

Ondersteuning voor Air France-KLM



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°791, 18 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,

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

> **Miljardensteun Air France-KLM loopt vertraging op (Miljarden euro's steun uitgesteld voor Air France-KLM)**

(bron Het Financieele Dagblad, vertaald met DeepL) 18 januari - De onderhandelingen tussen de Franse en Nederlandse regering over een nieuwe kapitaalinjectie voor de noodlijdende Air France-KLM verlopen zeer vlot. Er zijn twee termijnen verstreken en de verwachting is dat er tegen de tijd dat de jaarlijkse resultaten op 18 februari worden gepresenteerd, nog steeds geen overeenstemming is over een kwestie.

Dit wordt bevestigd door insiders die op de hoogte zijn van de onderhandelingen. **De partijen voelen zich verdoemd als in een slecht huwelijk. Niemand wil scheiden, want Air France en KLM zitten allebei in een slechte positie, maar willen allebei hun positie in het bedrijf versterken.**

Het probleem is dat de Nederlandse regering, net als bij de 1 miljard euro aan leningen van afgelopen zomer, wil investeren op het niveau van de KLM en niet op het niveau van de beursgenoteerde en in Parijs gevestigde holding. Dit gaat in tegen de wens van de Franse regering, die beweert dat elke investering in de groep ook in het belang van KLM is.

De Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij, die zwaar werd getroffen door de krankzinnigencrisis, is nog steeds actief, dankzij de leningen die vorig jaar voor in totaal 10,4 miljard euro werden verstrekt. **KLM is ook een van de grootste gebruikers van het NOW-loonsysteem**, dat de overheid in het

kader van de pandemie heeft opgezet. Maar risicokapitaal is nodig om de financiële veerkracht te herstellen. Eind september had de groep een negatief eigen vermogen van EUR 4,7 miljard en de recente wereldwijde lockdown met negatief reisadvies heeft de financiële gezondheid van de groep nog verder aangetast.

De luchtvaartgroep wordt geconfronteerd met een aandelenuitgifte (...) die zal leiden tot een verwatering van de bestaande aandelen. Als de Franse staat echter het leeuwendeel van de kwestie op zich neemt, verliest Nederland de controle over Air France-KLM.

Het Nederlandse standpunt is gebaseerd op **de** schattingen van **hoge ambtenaren van het ministerie van Financiën**. Ze vinden dat er in Nederland weinig steun is voor een miljardeninjectie in de groep, omdat ze **vinden dat het Nederlandse geld verdwijnt in een bodemloze Franse put**. De herstructurering van vorig jaar bij Air France zou de kloof met KLM, die ook door de kronencrisis flink bezuinigt, niet dichten.

Het **onderhandelingsteam van de overheid heeft ervoor gekozen om het aandeel van de overheid in de vorig jaar aan KLM verstrekte lening van EUR 1 miljard** (looptijd: vijf jaar) **om te zetten in een eeuwigdurende lening**. Op deze manier kan de EUR 1 miljard als eigen vermogen worden verantwoord en bijdragen aan de financiële gezondheid van KLM en, indirect, van de groep. (...)

Dat het onderhandelingsteam zo vasthoudt aan de lijn van een investering in KLM is mede het gevolg van verklaringen van de minister van Financiën en leider van de CDA-partij, Wopke Hoekstra. De minister had zichzelf in een lastig parket gebracht door in april vorig jaar te verklaren dat het geld van de Nederlandse belastingbetaler alleen ten goede kon komen aan de KLM. Zijn ambtenaren vrezen dat als er een investering wordt gedaan in de Parijse holding, Hoekstra op basis van deze verklaring zal worden aangevochten in de Tweede Kamer en later in de verkiezingen.

