de inperkingsmaatregelen blijven naleven.
Gelukkig lezen François*

Persoverzicht van maandag

> Is de korting voor binnenlandse vluchten echt rampzalig voor Air France?

(bron La Tribune) 1 mei - **Een van de milieumaatregelen die de regering aan Air France vraagt in ruil voor haar steun om de Covid-19-crisis te doorstaan, is het opheffen van bepaalde binnenlandse routes ten gunste van de trein.** Met de aangenomen criteria vermijdt het plan van minister van Financiën Bruno Le Maire de belangrijkste nadelen van het voorstel (dat vorig jaar door bepaalde afgevaardigden is verworpen), dat onhoudbaar zou zijn geweest voor Air France. (...)

Twee criteria in de vandaag aangenomen formule veranderen de situatie en voorkomen een catastrofe voor de Franse groep. De eerste is in de definitie van de cursor die moet worden toegepast om over te schakelen van vliegtuig naar trein. Terwijl François Ruffin voorstelde het vliegverkeer te verbieden op alle routes waar de trein "een reistijd gelijk aan de reistijd van het vliegtuig + 2u30" toestaat (d.w.z. op routes waar de reistijd per trein gaat van 3u20 tot 4u afhankelijk van de route), **gaat de overheid veel minder ver door te eisen dat het vliegtuig wordt afgeschaft "wanneer er een treinalternatief is dat 2u30 duurt".** (...)

De belangrijkste binnenlandse punt-tot-punt lijnen uit Parijs-Orly (...) zijn bewaard gebleven: naast Nice, Toulouse of Biarritz, Mulhouse, Marseille, Toulon, Montpellier, Brest, Clermont-Ferrand, Limoges... die in het voorstel van François Ruffin werden veroordeeld, worden in het plan van de regering gehandhaafd. In feite worden **alleen de lijnen naar Lyon, Bordeaux en Nantes afgeschaft.** (...)

Het transversale netwerk (regio) wordt niet beïnvloed. Bij gebrek aan hogesnelheidslijnen op dit deel van het netwerk zijn de reistijden per trein inderdaad erg lang. Deze vluchten, of in ieder geval **die van HOP! zullen echter afnemen met de komende herstructurering van het binnenlandse netwerk van de groep Air France om de financiële situatie te herstellen.**

Het tweede grote verschil tussen het wetsvoorstel dat vorig jaar werd verworpen en de maatregelen die de regering vandaag neemt, is het opnemen van het aansluitende verkeer. **De "2u30-regel" is niet van toepassing op vluchten die een "hub" verbinden.** Zo zou een vlucht Lyon-Parijs Charles de Gaulle worden gehandhaafd, aangezien

passagiers die naar Azië of de Verenigde Staten willen reizen, een aansluitende vlucht in Roissy zouden kunnen nemen. Als er geen rekening was gehouden met dit soort verkeer, zou Air France zijn benadeeld zonder dat de CO2-uitstoot van de luchtvaart is verminderd. Zonder een vlucht naar Parijs-Charles de Gaulle had een Lyonnais die naar Azië of de Verenigde Staten wil reizen, namelijk een vlucht van British Airways naar Londen of een vlucht van Lufthansa naar Frankfurt of München kunnen nemen om zijn of haar aansluitende vlucht te nemen. Dergelijke pre-post-routingvluchten blijven veel sneller en minder beperkend wat betreft de bagageoverdracht dan een TGV-reis naar Roissy.

Toch zijn er enkele grijze gebieden in de toespraak van Bruno Le Maire. (...) **Zullen deze "transfers naar een hub" inderdaad alleen gereserveerd worden voor diegenen die een ticket voor een langeafstandsverbinding kunnen verantwoorden? Of blijven ze mogelijk voor zogenaamde point-to-point passagiers? Op de routes tussen Nantes en Rennes en Roissy zijn deze laatste goed voor 20% van het verkeer.**

Een andere vraag: zal de Air France HOP-hub in Lyon, die kortereafstandsvluchten, voornamelijk binnenlandse vluchten, met elkaar verbindt, ook profiteren van de uitzondering op de 2,5-urenregel? (...) Ten slotte **moet de regering verduidelijken of deze nieuwe regels alleen voor de groep Air France of voor alle luchtvaartmaatschappijen gelden.**

Uiteindelijk is de door Bruno Le Maire aangekondigde maatregel verre van catastrofaal voor Air France. Anderzijds wordt het beginsel van de overdracht van de lucht naar het spoor op kortereafstandsroutes duidelijk vastgelegd. (...)

Een andere maatregel van de regering is van groter belang: het verplichten van alle vluchten van Air France om vanaf 2025 2% biobrandstoffen te gebruiken. Zonder harmonisatie op wereldschaal zouden deze alternatieve brandstoffen, **die twee tot vijf keer duurder zijn dan kerosine**, leiden tot een tekort aan concurrentievermogen tussen luchtvaartmaatschappijen die gevestigd zijn in landen die een dergelijke integratie afdwingen en die welke gevestigd zijn in landen die een soortgelijke maatregel niet zullen toepassen. Dit zou ook het geval zijn als de maatregel zou worden toegepast op alle luchtvaartmaatschappijen die in Frankrijk actief zijn. Dit komt omdat Air France op een veel groter deel van haar activiteiten zou worden "belast".

Van alle door Bruno Le Maire genoemde maatregelen om ervoor te

zorgen dat Air France zijn CO₂-uitstoot per passagierkilometer op het binnenlandse netwerk met 50% vermindert ten opzichte van 2005, is het uiteindelijk de vernieuwing van de vliegtuigvloot die de grootste winst zal opleveren. Vanaf oktober 2021 zal Air France beginnen met het vervangen van de helft van zijn korteafstandsvloot van A320-familievliegtuigen door zeer energie-efficiënte A220's.

Mijn opmerking: de Franse staat heeft een aantal voorwaarden gesteld aan de toekenning van leningen. In dit artikel worden er drie vermeld:

- . de sluiting van de luchtdiensten (met uitzondering van de aansluitende passagiers) indien de SNCF een verbinding van minder dan 2u30 aanbiedt,
- . de vermindering van de CO₂-uitstoot . het gebruik van 2% biobrandstoffen tegen 2025.

