

Air France-KLM, in verlies, verwacht slechter in het vierde kwartaal



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°780, 2 november 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-KLM, in verlies, verwacht een verslechtering in het vierde kwartaal**

(bron Reuters) 30 oktober - - **Air France-KLM meldde vrijdag een operationeel verlies van 1,05 miljard euro in het derde kwartaal en waarschuwde dat de situatie verder zou verslechteren** als de tweede golf van de epidemie als gevolg van het nieuwe coronavirus de terugkeer van de reisbeperkingen in Europa veroorzaakt, tot de heropleving in Frankrijk.

De Frans-Nederlandse groep, die net als de hele luchtvaartsector getroffen werd door de wereldwijde gezondheids crisis, zag zijn kwartaalomzet met 67% dalen tot 2,524 miljard euro (...).

Eind september beschikte Air France-KLM over 12,4 miljard euro aan kas- of kredietlijnen, voornamelijk dankzij de steun van de Franse en Nederlandse overheid om te voorkomen dat zij failliet zou gaan.

De nettoschuld is in het kwartaal echter met € 1,34 miljard gestegen tot € 9,31 miljard. Deze consumptie van contant geld zal versnellen met de afname van het luchtverkeer", aldus Chief Financial Officer Frédéric Gagey.

Air France zou dus in het vierde kwartaal minder dan 35% van haar capaciteit uit dezelfde periode van vorig jaar moeten halen, terwijl het programma van de KLM slechts "iets" beter is, voegde hij eraan toe.

En de negatieve operationele kasstroom van € 1,22 miljard in het derde kwartaal zou € 582 miljoen hoger zijn geweest als de groep niet had geprofiteerd van betalingsachterstanden van leveranciers en de belastingdienst, waarvan de winst nu begint te dalen.

Toch was het operationeel verlies minder dan analisten hadden verwacht, die verwachtten dat het 1,24 miljard euro zou bedragen op een omzet van 2,79 miljard euro, volgens een door de groep verstrekte consensus.

De winst voor rente, belastingen, afschrijvingen en amortisatie (Ebitda) was negatief op 442 miljoen euro en zal in het vierde kwartaal nog "beduidend lager" zijn, aldus Air France-KLM.

Een herstructureringsvoorziening van 565 miljoen euro droeg bij aan het opblazen van het nettoverlies tot 1,67 miljard euro (...).

***Mijn commentaar:** De resultaten van de Air France-KLM-groep zijn minder slecht dan die van de Europese concurrenten. De IAG-groep en de Lufthansa-groep boekten een operationeel verlies van 1,3 miljard euro, tegenover een verlies van 1 miljard euro voor de Frans-Nederlandse groep.*

Er zijn verschillende verklaringen voor dit verschil in resultaten. Air France-KLM heeft een minder kwetsbaar netwerk op de Noord-Atlantische Oceaan, waar het zakelijk verkeer het belangrijkste is. Bovendien heeft het de Franse overzeese departementen en gebieden, die weinig last hebben van reisbeperkingen, kunnen bedienen

Zijn langeafstandsvloot is beter uitgerust dan die van IAG of Lufthansa in de B777-300's en A350's, vliegtuigen met grote laadruimen. De groep Air France-KLM heeft zijn vrachtactiviteit kunnen uitbreiden ten opzichte van 2019. De vrachtomzet bereikte bijna 50% van de omzet in het 3e kwartaal.

Tot slot hebben de vele vrijwillige vertrekken bij Air France en KLM een snelle verlaging van de loonlijst mogelijk gemaakt.

Frédéric Gagey: "Air France-KLM zal kleiner en geconcentreerder zijn" > Frédéric Gagey: "Air France-KLM zal kleiner en geconcentreerder zijn".

(bron L'Agefi) 2 november - Air France-KLM zal zich moeten aanpassen aan de gevolgen van deze ongekende crisis. In een interview met L'Agefi-Dow Jones **legt Frédéric Gagey**, Executive Vice President verantwoordelijk voor Financiën, **uit dat de groep de komende twee tot vier jaar "kleiner en meer geconcentreerd" zal zijn.** Hij zei ook

dat Air France-KLM noodzakelijkerwijs een oplossing zal moeten vinden om zijn eigen vermogen te versterken, gezien de aanzienlijke verliezen die voor het boekjaar 2020 worden verwacht.

L'Agefi-Dow Jones: Insluiting is van kracht sinds deze vrijdag in Frankrijk. Wat zijn de gevolgen voor Air France-KLM?