De Franse staat is niet bang om het kapitaal van de holding te verhogen. Als Frankrijk het leeuwendeel van een aandelenemissie op zich zou nemen, zou het belang van Nederland verwateren. Dit zou betekenen dat Hoekstra's eerdere investering in Air France-KLM tevergeefs zou zijn geweest. **In 2019 kocht de overheid een belang van bijna 14% in Air France-KLM voor 775 miljoen euro, hetzelfde percentage als de Franse overheid, met als doel de Nederlandse invloed op het hoogste niveau veilig te stellen.**

Dit is een duivels dilemma voor Hoekstra, zeggen ingewijden, ook omdat het dossier Air France-KLM bijvoorbeeld gevolgen heeft voor de Frans-Nederlandse betrekkingen in Europa. Daarom houdt premier Mark Rutte de situatie in de gaten.

Er zijn twee denkscholen bij de KLM zelf. Sommigen op de top zijn blij

als in ruil voor deelname aan een aandelenemissie wordt afgesproken dat de autonomie van KLM binnen de groep onveranderd blijft. Deze

situatie is vanuit Parijs herhaaldelijk ter discussie gesteld, zowel door de Franse regering als door de CEO van de groep, Ben Smith.

Een groep haviken is voorstander van het versterken van de macht van de overheid op het niveau van de KLM. Deze groep heeft weinig vertrouwen in het onderhandelingsvermogen van de Nederlandse overheid en wil de autonomie van de KLM versterken. Zij zijn van mening dat Hoekstra in de onderhandelingen meer hooi op zijn vork moet nemen en concessies moet krijgen in ruil voor financiële steun.

Het is onduidelijk hoe de mededingingsautoriteiten in Brussel zullen reageren op verdere staatssteun aan Air France-KLM. Europees Commissaris Margrethe Vestager heeft de KLM met de in juni verstrekte lening van 3,4 miljard euro ongewijzigd gelaten. Met de kapitaalverhoging die nu op tafel ligt, **kan ze** echter **concessies eisen**. Het zijn de Fransen die met Brussel onderhandelen.

Noch het ministerie, noch de KLM voelt de noodzaak om commentaar te geven tijdens de onderhandelingen.

De val van de regering en de komende verkiezingen maken de positie van Nederland in de onderhandelingen er niet eenvoudiger op (...).

Mijn commentaar: De auteur van dit artikel was voorzichtig in het gebruik van de voorwaardelijke veel. Een aantal punten verdient een toelichting.

1. Het NOW-programma kan worden vergeleken met de deelactiviteit in Frankrijk.

Er is echter een belangrijk verschil tussen beide systemen: de steunbedragen van het NOW-programma worden berekend op basis van het omzetverlies en zijn groter dan de bedragen die via de deelactiviteit worden toegekend, die worden berekend op basis van het activiteitsverlies van de werknemers.

Binnen de groep Air France-KLM leidt dit tot misverstanden, met name in de gezamenlijke activiteiten, aangezien Nederlandse werknemers voltijds blijven werken terwijl Franse werknemers een verminderde activiteit hebben.

2. Toen de Nederlandse overheid 775 miljoen euro in Air France-KLM investeerde, kocht zij aandelen van minderheidsaandeelhouders terug. Deze investering kwam de Frans-Nederlandse groep niet ten goede, in tegenstelling tot de investeringen van Delta Airlines en China Eastern door de uitgifte van nieuwe aandelen. Elk van deze twee ondernemingen heeft 375 miljoen euro bijgedragen aan de groep Air France-KLM.

3. Het bestaan van twee stromingen binnen de KLM is geen verrassing, maar het is zelden met zoveel precisie door de Nederlandse pers genoemd.

4. Het ontslag van de Nederlandse regering zou het tijdschema voor de herkapitalisatie van de Frans-Nederlandse groep kunnen wijzigen. Ik nodig u uit om onderstaand artikel te lezen.

