

Air France-KLM: de verliezen zijn zwaar, herkapitalisatie wordt overwogen



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°767, 3 augustus 2020

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg deze link](#)  [, het is hier.](#)  [vindt u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

> **Air France-KLM: verliezen zijn zwaar, herkapitalisatie in studie**

(bron La Tribune) 31 juli - Het is niet verwonderlijk dat **Air France-KLM** in het tweede kwartaal (april-juni) **zeer zware verliezen heeft geleden**. In deze drie maanden waarin de activiteit nagenoeg stilviel, boekte de Groep een operationeel verlies van 1,55 miljard euro, een daling van 1,9 miljard euro ten opzichte van de winst van vorig jaar van 423 miljoen euro. Door een waardevermindering van de Airbus A380 en A340 en een herstructureringsvoorziening van 227 miljoen euro bedroeg het nettoverlies 2,612 miljard euro, terwijl de omzet met 83% daalde tot 1,182 miljard euro.

Voor de eerste zes maanden van het jaar bedroegen de opbrengsten ditmaal 6,2 miljard euro, bij een operationeel verlies van 2,6 miljard euro en een nettoverlies van 4,4 miljard euro (...).

Air France boekte in het tweede kwartaal een operationeel verlies van 1,056 miljard euro (1,6 miljard over de eerste helft), KLM van 493 miljoen (768 miljoen over de eerste helft) en Transavia van 111 miljoen (193 miljoen over de eerste helft).

"De zichtbaarheid op de vraagherstelcurve is beperkt omdat het boekingsgedrag van klanten veel meer gericht is op de korte termijn dan vóór de Covid-19-crisis, met name op het langeafstandsnet", onder voorbehoud van het overheidsbeleid om de

grenzen open te stellen (...).

Reizigers wachten liever tot de laatste minuut om te reserveren en het "herstel van de business class verloopt langzamer dan het toerisme", legt Frédéric Gagey, de financieel directeur van de groep, uit tijdens een conferentiegesprek.

Voor de maand september, bijvoorbeeld, had de groep vorig jaar al 52% van de stoelen voor middelgrote afstanden verkocht, vergeleken met slechts 18% dit jaar, zei hij.

In het derde kwartaal zal de groep een bod doen van slechts 45% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar en 65% in het vierde kwartaal. "Maar deze capaciteiten zullen op elk moment worden herzien, afhankelijk van de evolutie van de crisis", waarschuwde Frédéric Gagey. Het

basisscenario van de groep voorziet dat de groep in 2021 operationeel zal zijn met minstens 20% minder aanbod dan in 2019.

Per 30 juni beschikte Air France-KLM over 14,2 miljard aan liquide middelen of kredietlijnen, waarvan 10,4 miljard aan directe of gegarandeerde leningen van Frankrijk en Nederland (7 miljard van Frankrijk en 3,4 miljard van Nederland). Maar het contante verbruik is aanzienlijk. In het tweede kwartaal had de groep een negatieve gecorrigeerde vrije kasstroom uit bedrijfsactiviteiten van 1,5 miljard euro. Zonder de vermindering van de investeringen zou het meer dan 2,2 miljard euro hebben bedragen. Daarnaast

"zullen de bijzondere posten naar verwachting een effect hebben op de liquide middelen in de tweede helft van 2020", aldus Air France-KLM, die melding maakt van "het risico op het werkkapitaal als gevolg van de terugbetaling van vooruitbetaalde ticketontvangsten, geschat op 1,6 miljard euro" of de terugbetaling van duurzame kredietlijnen die al door KLM zijn opgenomen, namelijk 700 miljoen euro.

Gezien het uiterst trage herstel van het verkeer lijkt herkapitalisatie onvermijdelijk. Air France-KLM maakt er geen geheim van het onderwerp te bestuderen en legt uit dat zij "haar in april jongstleden geïnitieerde reflectie over het plan om het eigen vermogen en het quasi-aandelenkapitaal tegen mei 2021 te versterken, afhankelijk van de marktomstandigheden, voortzet" (...).

Mijn commentaar: Als we naar elkaar kijken, hebben we medelijden met elkaar; als we onszelf vergelijken, troosten we elkaar. Deze stelregel is goed van toepassing op Air France-KLM.

De verliezen die begin dit jaar zijn geboekt, zijn ongekend. Desondanks zijn ze vergelijkbaar met die van de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen, of zelfs lager dan die welke door de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zijn aangekondigd.

Er zij aan herinnerd dat de groep Air France-KLM de crisis heeft benaderd met een hogere cashpositie dan de meeste luchtvaartmaatschappijen, met uitzondering van de low-costmaatschappijen (analyse op basis van de verhouding vrije cashflow/maandomzet).

> De staat zal Air France blijven steunen zonder "enige dubbelzinnigheid", volgens Pannier-Runacher

(bron AFP) 31 juli - **De Franse staat zal Air France blijven steunen zonder "enige dubbelzinnigheid", zonder een kapitaalverhoging uit te sluiten indien nodig**, zei minister van Industrie Agnès Pannier-Runacher vrijdag, in het kielzog van een massaal verlies dat door de luchtvaartmaatschappij werd aangekondigd.

"Er is geen dubbelzinnigheid, de staat zal er zijn omdat we geloven dat het hebben van een nationale luchtvaartmaatschappij een belangrijk element van onze soevereiniteit is," zei de minister over LCI.

"Ja, we moeten een nationale luchtvaartmaatschappij houden," zei minister van Economie Bruno Le Maire ook op CNews (...).

Gevraagd naar een mogelijke renationalisatie van het bedrijf, oordeelde de minister mevrouw Pannier-Runacher dat dit "niet het onderwerp" was.

