

AF-KLM lijdt nog steeds verlies, verwacht positieve EBITDA in Q3



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

**François Robardet**

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 819, 2 augustus 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](#)  [.het is hier.](#)  [vindt u deze hier](#) 

### *Persoverzicht van maandag*

#### > Air France-KLM verwacht positieve EBITDA in derde kwartaal

(bron Le Journal de l'Aviation ) 30 juli - **Air France-KLM heeft over het tweede kwartaal een omzet gerapporteerd van 2,75 miljard euro**, een stijging van 143,1%. Het **EBITDA-verlies werd aldus sterk teruggedrongen tot 248 miljoen euro** en het nettoverlies werd bijna gehalveerd tot 1,49 miljard euro. Wat de operationele kant betreft, is de capaciteit meer dan verviervoudigd in vergelijking met het tweede kwartaal van 2020 en is het verkeer bijna verviervoudigd.

De resultaten voor het halfjaar zijn somberder. De inkomsten daalden met 18% tot 4,9 miljard euro, het EBITDA-verlies stagneerde op 874 miljoen euro, maar het nettoverlies daalde met 1,4 miljard euro tot 2,97 miljard euro. Met een daling van het aantal passagiers met 38,7% tot 11,85 miljoen, daalde het verkeer met 44,7% bij een stabiele capaciteit (-1,6%).

**Vracht is de enige activiteit die het goed doet. De omzet steeg in het tweede kwartaal met 63%** (67,9% in het eerste halfjaar), dankzij een toename van de capaciteit met 66% bij een toename van het verkeer met 77,5% en het aanhoudende effect van de wereldwijde ondercapaciteit op de beladingsgraad en de tarieven.

**Air France-KLM ziet niettemin de eerste tekenen van herstel sinds juni en geeft aan dat haar capaciteit in het derde kwartaal tussen**

**60% en 70% van het niveau van 2019 zal liggen** en dat zij een positieve EBITDA zou kunnen publiceren. **Wegens de** onzekerheid die blijft wegen op de reisbeperkingen en met name **de beslissing van de Verenigde Staten om geen wederkerigheid aan te bieden voor de opvang van Europeanen op hun grondgebied, waagt de groep zich daarentegen niet aan een prognose voor het vierde kwartaal.** Zij verklaart evenwel dat zij nog steeds verwacht dat haar capaciteit tegen 2024 opnieuw het niveau van 2019 zal bereiken. Tegen die tijd zal het aantal vliegtuigen van de groep in 2022 met 7% zijn verminderd.

***Mijn commentaar:** EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation & Amortization) is een belangrijke indicator omdat hij ons in staat stelt de operationele rentabiliteit van een onderneming te beoordelen zonder rekening te houden met de belangrijkste boekhoudkundige behandelingen die van onderneming tot onderneming kunnen verschillen.*

*Tot dusver hebben Air France-KLM en IAG (met inbegrip van Iberia en British Airways) hun halfjaarlijkse resultaten bekendgemaakt (die van de Lufthansa-groep zullen binnenkort worden gepubliceerd). Kijken we naar de EBITDA van de twee groepen over de afgelopen twaalf maanden, dan zien we dat de EBITDA van Air France-KLM (-1,723 miljard euro) minder slecht is dan die van IAG (-2,750 miljard euro).*

*Dit verschil van een miljard euro weerspiegelt de grotere veerkracht van de Frans-Nederlandse groep. Dankzij haar wereldwijde netwerk, dat meer gediversifieerd is dan dat van IAG (dat sterk geconcentreerd is op de Noord-Atlantische Oceaan), heeft zij de crisis beter kunnen doorstaan.*

*Hun verkeersprognoses voor het derde kwartaal (60% van 2019 voor Air France-KLM, 45% voor IAG) sterken dit oordeel.*

## **Schiphol en Aéroports de Paris beëindigen samenwerking**

(bron ANP) 30 juli - **De Royal Schiphol Group is in oktober 2008 samengegaan met Aéroports de Paris.** Het idee was, zo'n vier jaar na de fusie van Air France en KLM, dat de twee luchthavenmaatschappijen samen beter bestand zouden zijn tegen de concurrentie. Een van de manieren om dit te bereiken was de kosten te verlagen. De luchthavenbedrijven kochten bijvoorbeeld gezamenlijk materieel aan, zoals sneeuwruimers.