Wat de beperking van 2,5 uur betreft, zou het verrassend zijn als één luchtvaartmaatschappij er gebruik van zou maken om de markt terug te winnen. Dit is niet het geval geweest tussen Straatsburg en Parijs of tussen Lyon en Parijs. Waarom zou het anders zijn voor vertrek uit Bordeaux, Nantes of Rennes?

Wat de CO₂ -reductie betreft, wil ik de inhoud van het artikel verduidelijken. De minister van Financiën kondigde twee voorwaarden aan

- . Ten eerste moet de CO₂-uitstoot per passagierskilometer (op de gehele vloot van Air France) in 2030 met 50% worden verminderd ten opzichte van 2005
- . De tweede is "dat Air France zijn CO₂-uitstoot op zijn vluchten op het vasteland van Frankrijk tegen het einde van 2024 met 50% vermindert".

Voor elk van de voorwaarden rijst dezelfde vraag: zal Air France worden gestraft in vergelijking met buitenlandse luchtvaartmaatschappijen? Het artikel beantwoordt deze vraag gedeeltelijk vanuit economisch oogpunt, niet vanuit sociaal oogpunt. Indien de opgelegde inkrimpingen niet door technologische vooruitgang kunnen worden gerealiseerd, zal een inkrimping van de activiteiten van Air France op het vasteland van Frankrijk en dus een inkrimping van het personeelsbestand noodzakelijk zijn.

Er blijft de maatregel die waarschijnlijk het grootste economische effect op Air France zal hebben: de verplichting om vanaf 2025 2% biobrandstoffen te gebruiken. In eerste instantie zou dit kunnen leiden

tot extra kosten voor Air France van ongeveer 100 miljoen euro per jaar. Als er geen compenserende maatregelen zouden worden genomen, zou Air France zich in een paradoxale situatie bevinden: hoe minder het bedrijf vervuult, hoe meer het wordt gestraft.

Het is te hopen dat dit aspect van het probleem door de regering in aanmerking wordt genomen.

> **Sociale afstandelijkheid**

(bron Le Journal de l'Aviation) 28 april - Met de vermenigvuldiging van progressieve deconfinities over de hele wereld zal de maand mei voor veel luchtvaartmaatschappijen synoniem zijn met een zekere hervatting van de activiteiten, althans voor een rudimentair deel van hun binnenlandse vluchtprogramma's. **Barrièregebaren** blijven natuurlijk bestaan **en er zullen nu gezondheidsmaatregelen worden opgelegd aan de passagiers gedurende hun hele reis**, bij het inchecken, het aan boord gaan en het uitstappen.

Een van de eenvoudigste maatregelen die al door veel luchtvaartmaatschappijen zijn genomen, is natuurlijk het **verplicht dragen van maskers, de vermindering van het aantal tassen in de cabine en de beperking van de interactie tussen vliegtuigbemanning en passagiers, dat wil zeggen de afschaffing van de diensten aan boord.**

Sommige burgerluchtvaartautoriteiten gaan nog verder door tijdelijk, maar strikt, **sociale afstand aan boord** op te leggen (**we moeten zeggen fysieke afstand**), met de neutralisatie van "middelste" zetels in de economy class (een derde minder capaciteit op een vliegtuig met één gangpad, de helft van de capaciteit op een regionaal vliegtuig, etc.) of de niet-commercialisering van bepaalde rijen die te dicht bij de kantoren zijn gelegen. Deze maatregel is niet van kracht in **Frankrijk, maar alleen aan te raden**, waardoor velen helaas haro konden komen schreeuwen op Air France na de ongelukkige vlucht van een journalist op zoek naar een primeur enkele dagen geleden.

Het is een goed idee om zoveel mogelijk afstand aan boord te houden. Maar het opleggen ervan is gewoon een teken van een gebrek aan kennis van het luchtvervoer dat zichzelf niet zal beroven, in het beste geval om het aanzienlijke verlies aan inkomsten door te berekenen in de prijs van de tickets, in het slechtste geval gewoon om een einde te maken aan deze vluchten die niet rendabel zullen zijn.

Ten slotte is de fysieke afstand aan boord van een vliegtuig een beetje

een andere vorm van sociale afstandelijkheid. Fysieke ruimte is altijd al duurder verkocht door luchtvaartmaatschappijen en de geschiedenis heeft, op enkele uitzonderingen na, aangetoond dat uitsluitend premium luchtvaartmaatschappijen over het algemeen niet erg lang meegaan. Het luchtvervoer verkeert al duidelijk in voldoende crisis om de situatie nog verder te verbeteren.

***Mijn commentaar:** De afgelopen weken zijn er verschillende vluchten geweest die onderwerp van controverse zijn geweest. Op de laatste (een vlucht met vertrek vanuit Pointe-à-Pitre) blijkt dat Air France de geldende regels heeft gerespecteerd. Alle passagiers droegen maskers.*

Het is echter de vraag of de veiligheidsafstanden tussen de passagiers tijdens het instappen zijn gerespecteerd. Naar mijn mening is dit meer een kwestie van individuele verantwoordelijkheid dan die van de luchtvaartmaatschappij.

> KLM alleen? Omarm eindelijk de Fransen (KLM als zelfstandige entiteit? Laten we eindelijk de Fransen omarmen)

(bron NRC, vertaald met Deepl) 30 april - Tribune van Jan van der Heyde en Thomas Meyjes, die tot 2002 verschillende managementfuncties bij de KLM bekleedden.

(...) Volgens het laatste nieuws **lijkt het nu gepast om, naast** het beheersen van deze catastrofale crisis, de **KLM "en passant" te scheiden van Air France.**

In 2004 werd KLM (inclusief Martinair en Transavia) **verkocht aan Air France. Deze transactie**, bovendien tegen een voor de koper gunstige prijs, **was gebaseerd op de visie dat KLM niet in haar eentje kon overleven.** Ondanks het Nederlandse gevoel dat de overname sindsdien niets dan ellende heeft gebracht, **was deze visie juist. KLM en Schiphol zijn sterk gegroeid.** Jarenlang goed nieuws voor het bedrijf, het personeel en BV Nederland. Hoe je het ook draait, dit zou niet mogelijk zijn geweest zonder Air France. Toch klagen ze hier vooral over ongewenste Franse inmenging. KLM werkt toch beter dan Air France?

