

Air France voorspelt een verlies van 2 miljard euro in 2021.



I Brief van de beheerder van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°790, 11 januari 2021 [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](#)  [hetshier, vindt](#)  [dezehier](#) 

Persoverzicht van maandag

> Air France verwacht nog steeds een kolossaal verlies van 2 miljard euro in 2021

(bron La Tribune) 5 januari - **Hoewel het jaar 2021, en de hoop op herstel die het oproept, alleen maar beter kan zijn dan 2020, zal het toch financieel catastrofaal blijven voor het luchtvervoer in het algemeen, en voor Air France in het bijzonder.** Volgens onze informatie voorziet het door de Franse luchtvaartmaatschappij opgestelde budget voor dit jaar in een exploitatieverlies van twee miljard euro, het equivalent van gemiddeld 5,4 miljoen euro per dag. Indien bevestigd, zal dit verlies 45% lager zijn dan in 2020. De presentatie van de rekeningen van Air France-KLM over het afgelopen jaar in februari zal een exploitatieverlies van 3,6 miljard euro voor Air France laten zien. Bij de ondervraging **maakte de luchtvaartmaatschappij geen enkele opmerking.**

(...) De **komst van de tweede epidemiegolf in september heeft het herstelscenario gedwarsboemd.** (...) Dit hangt af van het tempo van de vaccinatie en van het feit of bepaalde reisbeperkingen al dan niet worden gehandhaafd. **Air France verwacht geen herstel voor de**

volgende zomer. De effecten van de vaccinatie op het vliegverkeer zijn tot dan toe in het gunstigste geval niet voelbaar. Hierdoor zien de eerste twee kwartalen van het jaar er erg slecht uit. Na een opleving tijdens het feestelijke seizoen zal het verkeer terugkeren naar de traagheid die het in de herfst kenmerkte door het stijgende aantal besmettingen, wat duidelijk synoniem is met de derde golf van de epidemie.

Uiteindelijk is Air France van plan om dit jaar 60% van zijn dienst in 2019 (gemeten in gratis zitplaatskilometers) in gebruik te nemen en verwacht dat het verkeer (en de inkomsten) in 2019 de helft van het niveau zal zijn (...).

Een terugkeer naar een nettowinst wordt niet verwacht vóór 2023, onder invloed van een verbetering van het milieu en het herstructureringsplan van Air France, dat volgens het management "tegen eind 2022 een structureel voordeel van 1,2 miljard euro zou moeten opleveren, waarvan 800 miljoen euro in 2021". **De groep Air France is van plan om tegen eind 2022 8.500 banen te schrappen (inclusief HOP).** In de eerste helft van 2021 streeft het management naar een vermindering van de personeelskosten met 9%, wat neerkomt op een vermindering van ongeveer 500 miljoen euro. De loonsverlaging wordt gerealiseerd door het vertrek van werknemers uit het bedrijf in het kader van het vrijwillige vertrekplan voor het grondpersoneel of de collectieve arbeidsovereenkomst voor het vluchtpersoneel. **Om de payroll te verminderen, zal de onderneming ook kunnen rekenen op een langdurige partiële activiteit (APLD, maximum 24 maanden). Het is begin januari opgezet voor het grondpersoneel en het cabinepersoneel en wordt nog steeds besproken met de nationale vakbond van vliegtuigpiloten (SNPL).**

Ondanks deze verliezen **wordt de luchtvaartmaatschappij niet op korte termijn bedreigd door een liquiditeitsprobleem.** 7 miljard aan bankleningen met staatsgarantie en de directe lening van de staat, die in het voorjaar is verkregen, maken het mogelijk om meer dan een jaar stand te houden. Bovendien zal de onderneming profiteren van de kapitaalversterkende operatie die op het niveau van Air France-KLM wordt voorbereid.

Mijn commentaar: Het is onmogelijk om commentaar te geven op de cijfers die in het artikel worden genoemd. Ze worden pas op 18 februari openbaar gemaakt.

Een positief punt is dat Air France, net als KLM, voldoende geld heeft

om de crisis in 2021 te boven te komen.

Hiervoor zal de Franse luchtvaartmaatschappij een beroep kunnen doen op de steun van de Franse staat, met name via de partiële langetermijnactiviteit (APLD). De handtekening van de vakbonden was nodig om deze steun te verkrijgen.

Een nadeel was echter dat er (vooralsnog) geen APLD-overeenkomst voor de piloten van Air France werd bereikt, omdat de eisen van de belangrijkste pilotenbond niet verenigbaar waren met de geldende wetgeving.