"Het onderwerp is om te weten hoe Air France terug stuitert, en als we terug moeten naar de hoofdstad, zullen we dat doen. We sluiten het niet uit, maar het is niet het onderwerp van het moment," zei ze (...).

"Ik schat dat Air France met de 7 miljard euro die zijn toegekend, het einde van het jaar kan zien aankomen. Maar als op een gegeven moment het luchtverkeer niet hervat wordt en de economische situatie moeilijk blijft, zal Air France kunnen rekenen op de steun van de staat", verzekerde de minister van Economische Zaken de minister van Economische Zaken.

Frankrijk en Nederland hebben elk 14% van de Frans-Nederlandse groep die de luchtvaartmaatschappij Air France samen met KLM vormt (...).

> Air France: "Als deze nationalisatie plaatsvindt, zou het slechts tijdelijk zijn."

Marc Ivaldi, onderzoeker bij Ehess en voorzitter van de International Association of Transport Economists, ontcijfert de zorgwekkende situatie in de luchtvaartsector en spreekt over zijn twijfels over een mogelijke renationalisatie van Air France-KLM en de onzekere toekomst

van de goedkope luchtvaartmaatschappijen.

Is de nationalisatie van Air France-KLM onvermijdelijk? Zo ja, is het dan definitief?

Ik zou zeer verbaasd zijn als de Europese Commissie het zou valideren. Er zijn twee fasen in de nationalisatie. Eerst moet je de aandelen van de aandeelhouders uitkopen en vervolgens moet je een extra bedrag inbrengen om het kapitaal van de onderneming te verhogen. Dit zou een probleem vormen voor het directoraat-generaal Concurrentie, omdat dit, in tegenstelling tot de lening van 7 miljard die de staat zojuist aan de Franse onderneming heeft verstrekt, een rechtstreekse interventie in het kapitaal zou inhouden over een lange periode. Op Frans niveau zou dit misschien aanvaardbaar zijn, maar op Europees niveau is het duidelijk dat andere bedrijven, zoals Ryanair, hiertegen bezwaar zouden maken. **Als deze nationalisatie echter zou plaatsvinden, zou ze slechts tijdelijk zijn; het is** niet de taak van de staat om dit soort handelsvennootschappen te beheren. Ik denk dat we meer in de richting gaan van een herstructurering van de luchtvaartsector in Europa, met bijvoorbeeld fusies tussen bedrijven. In dit stadium is de enige duurzame oplossing voor de crisis in de luchtvaartsector een remedie tegen het virus.

Denkt u dat een terugkeer naar een normale situatie voor 2024 mogelijk is voor goedkope luchtvaartmaatschappijen?

Een aantal zogenaamde lowcostmaatschappijen beschikt over aanzienlijke financiële reserves. Dit is met name het geval voor Ryanair, dat zich ondanks de daling van zijn inkomsten nog steeds een zekere prijsflexibiliteit kan veroorloven. Dit bewijst dat ze hun voorraad niet volledig hebben uitgeput. Maar dit is geen bodemloze put. **Als de gezondheidssituatie in Europa niet snel verbetert, is het mogelijk dat zelfs de grote goedkope bedrijven op de middellange en lange termijn in moeilijkheden komen.** Kleinere luchtvaartmaatschappijen zullen voor die tijd, al in september, ernstig te lijden hebben onder de gevolgen van de epidemie, omdat ze het zich niet kunnen veroorloven de prijzen te verhogen met het risico klanten te verliezen. In zekere zin kunnen we dit zien aan de Hop! sector van Air France, die al van plan is om meer dan duizend banen te schrappen. De staat helpt bedrijven op dit moment, maar de zorg is dat ook hij dat niet voor onbepaalde tijd zal kunnen doen.

Zal het luchttransport in deze transportzwakte door kunnen trekken?

De overheid geeft geld uit aan thermische aanpassingen, aan het stimuleren van de economie, maar hoeveel **geld er ook wordt toegewezen aan de luchtvaartindustrie, de** mensen moeten in het

vliegtuig stappen. In de tussentijd **is het de taak van de uitvoerende macht om het hoofd boven water te houden, de salarissen op peil te houden en de investeringsplannen te handhaven.** Hoe lang, ik weet het niet.

Bedreigen de toenemende milieueisen de toekomst van de luchtvaartmaatschappijen?

De CO₂-uitstoot van de luchtvaart is verantwoordelijk voor minder dan 2% van de uitstoot van broeikasgassen. De overheid maakt er echter de belangrijkste vervuilende activiteit van. Het Burgerklimaatverdrag pleit voor de afschaffing van binnenlandse vluchten wanneer er een koolstofarm alternatief is dat minder dan vier uur duurt tegen 2025. Ik denk dat dit een afleiding is, dat we op het verkeerde doel zitten, aangezien de auto meer bijdraagt aan de opwarming van de aarde door meer broeikasgassen vrij te laten. Als het voorstel inderdaad door de regering wordt aangenomen, zal niet alleen de CO₂-uitstoot nauwelijks afnemen, maar zullen vooral de goedkope luchtvaartmaatschappijen zich er niet tegen kunnen verzetten. En uiteindelijk zijn het de spoorwegen en spoorwegmaatschappijen zoals de SNCF die hiervan zullen profiteren. Ze zullen genoeg tijd hebben om hun TGV-tarieven te laten exploderen dankzij de bijna totale afwezigheid van concurrentie.

Mijn opmerking: Het vooruitzicht van een kapitaalverhoging voor Air France-KLM is niets nieuws.

