

Stimuleringsplan: de regering zal Air France voorlopig niet meer helpen



## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

N°772, 7 september 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*

#### > **Herstelplan: de regering zal Air France op dit moment niet meer helpen**

(bron Bfmtv) 3 september - Is Air France het vergeten onderdeel van het herstelplan? Terwijl de minister van Transport in Le Parisien de 11,5 miljard euro enveloppe die aan het vervoer zal worden besteed, **zal de luchtvaartmaatschappijen (vooralsnog) geen steun meer ontvangen van de overheid.**

"We volgen ze op de voet. **De Vredesrechter zal de hervatting van het verkeer zijn.** Met andere woorden, als gebruikers het vliegen hervatten", legt Jean-Baptiste Djebbari uit. In de luchtvaartsector werd [deze zomer] 50 procent van de verbindingen gemaakt met vliegtuigen die volgens de gezondheidsvoorschriften half gevuld waren. De trog is iets minder uitgesproken dan we hadden ingeschat. Maar als de kraam in het openbaar vervoer aanhoudt, zullen we ons de vraag moeten stellen over het economische model." (...).

De overheid heeft de sector, een van de zwaarst getroffen van de gezondheids crisis, al veel geholpen. **Afgelopen april heeft Frankrijk 7 miljard euro toegezegd om te voorkomen dat de Franse luchtvaartmaatschappij zou instorten.** Vier miljard euro aan bankleningen, voor 90% gegarandeerd door de Franse staat, plus een

directe lening van de staat van 3 miljard, opnieuw in ruil voor toezeggingen om de winstgevendheid te verbeteren en de CO2-uitstoot te verminderen.

Onvoldoende, zo lijkt het, om Air France weer te laten opstijgen. Eind juni kondigde het bedrijf een herstructureringsplan aan dat tegen 2022 7.500 arbeidsplaatsen zou moeten aantasten. Een aankondiging die de minister van Transport nauwelijks had geproefd.

**"Frankrijk gaf 7 miljard, niet om te betalen voor sociale plannen. Het is 7 miljard om te overleven, om salarissen te betalen,"** Jean-Baptiste Djebbari vertelde BFMTV op 1 juli.

Temeer daar het intussen de Nederlandse overheid is die de groep Air France-KLM met 3,4 miljard euro aan leningen te hulp is geschoten. Hoewel deze steun de groep in staat heeft gesteld te overleven ondanks een historische ineenstorting van het luchtverkeer, **is het herstel nog steeds zeer onzeker vanwege de verkeersbeperkingen**. Volgens de International Air Transport Association (IATA) zal het commerciële vliegverkeer in Europa dit jaar naar verwachting met ongeveer 60% dalen ten opzichte van 2019. (...).

De overheid geeft er nu de voorkeur aan om de luchtvaartindustrie te helpen (...). "We geven 1,8 miljard euro vrij om de luchtvaartindustrie te ondersteunen bij het creëren van het vliegtuig van de toekomst. We hopen dat het hybride regionale vliegtuig tegen 2027 en het koolstofarme vliegtuig, waarschijnlijk op waterstof, tegen 2033 zal worden gebouwd", aldus de minister van Verkeer.

***Mijn opmerking:*** de opmerkingen die aan de minister van Vervoer worden toegeschreven, zijn onjuist: Frankrijk heeft Air France geen zeven miljard euro gegeven, het heeft vier miljard euro geleend en heeft zich garant gesteld voor nog eens drie miljard euro op basis van een herstelplan dat door de Air France-groep is gepresenteerd.

*Dit plan voorzag in een inkrimping van de activiteiten en van het personeelsbestand om tegemoet te komen aan de eisen van de Franse staat om de rentabiliteit van de groep Air France-KLM te verbeteren. De Nederlandse staat stelde soortgelijke eisen aan de KLM.*

*Zal de reeds verleende steun voldoende zijn? De artikelen die u hieronder vindt (betreffende United Airlines of easyJet) suggereren dat dit niet het geval is.*

**> Vluchten Parijs - Delhi: Air France test 100% elektrische**

## vliegtuigen op de grond

(bron TourMaG) 4 september - **Op 3 september 2020**

**experimenteerde Air France met de grondafhandeling van een Parijs-Delhi-vlucht met 100% elektrische motoren**, geproduceerd door de Franse start-up CARWATT en TLD, wereldleider in de bouw van baanapparatuur. In

een persbericht zei de luchtvaartmaatschappij:

- om het vliegtuig van lucht te voorzien: een Lebrun TLD airconditioner
- om bagage van de terminal naar het vliegtuig te brengen, een

Charlatte

trekker - om

bagage te laden: een CARWATT bandtransporteur - om vracht te laden, een TLD wide-body lader -

Tot slot werd het vliegtuig door een TLD wide-body duwtractor van zijn parkeerplaats naar achteren geduwd

(...) "De ingenieurs van Air France en TLD zullen binnenkort in reële omstandigheden de zelfgeleide nadering van vliegtuigen (gelijkwaardig aan een "park assist" op auto's)

testen voor de nieuwe elektrische laders die worden gebruikt om vracht aan boord van vliegtuigen te laden".