Frédéric Gagey: In onze prognose van de passagierscapaciteit **voor Air France in het vierde kwartaal is rekening gehouden met de impact van de strikte opsluiting. Wij verwachten dat deze capaciteiten minder dan 35% zullen bedragen in vergelijking met die voor dezelfde periode in 2019. Ter vergelijking: de capaciteit van KLM zal ongeveer 45% bedragen.** Dit verschil is mede te wijten aan het feit dat de inperkingsmaatregelen in Nederland minder streng zijn dan in Frankrijk. In elk geval **zal het vierde kwartaal voor de groep veel moeilijker zijn dan het derde**, met een aanzienlijk lager brutobedrijfsresultaat (EBITDA).

In het derde kwartaal bedroeg de EBITDA -442 miljoen euro. Hoe heeft u de impact van de daling van het verkeer op dit resultaat beperkt?

We hebben 5 miljard euro aan omzet verloren ten opzichte van het derde kwartaal van 2019, oftewel 70% van onze omzet. Deze daling weerspiegelt de terugkeer van de beperkingen in Europa aan het einde van de zomer en het gebrek aan uniforme gezondheidsregels in de verschillende landen. Dit alles heeft de passagiers ontmoedigd om te vliegen. **Vooraf zakenreizen zijn in september nauwelijks hervat.** Toch hebben we de impact van deze omzetsdaling op onze Ebitda kunnen beperken tot slechts 2 miljard euro. Als mij vóór de crisis was verteld dat we in een kwart van de gevallen 5 miljard euro aan inkomsten zouden verliezen, had ik me een veel grotere daling van de Ebitda voorgesteld! **We hebben geprofiteerd van steunmaatregelen van de staat, zoals de financiering van arbeidstijdverkorting in Frankrijk en een gelijkwaardig systeem in Nederland, genaamd Now".** Maar we zijn er ook in geslaagd om de variabiliteit van onze kosten te vergroten. Naast het "automatische" deel dat verband houdt met de daling van het verkeer - oliekosten of commerciële royalty's - hebben we getracht de kosten die niet direct verband houden met de activiteit te verminderen, bijvoorbeeld door ons personeelsbestand in te krimpen of bepaalde projecten af te schaffen.

Zal deze crisis, naast de noodmaatregelen die ze oplegt, uw bedrijfsmodel veranderen?

De komende twee tot vier jaar zal Air France-KLM kleiner en geconcentreerder zijn. Temeer daar er al voor de crisis grote veranderingen in de sector plaatsvonden. Zo zijn de luchtvaartmaatschappijen de laatste jaren begonnen met het verminderen van het aantal zeer grote vliegtuigen, zoals de A380 of

747, in hun vloot. De vraag is nu of deze trend moet worden versterkt.

De daling van het aantal zakenreizen brengt ons ook tot nadenken over de indeling van de hutten en over de verdeling van de zitplaatsen over de categorieën 'premium' en 'economy'. We geven onszelf maximale flexibiliteit.

Een wereld zonder reizen is echter geen optie. Het luchtverkeer zal op een dag terugkeren naar het niveau van voor de crisis. We denken nu al na over het toekomstige tempo van onze capaciteitsgroei, die ook gekoppeld zal zijn aan de manier waarop onze klanten hun reizen heroverwegen. Dit zijn veel vragen waarop we in de post-crisisperiode een antwoord zullen moeten vinden.

Hoe lang kan Air France-KLM standhouden zonder herkapitalisatie?

Met 12,4 miljard euro aan liquide middelen of kredietlijnen eind september hebben we een iets hoger niveau van liquide middelen dan onze twee grote Europese concurrenten, Lufthansa en IAG. Dit bedrag stelt ons in staat om een aanzienlijke periode stand te houden, die zal afhangen van de omvang van de crisis.

In tegenstelling tot Lufthansa en IAG bevatten de zeer aanzienlijke steunplannen van de Franse en Nederlandse regering voor de Air France-KLM-groep [van 10,4 miljard EUR] geen eigen vermogenscomponent, maar alleen schulden. Vroeg of laat zullen we een oplossing moeten vinden om ons eigen vermogen te versterken. Gezien de aanzienlijke verliezen die voor het boekjaar 2020 worden verwacht, zal dit noodzakelijk zijn.

Hoe kon je je eigen vermogen versterken? Zijn uw grootaandeelhouders, de Franse en Nederlandse staten, evenals Delta Airlines en China Eastern, op één lijn?

Er zijn vele mogelijkheden, met verwaterende of niet-verwaterende instrumenten, al dan niet optioneel. De operatie kan verschillende facetten hebben. We bespreken dit onderwerp met onze aandeelhouders, die het idee van een noodzakelijke versterking van onze kapitaalbasis delen. Uiteindelijk, wanneer de Raad van Bestuur de voorwaarden van het plan heeft vastgesteld, is het aan hen om het goed te keuren.

Mijn commentaar: De herkapitalisatie van de groep Air France-KLM is nu een virtuele zekerheid.

