

De Franse staat versterkt zijn greep op Air France-KLM



## I Brief van de directeur van Air France-KLM

**François Robardet** Vertegenwoordiger van de werknemers en gewezen werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 805, 26 april 2021.

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt 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](#)  [.hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

## Redactie

*Beste lezers,*

*De Jaarlijkse Algemene Vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op woensdag 26 mei 2020 om 14.30 uur in 45 rue de Paris, 95747 Roissy CDG, Cedex, zonder de fysieke aanwezigheid van aandeelhouders of andere vergadergerechtigden. Het zal live worden uitgezonden via webcast op de website van de Groep.*

*In de komende dagen zal ik u een speciale Flash doen toekomen over de resoluties die ter stemming worden voorgelegd. U vindt mijn stemverklaringen daar. Net als in voorgaande jaren zal ik voorstellen dat degenen onder u die aandeelhouder zijn van de groep Air France-KLM mij hun volmacht geven.*

*U vindt alle documenten met betrekking tot de jaarlijkse Algemene Vergadering op de website van de Air France-KLM Groep, op de pagina met financiële informatie. Het bevat met name de resoluties die ter stemming aan de aandeelhouders zullen worden voorgelegd.*

*Er zullen negentien gewone en achttien buitengewone resoluties in stemming worden gebracht.*

Hier volgt een overzicht van één ervan, buitengewone resolutie nr. 20: Delegatie van bevoegdheid aan de Raad van Bestuur tot uitgifte van gewone aandelen van de Vennootschap en van effecten die toegang verlenen tot andere uit te geven effecten van de Vennootschap of die recht geven op de toewijzing van obligaties, met behoud van het voorkeurrecht van de aandeelhouders tot een maximum **nominaal bedrag van 1.930 miljoen euro (...)**.

Opgelet: de aandelen van Air France-KLM hebben een **nominale waarde van één euro**, maar zijn vandaag op de beurs genoteerd aan 4,723 euro.

Als gevolg daarvan zou resolutie nr. 20 bijvoorbeeld de uitgifte van 1,930 miljard aandelen mogelijk maken. Indien dit volledig wordt doorgevoerd tegen de huidige koers van 4,723 euro, zou dit leiden tot een kapitaalverhoging van bijna 9 miljard euro.

Laten we de voorzorgsmaatregelen blijven respecteren.  
Goede lectuurFrançois

## **Persoverzicht van maandag**

### **> Franse staat verstevigt greep op Air France-KLM met 29%-belang**

(Bloomberg bron, vertaald met DeepL) 19 april - De Franse regering heeft haar greep op **Air France-KLM** verstevigd door via een nieuwe aandelenemissie haar belang te vergroten tot meer dan drie keer dat van Nederland.

De in moeilijkheden verkerende luchtvaartmaatschappij heeft **1,04 miljard euro opgehaald bij investeerders, waardoor het belang van Frankrijk is gestegen tot 28,6 procent**, aldus een verklaring maandag. China Eastern Airlines werd de op een na grootste aandeelhouder met 9,6 procent, terwijl de Nederlandse staat verwaterde tot 9,3 procent. aldus een verklaring op maandag. China Eastern Airlines werd de op één na grootste aandeelhouder met 9,6 procent, terwijl de Nederlandse staat verwaterde tot 9,3 procent.

**Het aandeel daalde tot 3,6 procent in Parijs (...). De nieuwe aandelen werden verkocht tegen 4,84 euro per stuk, waarbij bestaande beleggers ongeveer driekwart van de emissie absorbeerden.**

De nieuwe dominantie van Frankrijk maakt een einde aan een politiek gevoelig evenwicht met Nederland dat ongeveer twee jaar heeft geduurd. De landen hadden elk ongeveer 14% in handen vóór de kapitaalsverhoging.

(...)

Nederland heeft geweigerd deel te nemen en overweegt een eigen steunplan op te zetten. Er zijn besprekingen gaande tussen de Europese Commissie en het land over wat een schulden-voor-aandelenruil zou kunnen zijn, zei president-directeur **Ben Smith** van Air France-KLM maandag. Hij **zei** ook **dat binnenkort extra steun nodig kan zijn en dat later dit jaar om een nieuwe herkapitalisatie zou kunnen worden gevraagd**.