Ter herinnering: Air France heeft zich ten doel gesteld de CO<sub>2</sub>-uitstoot per passagierskilometer tegen 2030 met 50% te verminderen.

**Tegen eind 2020 zal bijna 60% van de vloot van grondondersteunend materieel dat door Air France wordt gebruikt op luchthavens waar de luchtvaartmaatschappij haar eigen materieel exploiteert** (Parijs-Charles de Gaulle, Parijs-Orly en Air France-stops op het vasteland van Frankrijk), **elektrisch zijn**.

Dit percentage zal worden verhoogd tot 90% in 2025, "waardoor het bedrijf de uitstoot van 10.000 ton CO<sub>2</sub> per jaar kan vermijden", aldus de luchtvaartmaatschappij. **In 2030 wil Air France zijn grondactiviteiten koolstofneutraal maken.**

***Mijn commentaar:** De Air France-KLM-groep werkt al meer dan tien jaar aan het verkleinen van de CO<sub>2</sub>-voetafdruk.*

*Eén cijfer illustreert deze inspanning: tussen 2005 en 2018 heeft Air France zijn netto CO<sub>2</sub>-uitstoot met 7% verminderd, in een context van toenemend verkeer.*

**> Alles draait om loonoffer bij KLM (Alles draait om loonoffer bij KLM)**

4 september - **Overleg tussen KLM en vakbonden over**

**bezuinigingen als gevolg van de coronaviruscrisis is moeilijk (...). Slechts één vakbondsleider heeft inzage gekregen in het document**

met de precieze afspraken tussen het ministerie van Financiën en de directie van KLM over de € 3,4 miljard aan staatssteun voor KLM.

Gertjan Tommel van de vakbond De Unie heeft een geheimhoudingsverklaring ondertekend: als hij het voorwaardenblad aanhaalt, moet hij een boete van EUR 10.000 betalen (...).

Tommel: "Door alle geheimzinnigheid rond dit document denkt iedereen dat er meer aan de hand is dan wat er in staat. Ik heb niets gelezen dat de geheimhouding verklaart. Met dit probleem maken het ministerie van Financiën en de KLM het alleen maar moeilijker".

De deal" is het overleg tussen KLM en acht vakbonden (vijf voor het grondpersoneel, twee voor het cabinepersoneel, één voor de piloten) over de ingrijpende verandering die de KLM door de coronaviruscrisis doormaakt. In het komende jaar zal het aantal fulltime banen binnen de KLM-groep, inclusief Transavia, naar verwachting worden teruggebracht van 33.000 naar 28.000. **Vakbonden en ondernemingsraden overleggen met het management over een sociaal plan. Dit moet op 1 oktober leiden tot een herstructureringsplan dat KLM vervolgens ter goedkeuring aan het ministerie van Financiën zal voorleggen. De goedkeuring is een voorwaarde voor het ontvangen van de steun.**

Eind augustus is het overleg tussen de vakbonden en de KLM van start gegaan (...). Er is weinig vooruitgang geboekt, de betrokkenen melden zich. Er is veel ergernis: bij de KLM over de moeite die het kost om tot afspraken te komen, bij het Ministerie van Financiën over de publicatie van een bijeenkomst met de bonden op het ministerie, tussen de bonden onderling, omdat hun belangen verschillen. Over één ding is iedereen het eens: er staat veel op het spel.

Verrassend genoeg is het banenverlies niet het moeilijkste deel van de onderhandelingen... Het aantal ontslagen moet beperkt blijven. De uitdaging zal onvoldoende zijn: omscholing voor een andere functie binnen het bedrijf is goed, maar niet altijd haalbaar.

**Het echte knelpunt tussen de vakbonden en KLM betreft de arbeidsvoorwaarden van de achterblijvers. Met name de 15 % kostenbesparingen die door het ministerie van Financiën worden opgelegd en die KLM moet realiseren om haar concurrentiepositie te verbeteren.**

Alle werknemers met een modaal inkomen (36 500 EUR bruto) moeten afzien van hun arbeidsvoorwaarden. Voor **dit loonoffer geldt een graduele schaal**: als je meer verdient, verlies je meer. Tot twee keer de modale waarde is het minstens 10%, van drie keer de modale waarde is het minstens 20%.

De grote vraag is in hoeverre deze eisen door het Nederlandse Ministerie van Financiën aan de KLM zijn opgelegd (...). Is de staffel een idee van het Ministerie van Financiën of van de KLM? **Is het een suggestie of een verzoek?** Welke manoeuvreerruimte hebben de KLM en de vakbonden om daarvan af te wijken?