Vorig jaar, toen er naast het argumenteren ook nog eens winst werd gemaakt, hebben we opnieuw betoogd: (...) stop het kinderachtige gezeur aan de top, sla de handen ineen en werk aan drastische kostenreducties. Uw kostenniveau is een van de hoogste in de industrie. Verlaag de kosten nu samen, om er in de volgende crisis beter uit te zien.

Maar **de ruzie is geïntensiveerd**. Minister Wopke Hoekstra (Financiën, CDA) **beledigde Frankrijk door zonder overleg € 750 miljoen aan Nederlands belastinggeld te besteden** aan AF-KLM-aandelen, met als doel een beter machtsevenwicht te bereiken. De Fransen, met president Macron in de voorhoede, waren (en zijn) de duivel: met zulke Europese vrienden heb je geen vijanden nodig. Inmiddels **heeft deze aankoop Nederland niets opgeleverd**, noch geld (de koers van het aandeel is pas sinds de aankoop gedaald), noch invloed.

Integendeel, Hoekstra werd vorige week vrijdagavond gedwongen een geïmproviseerde persconferentie te houden om zijn miljardensteun te prijzen. **De samenwerking met Frankrijk is, zelfs in een dergelijke crisis, nog steeds niet succesvol. We geven de Fransen hier de schuld van, maar op een dag moeten we nadenken over hoe irritant het voor anderen is om de hele tijd naar ons bloedvergieten te moeten luisteren.**

Binnenkort kan de markt structureel veranderd zijn: zakenreizigers zullen de videoverbinding ontdekken, toeristen zullen afwachten. Optimisten denken dat de vraag naar vliegtickets binnenkort op het oude niveau zal zijn, pessimisten denken dat dit met tegenzin zal gebeuren. (...)

De inkomsten zullen nog verder achterblijven, aangezien de gemiddelde inkomsten (van veel minder passagiers) zullen dalen. Dit geldt in het bijzonder voor de KLM. Met een kleine thuismarkt is het businessmodel vooral opgebouwd rond transferpassagiers: zij die van A naar B vliegen via de hub Schiphol. Bij KLM moet je twee keer aan boord van een vliegtuig van A naar B en heb je een extra infectierisico op de transferluchthaven. Een laag tarief kan de sceptici overtuigen.

KLM heeft niet veel marketingmiddelen tot haar beschikking, behalve het verlagen van de prijs. (...)

Voorlopig worden de kosten gedragen door de Nederlandse belastingbetaler. Naast deze aankoop van verbrande aandelen, (...) werd vorig weekend aangekondigd dat er nog eens twee tot vier miljard aan steun zou worden toegekend. (...)

Kan de KLM in haar eentje slagen? Nee. KLM moet blijven concurreren met goedkope luchtvaartmaatschappijen en concurrenten zoals British Airways en Lufthansa. Hier komt de verzwakte maar veel grotere Air France in beeld, die alle bedrijfsgeheimen van KLM kent. Dus het gaat niet werken.

De kers op de taart is dat de bestaande partners er ook baat bij zouden kunnen hebben. **Delta en China Eastern**, die nu elk bijna 10% van de aandelen in handen hebben en een cruciale rol spelen voor KLM en Schiphol, **zouden hun belangen zien verwateren** door een aandelenemissie of een echtscheiding. **Blijven ze** net als Air France op

Schiphol vliegen, bijvoorbeeld door Transavia te ontwikkelen, het Europese netwerk te herstructureren en Charles de Gaulle om te vormen tot een prachtige hub, waardoor Schiphol en KLM in dienst van de Koninklijke Kroon komen te staan?

De visie van 2004 blijft geldig: alleen KLM zal het niet overleven.

Het moet zich richten op de Fransen. Ten eerste: er zijn geen andere partners. Ten tweede: reken op het feit dat de miljarden van vandaag toch niet genoeg zullen zijn. Het zou goed zijn als Frankrijk zich bij ons zou aansluiten. Ten derde: met één KLM is de ellende niet te overzien, om nog maar te zwijgen van de problemen (en kosten) van de scheiding. **Onze enige redding is in Parijs. Met ingeslikte trots, ga er onvoorwaardelijk heen!**

En wie weet kan een nieuwe vriendschap met Frankrijk over zo'n overgevoelige en zichtbare kwestie ook elders in Europa onze reputatie verbeteren (...).

Mijn commentaar: In Nederland is het gevoel ten opzichte van Air France-KLM aan het veranderen.

Vóór de gezondheids crisis berichtte de Nederlandse pers vooral over de standpunten die werden ingenomen ten gunste van een echtscheiding tussen KLM en Air France. Met de crisis is deze situatie omgekeerd. Er gaan steeds meer stemmen op voor het behoud van KLM binnen de Air France-KLM groep.

Zoals Pieter Elbers op 28 april in een webcast met KLM-medewerkers zei: "Afscheid van Air France is geen onderwerp, we hebben de afgelopen jaren laten zien dat Air France-KLM een sterke combinatie is op het internationale vlak" (Afscheid van Air France is niet aan de orde, we hebben afgelopen jaren laten zien dat Air France-KLM op het internationale vlak een sterke combinatie is!)

> De Staat staat klaar om Corsair te helpen, naast de aandeelhouder, zegt de burgemeester

(bron: Zone Bourse) 4 mei - **De Franse staat is bereid de Franse luchtvaartmaatschappijen te steunen naast de steun die al aan Air France-KLM is verleend, maar de aandeelhouders van deze maatschappijen moeten ook hun verantwoordelijkheid nemen, aldus de** minister van Economie en Financiën Bruno Le Maire op maandag. (...)

De Duitse particuliere luchtvaartgroep INTRO Aviation is met 53% van het kapitaal meerderheidsaandeelhouder van Corsair. TUI France bezit

27% en de overige 20% is in handen van een holding van de werknemers van de groep. (...)

Mijn opmerking: Corsair bevindt zich in een zeer delicate situatie. De Franse onderneming kan niet rekenen op haar twee belangrijkste aandeelhouders.

Intro Aviation, dat gespecialiseerd is in de herstructurering van ondernemingen in moeilijkheden, is niet van plan te herinvesteren in Corsair. Wat touroperator Tui betreft, heeft hij, om een faillissement te voorkomen, een lening van 2 miljard euro van de Duitse regering gekregen.