De Franse minister van Financiën Bruno Le Maire liet ook de deur open voor extra steun aan de luchtvaartmaatschappij, mocht de Franse tak verdere hulp nodig hebben voordat de huidige luchtvaartcrisis afneemt. In heel Europa worden vaccins ingezet, maar de vooruitgang verloopt traag en de opheffing van blokkades en grensbeperkingen is in het ongewisse gelaten.

**De opbrengst van de laatste aandelenverkoop zal worden gebruikt om de Franse tak te versterken**, aldus de luchtvaartmaatschappij, terwijl **de economische, financiële en milieuverbintenissen die voorwaarden zijn voor een staatslening "werden herhaald"**.

Als onderdeel van de aandelenuitgifte hebben China Eastern en Air France-KLM hun bestaande partnerschap versterkt.

(...)

***Mijn commentaar:*** De door de groep Air France-KLM doorgevoerde kapitaalverhoging was een succes.

*Het aantal aandelen Air France-KLM is met 50% toegenomen, van 428.634.035 tot 642.634.034 aandelen.*

*Dit heeft geleid tot een nieuwe verdeling van kapitaal en stemrechten, zoals samengevat in de onderstaande tabel.*

	<i>van kapitaal</i>	<i>van theoretische stemrechten</i>
<i>Aantal aandelen en stemrechten</i>	642.634.034	860.643.182
<i>Franse Staat</i>	28,6%	28,5%

<i>China Eastern Airlines</i>	9,6%	11,5%
<i>Nederlandse Staat</i>	9,3%	13,9%
<i>Delta Airlines, Inc.</i>	5,8%	8,7%
<i>Werknemers (FCPE)</i>	2,5%	3,7%
<i>Autocontrole</i>	0,2%	0,3%
<i>Andere</i>	44,0%	33,4%

### > **Air France-KLM: bonus van 2 miljoen euro voor Ben Smith leidt tot controverse in Nederland**

(bron: Les Echos) 21 april - **Terwijl de herkapitalisatie van Air France-KLM in Frankrijk op rolletjes liep, heeft ze in Nederland voor een nieuwe controverse gezorgd.** Niet over de operatie zelf, die door de Nederlandse regering is goedgekeurd, maar over de toekenning van een "bonus" van 2 miljoen euro aan Benjamin Smith voor zijn management van 2020.

Het onderwerp, dat tien dagen geleden door de Nederlandse pers werd onthuld, is een politieke aangelegenheid geworden, nadat het Nederlandse parlement dinsdag een motie heeft aangenomen waarin de huidige demissionaire regering wordt opgedragen van de baas van Air France-KLM te eisen dat hij deze "bonus" opgeeft - op straffe van een verbod op verdere overheidssteun aan Air France-KLM.

"De Kamer [...] constateert dat de topman van Air France-KLM een aandelenbonus van 2 miljoen euro heeft ontvangen, terwijl de onderneming met staatssteun overeind wordt gehouden en terwijl [...] duizenden KLM-werknemers hun baan hebben verloren of salaris hebben moeten inleveren, is van mening dat de toegekende bonussen [...] immoreel en oneerlijk zijn," aldus de tekst, die is goedgekeurd door het parlement als gevolg van de verkiezingen van maart. "[De Kamer] verzoekt de regering te eisen dat van deze bonus wordt afgezien [...] en, indien dit niet gebeurt, af te zien van verdere overheidssteun aan Air France-KLM. "

Om hun eisen kracht bij te zetten, hebben de Nederlandse parlementsleden de huidige minister van Financiën Wopke Hoekstra, de man die in 2019 de beursroof op Air France-KLM leidde, de opdracht gegeven een missie naar Parijs te leiden om de kwestie met zijn Franse tegenhangers te regelen.

Sinds de kapitaalverhoging is de Franse staat namelijk weer referentieaandeelhouder van Air France-KLM, met 28,6% van het

kapitaal en 28,47% van de stemrechten, terwijl het aandeel van de Nederlandse staat, die niet wilde volgen, is gedaald tot 9,3% van het kapitaal en 13,9% van de stemrechten. Wat ook het Franse standpunt in dezen moge zijn, het is niet zeker dat het Air France-KLM en haar CEO kan dwingen afstand te doen van **deze "bonus" die vorig jaar door de algemene vergadering van aandeelhouders is goedgekeurd, en die niet echt een bonus is aangezien zij deel uitmaakt van zijn bezoldiging, en waarvan de wettigheid niet ter discussie lijkt te staan.**

