

Air France zet zich in om zijn CO2-uitstoot met 50% te verminderen, kondigt Borne aan



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°757, 25 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

Deze week staat in het teken van de jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM op dinsdag 26 mei 2020. U kunt het vanaf 14.30 uur volgen op de website van Air France-KLM.

*Laten we de "barrière"-maatregelen blijven respecteren.
Veel leesplezier François*

Persoverzicht van maandag

> Air France heeft zich ertoe verbonden zijn CO2-uitstoot met 50% te verminderen, kondigt Borne aan

(bron Reuters) 24 mei - Air France heeft zich ertoe verbonden de CO2-uitstoot in Frankrijk drastisch te verminderen, met name door het aantal binnenlandse vluchten te verminderen waar de TGV een alternatief is, in ruil voor overheidssteun aan de maatschappij om de coronacrisis aan te pakken, aldus minister van Vervoer Elisabeth Borne op zondag.

"In ruil voor de door de staat gegarandeerde lening heeft Air France zich er zeer sterk toe verbonden de CO2-uitstoot van haar binnenlandse vluchten tegen 2024 met 50% te verminderen, met

name door een drastische vermindering op routes waar er een alternatief voor het spoor bestaat in minder dan 2u30", aldus de minister over France Inter (...).

Mijn opmerking: Zal de Air France-groep aan deze verplichting kunnen voldoen? Ja, dankzij de vervanging van de oude A318 en A319 door brandstofefficiëntere A220-300's en door het verminderen van de binnenlandse activiteiten.

Is het waarschijnlijk dat deze maatregel de CO2-uitstoot in Frankrijk zal verminderen?

Ja, op één voorwaarde: dat alle luchtvaartmaatschappijen die in Frankrijk actief zijn, aan dezelfde verplichting worden onderworpen. Op dit moment ben ik me er niet van bewust dat de Franse regering dit verzoek heeft gedaan.

> De Air France Tribune zal "La Navette" houden ondanks de komst van Transavia op de bediende...

(bron La Tribune) 23 mei - (...) **Terwijl Air France en HOP hun activiteiten op het korte- en middellangeafstandsnet zullen zien afnemen, zal Transavia zich sterk ontwikkelen.** Volgens onze informatie hebben Ben Smith en Anne Rigail, respectievelijk Chief Executive Officer van Air France-KLM en Chief Executive Officer van Air France, tijdens een op 15 mei gehouden videoconferentie met de werknemers van Transavia, de hoofdlijnen uiteengezet van de strategie die zij willen volgen om het Franse binnenlandse netwerk, dat al jaren structureel verliesgevend is, om te buigen. **De ontwikkeling van Transavia op dit deel van het netwerk is nu verboden op grond van de perimeterovereenkomsten tussen Air France en haar dochteronderneming.**

"Vorig jaar hebben Air France en HOP 200 miljoen euro verloren op het binnenlandse netwerk en dat willen we terugdraaien. De noodzaak om rendabel te zijn en de twee milieuvorwaarden die de regering heeft gesteld [in ruil voor de lening van 7 miljard euro die is verstrekt om door de crisis heen te komen, nota van de redacteur], namelijk de sluiting van de luchtvaartmaatschappijen waarvoor een alternatief voor het spoorvervoer bestaat in minder dan tweeënhalf uur, en de vermindering van ons CO2-volume met 50% tegen 2024, dwingen ons om alle instrumenten die ons ter beschikking staan, te onderzoeken. En Transavia is een zeer krachtig iets", legt Ben Smith uit.

Vandaar de opening van onderhandelingen met de nationale vereniging van luchtvaartpiloten van Air France-Transavia (SNPL)

om de voorwaarden te bepalen voor de inzet van Transavia op binnenlandse vluchten vanuit Orly, maar ook tussen verschillende regionale steden waar de verliezen het grootst zijn.

In de opkomende rolverdeling tussen Air France, HOP en Transavia, denkt Anne Rigail "dat Air France La Navette kan behouden" door Orly te verbinden met "Nice, Marseille en Toulouse" en dat "HOP uiteraard haar activiteit kan behouden door de hubs in Roissy-Charles de Gaulle en Lyon te bevoorraden". "Voor de rest, d.w.z. de andere vluchten vanaf Orly die door Air France of HOP worden uitgevoerd en op de transversale routes, is het veel minder duidelijk. En Transavia is een optie (...).

Hij voegde eraan toe: "De milieuomstandigheden leiden ertoe dat we de routes Orly-Lyon, Orly-Bordeaux en Orly-Nantes verlaten, wat betekent dat er veel start- en landingslots zijn die niet kunnen worden teruggegeven aan de concurrentie. We moeten dus manieren vinden om Orly te behouden".

Er zij op gewezen dat van de vijf huidige routes van La Navette (Nice, Marseille, Toulouse Bordeaux, Montpellier), Bordeaux en Montpellier niet werden genoemd door Anne Rigail. Terwijl Orly-Bordeaux wordt veroordeeld door het regeringsbesluit om de lijnen waarop een spooralternatief bestaat in minder dan 2u30 te stoppen, maakt Montpellier zich geen zorgen over deze maatregel. Dit versterkt de argumenten van sommige waarnemers die denken dat het zinvol is om Transavia de lijn Orly-Montpellier te laten exploiteren, aangezien de goedkope dochteronderneming van Air France een operationele basis heeft opgezet op de luchthaven van Hérault (...).

Voor Ben Smith zal de herstructurering van het binnenlandse netwerk "een enorme sociale impact" hebben, maar ook "een economische impact voor vele kleine steden die een ander niveau van diensten of diensten die zullen worden stopgezet" (...).

Wat de vloot betreft, legde Ben Smith uit dat de A220's in de komende zes tot acht jaar de hele vloot van Air France voor middellange afstanden (114 vliegtuigen vandaag) zouden kunnen vervangen. Door dit te zeggen, sluit hij de deur naar de A320 NEO. Het bedrijf heeft 60 A220's en 50 als optie besteld (...).