Wanneer zal het gebeuren? Niet voordat aan de voorwaarden voor Nederlandse staatssteun is voldaan (zie de twee artikelen hieronder).

Hoe? De CFO was zo duidelijk mogelijk, gezien de beperkingen die de beursgendarme oplegde.

Er worden verschillende oplossingen overwogen, waarvan de meeste al eerder dit jaar zijn geïmplementeerd bij andere luchtvaartmaatschappijen (Lufthansa, SAS, Alitalia, Norwegian, Singapore Airlines, TAP).

> **KLM-kostenverlagingsplan gekoppeld aan reddingsoperatie van de overheid afgewezen**

(bron Bloomberg, vertaald met Deepl) 31 oktober - **De Nederlandse regering verleent geen tweede tranche van de staatssteun omdat de pilotenbond VNV een loonsverlaging heeft afgewezen, zo** schreven minister van Financiën Wopke Hoekstra en minister van Infrastructuur en Waterstaat Cora van Nieuwenhuizen zaterdag in een brief aan de Tweede Kamer. (...)

De Nederlandse regering heeft het steunplan gekoppeld aan maatregelen van KLM om de winstgevendheid en het concurrentievermogen te verbeteren, waaronder loonsverlagingen. **Alle vakbonden hebben ingestemd met een loonsverlaging, behalve de pilotenbond,** zei KLM eerder zaterdag.

De beslissing stuurt KLM terug naar de tekentafel als zij meer geld wil ontvangen. Het **komt ook op een gevoelig moment voor Air France-KLM als geheel, waarvan de twee grootste aandeelhouders, Frankrijk en Nederland, zich voorbereiden op kritische discussies over het versterken van de** verzwakte financiën van het bedrijf.

De Nederlandse minister van Financiën heeft aangedrongen op een verlaging van de structurele kosten van de KLM, die hij al voor het uitbreken van de gezondheids crisis te hoog achtte. Het management had een akkoord bereikt met de Nederlandse pilotenbond VNV om een jaarlijkse bonus en toekomstige salarisverhogingen tot maart 2022 te verlagen, maar het akkoord maakte de cabinebemanningbonden boos omdat piloten ook meer voordelen eisten op business class vluchten.

KLM heeft in totaal al 942 miljoen euro van de overheid en de banken opgenomen. Hoekstra vertelde het parlement vorige maand dat de regering pas een tweede tranche beschikbaar zou stellen als zij tevreden was met het bezuinigingsplan.

De Fransen waren sneller in het verkrijgen van een reddingspakket van 7 miljard euro voor Air France, waaraan ook bepaalde voorwaarden verbonden waren. (...)

> **KLM-piloten klaar om loonstop te bespreken**

(Reuters bron) 2 november - **Piloten van de KLM, de Nederlandse tak van de Air France-KLM groep, zeiden maandag klaar te zijn om de door de Nederlandse staat geëiste loonstop te bespreken in ruil**

voor haar hulpplan, dat op zaterdag werd opgeschort wegens gebrek aan overeenstemming.

De KLM zou in totaal 3,4 miljard euro aan steun ontvangen, waaronder 1 miljard euro aan directe leningen van de staat, om de coronacrisis te kunnen doorstaan. De VNV-vereniging van de piloten van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij heeft echter het verzoek van Amsterdam om een vijfjarige loonstop op zaterdag afgewezen, waarbij zij erop wees dat zij al had ingestemd met een bevroering tot ten minste maart 2022.

"We willen met de KLM en het ministerie van Financiën overleggen om zo snel mogelijk een oplossing te vinden", vertelde Willem Schmid, voorzitter van de VNV-pilotenbond, maandag op de Nederlandse radio BNR.

KLM heeft niet direct commentaar gegeven op deze uitspraken. Het Nederlandse ministerie van Financiën van zijn kant zei dat het zich alleen zou richten tot de raad van bestuur van de luchtvaartmaatschappij.

De KLM-ondernemingsraad van zijn kant heeft er bij alle partijen op aangedrongen om tot overeenstemming te komen. "We kunnen niet toestaan dat deze kwestie de toekomst van het bedrijf in gevaar brengt," zei de voorzitter, Dario Fucci, tegen Reuters. "Dit is geen aanvaardbare oplossing voor de vakbonden, het bedrijf of de overheid", zo benadrukte hij.

De meerderheid van de vakbonden die het grond- en luchtpersoneel vertegenwoordigen, zijn overeengekomen de loonstop te verlengen tot 2025.

Mijn commentaar: Begin oktober hadden de vakbonden en het KLM-management principiële afspraken gemaakt over de loonsverlaging. Ze waren voor verschillende tijdsduur, 18 maanden voor piloten en 24 maanden voor andere personeelscategorieën.