**Een belangrijk twistpunt** in de moeilijke driehoek "vakbonden - ministerie van Financiën - KLM" **is een motie die begin juli door bijna de hele Tweede Kamer is aangenomen.** Alleen de VVD heeft tegen gestemd. In de motie van het SGP en het CDA wordt de overheid opgeroepen **"er bij KLM op aan te dringen dat werknemers met tot anderhalf maal het gemiddelde inkomen zoveel mogelijk worden gespaard in de herstructureringsplannen"**.

FNV, CNV, het FNV-kabinet en VNC, vakbonden met veel leden die tot anderhalf keer het modale loon verdienen, willen dat de KLM de motie uitvoert. Ze houden van de gegradueerde schaal. De andere vakbonden, waar de leden meer verdienen, willen dat de inspanning gelijkmatig wordt verdeeld, te beginnen met de modale. Met name de VNV-pilotenbond is sterk gekant tegen de graduele schaal.

KLM houdt zich aan de ondergrens van het modale niveau, volgens een woordvoerder, "totdat de overheid de voorwaarden aanpast of de overheid een andere invulling geeft". Het blijkt dat **de financiële afdeling de eisen niet aanpast.** "Het is aan het **bedrijf, met de vakbonden, om te onderhandelen over de details van de overeenkomst.** Daarbij moet zij ook rekening houden met wat redelijk en haalbaar is".

**Voor de vakbonden is het een principekwestie:** werknemers en hun vakbonden hebben het wettelijk vastgelegde recht om zelf over lonen en arbeidsvoorwaarden te onderhandelen. Zes vakbonden, onder leiding van de VNV, hebben daarom een klacht ingediend bij de Europese Commissie tegen het plan om de KLM te steunen. Ze hebben nog geen antwoord gekregen.

De Europese Commissie heeft echter dinsdag de gemotiveerde goedkeuring van het steunplan voor de KLM gepubliceerd, nadat het op 13 juli formeel was goedgekeurd. De beslissing maakt geen melding van de 15% besparing en de staffel, terwijl andere voorwaarden expliciet worden vermeld (...).

Gertjan Tommel van de vakbond De Unie: **"Voor 1 oktober hebben we het sociaal plan voor de werkgelegenheid. Een akkoord over de wijziging van de arbeidsvoorwaarden zal meer tijd vergen"**.

***Mijn commentaar:*** In de Nederlandse pers van vorige week trokken twee onderwerpen met betrekking tot de Air France-KLM groep de aandacht:

. de benoeming van Oltion Carkaxhija, een naaste medewerker van Ben Smith, tot Executive Vice President, Transformation of the Air France-KLM Group. Hij zal op 1 oktober zijn functie opnemen. Zijn missie is het verbeteren van het kostenniveau van Air France KLM en het verminderen van de externe uitgaven.

. de verlaging van de hoogste salarissen bij de KLM, waarbij de hoogstbetaalden de grootste bijdragers zijn. Bovenstaand artikel geeft de details.

Om de terughoudendheid van de KLM-bonden om de salarissen te verlagen te rechtvaardigen, meldde de Nederlandse pers dat de Franse staat niet dezelfde eis aan Air France had gesteld.

Deze verklaring is accuraat... omdat Air France al stappen in die richting had gezet.

Om de loonkosten te verlagen, heeft Air France bij het begin van de crisis met de vakbonden van het grondpersoneel onderhandeld over het gebruik van een deelactiviteit, waardoor de bezoldiging van het grondpersoneel met 10 tot 20% is gedaald. Voor het cabinepersoneel van Air France omvat hun beloning een variabel deel dat wordt berekend naar rato van het aantal daadwerkelijk gevlogen vliegreizen. Zo hebben piloten en cabinepersoneel hun beloning sinds het begin van de gezondheids crisis mechanisch met meer dan 15% zien dalen.

## > **United Airlines duwt voor meer steun**

((bron AFP) 3 september - "**De pandemie heeft ons dieper en langer getroffen dan bijna alle deskundigen hadden voorspeld**, en in een omgeving waar de vraag naar reizen zo depressief blijft, kan United niet doorgaan met een personeelsbestand dat aanzienlijk boven ons niveau van activiteit ligt," schreef de groep op woensdag. Als gevolg hiervan is United van plan om in oktober 16.000 mensen te ontslaan, oftewel 17 procent van het personeelsbestand van het bedrijf tegen het einde van 2019 (...).

De grote luchtvaartmaatschappijen in de Verenigde Staten hebben geprofiteerd van in totaal 25 miljard dollar die de regering in maart heeft betaald, in ruil waarvoor zij hebben beloofd om tot 30 september geen banen te schrappen. Maar het luchtverkeer is verre van normaal, tussen reisbeperkingen en de terughoudendheid van veel passagiers om

enkele uren in een afgesloten ruimte te verblijven met vreemden.