***Mijn commentaar:** Terwijl de videoconferenties tussen het senior management van Air France, het senior management van Air France-KLM en de medewerkers van Air France doorgaan, krijgen de contouren van het herstelplan van de groep Air France gestalte.*

Het precieze plan zal aan het einde van de onderhandelingen tussen Air

France en de SNPL bekend zijn.

In het verleden hebben overeenkomsten tussen beide partijen de groep Air France vaak in staat gesteld zich te ontwikkelen, met positieve gevolgen voor de piloten van Air France en negatieve gevolgen voor de tewerkstelling van andere personeelscategorieën.

Zal het deze keer ook zo zijn?

> **Geen uitstel voor Air France en HOP: Easyjet en Volotea keren terug om de Franse regionale markt aan te vallen.**

(bron La Tribune) 22 mei - Ze hebben een boulevard voor zich en zijn van plan die te nemen. **Terwijl Air France haar plan voor de herstructurering van haar binnenlandse netwerk voorbereidt, kondigen de twee buitenlandse low cost maatschappijen, Easyjet en Volotea, hun terugkeer naar de Franse regionale markt aan (...).** EasyJet heeft de gedeeltelijke hervatting aangekondigd van zijn vluchten vanaf 15 juni vanuit 22 Europese landen, voornamelijk op binnenlandse routes. In Frankrijk worden een tiental binnenlandse routes opnieuw gelanceerd: twee radiale routes (Parijs-Charles de Gaulle-Nice en CDG-Toulouse) en zes cross-country routes Toulouse-Nice, Nantes-Lyon, Nantes-Nice, Lille-Nice, Lyon-Bordeaux en Nice-Bordeaux.

Van zijn kant zal Volotea op 16 juni (...) zijn activiteiten hervatten. In Frankrijk zal de Spaanse luchtvaartmaatschappij 15 routes lanceren, met name tussen verschillende steden op het vasteland van Frankrijk en Corsica. In Rennes bijvoorbeeld, zal het bedrijf deze zomer Figari, Bastia, Ajaccio en Biarritz bedienen (...).

HOP is van plan haar vluchten op 8 juni te hervatten met 24 vluchten per week die uitsluitend op de luchthavens van Roissy en Lyon worden uitgevoerd. Dit wordt verhoogd tot 55 vluchten per week vanaf 15 juni en vervolgens tot 72 vanaf 22 juni.

Deze hervatting van de activiteiten van de twee lagekostenmaatschappijen weerspiegelt de wens van de lagekostenmaatschappijen om hun strategie om marktaandeel in Frankrijk te winnen tijdens de periode van float bij Air France, die de toekomst van het Franse binnenlandse netwerk omringt, te bespoedigen.

Om een einde te maken aan de verliezen van 200 miljoen euro per jaar op dit deel van het netwerk dat door Air France en haar regionale dochteronderneming HOP wordt bediend, wil het **management van de groep inzetten op haar goedkope dochteronderneming Transavia.**

Als gevolg van perimeterovereenkomsten binnen de groep kan deze dochteronderneming geen binnenlandse vluchten uitvoeren.

Er zijn overeenkomsten met de nationale vereniging van luchtvaartpiloten van Air France-Transavia (SNPL) gesloten om dit verbod op te heffen. In juli wordt een plan gepresenteerd. Het zou de activiteiten van HOP kunnen beperken tot de bevoorrading van de hubs in Roissy-Charles de Gaulle en Lyon. Dit laat de toekomst van directe regionale vluchten die door Transavia zouden kunnen worden uitgevoerd, open.

Een scenario dat de HOP-Interunion niet begrijpt (...). De nieuwe strategie van Benjamin Smith is het opgeven van het hexagonale netwerk (...), hij zet alles in op Parijs en verlaat de provincie".

Het is inderdaad duidelijk dat Transavia het HOP niet zal vervangen op regionale routes met dezelfde vluchtfrequentie, wat door zakenreizigers zeer wordt gewaardeerd.

***Mijn opmerking:** de concurrentie van goedkope bedrijven op het Franse binnenlandse netwerk is niet nieuw. Ook de onmogelijkheid voor Transavia om zich daar te ontwikkelen is niet mogelijk.*

Het voorbeeld van Toulouse - Nice is typisch. Toen Air France deze dienst stopzette, heeft easyJet zijn aanbod onmiddellijk versterkt. Transavia zou deze route tussen Toulouse en Nice echter winstgevend kunnen exploiteren, maar de overeenkomsten tussen de directie van Air France en de SNPL staan dit niet toe.

Het is legitiem om de rechtmatigheid van deze overeenkomsten in twijfel te trekken. Respecteren zij de vrijheid van ondernemerschap zoals gedefinieerd in artikel 4 van de grondwet van 1789, die nog steeds van kracht is? Zo niet, waarom zouden we dan niet profiteren van de huidige crisis om overeenkomsten te sluiten met een goede reputatie?

> Rekenkamer: minister overtrad de wet met koop Air France-KLM (Rekenkamer: de minister heeft de wet overtreden door Air France-KLM te kopen)

(bron De Volkskrant vertaald met Deepl) 20 mei - **Minister van Financiën Hoekstra heeft zich niet aan de wet gehouden bij de aankoop van aandelen Air France-KLM**, aldus de Rekenkamer. Hoekstra omzeilde het parlement begin vorig jaar met deze investering van 744 miljoen euro (...). **Deze aankoop was illegaal, zei de Rekenkamer afgelopen woensdag. Door zoveel overheidsgeld uit te geven zonder beide huizen te raadplegen**, heeft Hoekstra de

begrotingsrechten van het Parlement geschonden.

