

Lucht Frankrijk maakt geen schoon schip van het klimaat

I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°779, 26 oktober 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](#) [.hetishier.](#) [vindtudezehier](#)

Persoverzicht van maandag

> **Air France opereert niet in een "schoon leisteek" klimaat**

(bron Journal de l'environnement) 23 oktober - Vincent Etchebehere, directeur duurzame ontwikkeling en nieuwe mobiliteit bij Air France In juli benoemd tot directeur duurzame ontwikkeling en nieuwe mobiliteit bij Air France, licht Vincent Etchebehere de klimaatverplichtingen van de luchtvaartmaatschappij toe.

Hoe ziet Air France, te midden van de gezondheids crisis, het Corsia-systeem en de aanpassing van het referentiejaar?

Air France heeft het Corsia-programma

vanaf het begin gesteund[1]. We hebben de discussies over het referentiejaar gevolgd en de keuze om vanwege de gezondheidscontext alleen het referentiejaar 2019 te gebruiken in plaats van 2019 en 2020[i]. Dit zal de uitvoering van Corsia effectief vertragen. Maar in de tussentijd **compenseert Air France sinds 2012 zijn emissies op de intra-Europese stromen**. We hebben al de helft van onze Europese emissies in het kader van het ETS gecompenseerd en **we hebben op 1 januari 2020 ook toegezegd om verder te gaan dan het ETS door alle emissies van ons binnenlandse netwerk te compenseren**. Dit is een toezegging die we vlak voor de gezondheids crisis hebben gedaan en die we ondanks de moeilijke omstandigheden hebben besloten te

handhaven.

In welk soort programma zal Air France investeren om zijn uitstoot te compenseren?

Voor de vrijwillige compensatie van 100% van onze binnenlandse vluchten hebben we samen met onze partner EcoAct gekozen voor een combinatie van projecten voor het afvangen van koolstof, via herbebossingsprojecten, en de ontwikkeling van duurzame energie, met name in India. In het kader van Corsia zullen we de projecten en de mechanismen kiezen met betrekking tot de hoge standaard certificaten die in dit kader zijn voorzien.

We werken ook samen met de vereniging A Tree For You om onze klanten in staat te stellen vrijwillig herbebossings- en absorptieprojecten te ondersteunen op het moment van hun boeking of na hun reis. Deze projecten worden geselecteerd door een wetenschappelijk comité dat bestaat uit deskundigen die erkend zijn voor hun acties ten gunste van het milieu. Sinds 2018 zijn er al meer dan 180.000 bomen geplant.

Waar staat u met betrekking tot uw adaptatiebeleid?

De luchtvaartsector is een van de meest complexe sectoren om te ontkolen. Wij zetten ons volledig in om de uitstoot van broeikasgassen zo veel mogelijk te verminderen met alle middelen die momenteel beschikbaar zijn. De meest effectieve hefboom vandaag de dag is de vernieuwing van onze vloot. Elk nieuw vliegtuig dat zich bij onze vloot voegt, stoot 25% minder CO₂ uit dan de vorige generatie en vermindert de geluidsvoetafdruk met 40%. We hebben achtendertig A350's en zestig A220's besteld, die vanaf september 2021 in onze vloot zullen worden opgenomen.

Wat zal het tempo van de vernieuwing zijn?

In 2025 zal de nieuwe generatie vliegtuigen 50% van onze vloot uitmaken, en 80% in 2030. Dit komt overeen met een investering van een miljard euro per jaar. We hebben ook acties ontwikkeld om het brandstofverbruik te verminderen door het optimaliseren van het traject, het verminderen van het gewicht van onze vliegtuigen en het taxiën met een enkele motor.

We proberen ook onze emissies op de grond te verminderen door onze grondvoertuigen te elektrificeren. 58% daarvan is nu al geëlektrificeerd en onze doelstelling is om in 2025 90% te bereiken. **Al deze acties hebben ons in staat gesteld om onze CO₂-uitstoot tussen 2005 en 2019 met 6 procent te verminderen in absolute termen en zonder rekening te houden met de uitstoot die we compenseren**, en dit in een context van 32 procent toename van het verkeer. Maar we moeten het tempo van onze ontcoling versnellen.

Air France heeft zich ertoe verbonden bepaalde binnenlandse routes te sluiten wanneer er een alternatief bestaat van minder dan 2u30 per trein. Wat is de situatie?