Reeds op 24 april heeft de groep in het persbericht waarin de financiële steun van de Franse Staat wordt aangekondigd, aangegeven dat "de Raad van Bestuur van de groep Air France-KLM zal overwegen een operatie ter versterking van het eigen vermogen uit te voeren die uiterlijk aan het einde van de vergadering waarin de rekeningen voor het boekjaar 2020 worden goedgekeurd, d.w.z. vóór mei 2021, zou kunnen plaatsvinden".

Op 26 juni, ter gelegenheid van de aankondiging van het steunplan van de Nederlandse regering, noemde de Nederlandse minister van Financiën Hoekstra de mogelijkheid "dat er dit najaar meer geld wordt betaald aan de moedermaatschappij Air France-KLM".

Andere luchtvaartmaatschappijen hebben dit al gedaan: Singapore Airlines heeft aangekondigd dat het 9 miljard euro heeft opgehaald bij zijn bestaande investeerders, Lufthansa heeft 6 miljard euro van de Duitse regering gekregen door middel van een kapitaalverhoging.

Het is nog te vroeg om zich uit te spreken over de wenselijkheid van een dergelijke transactie. Alles zal afhangen van het niveau van het bedrijfsherstel in de komende maanden.

> **Kleiner en goedkoper: KLM worstelt met toekomstbestendig personeelsbestand (Kleiner en goedkoper: KLM vecht met toekomstbestendig personeel)**

(bron Het Financieele Dagblad, vertaald met DeepL) 31 juli - Minder piloten, minder gastvrouwen, minder grondpersoneel: **KLM past haar personeelsbestand aan de nieuwe realiteit aan en snijdt 1500 extra posities af. In totaal zullen 4.500 tot 5.000 van de 33.000 medewerkers de komende jaren vertrekken.** Voorlopig zou dit voldoende moeten zijn om de aanzienlijke verliezen als gevolg van de post-crisisperiode te compenseren, maar er zijn geen garanties. Op donderdag presenteerde Air France-KLM bloedrode halfjaarcijfers: in het tweede kwartaal daalden de passagiersaantallen met 95,6% ten opzichte van vorig jaar. De verwachting is dan ook dat het totale personeelsbestand van KLM de komende jaren met zo'n 7% zal dalen tot 28.000 (...).

Naast de reorganisatie zullen KLM en de vakbonden vanaf medio augustus onderhandelen over de werknemersbijdrage. Begin oktober zal de onderneming een plan presenteren om de kosten met 15 % te verlagen. Pas dan kan de KLM het steunpakket van 3,4 miljard euro claimen bij de Nederlandse overheid.

Deze inkrimping moet onder meer komen van het personeelsbestand (...). KLM wil dat medewerkers met een inkomen van 36.500 euro of meer loonsverlagingen accepteren. De piloten zijn niet gekant tegen aanpassingen van de arbeidsvoorwaarden, maar tegen substantiële overheidsbemoeienis in de zaak (...).

Een van de belangrijkste onzekerheden voor Air France-KLM is of zakelijke klanten zullen terugkeren. Vliegtuigen zitten nu vooral vol met vakantiegangers en familiebezoekers, passagiers die in het najaar niet meer zullen reizen. Het zal moeten blijken of zakenmensen terugkomen.

Frédéric Gagey, directeur van de holding Air France-KLM, vindt dat: "Bedrijven en mensen willen hun klanten altijd weer zien, er worden weer technici gestuurd om problemen op te lossen of het functioneren van fabrieken te controleren na de crisis", zei hij vrijdag in een toelichting. Desalniettemin zal het herstel langzaam verlopen.

Het gedrag van de klant vertroebelt de visie op de toekomst. Omdat ze niet weten hoe de reisbeperkingen zich zullen ontwikkelen, stellen klanten hun reserveringen zo lang mogelijk uit. Air France-KLM probeert deze situatie te verhelpen door flexibele herboekingsregelingen aan te bieden, maar zolang te weinig passagiers door deze maatregel worden gerustgesteld, zal de groep niet weten wat de toekomstige vraag zal zijn.

De Franse dochteronderneming Air France moet zo'n 7.500 banen schrappen, maar wordt geholpen door de leeftijdspiramide. In de komende twee jaar zullen 3.500 medewerkers vertrekken vanwege natuurlijk verloop. Bij KLM wordt slechts 10% van de reductie gerealiseerd door natuurlijk verloop. Als gevolg hiervan zal KLM een proportioneel grotere bijdrage moeten leveren, ook al hebben bijna 2.000 KLM-medewerkers gebruik gemaakt van de vrijwillige afvloeiingsregeling (...).

> **Nog eens 4000 banen weg bij KLM (4000 autres postes supprimés chez KLM)**

(bron Het Financieele Dagblad, vertaald met Deepl) 30 juli - (...) **De vrijdag aangekondigde reorganisatie door KLM kost 2000 tijdelijke en 4000 vaste posten.** De tijdelijke functies zijn al afgeschaft en 2400 KLM-medewerkers hebben zich aangesloten bij een vrijwillig vertrekprogramma. Als gevolg daarvan zullen er nog zo'n 1500 tot 2000 mensen moeten vertrekken. KLM heeft 27.000 fulltime medewerkers in dienst (...).

In totaal zullen 14.000 banen in de hele Groep verloren gaan. **Eerder heeft Air France al aangekondigd dat er 8.000 banen verloren zullen gaan,** maar dit gebeurt op vrijwillige basis. Daarnaast **hoeven de medewerkers hun salaris niet te verlagen, wat momenteel een hot topic is onder KLM-medewerkers.** Minister Hoekstra (Financiën) wil dat KLM-medewerkers 20% van hun salaris afstaan (...).