Op 15 februari 2019 besloot de ministerraad dat de Nederlandse staat een groot aandeel in Air France-KLM zou nemen. Door aandeelhouder te worden hoopte het kabinet meer invloed te krijgen op de overwegend Franse directie om de belangen van de Nederlandse dochter KLM beter te kunnen behartigen.

Volgens de normale parlementaire procedures moet een kabinet of minister altijd vooraf toestemming vragen aan beide Kamers voor extrabudgettaire uitgaven. Hiervan kan alleen in bijzondere omstandigheden worden afgeweken. De aankoop van de aandelen van Air France-KLM was een dergelijke omstandigheid, aangezien de aankoop in het geheim moest plaatsvinden en daarom niet het onderwerp kon zijn van een voorafgaand openbaar parlementair debat. **In uitzonderlijke gevallen waarin het parlement de uitgaven niet van tevoren kan goedkeuren, moet de minister de Tweede Kamer echter vooraf op de hoogte stellen van zijn of haar financiële voornemen. En Hoekstra heeft dat vorig jaar niet gedaan, concludeert de rechtbank....**

Hoekstra rechtvaardigt zijn actie door het grote belang van geheimhouding te benadrukken. Hij vreesde dat het aankoopproject openbaar zou worden gemaakt als hij het Parlement er eerder bij had betrokken.

De Rekenkamer stelt dat de voorganger van Hoekstra, Jeroen Dijsselbloem, hetzelfde heeft gedaan vóór de nationalisatie van SNS Reaal - destijds ook een beursgenoteerd bedrijf - en dat deze nationalisatieplannen niet van tevoren zijn uitgelekt. Het begrotingsrecht van het Parlement is te belangrijk om eenvoudigweg door de minister te worden ontslagen, zegt de Rekenkamer.

***Mijn opmerking:** Het advies van de Nederlandse Rekenkamer brengt de minister van Financiën in moeilijkheden, maar de procedure voor de intrede van Air France-KLM in de hoofdstad van Air France-KLM is gevalideerd. De Nederlandse staat is nog steeds voor 14% aandeelhouder.*

> Spel om KLM-banen barst los (Het spel rond banen bij KLM begint)

(bron De Telegraaf vertaald met DeepL) 22 mei - **De aandeelhouders van Air France KLM stemmen dinsdag over een nieuwe kapitaalsverhoging.** Dit maakt de omzetting van schuldbewijzen in aandelen mogelijk voor maximaal één miljard euro, plus ongeveer 800 miljoen euro aan nieuwe aandelen. Minister Hoekstra zal moeten

deelnemen aan de kapitaalverhoging, anders zal zijn aandeel van 14% in Air France KLM verwateren (...).

Door de coronaviruscrisis zijn Air France en KLM afhankelijk van de steun van Frankrijk en Nederland. **Minister Hoekstra heeft de afgelopen weken herhaaldelijk verklaard dat hij om deze reden tegen bonussen is. Hoewel Smith na de onrust in Nederland heeft afgezien van zijn korte termijn bonus, ontvangt hij een lange termijn variabele beloning.**

"Wij zullen tegen stemmen", zegt Jasper Jansen van de Nederlandse Vereniging van Aandeelhouders (VEB). "Op het moment van de Air France-KLM bailout is er geen variabele vergoeding". Hoekstra wil niet op de stemming vooruitlopen, aldus het ministerie van Financiën.

Ondanks alle beloofde steun krijgt de minister dinsdag niet de zetels in de raad van bestuur die hij wil. Bovendien zal Hoekstra binnenkort een andere strijd moeten voeren, namelijk die van de werkgelegenheid en de dienstverlening. "De Fransen zullen blijven doorgaan. Hun aanvalsplan tegen de KLM is al klaar, onder andere door intelligent gebruik van gegevens", zegt een insider.

De Fransen zijn de laatste tijd snel in beweging. De omvang van het reddingsplan van Air France werd vier weken geleden meteen duidelijk. Smith is momenteel bezig met een "totale herstructurering" en vorige week heeft hij zijn rechterhand, Angus Clarke, bij Air France geplaatst, waar hij nu de leiding heeft over de vloot en het netwerk (...).

Volgens bronnen is deze maatregel bedoeld om hubs en diensten buiten de Nederlandse invloedssfeer te houden. "Centrale controle zoals nu het geval is met Clarke is prima, zolang er maar een duidelijk doel is. Maar het lijkt meer op de machtsovername door een groep niet-Franse huurlingen in opdracht van keizer Ben Smith", zegt de vakbondsvoorzitter van de Unie, Reinier Castelein.

Tegelijkertijd werkt KLM aan een eigen businessplan. Dit houdt verband met de langdurige onderhandelingen met de banken over herfinanciering. Het lijkt erop dat Nederland voor de details zorgt, terwijl de Franse trein verder rijdt, zegt Castelein. "De steun van de overheid moet zonder al te veel voorwaarden worden gegeven, zodat de KLM haar eigen autonomie ten opzichte van Parijs kan behouden (...).

Mijn commentaar: Nu de Algemene Vergadering van Air France-KLM aanstaande dinsdag 26 mei nadert, raakt de Nederlandse pers steeds meer opgewonden. Ik hoop dat de rust na deze gebeurtenis terugkeert

naar de Air France-KLM groep.

> **Coronavoucher zorgt voor extra druk bij lening KLM (Corona-cheque zet extra druk op de KLM-lening)**

(bron De Telegraaf vertaald met DeepL) 21 mei - Er is nog geen vooruitzicht op een snel akkoord tussen KLM en haar banken over het door het kabinet op 24 april aangekondigde leningspakket van € 2-4 miljard met staatswaarborg.

De terugbetalingsverplichting van KLM aan de consument maakt de onderhandelingen met de banken over een ondersteuningsplan nog moeilijker. Telegraaf is hiervan door verschillende bronnen op de hoogte gebracht (...). Dit zou meer geld kunnen vergen dan de 2-4 miljard euro die momenteel wordt besproken.