Air France heeft zich ertoe verbonden de CO2-uitstoot op het binnenlandse netwerk tussen 2019 en 2024 met 50% te verminderen. Hiervoor hebben we geen routes meer van minder dan 2u30 vanuit Orly. Ofwel : Nantes/Orly, Lyon/Orly en Bordeaux/Orly. Deze lijnen waren al gesloten ten tijde van de insluiting en zijn sindsdien gesloten gebleven.

Is het groene vliegtuig (waterstof) een toekomstige industrie voor het luchtvervoer?

We ondersteunen R&D in de Franse luchtvaartsector. Het is een formidabele en noodzakelijke uitdaging om de CO2-voetafdruk van de luchtvaart te verminderen. We moeten er rekening mee houden dat **het waterstofvliegtuig niet voor 2035-2040 wordt verwacht. Onze prioriteit is nu te handelen om onze uitstoot zoveel mogelijk te verminderen met bestaande technologieën.**

En die emissies die we nog niet kunnen verminderen, doen we om ze te compenseren. Compensatie **is geen doel op zich, maar een overgangmaatregel vóór de komst van deze technologische doorbraken** en de ontwikkeling van biobrandstoffen voor de luchtvaart op kortere termijn.

Gaat u de voorkeur geven aan biobrandstoffen boven agrobrandstoffen?

Wij streven ernaar om biobrandstofoplossingen te nemen die voldoen aan de hoogste kwaliteitsnormen en **niet concurreren met de landbouwproductie.** Dit is de meest veelbelovende bron (maar nog steeds heel erg in de marge, nota van de redacteur) voor het verminderen van onze uitstoot, aangezien ze 80 tot 90% minder CO2 uitstoten aan de bron.

Wij zijn vastbesloten om bij te dragen aan de ontwikkeling van een biobrandstofindustrie voor de luchtvaart in Frankrijk, met name door sterk deel te nemen aan de oproep tot het indienen van blijken van belangstelling voor projecten voor de productie van biobrandstoffen in Frankrijk, die de regering begin 2020 heeft gelanceerd. Al deze maatregelen blijven echter overgangmaatregelen, in afwachting van de invoering van nieuwe technologische instrumenten zoals waterstofvliegtuigen en synthetische brandstoffen.

1] Corsia

is ontwikkeld door de ICAO en heeft als doel de CO2-uitstoot van

internationale vluchten te compenseren.

Mijn commentaar: De Air France-KLM-groep is zeer toegewijd aan de vermindering van broeikasgassen, zoals dit artikel ons eraan herinnert. Sinds 2005 heeft Air France bijvoorbeeld zijn CO₂-uitstoot met 6% verminderd, ondanks een toename van de activiteit.

In de nabije toekomst zal bijzondere nadruk worden gelegd op het gebruik van alternatieve brandstoffen.

Dit kunnen brandstoffen van de tweede generatie zijn die gebaseerd zijn op de verwerking van oliën (algen, olieplanten).

Ook brandstoffen van de derde generatie worden overwogen. Ze zullen worden geproduceerd door het Fischer-Tropsch proces, waarbij een mengsel van CO₂ en waterstof wordt gekatalyseerd tot kerosine.

> **Zonder passagiers valt Air France terug op vracht**

(bron LCI) 24 oktober - Als **Air France** vanwege de gezondheids crisis moeite heeft om zijn vliegtuigen met passagiers te vullen, dan is het juist het tegenovergestelde, een verdieping lager, in het ruim. Met de helft van haar vloot aan de grond, verliest de luchtvaartmaatschappij zo'n 10 miljoen euro per dag. Om **de verliezen te beperken, richt zij zich nu op de vracht.**

"De vraag is nu sterker dan het aanbod, waardoor we onze tarieven kunnen verhogen", legt Christophe Boucher, directeur van Air France Cargo, uit. "Door de vliegtuigen goed te vullen, kunnen we een winstgevende vlucht maken, zelfs zonder passagiers," zegt hij.

(...) In de vrachtterminal van de luchtvaartmaatschappij is de activiteit dus weer op het niveau van voor de pandemie. Er passeren wekelijks maar liefst 13.000 ton goederen. "Gewoonlijk is de vrachtcapaciteit van een passagiersvliegtuig ongeveer 100 ton. Maar **als er geen koffers zijn, kan er 20% meer lading aan boord worden geladen**", legt een ambtenaar uit.

