

Onze belangrijkste troef om uit de crisis te komen is ons wereldwijde netwerk.

## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

N°768, 10 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,

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

### *Persoverzicht van maandag*

> **Ben Smith, Chief Executive Officer van Air France-KLM:**  
"Onze belangrijkste troef om uit de crisis te komen is  
ons wereldwijde netwerk".

(bron franceinfo) 9 augustus - *Ben Smith, Chief Executive Officer van Air France-KLM. je drukt jezelf heel weinig uit in de media. In feite is dit uw eerste radio-interview in het Frans sinds u zich twee jaar geleden bij de Groep aansloot. Het was in augustus 2018. Voordat ik het over de gezondheids crisis heb, is dit gebrek aan media-aanwezigheid een strategie of gewoonweg terughoudendheid?*

Ben Smith: "Ik spreek niet zo goed Frans, maar de echte reden is dat ik, **toen ik bij de AF-KLM-groep kwam, eerst en vooral de dialoog en het vertrouwen met de sociale partners wilde herstellen. Dit kostte tijd, het was belangrijk om het intern te doen.** Ik kreeg te vaak te horen dat de aankondigingen van het bedrijf via de media werden aangeleerd".

*Laten we terugkomen op het onderwerp in kwestie, de gezondheids crisis: verwachtte u aan het begin van de winter, toen men in China over het Coronavirus begon te praten, dergelijke gevolgen voor het luchtvervoer? Bijna 95% van de wereldvloot aan de grond gezet? Wat dacht je?*

"Ik zit al 30 jaar in deze industrie, ik heb veel crises meegemaakt, maar **ik heb me nooit een crisis van deze omvang kunnen voorstellen.**

We zijn begonnen met het stoppen van onze vluchten naar China voordat we al onze bestemmingen stopten. 500 vliegtuigen aan de grond. De eerste paar minuten zijn interessant, maar daarna is het een schok, want het zijn onze 85.000 medewerkers die er direct mee te maken hebben".

"In Frankrijk hebben 50.000 werknemers kunnen profiteren van arbeidstijdverkorting, we zijn gestopt met het betalen van onze variabele kosten (...). Met een marge van 5 tot 6% is het duidelijk dat we recht op de muur afstevenen. **Gelukkig kregen we hulp van de Franse en Nederlandse regering.** Het verkeer komt geleidelijk weer op gang. Onze grootste markt is de Verenigde Staten. We weten niet wanneer de zaken weer opleven, wanneer de grenzen weer opengaan, maar **ik denk dat het minstens drie jaar zal duren om terug te keren naar het niveau van 2019**".

*Deze gezondheids crisis zal onverbiddeijk leiden tot het verdwijnen van de luchtvaartmaatschappijen, de meest kwetsbare of de maatschappijen die zich te snel ontwikkelen, en zal de consolidatie in Europa bespoedigen. Kan men zeggen dat dit een kwaad voor een goed is?*

"We beginnen faillissementen te zien, er zullen er nog veel meer zijn, die ons kunnen helpen, **we zullen de mogelijkheden voor consolidatie bestuderen, maar op dit moment is het nog veel te vroeg**".

*Is deze gezondheids crisis volgens u aanleiding om vraagtekens te zetten bij bepaalde economische modellen in de luchtvaartindustrie, met name die van de Legacy, de traditionele luchtvaartmaatschappijen? Zijn er vandaag de dag niet twee modellen, twee verschillende beroepen, langeafstands- en kortefstandsmaatschappijen, die door "low-cost"-luchtvaartmaatschappijen zouden kunnen worden aangeboden?*

"Natuurlijk, onze sector evolueert, Air France is 86 jaar oud, KLM is 100 jaar oud, de groep heeft vele crises doorgemaakt, maar **we hebben troeven in handen om een wereldwijd netwerk opnieuw op te starten dat zich niet beperkt tot Europa, de Verenigde Staten of Azië**".

*Is de toekomst van Air France-KLM in één van de richtingen? Is het je wens of niet?*

"Vorig jaar hebben we een transformatieplan opgesteld, het zal worden

uitgesteld, maar we moeten de verliezen op de binnenlandse markt, 200 miljoen euro, elk jaar, we moeten het op een verantwoorde manier doen, we moeten deze situatie, die onmogelijk te handhaven is, oplossen".

*Om door de gezondheids crisis heen te komen heeft de staat u direct of indirect zeven miljard euro geleend. Kunt u dit terugbetalen en wanneer? Zo niet, wat gebeurt er dan? Een kapitaalverhoging, gedeeltelijke nationalisatie?*

"Dat is vandaag niet het onderwerp, het doel van deze lening op dit moment is om de duurzaamheid van Air France te waarborgen, om met een kasreserve door deze crisis heen te komen".