De banken, de KLM en de Nederlandse Staat zijn al bijna vier weken in gesprek met elkaar. Dit staat in schril contrast met de situatie in Frankrijk bij Air France. Daar werden de voorwaarden en het bedrag van de steun van 7 miljard euro onmiddellijk meegedeeld bij de aankondiging eind april, hoewel er dezelfde onzekerheden zijn. Twee weken geleden is er een definitieve overeenkomst getekend (...). KLM heeft een dozijn banken, waarvan de drie grootste Nederlandse banken (...).

(...) **Een buitenlandse bankier (...) noemt ook de volgende stap**, die ook hoofdpijn kan veroorzaken. **"Noodkredieten aan luchtvaartmaatschappijen zullen in veel gevallen worden gevolgd door aandelenemissies om een deel van deze leningen terug te betalen"**. De bankier voorspelt dat er de komende jaren veel nieuwe luchtvaart aandelen zullen worden uitgegeven. Insiders geloven dat Air France-KLM zich zorgen maakt.

De KLM zegt niets over de gesprekken met de banken, maar beweert dat ze niet complexer zijn geworden door de lijn die de Europese Commissie vorige week aan de vouchers heeft gegeven.

> **Het Financieele Dagblad - Vertrekpremie voor werknemers KLM (Prime de départ pour les employés de KLM)**

(bron Het Financieele Dagblad vertaald met DeepL) 20 mei - **KLM biedt haar medewerkers een financiële vergoeding aan als ze na de zomer vrijwillig het bedrijf verlaten.** De worstelende luchtvaartmaatschappij hoopt het aantal ontslagen onder haar 30.000 werknemers te beperken.

Vanaf 1 juni kunnen medewerkers aangeven of zij gebruik willen maken van het door KLM voorgestelde vrijwillige vertrekplan. De regeling geldt in principe voor alle functies - piloten, cabinepersoneel en grondpersoneel met een cao - hoewel er grenzen zijn per functie. De werknemer moet tussen 1 september 2020 en 31 december 2020 vertrekken.

Pieter Elbers zei dat iedereen zich moet voorbereiden op een kleinere KLM, omdat het jaren zal duren om het netwerk te herstellen.

Mijn commentaar: Volgens een Nederlandse KLM-vakbondsman wordt de ontslagvergoeding gemaximeerd op 18 maanden salaris. Werknemers zullen 50% belasting moeten betalen over het totaal.

> **Lufthansa's redding in de bezienswaardigheden van Brussel**

(bron Les Echos) 25 mei - Na weken van armworstelen hebben **de Duitse regering en het management van Lufthansa een akkoord bereikt over een pakket van 9 miljard euro** om de grootste luchtvaartmaatschappij van Europa te redden, die hard is getroffen door het coronavirus. "Dit plan houdt rekening met de behoeften van het bedrijf en met die van de belastingbetalers en werknemers van de Lufthansa Groep," zeiden de Duitse ministeries van Financiën en Economie in een verklaring op maandag. De **staat neemt in detail een belang van 20 procent in het kapitaal van de groep** door het gebruik van 300 miljoen euro in het 100 miljard euro tellende Economy Stabilization Fund. Met de aankoop van elk aandeel tegen 2,56 euro, tegenover meer dan 8,50 euro bij de sluiting van de beurs van Frankfurt, "wanneer de onderneming weer gezond is, zal de staat dit belang verkopen en hopelijk [...] zal er een kleine winst zijn", benadrukte minister van Financiën Olaf Scholz. Het stabilisatiefonds zal naar verwachting tegen 31 december 2023 zijn aandeel tegen de marktprijs verkopen als Lufthansa alle geïnjecteerde middelen heeft terugbetaald. Naast **de € 300 miljoen zal de onderneming tot € 5,7 miljard ontvangen via een stille participatie**, waaronder € 1 miljard aan converteerbare obligaties die 5% van de aandelen vertegenwoordigen. Het idee is om de staat toe te staan een blokkerende minderheid te bereiken in het geval van een poging tot overname door een buitenlandse speler. **Een gesyndiceerde lening van 3 miljard euro (inclusief 600 miljoen euro aan particuliere middelen) van de staatsbank KfW maakt het pakket compleet.**

Ondanks de terughoudendheid van Lufthansa's CEO Carsten Spohr **krijgt de federale overheid twee zetels in de raad van commissarissen**. Zij zullen echter worden bezet door onafhankelijke deskundigen, niet door politici, en de uitvoerende macht zal geen stemrecht hebben op algemene vergaderingen. De luchtvaartmaatschappij is van haar kant overeengekomen om toekomstige dividenduitkeringen te reguleren en de beloning van bestuurders te beperken.

Hoewel het bestuur van Lufthansa maandag heeft gezegd dat het dit pakket steunt, moet het nog steeds worden goedgekeurd door een buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders en vooral door de Europese Commissie. **Er ontstaat echter een nieuwe machtsstrijd met Berlijn, waarbij de concurrentiediensten van Margrethe Vestager in ruil voor dit reddingspakket eisen dat de luchtvaartmaatschappij bepaalde start- en landingsslots op haar twee hubs in München en Frankfurt opgeeft ten gunste van haar concurrenten.**

In Brussel bestaat de vrees dat Lufthansa haar rol als Europese marktleider verder zou kunnen versterken. **In tegenstelling tot Air France, dat alleen leningen heeft gekregen, legt deze terugkeer van de Duitse staat naar het kapitaal van de groep meer dan twintig jaar na zijn vertrek uit de groep extra voorwaarden op in de ogen van Brussel.** Berlijn ziet het niet zo. Volgens de Duitse pers heeft Angela Merkel (CDU) binnen de leiding van haar partij een "felle strijd" met de Europese Commissie aangekondigd.