Mijn opmerking: Het is begrijpelijk dat het voor de KLM-bonden moeilijk is om te onderhandelen over salarisverlagingen.

De vergelijking met Air France, gemaakt door de auteur van het artikel, is echter verkeerd. Er zijn loonverlagingen voor alle categorieën personeel van Air France.

De beloning van het cabinepersoneel van Air France (piloten en cabinepersoneel) bestaat uit een vast gedeelte en een variabel gedeelte afhankelijk van het aantal gevlogen uren. De huidige daling van de activiteit heeft geleid tot een daling van hun inkomsten met bijna 20%.

Het meeste grondpersoneel van Air France is gedeeltelijk in dienst. Met deze regeling kan de werknemer tot 84% van het nettosalaris worden vergoed, maar hij of zij moet zijn of haar arbeidstijd verminderen.

De KLM ontvangt daarentegen steun van de Nederlandse staat. De Nederlandse staat betaalt 58,5% van de salarissen, de KLM betaalt de rest. KLM-medewerkers krijgen dus hun volledige salaris, maar moeten zo lang mogelijk blijven werken.

> **Zo'n 300 medewerkers boos voor het HOP! hoofdkwartier in Nantes**

(bron AFP) 30 juli - Tussen **220 mensen**, volgens de politie, en 300 volgens de CGT, **explodeerde in woede op donderdagochtend buiten het hoofdkwartier van de regionale dochteronderneming van Air France, Hop! in Nantes**, om nee te zeggen tegen de ontslagen en de "dood van het bedrijf", zei een AFP journalist.

Deze eerste "nationale bijeenkomst" bracht medewerkers uit heel Frankrijk samen, en in het bijzonder uit Morlaix en Lille, waar de vestigingen worden bedreigd (...). **"We zouden graag een beroep doen op langdurige werkloosheid om te zien hoe het luchtverkeer zich over twee jaar zal ontwikkelen, en om samen met de sociale partners te werken aan de wederopbouw van Hop"**, aldus vakbondsafgevaardigde Etienne Guenat van de CFDT (...). De vakbondsman verwacht "een armworsteling over het aantal ontslagen dat wordt betwist".

Volgens documenten die vóór de CSE zijn verspreid, zouden er 1.019 voltijdequivalenten worden geschrapt: van de 2.421 banen zouden er tegen 2022 slechts 1.402 overblijven (...).

"Er zijn ons banen beloofd bij Air France, maar Air France doet het erg slecht. We zijn erg, erg bang", vertelde stewardess Pauline Polonceau-Duchene aan AFP. Ze vreest dat als de luchtvaartmaatschappij wordt heringedeeld, het "vanaf nul" zal zijn ondanks 13 jaar anciënniteit (...).

Mijn opmerking: *Het aantal banen dat wordt geschrapt voor HOP (bijna een op de twee functies) is aanzienlijk. Bovendien hebben de geplande fabriekssluitingen (Morlaix bijvoorbeeld) betrekking op regio's waar het zeer moeilijk is om een vergelijkbare baan te vinden.*

Voor HOP! medewerkers is het inkrimingsplan een bron van zorg en stress, omdat ze zich niet kunnen voorstellen dat de ontslagen alleen

vrijwillig zullen zijn.

> **Clermont-Ferrand: de vluchten naar Orly moeten medio september worden hervat.**

(bron France Bleu) 30 juli - (...) De lijn **Clermont/Orly zal de dienst met Amelia/Regourd hervatten** (...). De eerste vliegtuigen worden midden september verwacht, met een vlucht in de ochtend en een vlucht in de avond.

Waarom Regourd?

Er waren twee kandidaten in de balans: Chalais en Regourd. Chalais had een voordeel, omdat hij heel snel kon beginnen. Maar de Regourd groep bleek al snel financieel sterker. Waar de groep ook actief is - zoals in Aurillac, Castres of Lorien - het wordt zeer goed waargenomen (...). Tot slot, een sterk argument, zal het zijn vliegtuig lokaliseren in Clermont-Ferrand en werk leveren voor de onderhoudswerkplaats in Hop! in grote moeilijkheden (...).

Voor de CCI van Clermont-Ferrand, voor lokale bedrijven, is het een opluchting (...). Rallying Orly is belangrijk voor degenen die naar het centrum van Parijs willen gaan, maar ook voor degenen die naar ons toe willen komen (...). Wanneer we onderhandelen (...) over de installatie van een bedrijf, is het duidelijk dat het kijkt naar de communicatiemiddelen, omdat zijn hele leven hier niet zal worden doorgebracht". (...).

***Mijn commentaar:** Regourd neemt de helft van de eerder door Air France gemaakte rotaties tussen Clermont en Orly over: een retourvlucht in de ochtend en een andere in de avond.*

Regourd is gewend te werken met de nationale luchtvaartmaatschappij en heeft van Air France de vier slots voor deze vluchten naar Orly gekregen.

> **Ryanair, dat is sterk!**

(bron La Tribune) 27 juli - Tijdens **deze drie maanden waarin 99% van de vloot aan de grond werd gehouden, heeft Ryanair een omzetzaling van meer dan 2 miljard euro geboekt**, van 2,3 miljard euro vorig jaar tot 125 miljoen euro dit jaar, een daling van 95%. **Maar het nettoresultaat is "slechts" gedaald met ongeveer 430 miljoen euro**, van een winst van 243 miljoen euro vorig jaar tot een verlies van 185 miljoen euro dit jaar. **Deze prestatie is het gevolg van een razendsnelle kostenreductie van 85% (banenverlies, sluiting van vliegveldbases, salarisverlaging, etc.)**, die de komende weken zal voortduren.

