

Het terugbetalen van staatsleningen zal moeilijk zijn



## I Brief van de directeur Air France-KLM

**François Robardet** Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders PS en PNC

N°794, 8 februari 2021

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wenst te lezen

Als u deze pagina niet correct 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*

#### **Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM: "Het terugbetalen van staatsleningen zal moeilijk zijn".**

(bron L'Express) 4 februari - In de twee en een half jaar dat hij in Frankrijk is aangekomen, is **Benjamin Smith** een Parijzenaar geworden. (...) Ook al verstoort de crisis de diepgaande transformatie die hij op gang had gebracht, de CEO van de groep Air France-KLM is vastbesloten om het stokje te houden.

Hij zou graag zien dat de bemanningen van de Air France-vliegtuigen snel worden ingeënt en wacht op een antwoord van de regering terzake, maar hij weet ook dat het om een titanenproject gaat: concurrentievermogen, felle strijd tegen de low-cost concurrentie, herpositionering van de binnenlandse markt, werkgelegenheid? Gedurende anderhalf uur, in zijn zeer speciale "franglais", heeft Benjamin Smith het vluchtplan van de groep gedetailleerd uiteengezet. Exclusief interview.

*Staat na een jaar pandemie het voortbestaan van Air France-KLM op het spel?*

Benjamin Smith: Neen, **de steun van onze twee aandeelhouders garandeert ons voldoende liquiditeit op korte termijn**. Nu verandert de situatie elke dag. Vandaag verwachten we pas over vier jaar terug te

keren naar het verkeer van voor de crisis. Wij moeten de feiten onder ogen zien: wij kunnen niets voor 100% garanderen, en de steun van Frankrijk en Nederland is geen blanco cheque.

(...)

*Commercieel gesproken, wat verwacht u de komende maanden?*

**Voor de komende twaalf maanden ontbreekt het ons aan zichtbaarheid, gezien de onzekerheid op gezondheidsgebied en de vragen over de sluiting van bepaalde grenzen.** Onze klanten vallen uiteen in drie hoofdcategorieën: zij die reizen om hun vrienden te bezoeken; toeristen; en tenslotte, zakelijke klanten. De vraag blijft zeer sterk voor de eerste twee, ook al zullen de toeristen aan koopkracht hebben ingeboet. **Het grote vraagteken is de zakelijke clientèle.** Maar ik blijf optimistisch.

*Met hoeveel vliegtuigen vlieg je elke dag?*

Wij hebben een vloot van 530 vliegtuigen en 15 tot 20% daarvan zijn momenteel volledig inactief. Vóór de pandemie konden vliegtuigen zeventien uur per dag vliegen, nu kan dat nog maar een uur of twee om de dag zijn. Vliegtuigen aan de grond houden is erg duur, dus proberen we dat zoveel mogelijk te vermijden.

(...)

*De staat-aandeelhouder heeft u geholpen door een lening van 4 miljard euro te garanderen en door u een kredietlijn van nog eens 3 miljard toe te kennen. Wanneer bent u van plan ze terug te betalen?*

**Wij hebben zelfs meer dan 10 miljard euro ontvangen, aangezien KLM meer dan 3 miljard euro steun van de Nederlandse Staat heeft ontvangen.** De steun van onze twee aandeelhoudende staten is van essentieel belang. De regeringen hebben het soevereiniteitsvoordeel van een luchtvaartmaatschappij begrepen, of het nu gaat om de repatriëring van hun burgers of om de levering van maskers en vaccins. Het is een zeer waardevol bezit. Maar 7 miljard euro is meer dan de nettoschuld van de groep vóór de pandemie [noot van de redactie: 6 miljard euro nettoschuld op 31 december]. **Wanneer zullen we in staat zijn om het terug te betalen? Laten we het feit niet verhullen: op korte en middellange termijn lijkt het moeilijk.**

(...)