5. De Europese Commissie zal zich uitspreken over de toekenning van verdere steun aan de groep Air France-KLM. Zij zou de voorwaarden die vorig voorjaar aan Lufthansa werden opgelegd, kunnen vernieuwen toen de Duitse staat haar nationale luchtvaartmaatschappij door middel van een kapitaalverhoging steunde.

> In Nederland wordt Mark Rutte gedwongen ontslag te nemen...

(bron Le Monde) 17 januari - Een vreemde crisis, maar een die in Nederland onvermijdelijk lijkt: midden in de Covid19 pandemie en slechts twee maanden voor de parlementsverkiezingen van 17 maart **presenteerde de liberale premier Mark Rutte op vrijdag 15 januari zijn ontslag aan koning Willem Alexander.**

Sinds oktober 2017 leidde hij een coalitie van vier partijen: de Volkspartij voor Vrijheid en Democratie (VVD, liberaal), het Christen Democratisch Appèl (CDA), de ChristenUnie (CU) en Democraten 66 (D66, pro-Europese centristen). Het is een klinkende zaak, de zogenaamde "benefits affaire", die het einde van deze fragiele alliantie zal hebben bezegeld. En het was een parlementair verslag over dit schandaal, gepresenteerd in december 2020, dat uiteindelijk leidde tot het uiteenvallen van het ministeriële team, het derde onder leiding van de heer Rutte, dat sinds 2010 aan de macht is. Een comité dat in de Kamer van Afgevaardigden werd opgericht om de "toelagenaffaire" te onderzoeken, kwam tot de conclusie dat zo'n 26.000 gezinnen het slachtoffer waren van "ongekende onrechtvaardigheden" in het afgelopen decennium. De commissie verwees ook naar ernstige schendingen van de rechtsstaat.

(...) Het is

ook omdat hij er niet zeker van was dat hij volgende week in het parlement zo'n beproeving zou winnen, dat de heer Rutte en zijn partij zich hebben aangesloten bij het scenario van een ontslag, waardoor de weg is vrijgemaakt voor de vorming van een demissionaire regering. In 2002 viel de coalitie van de sociaal-democraat Wim Kok een maand voor de verkiezingen, weggevaagd door een parlementair rapport over de houding van de Nederlandse vredeshandhavers tijdens het bloedbad van Srebrenica in Bosnië in 1995.

(...)

De andere zorg van de premier, die in 2017 de aanval van extreemrechts wist af te weren en deze keer blijkbaar geen serieuze concurrent had, is dat

de cast van zijn tegenstanders snel is veranderd. De christendemocraten wedden al enkele weken op de figuur van Wopke Hoekstra, de huidige minister van Financiën, die aan populariteit heeft gewonnen door zijn standvastigheid in het debat over de Europese begroting - en het herstelplan van de Zevenentwintig - en door het verdedigen van de positie van de nationale luchtvaartmaatschappij KLM binnen de Air France-groep. In het midden staat de D66-partij op een vrouw, Sigrid Kaag, de huidige minister van Handel en Samenwerking, een polyglot die aan de ENA heeft gestudeerd.

(...)

***Mijn commentaar:** Ik heb uit dit artikel alleen de elementen met betrekking tot de Air France-KLM groep weggelaten. De belangrijkste gesprekspartner van de Air France-KLM-groep in Nederland is de minister van Financiën, de heer Wopke Hoekstra. Hij zal een van de vier partijen die aan de macht zijn in de volgende wetgevingscampagne leiden. De verkiezingen vinden plaats op 17 maart.*

> Ondanks de crisis begint Transavia aan zijn opleving...