Na een schuchtere ervaring in mei en juni kwam de verkoop van vliegtickets tijdens de zomervakantie verder tot stilstand met de heropleving van Covid-19 gevallen in de Verenigde Staten.

**Alle bedrijven en vakbonden in de sector lobbyen al enkele weken voor nieuwe assistentie voor vervoerders.** American Airlines waarschuwde vorige week dat het 19.000 werknemers zou ontslaan in oktober als het geen nieuwe steun zou krijgen, terwijl Delta waarschuwde dat het 1.941 piloten zou ontslaan. De op drie na grootste luchtvaartmaatschappij van Amerika, Southwest, heeft al 27% van haar werknemers afgevoerd door middel van een vrijwillig vertrekplan. **President Donald Trump zei dinsdag dat zijn administratie "de bedrijven zou helpen", maar verstrekte geen details over hoe dit kon worden gedaan.** Het Congres onderhandelt momenteel over een belangrijk nieuw plan ter ondersteuning van de economie, maar de discussies blijven voorlopig stilstaan (...).

Om klanten te lokken hebben United, American en Delta ook besloten te stoppen met het in rekening brengen van wisselgeld op de meeste vliegtickets in de Verenigde Staten. **"Helaas verwachten we niet dat de vraag terugkeert naar enige vorm van normaliteit totdat een behandeling of vaccin op grote schaal beschikbaar is," merkt United op.**

***Mijn opmerking:** De ernstiger dan verwachte situatie van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen is een voorproefje van wat de situatie van de Europese luchtvaartmaatschappijen dit najaar zou kunnen zijn.*

**> Virgin Atlantic gaat eindelijk de helft van het personeelsbestand inkrimpen...**

((bron Les Echos) 4 september - Na de 3.150 ontslagen die begin mei werden aangekondigd, de 400 vrijwillige vertrekkers die eraan werden toegevoegd en het 1,2 miljard pond 18 maanden durende reddingspakket dat medio juli werd vrijgegeven aan schuldeisers en particuliere investeerders, werd aangenomen dat **Virgin Atlantic** uit het bos was. De dag nadat de rechtbank het groene licht gaf voor het nieuwe geld, liet de luchtvaartmaatschappij van de Britse miljardair Richard Branson vrijdag zien dat ze nog steeds vecht voor haar voortbestaan. Zij **kondigde een nieuw besparingspakket aan: 1.150 extra medewerkers zullen worden ontslagen, waardoor het aantal**

**vertrekken op 4.700 van de circa 10.000 medewerkers komt (...).**

Als het bedrijf, dat voor 51 procent in handen is van de Britse miljardair, zich heeft moeten neerleggen bij nieuwe besparingen, komt **dat omdat het in het kruisvuur zit. De blijvende en desastreuze gevolgen van de coronaviruspandemie en de inperkingsmaatregelen voor het langeafstandsverkeer, in de eerste plaats wanneer dit juist de specialiteit is.** Zij doet 70% van haar activiteiten op trans-Atlantische vluchten, een segment waarin zij ooit haar concurrenten overtrof door vluchten van 99 pond tussen Londen en New York aan te bieden. De directeur, Shai Weiss, hoopt alleen maar dat het tegen de volgende zomer weer terug zal zijn.

**De geleidelijke afschaffing van de werktijdverkortingsregeling die de Britse regering voor eind oktober heeft ingesteld, zal volgen.**

Sinds 1 september hoeft de belastingbetaler slechts 70 procent van het loon te betalen in plaats van 80 procent, terwijl de bedrijven de resterende 10 procent bijdragen. Een extra kostenpost voor Virgin Atlantic, waar 4.000 werknemers van deze regeling hebben geprofiteerd.

Het bedrijf verwacht in het laatste kwartaal van dit jaar niet meer dan een kwart van zijn gebruikelijke volumes te bereiken, en volgend jaar slechts de helft van zijn omzet in 2019. Het bedrijf verwacht een terugkeer naar winstgevendheid in 2022, maar waarschuwt dat de doelstelling ambitieus is. Met de **nieuwe middelen die zij zojuist heeft opgehaald, zou zij het tot eind volgend jaar moeten kunnen volhouden... zelfs zonder enige verbetering in haar bedrijf.**

### **> EasyJet reduceert zijn aanbod in Frankrijk na een teleurstellende zomer**

(bron: Les Echos) 7 september - Een bemoedigend begin van de zomer, helaas bezoedeld door een tweede helft van augustus, gekenmerkt door de heropleving van de epidemie en de terugkeer van de quarantaines: dat is de gemengde zomerbeoordeling van EasyJet in Frankrijk.