***Om "het bedrijf te stabiliseren, lijkt herkapitalisatie dringender dan ooit...***

Dit is een cruciaal scenario, en wij vertrouwen erop dat het vóór onze algemene vergadering in mei zal zijn afgerond. Onze twee belangrijkste aandeelhouders zijn in gesprek en dit project moet natuurlijk het groene licht krijgen van de Europese Commissie. Maar we moeten **snel zijn.**

**Wij zijn de laatsten in Europa die dat niet hebben gedaan.**

**Lufthansa is geherkapitaliseerd, evenals British Airways.** Air

France-KLM mag geen tijd meer verliezen. Met de voorzitter van de Raad van Bestuur, Anne-Marie Couderc, zijn we er elke dag mee bezig. (...)

*In ruil voor haar steun, welke voorwaarden stelt de regering aan jou?*

In de eerste plaats dat onze bedrijven veel verder en veel sneller gaan op milieugebied. Air France moet ook concurrerender worden.

**Voorwaarde is dat de eenheidskosten dalen tot hetzelfde niveau als die van Lufthansa en British Airways, zonder de hoge belastingen en heffingen in Frankrijk mee te rekenen.** De maatregelen die vóór de crisis waren genomen, hadden al resultaten opgeleverd: tussen januari en februari 2020 had Air France haar kosten al met bijna 3% teruggedrongen. Dit was boven onze verwachtingen.

*Kan de huidige crisis de eenheid van de groep Air France-KLM in gevaar brengen?*

Meer dan ooit zijn de **eenheid en de cohesie van de Groep nodig** om deze uitzonderlijke crisis te overwinnen. Geen enkele luchtvaartmaatschappij zou in haar eentje kunnen overleven in een situatie zoals we die nu meemaken. **Onze transformatie is gebaseerd op de noodzaak om nog beter samen te werken.**

*In naam van de concurrentie zal de Europese Commissie onvermijdelijk tegenprestaties vragen in ruil voor deze overheidssteun. Overdrachten naar andere bedrijven, bijvoorbeeld?*

Dit is wat Brussel van Lufthansa heeft gevraagd in ruil voor haar herkapitalisatie. Maar let op: **wij zullen ervoor zorgen dat de tegenprestatie evenredig is.** (...) Wij zouden het niet begrijpen als ons drastische maatregelen werden opgelegd die onze positie in Parijs zouden verzwakken.

*Behalve dat de leider Ryanair niet aanwezig is in Parijs: is dit voor de Ierse luchtvaartmaatschappij misschien eindelijk de kans om voet aan de grond te krijgen op Roissy of Orly?*

Ja, het is mogelijk. (...) **Ik vind het moeilijk te aanvaarden dat wij gedwongen worden onze slots voorgoed af te staan aan rivalen die, daar kunnen we zeker van zijn, aan het langste eind zullen trekken. Dit zou een antwoord zijn op een tijdelijke crisis door ons structureel te verzwakken voor de lange termijn. Het heeft geen zin.**

*Rekent u er daarom op dat Transavia de trend zal ombuigen?*

Ja (...). Met Transavia hebben wij een maatschappij die dezelfde structurele kosten heeft als easyJet [noot van de redacteur: Transavia besteedt grondpersoneel uit].

*Denkt u aan het openen van bases elders dan in Frankrijk of Nederland?*

We moeten eerst onze binnenlandse markt omvormen. **Wij hebben een groot plan om Transavia te ontwikkelen in Orly**, waar het bedrijf de activiteiten van Hop zal overnemen. Zelfs als de slots beperkt zullen blijven. **Ons volgende project voor Transavia is het verbinden van secundaire steden zonder via Parijs te gaan**, zoals bijvoorbeeld Nantes-Marseille of Brest-Toulouse. **De derde stap zal erin bestaan Transavia in deze regionale metropolen uit te breiden ten einde hen met andere Europese bestemmingen te verbinden.** Tenslotte zullen wij nagaan of er mogelijkheden zijn om elders bases te openen. Als er op korte termijn een mogelijkheid is om iets te doen, zullen wij dat uiteraard onderzoeken. Maar de eerste prioriteit is het opvangen van de verliezen hier in Frankrijk. Tegen juni zullen we acht vliegtuigen aan de Transavia-vloot toevoegen.

