

Air France en KLM dreigen niet te verdwijnen



## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

N°782, 16 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](#)  [, het is hier](#),  [vindt u deze hier](#) 

### *Persoverzicht van maandag*

#### > **Ben Smith: "Air France en KLM zullen niet verdwijnen."**

(bron: Les Echos) 13 november - *Deze ongekende crisis heeft geleid tot grote bezorgdheid over de toekomst van Air France-KLM. Wordt het bestaan van Air France en KLM nog steeds bedreigd?*

De twee belangrijkste aandeelhouders van Air France-KLM, de Franse en de Nederlandse staat, hebben duidelijk gemaakt dat beide ondernemingen van essentieel belang zijn voor de economie van Frankrijk en Nederland. Zij hebben dit aangetoond door hun steun aan beide bedrijven. Ik zie dan ook geen enkel risico dat het een of het ander verdwijnt.

*Dus de situatie is niet zo rampzalig?*

Dit is duidelijk de ernstigste crisis die we hebben meegemaakt en de situatie blijft uiterst moeilijk. **Met de herformulering is ons activiteitsniveau in Frankrijk gedaald tot minder dan 10% [van het niveau van 2019]. Op de lange afstand hebben we gelukkig vrachtverkeer om ons te helpen de lijnen te onderhouden.**

Air France en KLM beschikken over vloten die goed geschikt zijn voor deze activiteit. Daarnaast **hebben we ongeveer 12 miljard euro aan liquiditeit, als je** de 7 miljard euro aan leningen die de Franse staat voor Air France heeft gegarandeerd, de 3,4 miljard euro aan

Nederlandse leningen voor KLM en de kaspositie van de groep bij elkaar optelt [...].

*Zal Air France-KLM dus een nieuwe kapitaalinjectie of -herkapitalisatie nodig hebben?*

**We hebben voldoende liquiditeit voor de korte termijn, maar op de middellange termijn moeten we er ook voor zorgen dat we een voldoende solide balansstructuur hebben. Dat is waar we op dit moment met onze aandeelhouders aan werken,** maar ik kan op dit moment geen details geven.

*Heeft de spectaculaire opleving van de koers van het aandeel na de aankondiging van het aankomende vaccin hopefult u aangemoedigd om uw vooruitzichten naar boven bij te stellen?*

Ik heb nooit getwijfeld aan het vermogen van de luchtvaartindustrie om te herstellen. Maar gezien de omvang van de crisis hebben sommigen misschien getwijfeld aan het vermogen van de luchtvaartmaatschappijen om te overleven en aan het vermogen van hun aandeelhouders om hen te steunen.

**Deze opleving van de aandelenmarkt,** met een toename van 20% tot 30% van alle aandelen in het luchtvervoer in minder dan twee uur, **laat zien dat investeerders nog steeds geloven in de toekomst van het luchtvervoer.** En dat ze verwachten dat het bij het eerste goede nieuws terugkomt.

*Als het herstel slechts een kwestie van tijd is, blijft de vraag hoeveel jaar het zal duren om terug te keren naar het verkeersniveau van 2019. Wat is je prognose?*

**Ik heb er alle vertrouwen in dat zodra er snelle Covid-tests zijn ingevoerd en geaccepteerd door landen of er een vaccin of behandeling beschikbaar is, het verkeer weer zal opleven, zowel voor vrijetijds- als voor zakenreizen.** Maar met verschillen tussen de marktsegmenten. Neem bijvoorbeeld mensen met familie of vrienden in het buitenland: zodra de grenzen weer opengaan, gaan ze weer op reis om hun dierbaren te bezoeken, zelfs zonder vaccin. Ik verwacht zelfs dat dit soort eisen nog sterker zal zijn dan voor de crisis.

Het toerisme zou ook snel moeten terugkeren naar een goed niveau van activiteit, ook al zal het niet onmiddellijk terugkeren naar het vorige niveau, vanwege de impact van de crisis op de huishoudbudgetten (...).

Het **verlangen om te vertrekken, om te ruilen en de wereld te ontdekken is even sterk als altijd,** vooral onder jongeren. Luister maar naar hun teleurstelling over het feit dat ze sinds het begin van de pandemie niet meer in staat zijn om te studeren, te wonen of stage te

lopen in het buitenland.

*Zal de ontwikkeling van videoconferenties niet leiden tot een duurzame vermindering van het aantal zakenreizen?*

Voor zakenreizen zal het herstel waarschijnlijk geleidelijker verlopen. Maar ook hier geloof ik niet in een blijvende achteruitgang. Zakenreizen gaan hand in hand met de globalisering van het bedrijfsleven, en voor veel van onze klanten is reizen een fundamenteel onderdeel van het internationale management, hun werk en hun succes. De manier waarop we reizen zal zeker blijven evolueren, met meer en meer gebruik van videoconferencing.

(...) Maar **videoconferentie zal nooit het directe contact en het menselijke contact met een klant of medewerker vervangen**. Alle managers weten dit. En dat is nog meer het geval als de taal en de culturen anders zijn.