Net als het Europese luchtvervoer in zijn geheel **zag de op één na grootste luchtvaartmaatschappij van Frankrijk de hoop op een openhartig herstel deze zomer vervagen. En de vooruitzichten voor dit najaar blijven op zijn zachtst gezegd onzeker, zoals Réginald Otten, het hoofd van EasyJet in Frankrijk, uitlegt.**

We hebben onze activiteiten in juni bijna overal in Europa hervat en Frankrijk was een van de eerste markten die weer opstartten, voornamelijk op binnenlandse routes", zegt Réginald Otten. We zijn weer voorzichtig begonnen, met 5% van het aanbod. Maar na een



geruststellende maand juni hebben we ons in juli hersteld tot 30% van het aanbod, met de heropening van Europese vrijetijdsbestemmingen, zoals Portugal". **Juli ging heel goed, met een gemiddelde bezettingsgraad van 90%,**

" vervolgt de manager van EasyJet in Frankrijk. We hebben besloten ons aanbod te verhogen tot 55% in augustus, wat de belangrijkste maand is voor ons bedrijf. De Franse markt reageerde goed, vooral op bestemmingen als de Côte d'Azur, Bretagne en Aquitaine. **Maar met de terugkeer van het virus en de quarantaine besloten door het Verenigd Koninkrijk op Spanje, begon de vraag te dalen vanaf de tweede helft van augustus** " (...).

Deze daling beperkt zich uiteraard niet tot de Franse markt. In de eerste week van september is het aantal vluchten van EasyJet in Europa met 22% gedaald ten opzichte van de laatste week van augustus, volgens de cijfers van Eurocontrol. Hierdoor komt de Orange-luchtvaartmaatschappij echter op de tweede plaats in Europa, na Ryanair, maar vóór Air France, dat zijn aanbod in september verder heeft uitgebreid, met name door de heropening van de Shuttle-vluchten die vanaf Orly vertrekken, met het oog op de terugkeer van zakelijke klanten.

Deze terugkeer is op dit moment nog zeer onzeker, maar zal beslissend zijn voor de Europese luchtvaartmaatschappijen, waaronder EasyJet. **Zakelijke klanten vertegenwoordigen ongeveer 50% van het verkeer in september", legt het hoofd van EasyJet uit. We hopen dat met het begin van het nieuwe schooljaar bedrijven de reisbeperkingen zullen versoepelen, maar we weten ook dat sommige bedrijven het reizen nog steeds beperken.** De daling van het aanbod in september weerspiegelt deze onzekerheid.

Er zijn echter ook andere bedreigingen voor de Franse routes. Als Brexit geen overeenstemming bereikt, kunnen de Franse belastingen op vluchten met het Verenigd Koninkrijk sterk stijgen. Maar **het project waar EasyJet zich het meest zorgen over maakt, blijft het voorstel van het "klimaatverdrag van de burgers" om een groene belasting van maximaal 30 euro te heffen op intra-Europese vluchten.** Dit is enorm en het zou niet het juiste moment zijn", zegt de vertegenwoordiger van EasyJet. Het zou betekenen dat we het risico nemen om het aanbod van luchtverbindingen in Frankrijk sterk te verminderen.

***Mijn commentaar:*** Voor easyJet, in Frankrijk, is het aandeel van zakelijke klanten hoger dan voor elk ander low-cost bedrijf. Dit maakt de oranje luchtvaartmaatschappij tot een zeer serieuze concurrent van Air

France.

## > Ryanair haalt een enorme hoeveelheid geld op de beurs, de aandelen springen omhoog

((bron Kapitaal) 4 september - **Ryanair haalde 400 miljoen euro op via een uitgifte van 35 miljoen aandelen (...)** die 3,2% van het aandelenkapitaal vertegenwoordigden vóór die uitgifte, tegen een eenheidsprijs van 11,35 euro, een daling van 2,6% ten opzichte van de slotkoers op 3 september 2020 (...).

Het Ierse bedrijf had de dag ervoor aangekondigd dat het van plan was een dergelijke kwestie uit te voeren, met drie doelstellingen. Ten eerste **hoopt Ryanair dat het opgehaalde bedrag het bedrijf meer financiële flexibiliteit zal geven om te kunnen profiteren van nieuwe marktkansen**. Een aantal luchtvaartmaatschappijen is namelijk sterk verzwakt door de Covid-19-crisis, die Ryanair in staat zou stellen marktaandeel te veroveren dankzij zijn "concurrentievoordeel in termen van eenheidskosten ten opzichte van andere luchtvaartmaatschappijen". "Als we verder kijken dan volgend jaar, verwachten we dat er aanzienlijke groeimogelijkheden zullen zijn voor Ryanair's low-cost model als concurrenten krimpen, zinken of worden uitgekocht door government-bailed-out carriers," zei het bedrijf.