***Mijn opmerking:** De afronding van het reddingsplan van Lufthansa in Duitsland zal het mogelijk maken de onderhandelingen over de reddingsplannen voor Swiss, Brussels Airlines en Austrian weer op gang te brengen. Zwitserland, België en Oostenrijk hadden het sluiten van een overeenkomst in Duitsland als voorwaarde gesteld.*

De Europese Commissie is voornemens voorwaarden te verbinden aan de deelneming van de Duitse staat in het kapitaal van de Lufthansa-groep. Deze voorwaarden zullen zorgvuldig in acht worden genomen door de andere Europese groepen, die zich in de nabije toekomst mogelijk zorgen zullen maken.

> Duitse Efromovich en USAerospace klaar om te investeren in Alitalia

(bron AFP) 22 mei - **Zakenman Duitse Efromovich en USAerospace**

Partners zeiden vrijdag dat ze klaar waren om te investeren in de Italiaanse luchtvaartmaatschappij Alitalia. Los daarvan komen deze aankondigingen op een moment dat Rome zijn nationalisatie aan het plannen is.

USAerospace Partners, een Amerikaanse groep van bedrijven die gespecialiseerd zijn in luchtvaartactiviteiten (onderhoud, vracht, enz.), is bereid tot 1,5 miljard dollar te investeren en heeft verzocht om een ontmoeting met de verschillende betrokken ministers (...).

USAerospace, dat in maart jongstleden al belangstelling had getoond voor Alitalia, heeft in 2019 het merk en de activa van WOW Air, het goedkope IJslandse bedrijf, gekocht.

De heer Efromovich, voormalig meerderheidsaandeelhouder van de Zuid-Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Avianca, verklaarde van zijn kant dat hij bereid was 1 miljard euro te investeren, hetzij door Alitalia over te nemen, hetzij door een partnerschap met de staat aan te gaan. "Mijn groep, Synergy, heeft geen oneindige middelen. Als Alitalia tot €1 miljard nodig had, zouden we geen probleem hebben", zei hij in een interview met het zakenblad Il Sole 24 Ore. "Ik heb geen probleem met een partnerschap. Maar als ik het met de publieke sector zou moeten doen, zou ik slechts één voorwaarde hebben: nul politieke inmenging," voegde hij eraan toe (...).

Gevraagd naar de mogelijkheid van ontslagen als hij Alitalia zou overnemen, zei hij dat "de arbeidskosten zullen worden bestudeerd", maar "het is duidelijk dat het dezelfde moet zijn als die van andere bedrijven in Europa. We zullen concurrerend moeten zijn of het bedrijf zal sterven". **Alitalia heeft jarenlang verliezen geleden en moest in 2017 onder de administratie worden geplaatst. Sindsdien zoekt de staat tevergeefs naar kopers (...).**

Mijn commentaar: Er komen nieuwe potentiële kopers. Sinds 2017, na elke mislukking, heeft de Italiaanse staat zijn nationale luchtvaartmaatschappij moeten redden.

> Ryanair snijdt meer dan 300 banen af in Oostenrijk

(bron AFP) 22 mei - De op één na grootste luchtvaartmaatschappij van Oostenrijk, **Laudamotion, een dochteronderneming van Ryanair, zal haar basis in Wenen sluiten en meer dan 300 banen schrappen**, nadat de vakbond een drastische loonsverlaging als reactie op de coronaviruscrisis heeft afgewezen.

"We betreuren het verlies van banen," zei het bedrijf vrijdag, in een verklaring dat het zou sluiten op 29 mei. De goedkope vervoerder had in april voorgesteld om banen te behouden in ruil voor een nieuwe

collectieve arbeidsovereenkomst, waarbij de werknemersvertegenwoordigers tot donderdagavond de tijd kregen om hun toestemming te geven.

De vakbond Vida, die de werknemers in de transport- en dienstensector in Oostenrijk vertegenwoordigt, verwees naar "chantage", waaraan zij **zei niet te willen toegeven: "848 euro netto startersloon voor stewardessen ligt duidelijk onder de armoedegrens van 1.259 euro per maand voor één persoon"** in Oostenrijk, aldus de vakbond (...).

Mijn opmerking: de houding van Ryanair ten opzichte van zijn medewerkers verbaast helaas niemand meer.

> [Ierland's Ryanair accepteert een door de Britse regering gesteunde lening van \\$730 miljoen \(Ierland's Ryanair accepteert een door de Britse regering gesteunde lening van \\$730 miljoen\)](#)

(bron Simpleflying vertaald met DeepL) 18 mei - De **Ierse luchtvaartmaatschappij Ryanair heeft £600 miljoen (ongeveer \$730 miljoen) ontvangen** van de Britse Covid Corporate Financing Facility (CCFF). Deze beslissing komt nadat de CEO van de lagekostenmaatschappij kritiek had geuit op de staatssteun aan luchtvaartmaatschappijen (...).

In een bijgewerkte versie van 18 mei heeft Ryanair aangegeven dat het momenteel over een kassaldo van 4,1 miljard EUR (4,475 miljard USD) beschikt, naast een winst voor het hele jaar. Dit zal de luchtvaartmaatschappij, die haar uitgaven heeft verminderd, ondersteunen. In maart bedroeg het gemiddelde wekelijkse contante verbruik van Ryanair ongeveer 200 miljoen euro (~ 218 miljoen dollar). Vandaag de dag verbruikt het bedrijf slechts ongeveer 60 miljoen euro per week (~65 miljoen dollar) (...).

CEO Michael O'Leary heeft een groot deel van zijn tijd doorgebracht met grote luchtvaartmaatschappijen in Europa, waaronder de Lufthansa Group, Air France-KLM, Alitalia en vele anderen. **In de financiële resultaten heeft Ryanair een tabel gewijd aan het bedrag, in zijn eigen woorden, van de "onwettige staatssteun" die aan luchtvaartmaatschappijen wordt verleend.** De heer O'Leary heeft vaak interessante taal gekozen om zijn minachting voor steun aan luchtvaartmaatschappijen te beschrijven (...).