Als onderdeel van deze overeenkomst nam Schiphol een belang van

8% in haar Franse tegenhanger. ADP nam op haar beurt een belang van vergelijkbare omvang in Schiphol.

Het was **moeilijk om tot een nieuw akkoord te komen, vooral over het financiële deel van de samenwerking**, zegt een woordvoerder van Schiphol. Het Nederlandse luchthavenbedrijf, dat ook eigenaar is van Rotterdam-Hague airport en een meerderheidsbelang heeft in Eindhoven airport, was bereid de samenwerking voort te zetten, zei de woordvoerder.

**De scheidende samenwerkingspartners zullen hun respectieve aandelen verkopen binnen 18 maanden na het einde van hun alliantie, tot uiterlijk 30 mei 2023.** Het belang van ADP in Royal Schiphol Group is volgens het Franse bedrijf 370 miljoen euro waard. De ADP-aandelen die Schiphol in handen had, werden eind vorig jaar geboekt voor €639 miljoen.

## **Het verkeer van Transavia vertienvoudigde in het tweede kwartaal**

(bron Le Journal de l'Aviation) 30 juli - **Met een activiteit die in het tweede kwartaal van 2020 dicht bij nul lag, kon Transavia pas in het tweede kwartaal van 2021 een spectaculaire verbetering melden.**

Het verkeer is in die periode vertienvoudigd en de capaciteit is met 1070% toegenomen. Het aantal passagiers heeft zich in dezelfde mate ontwikkeld: met 1,175 miljoen mensen aan boord van haar vliegtuigen is hun aantal dertien maal zo groot geworden.

**De omzet bedroeg 126 miljoen euro (+655%) en het bedrijfsresultaat verbeterde licht, hoewel het nog altijd negatief was met 98 miljoen euro.**

In de eerste helft van het jaar bedroeg het aantal vervoerde passagiers 1,53 miljoen, een daling met 37,4% ten opzichte van de eerste helft van 2020 (met de eerste twee maanden van normale activiteit). Het verkeer daalde met 45,6% bij een capaciteitsvermindering van slechts 17,8%. Over de periode bedroegen de inkomsten 163 miljoen euro (-37%) en steeg het bedrijfsresultaat licht tot 218 miljoen euro.

Transavia bleef lijden onder reisbeperkingen in Europa en Noord-Afrika. Toch staat het in de frontlinie om te profiteren van het begin van het herstel dat zich sinds juni aftekent. Nathalie Stubler, **CEO van Transavia France**, constateerde een zeer sterke toename van de vraag en boekingen en kondigde **in juni aan dat de maatschappij in juli-augustus hetzelfde aantal stoelen zou aanbieden als in dezelfde periode in 2019. De maatschappij heeft ook haar vloot in de eerste helft van het jaar met negen vliegtuigen uitgebreid** om ten volle te

profiteren van de groeimogelijkheden die zich zullen voordoen.

**Mijn commentaar:** De cijfers in het artikel hebben betrekking op de Transavia-activiteiten in Nederland en Frankrijk.

Sinds enkele weken wedijveren de low-cost dochtermaatschappijen van de groep Air France-KLM met elkaar om vluchten aan te bieden die in overeenstemming zijn met de veranderende gezondheidsvoorschriften.

## American Airlines wil koste wat kost brandstof besparen

(bron Le Figaro) 27 juli - Gevoelige harten, gelieve u te onthouden. In een recente boodschap aan zijn piloten deed het hoofd vliegoperaties van American Airlines een zeer specifiek verzoek: "Gebruik waar mogelijk alle beschikbare brandstofbesparende strategieën (...) **Elke liter bespaarde brandstof is nuttig**. Hoewel er nog geen sprake is van het laten zweven van vliegtuigen of het uitschakelen van motoren tijdens de vlucht, **illustreert het verzoek de vrees van Amerika's grootste luchtvaartmaatschappij voor een tekort aan vliegtuigbrandstof in de VS.**

Door de drukte op de luchthavens, het gebrek aan vrachtwagens of het feit dat in de pijpleidingen voorrang wordt gegeven aan benzine boven brandstof voor de luchtvaart, zijn de voorraden paraffine op sommige luchthavens "gering", aldus Airlines for America, de plaatselijke lobby van de luchtvaartmaatschappijen. En het probleem zou tot het einde van de zomer kunnen duren.