***KLM heeft net een verdere inkrimping van 1.000 banen aangekondigd. Moeten we een soortgelijke maatregel verwachten bij Air France?***

We hebben al aangekondigd dat er in Frankrijk 8.500 banen zullen worden geschrapt, wat ongekend is bij Air France [noot van de redactie: 41.000 werknemers eind 2019]. We waren verrast door het aantal mensen dat zich al had opgegeven, zowel piloten als cabinepersoneel. Het lijkt erop dat er nog steeds vraag is naar bepaalde werknemers, met name vanwege de leeftijds piramide. Dus, om uw vraag te beantwoorden, **als de omstandigheden zich ertoe lenen, kunnen we er inderdaad over nadenken.**

***De regelgevende instantie voor vervoer heeft de verhoging van de luchthavenbelastingen met 2,5% voor 2021 bekrachtigd. Gezien de situatie, begrijp je dit besluit?***

Nee, **het is compleet gestoord.** Kijk naar wat er gebeurt in andere landen, andere luchthavens. Hoe kan iemand om een verhoging vragen in een tijd als deze? **Het slaat nergens op. Het doet geen recht aan de relatie die wij met Aéroports de Paris hebben opgebouwd.** De lasten zijn reeds aanzienlijk en de groep draagt reeds veel bij tot hun financiële resultaten.

Luchthavens moeten alles in het werk stellen om hun klanten, die in de eerste plaats de passagiers zijn, van dienst te zijn. Ik krijg de indruk dat ADP zich soms meer concentreert op winkelen en belastingvrij winkelen dan op de ervaring van de klant. We bespreken dit met hen.

**Aftellen voor Air France**

(bron Le Journal du Dimanche) 7 februari - **Na twee gedachtewisselingen in de afgelopen dagen, waaronder één op vrijdag, zouden Bruno Le Maire en Margrethe Vestager het einde moeten hebben bereikt van de onderhandelingen over de herkapitalisatie van Air France, een operatie waarvoor het groene licht van Brussel vereist is.** De minister van Economie en de Europese Commissaris voor Concurrentie hebben de uitwisselingen geïntensiveerd om een compromis te vinden.

Vestager heeft ingestemd met verdere steun van de Franse staat aan de nationale luchtvaartmaatschappij op voorwaarde dat zij haar slots voor vluchten naar Orly teruggeeft. Ze zullen worden aangeboden aan zijn concurrenten.

Bij Air France is men van mening dat dit neerkomt op het verkrijgen van financiële steun aan de ene kant, maar aan de andere kant op bestraffing bij hervatting van de activiteiten. De onderneming is ook van mening dat zij reeds concessies heeft gedaan. Om in aanmerking te komen voor de lening met staatsgarantie moest zij met name afzien van de exploitatie van vluchten naar bestemmingen die door de TGV worden aangedaan en heeft zij zich ertoe verbonden haar vloot groener te maken.

Vóór Bruno Le Maire had commissaris Vestager rechtstreeks met Angela Merkel te maken gehad, opnieuw over de kwestie van de staatssteun aan de luchtvaartindustrie. **Deze zomer moest Lufthansa slots opgeven om Duitse overheidssteun te krijgen. En de bondskanselier had ingegrepen om de eisen van Brussel te verlichten. Zij zou erin geslaagd zijn het aantal gevraagde slots op niet slechts één luchthaven, zoals in het geval van de Fransen, maar twee te halveren.** "Air France zou graag zien dat de Commissie dezelfde evenredigheidsregel toepast en slechts 24 slots vraagt," ontcijfert iemand die dicht bij het dossier staat.

