

Air France is nog maar halverwege...



## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

N°771, 31 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 is nog maar halverwege...

(bron Les Echos) 28 augustus - Wederom heeft **Air France aangebond dat het nooit zo snel hervormt als in tijden van crisis.** In drie maanden tijd is Benjamin Smith erin geslaagd om 10,4 miljard euro aan leningen te verkrijgen in Frankrijk en Nederland, en om twee vrijwillige vertrekplannen te laten valideren - één voor 368 pilootposities en de andere voor 1.700 stewardessen - evenals een ongeëvenaarde herstructurering van het binnenlandse netwerk. Hij overtuigde de vakbonden van Air France om een vermindering van 40% in de regionale Hop-dochteronderneming te aanvaarden, evenals de overdracht van een deel van de activiteiten van Air France op Orly aan haar goedkope dochteronderneming Transavia France. Ben Smith heeft ook goede vooruitgang geboekt in de optimalisatie van de vloot, door alle A380's en A340's bij Air France en de Boeing 747's bij KLM uit te schakelen en de vervanging van de A319's van Air France door A220's vanaf 2021 te bevestigen.

Hoewel Air France en KLM dankzij staatsleningen beschermd zijn tegen wanbetaling, **lijkt de terugkeer naar een evenwicht in 2023, met een streefmarge van 7%, en een terugkeer van het aanbod naar het niveau van vóór de crisis in 2024 nog steeds zeer optimistisch.**

Wat de kostenvermindering betreft, moeten de besprekingen over het

vrijwillige ontslagprogramma voor het grondpersoneel van Air France, voor 3.640 functies, en de 1.000 ontslagen bij Hop nog worden afgerond. In geval van mislukking of een onvoldoende aantal kandidaten voor vertrek, zouden er ontslagen worden opgelegd. Nooit eerder gezien.

Aan Nederlandse zijde moet het KLM-management nog zo'n 3.500 banen schrappen en loonsverlagingen van 10% tot 22% accepteren. Bovendien

is Air France zeer proactief geweest in het heropenen van 80% van haar netwerk in juli (150 bestemmingen), met als doel de

### **bezettingsgraad**

te verhogen tot 85% en 170 bestemmingen in september, terwijl de **gemiddelde bezettingsgraad in juli slechts 56% bedroeg in vergelijking met de gebruikelijke 90%**. En de daling van de **inkomsten, die groter was dan de daling van het aanbod, was 67% op korte afstand, 76% op middellange afstand en 85% op lange afstand** (voor een 80% lager aanbod) (...).

**En het niveau van de boekingen zal naar verwachting in september en oktober**

verre van verbeteren, door **een sterke daling van het aantal zakelijke klanten**. Toch blijft de Groep optimistisch, met plannen om de capaciteit in het vierde kwartaal tot 65% te verhogen (tegenover 55% voor Lufthansa en 46% voor IAG), 80% in 2021 en 100% in 2022. Een meer pessimistische hypothese, die intern wordt opgeroepen, zou echter 60 % zijn in 2021 (...).

***Mijn opmerking:*** Vanaf het begin van de crisis hebben de luchtvaartmaatschappijen aangegeven dat ze twee doelstellingen hebben:

- . het overleven van de verlamming van het luchtverkeer,
- . het wachten op de terugkeer naar het normale,

*De meesten hadden genoeg geld om enkele maanden zonder verkeer (4 tot 12 maanden) door te brengen. Aan de andere kant kon niemand overleven als het herstel niet snel kwam.*

*Toen de omvang van de crisis bekend werd, zagen bedrijven zich genoodzaakt om de steun van hun aandeelhouders en hun truststaten te vragen. Hun verzoeken zijn beoordeeld op basis van een redelijk terugvorderingsscenario.*

*Dit zogenaamde redelijke scenario lijkt in toenemende mate een optimistisch scenario te zijn. Hoewel het moeilijk te zeggen is dat de*