*In ruil voor deze lening van zeven miljard euro heeft de Franse regering u uit respect voor het milieu gevraagd om een aantal van uw binnenlandse lijnen, de lijnen op minder dan 2 uur en 30 minuten met de TGV vanuit Parijs, af te sluiten? Is dit niet een nogal simplistische kijk op het luchtvervoer, en vooral een verzoek dat totaal niet in overeenstemming is met deze staatssteun?*

"Het is moeilijk te beargumenteren of er inderdaad een treinoptie is van 2,5 uur of minder, maar **het is heel duidelijk dat we ons hele netwerk zullen behouden om onze Roissy-hub met elkaar te verbinden voor langeafstandsvluchten**. Vanuit Bordeaux, of Nantes, als we van plan zijn de vluchten naar Orly af te schaffen, is dat voor Roissy niet eenvoudig, want het is een paradox, maar we accepteren deze voorwaarde".

*Sinds enige tijd zijn we getuige van een beweging uit de Scandinavische landen over "de schaamte van het vliegen". We weten dat het luchtvervoer slechts verantwoordelijk is voor 2,5% van de wereldwijde CO2-uitstoot. Vindt u dat het luchtvervoer een zondebok is voor het ecologische denken?*

"We zijn een zeer zichtbare samenleving en industrie: het is makkelijker om ons aan te vallen en ons te zien als een vijand van het milieu. Toch **doen we al jaren veel werk, maar we communiceren niet genoeg. We hebben al een groot deel van ons wagenpark vervangen om onze CO2-impact met 20 tot 25% te verminderen**. Dit is niet bekend genoeg. Andere voorbeelden: we draaien op een enkele motor na de landing, onze trekkende voertuigen zijn elektrisch "

.

*Wat verandert deze gezondheids crisis voor de passagiers? Denkt u dat we anders gaan reizen, dat het passagiersprofiel zal veranderen, dat de bestemmingen zullen veranderen? Zal de prijs van vliegtickets de*

*komende maanden dalen of stijgen?*

"Prijzen gaan elk jaar omlaag als je kijkt naar trends over 10 of 15 jaar. De echte verandering zal de veiligheid van de gezondheid zijn, met het verplicht dragen van maskers op al onze vluchten, het vaker schoonmaken van vliegtuigen en het aan boord nemen van temperatuurmetingen".

*Voel je een verlangen om te reizen?*

"Het is heel duidelijk! De families moeten bij elkaar komen, zodra de grenzen weer opengaan zal alles weer snel beginnen, daar ben ik zeker van. Het zal langer duren voor het zakelijk verkeer".

***Ben je optimistisch?***

**"Echt optimistisch.** Als je kijkt naar de industrie in de afgelopen decennia, na de crisis, is er altijd een opleving geweest. **Iedereen die heeft gereisd, die de wereld heeft bezocht, zal doorgaan"**.

***Mijn commentaar:*** De twee belangrijkste luchtvaartmaatschappijen van de Air France-KLM-groep hebben een evenwichtig wereldwijd netwerk. Zij zijn minder dan Lufthansa en British Airways afhankelijk van de Noord-Atlantische verkeerstrends. Ze zijn ook beter ingeburgerd in Zuid-Amerika en zelfs in Afrika.

*Om beter uit de crisis te komen dan hun concurrenten zullen Air France en KLM echter twee grote uitdagingen moeten aangaan.*

*Ze zullen hun klanten moeten laten zien dat ze hen kunnen vertrouwen, dat alle voorzorgsmaatregelen zijn genomen om hen in staat te stellen in de best mogelijke sanitaire omstandigheden te reizen.*

*Air France en KLM zullen ook al hun charmes moeten gebruiken om zakelijke klanten voor zich te winnen, die er naar alle waarschijnlijkheid het langst over zullen doen om weer in het vliegtuig te stappen.*

*Ik ben ervan overtuigd dat onze Air France-KLM-groep de middelen heeft om deze uitdagingen aan te gaan.*

**> Air France-KLM hoopt de crisis te boven te komen...**

(bron: Les Echos) 7 augustus - Paradoxaal genoeg **zou de huidige crisis Air France-KLM ten goede kunnen komen doordat zij haar transformatie kan versnellen en een deel van haar concurrentiekloof met haar belangrijkste concurrenten kan dichten.** Dit is in ieder geval de ambitie die Benjamin Smith heeft

uitgesproken. Ondanks de ernst van de huidige situatie heeft het hoofd van de Frans-Nederlandse groep zijn doelstelling gehandhaafd om in 2025 een operationele marge van 7% tot 8% te bereiken, zonder iets af te doen aan het strategisch plan dat vorig jaar november, toen alles goed ging, werd aangekondigd. Dit betekende een verdubbeling van het bedrijfsresultaat tegen 2019 tot het niveau van Lufthansa.

**In het verleden is Air France daar al in geslaagd.** In 1996, na een faillissement, opende de driekleurige luchtvaartmaatschappij een nieuw hoofdstuk in haar geschiedenis met de oprichting van de Roissy-CDG hub. In 2001 had Air France door de crisis van na 11 september, gevolgd door SARS, de KLM kunnen overnemen, waardoor Air France-KLM op dat moment de grootste luchtvaartgroep was. In 2015 maakt het Transform-plan een einde aan acht jaar verliezen.