**De tweede doelstelling is het versterken van de financiële positie en de BBB-kredietwaardigheid**. "Afhankelijk van de marktomstandigheden is de groep van plan om te zijner tijd toegang te krijgen tot de obligatiemarkten en de toegenomen liquiditeit als gevolg van de plaatsing zal deze uitgifte waarschijnlijk optimaliseren", aldus Ryanair. **Ten slotte zouden de aangetrokken middelen de risico's in verband met de terugbetaling van de schuld van de groep in de komende 12 maanden aanzienlijk moeten verminderen**. De Ierse onderneming beweert zich te concentreren op het behoud van haar liquiditeit en de terugbetaling van een schuld van 1,9 miljard EUR. Dit omvat € 850 miljoen aan euro-obligaties en £ 600 miljoen die zijn opgehaald in het kader van het Britse Covid-steunplan, dat respectievelijk in juni en maart 2021 afloopt.

***Mijn opmerking:** Ryanair geeft zichzelf de financiële middelen om marktaandeel terug te winnen als de Europese luchtvaartmaatschappijen in de komende maanden zouden verdwijnen.*

## > Hoe Airbus hoopt zijn personeelsbestand in te krimpen met bijna geen gedwongen vertrek

(bron Les Echos) 7 september - Na een maand pauze zijn de

onderhandelingen over het "Odyssey"-plan om zich aan te passen aan de Airbus-crisis, dat begin juli werd gepresenteerd, afgelopen maandag in Toulouse hervat. Vier andere rondes zijn gepland voor september. Hoewel het tempo van de discussies hoog lijkt te zijn, hebben de vakbonden en het management nog een lange weg te gaan voordat ze tot een succesvolle afronding kunnen komen.

**De doelstelling van het management is nog steeds om wereldwijd bijna 15.000 banen te schrappen, waarvan ongeveer 5.000 in Frankrijk op 28.679 werknemers, door alle beschikbare maatregelen** - vrijwillig vertrek, vervroegde uittreding, langdurige werktijdverkorting - aan te **wenden om gedwongen vertrek zoveel mogelijk te beperken en** zich tegelijkertijd aan te passen aan de blijvende daling van de productie. Voorlopig is het aantal mensen dat zich in Frankrijk aanmeldt om te vertrekken echter nog lang niet in staat om het aantal geplande ontslagen in evenwicht te brengen.

Op 20 augustus hadden 2.148 medewerkers van Airbus Avions in Frankrijk belangstelling getoond voor een vrijwillig vertrek in een van de aangeboden vormen (vervroegd pensioen, oprichting van een bedrijf, vaardigheidstraining, overplaatsing naar een andere dochteronderneming van de groep en andere professionele projecten). Dat is nauwelijks de helft van de 4.248 banen die tussen nu en 30 juni 2021 bij Airbus, in Toulouse, Nantes en Saint-Nazaire, zijn gepland, waarbij de 890 banen die bij de dochtermaatschappijen Stelia en ATR zullen worden geschrapt, moeten worden opgeteld, voor een totaal van 5.138 banen (...).

**Een deel van de oplossing is afhankelijk van de regering**, die al de wens heeft uitgesproken dat de personeelsinkrimping bij Airbus naar beneden wordt bijgesteld. In een interview met "Les Echos" begin juli **verklaarde de CEO van Airbus, Guillaume Faury, zich "klaar" voor een nieuwe impuls van de overheid in het kader van de vervroegde uittreding.** "Dit zou meer dan duizend vrijwillige vertrekkers bij Airbus in Frankrijk kunnen aanmoedigen," zei hij. **Maar** de baas van Airbus had **vooral** aangedrongen op de mogelijkheid om het banenverlies in Frankrijk terug te dringen, **dankzij twee reeds aangekondigde maatregelen: de gedeeltelijke activiteit op lange termijn (APLD) en de verdubbeling van het budget voor luchtvaartonderzoek.**

De regeling voor arbeidstijdverkorting, die al tot 31 december is verlengd, is bedoeld om met maximaal twee jaar te verlengen. Met deze regeling zou het mogelijk zijn om tussen de 1 000 en 1 300 van de 5 000 geplande ontslagen in Frankrijk te redden, uitgaande van een gemiddeld werkloosheidspercentage van ongeveer 15 procent. De regeling, die tot 2023 zou kunnen duren, zou betrekking hebben op 8.000 tot 9.000 "compagnons" van de A320-, A330- en A350-ketens.

Wat betreft de extra kredieten om de ontwikkeling van een toekomstig "groen vliegtuig" te versnellen (1,5 miljard euro over drie jaar), zou het mogelijk zijn om "400 tot 500 banen" te redden, volgens Guillaume Faury.