> **Dekker stapt na 20 maanden weer op bij Air France-KLM (Dekker quitte Air France-KLM après 20 mois)**

(bron Zakenreis, vertaald met DeepL) 6 januari - **Janet Dekker, adjunct-directeur-generaal van de Air France-KLM Groep, verlaat het bedrijf** na slechts twintig maanden dienst. De luchtvaartmaatschappij kondigde deze woensdag aan, zonder details te geven over haar plotselinge vertrek.

Volgens onbevestigde informatie heeft Janet Dekker zelf besloten te vertrekken. Ben Smith, CEO van Air France-KLM sinds september 2018, zei slechts in een korte reactie dat hij "Janet Dekker wil bedanken voor haar bijdrage aan de ontwikkeling van de personeelsafdeling van de groep". **Anne-Sophie Le Lay, secretaris-generaal van Air France-KLM en Air France, zal de verantwoordelijkheden van Janet Dekker voor een interim-periode op zich nemen,** zegt Air France-KLM.

Janet Dekker is op 13 mei 2019 begonnen als Group Vice President Human Resources. Sindsdien is ze ook lid van het Group Executive Committee (GEC), de 13 topmanagers van de luchtvaartmaatschappij-holding die elke twee weken bijeenkomen om de ontwikkeling van de onderneming te bespreken.

Dekker is Nederlands van geboorte, maar werkt al meer dan 15 jaar in Frankrijk. Toen ze in mei 2019 werd benoemd, prees de heer Smith haar ervaring met grote internationale bedrijven als Honeywell Bull, Sodexo en Sephora. Dekker heeft altijd rechtstreeks aan Ben Smith gerapporteerd.

De **benoeming van mevrouw Dekker** was opmerkelijk omdat er op groepsniveau vrijwel geen arbeidsovereenkomsten zijn. Daarnaast is er

een coördinerende functie 'gecreëerd', die toezicht houdt op de human resources managers van KLM en Air France.

Deze benoeming maakte **deel uit van Ben Smith's beleid om senior management posities te centraliseren** en 'power' dicht bij hem te houden. Niet voor niets heeft Mr. Smith zich omringd met drie vertrouwelingen met wie hij al werkte voor zijn vorige werkgever, Air Canada. Het zijn Benjamin Lipsey, zijn stafchef, en Angus Clarke en Oltion Carkaxhija, die beiden vorig jaar zijn gepromoveerd. In een interview met Business Trip in juni 2019 over het trio zei Ben Smith: "Ze zijn een heel bijzondere klasse van mensen. U kunt ons de club van luchtvaartnerds samen noemen, de nerds van de luchtvaartmaatschappijen".

In mei 2020 omzeilde de heer Smith Air France CEO Anne Rigail door Angus Clarke te benoemen tot Chief Commercial Officer (CCO) van Air France. Clarke behield ook zijn positie als Executive Vice President Strategy bij Air France-KLM, waardoor hij een van de machtigste leidinggevendenden in de luchtvaartgroep is geworden.

Vervolgens plaatste Smith afgelopen oktober opnieuw een van zijn vertrouwelingen aan het hoofd van de luchtvaartgroep. Oltion Carkaxhija werd gepromoveerd tot Executive Vice President voor Transformatie bij Air France-KLM, een nieuwe functie. Clarke en Oltion zijn beide lid van het Uitvoerend Comité van de Groep.

De korte carrière van Janet Dekker bij Air France-KLM en de korte reactie op haar vertrek suggereren dat Janet Dekker zich niet thuis voelde in de "inner circle" van Ben Smith.

> Qatar Airways' eerste overvlucht van Saoedi-Arabië sinds de crisis

(bron AFP) 7 januari - **Qatar Airways, de nationale luchtvaartmaatschappij, kondigde donderdag aan dat een van haar vliegtuigen voor het eerst sinds de Golfcrisis boven Saudi-Arabië zou vliegen.**

"Vanavond begon Qatar Airways de baan van sommige vluchten door het Saudische luchtruim te veranderen met een eerste vlucht, Doha-Johannesburg, gepland voor 17:45 GMT," zei de luchtvaartmaatschappij van Qatar op Twitter.

Saoedi-Arabië en drie van zijn bondgenoten - de Verenigde

Arabische Emiraten, Bahrein en Egypte - hebben in juni 2017 de betrekkingen met Qatar verbroken door het land ervan te beschuldigen dat het te goed kon opschieten met zijn Iraanse en Turkse tegenstanders en de islamisten te steunen. Deze vier Arabische landen hebben dinsdag het einde van de crisis aangekondigd, met de opheffing van de diplomatieke en economische boycot van Doha.