In het licht van de verslechterende gezondheidscrisis heeft de Nederlandse minister van Financiën opgelegd dat de looptijd van de overeenkomsten gelijk moet zijn aan de looptijd van de leningen, dat wil zeggen vijf jaar.

Al op zaterdag accepteerden de grondpersoneelsbonden deze beperking. De FNV, de cabinebemanningvereniging, deed hetzelfde op maandag 2 november.

De pilotenbond (VNV) en het KLM-management hebben nu tot 4

november de tijd om tot een akkoord te komen.

> **Transavia vervangt Air France op het binnenlandse netwerk**

(bron Air Journal) 2 november - De luchtvaartmaatschappij **Transavia France heeft vanochtend haar nieuwe route tussen Parijs-Orly en Biarritz ingehuldigd, en die tussen Nantes en Marseille, Toulouse en Nice** na de laatste vluchten die op zondag door haar moedermaatschappij Air France zijn uitgevoerd. Deze laatste gaf gisteren aan dat zijn eigen binnenlandse vluchtschema werd bijgewerkt tot 5 november, na de algemene herformulering in de zeshoek. De specialist in goedkope vluchten tussen zijn basis in Parijs-Orly en de Baskische luchthaven van Biarritz-Pays heeft op 2 november 2020 twee rotaties gepost, waarvan er slechts één gepland is voor de volgende dagen. De Boeing 737-800's van Transavia vervangen dus de A320's van haar moedermaatschappij, zoals aangekondigd in september met de komst van goedkope vluchten op de Franse binnenlandse routes - als onderdeel van de vermindering van de activiteit met 40% bij haar regionale dochteronderneming HOP. **De route tussen CDG en Biarritz wordt nog steeds aangeboden door Air France.**

Vanaf de andere basis in Nantes-Atlantique worden deze maandag slechts drie van de vier nieuwe routes van Transavia geopend, naar Marseille, Toulouse en Nice, met een enkele groene rotatie; de vluchten naar Montpellier worden allemaal geannuleerd. Volgens de website van de luchthaven zouden de goedkope vluchten deze maandag ook moeten opstijgen naar Faro en Marrakech (...).

Klanten waarvan de vluchten worden geannuleerd, worden individueel gecontacteerd, aldus het bedrijf. Klanten kunnen hun reis gratis uitstellen, of annuleren en een creditnota of terugbetaling krijgen.

Mijn opmerking: de herformulering die in de meeste Europese landen plaatsvindt, zal de activiteiten van Transavia en zijn concurrenten tijdelijk beperken.

> **Delta Airlines bereikt een overeenkomst met haar piloten om ontslagen te voorkomen tot 2022.**

(bron Le Journal de l'Aviation met AFP) 30 oktober - **Delta Airlines heeft een akkoord bereikt met de vakbond die haar 13.000 piloten vertegenwoordigt om ontslagen tot 2022 te voorkomen (...)**

"Het bevat verschillende elementen die de kwaliteit van het leven verbeteren en tegelijkertijd Delta in staat stellen om besparingen te

genereren, die het bedrijf nodig heeft om ontslagen te voorkomen, een van onze belangrijkste doelstellingen vanaf het begin," legde hij uit.

Meer dan 40.000 werknemers van het bedrijf hebben gekozen voor vrijwillige ontslagregelingen, vervroegde uittreding en onbetaald verlof, waardoor Delta niet zijn toevlucht hoeft te nemen tot ontslagen. Volgens de pilotenvereniging voorziet de overeenkomst er met name in dat Delta de uitgaven voor vliegtuigbestuurders met 5% per maand kan verminderen. Naast de maatregelen op het gebied van de levenskwaliteit profiteren de piloten in ruil daarvoor van een gunstige wijziging van hun pensioenspaarpremies.

De overeenkomst wordt echter ongeldig als de Amerikaanse regering uiteindelijk nieuwe financiële steun voor de luchtvaartindustrie goedkeurt, zo vertelde de vakbond aan AFP (...).

> **IAG Groep in het derde kwartaal in het rood door de daling van het luchtverkeer**

(bron Le Journal de l'Aviation met AFP) 30 oktober - **De IAG-luchtvaartmaatschappij**, eigenaar van British Airways en Iberia, **kondigde** vrijdag **een nettoverlies van 1,76 miljard euro aan in het derde kwartaal als gevolg van de** ineenstorting van het verkeer als gevolg van de reisbeperkingen in Europa om de verspreiding van de Covid-19-pandemie te beteugelen.

IAG, die al had gewaarschuwd dat het dit kwartaal in het rood zou staan en dat het einde van het jaar moeilijk zou zijn, **bedraagt nu in totaal 5,6 miljard euro aan verliezen sinds het begin van het jaar**, volgens een persbericht (...). De omzet van IAG, dat ook eigenaar is van Aer Lingus, Vueling en de low-cost airline Level, daalde in het kwartaal met 82,9% tot 1,2 miljard euro (...).