Door de turbulentie was het telkens weer mogelijk geweest om in normale tijden onaanvaardbare offers te brengen en hervormingen door te voeren. En de huidige crisis lijkt hetzelfde effect te hebben. **Benjamin Smith is er al in geslaagd om zonder problemen een vermindering van het personeelsbestand van Air France door te voeren, die sinds 2012 ongekend is, de overdracht van een deel van de middellangeafstandsactiviteiten aan de goedkope dochtermaatschappij Transavia en een ongekende vermindering van het binnenlandse netwerk, alsmede de** introductie van de Airbus A380. Dit alles bij het verkrijgen van leningen ter waarde van 10,4 miljard euro van de Franse en Nederlandse regering, met de zegen van de Europese Commissie.

**Het enige wat nu nog overblijft, is de uitvoering van deze maatregelen.** Het gaat hierbij nog steeds om een aantal onbekenden, zoals het aantal kandidaten voor vrijwillig vertrek bij Air France of de uitslag van het referendum dat momenteel onder de piloten wordt gehouden over de herstructurering van het binnenlandse netwerk en de uitbreiding van het Transavia-domein. Het zal bekend zijn op 12 augustus.

**Bij KLM is het herstructureringsplan nog niet onthuld. Verwacht wordt dat het in oktober ook door de vakbonden van het bedrijf en de Nederlandse overheid zal moeten worden geaccepteerd.** Meer dan 4.000 banen zouden in gevaar komen.

**Een andere onzekerheid, die terloops wordt vermeld, is de noodzakelijke herkapitalisatie van de groep door de Franse en Nederlandse regering.** Zonder een nieuwe impuls zal Air France-KLM

de lening van 10,4 miljard euro niet kunnen terugbetalen en tegelijkertijd de modernisering van haar vloot kunnen financieren. Er moet voor het einde van het jaar een besluit worden genomen, maar het valt nog te bezien onder welke voorwaarden.

**Mijn opmerking:** De door de groep Air France-KLM beoogde maatregelen voor personeelsinkrimping lijken minder drastisch dan die welke door de meeste Europese luchtvaartmaatschappijen zijn genomen.

Desondanks worden de ontslagen besproken in de korteafstandsactiviteiten van Air France en bij HOP! Het is aan de sociale partners (management en vakbonden) en de hoofdaandeelhouder, de Franse staat, om alles in het werk te stellen om ervoor te zorgen dat geen enkele werknemer tegen zijn of haar wil een bedrijf van de groep verlaat.

### > Oorlogsverklaring van piloten aan KLM-top (Déclaration de guerre des pilotes au P-DG de KLM)

(bron De Telegraaf vertaald met Deepl) 7 augustus - **Piloten willen dat Elbers het "valse" en "foutieve" beeld van piloten binnen en buiten het bedrijf corrigeert.** "We vragen het management om ons correct te vertegenwoordigen naar de buitenwereld."

In de brief, die in handen is van de Telegraaf, **klagen de piloten** dat CEO Pieter Elbers zich niet voldoende heeft gedistantieerd van het imago van piloten die veel geld verdienen. Elbers **moeten** ook **publiekelijk verklaren dat de royale salarissen van KLM-piloten 'marktconform' zijn.**

De suggestie dat sommige piloten zich schuldig maken aan belastingontduiking is ronduit schokkend. "We liggen onder vuur van de media, de politiek, de publieke opinie en zelfs thuis worden we direct aangevallen door andere vakbonden en werknemersgroeperingen op onze arbeidsvoorwaarden", staat in de brief. Bij KLM zijn ongeveer 2.500 van de 30.000 medewerkers piloot; zij nemen 30 procent van de totale loonkosten voor hun rekening.

Met deze brief verhogen de piloten de druk op de top van de KLM. **De luchtvaartmaatschappij is technisch failliet en is afhankelijk van een leenpakket van 3,4 miljard euro om te overleven. Een voorwaarde van deze leningen is dat de piloten tot 20% van hun salaris geven.** Minister Hoekstra heeft tijdens de onderhandelingen

herhaaldelijk verklaard dat de sterkste schouders de zwaarste last zullen moeten dragen bij de herstructurering, dus de piloten staan duidelijk in de vuurlinie.

Zo verdiende een KLM-kapitein met een Boeing 737 in 2018 volgens onderzoek van het onderzoeksbureau HKP 226.000 euro per jaar, tegenover 133.000 euro voor lowcostmaatschappijen. Een KLM-co-piloot op hetzelfde type vliegtuig verdiende zo'n 126.000 euro, tegenover 71.000 euro voor de lowcostmaatschappijen.

De KLM bevindt zich in de diepste crisis van haar bestaan. **Insiders zeggen dat het voor de piloten nog steeds niet duidelijk is dat het er niet om gaat te weten waar ze recht op hebben, maar om de afspraken met de overheid te respecteren. "Iedereen moet bijdragen, zo simpel is het."**

(...) De salarissen van de piloten zijn onlangs gedeeltelijk door de belastingbetaler betaald.

De KLM verklaart (...) dat zij kennis heeft genomen van de brief en deze 'bestudeert'.