**Hoewel de andere luchtvaartmaatschappijen van het land (Delta, Southwest en United Airlines) discreet blijven over het onderwerp, was het afgelopen weekend al ter sprake gebracht door de plaatselijke autoriteiten.**

Een van de oplossingen die de groep, die meer dan 210 miljoen mensen per jaar vervoert, overweegt, is een vermindering van het aantal passagiers om meer paraffine te kunnen vervoeren naar bestemmingen waar de kostbare vloeistof schaars is. Dit zou een reëel verlies aan inkomsten betekenen op een moment dat American Airlines in het tweede kwartaal weer in de zwarte cijfers staat, na een nettoverlies van 9 miljard dollar in 2020.

Maar een inspanning kan nodig zijn als het verkeer toeneemt, om te voorkomen dat je zonder brandstof komt te zitten.

**Mijn commentaar:** Het tekort aan grondstoffen doet zich in alle takken

*van de industrie gevoelen, zowel in Europa als in de Verenigde Staten.*

*Maar dat de VS, sinds 2017 het grootste olieproducerende land ter wereld, zonder benzine dreigt te komen zitten, is een echte verrassing.*

## **IAG omlaag na kwartaalresultaten**

(bron CercleFinance) 30 juli - **IAG** (International Airlines Group) staat in **Londen ruim 6% lager, nadat de Brits-Spaanse luchtvaartmaatschappij over het tweede kwartaal van 2021 een aangepast operationeel verlies van een miljard euro bekendmaakte**, in lijn met de consensus.

Er werden geen vooruitzichten voor het jaar gegeven, maar voor het derde kwartaal verwacht IAG dat de capaciteit slechts op ongeveer 45% van het niveau van 2019 zal worden geëxploiteerd," aldus Stifel, dat op ongeveer 60% had gerekend.

Hoewel de bedrijfsvooruitzichten zwak lijken, blijven wij geloven dat IAG de enige Europese onderneming is die na de crisis fundamenteel investeerbaar blijft," aldus de makelaar, die wees op de geherstructureerde kosten bij British Airways.

***Mijn commentaar:** De IAG-groep is getroffen door reisbeperkingen en verplichte quarantaines voor reizigers die terugkeren naar de meeste bestemmingen.*

*Hoewel de resultaten van Air France-KLM in lijn waren met de consensus van analisten, is het vermeldenswaard dat de resultaten van Air France-KLM beter waren dan de consensus.*

## **> Air Austral's 3 Airbus A220's verwacht in Reunion op 12 augustus 2021**

(bron Aerobuzz) 31 juli - **De eerste twee Air Austral A220-300's vertrokken op 28 juli 2021 vanuit Mirabel naar Parijs-CDG** waar ze door de DGAC officieel werden geregistreerd als F-OLAV (vulkaankleuren) en F-OMER (oceaankleuren). Het derde vliegtuig, F-OTER (circuskleuren), is op 30 juli 2021 om 08.00 uur plaatselijke tijd opgestegen van Mirabel.

De drie A220-300's zullen vanaf de eerste week van augustus naar het Airbus Delivery Center in Toulouse reizen om aan de opleidingsbehoeften van de pilootinstructeurs van het bedrijf te voldoen, alvorens hun reis naar het eiland Reunion te beginnen. Het is de bedoeling dat de drie nieuwe vliegtuigen van de maatschappij op 12 augustus 2021 op het eiland Réunion landen. **Ze zullen dan worden ingezet op het regionale netwerk van Air Austral, ter vervanging**

van de twee Boeing 737-800NGs en de Air Austral ATR72-500.

**Mijn commentaar: Tot op heden zijn er al zo'n 100 A220-300's geleverd.**

*Air Austral is de eerste Franse exploitant van A220's, die het op zijn regionale netwerk zal inzetten.*

*Op haar langeafstandsnetwerk ondervindt Air Austral concurrentie van de Franse Bee en Corsair, maar vooral van Air France, die haar aanbod op het netwerk Caribisch gebied - Indische Oceaan aanzienlijk heeft uitgebreid.*

### > **Air France onthult zijn eerste A220-300**

(bron BFM) 26 juli - Twee jaar na de aankondiging van de vernieuwing van haar vloot van Airbus A318's en A319's heeft **Air France zojuist de eerste van 60 Airbus A220-300's onthuld die zij heeft besteld voor haar korte- en middellangeafstandsvluchten.** Het toestel heeft zojuist de Airbus-verfwerkplaats in Mirabel, nabij Montreal, verlaten, waar het in de kleuren van de luchtvaartmaatschappij werd geschilderd. Het vliegtuig wordt vervaardigd in de voormalige Bombardier-fabrieken in Canada.