*Heeft de crisis de veranderingen bij Air France-KLM versneld?*

**De crisis heeft inderdaad bijgedragen aan het versnellen van de uitvoering van het transformatieplan dat we in november 2019 hebben gepresenteerd.** We hebben de viermotorige vliegtuigen - Airbus A380 en A340 bij Air France, Boeing 747 bij KLM - eerder dan gepland naar buiten gebracht. We hebben ook werknemers die dat wensen aangeboden om het bedrijf onder goede omstandigheden te verlaten.

Ik was ook verbaasd over het aantal kandidaten dat vertrok. Ten slotte hebben we de herstructurering van het Franse binnenlandse netwerk, dat een bron van terugkerende verliezen was voor Air France en dat een troef wordt voor de groep, versneld **door de ontwikkeling van Transavia op Orly en op bepaalde binnenlandse routes**.

*Waarom is Transavia Frankrijk de grote winnaar van deze transformatie?*

(...) Dankzij Transavia en de kosten per eenheid die vergelijkbaar zijn met die van easyJet, zal Air France eindelijk zijn korte- en middellangeafstandsnetwerk rendabel kunnen maken en ontwikkelen. Dit is een waardevol bezit dat noch IAG, noch de Lufthansa Groep heeft en waarvan het belang niet ten volle wordt erkend. (...)

*Is Transavia France een match voor Ryanair of easyJet?*

Absoluut! **Transavia heeft alles in zich om de voorkeur te geven aan een goedkope luchtvaartmaatschappij in Europa**. We hebben activa die deze bedrijven niet hebben. Zo hebben we bijvoorbeeld 52% van de slots op Orly in handen en **hebben we ons Flying Blue loyaliteitsprogramma, dat een zeer krachtig instrument is. Het is**

**genoeg om Transavia te verkiezen boven elke andere low-cost maatschappij.**

*Gaat de ontwikkeling van Transavia France hand in hand met een order voor vliegtuigen in 2021? En als dat zo is, zou het dan Boeing 737 MAX kunnen zijn?*

De vloot van Transavia bestaat volledig uit Boeing 737-800 NG. We hebben geen 737 Max in de groep. En vandaag zijn er **genoeg 737-800s beschikbaar op de aftermarket om aan de groeibehoeften van Transavia voor de komende twee jaar te voldoen.**

Op de middellange termijn zullen we echter extra vliegtuigen voor Transavia moeten bestellen. We zullen de Boeing 737 Max bestuderen, maar ook Airbus vliegtuigen zoals de A320neo om te zien of ze aan onze behoeften voldoen. Deze vliegtuigen bieden zeer goede eenheidskosten. Wat de Boeing 737 Max betreft, kunnen we ervan uitgaan dat het, gezien de aandacht en de inspanningen die zijn gedaan om hem weer in gebruik te nemen, een perfect veilig vliegtuig zal zijn als hij weer mag vliegen.

*Zou de crisis, door het economische model van de traditionele luchtvaartmaatschappijen ter discussie te stellen, de uitbreiding van de goedkope luchtvaartmaatschappijen kunnen versterken, ook op de langeafstandsroutes?*

Ik geloof niet in het principe van het ene model. Alle sectoren hebben hun eigen segmentatie. Wanneer mensen een vlucht kiezen, doen ze dat op basis van de prijs, maar ook op basis van de dienstregeling, het bedrijf, de stiptheid ervan, het loyaliteitsprogramma, het vliegtuigmodel en de producten en diensten... (...)

Sommige bedrijven zullen hun werknemers vertellen dat ze moeten stoppen met reizen in business class, als een kostenbesparende maatregel. Maar dit is altijd het geval geweest na een crisis. En vaak houdt het niet stand. Want als je voor je werk op reis gaat, kun je beter uitrusten. Daarom beleeft de business class markt regelmatig ups en downs.

Om **zich aan te passen aan** deze variaties **is flexibiliteit nodig. En dat doen we al bij Air France, met tweeëndertig van onze 68 Boeing 777 "quick change" vliegtuigen, waarvan de business class in 24 uur met 50% kan worden teruggebracht**, afhankelijk van de vraag. Samen met de release van 10 A380's heeft dit ons in staat gesteld om onze blootstelling aan de zakelijke markt, die minder is dan die van onze concurrenten, te verminderen.

*Zal de crisis een nieuwe fase van consolidatie in de luchtvaartsector*

*inluiden?*

Dat zal het zeker. **Veel luchtvaartmaatschappijen zijn nog steeds onafhankelijk en genieten niet de steun van overheden of grote aandeelhouders. Er bestaat dus een risico op talrijke faillissementen.** Sommige van deze bedrijven kunnen worden overgenomen door andere. **Maar het kan interessanter zijn om het marktaandeel met eigen middelen te vergroten,** als men daar het juiste instrument voor heeft, zoals bijvoorbeeld het **geval is bij Air France-KLM met Transavia.**

*Heeft de crisis het echtpaar Air France-KLM versterkt of verzwakt?*

**Vanuit strategisch oogpunt komt Air France-KLM in een vrij goede positie naar voren.** We hebben Europa's grootste inkomende markt met Frankrijk, het beste aansluitende platform op Schiphol, een uniek low-cost instrument met Transavia, en twee staatsaandeelhouders die ons op de lange termijn sterk steunen.