De groep (...) had vorige week al gewaarschuwd bij de onthulling van de eerste elementen van de resultaten voor het derde kwartaal, dat het einde van het jaar zou worden bestraft door de beperkingen die werden opgelegd om de tweede epidemiegolf te bestrijden.

Zij **voorspelt een maximale vluchtcapaciteit van 30% in het vierde kwartaal** ten opzichte van het niveau van 2019 en verwacht niet langer een break-even in termen van cashflow in deze periode (...).

Om de crisis te boven te komen, heeft IAG een grondige herstructurering doorgevoerd, waaronder met name de reeds aangekondigde eliminatie van 13.000 posities bij British Airways. De groep zag zich ook genoodzaakt haar kapitaal te versterken met een emissie van € 2,7 miljard (...).

Mijn opmerking: De zakelijke vooruitzichten in Europa worden naar

beneden bijgesteld.

Volgens de prognoses van Eurocontrol zal het tot juli 2021 duren voordat de activiteit meer dan 50% van de activiteit in 2019 bedraagt.

> **Ryanair: historische verliezen en weigering om novembervluchten te vergoeden**

(bron: L'Écho touristique) 2 november - **Ryanair heeft maandag de resultaten voor de eerste helft van het boekjaar 2021** (april tot september) **bekendgemaakt. Het verlies van de groep bedroeg 197 miljoen euro** tegenover een winst van 1,15 miljard euro een jaar eerder. De omzet, van haar kant, daalde met 78%, tot 1,18 miljard euro, "vanwege de 80% daling van het verkeer", schreef het low-cost bedrijf op maandag in een persbericht (...).

De baas van de luchtvaartmaatschappij, **Michael O'Leary**, **waarschuwde op het** Today-programma van de BBC: "Als er een vlucht in dienst is, dan nee, dan bieden we geen terugbetaling aan. Maar klanten kunnen gebruik maken van onze vluchtwisselfaciliteit en wij hebben de wijzigingskosten verwijderd. Dus als ze in november hebben geboekt, kunnen ze hun boeking wijzigen en eventueel verhuizen naar december of januari. Maar **er zullen geen terugbetalingen zijn voor vluchten in dienst** en op de weg" (...).

***Mijn opmerking:** Ryanair beperkt zijn verliezen. De methoden zijn bekend: wanneer vluchten worden geannuleerd, wordt de bemanning niet betaald, de klanten worden niet vergoed.*

> **Opsluiting in Groot-Brittannië: easyJet is op zoek naar geld**

(bron Air Journal) 2 november - (...) Alle niet-essentiële reizen zullen worden verboden in Groot-Brittannië vanaf 5 november 2020, kondigde de regering op zaterdag aan, waarbij een minister benadrukte dat de einddatum van 2 december voor de inperking slechts een indicatie was die zal veranderen als de situatie (...).

Voor easyJet, die een normaal schema aanhoudt tot woensdagavond, zou dit "honderden annuleringen" betekenen, met name op de luchthaven van Londen-Gatwick (...).

Aan de financiële kant **heeft de easyJet-baas opgeroepen tot "dringende" overheidssteun voor de luchtvaartsector, vergelijkbaar met die voor het hotelwezen. Hij verklaarde bij de** inhuldiging in Brandenburg dat hij herfinancieringsmogelijkheden had, naar het voorbeeld van de vorige week aangekondigde sale and leaseback-overeenkomsten voor Airbus single-aisle vliegtuigen, en

voegde eraan toe dat hij **niet "tegen" het principe van staatssteun was. "Het is heel duidelijk dat de crisis zo'n niveau heeft bereikt dat je niet kunt verwachten dat de industrie en haar spelers het alleen aankunnen"**, legt Johan Lundgren uit (...).

Mijn commentaar: EasyJet heeft al een lening van 680 miljoen euro van de Britse regering verzekerd.