Maandag kondigde Koeweit als bemiddelaar aan dat Saoedi-Arabië zijn luchtruim en al zijn grenzen in Qatar opnieuw zou openen. Volgens de New York Times betaalde Qatar Iran, de belangrijkste regionale rivaal van Saoedi-Arabië, 100 miljoen dollar per jaar om zijn luchtruim te gebruiken en het Saudische koninkrijk te omzeilen.

> EasyJet krijgt een kolossale lening om de Covid-19-crisis beter het hoofd te kunnen bieden...

11 januari - Een frisse neus voor **EasyJet**. Om beter met de Covid-19-crisis om te gaan, **kondigde** het bedrijf **aan dat het een vijfjarige lening van 1,87 miljard dollar heeft gekregen, die gedeeltelijk door de Britse regering is gegarandeerd.** De garantieregeling omvat bepaalde beperkende voorwaarden, waaronder de uitkering van dividenden. De lagekostenmaatschappij zorgt ervoor dat zij in overeenstemming is met haar huidige beleid op dit gebied. "Deze faciliteit zal het looptijdprofiel van de schuld van easyJet aanzienlijk verlengen en verbeteren en het niveau van de beschikbare liquiditeit verhogen", aldus Johan Lundgren, de **Chief Executive Officer van easyJet.**

Hij **herinnerde eraan dat het bedrijf al een reeks snelle en doortastende maatregelen heeft genomen en** sinds het begin van de pandemie **meer dan 4,5 miljard pond aan liquiditeiten heeft veiliggesteld.** Daarnaast heeft easyJet ook aangekondigd dat het in het eerste kwartaal een deel van zijn kortetermijnschuld zal terugbetalen en kwijtschelden, namelijk de volledig opgenomen doorlopende kredietfaciliteit van \$500 miljoen en termijnleningen van ongeveer £400 miljoen. Uiteindelijk zal easyJet zijn liquiditeitspositie regelmatig blijven evalueren en indien nodig alternatieve financieringsmogelijkheden evalueren.

Mijn opmerking: De eerste steun die aan luchtvaartmaatschappijen wordt verleend is over het algemeen van korte duur (1 tot 3 jaar). Maar de onzekerheden over het einde van de gezondheidscrisis laten ons niet toe om de volledige terugbetaling van al deze schulden binnen de

toegestane tijd te voorzien.

Zoals de meeste luchtvaartmaatschappijen zoekt (en vindt) easyJet oplossingen om zijn schulden te herschikken.

> Als David Goliath wordt: Ryanair's nieuwe weddenschappen

(bron Le Nouvel économiste) 8 januari - Er is iets veranderd sinds uw columnist **Michael O'Leary**, de baas van Ryanair, ontmoette tijdens een broodjeslunch zonder franjes bijna 20 jaar geleden.

(...)

Hij heeft met name drie entiteiten die hij al decennia lang de schuld geeft, meestal voor reclamedoeleinden, **verzacht: klanten ("over het algemeen slecht"), vakbonden ("kapotte toiletten") en milieuactivisten ("schiet ze neer")**.

(...)

De reden voor deze nieuwe grootmoedigheid is, zoals hij uitlegt, de grootte van Ryanair. Er was niets mis mee om slechte dingen over iedereen te zeggen toen hij een groep leidde die vocht tegen vlaggendragers die van staatssteun profiteerden. Maar **vandaag de dag is Ryanair de grootste luchtvaartmaatschappij van Europa, die bijna net zoveel waard is als British Airways, Lufthansa, Air France en EasyJet samen**. In 2019 vervoerde het 152 miljoen mensen, comfortabel voor Southwest Airlines, de goedkope Amerikaanse luchtvaartmaatschappij waar het model voor staat. "We moeten redelijker zijn," zegt O'Leary.

"Redelijk" is een algemene term. **Ryanair heeft zojuist een enorme order geplaatst voor Boeing 737 Max vliegtuigen**, die net weer in dienst beginnen te komen na twee tragische ongelukken in 2018 en 2019 aan de grond te zijn gezet. Dit is misschien wel een van de meest roekeloze acties in Mr. O'Leary's carrière. Of het kan een signaal zijn dat **Ryanair**, net als elke opstandeling die terugkeert in de gelederen, **nu een enorm belang heeft bij het in stand houden van het systeem dat hij heeft helpen creëren**. Door de order van 737Max te verhogen van 135 naar 210 eenheden (weliswaar met een grote Boeing-korting), wedt de luchtvaartmaatschappij dat de luchtvaart binnen een paar jaar weer precies zo zal zijn als voor de reis van de Covid-19-pandemie. Het is een weddenschap op het handhaven van de status quo.