> Ryanair snijdt 3.000 banen af om te overleven, waarbij vooral de vliegtuigbemanningen worden getroffen

(bron AFP) 1 mei - **Ryanair gaat 3.000 banen schrappen om** de crisis in het luchtvervoer, die de hele sector in gevaar brengt, te overleven. De Ierse maatschappij legt uit dat het **vooral gaat om piloten en cabinepersoneel** en dat het plan betrekking heeft op 15% van het totale personeelsbestand van ongeveer 19.000 mensen.

Deze bezuinigingen zijn "het minimum dat we nodig hebben om de komende 12 maanden te overleven", vertelde bedrijfsbaas Michael O'Leary aan de BBC. Als er geen vaccin wordt gevonden en het verkeer niet terugkeert naar normaal, "moeten we misschien meer bezuinigingen aankondigen", waarschuwde hij.

O'Leary zei ook dat **zijn herstructureringsplan zou kunnen leiden tot het sluiten van de basis in het Verenigd Koninkrijk.**

De Britse vakbond Unite vraagt het bedrijf om deze bezuinigingen op te geven en zegt dat het "aanzienlijke kasreserves heeft en beter uitgerust is dan andere bedrijven" om de crisis aan te pakken. (...)

Het bedrijf verwacht dat sommige werknemers onbetaald verlof nemen en dat andere hun loon met 20% zien dalen.

Michael O'Leary had zijn salaris voor april en mei al met 50% verlaagd en zal deze maatregel nu voor de rest van het fiscale jaar, tot maart 2021, verlengen.

Ryanair is ook gedwongen zijn plannen voor groei en vliegtuigorders te herzien. Het **zegt dat het in onderhandeling is met Boeing om het aantal geplande leveringen in de komende 24 maanden te verminderen.** (...)

Mijn opmerking: Als Ryanair het alleen heeft over het schrappen van banen voor zijn vliegtuigbemanningen, dan komt dat omdat bijna alle

zogenaamde 'grondactiviteiten' worden uitbesteed. De CEO van de Ierse low-costmaatschappij is voorzichtig om hun situatie niet te noemen.

> **Norwegian Air Shuttle - aandeelhouders nemen reddingsplan aan**

(bron Le Figaro met AFP) 4 mei - De **aandeelhouders van Norwegian Air Shuttle hebben maandag een reddingsplan aangenomen** dat het low-cost bedrijf in staat moet stellen overheidssteun te krijgen en te blijven vliegen in een luchtvaartsector die zwaar getroffen is door de gezondheidscrisis, zo meldden de Noorse media.

Het plan voorziet in de omzetting in kapitaal van meer dan 10 miljard kronen (€880 miljoen) aan schulden van obligatiehouders en leasemaatschappijen. Het zal worden gevolgd door een kapitaalverhoging van 25 tot 35 miljoen euro.

Door deze operatie zal Europa's op twee na grootste goedkope onderneming voldoen aan de voorwaarden van de Noorse regering voor het verlenen van garanties ten belope van 237 miljoen EUR, naast de 25 miljoen EUR die reeds zijn toegekend.

Zonder deze reddingslijn werd het bedrijf met een faillissement bedreigd. (...)

Door dit plan zullen de bestaande aandeelhouders zeer sterk verwateren, waardoor ze tot ongeveer 5% van het kapitaal zullen dalen. (...)

***Mijn opmerking:** de zakelijke vooruitzichten van Noorwegen zijn verminderd. Het reddingsplan omvat de sluiting van de meeste internationale lijnen. Er zouden slechts enkele trans-Atlantische routes overblijven naast de middellangeafstandsbusiness.*

> **Iberia cederá rutas en Canarias a Volotea (Iberia cederá rutas en Canarias a Volotea (Iberia cederá rutas en Canarias a Volotea (Iberia cederá rutas in Canarias tot Volotea van wegen naar de Canarische Eilanden))**

(bron El economista, vertaald met Deepl) 4 mei - **De luchtvaartmaatschappij Volotea is van plan om in 2021 bases op Tenerife en Gran Canaria te openen na de ondertekening van een overeenkomst met Iberia** voor de exploitatie van bepaalde routes op de nationale luchthavens, wat in het geval van de eilanden zou betekenen dat er ongeveer 100 directe banen en 300 indirecte banen worden gecreëerd. Tot afgelopen januari opereerde Volotea jaarlijks naar Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria en Tenerife en verbindt de

Canarische Eilanden met verschillende Franse steden zoals Nantes, Toulouse, Bordeaux, Marseille en Straatsburg. Het verbindt ook Oviedo met Tenerife Zuid.

De overeenkomst met Iberia, die afgelopen maart is ondertekend, maakt volgens El Economista deze donderdag deel uit van de overname van Air Europa door Iberia voor 100 procent en moet worden goedgekeurd door de mededingingsautoriteiten van de Europese Commissie. Als het wordt goedgekeurd, zal Volotea de connectiviteit van de Canarische gemeenschap aanzienlijk versterken, zowel wat betreft de routes en de vervoerde passagiers als wat betreft de connectiviteit en de werkgelegenheid. Volotea exploiteert momenteel 17 routes op de Canarische Eilanden (waarvan 8 exclusief) en heeft in 2019 meer dan 150.000 passagiers vervoerd. (...)

De overeenkomst met Iberia zal (...) Volotea in staat stellen zijn groei voort te zetten en de tweede grootste luchtvaartmaatschappij van Spanje te worden in termen van binnenlands verkeer. (...)

***Mijn opmerking:** de overname van Air Europa door Iberia lijkt nog steeds op de agenda te staan.*

Door routes af te staan aan zijn concurrent Volotea voldoet Iberia aan de verwachtingen van de Europese Commissie: het vermijden van een virtueel monopolie van het toekomstige Iberia - Air Europa-concern op de Spaanse binnenlandse routes.

> Iberia en Vueling krijgen 1 miljard euro, Aer Lingus sluit 20% van het personeelsbestand af

(bron Air Journal) 3 mei - **Iberia en Vueling, Spaanse dochterondernemingen van de Iberisch-Britse groep IAG** (International Consolidated Airlines), **hebben een lening van miljarden euro's gekregen met een garantie van** de regering van Madrid om de gevolgen van de coronaviruspandemie op te vangen.

Iberia, de Spaanse vlaggendrager, heeft 750 miljoen euro geleend. De goedkope Vueling kreeg een lening van 260 miljoen euro. (...) De leningen, die over vijf jaar moeten worden terugbetaald, zullen door een groep Spaanse banken worden verstrekt. (...)