**In**

overeenstemming met wat hij in maart 2020 heeft aangekondigd, **hebben Benjamin Smith en de belangrijkste leidinggevenden en bestuurders van de groep al een aanzienlijke inspanning geleverd in het kader van de redding. De baas van Air France-KLM heeft ingestemd met een verlaging van zijn vaste loon met 25% (744.511 euro voor 2020) en heeft ook afgezien van zijn jaarlijkse variabele loon van 768.456 euro.**

**In tegenstelling tot de versimpelde presentatie in de Tweede Kamer, waar alles wat met Air France-KLM te maken heeft altijd politiek geïnstrumentaliseerd is, zal Benjamin Smith dit jaar geen bonus van 2 miljoen euro ontvangen.** Het bedrag in kwestie komt in feite overeen met de waarde van een element van zijn variabele beloning op lange termijn, dat in zijn contract is opgenomen en dat in aandelen en in geld moet worden uitbetaald, maar dat ten vroegste in 2023 en onder bepaalde voorwaarden kan worden vrijgegeven. Om ervan te kunnen profiteren, zal Benjamin Smith in 2023 nog steeds aan het hoofd van de groep moeten staan en, vooral, de ommekeer van de groep tot een goed einde moeten hebben gebracht.

Naast deze voorwaarden heeft de **Europese Commissie als een van de voorwaarden voor de herkapitalisatie van Air France gesteld dat er geen bonussen mogen worden uitgekeerd zolang Air France-KLM niet ten minste 75% van de steun van de Franse staat heeft terugbetaald. Maar ook, zolang deze haar kapitaalparticipatie niet heeft teruggebracht tot het niveau van vóór de crisis (14%).** Dit zou meer dan drie jaar kunnen duren, aangezien de Europese Commissie en de Franse regering het eens zijn geworden over een maximumperiode van zes jaar.

Deze uitgestelde "bonus" van 2 miljoen euro kan dus pas worden ontvangen als Air France-KLM volledig uit de problemen is en zou dus niet in strijd zijn met de in Brussel gedane toezeggingen. Feit blijft echter dat dit bedrag waarschijnlijk vroeg of laat in de zak van Benjamin Smith zal belanden, terwijl het salarisverlies van het personeel van Air France en KLM en het banenverlies in 2023 niet zullen zijn

goedgemaakt. Dit ligt bijzonder gevoelig in Nederland, waar de vorige regeringscoalitie de KLM-vakbonden grotere loonsverlagingen oplegde dan verwacht, in ruil voor een lening van 3,4 miljard euro.

**Mijn commentaar:** Twee weken geleden heb ik de vergoedingsstructuur van de CEO van Air France-KLM gedetailleerd (lees <http://navigaction.com/Lettre/803.htm>).

*Ik zal preciezer zijn: in 2020 ontving Ben Smith: 744.511 euro voor 2020 (vaste vergoeding), 768.456 euro voor 2019 (variabele vergoeding).*

*Met betrekking tot zijn variabele beloning op lange termijn verdiend over 2018 en betaalbaar in 2021, heeft Ben Smith verzocht om deze "sine die" uit te stellen.*

*De variabele beloning op lange termijn (over drie jaar) zal jaarlijks worden geëvalueerd op basis van kwantitatieve en kwalitatieve criteria (met name sociale en maatschappelijke criteria). De criteria worden nader toegelicht op de pagina's 112 tot en met 114 van het Universele registratiedocument 2020, dat beschikbaar is op de website van Air France-KLM.*

*Als lid van het bezoldigingscomité van Air France-KLM heb ik deelgenomen aan de ontwikkeling van dit bezoldigingssysteem. Ik voelde dat het relevant was, zelfs in deze crisisperiode. Daarom heb ik het goedgekeurd.*

*Bovendien zal de betaling van de variabele vergoeding afhankelijk zijn van de goedkeuring door de Europese Commissie, afhankelijk van de voorwaarden die verbonden zijn aan de goedkeuring van het herkapitalisatieplan van Air France.*

*Vanwaar de controverse in Nederland?*

*De loonstructuren (en arbeidstijdverkorting) binnen de twee dochterondernemingen van het concern zijn zeer verschillend. Zo krijgen KLM-piloten een vast maandsalaris, terwijl Air France-piloten een variabel salaris krijgen, afhankelijk van het aantal uren dat zij vliegen.*