Dit is niet de eerste keer dat Mr. O'Leary de dobbelstenen gooit in een

tijd van historische stuiptrekkingen. De broodjeslunch van 2002 volgde op de **bestelling van Ryanair voor 100 Boeing 737-800's, slechts vier maanden na de terroristische aanslagen van 11 september 2001 in Amerika.** Het was een reddingslijn voor Boeing en maakte **Mr. O'Leary een held in Seattle, de geboorteplaats van de vliegtuigfabrikant.** Het was een daverend succes voor Ryanair, dat het naar de top van de competitie in Europa dreef.

Op twee manieren hoopt hij dat de geschiedenis zich zal herhalen.

De eerste is dat, **als je mensen voldoende lage tarieven aanbiedt, zelfs veiligheidsproblemen hen niet zullen verhinderen om te reizen.** De dreiging van het terrorisme heeft de passagiers niet lang tegengehouden. O'Leary is er zeker van dat hetzelfde opnieuw zal gebeuren nadat de 737 Max in november opnieuw is gecertificeerd door de Amerikaanse Federal Aviation Administration en naar verwachting dezelfde maand door de Europese regelgevende instanties zal worden goedgekeurd. Ryanair noemt de Max "het meest gecontroleerde en gereguleerde vliegtuig in de geschiedenis". Dankzij de grotere zitplaatscapaciteit en de lagere brandstofkosten kan Ryanair ultralage tickets aanbieden. Wie niet aan boord wil, wordt op een latere vlucht in een ander vliegtuig gezet, belooft O'Leary. Maar, zegt hij, "tarieven van 9,99 euro zullen veel van de vrees van de klanten verdrijven.

De

tweede hypothese van O'Leary is dat de **noodzaak om de in moeilijkheden verkerende toeristenindustrie in Europa te herstellen,** in combinatie met een ingehouden reisvraag, **zal leiden tot minder beperkingen voor de luchtvaartmaatschappijen, zoals het geval was na 11 september.** Dit jaar, met Kerstmis en Nieuwjaar, is Ryanair van plan om de Europeanen te bombarderen met advertenties die hen aansporen om volgende zomer naar het buitenland te vliegen, daarbij gebruik makend van de hoop die het Covid-19-vaccin heeft gewekt. Zij gaat ervan uit dat andere grote luchtvaartmaatschappijen, zoals British Airways en Lufthansa, nog steeds te lijden hebben onder de terugval van het langeafstands- en zakenreizen, een belangrijke bron van inkomsten, die hun vermogen om goedkopere vluchten in Europa te subsidiëren voor een paar jaar zal verminderen. **Nu de hotels, bars en stranden leeg zijn, gelooft O'Leary dat de Europese regelgevende instanties terughoudend zullen zijn om meer luchtafweermilieubelastingen op te leggen.** Terwijl Ryanair wacht op de levering van de 737 Max's tegen de zomer van 2026, verwacht de luchtvaartmaatschappij bijna 150 meer vliegtuigen in de lucht te hebben dan in 2019. Ondertussen voorspelt zijn baas dat sommige

Europese luchtvaartmaatschappijen failliet zullen gaan of zullen worden uitgekocht, waardoor de sector verder zal worden geconsolideerd - met Ryanair als koploper.

O'Leary geeft toe dat hij "veel te cavalier" is geweest in zijn behandeling van klanten. Tegenwoordig heeft hij meer respect. Hij is trots op de afspraken die hij heeft gemaakt met de piloten- en cabinepersoneelsvakbonden waar hij ooit mee heeft gevochten. Tijdens de pandemie gingen de meesten van hen akkoord met bezuinigingen in ruil voor het behoud van hun baan. En hij merkt op dat de Max minder koolstof uitstoot en stiller is dan zijn voorgangers, wat hij hoopt de zorgen van passagiers en baanbewoners te verlichten.

Het gevaar voor Ryanair is dat een geniale bestuurder die denkt dat hij alles al eerder heeft gezien, niet inziet dat sommige dingen fundamenteel zijn veranderd, met name met betrekking tot de klimaatverandering. **Gevraagd naar de beslissing van Airbus, de aartsvijand van Boeing in Europa, om tegen 2035 koolstofvrije waterstofvliegtuigen te ontwikkelen, is de heer O'Leary niet onder de indruk.** Hij geeft toe dat hij niet geïnteresseerd is in deze technische kwesties. **Hoe dan ook, zo voegt hij eraan toe, Europa kan zich niet de luxe veroorloven om het luchtverkeer te beperken; door het gebrek aan industrieel concurrentievermogen zijn diensten, met name het toerisme, belangrijker dan ooit en hebben zij behoefte aan goedkope vluchten.**