Meestal is het voedsel. "U vindt er lychees en ananassen van het eiland Reunion, avocado's uit Colombia, maar ook mango's uit Zuid-Amerika, Argentijns vlees of vis uit onze Afrikaanse bestemmingen," is de lijst bij het vrachtstation van Air France. Maar naarmate Kerstmis en de feestdagen naderen, zullen de pakketleveringen zich vermenigvuldigen.

Dit is ook een uitkomst voor leveringsbedrijven die niet door de crisis worden getroffen. De wereldleider op het gebied van expressebestellingen DHL voorspelt een groei van ten minste 40% in 2025. "We worden geconfronteerd met een aanzienlijke toename van de uitwisselingen dankzij de e-commerce, die met de pandemie is geëxplodeerd", legt Philippe Prétat, CEO van DHL Express France, uit.

Geconfronteerd met de toenemende vraag zal het bedrijf binnen enkele maanden een gloednieuw sorteercentrum in de buurt van Roissy in gebruik nemen. Genoeg om 120.000 pakketten per dag te sorteren, drie keer meer dan nu (...).

***Mijn commentaar:** Dankzij de goede prestaties van het vrachtvervoer heeft Air France met weinig passagiers kunnen blijven vliegen zonder geld te verliezen (door op zijn minst de variabele kosten te dekken).*

> **Minister Hoekstra wil langer loonoffer KLM-personeel (Minister Hoekstra wil een langer loonoffer voor KLM-personeel)**

(bron DFT vertaald met DeepL) 22 oktober - **KLM-bonden moeten hun geschillen beslechten.** Dat zei KLM-leider Pieter Elbers maandagmiddag tijdens een bijeenkomst met de vakbonden. Hij benadrukte de steun van minister Hoekstra (Financiën), die van mening is dat de duur van de overeenkomsten met de vakbonden te kort is. Na een lang proces hebben KLM-medewerkers afgezien van loonvoorwaarden om in aanmerking te komen voor een lening van € 3,4 miljard. Op 1 oktober werd een principeakkoord bereikt tussen het management en de vakbonden (...). Er zijn tekenen dat **minister Hoekstra vindt dat de looptijd van de nieuwe overeenkomsten te kort is** (...).

De looptijd van de **nieuwe overeenkomsten** varieert tussen 17 en 24 maanden en **is gebaseerd op het afzien van toekomstige loonsverhogingen.** Hierdoor zullen de kosten van KLM niet dalen, hoewel de minister bij de aankondiging van het ondersteuningsplan heeft aangegeven dat dit noodzakelijk is om op de lange termijn te kunnen overleven.

Hoekstra zal naar verwachting volgende week zijn mening geven over de looninspanning (...).

Nog eens 1.500 man zal nodig zijn om de KLM te verlaten, wat al 5.000 banen heeft gekost. Op **maandag heeft KLM opnieuw een regeling voor vrijwillig ontslag geopend** om het aantal gedwongen ontslagen te beperken (...).

***Mijn commentaar:** In reactie op de tweede golf van de epidemie heeft de KLM een nieuw vrijwillig afvloeiingsplan gelanceerd.*

> **Transavia: zes kortstondige bestemmingen in Parijs-Orly voor Kerstmis**

(bron: L'Echo touristique) 19 oktober - **Voor de feestdagen opent de**

goedkope luchtvaartmaatschappij **Transavia France zes extra routes vanuit Parijs-Orly.**

Transavia, de goedkope dochteronderneming van de Air France-KLM-groep, betreedt de binnenlandse markt en zal kunnen concurreren met de Angelsaksische goedkope luchtvaartmaatschappijen. Vanaf 2 november zal Transavia Biarritz (...) bedienen vanuit Parijs-Orly, evenals **Montpellier (...), Marseille (...), Toulouse (...) en Nice (...)** **vanuit Nantes-Atlantique.** Voor de gelegenheid biedt het bedrijf tickets aan vanaf 29€ enkele reis vanuit Nantes, Brest, Marseille en Bordeaux. Van 17 december 2020 tot 4 januari 2021 zal Transavia ook zes tijdelijke routes exploiteren vanuit Parijs-Orly. Voor de liefhebbers van de kerstmarkt, naar Oostenrijk (...) of Hongarije (Boedapest ...) ! Voor zonnige uitjesliefhebbers is het Spanje (Alicante ...), Tunesië (Sfax ...) of Sardinië (...).