*Deze verschillen brachten de Nederlandse regering ertoe haar eerste steunpakket (in 2020) aan voorwaarden te verbinden: loonsverlagingen werden opgelegd aan KLM-werknemers, inclusief managers.*

*De Franse regering hoefde dergelijke voorwaarden niet te stellen; de werktijdverkortingsregeling leidde de facto tot een verlaging van de beloning van de werknemers van Air France.*

*Naar mijn mening ligt het misverstand over deze verschillen tussen onze twee landen aan de basis van deze controverse. Andere waarnemers wijzen op de kwade trouw van persoonlijkheden die een einde willen maken aan de groep Air France-KLM. Ik laat het aan u om te oordelen.*

*Een laatste opmerking: kort na zijn aankomst heeft Ben Smith persoonlijk 900.000 euro geïnvesteerd om 100.000 aandelen in Air France-KLM te kopen, waarmee hij blijk gaf van zijn vertrouwen in het herstel van de Frans-Nederlandse groep. Sindsdien heeft de gezondheids crisis de aandelenkoers doen dalen. Het is door tweeën gedeeld.*

## **> Air France-KLM: wanneer een verklaring van 2020 vraagtekens zet bij de beloning van Ben Smith voor 2021**

(bron La Tribune) 26 april - Ben Smith staat onder grote druk. Terwijl een meerderheid van de Nederlandse parlementariërs zich uitsprekt tegen het besluit dat de aandeelhouders van Air France-KLM vorig jaar hebben genomen om hem in 2022 twee miljoen euro aan "langetermijnbonussen" uit te keren voor 2019, is er nog een kiezelsteentje in het schoentje van de topman van de groep gegleden. Het gaat om **een persbericht dat een jaar geleden is gepubliceerd, op 23 april 2020 om precies te zijn**, en dat **vragen kan doen rijzen over de hoogte van zijn vaste bezoldiging van 900.000 euro die voor dit jaar is gepland**. Waarom? Want na de verlaging met 25% waartoe vorig jaar is besloten, komt dit bedrag van 900.000 euro vandaag overeen met een terugkeer naar de normale vaste bezoldiging, terwijl het, volgens het vorig jaar gepubliceerde persbericht, met een kwart van zijn waarde verlaagd zou moeten blijven. **Toen Ben Smith op 23 april 2020 aankondigde dat hij zijn vaste salaris met 25% zou verlagen** (en dat hij ook zou afzien van zijn jaarlijkse variabele beloning), specificeerde hij in het persbericht immers dat de maatregel van toepassing was **"tijdens de crisis in verband met Covid-19"**, en niet alleen voor het jaar 2020.

Maar, zoals sommige mensen bij Air France opmerken, "de crisis in verband met Covid-19" is nog steeds even intens als vorig jaar. Air France-KLM boekte in het eerste kwartaal nog steeds een operationeel

verlies van 1,3 miljard euro en de situatie is van dien aard dat het personeel van Air France nog steeds in deeltijd werkt met de bijbehorende loonsverlagingen, en het management wil ook het salaris van de 13e maand verlagen.

(...)

Deze dubbelzinnigheid is niet van invloed op de jaarlijkse variabele beloning van Ben Smith. In tegenstelling tot de vaste beloning werd in het befaamde persbericht van 23 april 2020 duidelijk vermeld dat de kwijtschelding van Ben Smith alleen voor het jaar 2020 gold.

(...)

***Mijn commentaar:*** De verlaging van de bezoldiging van de directieleden van de groep Air France-KLM kan verschillende vormen aannemen: vrijwillige verlaging van het vaste gedeelte, wijziging van de criteria voor de berekening van het variabele gedeelte, enz.

*Pas in 2022 zullen wij het niveau van de bezoldigingen van de executives van de groep over 2021 kunnen beoordelen.*

## **Delta voegt 25 A321neo-toestellen toe en versnelt levering A350 en A330neo**

(bron actu-aero) 23 april - De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij **Delta Airlines heeft een nieuwe vaste order geplaatst bij de Europese vliegtuigbouwer voor nog eens 25** door Pratt & Whitney PW1100G-JM aangedreven A321neo-toestellen, **als aanvulling op de 100 A321neo-toestellen die Delta eind 2017 heeft besteld.**

Naast deze A321neo-order heeft Delta besloten twee A350-900's en twee A330-900neo's versneld te leveren.