Misschien heeft hij gelijk. In de strijd tussen de eco-strijders van Europa en degenen die goedkope vakanties in het buitenland willen, kan de tweede groep winnen. **In de komende tien jaar zou de prioriteit van Europa kunnen liggen bij het terugdringen van de uitstoot van auto's, meer dan bij de luchtvaart.** Maar de heer O'Leary zou ook zelfgenoegzaam kunnen zijn. Hij riskeert dat hij Ryanair opsluit in onzuivere technologie - en een partnerschap met Boeing - die misschien niet meer in de pas loopt met de tijd. Hij dreigt het engagement van de EU om de CO2-uitstoot aan te pakken te onderschatten. En het risico bestaat dat de groenere alternatieven die het toerisme in Europa zouden kunnen ondersteunen, worden verwaarloosd: steeds meer geëlektrificeerde treinen, bussen en auto's. Er was een tijd dat Ryanair een David was, die met dodelijke precisie zijn stroppen tegen de Goliaths van de luchtvaartindustrie gebruikte. Het gevaar is dat hij nu degene is die de blinde vlek niet ziet.

Mijn commentaar: Jean-Baptiste Djebbari (Frans minister van Vervoer) en Karima Delli (voorzitter van de Commissie vervoer en

toerisme van het Europees Parlement) hebben in november jongstleden de oneerlijke concurrentie van goedkope luchtvaartmaatschappijen aan de kaak gesteld en hen ervan beschuldigd dat ze tickets tegen negatieve prijzen vóór belasting verkopen.

Ze hebben ook regelmatig een standpunt ingenomen ten gunste van de trein als deze een geloofwaardig alternatief is voor het vliegtuig.

De CEO van Ryanair wedt dat deze aankondigingen niet zullen worden opgevolgd, ondanks de publieke druk om de uitstoot van broeikasgassen door vliegtuigen te verminderen.

Een riskante gok?

> **Boeing om 2,5 miljard dollar aan fraudekosten te betalen**

(bron AFP) 8 januari - **Boeing**, die donderdag officieel werd beschuldigd van het misleiden van de autoriteiten tijdens het goedkeuringsproces van de 737 MAX, gaf haar verantwoordelijkheid toe en stemde ermee in om meer dan 2,5 miljard dollar te betalen om bepaalde rechtszaken te regelen.

(...)

De luchtvaartgigant **stemde ermee in de Verenigde Staten een criminele boete van 243,6 miljoen dollar te betalen, evenals 1,77 miljard dollar als schadevergoeding aan de luchtvaartmaatschappijen die de 737 MAX en 500 miljoen dollar hebben besteld voor een fonds om de familieleden van de slachtoffers van het ongeluk met de Lion Air in oktober 2018 en het ongeluk met Ethiopian Airlines in maart 2019 te vergoeden.**

"De werknemers van Boeing kozen winst boven eerlijkheid door belangrijke informatie over het gebruik van zijn 737 MAX-vliegtuigen te verbergen voor de FAA (de Amerikaanse luchtvaartautoriteit) en door te proberen hun bedrog te verdoezelen," zei een ambtenaar van het Ministerie van Justitie, David Burns, in een verklaring.

Boeing erkende dat twee van haar medewerkers een groep binnen de FAA hebben misleid die verantwoordelijk was voor de voorbereiding van de pilotenopleiding aan boord van het vliegtuig met betrekking tot de MCAS-vliegsoftware die bij de twee ongelukken betrokken was.

Als gevolg daarvan bevatten de latere documenten van de FAA geen essentiële informatie over deze software, zodat deze niet in de handleidingen van de bedrijven is opgenomen.

Pas na het eerste ongeval, in oktober 2018, werd de **FAA** zich bewust van "belangrijke details" over de MCAS. Het agentschap **werd bekritiseerd voor zijn toezicht op Boeing, dat sommigen te laks vonden.**

In het kader van de **overeenkomst**, waarin **Boeing officieel wordt beschuldigd van samenzwering om fraude te plegen**, heeft de groep ermee ingestemd om met de autoriteiten te blijven samenwerken bij alle lopende of toekomstige onderzoeken en om bepaalde verbintenissen na te komen.

Het ministerie zal de heffingen over drie jaar laten vallen als Boeing aan al haar verplichtingen voldoet. Zij achtte het echter niet nodig om het bedrijf een onafhankelijke inspecteur op te leggen.

Boeing CEO David Calhoun noemde de overeenkomst "the right thing to do".

Deze resolutie **"stelt ons in staat om naar behoren te erkennen dat we onze waarden en verwachtingen niet hebben waargemaakt"**, zei hij in een notitie aan de medewerkers.

(...)

Er blijven echter problemen bestaan, aangezien de groep te maken heeft gehad met talrijke annuleringen van orders van luchtvaartmaatschappijen die eerst werden verstoord door de lange stilstand van het vliegtuig en vervolgens door de daling van het luchtverkeer die sinds het begin van de pandemie werd waargenomen.