Aer Lingus, de Ierse dochteronderneming van de groep, is met de vakbonden in onderhandeling getreden om het personeelsbestand met maximaal 20% te verminderen, d.w.z. 900 van de 4 500 werknemers. Vorige maand heeft het Ierse bedrijf zijn werktijden voor het personeel al met 50% verminderd als reactie op de stillegging van zijn activiteiten als gevolg van het coronavirus. **British Airways, de**

grootste onderneming van de IAG-groep, is van zijn kant van **plan om 30% van het personeelsbestand, d.w.z. 12.000 werknemers, in te krimpen**. De Britse luchtvaartmaatschappij heeft in april al 22.626 werknemers ontslagen.

In het eerste kwartaal van 2020 heeft de Ibero-Britse groep een aangepast bedrijfsverlies van 535 miljoen euro geboekt tegenover een winst van 135 miljoen euro een jaar eerder, terwijl de omzet met 13% is gedaald tot 4,6 miljard euro. (...)

> **Piloten: slecht weer bij British Airways en Lufthansa**

(bron Air Journal) 1 mei - Gezien het effect van het coronavirus op de huidige activiteiten en het verwachte herstel van de passagiersvraag tot 2019 "dat enkele jaren zal duren", **had British Airways zijn vakbonden op de hoogte gebracht van "het voorstel voor een herstructurerings- en ontslagprogramma", dat zou kunnen leiden tot het ontslag van 12.000 werknemers** (22.626 werknemers zijn al bezig met werktijdverkorting in april). **In een brief aan de piloten stelt de Britse nationale luchtvaartmaatschappij dat 1130 van de in totaal 4346 piloten getroffen zouden worden**, "955 voor wat zij noemt een volumeaanpassing en 175 als gevolg van efficiëntieveranderingen". De verdeling van deze ontslagen over kapiteins en copiloten zou "ongeveer gelijk" zijn.

British Airways voegt hieraan toe dat het ook "veranderingen" in de werkomstandigheden van de piloten voorziet, door middel van flexibiliteit in de dienstregelingen, de dienstregelingen of "de huidige exploitatieomgeving". Dit is om ervoor te zorgen dat "onze resterende activiteiten efficiënt, flexibel en concurrerend zijn, zodat we kunnen overleven in een steeds slankere en onvoorspelbaardere industrie". Zij heeft zichzelf 45 dagen de tijd gegeven om over deze maatregelen te onderhandelen, ook met de BALPA-unie.

Het Oneworld-alliantiebedrijf legt ook uit dat het de mogelijkheid om vluchten op zijn basis Londen-Heathrow volledig op te schorten, waar het sinds eind maart en de opschorting van zijn activiteiten op Gatwick heeft geconcentreerd, niet kan "eliminieren". Maar deze tweede basis zal volgens de BBC misschien niet heropenen als de gezondheids crisis voorbij is: in een briefje aan het personeel van Gatwick **stelt British Airways: "Zoals u weet hebben we begin april ons vluchtschema in Gatwick opgeschort en is er geen zekerheid over wanneer en of deze diensten terug kunnen of zullen komen"**. Het bedrijf is daar vijf keer kleiner dan op Heathrow en bevindt zich voornamelijk op toeristische routes.

In Duitsland, waar Lufthansa nog steeds worstelt met de regering over

een mogelijk hulppakket van 9 miljard euro, **zei de pilotenvereniging Vereinigung Cockpit (VC) gisteren dat ze bereid waren om tot 45% van hun loon op te offeren voor meer dan twee jaar om de kosten te helpen drukken.** Volgens de verklaring van de Commissie zou de verhuizing de nationale luchtvaartmaatschappij 350 miljoen euro besparen, een "aanzienlijke" bijdrage aan het voortbestaan van de onderneming. De piloten "nemen hun verantwoordelijkheid" door deze salarisverlaging voor te stellen tot 30 juni 2022. (...)

Aangezien er in 1992 een soortgelijk besluit is genomen om een faillissement te voorkomen, **hoopt VC op een overeenkomst met de directie van Lufthansa die het mogelijk maakt om banen te behouden,** met als resultaat "bescherming tegen ontslag". **"We hebben altijd gezegd dat we als het hoogstbetaalde personeel onze speciale verantwoordelijkheid zouden nemen in goede en slechte tijden,** ook al betekent dat pijnlijke bezuinigingen. Hier is het bewijs hiervan," zei de VC-voorzitter.

De luchtvaartmaatschappij Star Alliance leerde gisteren ook van de sluiting van de luchthaven Berlijn-Tegel, met ingang van 1 juni en voor onbepaalde tijd. (...) Dit zal gevolgen hebben voor ongeveer 60 luchtvaartmaatschappijen, waaronder Air France, Brussels Airlines, Royal Air Maroc, Ryanair en Alitalia.

Mijn opmerking: Alle Europese luchtvaartmaatschappijen verwachten een langdurige terugval van hun activiteiten.

De meesten hebben ervoor gekozen om af te slanken, inclusief de piloten. Air France is dus van plan om in de komende jaren geen piloten te vervangen die met pensioen gaan.

Lufthansa-piloten bieden, net als KLM-piloten, een alternatief: het tijdelijk verlagen van hun salaris in ruil voor het behoud van piloten op de loonlijst.

> Het management van Lufthansa heeft er vertrouwen in dat Berlijn binnenkort hulp zal bieden

(bron Reuters) 3 mei - **Lufthansa hoopt dat haar besprekingen met de regering over mogelijke financiële steun spoedig kunnen worden afgerond,** aldus de raad van bestuur van de Duitse luchtvaartmaatschappij in een door Reuters geraadpleegde brief. De raad van bestuur zegt ook andere alternatieven te overwegen, zoals zich onder de bescherming van de schuldeisers te plaatsen.

De reisverboden die door veel landen over de hele wereld zijn opgelegd om de verspreiding van het coronavirus te beteugelen, hebben

Lufthansa gedwongen om 700 van haar vliegtuigen aan de grond te houden, waardoor het verkeer van het bedrijf met 99% is gedaald en er bijna een miljoen euro aan kasreserves per uur verloren is gegaan. (...)

Lufthansa onderhandelt momenteel over een bailout van 10 miljard euro die ertoe zou leiden dat de overheid een aandeel van 25,1% in de luchtvaartmaatschappij zou nemen, zo meldde het weekblad Der Spiegel op vrijdag.