***Mijn opmerking: Er is het eeuwige debat over de hoogte van de beloning van piloten binnen de Air France-KLM-groep. Is het vergelijkbaar met wat er binnen de competitie wordt beoefend? Is het te hoog? Zijn KLM-piloten beter betaald dan Air France-piloten?***

*In een recente mededeling via sociale netwerken meldde een pilotenvereniging van Air France een nettoloon van 11.500 euro per maand voor een A320-kapitein.*

*11.500 euro netto komt overeen met een brutoloon van 15.500 euro (inclusief werknemersbijdragen) en een geladen loon van 20.500 euro (inclusief werkgeversbijdragen).*

*Op jaarbasis resulteert dit in een nettoloon van 138.000 euro, een brutoloon van 186.000 euro en een geladen loon van 246.000 euro.*

*Een vergelijking tussen KLM- en Air France-piloten is onmogelijk. In bovenstaand artikel is niet duidelijk of het netto, bruto of geladen salaris voor KLM-vliegers bedoeld is.*

*Het is echter belangrijk eraan te herinneren dat KLM-piloten sinds het begin van de gezondheids crisis geen loonsverlaging hebben ondergaan (zie mijn brief van vorige week), terwijl de beloning van Air France-piloten met ten minste 20 % is gedaald, aangezien deze*

bestaat uit een vast deel en een variabel deel, afhankelijk van het aantal gevlogen uren.

Is het mogelijk om de beloning van het ene land te vergelijken met het andere?

Het antwoord is duidelijk nee, om verschillende redenen.

Het aantal uren activiteit verschilt per bedrijf.

De werknemers- en werkgeversbijdragen zijn inclusief de zogenaamde uitgestelde lonen:

. Bijvoorbeeld de pensioenpremies; de hoogte van de pensioenen varieert enorm van land tot land

. Een ander voorbeeld zijn de gezondheidsbijdragen; Frankrijk is het land met de laagste resterende kosten voor gezondheidszorg in Europa (bron: Sociale bescherming in Frankrijk en Europa in 2015, blz. 111).

Er moet ook rekening worden gehouden met de inkomstenbelastingen. Ze liggen in Frankrijk twee tot drie keer lager dan in Nederland, Duitsland of Groot-Brittannië (bron fardeau-fiscal-eu-2019, pagina 15).

Deze laatste twee elementen (ziektekosten- en inkomstenbelasting) drukken dus minder op het budget van de Franse werknemers dan op dat van de andere Europese werknemers.

Kunnen we de salarissen in Frankrijk vergelijken?

Dit is gemakkelijker omdat de regels van het ene bedrijf tot het andere vergelijkbaar zijn. Zo zouden volgens het Observatoire des Inégalités (studie 2020) de piloten de best betaalde Franse werknemers zijn, vóór de artsen in loondienst en de leidinggevenden van banken en verzekeringen.

### > **Air France zet 430 miljoen opzij voor vrijwillige vertrekkers (Air France provisionne 430 millions pour les départs volontaires)**

(bron RTLnieuws vertaald met DeepL) 6 augustus - **Air France**, de Franse moedermaatschappij van de Nederlandse KLM, **reserveert 430 miljoen euro voor vrijwillig vertrek van grond- en cabinepersoneel** (...).



Bij Air France zullen 6560 van de 41.000 banen verdwijnen als gevolg van de Covid-19-crisis. Dit betekent dat er veel minder mensen gebruik maken van het vliegtuig dan voor het uitbreken van de crisis.

KLM heeft al een vrijwillig vertrekprogramma voor haar medewerkers opgezet. Ongeveer 2.400 grond-, kajuit- en cockpitmedewerkers hebben zich bij het programma aangesloten, wat kan leiden tot het verlies van 2.000 fulltime posities. **KLM heeft hiervoor 188 miljoen euro gereserveerd (...).**

**Bij Air France-KLM gaan de komende jaren in totaal 12.000 banen verloren.** 6560 bij Air France, 1020 bij de dochtermaatschappij Hop en 5500 bij KLM.

**KLM heeft al aangegeven dat er mogelijk andere banen moeten worden geschrapd als het vliegverkeer niet snel genoeg aantrekt. Elke keer dat het aantal vluchten 5% onder de voorspelling ligt, zal de KLM 800 extra banen verliezen,** aldus directeur Pieter Elbers (...).

***Mijn commentaar: Wees voorzichtig met het interpreteren van de bedragen die in het artikel worden genoemd.***

*Het is nauwkeuriger om te schrijven: "Air France stelt 430 miljoen **extra ter beschikking voor vrijwillige vertrekken**". Air France heeft namelijk al het equivalent van 6 maanden salaris per werknemer opzij gezet. Dit bedrag vertegenwoordigt het bedrag van de bonus die aan de werknemer wordt betaald als hij of zij het bedrijf verlaat om met pensioen te gaan.*

*Het totaal van deze twee voorzieningen vertegenwoordigt wat het bedrijf zal betalen aan de werknemers in het kader van de vertrekplannen voor het grond- en cabinepersoneel.*

## **> Coronavirus herschikt de kaarten voor het luchtvervoer in Europa**

(bron Les Echos) 7 augustus - Zes maanden na het begin van de crisis als gevolg van de Covid-19-pandemie blijft de gezondheidstoestand van de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen zorgwekkend. De Lufthansa-groep voegde de ontbrekende schakel toe aan dit schrijnende beeld op donderdag, met een recordverlies van 1,49 miljard euro in het tweede kwartaal, bij een omzet die gehalveerd werd tot 8,335 miljard.