*datum van terugkeer naar het niveau van voor de crisis 2023, 2024 of 2025 zal zijn, lijkt het zeker dat het herstel in 2022 trager zal verlopen dan verwacht.*

*Hebben luchtvaartmaatschappijen meer herstructurering nodig, meer financiële steun?*

*Het antwoord is grotendeels aan wetenschappers. Het vermogen van luchtvaartmaatschappijen om zonder verdere steun te overleven is afhankelijk van de ontwikkeling van een behandeling of zelfs van een vaccin.*

### **> WizzAir in Transavia: interesse in Lelystad Airport (WizzAir en Transavia geïnteresseerd in Lelystad Airport)**

(bron DFT vertaald met DeepL) 29 augustus - Amsterdam - **WizzAir en Transavia zijn nog steeds geïnteresseerd in vliegen vanaf vliegveld Lelystad (...).**

Schiphol-CEO Dick Benschop zei vrijdag dat "delen van de markt" nog steeds geïnteresseerd zijn in de omstreken polderluchthaven, hoewel het luchtverkeer door de Covid-19-crisis grotendeels verlamd is. Op Schiphol wordt de helft van het aantal vliegbewegingen voorafgaand aan de corona-pandemie geregistreerd (...).

Volgens de CEO van Schiphol is er nog steeds een tekort aan landingslots, omdat de huidige gebruikers van Schiphol zogenaamde historische rechten hebben. Deze zijn grotendeels gekoppeld aan de KLM-groep, de grootste klant van Schiphol. Het kabinet zal naar verwachting voor de verkiezingen een besluit nemen, aldus Benschop (...).

**"Er komt een tijd dat Schiphol weer verzadigd raakt, dus het is goed dat er nog extra capaciteit beschikbaar is, maar dat zal pas over een paar jaar gebeuren",** zegt Van der Heijden. **Op de luchthaven Lelystad kunnen maximaal 68 vluchten per dag worden afgehandeld, wat ongeveer evenveel is als Schiphol in een uur kan afhandelen. Het idee zou zijn om al het vakantieverkeer van Schiphol naar Lelystad over te brengen en zo slots vrij te maken voor verbindingen met andere economische centra in de wereld (...).**

De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen dat de luchthaven alleen mag worden gebruikt als een overloop van Schiphol en niet voor nieuwe gebruikers.

***Mijn opmerking: De Nederlandse regering, gesteund door leden van het Europees Parlement, wil dat de in Lelystad beschikbare slots worden gereserveerd voor bedrijven die al op Schiphol actief zijn.***

*De Europese Commissie verzet zich hiertegen in naam van de vrije concurrentie. Zij is van mening dat de nieuwe slots eerlijk moeten worden verdeeld tussen de bedrijven die op Schiphol actief zijn en de nieuwe bedrijven.*

*De omwonenden van hun kant accepteren niet dat de ontsluiting van Lelystad zou kunnen leiden tot een toename van het verkeer, wat zou leiden tot een toename van het lawaai en de milieuvervuiling.*

*De opening van Lelystad, een kleine luchthaven in de buurt van Amsterdam, is al enkele malen uitgesteld. In de aanloop naar de verkiezingen van maart 2021 zullen de politieke partijen waarschijnlijk weigeren een standpunt in te nemen.*

## **Herstructureringsplan van Virgin Atlantic gevalideerd door haar schuldeisers > Herstructureringsplan van Virgin Atlantic gevalideerd door haar schuldeisers**

(bron AFP) 29 augustus - Het **herstructureringsplan van Virgin Atlantic is goedgekeurd door haar schuldeisers**, de Britse luchtvaartmaatschappij kondigde dinsdag aan, na hard te zijn getroffen door de luchtverkeerscrisis in verband met de pandemie van het nieuwe coronavirus (...).