De A220-300, die eind september wordt geleverd, biedt plaats aan 148 passagiers en beschikt over stoelen met USB-poort en Wi-Fi-toegang. In een persbericht wijst Air France erop dat het vliegtuig "20% minder brandstof zal verbruiken dan het vliegtuig dat het vervangt" dankzij "het gebruik van composietmaterialen". Ook de geluidsemisatie is met 34% verminderd.

De A220-300 "zal een beslissende rol spelen in de verwezenlijking van de doelstellingen van Air France op het gebied van duurzame ontwikkeling, waaronder een vermindering van de CO2-uitstoot met 50% in absolute cijfers op het binnenlandse netwerk met vertrek uit Parijs-Orly en van de ene regio naar de andere tegen 2024, en een vermindering van de CO2-uitstoot per passagier/km met 50% tegen 2030", aldus de luchtvaartmaatschappij.

**Alvorens in dienst te worden gesteld, zal de eerste Air France A220-300 "een reeks grond- en vliegproeven ondergaan". Het zal vervolgens naar Parijs reizen waar het "meer dan een maand zal worden gebruikt om de vliegtuigbemanningen van de luchtvaartmaatschappij op te leiden".**

Acht instructeur-piloten hebben reeds een opleiding gekregen in Montreal en leiden momenteel hun collega's op met behulp van een vluchtsimulator. Deze laatsten zullen dan 20 vluchten in reële omstandigheden moeten maken alvorens de typebevoegdverklaring voor de A220-300 te verkrijgen, waarvan uiteindelijk 700 piloten van Air France zouden moeten kunnen profiteren.

Wat het cabinepersoneel betreft, leggen 14 in Zürich opgeleide stewardessen momenteel de laatste hand aan de "handleidingen en opleidingsinhoud die zij vanaf september 2021 zelf zullen moeten verzorgen", aldus Air France. De Air France Crew Academy in de buurt van Parijs-Orly heeft ook twee A220-deurmodellen ter beschikking gesteld om 2.500 stewardessen op te leiden.



***Mijn commentaar:*** De komst van de A220-300 in de vloot van Air France ligt in de lijn van de strategie van de groep, zoals vermeld in het persbericht over de resultaten van het tweede kwartaal:

*"Om het herstel ten volle te benutten en zich voor te bereiden op de toekomst, heeft*

*Air France- KLM haar transformatie in al haar activiteiten voortgezet en met name haar inspanningen opgevoerd om het voortouw te nemen **op het gebied van duurzame luchtvaart.**"*

**> Hoe de ADP groep wachttijden in zijn luchthavens wil vermijden**

(bron Le Point) 29 juli - **In juni werd een apocalyptische situatie in de luchthavens voorspeld met de terugkeer van het aantal passagiers.**

Air France verwachtte dit laatste weekend van juli 80.000 passagiers

per dag op de luchthaven Parijs-Charles-de-Gaulle. "Dat was niet het geval", zegt Augustin de Romanet, die vanochtend de halfjaarlijkse resultaten van de ADP-groep presenteerde. "Over het algemeen zijn de vluchten redelijk op tijd", aldus Edmond Richard, plaatsvervangend CEO van Air Caraïbes, die tot negen vluchten per dag op Orly uitvoert. Om precies te zijn: geopereerd, want de lucht boven West-Indië is zojuist verduisterd door de noodtoestand die in Martinique en Guadeloupe (met inbegrip van Saint-Martin en Saint-Barthélemy) is afgekondigd, wat een golf van annuleringen en uitstel veroorzaakt. "De regels veranderen elke vier dagen," zegt de veiligheidsdirecteur.

**Veiligheid van de gezondheid en wachtrijen bij de check-in zijn twee van de prioriteiten van Augustin de Romanet op zijn Parijse luchthavens**, waar passagiers verschillende, soms overbodige, controles moeten passeren. Bij het inchecken controleert de luchtvaartmaatschappij niet alleen het ticket, maar ook de gezondheidspas (verplicht vanaf 9 augustus) en het bestaan van eventuele dwingende redenen. Dit wordt over het algemeen gevolgd door een veiligheidscontrole met een bezoek aan het "**screening**"-station. **De wachttijd kan lang zijn op Orly-3, waar de onderaannemer vijftien vacatures heeft en niet in staat is personeel aan te werven. Vervolgens controleert de grenspolitie**, naast de identiteit en de gezondheidspas, de geldigheid van eventuele dwingende redenen, die **lang kunnen zijn en aanleiding kunnen geven tot palaver. "Ik ben geen politiechef en ik kan er niets aan doen als de ambtenaren de controleposten sluiten"**, zegt het hoofd van de ADP-groep, die niettemin een sms ontvangt zodra de wachttijd van de passagiers meer dan dertig minuten bedraagt.