**In totaal hebben de drie belangrijkste Europese luchtvaartgroepen, Air France-KLM, Lufthansa en IAG (moedermaatschappij van British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus) in de eerste helft van het jaar in totaal 11,8 miljard euro verlies geleden, d.w.z. meer dan de gecumuleerde winst van alle Europese luchtvaartmaatschappijen in 2018 en 2019.**

Hoewel de crisis nog niet voorbij is, lijkt het voortbestaan van de drie Europese reuzen nu verzekerd en de zaken gaan geleidelijk weer vooruit, met name op de vluchten binnen Europa. De vraag is eerder welke van de drie het snelst en het sterkst uit deze crisis zal komen. Een vergelijking van hun balansen brengt immers aanzienlijke verschillen in strategie aan het licht.

Terwijl Air France-KLM het grootste halfjaarverlies boekte (4,4 miljard, tegenover 3,8 miljard voor IAG en 3,6 miljard voor Lufthansa), **is de Frans-Nederlandse groep de beste van de drie in termen van liquiditeit.** Dankzij de steun van de Franse en Nederlandse staten kan Air France-KLM 14,2 miljard euro evenaren, tegenover 11,8 miljard euro voor Lufthansa (inclusief de steun van de Duitse staat) en 8,1 miljard euro voor IAG.

**Aan de andere kant lijkt IAG, nu een onderneming naar Spaans recht, die vóór de crisis het meest winstgevend was, nu het meest blootgesteld te zijn. De omzet, die sterk afhankelijk is van de trans-Atlantische markt, is het sterkst gedaald (55,7% tegen 52% voor Air France-KLM en Lufthansa) en het halfjaarlijkse bedrijfsverlies (1,9 miljard tegen 1,85 miljard voor AF-KLM en 1,679 miljard voor Lufthansa) is het grootst.**

**Bovenal kan IAG, waarvan de schuld met 38% is gestegen tot 10,4 miljard euro, er slechts op rekenen dat haar aandeelhouders, in de eerste plaats Qatar Airways voor 25%, zullen intekenen op een kapitaalverhoging van 2,75 miljard euro, die gepland is voor eind september.** De weddenschappen op het herstel zijn ook het langzaamst. In juli lag het aanbod nog 85% onder het niveau van vorig jaar en de groep verwacht in het derde kwartaal 74% en in het vierde kwartaal 46% lager te blijven. Ter vergelijking: Air France-KLM verwacht in het derde kwartaal 45% van haar capaciteit van voor de crisis te herstellen, 65% in het vierde kwartaal en 80% in 2021. Lufthansa van haar kant is van plan om 40% van de capaciteit in het derde en 55% in het vierde kwartaal te halen.

Toch is het de IAG die van plan is als eerste terug te keren naar een positieve kasstroomgeneratie, en dit al in het vierde kwartaal van 2020. Lufthansa verwacht dit niet voor 2021 te bereiken en Air France-KLM niet voor 2023!

**Deze kloof illustreert een verschil in aanpak in de omvang en het tempo van de geplande opofferingen.** British Airways heeft al aangekondigd dat 12.000 banen, d.w.z. 25% van het personeelsbestand, zullen verdwijnen en dat dit gepaard zal gaan met een duurzame vermindering van de salarissen van het personeel. Lufthansa van haar kant rekent op 22.000 ontslagen. Dit in vergelijking met 7.580 geplande ontslagen bij Air France en Hop, dat wil zeggen 16% tot 17% van het personeelsbestand, en zonder afvloeiingen, waar nog eens 4.500 banen bij KLM bij komen.

Evenzo heeft IAG reeds besloten 50 langeafstandsvliegtuigen met een groot draagvermogen (32 Boeing 747's en 15 A340's) uit de vaart te nemen, terwijl de Lufthansa-groep van plan is ongeveer 100 van de 763 vliegtuigen, waaronder 18 langeafstandsvliegtuigen met een groot draagvermogen, uit de vaart te nemen. Air France-KLM van haar kant heeft haar negen A380's, haar laatste vier A340's en de B747's van KLM opgegeven. Maar de groep is van plan zijn leveringen van nieuwe vliegtuigen - A350, A220 - te handhaven en tussen nu en 2024 gemiddeld drie miljard euro te investeren, terwijl IAG zijn investeringen en met name zijn aankopen van vliegtuigen heeft gehalveerd, van 14,2 tot 7 miljard euro tussen nu en 2022.

**Air France-KLM**, die achterop was geraakt bij de vernieuwing van haar vloot, rekent op de nieuwe vliegtuigen om haar kosten te verlagen en haar milieuverplichtingen na te komen. Maar de Groep wil ook haar **goedkope dochteronderneming Transavia France op Orly en in de provincies ontwikkelen, terwijl Lufthansa en vooral IAG hun ambities op dit gebied hebben moeten herzien.**

**Als deze weddenschap slaagt, zou Air France-KLM dus kunnen profiteren van de crisis om een deel van de grond die de afgelopen jaren verloren is gegaan, terug te winnen,** terwijl IAG zich concentreert op winstgevendheid in plaats van op groei. Van haar kant zal Lufthansa, die zelfs met 20% is gereduceerd, in termen van omzet de leidende luchtvaartgroep in Europa blijven, terwijl Ryanair zijn titel als leidende luchtvaartmaatschappij in termen van aantal passagiers en als kampioen van de groei zal consolideren. Uiteindelijk mag de

Europese hiërarchie niet uit deze crisis tevoorschijn komen in een omwenteling.