**De volgende stap is een hoorzitting van het Hooggerechtshof op 2 september om het herstructureringsplan goed te keuren**, zei het bedrijf, dat het „zeker is dat het plan het best mogelijke resultaat voor Maagdelijke Atlantische Oceaan en al zijn crediteuren. Op 3 september volgt een procedurele hoorzitting in de Verenigde Staten om ervoor te zorgen dat het herstructureringsplan in dat land wordt erkend. Het bedrijf had in juli een principeakkoord bereikt om £1,2 miljard aan particuliere fondsen te werven om een faillissement te voorkomen. Miljardair Richard Branson, de oprichter en meerderheidsaandeelhouder van het bedrijf met 51% van het kapitaal, zal 200 miljoen pond bijdragen. De andere aandeelhouder, de Amerikaanse maatschappij Delta Airlines, die 49% van de aandelen in handen heeft, wordt ook geacht deel te nemen aan de redding. Tijdens een hoorzitting voor een rechtbank in Londen in augustus **legde de advocaat van Virgin Atlantic uit dat het bedrijf eind september zonder geld zou kunnen komen te zitten als het herkapitalisatieplan niet wordt goedgekeurd, gezien de ineenstorting van het luchtverkeer (...).**

**> American Airlines: 40.000 minder werknemers in 6**

## maanden tijd?

(bron Boursier com) 26 augustus - (...) De Amerikaanse bedrijven ontvingen in maart 25 miljard dollar van de federale overheid om de betaling van de salarissen te garanderen en om banen te behouden tot eind september, in de hoop dat de vraag in de tussentijd weer op gang komt. Hoewel het verkeer enigszins is toegenomen, is het nog lang niet terug op het niveau van voor de crisis.

**Rekening houdend met vrijwillig vertrek en onbetaald verlof, zou het personeelsbestand van American Airlines in oktober kunnen dalen tot 100.000 in vergelijking met 140.000 voor de crisis.**

"Kortom, de Amerikaanse bemanning zal op 1 oktober minstens 40.000 minder werknemers hebben dan toen de epidemie begon", zeiden directeur Doug Parker en president Robert Isom in een memo aan de werknemers. "Vandaag is de moeilijkste boodschap die we tot nu toe hebben moeten delen - de aankondiging van onvrijwillige personeelsverminderingen per 1 oktober.

Volgens hen **is de enige manier om gedwongen vertrek te voorkomen de uitbreiding van het plan ter ondersteuning van de financiering van de salarissen.** "Het enige probleem met de wetgeving is dat toen deze in maart werd aangenomen dat het virus op 30 september onder controle zou zijn en de vraag naar vlieggreizen zou zijn teruggekeerd... Dit is duidelijk niet het geval". Gebaseerd op de huidige vraag, verwacht de groep minder dan 50% van zijn normale

vluchtaanbod voor het vierde kwartaal, en slechts een kwart voor internationale vluchten, de twee bovengenoemde stafmedewerkers.

**American Airlines is uiteraard niet de enige maatschappij die om een verlenging van de federale steun vraagt, terwijl verschillende maatschappijen ook hebben gewaarschuwd voor een massale vermindering van het aantal arbeidsplaatsen.** Delta Airlines is van plan om 1.941 piloten te ontslaan tenzij het een kostenbesparende overeenkomst met de vakbonden bereikt, terwijl United Airlines heeft gewaarschuwd dat 36.000 werknemers hun baan zouden kunnen verliezen.

***Mijn opmerking: de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen bevinden zich in een zorgwekkende situatie.***

*De hervatting van het binnenlandse verkeer in de Verenigde Staten is trager verlopen dan verwacht, omdat het beheer van de epidemie op zijn zachtst gezegd gevaarlijk is geweest: de Verenigde Staten zijn veruit het land dat het meest getroffen is door het coronavirus (meer*

dan 180.000 doden), vóór Brazilië (120.000 doden).

### > **China: luchtvervoer beperkt verliezen dankzij de binnenlandse markt**

(bron AFP) 29 augustus - De **Chinese luchtvaartmaatschappijen hebben in het tweede kwartaal over het algemeen kleinere verliezen gemeld dan in het eerste kwartaal**, dankzij het herstel op hun enorme binnenlandse markt, waar Covid-19 nagenoeg is weggevaagd (...). De epidemie is de afgelopen maanden duidelijk vertraagd op Chinese bodem, met sinds medio mei geen nieuwe sterfgevallen meer. Een situatie die de geleidelijke hervatting van het toerisme en zakenreizen mogelijk heeft gemaakt.