Net als Air France heeft Transavia haar ticketuitwisselingsbeleid versoepeld. Reizen kunnen worden uitgesteld tot 31 oktober 2021 zonder wijzigingskosten. De wijziging is mogelijk tot twee uur voor vertrek. Er geldt een prijsverschil als het tarief van de nieuwe vlucht hoger is.

Mijn commentaar: De zwakte van het Franse binnenlandse verkeer laat de luchtvaartmaatschappijen weinig mogelijkheden. Transavia maar ook HOP proberen een maximaal aantal verbindingen aan te bieden.

> IAG kondigt een verlies van €1,3 MDS aan in het derde kwartaal en vermindert haar vluchtprogramma.

(bron Reuters) 22 oktober - **IAG**, de moedermaatschappij van British Airways, **kondigde donderdag een verlies van 1,3 miljard euro in het derde kwartaal aan** en verminderde haar vluchtschema voor het einde van het jaar verder, aangezien de beperkingen van het coronavirus blijven wegen op de luchtvaartindustrie.

Dit verlies is aanzienlijk hoger dan analisten hadden verwacht (-920 miljoen euro). IAG rapporteerde een winst van 1,4 miljard euro in het derde kwartaal van 2019 (" ").

De groep, die ook eigenaar is van de luchtvaartmaatschappijen Iberia, Vueling en Aer Lingus, kondigde zijn voorlopige resultaten voor het derde kwartaal een week eerder dan verwacht aan, met een omzetsdaling van 83% tot 1,2 miljard euro, het bedrijf dat opereert in een omgeving van "hoge onzekerheid", volgens IAG.

IAG zei dat haar vluchtprogramma in het vierde kwartaal zou worden beperkt tot 30% van haar capaciteit, terwijl zij eerder had gepland om het te beperken tot 40%.

Onder deze omstandigheden heeft de Groep (...) verklaard dat zij profiteert van een sterke kaspositie. De groep haalde begin oktober na een kapitaalverhoging 2,74 miljard euro op, waardoor haar kaspositie op 9,3 miljard euro komt (...).

> **Lufthansa stapelt de verliezen op...**

(bron Les Échos) 20 oktober - De schuchtere hervatting van het luchtverkeer tijdens de zomer was niet genoeg om de gaten te dichten die het coronavirus in de rekeningen van **Lufthansa in het** voorjaar had gemaakt. Bij de publicatie van de volledige resultaten op 5 november **meldde** de Duitse luchtvaartmaatschappij dinsdag dat zij **in het derde kwartaal een verder operationeel verlies van 1,26 miljard euro had geboekt**, vergeleken met een winst van 1,29 miljard euro een jaar geleden.

In het tweede kwartaal leed Lufthansa een verlies van 1,7 miljard euro als gevolg van de wereldwijde economische neergang. In de eerste negen maanden van het jaar bedroeg het bedrijfsverlies 4 miljard euro. (...)

Eind september had de Groep (...) 10,1 miljard euro aan geldmiddelen en kasequivalenten. Daarbij komen nog de middelen die verband houden met de steun van de Duitse, Zwitserse, Oostenrijkse en Belgische regeringen: van de 9 miljard euro moet nog 6,3 miljard euro worden uitbetaald. Haar financiële buffer dreigt echter te smelten als sneeuw voor de zon onder de druk van claims van geannuleerde vluchten en de kosten om haar vliegtuig aan de grond te houden. (...) Tegen het **einde van het jaar is Lufthansa van plan om slechts 25% van de capaciteit die zij een jaar geleden heeft gebruikt, te gebruiken**. Om de sloop te beperken, heeft het bedrijf al aangekondigd dat het van plan is zijn spaarprogramma te intensiveren door meer dan de 22.000 banen te schrappen die al in het voorjaar zijn aangekondigd. Het gaat ook scheiden met 150 vliegtuigen tegen 2025, d.w.z. bijna 20% van zijn vloot.

Mijn commentaar: De resultaten van het derde kwartaal voor zowel Lufthansa als IAG zijn slechts iets beter dan die van het tweede kwartaal.

Air France-KLM maakt aanstaande vrijdag 30 oktober de kwartaalresultaten bekend.