**Mijn opmerking:** Welke luchtvaartmaatschappij komt het best uit deze gezondheids crisis tevoorschijn?

*Onmogelijk om te anticiperen. Dit hangt af van factoren waarop de luchtvaartmaatschappijen geen vat hebben: de hervatting van de epidemie in de ene regio in plaats van in de andere, de uitvoering van een verschillend preventiebeleid afhankelijk van het land of het continent.*

*Verwacht wordt echter dat het middellangeafstandsverkeer sneller zal hervatten dan het langeafstandsverkeer. Deze situatie zal ten goede komen aan de lagekostenmaatschappijen die zich hier vooral op richten, maar zou ook ten goede kunnen komen aan de groep Air France-KLM, die over een aanzienlijke vloot voor het midden- en kleinbedrijf beschikt.*

### > **Lufthansa mag haar onderhoud naar de beurs brengen**

(bron: Le Figaro) 7 augustus - **Lufthansa-stafmedewerkers geloven nu dat het "onrealistisch" is geworden om banen te schrappen zonder ontslagen.** "Zoals alle bedrijven staan we voor enorme uitdagingen en zijn we gedwongen om hard en pijnlijk te bezuinigen", legt Carsten Spohr, de baas van de groep, uit. Eind juni had de Duitse groep, die ook eigenaar is van Swiss, Austrian en Brussels Airlines, al 8.300 medewerkers afgevoerd die in het kader van een vrijwillig ontslagprogramma waren vertrokken. Er wordt momenteel een overeenkomst ter voorkoming van ontslagen bij het cockpitpersoneel in stemming gebracht en de besprekingen met het grondpersoneel worden voortgezet. Het management van de groep vindt de onderhandelingen met de vakbonden over salarisverlagingen of deeltijdwerk echter "teleurstellend".

**Lufthansa heeft in het eerste halfjaar een nettoverlies van 3,6 miljard euro geleden**, waarvan 1,7 miljard euro aan operationele verliezen in het tweede kwartaal. Dit was het slechtste kwartaalresultaat in zijn geschiedenis. In het tweede kwartaal daalde het aantal passagiers met 96% op jaarbasis, waarbij de omzet van Lufthansa met 80% daalde tot 1,9 miljard euro. 1,9 miljard. De vracht- en onderhoudsactiviteiten, **Lufthansa Technik**, genereerden bijna het gehele resultaat, oftewel 1,5 miljard euro. **Voor deze divisie is de groep "op zoek naar ideeën" en "bestudeert" de mogelijkheid van**

een gedeeltelijke beursgang of partnerschappen om liquiditeit te genereren en de 9 miljard euro aan steun van de Duitse regering sneller terug te betalen (...).

**Mijn commentaar: Omdat de twee groepen verschillende structuren hebben, zijn de oplossingen om de Lufthansa-groep en de Air France-KLM-groep uit de crisis te halen verschillend.**

*Lufthansa is een luchtvaartmaatschappij die eigenaar is van en zeggenschap heeft over andere maatschappijen: Swiss, Austrian Airlines, Edelwaiss, Brussels Airlines, Eurowings en Air Dolomiti.*

*Air France-KLM is op haar beurt een holdingmaatschappij die twee groepen luchtvaartmaatschappijen controleert, Air France en KLM, .*

*In het verleden is Lufthansa ertoe gebracht om haar onderhoudsactiviteiten (Lufthansa Technik) en haar IT-bedrijf (Lufthansa Systems) af te splitsen, soms na een lang proces.*

*Vandaag de dag heeft Lufthansa verschillende hefboomen voor het verkrijgen van contant geld via haar vliegtuigonderhoudsactiviteiten, een activiteit die grote investeringen vereist.*

*Lufthansa kan partnerschappen aangaan met investeerders die bijdragen aan de kasbehoeften van haar onderhoudsactiviteiten. Dit zou betekenen dat een deel van de toekomstige winst aan deze mede-investeerders wordt betaald.*

*Het kan ook zijn onderhoudsactiviteiten op de beurs brengen, zoals Jean-Marc Janillac zich tevergeefs had voorgesteld voor AFI E&M (de onderhoudstak van de Air France-KLM groep) kort nadat hij hoofd van de Air France-KLM groep was geworden.*

*In beide gevallen zou Lufthansa Technik, een van de belangrijkste concurrenten van AFI E&M, beter gewapend uit de crisis komen dan haar Frans-Nederlandse concurrent.*

## > **Virgin Atlantic verklaart faillissement om terug te stuiteren**

(bron Le Figaro) 6 augustus - **Virgin Atlantic**, de Britse luchtvaartmaatschappij die is opgericht door Sir Richard Branson (die 51% van de aandelen bezit), heeft **zojuist een aanvraag ingediend voor de bescherming tegen faillissement van hoofdstuk XV in de Verenigde Staten.**

Tijdens een hoorzitting voor een rechtbank in Londen op dinsdag heeft een advocaat van Virgin Atlantic uitgelegd dat het bedrijf eind september zonder geld kan komen te zitten als zijn herkapitalisatieplan niet wordt gevalideerd, gezien de ineenstorting van het luchtverkeer. De Amerikaanse fase van hoofdstuk XV is van essentieel belang om het herkapitalisatieplan in het Verenigd Koninkrijk te kunnen uitvoeren. **Het beschermt buitenlandse bedrijven die activa in de Verenigde Staten bezitten tegen hun schuldeisers tijdens de voorbereiding van hun herstructurering in hun land van herkomst.** Verschillende buitenlandse bedrijven hebben de afgelopen weken hetzelfde gedaan: Chili's Latam, Colombia's Avianca en Aeromexico.