China Southern Airlines, de grootste luchtvaartmaatschappij van het land in termen van passagiersaantallen, boekte een verlies van 2,9 miljard yuan (355 miljoen euro) over de periode april-juni, vergeleken met 5,3 miljard yuan in januari-maart (...).

De emblematische nationale luchtvaartmaatschappij Air China meldde op haar beurt een verlies van 9,4 miljard yuan voor de eerste helft van het jaar - iets minder in het tweede kwartaal (4,6 miljard) dan in het eerste (4,8 miljard) (...).

China Eastern Airlines, China's op één na grootste luchtvaartmaatschappij in termen van passagiers, boekte grotere verliezen in de periode april-juni (4,6 miljard yuan) dan in januari-maart (3,9 miljard yuan).

**Dit is met name het gevolg van een agressiever prijsbeleid, dat de reizigers terug heeft gebracht, maar ten koste van lagere marges. Een dozijn Chinese luchtvaartmaatschappijen hebben onbeperkte vluchtpakketten gelanceerd om de zaken te stimuleren (...).**

**In de tweede week van augustus waren de boekingen van luchtvaartmaatschappijen 98% van het niveau van vorig jaar voor dezelfde periode**, merkt toerisme-analist ForwardKeys op.

"Dit is de eerste keer sinds het begin van de uitbraak van Covid-19 dat een belangrijk segment van de luchtvaartmarkt waar ook ter wereld terugkeert naar het niveau van vóór de pandemie", aldus Olivier Ponti, Vice President van ForwardKeys.

***Mijn commentaar: Het verkeer trekt aan in China, maar tegen een laag prijsniveau. We zullen moeten wachten op de resultaten van het derde kwartaal om de kwaliteit van dit herstel te beoordelen.***

### > **Emiraten luchtvaartmaatschappij kreeg 2 miljard dollar injectie van de regering van Dubai**

(bron Reuters vertaald met Deepl) 31 augustus - **De Emiraten luchtvaartmaatschappij heeft 7,3 miljard dirham (\$2 miljard) ontvangen van de Dubai overheid aangezien** het een tekort aan contant geld onder ogen ziet dat wordt veroorzaakt door de COVID-19 pandemie, volgens een prospectus voor een mogelijke obligatie-uitgifte die door Reuters wordt gezien (...).

Een dergelijke injectie is niet publiekelijk aangekondigd door de overheid of de luchtvaartmaatschappij (...). Het ministerie van Financiën weigerde commentaar te geven. Het staatsmediabureau van Dubai en de luchtvaartmaatschappij hebben niet onmiddellijk gereageerd op de verzoeken van Reuters om commentaar.

In mei zeiden de **Emiraten** dat ze van plan waren om geld in te zamelen om de gevolgen van de pandemie te beheersen. Het **bracht** 4,4 miljard dirham (**1,2 miljard dollar**) **op in het eerste kwartaal.**

**Deze maand vroeg het cabinepersoneel om vrijwillig onbetaald verlof te nemen**, en de bronnen zeiden dat een overtuigingsproces dat in Juli begon, met meer personeel dat deze maand wordt ontslagen, wordt voortgezet.