> **(Ongelooflijke) redding van Corsair: de kopers onthullen zich**

(bron La Tribune) 22 oktober - Het reddingsplan voor de Franse luchtvaartmaatschappij ligt op schema. Deze donderdag hebben de leden van het consortium van investeerders die klaar zijn om 100% van Corsair over te nemen, hun project voorgesteld aan de personeelsvertegenwoordigers. Zij waren Eric Kourry, oprichter van Air Caraïbes en baas van Air Antilles en Air Guyane, en Patrick Vial-Collet, met name voorzitter van "des Hotels et des Îles" en van de Kamer van Koophandel en Industrie van Guadeloupe.

Het **consortium, dat**

wordt gedomineerd door de particuliere sector (ook al zullen de lokale overheden aanwezig zijn), **wil de activiteit van Corsair heroriënteren op de overzeese gebieden om de concurrentie op deze routes in stand te houden.** Hoewel deze investeerders bereid zijn om "enkele tientallen miljoenen euro's te investeren, moet er nog een memorandum van overeenstemming worden ondertekend met de Staat en de huidige aandeelhouders. (...) Er zijn onderhandelingen gaande met TUI, een 27%-aandeelhouder van Corsair, om ook een bijdrage te leveren. De operatie zou tegen het einde van het jaar kunnen worden afgerond.

(...) Een ongelooflijk plan wat betreft het scenario en de betrokken spelers, aangezien de staat aan het bed van een 100% private onderneming met 1.200 werknemers, de Duitse toerismegigant TUI, een minderheidsaandeelhouder in Corsair, betrokken is (...), vijf particuliere ondernemers uit Overseas France (maar ook uit het vasteland van Frankrijk) en publieke spelers ook uit Overseas France, (...) gegroepeerd in een consortium dat bereid is "enkele tientallen miljoenen euro's" te investeren om 100% van het kapitaal van Corsair, dat momenteel in handen is van Intro Aviation (53% van het kapitaal), TUI (27%%) en de werknemers (20%), in handen te hebben.

(...) Volgens onze informatie **hebben de leden van het consortium een bindende brief ondertekend waarmee de rest van het reddingsproces in gang wordt gezet.** Dit is een echte puzzel.

De staat is, via het Interministerieel Comité voor Industriële Herstructurering (Ciri), (...) **bereid om meer dan 100 miljoen euro aan de onderneming toe te kennen, voornamelijk door middel van leningen.** 100 miljoen aan de onderneming, voornamelijk door middel van leningen. Dit is voldoende om het kastekort te compenseren dat de onderneming onvermijdelijk zal ondervinden voor de duur van de crisis. (...) Zonder financiële draagkracht is Intro Aviation, de meerderheidsaandeelhouder van het bedrijf, al lange tijd buitenspel gezet. Aan de andere kant staat **TUI** in de frontlinie, ook al wordt ook zij zwaar getroffen door de crisis. Als enige aandeelhouder van 2002 tot 2019 voordat hij zich terugtrekt, **is** de Duitse toerismegroep van **plan**

aan het plan bij te dragen zonder in het kapitaal te blijven. Een balans van alle rekeningen, bij wijze van spreken. Over het bedrag wordt nog steeds gediscussieerd.

(...) **Corsair zal zijn sociale kosten verminderen** en **zijn** productiviteit verhogen. De vakbonden leveren inderdaad hun bijdrage. Na de opzegging door het management van 134 overeenkomsten en bedrijfspraktijken, hebben zij nieuwe overeenkomsten ondertekend die de loonsom voor piloten en stewardessen zullen verminderen. Zij hebben met name ingestemd met de halvering van hun loonsverhoging voor de nachtelijke uren en met een vermindering van hun vrije dagen.

In totaal bedraagt de kostenreductie 10 tot 15%. Daarnaast is er een conventionele cao (RCC) gepland voor het cabinepersoneel. Verwacht wordt dat het ongeveer 100 mensen zal treffen.

Het idee is om het programma met een tiental A330's veilig te stellen als de situatie zich heeft gestabiliseerd. Corsair exploiteert er momenteel vijf. Over

het leveringsschema en de prijs van de vijf bestelde A330 Neo wordt momenteel onderhandeld.

***Mijn commentaar:** Frans West-Indië, Réunion Eiland en Polynesië zijn een van de weinige lange-afstandsreizigersbestemmingen die nog open zijn.*

Air France, Corsair, Air Caraïbes, French Bee, Air Austral en Air Tahiti Nui concurreren fel met elkaar om passagiers aan te trekken.