> **Airbus verbrandt al geen geld meer (in tegenstelling tot luchtvaartmaatschappijen)**

(bron La Tribune) 29 oktober - Terwijl de luchtvaartmaatschappijen (...) 13 miljard dollar contant geld per maand verbranden, heeft Airbus een einde gemaakt aan de kasbloeding. **Na het verbruik van 12,4 miljard euro aan contant geld in de eerste zes maanden van het jaar**, vooral door de ineenstorting van de leveringen van burgervliegtuigen, **is de Europese luchtvaart- en defensiegroep er in het derde kwartaal van het jaar (juli-september) in geslaagd een positieve cashflow van 600 miljoen euro te genereren.**

Deze prestatie werd slechts enkele maanden na de aankondiging van het plan om de productie van burgervliegtuigen in april met 40% te verminderen, een belangrijke prestatie gezien de omvang van de groep en haar organisatie. **Het moet Boeing verbleken, die in het derde kwartaal nog 4,8 miljard dollar aan contant geld verbrandden. Deze prestatie wordt verklaard door een toename van het aantal geleverde vliegtuigen.** Terwijl de leveringen in de eerste negen maanden van het jaar met ongeveer 40% daalden, waren ze in het derde kwartaal slechts 20% lager dan in dezelfde periode vorig jaar, met 145 geleverde toestellen, vergeleken met 74 in het tweede kwartaal. Boeing leverde slechts 28 vliegtuigen (...).

Met ongeveer 30 miljard euro in contanten betekent deze positieve ontwikkeling dat de groep goed is toegerust om de aanhoudende crisis het hoofd te bieden. Ondanks de tweede golf en de eerste bevolkingsherformuleringen **schat Airbus nog steeds dat het verkeer tussen 2023 en 2025 weer op het niveau van voor de crisis zal komen, met een opleving die vooral betrekking zal hebben op binnenlandse vluchten, en dus op vliegtuigen met één gangpad, zoals de A320.** De vliegtuigfabrikant blijft vooral spreken over een mogelijke verhoging van het productietempo, van een maandelijkse productie van 40 vliegtuigen met één gangpad op dit moment tot 47 vanaf het begin van het derde kwartaal van 2021 (juli). Airbus heeft onderaannemers gevraagd zich voor te bereiden op dit scenario (...). Een ander bemoedigend teken is dat Airbus ook de productie van

breedrompvliegtuigen handhaaft. Terwijl Boeing overweegt de productietarieven voor de B787 opnieuw te verlagen, handhaaft de Europese vliegtuigbouwer een tarief van vijf A350's per maand en twee voor de A330's (...).

Mijn commentaar: de vliegtuigleveringen gaan door voor Airbus, wat zorgt voor zaken voor de hele toeleveringsketen.

> De Safran-groep toont zich in het derde kwartaal veerkrachtig ten aanzien van de crisis

(bron: Le Journal de l'Aviation) 30 oktober - **Safran heeft de gevolgen van de Covid-19-pandemiecrisis voor de activiteiten van de luchtvaartmaatschappijen tussen juli en september duidelijk beter doorstaan dan de luchtvaartmaatschappijen** en kan nu zijn financiële doelstellingen voor het hele jaar bevestigen (een daling van 35% van de inkomsten, een operationele marge van 10% op terugkerende activiteiten en een positieve kasstroomgeneratie in de tweede helft).

De verschillende maatregelen die de Franse luchtvaartgroep heeft genomen om het break-evenpoint van al haar activiteiten te verlagen, die allemaal door de crisis zijn getroffen, hebben hun vruchten afgeworpen, ook al blijven er voor het vierde kwartaal nog onzekerheden bestaan gezien de ontwikkeling van het luchtverkeer. **Zo boekte Safran in het derde kwartaal een omzet van 3,382 miljard euro, een daling van 44,5% ten opzichte van dezelfde periode in 2019, maar stabiel ten opzichte van het vorige kwartaal (3,384 miljard euro).** De activiteiten van Safran Aircraft Engines, die bijna de helft van de omzet van de groep vertegenwoordigen, blijven lijden onder de aanzienlijke daling van de leveringen van nieuwe motoren (-48,8% in het derde kwartaal). De motorenfabrikant verwacht dit jaar nog 800 leveringen voor LEAP-motoren (...). **Alle activiteiten op het gebied van aftermarket-diensten, die in normale tijden voor Safran bijzonder winstgevend zijn, worden uiteraard nog steeds zwaar getroffen door de daling van het verkeer van de exploitanten,** met als opmerkelijke uitzondering China en zijn binnenlandse netwerk, dat nu op een niveau ligt dat gelijk is aan meer dan 95 procent van de periode vóór de toetreding tot de Sovjet-Unie. In alle sectoren samen genomen, hebben de naverkoopactiviteiten in het derde kwartaal een omzetzdaling van 33,1% laten zien, wat neerkomt op 60,6% van de omzet van de Groep.

Philippe Petitcolin stelt echter een duidelijke ervaring vast in de dienstverlening voor de activiteit burgerlijke motoren, met een daling van de verkoop van slechts 56,2% (-66% in het tweede kwartaal), die

nog steeds verband houdt met de verkoop van reserveonderdelen voor CFM56-motoren tijdens de bezoeken aan de werkplaatsen.