Er is **zeker enige politieke onrust waar we geen controle over hebben.** En als we veel meer geld zouden verdienen, zou alles waarschijnlijk makkelijker zijn. De KLM was al concurrerend en Air France heeft de afgelopen twee jaar veel vooruitgang geboekt. De arbeidsverhoudingen zijn gekalmeerd, we hebben een strategische afstemming met de werknemers bereikt en vlak voor de crisis had Air France zelfs de beste Europese prestaties op het gebied van kostenreductie.

*Zouden de relaties tussen Air France en KLM niet veel beter moeten zijn en zou de werking ervan niet veel meer geïntegreerd moeten zijn?*

Terwijl de activiteiten van Air France en KLM vrijwel onafhankelijk blijven opereren, zijn veel functies, zoals cargo, onderhoud, IT, revenue management en sales, allianties en het frequent flyer programma, volledig geïntegreerd. En het werkt heel goed. **Het is waar dat we niet voldoende op één lijn zitten met het vlotbeleid. Maar wat Air France-KLM vooral ontbroken heeft, is een echte groepsstrategie.**

Lange tijd was het strategisch denken beperkt tot het bepalen wie, Air France of KLM, het beste in staat was een bestemming te bedienen. Maar er was niet genoeg gezamenlijke reflectie om te bepalen welke markten te bevoordelen, welke luchtvaartmaatschappijen het zwakst waren, welke kansen te grijpen... Dit is wat IAG en Lufthansa in staat stelde om ons voor te zijn. Als hoofd van Air France-KLM moet ik dus op dit gebied vooruitgang boeken. **Als we erin slagen om ons te concentreren op degenen die onze echte concurrenten zijn, en als**

we onze krachten intern optellen, zal Air France-KLM een mooie toekomst hebben.

***Bent u niet bang voor politieke beslissingen die de ontwikkeling van Air France-KLM in Frankrijk en Nederland zouden beperken, in naam van het milieu?***

Luchtvervoer maakt deel uit van het leven van mensen en levert een essentiële bijdrage aan de wereldeconomie: ik zie dat morgen niet veranderen. Wij delen de zorg van onze klanten en medewerkers voor het milieu en wij zetten ons daar dan ook voor in. **Er bestaan oplossingen om onze ecologische voetafdruk te verkleinen**, waaronder het investeren in nieuwe vliegtuigen, zoals we nu doen.

In sommige gevallen kunnen we zelfs accepteren dat treinen redelijkerwijze vliegtuigen kunnen vervangen, zoals in het geval van de Orly-Bordeaux-dienst. We beschouwen dit niet als strafbaar. Aan de andere kant, **wanneer extra belastingen ons vermogen om te investeren in nieuwe vliegtuigen of het gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen zouden kunnen verminderen, lijkt het ons volstrekt contraproductief.**

***Mijn commentaar:*** *Hoe sterk zal het herstel zijn? Alle spelers in het luchtvervoer hopen dat de activiteit snel terugkeert naar het vorige niveau.*

*Wanneer zal dit gebeuren? Binnen enkele jaren.*

*Wat zijn de voorwaarden waaraan moet worden voldaan? Een vaccin natuurlijk. Maar dat zal niet genoeg zijn.*

*Het zal moeten worden bewezen dat het kan blijven groeien met behoud van de planeet. Dit is de grootste uitdaging in haar geschiedenis.*

*Het zal moeten voortbouwen op de lopende werkzaamheden op alle gebieden, in de hoop dat bijvoorbeeld ingenieurs en onderzoekers in staat zullen zijn om alternatieven voor kerosine te vinden.*

**> Nederland zal een belasting van 7,45 euro per vliegticket heffen.**

(bron Air Journal) 15 november - **Passagiers die vertrekken van een luchthaven in Nederland betalen vanaf 1 januari een belasting van € 7,45 per ticket**, volgens een besluit van de Nederlandse overheid.

Er komt echter geen belasting op vrachtluchten omdat bedrijven volgens de Nederlandse overheid naar het buitenland zouden kunnen reizen, met desastreuze gevolgen voor bijvoorbeeld Schiphol-Amsterdam. Deze nieuwe vliegbelasting zal naar verwachting ongeveer 200 miljoen euro per jaar opleveren voor de Nederlandse staat. **Het is echter niet van toepassing op transitpassagiers.** Het bedrag van de belasting zal jaarlijks worden vastgesteld op basis van de inflatie.

**Vorig jaar hebben negen EU-lidstaten (Frankrijk, Duitsland, Italië, de drie Benelux-landen, Zweden, Denemarken en Bulgarije) er bij de Europese Commissie op aangedrongen het debat over de belasting van de luchtvaartsector te openen, "bijvoorbeeld door middel van specifieke belastingmaatregelen of vergelijkbaar beleid".** Naast de maatschappelijke en economische voordelen genereert de luchtvaart "ongeveer 2,5% van de wereldwijde CO<sub>2</sub>-uitstoot en negatieve gevolgen zoals geluidshinder en luchtvervuiling", zo schreven ze. "In vergelijking met andere vervoerswijzen is de burgerluchtvaart niet voldoende betrokken", vonden de negen ondertekenende landen destijds.

Sindsdien heeft de Covid-19-pandemie het luchtvervoer aan de grond gehouden en alleen Nederland heeft met deze nieuwe belasting een stap vooruit gezet. **Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Italië, Zweden en Noorwegen hebben al vliegbelastingen**, maar het luchtvervoer is nog steeds vrijgesteld van accijnzen, er wordt geen belasting geheven op internationale vluchten en er is geen gecoördineerde belasting op vliegtickets.