Airbus' straalvliegtuigen met brede romp worden geassembleerd in Toulouse, Frankrijk, terwijl **de vliegtuigen van de A320-familie, waaronder de A321neo voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, bij voorrang worden geassembleerd in de fabriek in Mobile, Alabama.** Hier heeft de Europese vliegtuigbouwer een nieuwe assemblage lijn geïnstalleerd die in september 2015 werd ingehuldigd. Het leverde zijn allereerste A321neo in juni 2018 aan Hawaiian Airlines.

(...)

Delta bezit vandaag nog steeds een van 's werelds grootste vliegtuigvloten, bestaande uit bijna 1.000 toestellen, waaronder 339 Airbus-toestellen (57 A319's, 40 A220's, 61 A320's, 115 A321's, 51 A330's, 15 A350's).

De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij met thuisbasis in Atlanta, Georgia, nam in mei 2019 haar eerste A330-900 [MSN 1915 / N401DZ]



in ontvangst, op een totaal van 35 in bestelling.

**Mijn commentaar:** De opening van een A321neo assemblagelijin in de VS had Airbus in staat gesteld het door de regering Trump ingestelde belastingstelsel te omzeilen.

## **TAP Air Portugal: 1,2 miljard euro verlies in 2020**

(Air Journal bron) 24 april - **TAP Air Portugal heeft donderdag een verlies van 1,2 miljard euro aangekondigd vorig jaar, tegen een negatief resultaat van 95,9 miljoen euro in 2019**, als gevolg van de Covid-19 pandemie die het wereldwijde vliegverkeer heeft lamgelegd. In 2020 vervoerde de Portugese maatschappij 4,6 miljoen passagiers, een daling van 72,7% ten opzichte van 2019, terwijl de omzet van de groep iets meer dan 1 miljard euro bedroeg, een daling van bijna 68% op jaarbasis.

In ruil voor financiële steun van de staat, haar belangrijkste aandeelhouder, wordt TAP gedwongen een rigoureuus herstructureringsplan bij de Europese Commissie in te dienen, dat onder meer voorziet in loonsverlagingen, inkrimping van het personeelsbestand en inkrimping van de vloot. **De regering van Lissabon moet Brussel nog overtuigen van de levensvatbaarheid van haar nationale luchtvaartmaatschappij, die afgelopen juli werd gehernationaliseerd en vorig jaar werd gered met een staatslening van 1,2 miljard euro.**

(...) Afgezien

van deze lening heeft het Portugese bedrijf volgens de eerste ramingen van de regering tot 2025 een financieringsbehoefte van meer dan 2,2 miljard euro.

## **Boeing 737 MAX: India staat overvliegen gewoon toe**

(bron Air & Cosmos) 20 april - **China en India hebben nog geen groen licht gegeven voor Boeing 737 MAX-vluchten in hun luchtruim.** De burgerluchtvaartautoriteiten van deze twee landen hebben besloten alle tijd te nemen die nodig is om de besluiten van hun Amerikaanse, Canadese, Europese, Australische en Emirati-tegenhangers te volgen,..... Deze tijd en de vertragingen komen de zaken van de luchtvaartmaatschappij Spicejet niet ten goede, die een dozijn Boeing 737 MAX had ontvangen voordat deze overal ter wereld werden stilgelegd. De luchtvaartmaatschappij heeft er meer dan 140 besteld. De andere grote afnemer van de Boeing 737 MAX in India was Jet Airways, dat werd geliquideerd.

Een andere grote Boeing 737 MAX-klant is Flydubai, dat vóór de

pandemie een aanzienlijk netwerk in India exploiteerde en dat netwerk opnieuw begint op te bouwen, vooral nu de luchtvaartmaatschappij haar middellangeafstandsroutes weer kan exploiteren met de eerste 737 MAX-vluchten die eerder deze maand van start zijn gegaan. De vliegtuigen van Flydubai mogen nog steeds niet landen in India. De Indiase burgerluchtvaartautoriteiten hebben echter toestemming gegeven voor Flydubai's 737 MAX's om over het land naar Dhaka en Chittagong te vliegen, indien de gezondheidssituatie dit toelaat.