Als gevolg daarvan heeft Ryanair het schroot beperkt in termen van contant geldgebruik. En, met het uitstel van bepaalde investeringen en een lening van 600 miljoen pond verkregen van de Bank of England (658 miljoen euro), heeft het bedrijf een hoog niveau van liquide middelen van 3,9 miljard euro, iets hoger dan vorig jaar (...).

Voor het volledige fiscale jaar dat eind maart 2021 afloopt, verwacht Ryanair slechts 60 miljoen passagiers te vervoeren, tegenover 149 miljoen vorig jaar, op voorwaarde dat er geen tweede golf komt. Ondanks deze grote val wil de groep toch van de crisis profiteren om marktaandeel te winnen (...).

Mijn commentaar: Hoe kon Ryanair zo'n financiële breuk beperken?

Het is vanwege het model voor het uitbesteden van personeelskosten. Een voorbeeld: de overgrote meerderheid van de piloten heeft "zero euro, zero flight hour" contracten. Als gevolg daarvan worden ze niet betaald als ze niet vliegen.

Financiële breuk wordt vermeden, niet sociale breuk.

> **China: onbeperkte pakketten om het luchtverkeer te stimuleren**

(bron AFP) 28 juli - China's grootste luchtvaartmaatschappij, **China Southern, werd op dinsdag de laatste in China om onbeperkte vluchtpakketten te lanceren** in een poging om een sector te doen herleven die zwaar getroffen is door de Covid-19 (...).

Sinds dinsdag biedt China Southern een pakket aan van 3699 yuan (450 euro) waarmee onbeperkt kan worden gereisd op binnenlandse vluchten tussen eind augustus en begin januari.

Ten minste acht luchtvaartmaatschappijen in China hebben de afgelopen weken soortgelijke aanbiedingen gedaan in een poging reizigers aan te trekken die nog steeds terughoudend zijn om te reizen op een moment dat er in verschillende delen van het land kleine besmettingshaarden zijn gemeld.

China Eastern, de tweede grootste luchtvaartmaatschappij in termen van passagiersaantallen, biedt onbeperkte binnenlandse vluchten aan in het weekend (...).

Mijn opmerking: de gezondheids crisis spaart China nog steeds niet.

Net als de luchtvaartmaatschappijen in Europa proberen de Chinese luchtvaartmaatschappijen de zaken weer op gang te brengen door

vluchten aan te bieden op de meeste binnenlandse routes, maar ze zijn niet in staat om hun vliegtuigen te vullen.

> **IAG: nettoverlies van 3,8 miljard euro in de eerste helft en fondsenwerving**

(bron AFP) 31 juli - De luchtvaartgroep **IAG publiceerde vrijdag een nettoverlies van 3,8 miljard euro voor de eerste helft van het jaar en** is van plan fondsen te werven om de crisis in het luchtvervoer als gevolg van de (...)

De omzet is in de eerste zes maanden van het jaar gehalveerd tot 5,3 miljard euro (...).

Deze ongekende crisis zet de groep aan tot een grondige herstructurering, met de reeds aangekondigde vermindering van 12.000 banen bij British Airways.

IAG schat dat het nodig zal zijn om te wachten tot ten minste 2023 voor de vraag om terug te keren naar het niveau van 2019 (...).

De groep wil ook de voorwaarden van de geplande overname van de Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa, die eind 2019 voor 1 miljard euro werd aangekondigd, opnieuw bespreken.

IAG is ook verplicht om haar financiën te versterken, vandaar het op vrijdag onthulde plan om haar kapitaal te verhogen met 2,75 miljard euro, dat door de aandeelhouders moet worden goedgekeurd op een algemene vergadering op 8 september.

Qatar Airways, zijn belangrijkste aandeelhouder met 25,1% van het kapitaal, heeft zich al verplicht om deel te nemen aan de operatie, zei IAG.

In de afgelopen weken had de groep al een lening van 300 miljoen pond van de overheid in het Verenigd Koninkrijk verkregen en heeft zij haar commerciële partnerschap met creditcard-uitgever American Express uitgebreid, waardoor zij 750 miljoen pond zal kunnen ontvangen.

Mijn commentaar: na Lufthansa, die begin juni een kapitaalinjectie van 6 miljard euro van de Duitse regering heeft ontvangen, is het nu de beurt aan British Airways om te proberen een kapitaalverhoging door te voeren.

> **Singapore Airlines registreert een recordverlies tussen april en juni...**

(bron AFP) 30 juli - **Singapore Airlines boekte een recordverlies van**

693 miljoen euro in het eerste kwartaal van zijn uitgestelde 2020-2021 (...). De luchtvaartmaatschappij heeft 96% van de routes die gewoonlijk aan de passagiers worden aangeboden, geannuleerd (...). Om zijn financiële moeilijkheden het hoofd te bieden, heeft **Singapore Airlines naar eigen zeggen 6,8 miljard euro aan kapitaal aangetrokken (...).**

Mijn commentaar: Het bedrag aan financiering dat Singapore Airlines heeft verkregen is een van de grootste die de luchtvaartmaatschappijen sinds het begin van de gezondheids crisis hebben verkregen.

> Safran verwacht een omzetsdaling van 35% voor het jaar, maar stelt stevige doelen voor de tweede helft van het jaar.

(bron AFP) 30 juli - **De groep Safran voorspelt een daling van zijn aangepaste omzet van "ongeveer 35%" in 2020,** maar rekent op zijn aanpassingsplan, dat de ontslagen in Frankrijk vermijdt, om de crisis veroorzaakt door de Covid-19 te overwinnen (...).