***Mijn opmerking:** Europese, Chinese, Indiase of Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hebben een binnenlandse markt die de afname van de internationale activiteit gedeeltelijk zou kunnen compenseren.*

*Dit is niet het geval voor Gulf Airlines (Emirates, Qatar Airways, Etihad Airlines). Zij zijn al voor de crisis onrendabel of zelfs verlieslatend, maar hebben aanzienlijke steun nodig om eruit te komen.*

**> Ryanair stelt de redding van zijn Portugese concurrent TAP aan de kaak, de rechtbank die de zaak in beslag heeft genomen...**

(bron: Capital) 27 augustus - **Ryanair "heeft beroep aangetekend tegen het besluit van de Europese Commissie" om het plan van de Portugese socialistische regering toe te staan**, vertelde een woordvoerder van het bedrijf aan AFP. Na de steun van Brussel heeft Lissabon vorige maand een akkoord aangekondigd om TAP te renationaliseren, dat net als de hele luchtvaartsector zwaar getroffen is door de gezondheids crisis. De Portugese staat zal zijn aandeel verhogen van 50 naar 72,5% na het uitkopen voor 55 miljoen euro van de helft van de aandelen van het privéconsortium Atlantic Gateway, dat werd gecontroleerd door de Amerikaanse zakenman David Neeleman. **Het reddingspakket voorziet in steun tot 1,2 miljard euro. Zij zal gepaard gaan met een herstructurering van de**

**luchtvaartmaatschappij, waarbij met name de routes en het aantal vliegtuigen worden verminderd om de levensvatbaarheid op lange termijn te waarborgen (...).**

De Europese Commissie heeft vorige week ook het groene licht gegeven voor 290 miljoen euro aan overheidssteun ter ondersteuning van de luchtvaartmaatschappij Brussels Airlines, een dochteronderneming van de Duitse Lufthansa-groep. Maar **voor Ryanair mag de pandemie niet leiden tot concurrentievervalsing**. "In een context van liberalisering van de luchtvaartmarkt (...) kan een regering niet besluiten om alleen de luchtvaartmaatschappijen van het land te steunen", vertelde Juliusz Komorek, de juridisch directeur van Ryanair, aan het Portugese dagblad Publico. Ryanair betwist ook overheidssteun aan andere maatschappijen zoals de Scandinavische maatschappij SAS, Air France en Lufthansa.

***Mijn opmerking:** TAP Air Portugal bevond zich vóór de gezondheids crisis in moeilijkheden. De middellangeafstandsactiviteit was sterk verlieslatend en de langeafstandsactiviteit was geconcentreerd in Brazilië (een van de landen die het meest blootgesteld zijn aan Covid-19).*

*Het door de Europese Commissie aanvaarde reddingsplan zal de Portugese luchtvaartmaatschappij ertoe aanzetten haar vloot in te krimpen. Het is waarschijnlijk dat deze vermindering vooral gevolgen zal hebben voor de middellangeafstandsvloot. Als dit het geval is, zou de klacht van Ryanair ongegrond zijn.*

### **> Noors zal de winter niet doorkomen zonder nieuwe financiële steun**

(bron Les Echos) 28 augustus - Noorwegen komt de crisis niet door zonder extra financiële steun van Noorwegen. Dit is de ondubbelzinnige waarschuwing van de CEO van de lowcostmaatschappij, Jacob Schram, ter gelegenheid van de publicatie van felrode halfjaarlijkse resultaten op vrijdag. "We zijn dankbaar voor de leninggarantie van de Noorse regering. In de huidige marktomstandigheden zal het echter niet genoeg zijn om door deze langdurige crisis heen te komen", zei hij op een online persconferentie.

**Noorwegen**, dat in de eerste helft van het jaar een verlies van 4,8 miljard NOK (455 miljoen EUR) boekte, had aan het eind van het halfjaar nog steeds bijna 5 miljard NOK (480 miljoen EUR) in contanten. Maar volgens de managers verbrandt het bedrijf "tussen 300 en 400 miljoen Noorse kronen per maand" (28 tot 37 miljoen euro). Het **zou voldoende zijn om zijn activiteiten ten minste tot het einde van het**



**jaar voort te zetten, maar het zou onder de huidige omstandigheden niet langer dan zes maanden kunnen duren en zo het zomerseizoen 2021 bereiken zonder een nieuwe financiële zuurstoftank.**