***Mijn commentaar:** Eind 2018 had Nederland de invoering van deze belasting aangekondigd, die naar verwachting een impact zal hebben op de KLM van 140 miljoen euro per jaar.*

*In Duitsland heeft de regering besloten de belasting op vliegtickets te verhogen. Het zal een extra 740 miljoen euro per jaar opleveren.*

*In Groot-Brittannië bestaat de Air Passenger Duty, die tot doel heeft de klimatologische gevolgen van het luchtvervoer te beperken, al meer dan tien jaar. In 2019 brengt het de Britse regering 4,3 miljard euro op.*

*Hoewel de bedragen per land verschillen, is er één constante: de luchtvaartmaatschappijen betreuren het dat de opbrengst van deze belastingen niet wordt besteed aan onderzoek naar alternatieven voor*

*kerosine, waardoor de CO2-uitstoot zou kunnen worden verminderd.*

### > Iets meer dan vijfhonderd aanmeldingen voor tweede vertrekregeling KLM (Un peu plus de cinq cents demandes de deuxième départ KLM)

(bron NU, vertaald met DeepL) 11 november - Iets meer dan **vijfhonderd KLM-medewerkers hebben zich aangesloten bij het tweede vrijwillige vertrekprogramma van het bedrijf.** (...) De KLM zei dat zij alles in het werk zou stellen om gedwongen ontslagen zoveel mogelijk te voorkomen.

Aan het einde van de deadline had KLM 503 aanvragen. "De KLM overweegt nu of deze aanvragen kunnen worden toegewezen", aldus de woordvoerder. KLM kondigde eind juli aan dat er zo'n 5.000 banen binnen het bedrijf verloren zouden gaan.

**Meer dan 2.400 medewerkers hadden zich deze zomer aangemeld voor het eerste vrijwillige vertrekprogramma.**

***Mijn opmerking:** in Nederland is de regelgeving flexibeler dan in Frankrijk. Vrijwillige ontslagprogramma's worden sneller uitgevoerd. De eerste vrijwillige vertrekken van het grondpersoneel van Air France zullen op zijn vroegst in het tweede kwartaal van 2021 plaatsvinden.*

### > Hoe de MRO-motorenindustrie zich probeert aan te passen aan de crisis

(bron Le Journal de l'Aviation) 12 november - Het is geen geheim. Alle **spelers in de sector van het onderhoud van commerciële vliegtuigmotoren zijn sterk beïnvloed door de wereldwijde daling van het aantal vluchten** en door het zeer grote aantal vertragingen van het zeer dure "winkelbezoek" (SV) sinds medio maart, waarbij de exploitanten ervoor zorgen dat hun cashflow behouden blijft. Een winkelbezoek vertegenwoordigt een bijzonder groot bedrag voor een luchtvaartmaatschappij, in de orde van enkele miljoenen dollars voor een motor met één gangpad, het dubbele van een motor met hoog vermogen.

In deze context **hebben motorfabrikanten en MRO-bedrijven helaas een daling van meer dan 50% geconstateerd in het aantal bezoeken aan motorwerkplaatsen sinds het begin van het jaar** (tot -70% voor sommige spelers sinds het ontstaan van de pandemie), en alle elementen komen nu samen om te zeggen dat een hervatting van de activiteit niet echt wordt verwacht voor twee of drie jaar in het meest optimistische scenario, en tot vijf of zes jaar in de donkerste hypothese,



waar veel oudere generatie reactoren, eenmaal bijzonder winstgevend, zullen zijn afgeschreven.

Daar komt nog bij dat er sprake is van groen tijdmanagement (de keuze om de onderhoudskosten te verlagen, met name voor motoren die het einde van hun levensduur naderen) en dat de exploitanten er duidelijk de voorkeur aan geven hun meest recente vliegtuigen met voorrang te laten vliegen, zolang de capaciteit van hun vloot de marktvraag in het kader van de reisbeperkingen ruimschoots overstijgt. Een andere factor is de versnelde terugtrekking van een aanzienlijk aantal kwadranten sinds het begin van het jaar (...).

Er moeten echter twee positieve punten worden benadrukt: de zeer goede trend voor vrachtmaatschappijen, met name wat betreft winkelbezoeken en de verkoop van onderdelen voor motoren van de oudere generatie (CFM56-3B, PW2000, PW4000, CF6-80) en het duidelijke herstel van de Chinese binnenlandse markt, met een niveau dat dicht bij dat van de pre-covideperiode voor het onderhoud van Airbus- en Boeing-motoren met één gangpad ligt.

**De vermindering van het winkelbezoek**, gekoppeld aan de sterke daling van het vliegverkeer (motoren met PBH-contracten, minder voorvallen, enz.) **zou een daling van de uitgaven voor de hele industrie moeten betekenen van ongeveer 50% in 2020 (32 miljard dollar in 2019), ook al is het onderhoud van motoren de meest winstgevende activiteit in de MRO-sector.** Erger nog, het is in normale tijden ook een van de belangrijkste bronnen van inkomsten voor motorfabrikanten, met name voor motoren met één gangpad. Zo hebben de motorfabrikanten voor het derde kwartaal de kleur van de daling van de naverkoop aangekondigd: GE (-55%), Safran (-56%), Pratt & Whitney (-51%)... Rolls-Royce wordt logischerwijs nog zwaarder getroffen, gezien de grotere blootstelling aan langeafstandsplatforms, met zijn gamma Trent-motoren, ook al zullen we moeten wachten op de publicatie van de volgende resultaten in februari 2021 om de omvang ervan te kennen.