In de eerste helft van het jaar heeft de groep een omzetsdaling van 27,6% tot 8,8 miljard euro gekend, als gevolg van de ineenstorting van het luchtverkeer, die de serviceactiviteiten van de groep beïnvloedt, en een daling van de productie van de vliegtuigfabrikanten, die zich weerspiegelt in een daling van de leveringen van motoren en luchtvaartmaterieel (...).

Op basis van de veronderstelling van een "geleidelijk herstel van het luchtverkeer, dat vanaf september zou toenemen", voorspelt de Groep een "daling van de gecorrigeerde omzet met ongeveer 35%" tegen 2020. Voor het hele jaar verwacht zij een operationele marge van 10% - in de eerste helft van het jaar was dit 10,8% - en een "positieve vrije kasstroom in de tweede helft van het jaar", na in de eerste zes maanden van het jaar een bedrag van € 901 miljoen te hebben bereikt (...).

De groep, die vóór de crisis 95.000 mensen en 5.000 uitzendkrachten tewerkstelde, heeft zijn personeelsbestand in het buitenland met een kwart gereduceerd (-13.000 mensen) (...).

In Frankrijk, waar Safran vóór de crisis 45.000 werknemers en 3.000 tijdelijke werknemers had, heeft de groep een "overeenkomst voor de transformatie van de activiteiten" met de vakbonden ondertekend, die het mogelijk moet maken "de komende 12 tot 18 maanden van de crisis door te komen met behoud van de vaardigheden en het concurrentievermogen van de Franse activiteiten" en **om ontslagen te voorkomen.** De groep is van plan om 300 tot 400 jongeren aan te nemen.

Dit plan omvat een plan van gedeeltelijke activiteit op lange termijn

(APLD), dat het mogelijk zal maken om "5.000 tot 6.000 mensen te behouden", volgens de heer Petitcolin, pensioenstimulansen voor 3.000 mensen en maatregelen voor loonmatiging.

De innovatiecomponent van het luchtvaartsteunplan van de Franse regering "moet het mogelijk maken om ten minste 1.000 banen te redden" in onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten, aldus de Safran-baas. De "ambitieuze" doelstelling, zo erkende hij, is de ontwikkeling van een koolstofneutraal vliegtuig tegen 2035 (...).

Safran heeft 450 LEAP-motoren geleverd, die alle Boeing 737 MAX en meer dan de helft van de Airbus A320 aandrijven. Dit is bijna de helft meer dan een jaar eerder, en de groep verwacht in de loop van het jaar slechts "ongeveer 800"

te kunnen leveren, vergeleken met 1.736 vorig jaar (...).

***Mijn commentaar:** Tussen de gezondheidscrisis en de B737 Max-crisis, is het een dubbele whammy voor de Safran-groep. Ontslagen zijn echter vermeden door gebruik te maken van de nieuwe regeling voor partiële activiteiten op lange termijn (APLD).*

> Airbus kondigt een nettoverlies van 1,9 miljard euro aan in de eerste helft van het jaar, maar zegt klaar te zijn om de crisis te doorstaan.

(bron AFP) 30 juli - De ineensstorting van het luchtverkeer heeft **Airbus** in de eerste helft van het jaar in het rood gestort, wat wijst op de halvering van zijn vliegtuigleveringen, maar de vliegtuigfabrikant gelooft nu dat hij de crisis die door het coronavirus is veroorzaakt, wil overwinnen.

De Europese vliegtuigfabrikant **leed in de eerste zes maanden van het jaar een nettoverlies van 1,9 miljard euro, vergelijkbaar met het** verlies van 2,4 miljard dollar van zijn Amerikaanse rivaal Boeing, die in de 737 MAX-crisis is bezweken, maar meer kan vertrouwen op zijn defensieactiviteiten (...).

Airbus, die in de eerste helft van het jaar 298 netto-orders boekte, leverde in die periode 196 vliegtuigen. Luchtvaartmaatschappijen, die door de ineensstorting van het verkeer op de knieën zijn gegaan, proberen hun leveringen uit te stellen of zijn niet in staat om ze te ontvangen vanwege grenssluitingen (...).

De omzet lijdt eronder: met 18,5 miljard euro **is deze in** het halfjaar met 39% **gedaald, alleen al voor de divisie Commercial Aircraft met 48% tot 12,5 miljard euro** (...).

Om zich aan te passen aan het herstel van het luchtverkeer, dat naar verwachting pas in 2023-2025 weer op het niveau van 2019 zal komen, heeft de vliegtuigfabrikant zijn productie met 40% verlaagd

ten opzichte van de prognoses van voor de crisis, met 40 Airbus A320's per maand (vergeleken met 60 in 2019), 4 A220's en 2 A330's. De productie van de Airbus A320's is in de loop der jaren toegenomen, maar is nog niet volledig op gang gekomen. De vliegtuigfabrikant maakt echter "een kleine aanpassing aan de productiesnelheid van de A350 van 6 tot 5 vliegtuigen per maand". Vóór de crisis produceerde Airbus 9 tot 10 langeafstands A350's per maand, waardoor het bedrijf in staat was om het break-evenpoint van dit programma te bereiken. En ondanks de oproep van lokale ambtenaren op woensdag om het project voor de opening van een nieuwe assemblagelijne voor de A321 in Toulouse te onderhouden, houdt Airbus het project in de wacht.

"We kunnen niet investeren in een nieuwe productiefaciliteit wanneer (...) we de activiteit niet hebben om deze te vullen," rechtvaardigt de vliegtuigfabrikant (...).