Reuters van zijn kant meldde dinsdag dat Lufthansa onderhandelt over een reddingsoperatie van 9 miljard euro, met leningen uit Oostenrijk, Duitsland en Zwitserland, waarbij hij bronnen aanhaalt die dicht bij de groep en de regering staan.

Mijn commentaar: De Lufthansa Groep heeft minder liquide middelen maar meer eigen vliegtuigen dan de Air France-KLM Groep.

De Lufthansa Groep kan, indien nodig, meer sales- en leaseback-operaties uitvoeren dan de Frans-Nederlandse groep om haar kaspositie te versterken.

Opmerking: Bij een sales- en leaseback-operatie verkoopt een luchtvaartmaatschappij een van haar vliegtuigen aan een financiële instelling die het vliegtuig in ruil daarvoor terughuurt aan het bedrijf. Hierdoor kan de luchtvaartmaatschappij geld terugkrijgen tot de waarde van het vliegtuig.

Bij deze operatie neemt de financiële instelling vrijwel geen risico's, aangezien de luchtvaartmaatschappij zich ertoe verbindt het vliegtuig te leasen totdat het oorspronkelijke bedrag is terugbetaald.

> **China: Covid-19 zette de luchtvaart in het 1e kwartaal in het rood**

(bron Le Figaro met AFP) 30 april - De Chinese luchtvaartmaatschappijen hebben in het eerste kwartaal zware verliezen geleden als gevolg van de Covid-19-pandemie, die de sector zwaar heeft benadeeld en de reizigers op de vlucht heeft gejaagd. (...)

China Southern Airlines, de grootste luchtvaartmaatschappij van het land in termen van passagiersaantallen, **boekte** 5,2 miljard yuan (**677 miljoen euro**) **aan verliezen in een jaar**, volgens een persbericht dat woensdag aan de Hong Kong Stock Exchange werd doorgegeven. (...)

Een Chinese luchtvaartmaatschappij kan nu slechts één wekelijkse vlucht van China naar een derde land uitvoeren. Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen mogen op hun beurt slechts één dienst per

week naar China uitvoeren. Peking heeft ook de meeste buitenlanders de toegang tot het land ontzegd.

China Eastern Airlines, de tweede grootste luchtvaartmaatschappij in termen van passagiers, **boekte een verlies van 3,9 miljard yuan (508 miljoen euro) in het eerste kwartaal**, kondigde het aan in een verklaring. Zijn concurrent Air China rapporteerde 4,8 miljard yuan (625 miljoen euro) aan verliezen over de periode. (...)

***Mijn commentaar:** In China, net als overal ter wereld, is de luchtactiviteit gestopt. Op de Chinese binnenlandse markt gaat het heel langzaam weer verder.*

> **Zonder Embraer geeft Boeing de kans om het speelveld gelijk te trekken met Airbus.**

(bron Les Échos) 27 april - Als Airbus-medewerkers zich een beetje zorgen maken, kunnen ze altijd troost vinden in het denken aan hun collega's bij Boeing. De afgelopen twee jaar heeft de Amerikaanse vliegtuigbouwer slecht nieuws verzameld. En ondanks de miljarden dollars die de Amerikaanse regering heeft beloofd om haar industriële vlaggenschip te redden, zal Boeing noodzakelijkerwijs veel slechter uit deze crisis komen.

Door af te zien van de overname van de commerciële luchtvaart van Embraer, bevestigt Boeing in feite voor lange tijd zijn degradatie naar de tweede plaats op de markt voor vliegtuigen met één gangpad, ver achter Airbus. Tegelijkertijd geeft Boeing de grootste fabrikant van commerciële vliegtuigen ter wereld op, die in 2019 door zijn Europese rivaal zal worden teruggewonnen. Tot de crisis van 737 Max heeft Boeing altijd geprobeerd Airbus te evenaren in het marktsegment van de korte- en middellangeafstandsvluchten, **dat goed is voor tweederde van de vraag naar nieuwe vliegtuigen.** Maar de overname van het Cserie-programma van Bombardier door Airbus, waardoor de vliegtuigfabrikant zijn aanbod kon uitbreiden naar vliegtuigen met 110 tot 150 zitplaatsen, en de stopzetting van de leveringen van 737 Max-vliegtuigen had de krachtbalans in 2019 volledig veranderd, met 642 leveringen van vliegtuigen met één gangpad voor Airbus, alle modellen samen, vergeleken met 121 voor Boeing.

Voor de Covid-19-crisis kon Boeing toch rekenen op een terugkeer naar de vlucht van de 737 Max en de integratie van de 110 tot 150 zitplaatsen van de Braziliaanse vliegtuigfabrikant, die in 2019 89 commerciële vliegtuigen leverde, om snel weer in het Airbus-wiel te stappen.

Maar vandaag de dag **kan**

de Amerikaanse fabrikant het zich niet meer veroorloven om 4,2 miljard dollar uit te geven om Embraer te kopen. Voor de 737 Max is nog geen datum vastgesteld voor de terugkeer naar de vlucht en de productie blijft stilstaan. Volgens AFP bereidt de vliegtuigfabrikant zich zelfs voor om het personeelsbestand in zijn commerciële luchtvaartsector met 10% te verminderen, waardoor zo'n 7.000 banen in de omgeving van Seattle worden geschrapt.

Mijn opmerking: Boeing ziet voorlopig af van de hulp van de Amerikaanse regering. De fabrikant heeft zojuist een obligatie-uitgifte van 25 miljard dollar in zeven tranches gelanceerd. De terugbetalingsvoorwaarden zouden variëren van 3 tot 40 jaar.

> **Airbus** biedt zijn oplossing voor het vervoer van vracht in de cabine

(bron Le Journal de l'Aviation) 30 april - Ondanks de eigen moeilijkheden blijft **Airbus** zich inzetten voor de gezondheidsinspanningen en voor zijn klanten. De Europese vliegtuigfabrikant **biedt nu (gratis voor de duur van de covid-19-crisis) een eigen oplossing aan voor A330- en A350-exploitanten die de cabines van hun passagiersvliegtuigen willen opknappen voor het vervoer van vracht.** (...)