Als we deze 1.300 tot 1.800 banen die door de APLD en de onderzoekskredieten zijn gered, en de 2.400 tot 3.000 potentiële kandidaten voor vrijwillig vertrek bij elkaar optellen, **lijkt de ideale doelstelling van "nul gedwongen vertrek in Frankrijk" niet meer zo ontoegankelijk**. Alvorens het cijfer voor de personeelsinkrimping in Frankrijk naar beneden bij te stellen, **wil het management van Airbus waarschijnlijk de huidige onderhandelingen met de vakbonden afronden. Die over de APLD en vrijwillige vertrekken, maar ook over een "collectieve prestatieovereenkomst" die tot doel heeft de kosten te verminderen en het concurrentievermogen van Airbus in Frankrijk te verbeteren.**

**Er liggen verschillende voorstellen op tafel die aanzienlijke besparingen kunnen opleveren.** Zoals de herziening van de anciënniteitsbonussen, die tot 20% van de bezoldiging kunnen bedragen, of de vermindering van de subsidies aan de ondernemingsraad, die 5% van de loonsom bij Airbus vertegenwoordigen. Maar ook maatregelen met betrekking tot de werktijden. Deze maatregelen kunnen permanent zijn of voor de duur van de crisis, maar de aanvaarding ervan door de vakbonden zal noodzakelijkerwijs wegen op het vermogen van Airbus om het banenverlies te beperken en ontslagen te voorkomen.

***Mijn opmerking:** het is belangrijk en essentieel voor de luchtvaartsector om het volledige scala aan maatregelen te gebruiken dat beschikbaar is voor bedrijven. Dit moet hen in staat stellen de gezondheidscrisis te boven te komen en tegelijkertijd ontslagen te voorkomen.*

## **> COMAC C919, de Chinese rivaal van Boeing en Airbus**

(bron: Capital) 5 september - Dit is een kwestie die niet echt de zaken doet van Boeing en Airbus, de twee huidige giganten van de luchtvaartmarkt. Terwijl ze al verzwakt zijn door de crisis in verband met de coronavirusepidemie, komt er een nieuwe dreiging uit China, in de vorm van een grote concurrent, zoals CNN ons in herinnering brengt. **De COMAC (Commercial Aircraft Corporation of China) C919, een vliegtuig dat rechtstreeks in het land is ontworpen, is net in de testfase gekomen. Het is een directe concurrent van de A320 van Airbus en de 737 van Boeing.**

Alle drie de vliegtuigen hebben vergelijkbare kenmerken. Het zijn tweemotorige vliegtuigen met één gangpad die 150 tot 180 passagiers kunnen vervoeren. Ze kunnen geschikt zijn voor zowel regionaal als binnenlands vervoer. Een profiel dat perfect aansluit bij de behoeften van de Chinese binnenlandse markt. Hier ligt de echte uitdaging voor de luchtvaartmarkt in de komende jaren. Terwijl analisten voorspelden dat China in 2024 de grootste markt zou zijn, nam het land in mei vorig jaar het voortouw en profiteerde het met name van de gezondheidscrisis.

**Maar China wil van zijn afhankelijkheid van buitenlandse vliegtuigen af en dit is waar COMAC C919 in het spel komt.**

Inderdaad, het land heeft een groot plan gelanceerd dat Made in China 2025 heet. Hoewel dit nieuwe vliegtuig nog niet commercieel operationeel is, onderstreept het feit dat het de testfase is ingegaan hoe dicht de deadline is. Het vliegtuig zou een bereik van 5.555 kilometer hebben en er zijn al 815 bestellingen geplaatst bij 28 verschillende maatschappijen, voornamelijk Chinese luchtvaartmaatschappijen. Terwijl het grootste deel van het vliegtuig in China is bedacht en ontworpen, heeft de Fransman Safran de leiding over de cabine, de toiletten en zelfs de gondels.

Begin 2020 waren meer dan 200 nieuwe luchthavens in China gepland voor de komende 15 jaar. Analisten schatten ook dat China de komende 20 jaar meer dan 8.000 nieuwe vliegtuigen nodig heeft. De gezondheidssituatie zal echter waarschijnlijk een ommekeer teweegbrengen. **Zes vliegtuigen bevinden zich momenteel in de testfase. Op zijn vroegst wordt verwacht dat de commerciële activiteiten eind 2021 of begin 2022 zullen beginnen.**

*Mijn commentaar: Het C919 programma werd gelanceerd in 2009. De keuze van de motoren was vanaf het begin gebaseerd op de CFM LEAP (ontworpen door Safran en General Electric), die de A320 en B737 van stroom voorziet.*

*De eerste testvlucht van de C919 vond eind 2017 plaats. Voorzichtigheid is geboden met betrekking tot toekomstige termijnen.*

## > **Overeenkomst tussen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens om de bevrozing van de slots in Europa te verlengen**

(bron La Tribune) 4 september - (...) Na maanden van spanning zijn luchtvaartmaatschappijen, **luchthavens en luchthavenbeheerders voor het opstijgen en landen van slots overeengekomen om onder voorwaarden de "use-it-or-lose-it"-regel, een kernpunt van de Europese verordening betreffende het gebruik van slots, te**

**vernieuwen.** De bevrozing van deze regel, die deze zomer is ingevoerd, heeft de luchtvaartmaatschappijen die door de coronacrisis zijn getroffen in staat gesteld hun vluchten te verminderen zonder te vrezen dat zij hun start- en landingsvergunningen voor het volgende zomerseizoen in 2021 zullen verliezen. De "use-it-or-lose-it"-regel vereist immers dat de luchtvaartmaatschappijen hun slots voor ten minste 80% van hun capaciteit gebruiken, zodat zij deze voor het volgende seizoen kunnen behouden (...).