(...) Sinds het ontstaan van de pandemie is er ook een groot aantal initiatieven ontstaan om "on-wings" onderhoudsdiensten, "quick-turn" reparatiediensten, post-leasing inspectiediensten voor overgangen aan te bieden... Deze serviceaanbiedingen zullen uiteraard niet in staat zijn om de daling van het aantal onderhoudsbezoeken in traditionele werkplaatsen te compenseren, maar ze maken wel deel uit van een duurzame logica.

**De diensten die "onder de vleugels" worden aangeboden maken, net als de lichte onderhoudsbezoeken, al jaren deel uit van de ontwikkelingsstrategie van AFI KLM E&M (Air France Industries KLM Engineering & Maintenance), met name op het gebied van de nieuwe**

generatie motoren (...) s.

**Mijn commentaar:** De luchtvaartonderhoudsactiviteit heeft minder te lijden dan het passagiersvervoer. De daling van de activiteit is echter aanzienlijk. Air France Industries KLM Engineering & Maintenance lijkt gewapend om de huidige crisis te boven te komen.

Ter informatie: een "winkelbezoek" is "een volledige onderhoudsoperatie van een vliegtuigmotor (demontage, reparatie of vervanging van versleten onderdelen, hermontage en testen op de testbank)". (Bron: Safran)

### > **Deutsche Lufthansa: overeenkomst bij Lufthansa, banen behouden, kerstbonussen geannuleerd**

(bron Reuters) 11 november - Lufthansa heeft woensdag aangekondigd dat zij een nieuw akkoord heeft bereikt met de vakbond Verdi over een plan om 200 miljoen euro extra te besparen in **ruil voor een toezegging om gedwongen vertrek in 2021 te voorkomen.**

**Volgens de overeenkomst zullen zo'n 24.000 grondpersoneelsleden dit jaar en in 2021 afzien van hun kerstbonus en hun vakantiebonus tot het einde van volgend jaar. Bovendien**

zal de onderneming de aanvullende arbeidstijdverkorting bovenop de basisuitkeringen verminderen (...)

Verdi zei dat de overeenkomst door haar leden in stemming zou worden gebracht.

**Mijn commentaar:** De bij Lufthansa ondertekende overeenkomst is vergelijkbaar met de collectieve prestatieovereenkomsten (CPA) die in Frankrijk kunnen worden ondertekend. Dit zijn tijdelijke maatregelen om de gevolgen van een crisis te verzachten en ontslagen te voorkomen.

### > **Bekijk van bovenaf: Singapore Airlines**

(bron La Quotidienne) 16 november - **Singapore Airlines (SIA) heeft 850 miljoen Singaporese dollar (530 miljoen euro) opgehaald via een converteerbare obligatie-uitgifte** (...). Het aanbod was meer dan vier keer overtekend „met sterke investeerdersrente", SIA bovengenoemd in de persmededeling.

De vijfjaarlijkse obligaties, die bij verschillende institutionele beleggers zijn geplaatst, zullen een coupon van 1,625 procent dragen. Ze kunnen ook worden omgezet in gewone aandelen tegen een prijs van 5,743

miljoen dollar. Dit betekent een stijging van 45,8 procent ten opzichte van de slotkoers van donderdag van S\$3,94 per aandeel (...).

### > Lufthansa geeft 525 miljoen euro aan converteerbare obligaties uit

(bron Reuters) 10 november - **Lufthansa heeft dinsdag een senior converteerbare obligatie-uitgifte van ongeveer €525 miljoen gelanceerd** die in 2025 afloopt. De Duitse luchtvaartgroep (...) zei dat zij de opbrengst zou gebruiken om haar huidige activiteiten te financieren.

De obligaties zullen worden omgezet in nieuwe en/of bestaande aandelen (...). Deze effecten worden aangeboden met een coupon van tussen de 2,25% en 2,75% per jaar.

***Mijn commentaar:** De twee bovenstaande operaties werden gestart vóór de aankondiging van een mogelijk vaccin.*

*Hun succes (het aanbod van Lufthansa zou zes keer zijn onderschreven) getuigt van het vertrouwen van de beleggers. Opgemerkt moet worden dat Lufthansa, naast het verkrijgen van leningen, in het voorjaar een kapitaalinjectie van zes miljard euro heeft gekregen, die door de Duitse regering is betaald.*

### > Zuid-Korea: Korean Air neemt zijn rivaal Asiana over voor 1,4 miljard euro

(bron AFP) 16 november - **Korean Air heeft maandag aangekondigd dat het een akkoord heeft bereikt om zijn noodlijdende landgenoot Asiana Airlines uit te kopen voor bijna 1,4 miljard euro met als** doel zijn positie te consolideren die verzwakt is door de coronaviruspandemie. Deze overeenkomst tussen de twee grootste Zuid-Koreaanse luchtvaartmaatschappijen komt op een moment dat de sector hard wordt getroffen door de crisis als gevolg van de reisbeperkingen.