Dit is voldoende om de discussie op gang te brengen tijdens regelmatige vergaderingen met de prefect die verantwoordelijk is voor de Parijse luchthavens of tijdens bezoeken van de bevoegde minister. Als verbetering zouden verschillende rijen kunnen worden ingesteld voor passagiers met een gezondheidspas of passagiers die gebruik maken van de Facilipass van Corsair of van Read2Fly van Air France, dat niet is uitgebreid tot haar dochteronderneming Transavia.

(...)

**Wat gebeurt er met een passagier die vastzit in een wachtrij?** Het instappen van de vlucht is soms vertraagd. Dit is het geval bij Air Caraïbes, dat niettemin slechts zeer weinig vertragingen meldt. Bij Air France zijn het aantal betrokken passagiers en de bestemming (lange afstand of niet) de criteria; zo niet, dan **wordt de aan de grond achtergelaten passagier "reprotégé" zonder kosten op de volgende vlucht. Dit is niet het geval bij easyJet, dat passagiers een dubbele boete oplegt door hen te vragen opnieuw voor een ticket te betalen.** Bij Transavia raden ze aan om twee tot twee en een half uur



voor de vlucht op de luchthaven te zijn, ze zeggen dat ze flexibel zijn.  
(...)

***Mijn commentaar:*** De situatie op de Parijse luchthavens is verre van bevredigend voor de passagiers van de luchtvaartmaatschappijen, noch voor de agenten die met de vele ontevreden mensen te maken hebben.

*Het gebrek aan personeel bij de PIF's (controleposten voor de screening) valt onder de bevoegdheid van de CEO van de ADP-groep. Het feit dat deze activiteit is uitbesteed, ontslaat de luchthavenbeheerder niet van zijn verantwoordelijkheid.*

## **Afrika en de haast om vlaggenschipondernemingen te hernationaliseren**

(bron Le Journal de l'Aviation) 26 juli - **Op het Afrikaanse continent zijn we al enkele jaren getuige van een renationalisatie van de nationale luchtvaartmaatschappijen**, een tendens die nog wordt versterkt door de gezondheidscrisis. Begin juli keerde Cabo Verde Airlines terug naar staatseigendom, twee jaar nadat het kapitaal was opengesteld voor IJslandse investeerders. In april van dit jaar nam de staat der Seychellen de zeggenschap over Air Seychelles terug na het onderhandelde vertrek van Etihad. Het proces van renationalisering van Kenya Airways, dat in 2019 van start is gegaan, ligt ook op schema. Zelfs na herstructurering zijn andere bedrijven, zoals Air Zimbabwe, nog steeds voor 100% in handen van de staat.

Volgens de Oegandese luchtvaartexpert Derek Nseko **moet dit proces worden voortgezet om te voorkomen dat midden in de pandemie een cascade van faillissementen ontstaat.** "Nationalisatie is momenteel een overlevingsroute omdat het gaat om het opvangen van de last van historisch zware schulden. Het is meer een kwestie van regeringen die de duurzaamheid van banen waarborgen, maar ook de doelstellingen van openbaar nut van deze bedrijven in stand houden, zo stelt hij.

**In 2020 hebben Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen 10,21 miljard dollar aan inkomsten verloren door de gevolgen van de pandemie.** Voor de eerste helft van 2021 wijzen de ramingen op een verlies van 5 miljard dollar. **"Deze slechte prestaties vormen een directe bedreiging voor het voortbestaan van de Afrikaanse luchtvaartindustrie als de trend doorzet,"** waarschuwt de African Airlines Association (AFRAA). Air Namibia en South African Express zijn in liquidatie gesteld; voor andere, zoals Comair en Air Mauritius, is een curator aangesteld.