Maar om hun zaak te winnen, moesten de luchtvaartmaatschappijen toch voldoen aan de eisen van ACI Europe (de vereniging van Europese luchthavens) en EUACA, de luchthavenslotpolitieagent, om een einde te maken aan bepaalde praktijken van luchtvaartmaatschappijen die een rem kunnen vormen op de concurrentie en een iets sterker herstel van de luchthavenactiviteit. De luchthavens betreurden met name de annulering van vluchten op het laatste moment (soms de avond ervoor voor de volgende ochtend), waardoor de slots niet alleen duur uitvielen voor hun rekeningen, maar ook niet konden worden toegewezen aan andere luchtvaartmaatschappijen die ze hadden kunnen gebruiken (zonder de inhouding voor de zomer van 2021 van dat slot of die reeks slots voor de luchtvaartmaatschappij die de vlucht heeft geannuleerd in twijfel te trekken) (...).

In het moratorium van deze zomer werd bepaald dat de luchtvaartmaatschappijen, om van het moratorium te kunnen profiteren, de slots moesten annuleren voordat ze konden worden geëxploiteerd, zodat ze opnieuw konden worden toegewezen, maar er werden geen voorafgaande termijnen voor dergelijke annuleringen vastgesteld (...). De situatie zal de komende winter veranderen. Om **hun slots voor het volgende seizoen te behouden, moeten de luchtvaartmaatschappijen uiterlijk drie weken voor de vlucht annuleren en de slots teruggeven.** Er kunnen echter uitzonderingen zijn, als de oorzaak van de annulering buiten de controle van de luchtvaartmaatschappijen ligt en verband houdt met Covid-19, zoals de invoering van nieuwe reisbeperkingen in bepaalde landen. Om te voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen van het moratorium gebruik maken om hun slotportefeuille uit te breiden, worden nieuwe slots die voor deze winter zijn verkregen, niet door het moratorium beschermd en gaan ze verloren in geval van annulering van vluchten. Tot slot zullen de slots van een luchtvaartmaatschappij die heeft besloten een luchthaven te verlaten, ook niet worden beschermd door het moratorium en zich automatisch aansluiten bij de pool van slots die beschikbaar zijn voor herverdeling.

De Europese Commissie, die tot 15 september de tijd had om te beslissen of het moratorium al dan niet verlengd moest worden, kan dat nu doen.

**Mijn commentaar:** Slots zijn een integraal onderdeel van het kapitaal van een luchtvaartmaatschappij, net als vliegtuigen.

Zonder de verlenging van het moratorium tot de winterperiode 2020-2021 zouden de luchtvaartmaatschappijen zich in een nog moeilijker situatie hebben bevonden.

## Beurspersoverzicht ...

### > **Air France-KLM: terugbetaling van een obligatie-uitgifte**

(bron: CercleFinance) 1 september - **Air France-KLM kondigt aan dat zij alle in 2015 uitgegeven eeuwigdurende achtergestelde obligaties die nog in omloop zijn, d.w.z. een totaal nominaal bedrag van EUR 403,3 miljoen, zal terugbetalen volgens** de voorwaarden van deze obligaties.

De terugbetaling zal gebeuren op 1 oktober a.s., d.w.z. EUR 100.000 per obligatie, vermeerderd met de coupon die werd opgebouwd vanaf de laatste datum waarop de rente op de obligatie werd betaald tot en met de datum van de vervroegde terugbetaling.

Deze maatregel is in overeenstemming met het beleid van **Air France-KLM**

om de financiële uitgaven te beheersen, dat **ook maatregelen wil treffen om het eigen vermogen en het quasi-aandelenkapitaal tegen mei 2021 te versterken, als de** marktomstandigheden dat toelaten.

**Mijn opmerking:** De terugbetaling van deze lening is opgenomen in het dossier dat door de groep Air France-KLM is ingediend en waarin om steun van de Franse en Nederlandse staten en de banken wordt verzocht.

## Einde persoverzicht

### > **Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het**

## aandeel Air France-KLM

**Het aandeel Air France-KLM bedroeg bij het sluiten van de beurs op maandag 7 september 3.823 euro. Het was iets gestegen met +0,92% over een week.**

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) is aanzienlijk gedaald van 4 dollar naar 42 dollar.** De afgelopen twee maanden heeft het weinig gevarieerd. Aan het begin van de uitbraak van het coronavirus 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 me te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10663 mensen ontvangen deze persrecensie live.