> **SAS** voltooit haar herkapitalisatieplan

(bron AFP) 23 oktober - **SAS is er eindelijk in geslaagd haar reddingsplan ter waarde van meer dan een miljard euro af te ronden, maar Zweden en Denemarken zijn gedwongen hun aandeel in de luchtvaartmaatschappij meer dan verwacht te verhogen.**

Na het in augustus gelanceerde herkapitalisatieplan, dat voornamelijk gebaseerd was op de omzetting van schulden in aandelen, **bezitten de Zweedse en Deense overheid nu elk 21,8% van SAS**, aldus het bedrijf in een persbericht. Vóór de crisis bedroeg hun respectieve aandeel 14,8% en 14,2%, volgens de website van de groep.

Zoals veel luchtvaartmaatschappijen heeft SAS zwaar te lijden onder de gevolgen van Covid-19 voor de sector: het bedrijf lijdt zware verliezen en heeft eind april een plan gelanceerd om 5.000 banen te schrappen, oftewel 40% van het personeel, voornamelijk in de drie Scandinavische landen (Denemarken, Noorwegen en Zweden).

De onderhandelingen over dit afvloeiingsplan "zijn nu afgerond en als gevolg daarvan **hebben 5.000 werknemers kennisgevingen**

ontvangen" van ontslagen, vertelde een woordvoester aan AFP (...).

Mijn opmerking: SAS en Norwegian opereren beide vanuit Noord-Europa. Als de crisis aanhoudt, zou een van de twee kunnen verdwijnen.

> Grote goedkope luchtvaartmaatschappijen bereiden zich voor op een meedogenloze strijd in Europa

(bron: Le Journal de l'Aviation) 20 oktober - Nu het Europese luchtvervoer verder afdaalt naar de hel met de toename van de gezondheidsbeperkingen op het oude continent, is het duidelijk dat **alleen de goedkope luchtvaartmaatschappijen de afgelopen weken enigszins proactief lijken te zijn geweest, ook al betekent dit dat ze een zekere durf aan de dag moeten leggen.**

Het voorbeeld van de komst van de Spaanse luchtvaartmaatschappij Vueling op de Franse binnenlandse markt sinds vrijdag is bijzonder opvallend, ook al hebben we met eigen ogen kunnen zien dat het uiteraard tijd kost om dit initiatief in de huidige context rendabel te maken (...).

De logica is natuurlijk hetzelfde bij easyJet, Volotea of Wizz Air, de laatste komt nu de Noorse binnenlandse markt aanvallen, tot groot ongenoegen van de regering in Oslo, die zelfs officieel oproept tot een boycot, met als excuus het gebrek aan vakbondsvertegenwoordiging, wat de laatste druppel is als we denken aan de sociale omstandigheden waaronder het Noorse langeafstandsnetwerk zich in de afgelopen jaren had ontwikkeld. Wat betreft de Europese leider op het gebied van lage kosten, Ryanair, kan het dankzij zijn solide financiële balans nog steeds beter anticiperen op een klap dan zijn concurrenten, ondanks de huidige moeilijkheden op de markt, ook al zijn bepaalde strategische keuzes nog steeds moeilijk vast te stellen, met name voor de aanverwante activiteiten van Lauda en Buzz. Een toekomstige massale order voor 737 MAX van Boeing is niet formeel ontkend door zijn CEO Eddie Wilson, ook al zal de prioriteit nog lang blijven bestaan om de 210 reeds bestelde vliegtuigen met één gangpad te kunnen absorberen zodra de EASA-vluchtvergunning voor de terugkeer naar de vlucht is verkregen.

In een tijd waarin de grote traditionele luchtvaartmaatschappijen opnieuw op zoek gaan naar extra financiering om het nog langer vol te houden, zijn de grote low-costmaatschappijen duidelijk al in een meer strategische geest bezig om hun marktaandeel in de komende jaren te vergroten.

Maar wat gebeurt er met de andere modellen?

Mijn commentaar: Aan het begin van de gezondheidscrisis leken goedkope bedrijven het beste gewapend om weerstand te bieden. Maar het zomerverkeer was niet op het verwachte niveau, ze bleven veel geld verliezen.

De slechte verkeersprognoses voor de winter geven geen reden tot optimisme.

Airbus voor de productie van 40 A320neo-familievliegtuigen per maand tot de zomer van 2021 > Airbus voor de productie van 40 A320neo-familievliegtuigen per maand tot de zomer van 2021.