> ADP zal "het herontwikkelingsproject van de luchthaven Roissy-Charles de Gaulle grondig aanpassen".

(bron La Tribune) 29 juli - Hard geraakt door de crisis in het luchtvervoer, **ADP verlaagt zijn kosten. Naast de wens om de huidige uitgaven in 2020 met 550 miljoen euro te verminderen, wil de beheerder van de luchthaveninfrastructuur, met name in Parijs, zijn salarisadministratie verlagen om al in 2021 terug te keren naar een positief nettoresultaat.** In

plaats van massaal te bezuinigen, wil de groep prioriteit geven aan "redelijke en voldoende" salarisverlagingen, volgens haar CEO Augustin de Romanet, voor wie "er geen sprake is van een gebrek aan evenwicht in de gezinsbudgetten" van de werknemers, waarvan er 6.300 in de groep zijn (...).

De onderhandelingen met de vakbonden zullen van eind augustus tot eind september worden gespreid om verschillende overeenkomsten te ondertekenen: een overeenkomst over langdurige partiële activiteit (APLD), een collectieve prestatieovereenkomst (APC) die over het algemeen een loonsverlaging of een verlenging van de arbeidstijd inhoudt, en een collectieve arbeidsovereenkomst (RCC).

Besparingen zullen ook worden gerealiseerd door lagere investeringen (...).

In Roissy-Charles de Gaulle zal ADP een "aanpassing" van het herontwikkelingsproject van de luchthaven uitvoeren, die hoofdzakelijk de bouw van Terminal 4 met een capaciteit van 40 miljoen passagiers

per jaar inhoudt.

"De milieuvergunning voor het project voor de herontwikkeling van de luchthaven van Parijs CDG zou in november 2020 het voorwerp uitmaken van een openbaar onderzoek. De ADP-groep heeft besloten het project aan te passen om de gevolgen voor de gezondheid en de verkeersprognoses van de huidige crisis op te vangen, zich voor te bereiden op de komst van het waterstofvliegtuig en te reageren op de aanbevelingen van de milieuautoriteit. Het doel van deze werkzaamheden is om de voorwaarden te scheppen voor een openbaar onderzoek naar het project dat op die manier grondig wordt aangepast", legt ADP uit in een persbericht (...).

***Mijn commentaar:** Net als Safran gaat Airbus onderhandelen over een overeenkomst voor gedeeltelijke activiteit op lange termijn (APLD) om het aantal ontslagen te verminderen.*

Deze regeling is zojuist bij besluit vastgesteld. Air France zou er gebruik van kunnen maken als het verenigbaar is met het vrijwillige vertrekplan (PDV) dat zojuist aan het grondpersoneel van het bedrijf is voorgesteld.

> **IT: Europa maakt zich zorgen over zijn Amerikaanse "wolk".**

(bron AFP) 2 augustus - Zittend op een gigantische gegevensmijn, dit "goud van de 21e eeuw", loopt Europa het gevaar de controle over het geheel te verliezen door te vertrouwen op de diensten van Amerikaanse IT-giganten? Dit is wat deskundigen en regeringen vrezen.

Onlangs is er een **opeenvolging van grote cloud' contracten getekend tussen grote Europese groepen of instellingen en Amerikaanse IT-giganten: Google Cloud met Renault en Orange, Deutsche Bank of Lufthansa, Amazon Web Services met Volkswagen, Microsoft met het Franse Ministerie van Volksgezondheid voor Franse onderzoeksgegevens...**

"Cloud" of "wolk": deze term verwijst naar verschillende diensten die het mogelijk maken om online computerbronnen te verkrijgen - opslag en berekening - zonder dat u uw eigen computerapparatuur hoeft te hebben, wat duur is om te onderhouden en te vernieuwen (...). **"De meeste Europese gegevens worden buiten Europa opgeslagen** of, indien ze in Europa zijn opgeslagen, op servers van niet-Europese bedrijven", werden medio juli gealarmeerd door deskundigen en mediabeheerders (...).

De EU verliest haar invloed in de digitale sfeer, op een moment dat zij een centrale rol in de economie van het continent op zich heeft genomen", betreuren zij. Aan het

begin van de maand **gaf een hoge Franse ambtenaar een nog abruptere diagnose tijdens** een vergadering van IT-professionals, die AFP bijwoonde op voorwaarde dat de anonimiteit van de gesprekspartners wordt gerespecteerd. "**We hebben een enorm onderwerp van veiligheid en soevereiniteit rond de wolken,**" legde hij uit. "**In veel gevallen is het een gemakkelijke, zelfs verraderlijke, manier** voor Europese bedrijven of instellingen om "van dat alles af te komen" met niet-Europese spelers "omdat het eenvoudiger is", zei hij, zonder echter een specifiek voorbeeld te geven. "Toch hebben we zeer goede spelers in de cloud en gegevensverwerking."

Een van de bronnen van zorg voor Europeanen is de Cloud Act, de Amerikaanse wetgeving die machtige Amerikaanse veiligheidsagentschappen in bepaalde gevallen toegang geeft tot gegevens die worden gehost door Amerikaanse providers, waar ter wereld die zich ook bevinden (...).

Naast de integriteit van de gegevens zelf, is het het vermogen om er gebruik van te maken en er voordeel uit te halen dat veel Europese deskundigen en besluitvormers zich zorgen over maken (...).

Afgelopen juni hebben de Duitse en Franse regering het "Gaia X"-project aangekondigd om een Europees aanbod te ontwikkelen.