Sommige families van slachtoffers zijn niet van plan om hun rechtszaak te laten vallen, vertelde een vertegenwoordiger van hun advocaat aan AFP.

Voor Zipporah Kuria, die haar vader verloor bij de crash van de Ethiopian Airlines 737 MAX, is de overeenkomst een "simpele klap op de vuurpijl".

"Als er echt gerechtigheid werd gezocht, zouden de verantwoordelijken van Boeing niet met pensioen moeten gaan of ontslag moeten nemen

met bonussen - ze zouden strafrechtelijk verantwoordelijk moeten worden gesteld voor hun daden", zei ze in een bericht.

***Mijn commentaar:** De voorwaarden van de overeenkomst tussen Boeing en het Amerikaanse Ministerie van Justitie zijn onherroepelijk: de verantwoordelijkheid van de fabrikant in de volgorde van de gebeurtenissen die tot de twee ongevallen met de B737 Max-vliegtuigen hebben geleid, is bewezen.*

> Rolls-Royce is van plan om de UltraFan in de wacht te zetten

(bron Le Journal de l'Aviation) 8 januari - Is de UltraFan gedoemd om te worden opgeschort? In een interview met de Financial Times eerder deze week, zei Rolls-Royce chief executive Warren East dat de demonstratieprogramma's zouden worden voltooid maar dan in afwachting van de lancering van een nieuw vliegtuigprogramma zouden worden stopgezet (...).

De sector maakt inderdaad een moeilijke periode door met de covid-19-pandemie en de gevolgen daarvan voor de luchtvaartindustrie, die nog enkele jaren lang zwaar zou moeten wegen. **De wide-body carriers, die al voor het uitbreken van de crisis in verval waren, zien de vraag de komende jaren verder verzwakken. Het is deze markt waar Rolls-Royce zich met de UltraFan op richt.**

Dit programma brengt verschillende innovaties samen, met aan het hoofd de integratie van een versnellingsbak, die het mogelijk maakt om de afhankelijkheid van de ventilator en de hete delen te beperken en zo de prestaties van elk van deze onderdelen te optimaliseren. Het omvat ook titanium koolstof (CTi) ventilatorbladen, een composietbehuizing of nieuwe legeringen en materialen zoals geavanceerde keramische matrixverbindingen. **Het doel was om een nieuwe generatie motor aan te bieden die 25% minder brandstof verbruikt dan de eerste generatie Trent.**

De productie van de eerste elementen van de demonstrator is in 2020 gestart, bijvoorbeeld de composiet ventilatorbladen in februari, en de eerste tests staan gepland voor dit jaar. Er is ongeveer £500 miljoen (€555 miljoen) in het programma geïnvesteerd. **Maar de prioriteit van Rolls-Royce lijkt, naast de herstructurering, te liggen bij het verbeteren van de bestaande producten, waaronder het werken aan een mogelijke re-engineering van de Airbus A350.**

> **Airbus: een sterke orderportefeuille ondanks de crisis**

(bron Capital) 11 januari - **Airbus** heeft een zware prijs betaald voor de Covid-19-crisis. De vliegtuigfabrikant **heeft in 2020 566 commerciële vliegtuigen geleverd, een derde minder dan in 2019**. Tegelijkertijd registreerde de Europese luchtvaartreus vorig jaar 383 nieuwe vliegtuigorders, waaronder 268 netto-orders. Na 115 annuleringen **stond de orderportefeuille van Airbus eind 2020 op 7.184 vliegtuigen**. De A220 heeft 64 nieuwe orders binnengehaald en is daarmee het belangrijkste vliegtuig in zijn categorie.

De A320-familie won 296 nieuwe orders, waaronder 37 A321XLR's. In het segment van de wide-body won Airbus 23 nieuwe orders, waaronder twee A330's en 21 A350's. "Op basis van onze leveringen voor 2020 zijn we voorzichtig optimistisch voor 2021, ook al blijven er op korte termijn nog veel uitdagingen en onzekerheden bestaan", aldus Airbus CEO Guillaume Faury.

> **Een nieuw jaar in perspectief voor de burgerluchtvaart**

(bron Le Journal de l'Aviation) 5 januari - **De luchtvaartsector maakt de ergste crisis in zijn geschiedenis door** en dit nieuwe jaar zal het bijzonder moeilijk zijn voor zijn bedrijven en werknemers. Vergis je niet, zelfs met de geleidelijke komst van vaccins over de hele wereld zullen te veel spelers het waarschijnlijk niet overleven. Er is **alle reden om aan te nemen dat er in 2021 een activiteitsniveau zal zijn dat vergelijkbaar is met dat van het afgelopen jaar, waarbij** de vele rampzalige jaarresultaten die de fabrikanten, exploitanten en dienstverleners in de komende maanden zullen presenteren, zeker een voorbode zijn van de resultaten die over een jaar zullen worden aangekondigd. We zullen het moeten volhouden.