Mijn commentaar: Ryanair's CEO accepteert steun die hij als illegaal

beschouwt. Een houding die helaas niemand meer verrast.

> **In de problemen, Norwegian Air Shuttle ziet China landen in de hoofdstad...**

(bron Kapitaal) 22 mei - Verzwakt, heeft de **Noorse Air Shuttle zijn geldschieters een groot deel van zijn kapitaal zien innemen**. Nu de financiële moeilijkheden van de luchtvaartmaatschappij, de **op twee na grootste Europese lowcostmaatschappij**, door de verlamming van het luchtverkeer als gevolg van de coronavirusepidemie zijn verergerd, is zij **onlangs met haar schuldeisers overeengekomen om een deel van haar schulden en financiële verplichtingen in aandelen om te zetten**. De operatie heeft de onderneming in staat gesteld haar eigen vermogen te versterken en, zoals aangekondigd op woensdag, te voldoen aan de voorwaarden die de Noorse staat heeft gesteld voor het verlenen van garanties ten belope van 247 miljoen euro (2,7 miljard SEK), bovenop de reeds toegekende 27 miljoen euro.

In dit kader zullen de leasebedrijven, waarvan de Noorse luchtvaartmaatschappijen een deel van hun vliegtuigen leasen, een aanzienlijk deel van het kapitaal van de luchtvaartmaatschappij erven. **De Ierse AerCap Holdings zal de grootste aandeelhouder worden met een aandeel van 15,9% en converteerbare obligaties die nog eens 7,2% vertegenwoordigen. China's BOC Aviation, dat via een cascade van bedrijven door de Volksrepubliek China wordt gecontroleerd, zal 12,67% (...).**

Na een forse schuldenlast na een volledige uitbreiding is Noorwegen van plan zich te concentreren op zijn winstgevendende routes en het aantal afvaarten te verminderen, met name op de lange afstand, waar het een van de pioniers is in het lagekostensegment. De instroom van nieuwe aandelen op de beurs van Oslo op woensdag heeft de koers van het aandeel doen kelderen. Tegen het midden van de ochtend verkocht het aandeel meer dan 30%, waardoor de daling van het jaar tot nu toe op 93% uitkwam.

> **American Airlines: naar een tweede "hoofdstuk 11"?**

(bron Boursier com) 18 mei - Na "hoofdstuk 11", "hoofdstuk 22"? **Investeerders lijken in minder dan tien jaar tijd steeds meer te gokken op een tweede faillissement van American Airlines**. De evolutie van CDS (credit default swaps) suggereert in elk geval een dergelijk resultaat. De CDS, een instrument dat bescherming biedt tegen een mogelijke wanbetaling op de vijfjarige schuld van de grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, hebben volgens de gegevens van

IHS Markit die door France Télécom worden gebruikt, in feite 6.659 basispunten bereikt, een stijging van meer dan 4.000% in de afgelopen drie maanden! Uit de gegevens van Bloomberg blijkt ook dat de markt van mening is dat de kans op een faillissement van een luchtvaartmaatschappij in de komende vijf jaar bijna 100% is...

Geconfronteerd met een schuld van \$34 miljard, veel meer dan de \$23 miljard op de balansen van Delta en United (en bijna zes keer meer dan Southwest), **kan het Fort Worth-gebaseerde bedrijf proberen gerust te stellen door te zeggen dat het "goed geschaald" is en een daling van zijn bedrijfs- en kapitaaluitgaven van meer dan \$12 miljard in 2020 te verwachten, de markt is niet ontluikend (...).**

***Mijn commentaar:** Wanneer een Amerikaans bedrijf onder hoofdstuk 11 valt, worden sommige van zijn schulden kwijtgescholden. De onderneming wordt geherstructureerd, de arbeidscontracten van de werknemers worden drastisch ingekrompen.*

Een verduidelijking van het CDS-tarief: dit is een verzekeringspolis die door kredietverstrekkers wordt afgesloten om zich te beschermen tegen wanbetaling. Voor American Airlines is dit 6.659 basispunten, of 66,59%.

> **Etihad denkt eraan om het zonder zijn gloednieuwe A380's en A350's te doen die nooit gevlogen hebben.**

(bron BFMTV) 24 mei - In grote moeilijkheden **overweegt de luchtvaartmaatschappij van het emiraat Abu Dhabi haar Airbus A380's voorgoed aan de grond te laten liggen**, net als Air France. Maar **het mag ook nooit zijn A350's bedienen die zijn besteld en nooit in gebruik zijn genomen**, volgens Reuters. Deze inkrimping van de vloot zou gepaard gaan met de eliminatie van 1200 posities (...).

Vijf gloednieuwe A350-1000's die al door Airbus zijn geleverd, staan momenteel aan de grond, volgens de gespecialiseerde informatiesite Aeronews.

Etihad vorig jaar al orders voor 42 A350-900's geannuleerd als onderdeel van een grote herstructurering nadat zijn ambities om een wereldwijde luchtvaartgigant te worden (zoals zijn rivalen Emiraten en Qatar Airways in de Golf) waren ingestort.

Naast de inkrimping van de langeafstandsvloot, die niet door Etihad Airways is bevestigd maar waarover volgens Reuters binnenkort zou moeten worden beslist, zou deze herstructureringsmaatregel gepaard kunnen gaan met het schrappen van 1.200 arbeidsplaatsen - naast de "honderden vertrekken" die sinds het begin van de gezondheids crisis

zijn geregistreerd, op een personeelsbestand van 20.530 werknemers in augustus 2019.

Mijn opmerking: De kleinste van de drie Golfbedrijven bevond zich al voor de gezondheids crisis in grote moeilijkheden. De omzet was in drie jaar tijd met bijna 40% gedaald.