**Virgin Atlantic, waarin Delta een belang van 49% heeft, had in juli een principeakkoord bereikt met zijn aandeelhouders om 1,2 miljard pond aan particuliere middelen op te halen om een faillissement te voorkomen.** De managers van het bedrijf slaagden er niet in om de steun van de Britse regering te winnen. Het bedrijf, dat al 3.000 banen heeft geschrapt, schat dat de vraag in de tweede helft van het jaar 25% van het niveau van vorig jaar zal bereiken (...).

Volgens de International Air Transport Association (IATA) (...) **zullen Azië-Pacific en Europa naar verwachting als eerste terugkeren naar het verkeersniveau van 2019, terwijl Noord-Amerika en Latijns-Amerika naar verwachting een tragere terugkeer naar het normale niveau zullen kennen dan elders.**

### > **Hoe de VS Boeing in leven houdt met meer militaire orders...**

(bron BFM BUSINESS) 7 augustus - **Boeing, dat aanzienlijke verliezen lijdt, kan rekenen op de welwillendheid van de Amerikaanse regering, die de contracten voor de defensiesector heeft verveelvoudigd.** Volgens de berekeningen van de Tribune **heeft de fabrikant sinds het begin van het jaar 31 miljard dollar aan potentiële orders binnengehaald.**

De contracten volgen elkaar op: twaalf ervan overschrijden de 100 miljoen dollar. Maar het belangrijkste blijft dat van het nieuwe F15 EX jachtvliegtuig. Medio juli kondigde het Amerikaanse Ministerie van Defensie een contract van 1,2 miljard dollar aan voor de levering van acht vliegtuigen in de komende drie jaar. Belangrijker nog is dat dit contract de weg vrijmaakt voor een enorme order voor 144 vliegtuigen met een potentiële waarde van meer dan 24 miljard dollar over 12 jaar.

Aan deze 31 miljard dollar aan orders moeten we de contracten toevoegen waarbij Boeing betrokken is, als onderdeel van een consortium van verschillende fabrikanten. Deze contracten vertegenwoordigen 24,84 miljard dollar.

**Voor Boeing is het zeker een enorme verademing. Want op het gebied van de burgerluchtvaart zijn de cijfers catastrofaal.** De Amerikaanse fabrikant is al verzwakt door de tegenslagen van zijn 737 MAX, die nog steeds aan de grond zit, maar is ook hard getroffen door de luchtvaartcrisis die door de pandemie is ontstaan. Als gevolg daarvan heeft het slechts 20 vliegtuigen geleverd sinds het begin van het jaar en zag het zijn verkoop dalen met 25% in het tweede kwartaal alleen al, met een verlies van 2,4 miljard dollar over deze drie maanden.

**De overvloedige militaire contracten zullen onvermijdelijk het geschil tussen Boeing en Airbus aanwakkeren, dat bij de WTO al jaren aan de gang is over de overheidssubsidies die elk van hen ontvangt.** Eind juli kondigde Airbus aan dat het van plan is dit geschil, dat als gevolg van de handelssancties op de Europese en Amerikaanse handelsbalans weegt, te beslechten. Maar **voor Boeing zijn deze verkapte subsidies nu van levensbelang.**

### > **De militaire markt, de reddingslijn van Airbus?**

(bron Franceinfo) 4 augustus - **Airbus moet zijn civiele en militaire activiteiten "in evenwicht brengen",** zegt Guillaume Faury, het hoofd van de Europese vliegtuigbouwer, in een interview met La Tribune.

Voor hem zou het verzet van zijn groep tegen de Covid-crisis veel beter zijn geweest als bijvoorbeeld de fusie met het Britse BAE Systems in 2012 niet was afgebroken. En het moet **gezegd dat andere spelers in de sector, zoals Thales en Dassault Aviation, met een evenwichtiger profiel dan Airbus, het veel beter doen.** Zelfs de Amerikaanse concurrent Boeing, die in grote moeilijkheden verkeert, is er in het laatste kwartaal in geslaagd zijn Defence & Space divisie te stabiliseren, toen de verkoop van commerciële vliegtuigen in vrije val was.

(...) Het verlies van de groep van 1,9 miljard euro in de eerste helft van het jaar klonk als een wake-up call. Al te lang heeft Airbus zijn bedrijfsstrategie gebaseerd op constant stijgende luchtverkeersprognoses, aangedreven door het toerisme. Totdat het coronavirus alles in twijfel trok.