Voor Air France-KLM begint de tijd te dringen. De groep heeft een eerste bijeenkomst met beleggers op 18 februari voor de presentatie van de resultaten voor 2020 en de vooruitzichten voor 2021. In mei, voor de jaarlijkse algemene vergadering, zou de herkapitalisatieoperatie klaar moeten zijn. De goedkeuring van Brussel mag niet langer worden uitgesteld.

***Mijn commentaar:*** De onderhandelingen over de voorwaarden voor de herkapitalisatie van Air France zijn gespannen, evenals de onderhandelingen over de herkapitalisatie van KLM.

*Terwijl in de pers alleen wordt gehamerd op het belang voor Air France van de overdracht van slots naar Orly, staan andere voorwaarden ter discussie.*

*Aangezien de parallel met Lufthansa regelmatig opduikt, nodig ik u uit mijn [Flash nr. 83 te](#) (her)lezen waarin zeven van de voorwaarden die de Europese Commissie aan de Duitse luchtvaartmaatschappij heeft opgelegd, in detail worden besproken:*

- i) voorwaarden betreffende de noodzaak, de opportuniteit en de omvang van de interventie*
- ii) voorwaarden betreffende de deelneming van de Staat in het kapitaal van de ondernemingen en de vergoeding*
- iii) voorwaarden betreffende de terugtrekking van de Staat uit het kapitaal van de betrokken ondernemingen*
- iv) voorwaarden betreffende het bestuur*
- v) verbod op kruissubsidies en overnames*
- vi) verbintenissen om een daadwerkelijke mededinging in stand te houden*
- vii) openbare doorzichtigheid en voorlichting:*

### **> Air France: Djebbari wil evenwichtige overeenkomst met Brussel om herkapitalisatie te valideren**

(bron La Tribune) 7 februari - **Dat Air France-KLM gedwongen zou worden af te zien van start- en landingslots in ruil** voor de instemming van Brussel met de herkapitalisatie van de groep door de Franse regering, zoals gevraagd door de Europese Commissie, is uitgesloten, zei **Jean-Baptiste Djebbari, gedelegeerd minister van Vervoer, vrijdag.**

**"Het is uitgesloten dat de groep Air France-KLM als gevolg van de herkapitalisatie in termen van concurrentievermogen onder druk komt te staan en verzwakt wordt door een onderhandeling die niet evenwichtig zou zijn",** zei hij, eraan toevoegend dat "het doel [was] van de regering om tot een evenwichtige overeenkomst te komen", terwijl La Tribune afgelopen dinsdag onthulde dat Brussel eiste dat Air France en KLM slots op Orly en Amsterdam zouden verkopen om de herkapitalisatie te bekrachtigen

(...)]

Air France-KLM is zwaar getroffen door de gezondheidscrisis en heeft al aanzienlijke overheidssteun ontvangen in de vorm van leningen: 10,4 miljard euro, waarvan 7 miljard euro in de vorm van rechtstreekse leningen of garanties van de Franse staat, die 14,3% van de aandelen bezit, en 3,4 miljard euro van de Nederlandse staat, die 14% van de

aandelen bezit. **De door de Franse Staat geplande herkapitalisatie heeft**

vandaag **tot doel het eigen vermogen en de balans van de onderneming te versterken** door de schuld in verband met de aandeelhouderslening van 3 miljard euro om te zetten in hybride obligaties die, in de door de groep gekozen regeling, worden beschouwd als eigen vermogen en niet als schuld.