> **Emiraten om bijna een derde van het personeelsbestand in te krimpen**

(bron La Tribune) 18 mei - Na Air France, haar Nederlandse tak KLM, British Airways, Icelandair, SAS, is het de **beurt aan de Golfmaatschappij Emirates Airlines om een nieuwe golf van ontslagen aan te kondigen om** de verliezen in verband met de impact van het coronavirus in de luchtvaartsector op te vangen. Het bedrijf kondigde het verlies van 30.000 banen (van 105.000 in totaal) aan, waardoor de loonlijst met 30% daalde, meldt het bureau Bloomberg. **De groep is**

dan ook **van plan zijn vloot van Airbus A380's** die meer dan 500 passagiers kunnen vervoeren, **aanzienlijk in te krimpen**. Voor de crisis was Emirates de eerste maatschappij die vluchten charterde op de Airbus superjumbo (...).

Sinds 25 maart en de eerste inperkingsmaatregelen hadden de Emirates al hun vluchten opgeschort. Zijn 271 breedrompvliegtuigen, waaronder 113 A380's, hebben bijna twee maanden aan de grond gehouden. De vervoerder had in eerste instantie zijn kosten verlaagd door de basissalarissen van de meeste van zijn 100.000 werknemers met 25-50% te verlagen, waarbij hij benadrukte dat de beslissing bedoeld was om ontslagen te voorkomen.

Om de luchtvaartmaatschappij te redden, heeft ook het emiraat Dubai, dat 100% van de maatschappij bezit, eind maart ingegrepen, zonder het bedrag van deze steun te specificeren. Deze kapitaalinjectie is de tweede rechtstreekse steun die de Emirates hebben ontvangen, na de steun die zij in 1985 hebben ontvangen aan het einde van het eerste jaar van het bestaan van de onderneming. Emirates hebben al aangegeven dat het 18 maanden zal duren om terug te keren naar een normale activiteit.

Mijn opmerking: Transparantie is geen optie bij Emirates Airlines. Het is onmogelijk om te weten hoeveel steun er is verleend.

> **Dit zwarte scenario dat Airbus, Boeing en de hele**

luchtvaartindustrie doet zweten...

(bron La Tribune) 20 mei - De laatste verkeersprognoses van de International Transport Association (IATA) hebben de luchtvaartindustrie het koude zweet gegeven. **Door te schatten dat het luchtverkeer niet voor 2023-2024 weer op het niveau van 2019 zou komen, herinnerde de IATA de vliegtuigfabrikanten er alleen maar aan dat een heel deel van hun orderportefeuille dreigde op te stijgen: dat van de vliegtuigen die door de luchtvaartmaatschappijen zijn besteld om te groeien.** Bij Airbus is dit type orderportefeuille goed voor tweederde van de orderportefeuille. Op basis van het niveau van de leveringen van vorig jaar (863 bij Airbus), herhaald over vier jaar, komt dit neer op meer dan 2.000 toestellen. Volgens deskundigen is deze verhouding tussen groei- en verlengingsorders bij Boeing vergelijkbaar. Ook "het herstel van het verkeer zal niet noodzakelijkerwijs synoniem zijn met nieuwe vliegtuigleveringen", wordt bij Airbus uit een goede bron uitgelegd. Vooral omdat ook leveringen van vliegtuigen voor vlootvernieuwing verre van zeker zijn. Door de lage prijs van olie per vat kunnen luchtvaartmaatschappijen in de verleiding komen hun vliegtuigen iets langer te houden dan verwacht, ook al zijn ze duurder dan nieuwe vliegtuigen in termen van kerosineverbruik en onderhoud. Dit zijn enkele van de slechtst denkbare scenario's voor de luchtvaartsector.

"Een somber scenario gebaseerd op de veronderstellingen van IATA over **een** herstel van het verkeer en het gebrek aan steun van kredietagentschappen of overheden **zou kunnen leiden tot een daling van de leveringen van 80 tot 90% ten opzichte** van 2018", legt Yan Derocles, analist bij Oddo BHF, uit.

"Maar", voegt hij eraan toe, "er zijn veel elementen die de theoretische vraag naar nieuwe vliegtuigen kunnen veranderen". De analist wijst met name op de "sales and lease back"-activiteiten, een interessant proces in termen van kortetermijn-cashflow voor luchtvaartmaatschappijen, omdat het hen in staat stelt het nieuwe vliegtuig dat zij bij een leasemaatschappij hebben besteld door te verkopen alvorens het te leasen. Maar ook de verschillende soorten financiële regelingen die transacties vergemakkelijken, zoals de "securitisatie" van aankopen, of de rol van kredietagentschappen zoals Eximbank in de Verenigde Staten, Coface in Frankrijk, ECGD in het Verenigd Koninkrijk en Euler Hermes in Duitsland, die garanties bieden voor de financiering van exportverkoop (...).

Ondanks al deze schokdempers zal de daling van de vraag naar vliegtuigen de komende jaren waarschijnlijk zeer groot zijn. **Met name**

Yan Derocles verwacht dat de leveringen van langeafstandsvliegtuigen met bijna 60% zullen dalen ten opzichte van 2018 en dat dit niveau van leveringen tot 2025 zal worden gehandhaafd. Hij is optimistischer over het niveau van de leveringen van middelgrote vliegtuigen die, na een daling van meer dan de helft in 2020, in 2023 weer normaal zouden kunnen worden (...).

Een dergelijke daling van de vraag naar vliegtuigen dwingt de vliegtuigfabrikanten tot inkrimping. Boeing heeft al aangekondigd dat er 16.000 banen in de commerciële divisie zullen verdwijnen. **Airbus verkleint ook zijn spanwijdte.** De productie is al met een derde teruggebracht en in juni zou een verdere aanpassing kunnen worden aangekondigd. **De impact op de werkgelegenheid zal zeer groot zijn** en de 10.000 banen die in 2007 in het kader van het Power 8-plan zijn geschrapd, overtreffen. Veel kleiner, kondigde de Britse motorenfabrikant Rolls Royce donderdag aan dat er minstens 9.000 banen zullen worden geschrapd.