((bron Le Figaro) 13 januari - Met de tweede inperking op 30 oktober was het nieuws onopgemerkt gebleven. **Sinds 2 november exploiteert de goedkope luchtvaartmaatschappij Transavia van Air France vier routes die tot nu toe rechtstreeks door Air France of een van haar dochterondernemingen, Hop, werden geëxploiteerd.** Dit zijn Orly-Biarritz, Nantes-Nice, Nantes-Marseille en Nantes-Toulouse. Verdere overdrachten van routes naar de goedkope exploitant moeten binnenkort worden aangekondigd. **Transavia moet een belangrijke rol spelen bij de redding van de Air France-groep.** "Dankzij Transavia en de kosten per eenheid die vergelijkbaar zijn met die van easyJet, zal Air France zijn korte- en middellangeafstandsnetwerk winstgevend kunnen maken en ontwikkelen", vertelde Ben Smith, CEO van Air France-KLM, medio november aan Les Echos. Dat is een behoorlijke ambitie, want vóór de gezondheids crisis verloor de Franse groep al veel geld op haar binnenlandse netwerk (200 miljoen euro in 2019). De uitdaging is eenvoudig: het marktaandeel in Frankrijk en Europa terugwinnen met Transavia, dat lage prijzen biedt dankzij een typische low-cost organisatie: "Wij exploiteren één type vliegtuig (de Boeing 737-800) door de rotaties te maximaliseren met een eerste vertrek op Orly om 6 uur 's ochtends en een laatste terugkeer om 22.50 uur 's avonds en alle opties (ruimbagage, specifieke stoel) worden betaald", legt Nathalie Stubler, CEO van Transavia Frankrijk, uit in Le Figaro.

Paradoxaal genoeg heeft de crisis deze toename mogelijk gemaakt.

Air France's **SNPL** (Syndicat national des pilotes de ligne) **is teruggegaan op een van zijn dogma's. In augustus 2020 kwam zij overeen Transavia**

France toe te laten tot de binnenlandse markt. Een jaar eerder was overeengekomen dat de lagekostenmaatschappij het plafond van 40 vliegtuigen kon overschrijden, wat tot dan toe haar ontwikkeling had beperkt. Tegen de zomer van 2021 zullen we 8 nieuwe toestellen integreren, waardoor onze vloot zal toenemen tot 48 eenheden", zegt Nathalie Stubler. We weten niet of we ze meteen gaan vliegen. We zullen ons in het voorjaar van 2021 aanpassen aan de situatie. "» (...)

***Mijn opmerking:** Het is waarschijnlijk dat de 48 Transavia-vliegtuigen volgende zomer niet volledig operationeel zullen zijn, vanwege de gezondheids crisis. Dit zou geen significante extra kosten moeten opleveren voor de lowcostmaatschappij van de Air France groep, aangezien enkele tientallen Transavia-piloten zich sinds vorige zomer bij Air France hebben aangesloten.*

> Delta Airlines nog steeds zwaar verlies in Q4

((bron CercleFinance) 14 januari - **Delta Airlines postte een aangepast verlies per aandeel van \$2,53 voor het vierde kwartaal van 2020, iets hoger dan analisten gemiddeld vreesden, wat** nog steeds het effect van de gezondheids crisis op de luchtvaartindustrie illustreert.

De in Atlanta gevestigde luchtvaartmaatschappij registreerde een 69% daling van de aangepaste inkomsten aan \$3,5 miljard, een trend die toch een 10-punts verbetering was tijdens de daling van het vorige kwartaal.

We hebben onze gemiddelde cash burn teruggebracht tot USD 12 miljoen per dag, een vermindering van bijna 90% sinds de eerste dagen van de pandemie in maart, en boeken vooruitgang in de richting van het bereiken van een cash break-even punt in het voorjaar," zei **het management**.

> British Airways aangeklaagd door 16.000 klanten na massale gegevensdiefstal

(bron: Hoofdstad) 12 januari - tegenwind van British Airways. **De Britse luchtvaartmaatschappij is het onderwerp van een collectieve klacht in het Verenigd Koninkrijk. Het heeft momenteel 16.000 klanten die denken dat ze zijn geschaad door een gegevensdiefstal in 2018**, kondigt het advocatenkantoor PGMBM aan, dat deze class action - de grootste ooit begonnen in het Verenigd Koninkrijk met betrekking tot de bescherming van gegevens - indient. De klacht is geautoriseerd door de rechter en PGMBM heeft als doel zoveel mogelijk klanten te overtuigen zich bij de actie aan te sluiten.