Deze omzetting zou het mogelijk maken het eigen vermogen van Air France te versterken zonder de deelneming van de Staat van 14,3% in het kapitaal van Air France-KLM te verhogen. Het patroon is hetzelfde bij KLM, maar de conversie van de Nederlandse staatslening is voor een kleiner bedrag van 1 miljard euro. Ook dit heeft geen invloed op het niveau van de Nederlandse deelneming in Air France-KLM (14%). Beide operaties moeten gepaard gaan met een kapitaalverhoging (...). De Franse Staat is voornemens deel te nemen, maar niet voor meer dan 30%, om te voorkomen dat een overnamebod moet worden uitgebracht op de rest van het kapitaal, zoals door de Franse regelgeving wordt voorgeschreven wanneer deze drempel wordt overschreden.

**Voor de Europese Commissie "moesten de lidstaten, indien zij voornemens waren herkapitalisatiesteun van meer dan 250 miljoen EUR te verlenen aan een onderneming met aanmerkelijke marktmacht op de markten waarop zij actief was, aanvullende maatregelen voorstellen om een daadwerkelijke mededinging te vrijwaren".**

De directie van Air France-KLM heeft te kennen gegeven dat zij sterk gekant is tegen deze concessie.

(...)

**Verscheidene Franse vakbonden hebben ook elke eventuele bereidheid om de kostbare slots af te staan, aan de kaak gesteld.**

***Mijn commentaar:*** De Franse en Nederlandse ministers, de leiders van de groep Air France-KLM, de meeste vakbonden maken opmerkingen die vergelijkbaar zijn met die van de minister van Vervoer J-B Djebbari (op LCI op 07/02/21) :

*"Europa is er al 15 jaar niet in geslaagd de sociale en fiscale dumping in de luchtvaartindustrie aan banden te leggen. Concurrentie, ja. Maar ik weiger dat het herstel alleen ten goede mag komen aan lagekostenmaatschappijen die misbruik maken van grijze gebieden in de Europese wetgeving.*

*De Europese Commissie preciseert dat de door haar opgelegde*

voorwaarden

- . "de concurrentievervalsing te beperken" en
- . "concurrerende luchtvaartmaatschappijen de kans te geven deze markten te betreden en aldus eerlijke prijzen en een ruimere keuze voor de Europese consument te waarborgen".

Het zou een goed idee zijn om na te gaan of nieuwkomers (en bestaande vervoerders) zich houden aan de geldende regels (niet-uitputtende lijst):

- . geen verkapte subsidies van plaatselijke overheden,
- . geen verkoop onder de kostprijs,
- . naleving van sociale en fiscale voorschriften.

### > **Hoekstra** ziet nu meer nadelen dan voordelen aan zelfstandige KLM

3 februari - **Een zelfstandige toekomst voor KLM is op dit moment niet in het belang van het bedrijf of Nederland. Dit is de mening van minister van Financiën Wopke Hoekstra, die deze optie mede op aandringen van de Tweede Kamer heeft overwogen.** "Zo'n regeling heeft echt meer nadelen dan voordelen," zegt hij.

KLM en haar zustermaatschappij Air France bevinden zich in een zeer moeilijke situatie als gevolg van de Covid-19 pandemie. De Nederlandse en Franse regeringen zijn het bedrijf te hulp geschoten met miljarden aan noodleningen. Verwacht wordt dat op lange termijn nog meer steun nodig zal zijn. **Hoekstra zegt dat hij "zeer nauw" samenwerkt met zijn Franse collega Bruno Le Maire.**

(...)

Vorig jaar stemde een meerderheid van de Tweede Kamer voor een motie van PVV-Kamerlid Tony van Dijck, waarin het kabinet werd opgeroepen alle opties te onderzoeken, waaronder het afsplitsen van KLM uit de luchtvaartgroep. Hoekstra zegt dat hij zich aan de wet heeft gehouden en dat hij geen routes "voor de eeuwigheid" wil sluiten. "Maar we denken niet dat het, in de wateren waar we nu zijn, verstandig is voor het bedrijf of voor Nederland."

**Mijn commentaar:** In een recent interview erkende de Nederlandse minister van Financiën Wopke Hoekstra dat KLM meer van de Air France-KLM groep had geprofiteerd dan haar "zusteronderneming".