Maar terwijl grote klanten een dergelijke daling van de activiteit over meerdere jaren zullen kunnen weerstaan, zullen kleinere onderaannemers dat niet kunnen. De Franse regering bereidt een plan voor ter ondersteuning van de luchtvaartindustrie. De Duitse en Franse luchtvaartindustrie hebben ook opgeroepen tot een ambitieus Europees herstelplan om faillissementen te voorkomen.

***Mijn opmerking:** De daling van het aantal vliegtuigorders is het gevolg van de door de luchtvaartmaatschappijen verwachte daling van het verkeer. Dit is slecht nieuws voor Boeing en Airbus en al hun onderaannemers.*

Als de verkeersprognoses van de luchtvaartmaatschappijen worden bevestigd (geen terugkeer naar het niveau van 2019 vóór 2024), zal dat ook slecht nieuws zijn voor de hele toeristische sector.

> De Boeing 737 MAX validatievlucht is pas in juni gepland.

(bron AFP) 22 mei - **Er zijn twijfels over de datum waarop de Boeing 737 MAX, die al meer dan een jaar aan de grond is gezet, weer in gebruik zal worden genomen.** De testvlucht die voor het groene licht van de regelgevers wordt vereist is niet gepland tot minstens Juni, de regelgevende bronnen vertelden AFP Donderdag. Deze informatie versluiert het schema van Boeing, dat voorziet in een terugkeer naar de

dienst van het MAX tegen "mid-2020", dat wil zeggen in juni.

De burgerluchtvaartautoriteiten kunnen de gewijzigde versie van het vliegtuig pas goedkeuren na een testvlucht. Maar geen enkele testvlucht van de gewijzigde 737 MAX is gepland voor juni, één van de bronnen vertelde AFP op donderdag op voorwaarde van anonimiteit (...).

"Wat het MAX betreft, vorderen de werkzaamheden ondanks de verschillende inperkingsmaatregelen. Echter, het effect van Covid-19, met inbegrip van de reisbeperkingen die het heeft meegebracht, betekent dat we geen vast schema hebben voor de testvluchten, die nodig zijn om de terugkeer naar de dienst te valideren," Janet Northcote, een EASA-spreekbuis, vertelde AFP per e-mail.

De Federal Aviation Agency, de FAA, de belangrijkste regulator van Boeing, zei dat er "geen update" was op de certificeringsdatum van het vliegtuig of de opleiding van de piloot....

***Mijn commentaar:** De vertraging in de validatie van de B737 Max zou vooral Boeing moeten benadelen. Gezien het verwachte herstel en de lage olieprijs zouden luchtvaartmaatschappijen hun oude B737-modellen kunnen blijven vliegen.*

> Airbus heeft een assemblagelijin voor zijn A220's in de Verenigde Staten ingehuldigd.

(bron Clubic) 22 mei - (...) **Airbus zet zijn ontwikkeling in de VS voort met de ingebruikname van een nieuwe assemblagelijin van 25.000 m² in Mobile, Alabama, deze keer gewijd aan de A220 (ex-Bomber CSeries).** We horen er niet veel over, maar Airbus is goed gevestigd aan de andere kant van de Atlantische Oceaan, vooral in Mobile, waar de vliegtuigfabrikant al enkele honderden mensen in dienst heeft voor de productie van andere modellen (A319, A320 en A321). De opening van de nieuwe assemblagelijin verdubbelt de omvang van de productielocatie van de groep daar, die vijf hoofdassemblagestations herbergt. In dezelfde geest

is Airbus begonnen met de assemblage van de eerste A220 op **deze lijn, die de A220-100 en A220-300 versies zal produceren die de vloot van JetBlue Airways zullen versterken, de "Amerikaanse easyJet", een bedrijf dat qua omvang vergelijkbaar is met British Airways en Air France wat betreft het aantal vliegtuigen.** JetBlue zal ook de tweede klant van Airbus zijn, samen met Delta Airlines, om de in de VS gebouwde A220's te verwelkomen. Het eerste model moet tegen het einde van het jaar worden geleverd.

Airbus doet een echte gok op de toekomst door een tweede assemblagelijin in Noord-Amerika te openen (na de opening in Mirabel,

nabij Montreal, die moeite heeft om rendabel te worden).

Mijn commentaar: Deze A220 assemblagelijns, gelegen in de Verenigde Staten, zal Airbus in staat stellen deze A220's te verkopen zonder dat de Amerikaanse overheid er belasting over hoeft te betalen.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel van Air France-KLM bedraagt 3.768 euro aan het einde van de werkdag op maandag 25 mei. Het is sterk gedaald met - 8,92% in één week tijd. Het was tijdens de crisis 2011-2012 slechts gedaald tot onder de 4 euro, tussen november 2011 en juli 2012. Drie belangrijke gebeurtenissen hadden deze crisis veroorzaakt: de kernramp in Japan, de crisis in de eurozone en de "lente" in de Arabische wereld. In deze periode stond het vat olie op 110 dollar. Aan het begin van de coronavirusepidemie bedroeg het aandeel van Air France-KLM 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 4,80 euro. Veel analisten hebben hun prijsprognoses verlaagd. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten.

Het vat Brent olie (Noordzee) is stabiel op \$36. Aankondigingen van de start van de deconfinering geven het signaal voor de hervatting van de industriële activiteit. Aan het begin van de coronavirus epidemie stond het op 69 dollar. De productie is nog steeds 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.

Indien u deze brief/persreview 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](#). 10485 mensen ontvangen deze live persrecensie