Vandaag de dag is **defensie slechts goed voor 15 procent van de activiteiten van Airbus, vergeleken met het dubbele van tien jaar geleden, terwijl het leger van Boeing nog steeds 40 procent van het totaal voor zijn rekening neemt.** Het moet gezegd dat de tegenslagen van de A400M, het militaire transportvliegtuig van Airbus, hier veel mee te maken hebben. Het programma heeft al jaren een opeenstapeling van verliezen als gevolg van vertragingen in de productie en heronderhandelde leveringen.

Dit is een van de redenen waarom de vliegtuigfabrikant al voor de Covid-crisis meer dan 2.600 ontslagen had aangekondigd. De defensie-industrie is te klein en niet winstgevend genoeg. **Om weer in het zadel te komen, overweegt Airbus overnames:** "Als er in de toekomst mogelijkheden zijn om te versterken, dan doen we dat", zegt zijn baas Guillaume Faury.

**De toename van de geopolitieke spanningen, die leiden tot een toename van de militaire budgetten in de hele wereld, zal na jaren van magere jaren in het spel komen.** Onder degenen die zich het meest bewapenen: de Verenigde Staten, China en India. Zelfs Europa doet mee. Deze uitgaven bedroegen vorig jaar meer dan 1,9 biljoen dollar, de hoogste sinds het einde van de Koude Oorlog. Genoeg om de eetlust op te wekken.

Voorlopig kan Airbus rekenen op orders van de Europese legers. Maar deze landen moeten niet gedwongen worden om te bezuinigen op hun begroting om de meer urgente uitgaven in verband met de gezondheids crisis op te vangen.

***Mijn commentaar:** Door de problemen met de B737 Max zit Boeing nu in grotere problemen dan Airbus.*

*De twee bovenstaande artikelen helpen te begrijpen hoe Boeing door haar militaire activiteiten beter dan Airbus in staat zou kunnen zijn om haar financiële problemen te overwinnen.*

**> De crisis kost het toerisme bijna 40 miljard euro**

(bron Le Figaro) 10 augustus - De schatting was eind maart naar voren gebracht. De staatssecretaris van Toerisme, Jean-Baptiste Lemoyne, bevestigde het deze zondag in Le Journal du dimanche: **de gezondheids crisis zou een impact moeten hebben van minstens 30 tot 40 miljard euro op de Franse toeristische sector.**



"In normale tijden genereert het toerisme 180 miljard euro aan inkomsten, waarvan 60 miljard door het internationale toerisme", legt de minister uit, die erop wijst dat een deel van deze buitenlandse clientèle is verdwenen. Beperking, meerdere reisbeperkingen... " Veel operators vertellen ons dat hun omzet tegen het einde van het jaar met 20% tot 25% zal zijn gedaald", zegt hij. De minister is niettemin verheugd over de deelname van de Fransen aan de heropleving van de sector: 70% van de mensen die op vakantie gingen, kozen een bestemming in Frankrijk, waardoor een deel van het seizoen kon worden gered. Vooral de campings hebben tussen juni en half juli een uitzonderlijke inhaalslag gemaakt in de boekingen. In dezelfde periode constateerde Airbnb ook een toename van 70% van de geboekte overnachtingen in Frankrijk. Wat betreft de Federatie van Gîtes, was het vorige week in Le Figaro verheugd dat de bezettingsgraad van haar accommodaties hoger was dan in 2019.

Ondanks deze goede verrassingen **blijft de minister zeer voorzichtig en geeft hij aan dat Frankrijk in normale tijden "elke zomer 17 miljoen buitenlandse toeristen verwelkomt wanneer 9 miljoen Fransen naar het buitenland gaan"**, en hoopt dat de sector zal profiteren van een mooi achterseizoen dankzij hogere boekingsintenties van Belgische, Duitse, Italiaanse en Spaanse klanten voor de maand september dan voor de maanden juli en augustus.

***Mijn opmerking:*** De crisis zorgt ervoor dat het toerisme in Frankrijk 40 miljard euro verliest... en enkele miljarden euro bij Air France. De twee activiteiten zijn nauw met elkaar verbonden.

*Daarom is het belangrijk om de juiste manier te vinden om de CO2-uitstoot van luchtvaartmaatschappijen te verminderen en tegelijkertijd toeristen in Frankrijk te houden.*

## ***Einde persoverzicht***

**> [Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM](#)**

**Het aandeel van Air France-KLM staat aan het eind van maandag 10 augustus op 4,071. Het is sterk gestegen met +20,8% in één week tijd.**

Air France-KLM, de eerste Europese luchtvaartmaatschappij die in het

tweede kwartaal slechte resultaten aankondigde, was door de beurs gesanctioneerd. De opeenvolgende aankondigingen van vergelijkbare resultaten door IAG en Lufthansa hebben er waarschijnlijk toe geleid dat beleggers hun beoordeling van de prestaties van de Frans-Nederlandse groep hebben gecorrigeerd.

Vóór de coronavirusepidemie bedroeg de koers van het aandeel 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 45 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.

Als

u deze brief/persreview niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

Als u de persreview liever op een ander adres wilt ontvangen, laat het me dan weten.

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10623 mensen ontvangen dit persoverzicht live