Zijn nieuwe houding zal waarschijnlijk een einde maken aan de laatste pogingen van de Frans-Nederlandse groep om uit elkaar te gaan.



## > Air France tekent contract met Pratt & Whitney voor Airbus A220 GTF's en het onderhoud ervan

(bron Le Journal de l'Aviation) 1 februari - **Pratt & Whitney heeft bekendgemaakt dat de groep Air France-KLM het contract heeft ondertekend voor de aankoop van de PW1500G's die de vloot van 60 Airbus A220-300 vliegtuigen van Air France zullen aandrijven. Het contract heeft betrekking op meer dan 120 GTF's.**

**Het contract gaat tevens vergezeld van een serviceovereenkomst op lange termijn die voorziet in het onderhoud van de motoren door AFI KLM E&M met de steun van Pratt & Whitney.**

Anne Rigail, president-directeur van Air France, had een jaar geleden aangegeven dat de ORR-afdeling van de groep het onderhoud van de A220's zou overnemen en dat zij ook de motoren wilde gaan onderhouden. Zij verklaarde bij die gelegenheid dat "de besprekingen met de motorfabrikant om het tempo van de industrialisatie van het onderhoud te bepalen, thans zijn afgerond.

De eerste A220 wordt in september 2021 verwacht. De vliegtuigen zullen de A318 en A319 van de Franse luchtvaartmaatschappij vervangen.

***Mijn commentaar:*** Voor de specialisten: de GTF (Geared TurboFan) is de turbofanmotor met dubbele stroming waarmee de Air France A220-300's zullen worden uitgerust.

*Er werd reikhalzend uitgekeken naar de ondertekening van het contract dat Air France in staat zou stellen deze motoren te onderhouden. Het opent perspectieven op een baan voor veel AFI KLM E&M werknemers.*

## > China: 4,65 miljard dollar verlies voor de 3 grootste luchtvaartmaatschappijen

(bron Zakenreis) 2 februari - **Air China, China Eastern en China Southern voorspellen dat ze in 2020 meer dan 30 miljard yuan (4,65 miljard dollar) zullen verliezen**

(...)

**Deze aankondiging komt ondanks de sterke binnenlandse vraag in de tweede helft van 2020 in 's werelds op een na grootste economie.**

Hoewel de binnenlandse vluchten aan het eind van het jaar te kampen hadden met een tijdelijke verzwakking als gevolg van een hervatting van de epidemie op sommige plaatsen, registreerden de binnenlandse vluchten cijfers die vergelijkbaar waren met die van vóór de pandemie. Het

internationale verkeer naar China daalde echter met meer dan 80% als gevolg van strenge overheidscontroles, meldde de Global Times. De nationale luchtvaartmaatschappij Air China verwacht voor 2020 een nettoverlies van 2 tot 2,5 miljard dollar, tegen een nettowinst van 1 miljard dollar het jaar daarvoor. **China Eastern verwacht een nettoverlies van \$ 1,5 tot \$ 2 miljard, tegen \$ 0,5 miljard in 2019.** China Southern, de grootste luchtvaartmaatschappij van het land, schat zijn nettoverlies op ongeveer 1,2 tot 1,7 miljard dollar, tegen 0,4 miljard dollar in 2019.  
(...)

**Mijn commentaar:** *Verschillende factoren verklaren de zware verliezen van de Chinese luchtvaartmaatschappijen.*

*Het zwakke internationale verkeer is de voornaamste oorzaak van de verliezen.*

*Een tweede oorzaak is de praktijk van een agressief prijsbeleid in 2020 op het Chinese binnenlandse netwerk. Veel Chinese luchtvaartmaatschappijen hebben pakketten met onbeperkte vluchten gelanceerd om de zaken te stimuleren.*

### > **Lufthansa: een obligatie van 1,6 miljard euro om KfW terug te betalen**

(bron Cercle Finance) 5 februari - **Lufthansa heeft een obligatielening van 1,6 miljard euro uitgegeven om een lening van de Duitse ontwikkelingsbank Kreditanstalt fuer Wiederaufbau (KfW) vervroegd af te lossen**, zo heeft de luchtvaartgroep vanochtend gezegd.