In totaal werden destijds 420.000 klanten getroffen door deze massale datalekkage. Een computeraanval maakte gebruik van een maas in de systemen van British Airways en liet de diefstal van persoonlijke en financiële

gegevens toe, waaronder namen, adressen, betaalkaartnummers en veiligheidscodes op de achterkant van klantenkaarten. De luchtvaartmaatschappij had in oktober een recordbedrag van 20 miljoen pond gekregen van de ICO, het Britse privacybureau.

PGMBM gelooft dat elk slachtoffer tot £2,000 kan ontvangen, wat de luchtvaartmaatschappij £800 miljoen zou kosten. (...) Ondervraagd door AFP, **zegt British Airways dat het zich "krachtig" zal blijven verzetten tegen deze beschuldigingen. "We herkennen de ingediende schade cijfers niet en ze zijn niet opgenomen in de klachten"**, aldus het bedrijf.

Mijn commentaar: Aanvankelijk was de boete die aan British Airways werd opgelegd 184 miljoen pond. In oktober 2020 heeft de ICO (het Britse equivalent van de CNIL) besloten de boete te verlagen om de financiële situatie van de luchtvaartmaatschappij niet te verslechteren.

De ICO-Commissaris zei: "De mensen hebben hun persoonsgegevens toevertrouwd aan British Airways, dat geen adequate maatregelen heeft genomen om de veiligheid van deze gegevens te waarborgen (...)".

> **Corsair gaat 10% van het personeelsbestand inkrimpen...**

(bron L'Echo touristique) 15 januari - **Corsair kondigde de eliminatie van 10% van haar personeel aan. (...) Het zal 112 vlucht- en grondpersoneelsposten reduceren op een totaal van 1.100**, de luchtvaartmaatschappij aangekondigd op donderdag.

Volgens het persbericht is er een "collectieve arbeidsovereenkomst" voorgesteld voor het cabinepersoneel. Deze procedure "eindigde op 30 december en leidde tot het vertrek van 65 cabinepersoneel. Voor het grondpersoneel is donderdag

een voorstel ingediend bij de vertegenwoordigende organen van het personeel

om "61 posten af te schaffen en 19 posten van de 339 vaste contracten voor het grondpersoneel te

wijzigen". Corsair heeft "ook gepland om 14 posten te creëren".

Ter herinnering: **het bedrijf werd eind december gered dankzij de ondertekening van een overeenkomst met de staat en een consortium van investeerders, waarin "een globale financiële bijdrage van bijna 300 miljoen euro voor de herstructurering en ontwikkeling van Corsair" is opgenomen, die zich opnieuw zal richten op de overzeese diensten.**

> **Noors verlaat lange-afstandsvervoer**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 14 januari - **Gezien de bijzonder ernstige problemen van Noorwegen in de afgelopen drie jaar en de brutale**

verergering ervan door de Covid-crisis, **leek het langeafstandsbedrijf van de onderneming al op de hete plaat te zitten. De raad van bestuur van de groep heeft zojuist bevestigd dat hij zal worden opgeheven.** Op 14 januari werd een nieuw herstructureringsplan gepresenteerd, dat tot doel heeft terug te keren naar de wortels van het succes van de onderneming: goedkope kortereafstandsvervoer.

(...)

Low-cost zal dus alle aandacht richten op het bedienen van het Noorse binnenlandse netwerk - het enige dat momenteel nog over is en dat door zes 737s wordt bediend -, de Scandinavische landen en de belangrijkste Europese bestemmingen. **Dit met een vloot van Boeing 737's. Zij hoopt in 2021 ongeveer 50 van deze vliegtuigen te kunnen exploiteren en er in 2022 nog eens 20 bij te halen - vóór de crisis had zij 140 vliegtuigen in bedrijf.**

(...)