(...) "Zodra Korean Air Asiana Airlines overneemt, wordt verwacht dat het bedrijf tot de top 10 van luchtvaartmaatschappijen in de wereld zal behoren", aldus het persbericht van Korean Air.

Koreaanse Lucht zei (...) **dat om dit bedrag veilig te stellen, het van plan is om zijn kapitaal te verhogen met 2.500 miljard gewonnen (1,9 miljard euro)** door de uitgifte van nieuwe aandelen begin volgend jaar.

De overeenkomst omvat ook de dochterondernemingen van Asiana, de goedkope luchtvaartmaatschappijen Air Seoul en Air Busan (...).

Asiana Airlines, de op één na grootste luchtvaartmaatschappij van Zuid-

Korea, had al lang te kampen met financiële problemen, zelfs vóór de (...).

Asiana Airlines rapporteerde een exploitatieverlies van 268 miljard gewonnen (ongeveer 204 miljoen euro) in de eerste zes maanden van het jaar en een tekort van 11.500 miljard gewonnen (8,8 miljard euro).

(...) Volgens de

maandag aangekondigde overeenkomst zal de Koreaanse Ontwikkelingsbank (KDB) ook investeren (...).

***Mijn commentaar:*** Korean Air is een van de oprichters van Skyteam, terwijl Asiana samen met Lufthansa deel uitmaakt van de Star Alliance.

*In 2019 had Korean Air een omzet van 9*

*,4 miljard euro met een vloot van ongeveer 170 vliegtuigen, het dubbele van die van Asiana.*

### > Noorwegen legt uit waarom het het Noorse bedrijf niet zal redden...

(bron La Quotidienne) 16 november - **De Noorse regering heeft** zojuist een verklaring afgelegd waarin zij precies uitlegt waarom zij **weigert haar steun aan de goedkope Noorse luchtvaartmaatschappij uit te breiden (...)**

Noorwegen verklaart dat "de regering sinds maart nauw overleg heeft gepleegd met de luchtvaartsector en een reeks maatregelen heeft genomen om de rampzalige economische situatie te verlichten: vrijstelling van een aantal belastingen; overheidsfinanciering van een minimale vervoersdienst; steun voor luchthavens die niet in handen zijn van de staat; door de staat gegarandeerde leningen tot 6 miljard NOK (560 miljoen EUR).

"Hij legt echter uit dat hij dit steunbeleid voortaan niet meer zal voortzetten, omdat "het gebruik van Noorse belastinggelden voor individuele luchtvaartmaatschappijen in het licht hiervan niet langer gerechtvaardigd is. Dergelijke steun kan de concurrentie verstoren", zegt (...) de minister van Handel en Industrie (...).

***Mijn opmerking:*** De Noor betaalt al enkele jaren voor de gevolgen van een te snelle expansie in het goedkope langeafstandsegment.

*De Noorse luchtvaartmaatschappij heeft in Noord-Europa ook te maken met concurrentie van SAS, een Scandinavische luchtvaartmaatschappij die door Zweden en Denemarken wordt gesteund.*

*Als Noorwegen failliet zou gaan, zou het de eerste grote*

*luchtvaartmaatschappij zijn die het slachtoffer wordt van de crisis in Europa.*

## > **Virgin Atlantic en de nieuwe Flybe**

(bron Air Journal) 12 november - (...) **De CEO van de Britse luchtvaartmaatschappij Virgin Atlantic Shai Weiss (...) zei gisteren dat hij klaar was om deel te nemen aan de herlancering van Flybe, waarin Virgin Atlantic aandeelhouder was voordat het begin maar het faillissement aanvroeg - de pandemie was slechts de laatste nagel aan zijn doodskist.**

Op een CAPA-webconferentie gisteren zei hij: "**We zijn een geïnteresseerde partij omdat we een resterend belang hebben in het bedrijf.** En we verwelkomen de kans voor Flybe om zichzelf weer te laten herrijzen en de verschillende regio's van het Verenigd Koninkrijk te dienen".

(...) **Voor het hoofd van Virgin Atlantic is het belangrijk een netwerk te herwinnen dat de hubs van het Verenigd Koninkrijk en Europa voedt;** de investeringsstrategie in Flybe, die vóór zijn ondergang Virgin Connect zou worden, "was volledig gekoppeld aan de connectiviteit met Manchester en Heathrow". Shai Weiss "hoopt en hoort dat er tekenen van een wederopstanding kunnen zijn. En natuurlijk, als de zakelijke omstandigheden er zijn, zullen we welwillende partners zijn zoals we in het verleden zijn geweest.

(...) Dit herstelproces zal echter een groot aantal hindernissen moeten overwinnen, in de eerste plaats het terugkrijgen van zijn AOC (Air Operator's Certificate), dat door de Britse toezichthouder was opgeschort, en het vinden van vluchtslots op de luchthavens van het land (...)

Midden in een gezondheids crisis en met de komst van de Brexit zal de mogelijke terugkeer van Flybe naar het Britse luchtruim natuurlijk niet kunnen tippen aan zijn vroegere aanwezigheid daar: hij vertegenwoordigde 38% van alle binnenlandse vluchten in 2019.