De Airbus-oplossing is ontworpen om te reageren op een noodsituatie zoals die zich sinds maart heeft voorgedaan. **Het houdt in dat de stoelen uit de vliegtuigcabines worden verwijderd en dat de bevestigingsrails worden gebruikt om de pallets op hun plaats te zetten.** (...) De bediening is zeer eenvoudig: er wordt gebruik gemaakt van standaardpallets die op de A320-familie zijn geïnstalleerd en die gemakkelijk te verkrijgen zijn en 1,5 m x 1,5 m meten, zodat ze door de instapgates van de langeafstandsvliegtuigen kunnen worden geladen. Ze worden naast elkaar vastgezet met standaardladingsapparatuur zoals riemen, en de pakketten, die achteraf met de hand worden binnengebracht, worden met een net afgedekt. Er hoeven dus geen grote investeringen te worden gedaan op het gebied van apparatuur of specifieke kits. (...) **Het is vooral foutloos wat betreft de veiligheid.** (...) De indeling van "deze pallets stelt ons in staat om toegangsgangen tot de getransporteerde massa's te creëren: we hebben toegang tot alle pakketten en blussen elke brand die kan uitbreken. Wij zorgen dus voor het vereiste niveau van brandveiligheid. **Een ander belangrijk punt is de beheersing van het gewicht en het zwaartepunt van het vliegtuig.** Omdat we op specifieke locaties in het vliegtuig permanent pallets plaatsen en vervolgens ladingen op deze pallets plaatsen, weten we precies waar de ladingen worden getransporteerd, zodat we de C of

G perfect onder controle hebben.

"(...) **Airbus is ervan uitgegaan dat de luchtvaartmaatschappijen de voorkeur zullen geven aan het deel van de cabine dat door de economy class wordt bezet, aangezien de ontmanteling van de stoelen in de business class een zwaardere taak is.** De galeien blijven ook op hun plaats. "Maar dit is geen gemengde passagiers-/vrachtoplossing, net zoals het geen ombouw naar een vrachtvliegtuig is. "Wat de **capaciteit**

betreft, **hangt het af van de beslissingen van elke luchtvaartmaatschappij.** Maar er is één algemeen principe: "wat we zoeken is volume, niet gewicht". (...) Elke pallet heeft een volume van iets meer dan 2,5 m³ en kan 260 kg dragen. Op een A350 in standaardconfiguratie kan de oplossing een extra volume van 81 m³ (dertig pallets) en een massa van 7,8 ton leveren, naast wat in de ruim- en bagagecompartimenten kan worden geplaatst, wat de totale capaciteit op 42,5 ton brengt. Op de A330 kan het extra volume 67 m³ (28 pallets) en de massa van 7,3 ton bedragen, waardoor het laadvermogen op 37,5 ton komt.

Airbus zegt 140 blijken van belangstelling te hebben ontvangen en werkt al samen met zo'n 20 bedrijven om toestemming te krijgen van hun regelgevende instanties om de oplossing uit te voeren. (...) Het wordt verwacht tegen eind mei.

***Mijn commentaar:** Vóór de gezondheidscrisis werd een groot deel van de luchtvracht (ongeveer 80%) in de ruimten van passagiersvliegtuigen vervoerd. Om vracht te kunnen blijven verplaatsen, willen luchtvaartmaatschappijen het laden van vliegtuigen optimaliseren door gebruik te maken van de cabineruimte.*

> **De uitbreiding van de luchthaven van Londen Heathrow is minstens twee jaar uitgesteld...**

(bron AFP) 1 mei - **Het zeer omstreden project om de luchthaven van Londen Heathrow, de drukste van Europa, uit te breiden, zal "met minstens twee jaar" worden vertraagd als gevolg** van de op vrijdag aangekondigde coronaviruspandemie. (...)

De aanleg van een derde landingsbaan op Heathrow, gelegen in het westen van Londen, zou deze luchthaven in staat moeten stellen 130 miljoen passagiers per jaar te verwelkomen, tegenover 78 miljoen op dit moment. De bouw

zou in 2022 van start gaan en vier jaar duren, en het project zou worden gefinancierd door het consortium van investeerders die eigenaar zijn van de luchthaven, waaronder staatsinvesteringsfondsen uit China, Singapore en Qatar.

De kosten van dit enorme project worden geschat op 14 miljard pond (16,5 miljard euro) voor de eerste fase.

***Mijn opmerking:** De gezondheids crisis en de verre vooruitzichten op herstel ondermijnen de uitbreidingsprojecten van luchthavens. Dit is hier het geval voor de aanleg van een derde baan op Heathrow. Het is ook het geval voor de bouw van terminal T4 in Charles-de-Gaulle, die door minister van Financiën Bruno Le Maire sine die is uitgesteld.*

Zelfs de toekomst van de luchthaven Londen-Gatwick staat ter discussie (zie het artikel "slecht weer bij British Airways" hierboven).

> De luchthaven van Parijs-Orly moet gesloten blijven tot de herfst.

(bron Les Échos) 3 mei - Gesloten voor commercieel verkeer sinds 31 maart, Orly is deze dagen triest, niet alleen op zondag. En volgens onze informatie zou dit nog enkele maanden moeten duren. Gezien de prognoses van de luchtvaartmaatschappijen wordt inderdaad verwacht dat het herstel van het luchtverkeer veel trager zal verlopen. Het is dan ook **onwaarschijnlijk dat de tweede Parijse luchthaven voor de herfst weer open zal gaan**, volgens bronnen die dicht bij het dossier liggen. (...)

In Frankrijk, met uitzondering van Air France, die nog steeds vluchten naar Marseille, Nice en Toulouse uitvoert vanuit Parijs-Charles de Gaulle, alsmede vracht- en repatriëringsvluchten, bevinden alle luchtvaartmaatschappijen zich vrijwel in een impasse. En het zal minstens twee jaar duren om terug te keren naar een normale situatie, volgens Air France-KLM baas Ben Smith, die verwacht dat het verkeer met 80% zal blijven dalen in juni, 60% in juli en 40% in augustus.

De luchthaven Roissy-CDG, waarvan slechts drie terminals (2E, 2F en 2A) open blijven, **zou voldoende moeten zijn om al het verkeer van deze zomer met vertrek en aankomst in Parijs op te vangen**, zonder dat Orly opnieuw moet worden opengesteld voor commerciële vluchten. Om de uitvoering van de gezondheidscontroles te vergemakkelijken, overweegt ADP zelfs terminal A op CDG 2 te sluiten, om alleen de terminals 2E en 2F op Roissy-CDG 2 open te houden.