**Het besluit van de Indiase burgerluchtvaartautoriteiten is niet alleen van toepassing op eventuele overvluchten.** Ook mogen vliegtuigleasemaatschappijen sinds april 2019 Boeing 737 MAX-vliegtuigen ophalen die door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd en nog in India vastzitten. **Daarom zijn controle- en validatievluchten van Boeing 737 MAX's nu ook in India toegestaan met het oog op hun toekomstige konvoovluchten naar andere landen dan India.**

*Mijn commentaar: Vorige week berichtte ik over een mogelijk elektrisch probleem op enkele recente 737 MAX-vliegtuigen.*

*De Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) zei donderdag dat het elektrische probleem in totaal 106 737 MAX-vliegtuigen treft, waarvan 71 in de Verenigde Staten.*

## **De vooruitzichten voor het herstel van het luchtverkeer zijn nog steeds troebel**

(bron Le Journal de l'Aviation) 22 april - Bij **elke poging om een herstel van het luchtverkeer te voorspellen, ziet de IATA het verder weg en pessimistischer worden.** Eind vorig jaar hoopten de luchtvaartmaatschappijen nog dat zij vanaf het vierde kwartaal van 2021 break-even zouden draaien, maar zij gaven die hoop al snel op en verwachten nu een nog trager herstel dan verwacht en een verergering van hun verliezen.

De internationale vereniging raamt dat de verliezen van haar leden in 2021 zullen oplopen tot 47,7 miljard dollar, 9 miljard dollar meer dan zij in haar prognose van november 2020 verwachtte. Opgemerkt zij dat zij ook de balans voor 2020 naar beneden heeft bijgesteld, waarbij de verliezen oplopen tot 126,4 miljard dollar in plaats van de oorspronkelijk voorspelde 118,5 miljard dollar.

Met een potentiële omzet van 458 miljard dollar, een daling met 45% ten opzichte van 2019 maar een stijging met 23% ten opzichte van 2020, zal de nettomarge negatief blijven op 10,4% (tegen -33,9% in 2020), nog steeds ver verwijderd van break-even.

**De oorzaak is het voortduren van de gezondheids crisis.** Het herstel is vertraagd door de vaccinatiecampagnes, die trager zijn verlopen dan verwacht en sterk verschillen van regio tot regio, alsook door de extreme voorzichtigheid van de regeringen, die niet bereid zijn de reisbeperkingen op te heffen.

**Het verkeer van 2021 zou zo slechts 43% van zijn niveau van 2019 kunnen terugvinden, wat "verre van een herstel is" oordeelt de vereniging, in plaats van de 51% waar de luchtvaartmaatschappijen eind vorig jaar op rekenden.**

**Het internationale verkeer bleef in januari en februari 86,6% onder het niveau van 2019,** maar kon zich dankzij vaccinatie (vooral in Noord-Amerika en Europa) en de invoering van screeningstests herstellen tot 34% van het niveau. Er zijn zeer positieve signalen van Amerikaanse bedrijven, die hun capaciteit van voor de crisis aan het herstellen zijn (...). **Maar over het geheel genomen zal de groei in dit segment tussen 2020 en 2021 vlak blijven. Op de binnenlandse markten**

zal de situatie niet dezelfde zijn. Onder impuls van de economische groei, de besparingen van de consumenten, de sterke maar ingehouden vraag naar reizen en het nagenoeg ontbreken van beperkingen, zou de vraag in de tweede helft van het jaar kunnen terugkeren tot 96% van het niveau van 2019. **De groei in 2021 ten opzichte van 2020 kan zo oplopen tot 48%.**

Het **vrachtvervoer zal de goede prestaties van de afgelopen maanden voortzetten,** nog steeds onder impuls van de elektronische handel, het vervoer van farmaceutische goederen en de druk op de capaciteit. De opbrengsten zouden in 2021 met nog eens 5% kunnen stijgen (na een winst van 40% in 2020) en de volumes zouden met 13% kunnen toenemen, wat meer is dan het niveau van 2019. Als gevolg daarvan zal vracht, die traditioneel tussen 10% en 15% van de inkomsten van luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt, dit aandeel zien stijgen tot een derde.