De obligatie is in twee tranches geplaatst, de eerste met een looptijd van vier jaar tot 2025 en een bedrag van 750 miljoen euro, met een rente van 2,875% per jaar. De tweede tranche heeft een looptijd van zeven jaar, tot 2028, met een bedrag van 850 miljoen euro en een aflossingspercentage van 3,75% per jaar.

**Lufthansa heeft verklaard dat de middelen zullen worden gebruikt om de lening van 1 miljard euro van KfW terug te betalen, wat betekent dat de** maatschappij de vliegtuigen die als zekerheid voor de lening zijn gegeven, zal recupereren. Door de herfinanciering dalen ook de financieringskosten, aldus de onderneming.

Aan het eind van het derde kwartaal had Lufthansa 10,1 miljard euro in kas en kasequivalenten.

**Mijn commentaar:** De via deze obligatie-uitgifte verkregen middelen zullen Lufthansa in staat stellen de afbetaling van haar schuld, die in mei 2020 is aangegaan als onderdeel van haar reddingsplan van 9 miljard euro, te spreiden.

Het is de tweede keer in enkele maanden dat Lufthansa met succes de financiële markt heeft aangeboord. In november 2020 had Lufthansa 525 miljoen euro verkregen via een emissie van converteerbare obligaties die in 2025 zouden vervallen.

## **Boeing gedwongen om vaste orders voor zijn 777X sterk te herzien**

(bron Boursier com) 2 februari - **Boeing heeft officieel slechts 191 vaste orders voor zijn 777X.** De Amerikaanse vliegtuigbouwer zei gisteravond dat meer dan een derde (118 eenheden) van de orders voor zijn toekomstige breedrompvliegtuigen niet langer als vast worden beschouwd volgens de boekhoudregels die voorschrijven dat hij regelmatig de levensvatbaarheid ervan moet beoordelen. "Vertragingen bij de 737 MAX- en 777X-programma's hebben ertoe geleid, en kunnen ertoe blijven leiden, dat klanten het recht hebben orders te beëindigen en/of te vervangen door orders voor andere Boeing-vliegtuigen," aldus de fabrikant in een document met voorschriften.

**Boeing kondigde vorige week aan een last van 6,5 miljard dollar te zullen nemen op het 777X-programma wegens een lager dan verwachte vraag en een langer en duurder certificeringsproces. De eerste leveringen van de vliegtuigen zijn ook met een jaar uitgesteld, op zijn vroegst tot eind 2023.**

Emirates, Qatar Airways, Etihad Airways, British Airways, Cathay Pacific Airways en Singapore Airlines behoren tot de luchtvaartmaatschappijen die voor de 777X hebben gekozen.

**Mijn commentaar:** Volgens het agentschap Bloomberg wil Emirates (de grootste klant van de 777X) tussen 30 en 40 van zijn 115 777X-verbintenissen overhevelen naar het B787 Dreamliner-model.

Indien deze aankondiging wordt bevestigd, zal dit de stelling versterken dat het economisch model van de bedrijven uit de Golf op zijn retour is.

Reeds vóór de gezondheids crisis had het hubmodel voor lange-afstandsvluchten, dat gebaseerd was op het gebruik van vliegtuigen met brede romp, zijn beperkingen getoond.