**In maart werd Noorwegen van het faillissement gered door een door Oslo gegarandeerde lening van 3 miljard SEK (ongeveer 280 miljoen EUR) en de omzetting van een deel van zijn schuld van 4,3 miljard USD in nieuwe aandelen. Tegelijkertijd was het bedrijf begonnen met een drastisch herstructureringsplan, dat onder meer voorzag in een heroriëntatie op het middellangeafstandsnet, het ontslag van 90% van het personeel, de verkoop van de vliegtuigen en de annulering van alle uitstaande orders met Boeing. De groep had ook haar dochterondernemingen in Zweden en Denemarken gesloten. Dankzij deze regelingen konden de Noorsen een aantal van hun vluchten in juli hervatten, met 20 Boeing 737's in plaats van de vorige 100. Maar niet alles verliep volgens plan. Zweden weigerde bijvoorbeeld een aanvullende lening te garanderen omdat het het risico van wanbetaling te groot achtte.**

De besprekingen met Boeing over de annulering van een order voor 92 B737 MAX en vijf B787's zijn zonder overeenkomst beëindigd en het bedrijf moest een juridische procedure starten, aldus deze leidinggevend. **De wederverkoop van vliegtuigen is niet zo snel en talrijk geweest als gehoopt.**

Voor de heropleving van de coronaviruspandemie in Europa brak het herstel van het verkeer. "Toen Spanje groen werd, stroomden de boekingen 's nachts binnen, maar toen Spanje rood werd, stortte het in," zei de baas van de luchtvaartmaatschappij. Vandaar de onmogelijkheid om een prognose te maken voor de Noor, die van plan is de hele winter "met 20 of 30 vliegtuigen te blijven", in afwachting van een duidelijker beeld.

***Mijn opmerking:*** Noors was voor de crisis in grote moeilijkheden. De grote blootstelling aan de Europese en Amerikaanse markt beperkt de vooruitzichten op herstel.

## **> Hongarije's low-cost Wizz Air boekt vooruitgang in de nasleep van de crisis**

(bron Les Échos) 24 augustus - Durf, veel opportunisme en kostenbeheersing om een Harpagon trots te maken: dit lijkt het recept voor het anticrisismiddel volgens Wizz Air. Terwijl de belangrijkste concurrenten, waaronder Ryanair, hun hoop op herstel moeten laten

varen, **heeft de Hongaarse lagekostenmaatschappij al 70% van haar activiteiten van voor de crisis teruggewonnen** en is zij van plan om deze winter terug te keren naar 80%. Het is gevestigd in Boedapest en heeft de afgelopen vier maanden zelfs 200 nieuwe routes en negen nieuwe bases in Europa in gebruik genomen, waaronder de laatste op de luchthaven van Londen-Gatwick, de thuisbasis van EasyJet. **Wizz Air heeft een deel van zijn vloot heringedeeld naar de meest gunstige bestemmingen, terwijl zijn werknemers niet gespaard zijn gebleven van ontslagen en loonsverlagingen.**

**Wizz Air lijkt op weg om tot de belangrijkste winnaars van de crisis te behoren.** In zijn laatste analysenota plaatst Citi Research het bovenaan zijn lijst van favorieten in Europa, naast Ryanair. Volgens haar analyse is **de Hongaarse luchtvaartmaatschappij**, die er al in geslaagd is de leidende luchtvaartmaatschappij in Midden-Europa te worden, het **best in staat om haar marktaandeel te vergroten en te profiteren van de achteruitgang van haar concurrenten.** Dit is met name het geval in Londen-Luton en Londen-Gatwick, waar Wizz Air zijn aanbod aanzienlijk uitbreidt, terwijl het aanbod van EasyJet afneemt. Profiteren van

de crisis om terrein te winnen is ook de ambitie die **de stichtende voorzitter, Jozsef Varadi,**

heeft uitgesproken. Bij de presentatie van de kwartaalresultaten eind juli handhaafde hij het uitbreidingsplan, waarin wordt gepleit voor een uitbreiding van de vloot van 121 Airbus A320's en A321's naar 201 in 2024 en 275 in 2027. Wizz Air is dus een van de weinige luchtvaartmaatschappijen die geen bestellingen hebben geannuleerd of uitgesteld.