De vloot van LEAP-1A (A320neo) motoren vertoonde een relatief hoog activiteitsniveau gedurende het kwartaal, gezien de operationele voordelen van het vliegen met de nieuwste en meest brandstofefficiënte vliegtuigen gedurende deze periode in vergelijking met andere. De wekelijkse vluchtcycli van de LEAP-vloot zijn dus slechts 15% lager dan in dezelfde periode vorig jaar (...).

Voor diensten met betrekking tot luchtvaartmaterieel zijn de inkomsten 41,1% lager dan in dezelfde periode vorig jaar, wat neerkomt op 30,1% van de omzet in het derde kwartaal van 2020. Deze daling van de dienstverlening betreft met name koolstofremmen, landingsgestellen, gondels (voornamelijk voor de A320neo en A380) en, in mindere mate, de activiteiten van Aerosystems. Ten slotte blijven de dienstenactiviteiten van het segment Aircraft Interiors zeer sterk beïnvloed door de crisis bij de luchtvaartmaatschappijen, met een daling van 64,9% in de verkoop, of het nu gaat om stoelen, cabine-uitrusting (monument en kombuisinzetstukken) of om modificatie en MRO-activiteiten. Deze activiteit is logischerwijs zeer sterk blootgesteld aan de situatie van breedrompvluchtvaart.

Mijn opmerking: Ondanks de crisis is de productie van vliegtuigen niet gestopt. In samenwerking met General Electric levert Safran de LEAP-motoren waarmee vliegtuigen met één gangpad worden uitgerust van Airbus, Boeing en de Chinese fabrikant Comac.

Safran was een van de eerste bedrijven die onderhandelde over een langdurige partiële bedrijfsovereenkomst. De overeenkomst, die door alle vkbonden is ondertekend, dient als basis voor het werk in andere bedrijven in de luchtvaartsector.

> **Boeing** certificeert nieuw 3D printmateriaal voor haar vliegtuig

(primer3d bron) 30 oktober - **Het idee** werd ooit geopperd **dat 3D geprinte onderdelen van slechtere kwaliteit zouden kunnen zijn dan die welke op de traditionele manier worden vervaardigd, is sindsdien grotendeels ontmanteld door de luchtvaartindustrie en haar strenge veiligheidsnormen.**

Terwijl prototyping het gebruik van 3D-printing in deze sector lang heeft gedomineerd, is er nu **een geleidelijke verschuiving naar de productie van onderdelen voor eindgebruik.** Een bewijs hiervan zijn de 60.000 onderdelen die al zijn gedrukt en gebruikt tijdens de vlucht

door Boeing op 16 modellen van commerciële en militaire vliegtuigen. De nieuwste aanwinst, **de langeafstandsmachine 777X, heeft bijvoorbeeld meer dan 300 in 3D geprinte onderdelen in zijn motoren.** (...)

) "Additieve productie heeft enorme voordelen bij het vereenvoudigen van toeleveringsketens voor de lucht- en ruimtevaart, zowel voor originele apparatuur als voor MRO-processen, maar er waren robuuste materialen nodig om aan de hoge vluchteisen te voldoen. "

(...) Hoewel de Antero 800NA het eerste Stratasys-materiaal is dat door Boeing is gecertificeerd, is dit natuurlijk niet de eerste keer dat een vliegtuigfabrikant zijn thermoplasten heeft verwerkt. Al in 2014 had Airbus zijn ULTEM 9085 gekwalificeerd, een materiaal dat voldoet aan de normen voor brandbaarheid, rook en toxiciteit (FST). Andere sectoren hebben het inmiddels overgenomen, zoals de spoorwegindustrie, waar de eigenschappen ervan worden gebruikt voor het maken van gereedschap en vele onderdelen van de trein, zoals handgrepen.

Mijn commentaar: Luchtvaartmaatschappijen volgen de ontwikkelingen op het gebied van 3D-printing op de voet.

Zij zijn vooral geïnteresseerd in de productie van onderdelen op afstand.

Wanneer een defect onderdeel van een vliegtuig dat ver van de basis is geparkeerd, moet worden vervangen, kan door middel van 3D-printing worden voorkomen dat het onderdeel per vliegtuig wordt verzonden, waardoor de stilstandtijd van het vliegtuig wordt verkort.

> **"Historische" kick-off op de luchthaven van Berlijn-Brandt**

(bron Air Journal) 1 november - Het is een lange weg geweest, maar **de nieuwe internationale luchthaven Willy-Brandt in Berlijn-Brandenburg (BER) is gisteren, 31 oktober 2020, negen jaar later in gebruik genomen** (...).