De Ghanees Richard Kyereh, luchtvaartconsultant en voormalig

commercieel directeur van Africa World Airlines (AWA), wil dat dit renationaliseringsproces verder gaat dan de gezondheids crisis. Volgens hem zien de Afrikaanse regeringen steeds meer in welke belangrijke rol de luchtvaart in hun economieën speelt. We hebben het hier over een sector die vóór de pandemie 63 miljard dollar bijdroeg aan het BBP van de Afrikaanse economieën en 7,7 miljoen banen verschaft. **De nationalisatie van luchtvaartmaatschappijen beantwoordt in dit verband aan een behoefte om zich te positioneren zodat zij beter kunnen profiteren van de voordelen die worden geboden door de gemeenschappelijke Afrikaanse luchtvervoersmarkt (SAAM) en de Afrikaanse continentale vrijhandelszone (AfCFTA), die momenteel ten uitvoer worden gelegd.** De AfCFTA verenigt één gemeenschap van 1,2 miljard mensen met een gezamenlijk BBP van 2,5 biljoen US dollar, en heft 90% van de tarieven op.

Chinedu Eze, luchtvaartjournalist bij de Nigeriaanse krant ThisdayNewspapers, is pessimistisch over de uitkomst van de renationalisering. "Door de corruptie die inherent is aan veel Afrikaanse landen, is het moeilijk om een genationaliseerde luchtvaartmaatschappij met succes te beheren. Deze gedachte wordt gedeeld door zijn collega Mathias Okolimong, die eraan herinnert dat de nationale luchtvaartmaatschappijen, terecht of ten onrechte beschouwd als nationale troeven, de laatste jaren in het nieuws zijn gekomen door schandalen van nepotisme en vooral door de sterke inmenging van de politiek in hun beheer. Beiden zijn het er ook over eens dat de nationalisatie van Afrikaanse bedrijven op lange termijn een grote belemmering zou kunnen worden voor gezonde concurrentie en concurrentievermogen, omdat daardoor gemonopoliseerde markten ontstaan. **"Nationalisatie is niet het antwoord en er is absoluut geen voorrecht voor Afrikaanse regeringen om de volledige eigendom te hebben,"** zegt NowelNgala, commercieel directeur van Asky en voorzitter van AFRAA's Aeropolitical Committee. "In plaats daarvan moeten Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen streven naar een bankabele balans en bedrijfsmodel [...] Als bewijs hiervan hebben we twee succesvolle Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen de moeilijkste tijd van deze pandemie zien doorkomen en blijven floreren zonder loonsverlagingen, geen ontslagen en zonder financiële steun van welke regering dan ook."

**Het is duidelijk dat de kaart van de Afrikaanse luchtvaart door deze gezondheids crisis hertekend zal worden.** Enerzijds zullen bedrijven failliet zijn gegaan, waardoor duizenden werknemers werkloos zijn geworden; anderzijds zullen slecht presterende luchtvaartmaatschappijen in staatseigendom blijven overleven op het geld van de belastingbetaler; en anderzijds zullen particuliere luchtvaartmaatschappijen met schulden proberen er weer bovenop te

komen na grote bankleningen te hebben afgesloten. **Op dit punt is overheidsingrijpen hard nodig** - aangezien de staten soeverein zijn op fiscaal gebied - **om eindelijk een gezonder bedrijfsklimaat te scheppen, vrij van de overvloed aan belastingen die een extra last betekenen voor een reeds verstikte industrie.**

***Mijn commentaar:** Ongeacht het continent zijn de leiders zich ervan bewust dat de economische ontwikkeling van landen gedeeltelijk afhangt van het luchtvervoer.*

*Het ontbreekt Afrika waarschijnlijk nog aan een structuur die, zoals de Europese Commissie, de correcte toepassing van verdragen en besluiten op Europees niveau kan controleren, evenals de toewijzing van overheidssubsidies.*

## **Bonusartikel**

**> Gered door de Franse staat, kan Air France-KLM de Boeing 737 MAX kopen ten koste van de Airbus A320 Neo?**

(bron La Tribune) 31 juli - Koopt Air France-KLM de Airbus A320 Neo-familie, de Boeing 737 MAX of allebei? Dit is de vraag die wordt gesteld sinds Ben Smith, de CEO van de Frans-Nederlandse groep, onlangs de lancering aankondigde van een aanbesteding van de twee fabrikanten voor een bestelling van 160 vliegtuigen voor de middellange afstand, met een capaciteit variërend van 150 tot 220 zitplaatsen. Een faraonisch bevel ter waarde van meer dan 16 miljard dollar tegen catalogusprijs. **Een record voor de groep sinds haar oprichting in 2004 na de overname van KLM door Air France.**