***Mijn commentaar:*** *Analisten zijn van mening dat dit een goed moment is om een nieuw bedrijf in Europa te lanceren:*

*. een groot aantal vliegtuigen beschikbaar zijn, gebruikte vliegtuigen, maar ook nieuwe vliegtuigen, met tot 30% korting op de prijzen van vóór de crisis*

*. bevestigde vliegtuigbemanningen na de talrijke ontslagen sinds het begin van de crisis,*

*. slots beschikbaar zijn op de meeste luchthavens.*

*Dit is genoeg om een prijzenoorlog uit te lokken aan het einde van de crisis.*

## > **Groen licht voor de terugkeer van de Boeing 737 MAX volgende week**

(bron Les Échos) 11 november - Het einde van de beproeving nadert voor de **Boeing 737 MAX**. Het vliegtuig, dat sinds maart 2019 aan de grond is gezet, **zou volgens het persbureau Reuters toestemming moeten krijgen om "in de komende dagen" weer te vliegen**. De Federal Aviation Administration (FAA) kon al op 18 november groen licht geven, aldus verschillende Amerikaanse media.

Voor Boeing is dit groene licht essentieel. De vliegtuigfabrikant, die geconfronteerd wordt met de tegenslagen van de 737 MAX en de gevolgen van de pandemie voor de luchtvaartmaatschappijen, heeft vorige maand geen enkele bestelling geregistreerd en slechts 13 vliegtuigen geleverd. Het is de bedoeling om tussen eind 2019 en eind 2021 ongeveer 30.000 banen te schrappen, oftewel 19% van het personeelsbestand.

Ondanks de genomen kostenbesparende maatregelen heeft Boeing sinds januari 14,4 miljard dollar verbrand. De inkomsten zijn in de eerste negen maanden met 27% gedaald tot 42,8 miljard en de operationele verliezen zijn opgelopen tot 4,7 miljard.

De opheffing van het vliegverbod op de 737 MAX zal Boeing in staat stellen de leveringen van vliegtuigen van haar assemblagelijin in Renton, V.S. onmiddellijk te hervatten. De **hervatting van de commerciële vluchten zal**

echter **pas plaatsvinden als het proces van het controleren van vliegtuigen die meer dan een jaar in opslag zijn, is afgerond en de piloten een extra opleiding hebben gevalideerd.**

**Dit groene licht is essentieel voor veel Franse leveranciers van de 737 MAX, zoals Safran**, die alle LEAP-motoren voor het vliegtuig levert, via zijn JV met General Electric, maar ook **Saint-Gobain, Daher** (akoestische isolatiepanelen), **Latécoère** (bewakingscamera's voor de cockpitdeur), **Saft** (accu's) **of Michelin** (banden). **Thales is ook sterk aanwezig** door zijn avionicacomponenten en entertainment- en telecommunicatiesystemen. Bovenal bevat de 737 MAX-leverancierslijst veel ETI's (Entreprises de Taille Intermediaire), zoals LISI Aerospace, Figeac Aero, Aubert & Duval, Crouzet, Souriau of Mecachrome... Bedrijven die vaak in grote moeilijkheden verkeren, als gevolg van de

Covid-19-crisis.

**Mijn commentaar:** *Zodra de 737 Max voor het eerst neerstortte, vanwege het Stall Control System (MCAS), startte Boeing een campagne om het vliegtuig aan te passen.*

*Het duurde meer dan twee jaar voordat de Amerikaanse fabrikant de meeste gebreken had gecorrigeerd. Het lijkt erop dat aan het laatste verzoek van de Europese autoriteiten (de installatie van een derde, virtuele sonde om het beschermingssysteem van het vliegtuig te informeren) pas zal worden voldaan wanneer het vliegtuig weer in dienst is.*

### > **Boeing/Airbusconflict: een mogelijk compromis "in de komende weken", volgens Parijs**

(bron Belga) 13 november - (...) **De Europese vliegtuigbouwer Airbus en zijn Amerikaanse concurrent Boeing**, en via hen de EU en de Verenigde Staten, **strijden sinds oktober 2004** voor de WTO, de wereldhandelsscheidsrechter, **over de aan beide groepen betaalde overheidssteun, die door beide partijen als illegaal wordt beschouwd.**

**De Europese Unie heeft maandag** in dit geschil **douanesancties tegen de Verenigde Staten aangekondigd**: sinds dinsdag past zij extra douanerechten toe op 4 miljard dollar aan invoer uit de Verenigde Staten. "Dit is een zeer oude zaak, deze Airbus en Boeing zaak. **De Amerikaanse regering heeft besloten sancties op te leggen aan Europa**, voor een totaalbedrag van 7 miljard dollar, dus we hadden geen andere keuze dan te reageren op deze sancties", zei de Franse minister (...).

Echter, "we moeten nadenken over de toekomst, niet over het verleden, en ik denk dat er in de komende weken een compromis kan worden bereikt", vertelde Bruno Le Maire aan CNN. "Ik denk dat het **mogelijk is om in deze Airbus-Boeing-affaire een overeenkomst tussen de Verenigde Staten en Europa op te bouwen**. Ik onderschat de moeilijkheden niet bij het overbruggen van de kloof tussen het standpunt van de VS en dat van de EU, maar ik kan u wel zeggen dat we alles in het werk zullen stellen om een compromis tot stand te brengen dat zowel de VS als Europa ten goede komt", zei hij (...).