Orly luchtvaartmaatschappijen die dat wensen zullen toch hun vluchten vanaf de luchthaven Roissy-CDG kunnen hervatten. Met name Corsair en Air Caraïbes hadden plannen aangekondigd om vanaf medio juni de vluchten naar de Franse overzeese departementen te hervatten. Het verkeer naar West-Indië en het eiland Reunion zou echter geen reden zijn om Orly te heropenen, ook al heeft de luchthaven het minimale aantal personeelsleden behouden dat nodig is

om medische vluchten en eventuele omleidingen mogelijk te maken. "We moeten wachten tot de grenzen weer opengaan voordat we weer op snelheid kunnen komen", legt ADP uit. Een groot deel van de activiteiten van Orly is gebaseerd op het bedienen van de Maghreblanden, waarvan de grenzen gesloten zijn. Bovendien zou de sluiting van de grenzen van de Europese Unie ook tot september moeten duren.

Mijn opmerking: Het uitstel van de opening van de luchthaven Orly is problematisch. De bedrijven die er gebruik van maken (Transavia bijvoorbeeld) onderhouden er hun vliegtuigen. Als ze tijdelijk naar Charles-de-Gaulle zouden migreren, zouden ze daar een deel van hun voorraad reserveonderdelen moeten overbrengen.

Bovenal kan dit uitstel ernstige gevolgen hebben voor de werkgelegenheid van de vele onderaannemers die op het Orly-platform werken.

> **Coronavirus: 3.200 te slopen vliegtuigen**

(bron Les Echos) 30 april - Een echte koude douche: de firma Oliver Wyman presenteerde haar nieuwe post-coviduele vooruitzichten voor de luchtvaartmarkt tot 2030 in het bijzijn van ongeveer 1.000 vertegenwoordigers van de industriële sector. Het bedrijf is nog pessimistischer dan de studies die McKinsey, BCG en Archery de afgelopen drie weken hebben gepresenteerd.

Voor Oliver Wyman **beleefde de luchtvaartindustrie een zeepbel die net met de Covid-crisis is gebarsten**. Met een orderportefeuille van meer dan tien jaar, steeds meer gezwollen marktaankondigingen waar het aandeel van vaste aankopen en opties nooit duidelijk is en levertijden die steeds verder weg liggen, leefde de luchtvaart op een wolk, zegt Jérôme Bouchard, partner van Oliver Wyman. **"Voor het eerst in 20 jaar zal de luchtvaartindustrie zich zorgen moeten maken over de vraag en niet alleen over het aanbod, zoals andere industrieën"**, vat hij samen.

Van de 27.500 vliegtuigen die wereldwijd in dienst zijn, staan er momenteel 20.000 stil. Tegen het einde van het jaar zouden er nog 10.000 op de grond moeten liggen. Eind 2021 zouden er 21.000 vliegtuigen vliegen en zou er gewacht moeten worden tot eind 2022 voor een volledige herstart. Zo heeft de luchtvaartsector, die altijd al om steeds meer vliegtuigen vroeg, te kampen met een enorme overcapaciteit.

Oliver Wyman zet dus in op annuleringen van bestellingen voor 20% van de in 2020 en 2021 bestelde vliegtuigen, en op verzoeken

om uitstel voor 40% van de aankopen. De onderneming benadrukt vooral dat de luchtvaartindustrie niet kan herstellen als zij haar vliegtuigen die meer dan 20 jaar oud zijn, en niet meer dan 25 jaar oud, zoals tot nu toe het geval was, niet sloopt. Volgens de firma zouden er 3.200 vliegtuigen moeten worden gesloopt, indien mogelijk al dit jaar. Vanaf dat moment zullen de fabrikanten de productie hervatten, maar de leveringen zullen worden ontvlecht, waardoor ze verplicht zijn een voorraad "witte staarten" aan te houden. Gezien de overcapaciteit **schat het ontwerp bureau dat de productie van nieuwe vliegtuigen dit jaar met 45% zal dalen, een veel pessimistischer prognose dan die van Airbus, die een vermindering van de productie met een derde heeft aangekondigd.**

Ook op het gebied van vliegtuigonderhoud is het bedrijf op korte termijn zeer pessimistisch. Het kondigt een wereldwijde omzetzaling van 50% aan in 2020, wat minstens drie jaar zal duren voordat het weer gaat groeien. Het bedrijf berekent dat de wereldwijde inkomsten uit onderhoud zouden dalen van 43,5 miljard dollar naar 19,7 miljard dollar. **Op de lange termijn is Oliver Wyman echter van mening dat we niet moeten overdrijven. Tussen nu en 2030 zal de wereldvloot van vliegtuigen toenemen tot ongeveer 35.000 vliegtuigen, 4.500 minder dan voor de covidcrisis werd voorspeld, maar 7.500 meer dan nu.** Hierdoor heeft de sector het vooruitzicht op een terugkeer naar een groei van ongeveer 2,7% per jaar na 2023. Bij het onderhoud zal het herstel waarschijnlijk sneller verlopen, omdat vliegtuigen die weer opstijgen goed moeten worden onderhouden. De presentatie van het onderzoek heeft niet veel enthousiasme opgewekt bij het publiek. "Het is logisch, het kost een bepaalde hoeveelheid tijd om te rouwen om het verlies van eindeloze groei, vooral als je de afgelopen 12 jaar alleen maar hebt gehoord over een toename van de productie", zegt Jérôme Bouchard.

***Mijn opmerking:** Tot slot is er ten minste één positief gevolg van deze gezondheids crisis: de vermindering van het luchtverkeer leidt tot een vermindering van de CO2-uitstoot.*

Dit is niet het geval voor een andere, even vervuilende sector: het internet. De vermenigvuldiging van videoconferenties en screenings accentueert de vervuiling van deze sector.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel van Air France-KLM bedraagt 4.299 euro aan het einde van de werkdag op maandag 4 mei. Het is -4,47% in één week tijd. Bij het begin van de coronavirus epidemie was het 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 6,08 euro. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten.

Brent ruwe olie (Noordzee) kost 26 dollar per vat, een stijging van 6 dollar. Toen de uitbraak van het coronavirus begon, was het 69 dollar. De productie is altijd hoger dan de (lage) vraag.

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](#). 10408 mensen ontvangen dit live persoverzicht