*Boeing een 'natuurlijk' voordeel?*

De uitkomst van de aanbesteding is onzeker. De vergelijking is inderdaad uiterst complex. In een wereld "zonder invloed" zou Boeing een natuurlijk voordeel hebben gehad, aangezien de aanbesteding van Air France-KLM betrekking heeft op de vervanging van B737 NG's, die halverwege de jaren negentig in gebruik zijn genomen. Het is namelijk bestemd voor KLM, haar lagekostendochter Transavia Holland, en Transavia France, een dochteronderneming van Air France, drie luchtvaartmaatschappijen die alleen met Boeing 737's zijn uitgerust. Air France is niet bij de aanbesteding betrokken. De Franse luchtvaartmaatschappij vliegt momenteel uitsluitend met vliegtuigen van de A320-familie en heeft in haar vloot voor middellange afstand al

gekozen voor de A220, een kleiner vliegtuig dan de A320 of de B737. Om redenen van opleidingskosten voor de bemanning en optimalisering van het onderhoud heeft een bedrijf dat zijn vloot vernieuwt er echter vaak belang bij het model vliegtuig te behouden dat het reeds gebruikt. Aangezien de B737 MAX een afgeleide is van de B737 NG, zou het dus op papier logisch zijn dat Air France-KLM een order bij Boeing zou plaatsen.

*De keuze van de Boeing 737 MAX is verre van evident*

De keuze voor de 737 MAX ligt echter allesbehalve voor de hand. Zonder nog te spreken over het deplorabele imago dat aan dit toestel kleeft na de twee dodelijke ongevallen in 2018 en 2019, waarbij het ontwerp van het toestel de schuld kreeg, lijkt het moeilijk voor te stellen dat de Franse groep Air France-KLM, gered van het faillissement door de Franse regering (die van de situatie gebruik heeft gemaakt om haar aandeel in de groep tot 30% te verhogen), de A320 Neo, de bestseller van Airbus waar de hele wereld om schreeuwt, afwijzen om een Amerikaans vliegtuig te kopen voor de grootste bestelling in haar geschiedenis. Niemand, in Frankrijk althans, zou het begrijpen. Noch de publieke opinie, noch de politici, noch de werknemers van Airbus, wanneer de strategie van de Franse regering in termen van directe steun tijdens de crisis juist was om Airbus-klienten zoals Air France te bevoordelen en niet de vliegtuigbouwer zelf. Dit werd gedaan om hen in staat te stellen hun orders te blijven uitvoeren en, op hun beurt, werk te verschaffen aan de gehele luchtvaartindustrie. Dit was het geval voor de A350, die tijdens de crisis zijn intrede deed in de vloot van Air France.

*Door voor de A220 te kiezen, heeft Air France gekozen voor een Canadees vliegtuig*

Een Amerikaanse keuze zou in Frankrijk des te moeilijker te passeren zijn omdat ze zou worden gevoegd bij een andere keuze, ditmaal van Air France, die sommigen in Frankrijk ook ineen doet krimpen: die van de bestelling van 60 A220's, die in 2019 wordt ondertekend om een groot deel van de vloot van de Franse maatschappij voor middellange afstand te vervangen, die tot nu toe uit klassieke A320's bestond. Een keuze ten nadele van de A320 Neo. Op papier geen probleem: het zijn inderdaad twee Airbussen. Behalve dat de A220 geen werkbelasting naar Frankrijk brengt. De reden is dat dit vliegtuig Canadees is. Het is niemand minder dan de voormalige Bombardier C-Serie, geassembleerd in de buurt van Montreal met enkele Franse fabrikanten aan boord. Het werd in 2017 door Airbus gekocht en kreeg een nieuwe naam: "airbusian". Twee jaar geleden onder de radar verdwenen dankzij de vaardigheid van Ben Smith, zou deze keuze voor het Canadese vliegtuig niet nalaten weer op te duiken. De aankoop van de B737 MAX zou immers een totale afwezigheid van de Airbus A320 Neo-familie in de vloot van de groep betekenen. Met andere woorden, het vliegtuig dat

werkgelegenheid scheidt in Frankrijk zou worden uitgesloten van de vernieuwing van de middellangeafstandsvloot van de groep. Politiek niet gemakkelijk te passeren.