(bron AFP) 26 oktober - **Airbus zal het productietempo van de A320-familie handhaven op 40 vliegtuigen per maand tot de zomer van 2021**, vertelde een woordvoerder van de fabrikant AFP op vrijdag. "We hebben onze leveranciers gevraagd om hun vermogen te beschermen om een productiesnelheid van 47 vliegtuigen per maand te handhaven en om zich voor te bereiden op een potentiële opleving van de markt" vanaf volgende zomer, maar "dit is op geen enkele manier een beslissing om de productie te verhogen tot 47 A320 familievliegtuigen per maand," zei hij, en voegde eraan toe dat "de beslissing om de productiesnelheid te verhogen tot 47 vliegtuigen per maand is (...).

Het verzoek aan de leveranciers is "om onze toeleveringsketen zichtbaar te maken en ervoor te zorgen dat het industriële ecosysteem bereid is om de productie te verhogen wanneer aan de juiste voorwaarden wordt voldaan", aldus de woordvoerder.

"Dit weerspiegelt ook onze analyse dat de markt met één enkel gangpad als eerste zal heropleven", zei hij, en hij voegde eraan toe dat "Airbus meer in het algemeen zijn vermogen wil behouden om aan de behoeften van de klant te voldoen en zich aan te passen aan de veranderingen op de markt".

Geconfronteerd met de ineenstorting van de luchtvaartsector, die hard werd getroffen door de coronacrisis, heeft Airbus zijn productie in april

verlaagd en produceert het bedrijf momenteel 40 A320's per maand, terwijl de vliegtuigfabrikant vóór de crisis volgens de fabrikant tussen 63 en 65 vliegtuigen per maand produceerde (...)

Mijn commentaar: In de loop der tijd zijn vliegtuigfabrikanten monteurs geworden van onderdelen die door leveranciers over de hele wereld zijn

gemaakt.

Zowel Airbus als Boeing hebben er belang bij dat hun leveranciers de gezondheids crisis kunnen doorstaan.

> **Boeing laat luchtvaartmaatschappijen op toekomstige vliegtuigen met één gangpad horen...**

(bron BFM) 22 oktober - Getroffen door de 737 MAX-crisis en geplaagd door de pandemie die het luchtverkeer straft, evalueert de vliegtuigfabrikant het mogelijke belang van luchtvaartmaatschappijen voor een nieuw vliegtuig met 200 tot 250 zitplaatsen in één gangpad, volgens de Wall Street Journal.

Boeing is begonnen met het peilen van de belangstelling van haar grote klanten (luchtvaartmaatschappijen en leasemaatschappijen) voor een **nieuw commercieel vliegtuig**. Een reflectie die werd uitgevoerd tijdens de 737 MAX-crisis en die (net als Airbus) te maken heeft met de daling van het aantal bestellingen als gevolg van de vermindering van het luchtverkeer door de pandemie.

De Amerikaanse vliegtuigfabrikant heeft met een aantal van zijn klanten, waaronder vliegtuigverhuurbedrijven en -leveranciers, gesproken over hun potentiële belangstelling voor **een vliegtuig met verbeterde motoren dat tussen de 200 en 250 passagiers kan vervoeren**, legt de Wall Street Journal uit, waarin bronnen worden geciteerd die dicht bij de kwestie staan.

Het mogelijke nieuwe vliegtuig zou qua bereik tussen de belangrijkste versies van de 737 MAX en zijn lange-afstands 787 Dreamliner vallen.

Maar deze discussies bevinden zich nog in een voorbereidend stadium. Ze mogen niet tot bloei komen, merkt het economische dagblad op, wetende dat de ontwikkeling van een nieuw programma meerdere jaren in beslag neemt (...).

Mijn commentaar: *Gezien de tegenslagen die Boeing ondervindt met zijn B737 Max, is het verrassend dat de Amerikaanse fabrikant niet van plan is om een opvolger voor dit vliegtuig te bestuderen.*

Merk op dat Mitsubishi Heavy Industries in Japan van plan is de ontwikkeling van haar regionale vliegtuig "SpaceJet" te stoppen. Dit project voor vliegtuigen met minder dan 100 zitplaatsen is in 2007 van start gegaan. Het kostte meer dan 8 miljard euro. Een prototype had in 2015 zijn eerste vlucht gemaakt.