### > **Steun voor het luchtvervoer: "gemiste kans" voor schone energie (IEA)**



(bron AFP) 10 november - De regeringen hebben een kans "gemist" door steun te verlenen aan de luchtvaartsector zonder klimaat- of milieucompensatie op te leggen, betreurde het Internationaal Energieagentschap (IEA) dinsdag.

**Slechts vier van de dertig luchtvaartmaatschappijen in de wereld** die financiële steun van de staat hebben ontvangen om de gezondheids crisis aan te pakken, hebben **milieuvorwaarden opgelegd gekregen** (vermindering van hun CO<sub>2</sub>-uitstoot, verhoging van hun efficiëntie, het opgeven van bepaalde routes ten gunste van het spoor), zo **berekende het IEA, waarbij het onderscheid werd gemaakt tussen Air France-KLM, Austrian Airlines en Swiss.**

En slechts twee van hen hebben zich moeten verbinden tot het gebruik van een mengsel van groene brandstoffen voor 2% van hun aanbod, voegt de organisatie toe, die haar jaarverslag Renouvelables 2020 publiceert.

Deze zomer "hadden we het over een gouden kans toen we het hadden over de groene stimuleringspakketten, met het idee om schone energie in het middelpunt van de maatregelen te plaatsen. Maar **wat we zien is** dat maar weinig landen in die richting gaan", aldus IEA-directeur Fatih Birol. En "voor mij **is een gemiste kans in biobrandstoffen en de luchtvaartsector**".

Eind augustus telde het IEA dus 76 miljard dollar voor de redding van bedrijven en 55 miljard voor het openbaar vervoer en de spoorwegen. Deze redden "zouden overheden in staat stellen om bedrijven aan te zetten tot het verminderen van hun klimaatimpact. En toch is het grootste deel van de steun verleend zonder voorwaarden, waardoor een eventuele rebound in de ontwikkeling van koolstofarme brandstoffen hoogst onwaarschijnlijk is," wijst het agentschap erop.

Vandaag de dag zijn biobrandstoffen - duurder dan fossiele brandstoffen - goed voor 0,01% van de door de luchtvaartsector verbruikte brandstof (in 2019), ook al is dit een van de maatregelen die de luchtvaartmaatschappijen in hun langetermijndoelstellingen hebben aangekondigd, aldus het IEA.

***Mijn commentaar: Binnen de luchtvaartmaatschappijen is de groep Air France-KLM wereldleider op het gebied van de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.***

*In het artikel wordt niet vermeld dat het een van de slechts twee luchtvaartmaatschappijen is die zich ertoe hebben verbonden "een mengsel van groene brandstoffen te gebruiken voor 2% van hun aanbod".*



## Beurspersoverzicht

### > Air France KLM neemt een pauze

(bron Boursier com) 11 november - Air France KLM, die in twee sessies een winst van 30% blijft behalen, geeft in het midden van de week schoorvoetend 0,2% tot 4 euro terug. Het nieuws van de luchtvaartmaatschappij wordt gemarkeerd door een briefje van Goldman Sachs, die de dekking van de kwestie heeft hervat met een 'verkoop'-bericht en een streefcijfer van 3,7 euro. **De Frans-Nederlandse vervoerder is momenteel niet erg enthousiast over de markt.** Dat is wel het minste wat gezegd kan worden, want volgens de 'Bloomberg'-consensus beveelt geen enkele analist aan om de waarde te 'kopen', negen moeten worden 'gehouden' en veertien moeten worden 'verkocht'. De gemiddelde doelstelling voor 12 maanden is vastgesteld op 2,75 euro.

### > Air France KLM: dragende winden

(bron Boursier com) 16 november - **Air France KLM, die vorige week nog een winst van ongeveer 27% boekte, sprong in Parijs 's middags 7,7% naar 4,2 euro.** De titel van de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij wordt nog steeds ondersteund door de hoop op een effectief vaccin tegen Covid-19 begin 2021 na de laatste aankondigingen van het duo Pfizer/BioNTech. Analisten blijven de sector en de waarde naar aanleiding van deze informatie aanpassen. De meest recente tot nu toe is HSBC die haar doelstelling op AF-KLM heeft verhoogd van 1,75 naar 3,25 euro, ook al moet de makelaar nog steeds 'minderen'.

*Mijn commentaar: Met de beurs is het vaak moeilijk om te anticiperen. Deze twee artikelen die vijf dagen na elkaar op dezelfde nieuwssite zijn gepubliceerd, zijn daar het bewijs van.*

## Einde persoverzicht

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

**Het aandeel Air France-KLM bedraagt 4.351 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 16 november. Het is in één week tijd sterk gestegen met +10,99%.** De aankondiging van een mogelijk tweede vaccin tegen Covid-19 verklaart deze prijsstijging, die alle

luchtvaartmaatschappijen heeft getroffen. De aankondiging van een eerste vaccin vorige week leidde tot een stijging van +32,88%.

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 3,00 euro.** De hoogste richtprijs is 5 euro, de laagste is 1 euro. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten. Ik houd geen rekening meer met de meningen van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

**Het vat Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$1 tot \$44.** 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](#). 10760 mensen ontvangen dit persoverzicht live