#### *De Nederlanders zijn erg gehecht aan Boeing*

Het is echter moeilijk te zeggen dat Airbus een goede kans maakt om het bod te winnen. Hoewel Air France-KLM een Franse groep is, genoteerd aan de Parijse beurs, met de Franse regering als belangrijkste aandeelhouder, is het gewicht van de Nederlandse invloed binnen de groep kolossaal. En gezien de complexe evenwichten die moeten worden gevonden tussen Air France en KLM, maar ook tussen de Franse en de Nederlandse staat, zal moeten worden omgegaan met het Nederlandse kamp. Deze laatste is echter zeer gehecht aan Boeing, aldus een interne bron. Transavia France is minder gehecht aan Boeing omdat de strategie van de groep om twee vliegtuigtypes te hebben voor Air France en Transavia (om de twee maatschappijen gescheiden te houden) in duigen is gevallen sinds Ben Smith de leiding overnam. Smith heeft met de piloten van Air France verschillende overeenkomsten gesloten en hen verzekerd dat zij niets zouden verliezen door een low-cost aanbod te ontwikkelen. De piloten van Transavia zijn Air France piloten en hebben dus dubbele kwalificaties, Airbus en Boeing. De overschakeling op een Airbus-vloot voor Transavia France zou dus geen probleem vormen.

#### *Een gemengde bestelling tussen Airbus en Boeing?*

Uiteindelijk gokken sommige waarnemers op een ordermix tussen de twee fabrikanten: Airbus A320 Neo-familie voor Transavia France, meer bepaald A321's, de versie met de hoogste capaciteit, en Boeing 737 MAX's voor KLM en Transavia France. Vanaf 50 vliegtuigen genereren alle luchtvaartmaatschappijen van de groep schaalvoordelen, legt een deskundige uit.

Er is echter nog een laatste element dat de vergelijking ingewikkelder maakt. En niet de minste, want het is de prijs van de vliegtuigen. Air France-KLM zal logischerwijze de beste prijzen willen verkrijgen. Maar in dit spel zal Boeing het meest geneigd zijn zijn prijzen te verlagen. Na de tegenslagen met de 737 MAX moet de Amerikaanse reus contracten binnenhalen, vooral bij de majors, om de markt gerust te stellen. Sinds de terugkeer van de MAX in de lucht heeft Airbus zich tot doel gesteld geen prijzenoorlog te beginnen om de commerciële opleving van zijn rivaal niet te hinderen, terwijl zijn orderboek overvol is. Airbus vreest immers vooral dat het marktaandeel van Boeing zodanig zal dalen dat de Amerikaanse vliegtuigbouwer zich gedwongen zal zien een nieuw toestel in het middellangeafstandssegment op de markt te brengen. Een besluit dat de maatschappij zou dwingen tot vergelding en de lancering van een opvolger voor de A320 Neo ruim vóór 2035, zoals eerder gepland. Een vliegtuig dat dus niet alle verwachte prestaties zou leveren

in termen van CO2-emissiereductie. Maar dat zou voor Airbus genoeg zijn om het Air France-KLM contract te laten vallen. In een competitie verliest niemand graag een wedstrijd. Thuis nog minder.

(...)

**Mijn commentaar:** *Ik zal geen commentaar geven op de lopende aanbesteding Air France-KLM.*

*Ik wil echter één stukje informatie corrigeren (vetgedrukt aan het begin van het artikel). Het catalogusbedrag van deze aanbesteding is geen record voor de Air France-KLM groep.*

*De cataloguswaarde van de A350- en B787-aanbesteding die de Frans-Nederlandse groep in 2011 uitschreef, was twee keer zo hoog als die van de aanbesteding van dit jaar.*

## **Einde van het persoverzicht**

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

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang 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**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, 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 2 augustus gesloten op **4,077 euro**. Het is deze week licht gestegen met 1,62%. De aankondiging van beter dan verwachte halfjaarresultaten werd tenietgedaan door nieuwe gezondheidsbeperkingen in West-Indië en Réunion.

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

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,24 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 gezondheidscrisis.

**Brent ruwe olie (Noordzee) is \$2 gedaald tot \$73 per vat.**

Vanaf een dieptepunt eind oktober 2020 (\$ 37) is het gestaag gestegen tot het begin maart 2021 \$ 69 bereikte. Sindsdien schommelt hij tussen 69 en 77 dollar.

Nu het luchtverkeer weer aantrekt, is deze hoge prijs slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen.

**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 verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...**

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik 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](#). 10920 mensen ontvangen dit persbericht live