## > **Rolls-Royce** gaat door met testen van motoren met **100% duurzame brandstof**

(bron Le Journal de l'Aviation) 1 februari - Rolls-Royce blijft de weg van duurzame brandstoffen verkennen om de milieuvoetdruk van de luchtvaart te verkleinen en op weg te gaan naar haar doelstelling van nul netto CO<sub>2</sub>-emissies tegen 2050. De motorfabrikant heeft op 1 februari aangekondigd dat hij de eerste tests heeft uitgevoerd met een Pearl 700 die uitsluitend op duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) loopt. De tests werden uitgevoerd in de Dahlewitz-faciliteit in Duitsland. Zij volgen op een andere testcampagne op de grond die in december 2020 is uitgevoerd met een Trent 1000-demonstrator waarin de ALECSys-technologie (Advanced Low Emissions Combustion System) is geïntegreerd. **Rolls-Royce wil aantonen dat haar hele huidige motorengamma veilig kan werken op duurzame brandstoffen, terwijl het gebruik ervan maximaal slechts gecertificeerd is voor een 50-50-mengsel met conventionele kerosine.**

In beide proeven wordt gebruik gemaakt van SAF die door World Energy wordt vervaardigd uit vetten en oliën uit landbouwafval. Volgens het Californische bedrijf vereist het gebruik ervan "geen aanpassingen aan de brandstofsysteem van vliegtuigen of motoren, noch aan de distributie-infrastructuur of opslagfaciliteiten". Ongemengd zou het de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een motor gedurende zijn levenscyclus met wel 75% kunnen verminderen (bij de huidige stand van de technologie), zo schat Rolls-Royce. Het wordt in de commerciële luchtvaart reeds gebruikt in mengsels met Jet A1 - met name door Air France bij vertrek uit San Francisco. De brandstof wordt geleverd door Shell en geleverd door SkyNRG.

De Pearl 700 wordt momenteel ontwikkeld om de G700 van Gulfstream aan te drijven - vijf prototypes daarvan voeren momenteel de vliegtestcampagne. De Pearl 700 is voorzien van de Advance 2-behuizing en een nieuw lagedruksysteem dat een 8% hogere startstuwkracht en een 5% hogere efficiëntie mogelijk maakt in vergelijking met de BR725.

***Mijn commentaar :*** Last minute : KLM heeft zojuist aangekondigd dat het de eerste vlucht ter wereld heeft voltooid die gedeeltelijk wordt aangedreven door synthetische kerosine. U krijgt meer details in de brief van volgende week.

## **Einde persoverzicht**

> **Advies voor werknemers en voormalige werknemers-**

## aandeelhouders

De **jaarrekeningen van Natixis en/of Société Générale worden momenteel verzonden**. Standaard worden deze afschriften per post verzonden.

Op mijn [navigaction-website vindt u de](#) voorwaarden voor toegang tot de websites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. 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 van de verschillende vermogensbeheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

**Het aandeel Air France-KLM noteert bij** het sluiten van de beurs op maandag 8 februari **op 5,06 euro**. Het is +4.05% gestegen in een week. Sinds eind november 2020 is de koers van het aandeel rond de 5 euro gebleven.

Vóór de coronavirus-epidemie stond het aandeel Air France-KLM op 9,93 euro.

Het **gemiddelde (de consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 3,31 euro**. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. Op mijn blog vindt u de details van de analistenconsensus. Ik hou geen rekening meer met de mening van analisten van voor het begin van de gezondheids crisis.

**Het vat Brent ruwe olie (Noordzee) is gestegen van \$4 naar \$60**. Hij is sinds eind oktober 2020 gestaag gestegen.

Aan het begin van de coronavirus epidemie, stond het op \$69.

**Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air**

## France-KLM aandelen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of gedachten bezorgen die mij kunnen helpen mijn taken als bestuurder van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

**U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of het aandeelhouderschap van de werknemers...**

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persrecensies van Maandag te vinden, is het [hier](#)

**Als je dit persbericht goed vindt, geef het dan door.**

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

## François Robardet

**Directeur Air France-KLM vertegenwoordigt werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders PNC en PS. Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCCT Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM. Indien

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

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10828 mensen ontvangen dit persbericht online