Gezien de kracht en de snelheid waarmee de crisis **de luchtvaartmaatschappijen**

heeft getroffen, zijn zij er niet **in geslaagd hun kosten even snel te verlagen als hun omzet is ingestort.** Er zijn grote inspanningen geleverd om deze zo veel mogelijk terug te dringen, en deze zullen in 2021 hun vruchten afwerpen. Als gevolg hiervan en van de spreiding van de vaste kosten over de toegenomen capaciteit, wordt verwacht dat de eenheidskosten in 2021 zullen dalen. Anderzijds beweegt de olieprijs zich opnieuw ongunstig voor de luchtvaartmaatschappijen en zou de prijs van een vat vliegtuigbrandstof dit jaar gemiddeld rond 68,9 dollar kunnen liggen (tegenover 46,6 dollar in 2020 en 77 dollar in 2019).

Maar de IATA is ook bezorgd over de acties die sommige luchthavens en verleneren van luchtvaartnavigatiediensten kunnen ondernemen. Willie Walsh, directeur-generaal van de IATA, wijst met name de luchthaven Londen Heathrow aan, die zijn gereguleerde kostenbasis wil uitbreiden om zijn verliezen goed te maken.

**De IATA vestigt al maanden de aandacht op Europa** en wijst erop dat deze regio het meest in de problemen zit en het traagst herstelt. Daarin is geen verandering gekomen: de luchtvaartmaatschappijen van het continent zullen in 2021 de grootste **verliezen** boeken. Deze **zouden kunnen oplopen tot 22 miljard dollar, bijna het dubbele van wat de IATA in november voorspelde** (11,9 miljard dollar), met een negatieve nettomarge van 23,9%.

Dit is hoofdzakelijk te wijten aan het feit dat de binnenlandse vluchten slechts 11% van het verkeer vertegenwoordigen. Bovendien kunnen de ongelijke toepassing van vaccinatie en de relatieve traagheid daarvan het herstel op de Noord-Atlantische markt vertragen. Integendeel, **de Noord-Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zijn het best gepositioneerd**, met een grote binnenlandse markt, een bloeiende vrachtsector dankzij een sterk economisch herstel en een zeer snelle invoering van vaccinatie in de VS. **Hierdoor zouden hun verliezen kunnen dalen van 35 miljard dollar in 2020 tot 5 miljard dollar in 2021.**

## **Bonusartikel**

### **> Airbus A400M: bijtanken van een helikopter tijdens de vlucht (foto's)**

(bron Aeroweb) 24 april - **Airbus heeft bekendgemaakt dat het met succes een certificeringcampagne heeft afgerond voor zijn Airbus A400M-helikoptervliegtuig voor bijtanken in de lucht.** Airbus streeft naar volledige certificering van het bijtanken van helikopters in de lucht later dit jaar met de afronding van alle operationele tests, waaronder verplichte nachtvluchten.

De vliegproeven, die werden uitgevoerd in coördinatie met het Franse agentschap voor overheidsopdrachten op defensiegebied (DGA), omvatten operaties met twee H225M-helikopters van de Franse luchtmacht. De campagne vond overdag en 's nachts plaats op de westkust van Frankrijk tussen 1.000 ft en 10.000 ft **met lage vliegsnelheden tot 105 knopen.** Tijdens deze vluchten werden in totaal 81 natte contacten gemaakt en 6,5 ton brandstof overgeladen, waaronder voor de eerste keer het gelijktijdig bijtanken van twee

helikopters.



***Mijn commentaar:*** Met dit nieuwe kenmerk, doet de Airbus A400M het even goed als de Lockheed C-130J Super Hercules

## ***Einde van het persoverzicht***

### **> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

**De jaaroverzichten van Natixis en/of Société Générale worden u per e-mail of per post toegestuurd.**

Op mijn [website](#) vindt u hoe u toegang krijgt tot de sites 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  n plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

**Het aandeel Air France-KLM is** op maandag 26 april gesloten op **4,723 euro**. Het is sterk gedaald met -5,16% in een week. De aankondiging van de herkapitalisatie heeft de koers van het aandeel

met 11% naar beneden getrokken.

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt 3,23 euro.** Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

**Brent ruwe olie (Noordzee) is \$1 gedaald tot \$66 per vat.** Het is op zijn pre-pandemisch niveau.

**Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.**

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

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

Tot ziens.

Om de laatste persoverzichten van maandag te vinden, is het [hier](#)

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

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

## **François Robardet**

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

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis  
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 contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10888 mensen ontvangen dit persbericht live