De gevolgen zullen voelbaar zijn in Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Italië en de Verenigde Staten, waar Noorwegen een basis had voor deze langeafstandsoperaties. **De entiteiten die de tewerkstelling van het personeel op het terrein beheren, gaan failliet.** De Boeing 787's, die sinds maart 2020 aan de grond staan, zullen niet meer onder de bedrijfskleuren vliegen.

Bovendien wil de onderneming haar schuld sterk verminderen tot 20 miljard SEK (tegenover 48,5 miljard SEK eind september) en 4 à 5 miljard SEK bijeenbrengen door nieuwe aandelen uit te geven aan bestaande aandeelhouders, door middel van onderhandse plaatsingen en een hybride instrument. **Het bedrijf heeft de Noorse regering opnieuw benaderd met het oog op mogelijke deelname aan het plan. Dit is nu in behandeling, omdat de regering de aanvraag anders beschouwt dan de aanvraag die in november vorig jaar is onderzocht (en afgewezen).** (...)

***Mijn opmerking:** De sluiting van de Noorse langeafstandsactiviteiten komt na de faillissementen van XL Airways en Level (een dochteronderneming van IAG), andere goedkope langeafstandsmaatschappijen, wat de twijfels over de relevantie van deze activiteit bevestigt.*

2.000 werknemers die verbonden zijn aan de Noorse bases in Europa zullen hun baan verliezen.

> Airbus dient een patent in voor het Waterstofvliegtuig

(bron: La Dépêche) 12 januari...



De waterstofstrategie van **Airbus**, die voor het eerst werd gepresenteerd in oktober 2020, is al geëvolueerd. De in Toulouse gevestigde groep heeft **zojuist een octrooi aangevraagd om een uitvinding te beschermen die gericht is op het monteren van zes onafhankelijke motoren, allemaal aangedreven door vloeibare waterstof, in een regionaal vliegtuig**. Onderdeel van het "Zero Emission" programma, dat in 2035 moet resulteren in een commercieel vliegtuig, is dit concept gebaseerd op zes verwijderbare motoren met acht propellers die een brandstofcel bevatten. Elk motorblok, de "pods", wordt aangedreven door een waterstoftank. Elektromotoren en vermogenselektronica zijn ook inbegrepen. De belangstelling voor het vermenigvuldigen van de motoren is tweeledig. Enerzijds geeft het meer vermogen aan het vliegtuig, dat met een hoger gewicht zal kunnen opstijgen in vergelijking met een tweemotorige configuratie. Concreet betekent dit dat dit vliegtuig meer passagiers over langere afstanden zal kunnen vervoeren. Ten tweede zijn de motoren onafhankelijk en afneembaar: een optie die het onderhoud en het tanken vergemakkelijkt en versnelt. Maar **Airbus verzekert dat dit slechts één van de vele opties is. De in Toulouse gevestigde vliegtuigbouwer moet in 2025 zijn technologische keuze maken voordat hij een compleet vliegtuigprogramma start. In eerste instantie ontwikkeld op regionale vliegtuigen, zal de waterstoftechnologie later worden aangepast voor vliegtuigen voor de middellange afstand.**

Mijn commentaar: Voordat een regionaal vliegtuig dat op waterstof vliegt in gebruik wordt genomen, zullen er veel uitdagingen moeten worden overwonnen.

. Hoe kan men vloeibare waterstof veilig transporteren op grote hoogte (de risico's zijn groter dan bij gasvormige waterstof, de waterstof die

landvoertuigen aandrijft)?

. Hoe kan deze brandstof, die een volume heeft dat vier keer zo groot is als kerosine, worden opgeslagen voor dezelfde autonomie
? Hoe maak je waterstof zonder CO²-uitstoot? Vandaag de dag wordt 95% van de waterstof geproduceerd met behulp van fossiele brandstoffen.