In plaats van een of meer gigantische bedrijven zoals Gafa, die in staat zijn een veelheid aan diensten aan te bieden - opslag, rekenkracht, gegevensverwerking en instrumenten voor kunstmatige intelligentie, encryptie en beveiliging - te willen stimuleren, willen Parijs en Berlijn een netwerk van Europese bedrijven creëren die volgens dezelfde normen en standaarden werken.

Een soort "marktplaats" waar elke potentiële klant alles zou vinden wat hij nodig heeft, zonder de Europese jurisdictie te verlaten.

En die zou werken volgens een gedecentraliseerde logica, misschien meer compatibel met de toekomstige uitdagingen van de industriële gegevensverwerking en in het bijzonder die welke voortvloeien uit verbonden objecten.

Mijn commentaar: Wat heeft een artikel over de cloud (de "wolk" voor IT-experts) te maken met de cloud?

Luchtvaartmaatschappijen behoren tot de bedrijven die een grote hoeveelheid gegevens over hun klanten hebben, met name via hun loyaliteitsprogramma's. Dit is het geval bij Air France-KLM met haar Flying Blue programma.

Volgens de deskundigen die in dit artikel worden geciteerd, moeten luchtvaartmaatschappijen zeer voorzichtig zijn bij de keuze van de

locatie van hun klantgegevens.

Beurspersoverzicht

> Aanbevelingen van analisten

(bron Investir) 3 augustus - Air France-KLM: Berenberg verlaagt zijn richtprijs van 4,75 naar 3,2 euro. Barclays verlaagt het ook van 3,6 naar 3,3 euro. HSBC doet hetzelfde en verlaagt het van 4,2 naar 3,5 euro.

> Air France-KLM: daling van 7%, prognoses van analisten

(bron: CercleFinance) 3 augustus - Oddo heeft vanochtend zijn neutrale waardeadvies bevestigd en zijn koersdoel aangepast naar 4,2 E versus 4,3 E.

Air France-KLM heeft de terugkeer van zijn capaciteit versneld met een nieuwe doelstelling van een daling van 55% in het derde kwartaal van 2020 ten opzichte van het derde kwartaal van 2019 (tegenover -80% eerder aangekondigd en -74% bij IAG), een daling van 35% in het vierde kwartaal (tegenover -60% eerder en -46% bij IAG) alvorens terug te keren naar een daling van -20% in 2021 (onveranderd en -24% voor IAG).

Het bedrijf blijft anticiperen op een terugkeer naar een aanbod van voor de crisis, niet voor 2024 (in vergelijking met 2023 voor IAG bijvoorbeeld). Het verwacht een nog steeds negatieve EBITDA in H2 2020 (maar op het eerste gezicht op kleinere schaal dan in H1)' geeft Oddo aan.

Wij verwachten een aangepaste FCF (vrije kasstroom) van -4,7bn, wat de nettoschuld op 7,1bn brengt (10,1bn zonder de aandeelhouderslening als bijdrage aan het eigen vermogen te behouden)," voegt de analysefirma toe.

Mijn commentaar: De Air France-KLM Group verwacht een sterker herstel aan het einde van 2020 dan die van IAG. De grotere blootstelling van IAG aan de Noord-Atlantische markt is de belangrijkste verklaring.

> Air France - KLM: de actie van de luchtvaartmaatschappij is gebalanceerd op een draadje

(bronafslag) 31 juli - **De technische situatie is aan het aanscherpen voor het aandeel van Air France-KLM**, dat zijn ultieme steunzone aan

het testen is tegen een prijs van 3,5 euro. Dit laatste werd tijdens de handelssessie kort gepasseerd, maar houdt vooralsnog goed stand aan het einde van de handelssessie. Het spreekt voor zich dat de druk groot is en dat de aantrekkingskracht van de historische dieptepunten van 3,01 euro steeds groter wordt.

Het moet gezegd worden dat de industrie erg hard wordt getroffen. **Na een somber tweede kwartaal dat eindigde met een extreem lage activiteit en een verlies van 2,6 miljard euro, wordt het herstel nog steeds verwacht.** A priori zal het vele maanden duren om terug te keren naar een min of meer normale situatie, wat grotendeels de ontevredenheid verklaart die de voorraad lijdt.

Op korte termijn zien we geen reden om te anticiperen op een opleving, vooral omdat de belangrijkste indicatoren voor back-to-school boekingen nog steeds zeer, zeer zwak zijn.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel van Air France-KLM sloot op maandag 3 augustus af op **3,37 euro**. **Het is sterk gedaald met -10,96%** in één week tijd. De resultaten van het tweede kwartaal waren, hoewel in overeenstemming met de prognoses, zeer negatief. Dit waardeert de Air France-KLM groep op 1,44 miljard euro.

Op 14 juni 2012 nadert het zijn historisch dieptepunt van 3.055 euro. Vóór 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 4,28 euro. Verschillende analisten hebben na de publicatie van de halfjaarlijkse resultaten hun prijsprognoses verlaagd. U kunt de details van de consensus van de analisten vinden op mijn blog.

Het vat Brent ruwe olie (Noordzee) is licht gestegen van 1 dollar naar 44 dollar. De afgelopen twee maanden heeft het weinig gevarieerd. Toen de uitbraak van het coronavirus begon, was het 69 dollar.

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen Air France-

KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij, als tegenprestatie, elke vraag stellen met betrekking tot de Air France-KLM groep of het werknemersaandeelhouderschap...

Ik zie je binnenkort.

Om de laatste persrecensies van maandag te vinden, is het [hier](#)

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet

Directeur Air France-KLM als vertegenwoordiger van de werknemersaandeelhouders PNC en PS.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount [@FrRobardet](#)

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

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](#). 10623 mensen ontvangen dit persoverzicht online