> **De nationalisatie van de luchtvaartmaatschappij moet**

tijdelijk zijn, volgens de Franse minister

(bron Bloomberg) 25 oktober - De Franse minister van Vervoer, Jean-Baptiste Djebbari, aarzelt niet om een eventuele tijdelijke nationalisering van de luchtvaartmaatschappijen die door de vertraging van het reizen als gevolg van de coronavirusepidemie zijn getroffen, in overweging te nemen.

Nationalisatie van luchtvaartmaatschappijen is "een technische, tijdelijke optie, maar het vereist een project, een strategie", zei Djebbari op Radio Europe 1 op zondag. "Het nationaliseren van een bedrijf, het verkrijgen van een aandeel in het kapitaal van het bedrijf, is een oplossing op korte termijn".

Frankrijk en Nederland hebben elk 14% van het kapitaal van Air France-KLM in handen, dat een reddingsplan van de overheid met leningen en staatsgaranties heeft geaccepteerd. Maar nu de pandemie in Europa in een stroomversnelling komt, neemt de onzekerheid over het reizen en de toekomst van de luchtvaartmaatschappijen toe en **kunnen de regeringen worden opgeroepen om opnieuw in te grijpen.**

Ook kleinere luchtvaartmaatschappijen, zoals Corsair in Frankrijk, hebben het moeilijk en sommigen vragen zich af of de injecties van overheidsgeld niet alleen de pijn verlengen.

"In een wereld waar mensen minder reizen, is de vraag wat het bedrijfsmodel van Air France-KLM moet zijn. Wat zijn de kasbehoeften en wat moet de rol van de staat zijn?" zei de heer Djebbari.

***Mijn commentaar:** De Nederlandse minister van Financiën kondigde in juni aan dat een herkapitalisatie van de groep voor het einde van 2020 denkbaar was.*

In welke vorm? Nationalisatie? Kapitaalbreng zonder het evenwicht tussen de hoofdaandeelhouders fundamenteel te wijzigen? Een financiële regeling die vergelijkbaar is met de regeling die de Duitse regering in staat stelde om Lufthansa te redden?

Alle hypothesen zijn de laatste tijd onderwerp van geruchten. In een recent interview heeft Martin Vial, de commissaris voor overheidsparticipatie (en directeur van de groep Air France-KLM), aangegeven dat de instrumenten, het bedrag en het tijdschema zullen worden besproken met het management van de Frans-Nederlandse groep.

Hij verklaarde dat "het relatieve gewicht van de Franse en Nederlandse

staat uiteindelijk zal afhangen van de financiële inspanning van elk van hen. In de versterking van het eigen vermogen die met de onderneming zal worden besproken, zal de interventie die de Franse en Nederlandse regering kunnen uitvoeren uiteindelijk de evolutie van het bestuur bepalen". (Bron: La Tribune)

Beurspersoverzicht

> ABN AMRO zet Air France-KLM op verkooplijst (ABN AMRO met Air France-KLM sur la liste des ventes)

(bron ABM FN-Dow Jones vertaald met DeepL) 23 oktober - Op vrijdag heeft **ABN AMRO de aanbeveling voor Air France-KLM om te blijven** verkopen **verlaagd** en het koersdoel naar beneden bijgesteld van 3,90 naar 2,00 euro.

Analist Eric Wilmer wees erop dat de situatie van de luchtvaartmaatschappij alleen maar verslechtert nu de uitbraak van Covid-19 weer de kop opsteekt en er strengere maatregelen worden ingevoerd. "Dit maakt ons voorzichtiger met Air France-KLM," zei Wilmer. **Hij rekent nu op een W-vormig herstel.**

Gezien de situatie verwacht de analist dat de Franse en Nederlandse overheid hun leningen zullen omzetten in aandelen. Aangezien Parijs meer leent dan Den Haag, zou dit betekenen dat Frankrijk opnieuw de dominante aandeelhouder zou worden.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 3.157 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 26 oktober. **Het is -2,02% lager dan** een week. De daling van de aanbeveling van de Nederlandse analist ABN AMRO lijkt de oorzaak te zijn van deze koersvariatie.

Vóór de coronavirusepidemie bedroeg het aandeel van Air France-KLM 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 2,96 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) **daalt met \$2 tot \$40**. Bij 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.

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

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10733 mensen ontvangen dit persoverzicht live