"Met de Willy Brandt Airport in Berlijn-Brandenburg kan Oost-Duitsland nu rekenen op een luchthaveninfrastructuur die de komende decennia een solide basis zal vormen. De inwoners van de Duitse hoofdstad hebben lang moeten wachten op deze dag. Onze klanten, d.w.z. passagiers en luchtvaartmaatschappijen, vinden bij BER professionele normen: goede bereikbaarheid per trein en auto, betrouwbare en veilige afhandeling, zelfs onder coronavirusomstandigheden, optimale service op de grond en in de lucht (...)", aldus Engelbert Lütke Daldrup, CEO

van Flughafen Berlin Brandenburg, de exploitant van de hub.

Er waren geen grote feesten gepland vanwege de gezondheidssituatie, maar ook vanwege de ongelofelijke zwarte serie die dit grote project als gevolg van de Duitse hereniging heeft getroffen: mislukkingen, fouten, faillissementen, verdenkingen van corruptie, nalatigheid, ontslagnemingen, en een budget dat explodeerde van 1,7 miljard euro naar 7 miljard euro (...).

***Mijn commentaar:** De oude Berlijnse luchthaven Schönefeld verdwijnt niet. Het is nu Terminal 5 van de "nieuwe" luchthaven Berlijn-Brandenburg.*

Deze luchthaven kan om een andere reden historisch zijn dan die welke in het artikel wordt genoemd.

Door de strijd tegen de opwarming van de aarde dreigen uitbreidingsprojecten van luchthavens voor onbepaalde tijd te worden uitgesteld.

Dit is reeds het geval voor het uitbreidingsproject van de luchthaven Charles-De-Gaulle, Terminal 4.

> **Welke toekomst voor grondafhandelaars?**

(bron Franceinfo) 1 november - Inchecken, instappen van passagiers, uitladen van bagage, vracht of begeleiding op de grond van het vliegtuig, tanken. **Grondassistenten vormen een essentiële schakel in het ecosysteem van het luchtvervoer. Dit staat bekend als "afhandeling".**

Deze banen zijn vaak weinig bekend of worden genegeerd, maar toch vertegenwoordigen ze tienduizenden banen, zoals blijkt uit een recente studie van Didier Bréchemier, een partner van Roland Berger. Het concurrentievermogen van de grondafhandelaars, dat rechtstreeks verband houdt met de aantrekkelijkheid van de Franse luchthavens, is een belangrijke sociale kwestie. **In 2015 had de sector 42.000 mensen in dienst**, waarvan 25.000 in de top 12 van de Franse luchthavens. De Covid-crisis (...) verzwakt de financiële gezondheid van de spelers en leidt zelfs tot hun faillissement. Deze situatie herinnert ons eraan dat de grondafhandelingssector centraal staat in grote economische en sociale vraagstukken. **Het concurrentievermogen van de spelers in het luchtvervoer (voornamelijk luchtvaartmaatschappijen) wordt bepaald door het concurrentievermogen van de luchthavens waar de grondafhandelaars actief zijn.** Voor de luchtvaartmaatschappijen is

het beheersen van de grondafhandelingskosten op de Franse luchthavens van essentieel belang om het herstel te ondersteunen en de aantrekkelijkheid van Frankrijk als bestemming te behouden.

"Deze kosten vertegenwoordigen 5% tot 10% van de omzet van de luchtvaartmaatschappijen. Bovendien kan de internalisering van de grondafhandelingsdiensten binnen de luchtvaartmaatschappijen tot twee keer zo duur zijn als de externalisering ervan".

Dit zijn noodzakelijke banen voor de luchtvaartmaatschappijen en ze spelen ook een rol bij de vergroening van de luchthavens en bij de ecologische overgang van het luchtvervoer, die nu door de crisis in de schijnwerpers is gezet.

"Het opzetten van groenere grondafhandelingsactiviteiten, bijvoorbeeld door de elektrificatie van grondafhandelingsvloten, is een grote uitdaging. In dit verband schat Roland Berger dat een geëlektrificeerde grondafhandelingsvloot van 90% van de Parijse luchthavens het mogelijk zou maken om de CO₂-uitstoot van de grondafhandeling met ongeveer 60% te verminderen, en de uitstoot van NO_x, PM₁₀ en PM_{2,5} met 60 tot 80%. Bovendien heeft Air France al aangekondigd dat het de ambitie heeft om tegen eind 2020 60% van zijn vloot op elektromotoren te laten rijden en dat het dit cijfer wil verhogen tot 90% in 2025 (exclusief het Covid-effect)".

In afwachting dat er op een dag misschien wel een vliegtuig met nul CO₂-uitstoot komt, zal de vermindering van de CO₂-voetafdruk van de sector worden bereikt door middel van operaties op de grond met onmiddellijk toepasbare oplossingen.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 2,95 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 2 november. Het is -6,56% in één week tijd.

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 gezondheidscrisis.

Het vat Brent ruwe olie (Noordzee) **daalt met 1 tot 39 dollar**. 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