Maar dit nieuwe jaar zal niettemin vol vooruitzichten blijven, te beginnen met de belofte van een echt herstel van het luchtvervoer dat aan het einde van de eerste helft van het jaar vorm begint te krijgen. De "volgende wereld" zal ongetwijfeld gekenmerkt worden door een verlangen naar reizen, wat de ergste "weldenkende" critici ook beweren, maar niet minder onbekwaam zijn om een echte wereldwijde koolstofbalans op te stellen.

Wat de programma's betreft, **zal 2021 ook gekenmerkt worden door de komst van een nieuw gamma van wide-bodied business jets bij Dassault Aviation**, te beginnen met de inaugurele vlucht van de Falcon 6X die zeer binnenkort wordt verwacht. De Franse

vliegtuigbouwer moet absoluut terugkeren naar de voorhoede van de civiele markt, met een concurrentie die in de toekomst onvermijdelijk nog harder zal zijn.

Wat

betreft **Airbus**, dat er eindelijk in geslaagd is meer dan 560 commerciële vliegtuigen te leveren in 2020, terwijl alle aandacht onvermijdelijk nog steeds gericht zal zijn op het beheer van zijn orderportefeuille en op de hoop op een opheffing van de strafheffingen in de Verenigde Staten met de komst van de regering Biden, **zal de Europese vliegtuigbouwer zich dit jaar toch blijven richten op het echte begin van de industriële fase van de veelbelovende A321XLR, een programma dat bijzonder geschikt is voor het einde van de crisis in het luchtvervoer, en nog steeds zonder concurrent.**

De

bijna hegemoniale overheersing van de A320neo-familie op de single-aisle

markt zal geleidelijk aan worden uitgedaagd door de terugkeer van de leveringen aan Boeing. De 737-10, een echte 737 MAX "op steroïden" en de ultieme afgeleide van de 737-familie, zal eindelijk kunnen beginnen met zijn vliegproeven, meer dan een jaar na de uitrol bij Renton. Maar **het historische Airbus-Boeing duopolie zal ook worden uitgedaagd door zijn nieuwe concurrenten uit Rusland en China, aangezien de certificering van de Irkout MC-21 en COMAC's C919 in theorie aan het eind van het jaar zou kunnen plaatsvinden.**

De geleidelijke hervatting van het luchtverkeer en de oorlog met vliegtuigen met één gangpad is waarschijnlijk wat we in 2021, of zelfs nog een paar jaar later, moeten verwachten.

Mijn commentaar: Het jaar 2020 zal een keerpunt in de geschiedenis van de commerciële luchtvaart hebben betekend.

De zeer sterke daling van de activiteit leidt ertoe dat alle spelers in het luchtvervoer de grondbeginselen in twijfel trekken.

Zal het gebruik van videoconferenties het zakenverkeer beperken? Zullen vrijetijdsklanten de voorkeur geven aan de trein voor korte reizen? Zal de komst van de A321XLR (een vliegtuig met één gangpad met een zeer groot bereik en een lagere capaciteit dan een vliegtuig met twee gangpaden) leiden tot een toename van de directe verbindingen ten nadele van de hubs? Zullen de

regelgevende instanties de verkoop onder de kostprijs verbieden? Zal de technologische vooruitgang het mogelijk maken de CO2-reductiedoelstellingen te halen?

Bij het lezen van de drie voorgaande artikelen is een eerste constatering dat deze vragen nog steeds niet zijn beantwoord.

Laten we het voorbeeld van de A321XLR nemen. Luchtvaartmaatschappijen zouden dit vliegtuig kunnen gebruiken om directe verbindingen te openen vanuit steden die geen hub hebben. In Frankrijk zou het kunnen gaan om Lyon of Marseille. Tot op heden kondigt Airbus een orderboek aan van 2995 eenheden binnen de A321-familie, waaronder "slechts" 400 A321 XLR's. Is dit een voldoende aantal om het naafmodel te belasten?

Beurspersoverzicht

> Olie: Saudi-Arabië's verrassingsdaling van de productie verhoogt de prijs van ruwe olie

(bron: BFM Bourse) 5 januari - In een terugtrekkende beweging tegen de consensus die de Opep+ leden dinsdag moeizaam bereikten, kondigde Saoedi-Arabië aan dat het zijn eigen productie vrijwillig zou verminderen. Gezien het doorslaggevende gewicht van het Koninkrijk op de markt voor zwart goud, versterkt dit eenzijdig gebaar de prijzen.