De CEO **bevestigde ook de lancering, op 1 oktober, van een bijzonder gedurfd project: de opening van een basis in Abu Dhabi.**

Een primeur voor een Europees low-cost bedrijf! Vanuit de hoofdstad van de Verenigde Arabische Emiraten is Wizz Air van plan om met Airbus A321's 11 steden in tien landen te bedienen, waaronder vijf in Centraal-Europa.

**Net als bij Ryanair** is er echter een keerzijde van de medaille. Als **Wizz Air erin geslaagd is 40 miljoen passagiers te vervoeren naar bestemmingen in Centraal-Europa die** niet of nauwelijks worden bediend door traditionele luchtvaartmaatschappijen, dan is dat **dankzij het compromisloze kostenbeheer. Met een holding in Jersey en een baas die in Genève woont, is de Hongaarse luchtvaartmaatschappij ook een van de laatste in Europa zonder vakbond.**

Dit verklaart voor een deel de snelheid waarmee **zij in het voorjaar duizend van de 4.500** bemanningsleden heeft **kunnen ontslaan, een**

**gemiddelde loonsverlaging van 14% heeft kunnen doorvoeren** en zo'n 20 vliegtuigen en hun bemanningen naar nieuwe bestemmingen heeft kunnen overplaatsen. Wizz Air is ook niet voorbeeldig geweest in het vergoeden van geannuleerde vluchten. En in normale tijden is het ook de enige die de bagage in de cabine in rekening brengt. Dit alles is minder waarschijnlijk in West-Europa.

***Mijn commentaar:** Volgens de auteur van dit artikel, die over het algemeen goed geïnformeerd is, zou Wizz Air het sociaal gezien slechter doen dan Ryanair.*

### > **EASA plant testvluchten met Boeing 737 MAX**

(bron Le Journal de l'Aviation) 28 augustus - Na Transport Canada heeft EASA ook overeenstemming bereikt met de FAA en Boeing om testvluchten uit te voeren op de 737 MAX. Het Europese agentschap was van mening dat het proces van het verhelpen van de gebreken van het vliegtuig voldoende vergevorderd was om de planning van deze vluchten in overweging te nemen, een voorwaarde voor de certificering van het gewijzigde vliegtuig in Europa. Ze beginnen op 7 september.

Vanwege de gezondheids crisis en de beperkingen van het verkeer tussen Europa en de Verenigde Staten zullen de testvluchten echter in Vancouver moeten plaatsvinden. Daarvoor worden vanaf 1 september simulatortesten uitgevoerd in Londen (Gatwick). Vervolgens komt de Joint Operations Evaluation Board (JOEB) in de week van 14 september bijeen in Gatwick.

Het hercertificatieproces is nog steeds aan de gang in de Verenigde Staten, waar in het begin van de zomer testvluchten met FAA-inspecteurs hebben plaatsgevonden. Aan de **andere kant hebben FAA-verzoeken om updates van de vluchtcontrole- en waarschuwingssoftware, herzieningen van bepaalde pilootprocedures en wijzigingen van bepaalde bedrading, Boeing opnieuw gedwongen om haar 737 MAX return-to-service doelstelling uit te stellen van het derde kwartaal tot het vierde kwartaal van 2020.**

De aankondiging van het EASA komt de week dat Transport Canada zijn eigen testvluchten met het vliegtuig heeft uitgevoerd, ditmaal vanuit de faciliteit van Boeing in Seattle.