> **Boeing neemt troost uit een desastreuze 2020-balans met de terugkeer van MAX**

(bron Les Échos) 12 januari - Vanuit zakelijk oogpunt zal het jaar 2020 de geschiedenis ingaan als het slechtste jaar in de geschiedenis van Boeing. Met slechts 157 leveringen vorig jaar (tegenover 380 in 2019 en 806 in 2018!) en annuleringen die veel talrijker zijn dan nieuwe orders, had de Amerikaanse vliegtuigbouwer sinds de grote staking van 1995, die de productie gedurende negenenzestig dagen verlamde, niet meer zo'n routinematig verloop gekend.

Nog nooit was het gat met Airbus zo groot. Met 566 leveringen en 268 extra orders staat de Europese vliegtuigbouwer ongeveer even sterk als Boeing in 1992, aan het begin van het Airbus-verhaal.

Het **jaar 2020 was** inderdaad een jaar van **dubbele pijn voor Boeing, waarbij de Covid-19-crisis bovenop de 737 MAX-crisis kwam**, waardoor de leveringen in 2019 al met 52% waren gedaald. Meer nog dan de pandemie is het inderdaad de crisis van de 737 MAX die aan de basis ligt van de bloeding in het orderboek van Boeing, met 758 annuleringen van MAX sinds de immobilisatie in maart 2019 (die niettemin 3.324 orders in portefeuille houdt).

Naast **deze dubbele crisis heeft de ontdekking van gebrekkige vakmanschapsproblemen op zo'n 787 stuks eind 2020 zelfs** geleid tot een vertraging van de "Dreamliner"-leveringen in december. **Dit weerhield Boeing er echter niet van om meer langeafstands breedrompvliegtuigen te leveren dan Airbus** (114 tegen 83), **dankzij de goede prestaties van de markt voor vrachtvliegtuigen**, waarin het bedrijf een dominante positie inneemt. Cargo heeft ook Boeing een aantal van zijn grootste orders van 2020 opgeleverd, zoals de order van DHL voor acht B777's en de order van Atlas Air voor de laatste vier 747's, voordat de productie van de jumbojet in 2022 werd stopgezet.

(...)

Wat de **orders betreft, eindigde 2020 ook met een ander goed nieuws voor het MAX, met een vaste order van Ryanair voor 75 extra eenheden.**

Een contract dat Boeing waarschijnlijk niet veel winst zal opleveren, aangezien het deel uitmaakt van een wereldwijde overeenkomst die ook de vergoeding voor laattijdige levering omvat. Toch is deze aankondiging de grootste order die in 2020 is geplaatst

(...)

Mijn opmerking: Boeing heeft de afgelopen twee jaar veel geleden. Het is waarschijnlijk dat de Amerikaanse fabrikant terugkeert naar een productieniveau dat dicht bij dat van Airbus ligt wanneer de activiteiten worden hervat.

Russische en Chinese concurrenten zijn nog niet in staat om te concurreren met Airbus of Boeing.

En wat er ook gezegd wordt, het is onwaarschijnlijk dat passagiers zullen aarzelen om aan boord te gaan van een B737 Max, die zijn naam al heeft veranderd (B737-8 en B737-10). Wie kan het, afgezien van de luchtvaartspecialisten, schelen welk model vliegtuig zij op hun toekomstige reis zullen gebruiken?

> **Beurspersoverzicht**

> **Verwacht wordt dat de obligatie-uitgifte van luchtvaartmaatschappijen in 2021 zal doorgaan.**

(bron L'Agefi) 15 januari - Ondanks de gezondheids crisis die tot enorme verliezen voor het luchtvervoer heeft geleid, heeft de obligatiemarkt veel Amerikaanse, Europese en Aziatische luchtvaartmaatschappijen in staat gesteld hun schuld te herfinancieren om zich voor te bereiden op het verwachte herstel van de activiteit. Wizz Air en Singapore Airlines hebben zojuist een inzamelingsactie voor respectievelijk 500 miljoen euro en 500 miljoen dollar afgerond.