Heeft de **Opep+** nog steeds zin? **Deze versie van het producentenkartel, dat zich uitstreckte tot 23 landen**, waaronder Rusland, naast de 14 gebruikelijke leden van de Opep, in **een poging om weerstand te bieden aan de opkomst van nieuwe producenten zoals de VS, maar ook Brazilië en Noorwegen, heeft moeite om tot een consensus te komen**. En het bestaan ervan verhinderde geenszins een prijzenoorlog tussen Saoedi-Arabië en Rusland afgelopen voorjaar, die leidde tot een echte prijscrash.

In een verdere demonstratie van het gebrek aan eenheid van het blok koos Saoedi-Arabië er dinsdagavond voor om de productie te verminderen, terwijl de Opep+ vergadering resulteerde in het besluit om de productie vanaf februari licht te verhogen. Als gevolg daarvan stegen de prijzen met 1,62% tot \$54,47 voor Brent en met 1,02% tot \$50,44 voor een vat WTI. Texaanse olie was sinds begin maart 2020, net voor het afbreken van de besprekingen tussen

Rusland en Saoedi-Arabië, niet meer dan 50 dollar geciteerd.

Op de bijeenkomst in december was het kartel overeengekomen de daling van de productie van 7,7 miljoen vaten per dag in januari tot 7,2 miljoen vaten per dag te beperken. **De besprekingen** voor de volgende maanden, die niet op maandag werden afgerond, gingen op dinsdag verder en **resulteerden uiteindelijk in nog eens 75.000 vaten rond februari (7,125 miljoen vaten per dag minder dan theoretisch mogelijk is)** en nog eens 120.000 rond maart (wat "slechts" 7,05 miljoen vaten per dag van de productieverlaging zou betekenen).

Er zij

op gewezen dat de individuele quota voor februari voor geen van de Opec-leden

zijn gewijzigd en dat alleen bondgenoten die geen lid waren van het oorspronkelijke kartel, hun productie hebben kunnen verhogen, terwijl Kazachstan en Rusland de leiding hebben.

Maar Saoedi-Arabië creëerde zo een verrassing door na afloop van de vergadering een vrijwillige daling van de productie van 1 miljoen vaten per dag in de komende twee maanden aan te kondigen (de facto **zouden 8,125 miljoen vaten** en vervolgens 8,05 miljoen vaten per dag **uit de markt worden genomen**, ervan uitgaande dat de andere leden hier geen gebruik van maken om verder te versnellen aan hun kant).

Mijn commentaar: Volgens de cijfers van april 2020 bedraagt de olieproductie ongeveer 100 miljoen vaten per dag.

De Verenigde Staten zijn de grootste producent (19%) voor Saoedi-Arabië en Rusland (elk 12%). Daarna komen Canada en China (elk ongeveer 5%).

Rusland, Canada en Saoedi-Arabië produceren meer olie dan ze verbruiken. De Verenigde Staten consumeren evenveel als ze produceren, terwijl China drie keer zoveel consumeert als het produceert.

Door de gezondheids crisis was de olieprijs onder de 40 dollar gezakt, waardoor de Verenigde Staten en Canada in de problemen kwamen. Deze twee landen exploiteren schalieolie en de oliezanden enorm. Het break-even punt voor schalieolie ligt rond de 40 dollar per vat.

De prijsstijging, boven de 50 dollar per vat, is dus een uitkomst voor de twee Noord-Amerikaanse landen.

Einde persoverzicht

> Advies voor werknemers- en oud-werknemersaandeelhouders

In januari ontvangt u verklaringen van Natixis en/of Société Générale. Standaard worden deze overzichten per post verzonden.

U vindt op mijn website

<http://navigaction.com/Vous/Vendre%20acheter.htm> hoe u toegang krijgt tot de websites van de managers.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen bij elke wijziging van uw postadres, **adviseer ik u een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Het zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: al uw correspondentie ontvangen van de verschillende vermogensbeheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via haar heeft gekocht.

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

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 4.789 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 11 januari. Het is -1,66% lager dan een week.

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 3,10 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 Brentolie (Noordzee) is sterk gestegen van 5 dollar naar 56

dollar. De verrassingsdaling in de productie van Saoedi-Arabië heeft de prijzen van ruwe olie opgedreven.

Aan het begin van de coronavirus epidemie stond het op 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 die de werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PNC en PS vertegenwoordigt.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCC. This press review behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM. Als u deze brief/persreview niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10787 mensen ontvangen dit persoverzicht live