***Mijn commentaar:** Twee jaar.*

*Het is bijna twee jaar geleden dat Boeing begon met het aanpassen van*

*de 737 Max om de geconstateerde storingen te compenseren. Hoe lang duurt het om de fixes toe te passen op de 800 vliegtuigen die al gebouwd zijn?*

## > De grote uitsplitsing van zakenreizen

(bron Le Figaro) 29 augustus - Vanaf het allereerste begin van de Covid-19-epidemie in februari **hebben de meeste bedrijven "reisverbod"-maatregelen genomen, waardoor hun werknemers niet meer mochten reizen.** Om gezondheidsredenen, ook om financiële redenen: het snijden in het reisbudget is een belangrijke bron van besparingen, alvorens over te gaan tot het stadium van de personeelsinkrimping. Aangezien de pandemie hardnekkig is, **worden deze reisverboden vaak verlengd tot het einde van het jaar. En de bezuinigingen kunnen nog langer duren.** Tijdens de inperking hebben bedrijven nieuwe en effectieve manieren ontdekt om op afstand te opereren, zowel intern als met hun klanten. Wat slechts tijdelijk zou moeten zijn, wordt nu een ingrijpende verandering in de werkgewoontes (...).

Verlagingen van de reiskosten hebben een cascade-effect op hele delen van de economie. **Ze ondermijnen luchtvaartmaatschappijen, taxi's, hotels en restaurants.** Om nog maar te zwijgen van de beursorganisatoren. Als belangrijkste toeristische bestemming ter wereld speelt Frankrijk logischerwijs een grote rol in het zakentoeisme: **na de Verenigde Staten en Duitsland is Frankrijk** volgens de International Congress and Convention Association (ICCA) **de grootste organisator van internationale congressen.** Parijs is zelfs de leider in de stadsranglijst, vóór Lissabon. Het zakelijk toerisme is goed voor meer dan 25% van de inkomsten uit het toerisme in Frankrijk, oftewel meer dan 43 miljard euro", zegt Caroline Leboucher, CEO van Atout France. Zakelijke reizigers zijn de grootste uitgevers. En ze komen het hele jaar door". Dit jaar is het tekort kolossaal: 15 miljard euro tussen mei en augustus, volgens de Franse Unie van Evenementberoepen (Unimev).

**Het herstel waarop gehoopt wordt in de herfst zal niet plaatsvinden.** Vanwege de door Groot-Brittannië en Duitsland opgelegde quarantaines; vanwege de limiet van 5000 deelnemers aan de rally's die door de autoriteiten zijn opgelegd. **"Twee van de belangrijkste regio's voor zakelijk toerisme, Île-de-France en Paca, zijn ingedeeld in de rode zone"**, voegt Caroline Leboucher toe. Het zal enkele jaren duren voordat ze weer op het niveau van 2019 komen. Moody's analisten hebben het over 2023 op zijn best. "Op wereldschaal zal de hervatting van zakenreizen tijd kosten, waarschuwen ze. Ze zullen beperkt blijven omdat bedrijven de gezondheid en veiligheid van

hun werknemers beschermen, kosten proberen te besparen en vertrouwen op teleconferenties. »

Bij stilstand hebben duizenden bedrijven moeite om te overleven en houden ze vast aan bemoedigende signalen (...). Bovenal **is de behoefte aan menselijk contact niet verdwenen. De ervaring leert dat de kans op een transactie groter is in een face-to-face gesprek dan voor een scherm (...).**

***Mijn opmerking:*** Het zwakke herstel van het zakenverkeer is een bron van zorg voor de meeste traditionele luchtvaartmaatschappijen, maar ook voor sommige goedkope luchtvaartmaatschappijen. In Frankrijk vervoert EasyJet verhoudingsgewijs evenveel zakenreizigers als Air France.

*Hotels worden nog meer getroffen door de daling van het aantal zakenreizen dan luchtvaartmaatschappijen: 70% van hun klanten zijn professionals op zakenreizen.*

## ***Einde persoverzicht***

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

**Het aandeel van Air France-KLM bedroeg** maandag 31 augustus **3.787 euro. Het is iets gedaald met -0,42%** in één week tijd.

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 3,24 euro.** De hoogste richtprijs is 5 euro, de laagste is 1 euro. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten. Ik houd geen rekening meer met de meningen van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

**Het vat Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$1 tot \$46.** 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/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10650 mensen ontvangen deze live persrecensie