De inaugurele driejarige lening van het Hongaarse low-cost bedrijf heeft een rente van slechts 1,35%, omdat de vraag van de investeerders meer dan vier keer zo groot was als het aangeboden bedrag. Het zal worden gebruikt voor de algemene behoeften van Wizz Air, dat zijn financiële flexibiliteit wil verhogen ondanks een kaspositie van 1,56 miljard euro eind september 2020. Het bedrijf, dat sinds februari 2015 op de Londense beurs staat genoteerd, schatte dat dit niveau van contant geld "het bedrijf in staat zou stellen om twee jaar te overleven als al zijn vliegtuigen aan de grond bleven staan".

De uitgifte, onder leiding van Barclays, BNP Paribas, Citigroup en JPMorgan, maakt deel uit van een leningsprogramma op middellange termijn (EMTN) voor een totaalbedrag van 3 miljard euro dat Wizz Air afgelopen augustus heeft aangekondigd. Dit programma wordt door Fitch beoordeeld met een BBB-waarde, een inkeping boven de speculatieve categorie. De aan deze rating toegekende outlook is echter negatief. Ondanks de komst van vaccins

die de opleving van de toeristische vluchten in de tweede helft van 2021 waarschijnlijk zullen versnellen, houdt Fitch rekening met de beperkingen van de overheid die, door het wegen van het verkeer, "de vermindering van de schuld van de groep die tegen het einde van het boekjaar in maart 2023 wordt verwacht, zou kunnen uitstellen", wees het agentschap erop. **Singapore Airlines**

Airlines

van zijn kant **heeft zijn eerste obligatie-uitgifte in Amerikaanse valuta afgerond, met een looptijd van 5,5 jaar**. De rente is vastgesteld op 260 basispunten boven het niveau van Amerikaanse staatsobligaties met een vergelijkbare looptijd, wat resulteert in **een jaarlijkse coupon van 3%**. "De vraag van de investeerders overtrof 2,85 miljard dollar," zei het Singaporese bedrijf. Volgens een door Reuters geraadpleegd document namen 150 investeerders deel aan de operatie, waarvan 76% in Azië is gevestigd en 83% portefeuillebeheerders zijn.

(...) In het

lopende boekjaar, dat eindigt op 31 maart, heeft de vervoerder zijn liquiditeitsniveau verhoogd met 13,3 miljard dollar, waarvan twee derde afkomstig is van een kapitaalverhoging. De belangrijkste aandeelhouder is Temasek, het staatsfonds van Singapore, dat 55% van het kapitaal controleert.

In de tweede helft van 2020 hebben 19 luchtvaartmaatschappijen de obligatiemarkt aangeboord voor 17,6 miljard dollar wereldwijd, waarbij Delta Airlines alleen al in september 6 miljard dollar heeft opgehaald, zo blijkt uit de statistieken van Refinitiv. Voor het lopende jaar voorspelt Dealogic dat het minstens \$14,9 miljard aan herfinanciering van obligaties nodig zal hebben voor de industrie als geheel, met nog eens \$23,1 miljard aan gesyndiceerde leningen die vóór 31 december verschuldigd zijn.

Mijn commentaar: In Europa, voordat Wizz Air, Lufthansa en easyJet de obligatiemarkt met hetzelfde succes gebruikten.

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 staat bij het sluiten van de beurs op maandag 18 januari op **5,03 euro**. Het is +5,03% hoger 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 Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$1 tot \$55. Sinds de aankondiging van een potentieel vaccin is de prijs met \$16 (+41%) gestegen.

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 UNPNCCThis 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 Francois Robardet](#). 10810 mensen ontvangen dit persoverzicht live