

Air France zal hulp nodig hebben om haar EMP terug te betalen



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 829, 11 oktober 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 zal hulp nodig hebben om zijn EMP terug te betalen

(bron Les Echos) 6 oktober - **Air France, de eerste grote Franse onderneming die in april 2020 een door de staat gegarandeerde lening - voor 4 miljard euro - heeft gekregen, zal ook een van de eersten zijn die de gevolgen ervan onder ogen moeten zien.** En dit zal waarschijnlijk ruim voor de vervaldatum zijn, in 2023. Dankzij deze EMP van 4 miljard euro, die op 31 december 2020 volledig was opgenomen, gefinancierd door negen Franse en buitenlandse banken, en aangevuld met een rechtstreekse lening van de Staat van 3 miljard euro, kon Air France-KLM een liquiditeitsbreuk in de zomer van 2020 vermijden. Het lijkt

geen twijfel dat zonder deze geldinjectie de Franse maatschappij, evenals haar zusteronderneming KLM, die eveneens een door de Nederlandse staat gegarandeerde lening genoot (...), haar activiteiten zou hebben moeten staken - bij gebrek aan liquide middelen.

In het geval van Air France heeft deze lening de reeds hoge schuldenlast nog verder verhoogd (...). Op 31 december 2020, bij de afsluiting van de jaarrekening, had de groep Air France-KLM een negatief eigen vermogen van 5,4 miljard euro, voornamelijk te wijten aan Air France, voor een aandelenkapitaal van 127 miljoen euro.

Dit is een zeer ernstige financiële situatie in de zin van de handelswet, die voorschrijft dat elke onderneming binnen twee jaar

opnieuw een niveau van eigen vermogen - eigen vermogen en niet-uitgekeerde winst - moet bereiken dat ten minste gelijk is aan de helft van het aandelenkapitaal. In theorie hebben de aandeelhouders van Air France tot eind 2022 de tijd om hun onderneming te redden of te liquideren, aangezien zij er niet in zijn geslaagd de reserves weer op te bouwen zoals wettelijk is voorgeschreven.

De kapitaalverhoging van 1 miljard euro in april 2021, samen met de omzetting van de rechtstreekse overheidslening van 3 miljard euro in obligaties, heeft de druk enigszins verlicht. Maar dit loste het probleem niet helemaal op, aangezien Air France ten minste tot het derde kwartaal cash bleef verbranden.

Naast de verplichting om het eigen vermogen vóór 2023 opnieuw samen te stellen door de schulden van 2020 en 2021 af te lossen, moet Air France in de loop van 2023 haar PGE van 4 miljard euro terugbetalen. Dit alles met een te hoge schuldenlast en inkomsten die nog steeds met moeite de bedrijfskosten kunnen dekken, ook al rekent de groep op een eerste positieve Ebitda in het derde kwartaal.

Met andere woorden, Air France heeft geen kans van slagen zonder een nieuwe helpende hand van haar aandeelhouders en/of schuldeisers. Vandaar de noodzaak, die herhaaldelijk door haar managers is genoemd, om op korte termijn over te gaan tot een nieuwe herkapitalisatie, in de een of andere vorm, tegen het eind van het jaar of begin 2022.

De Algemene Vergadering van Air France-KLM van 26 mei heeft het terrein reeds voorbereid door groen licht te geven voor verschillende mogelijkheden om middelen bijeen te brengen, die meer dan 3 miljard euro zouden kunnen bedragen. Tegelijkertijd zetten de bestuurders van de groep de besprekingen met de banken voort over een eventuele "afvlakking" van de aflossingen tot 2025. Om voorbij de 2023 horde te komen.

Mijn commentaar: Hier is een artikel dat goed uitlegt waarom het eigen vermogen van Air France moet worden hersteld.

Voor het overige herhaalt zij de informatie die de groep Air France-KLM in de voorgaande maanden heeft meegedeeld.

> Vakbonden Air France roepen regering op om overeenkomst EU-Qatar niet te ratificeren

(bron AFP) 11 oktober - **Alle representatieve vakbonden van Air France hebben een open brief gestuurd naar parlementsleden waarin ze er bij hen op aandringen druk uit te oefenen op de**

regering om te weigeren een vrijhandelsovereenkomst voor luchtvervoer tussen de Europese Unie en Qatar te ratificeren. "Het is een volkomen onevenwichtige overeenkomst", hekelden de vakbonden die de piloten (SNPL, Alter, Spaf), het grondpersoneel (FO, CGT, CFDT, CFE-CGC, Unsa, CFTC) en het cabinepersoneel (UNPNC, UNAC, SNPNC en SNGAF) vertegenwoordigen. Deze overeenkomst, die in juni door de Europese Raad is goedgekeurd, voorziet in een ruime openstelling van het Europese luchtruim voor Qatar Airways. In ruil daarvoor krijgen Europese luchtvaartmaatschappijen dezelfde toegang tot Qatarese luchthavens, maar Qatar Airways zal vooral bepaalde voorwaarden op het gebied van transparantie en sociale rechten in acht moeten nemen.

"De sociale gevolgen kunnen alleen maar negatief zijn", betreurt **de vakbond**, die **zich zorgen maakt over "de oneerlijke concurrentie van Franse bedrijven met een bedrijf dat te allen tijde zwaar gesubsidieerd wordt en achterlijke sociale voorwaarden hanteert"**. Terwijl Air France door de EU gedwongen werd 18 van haar slots op Orly op te geven in ruil voor een steunpakket van 4 miljard euro van de Franse regering (...), heeft "Qatar Airways onlangs 2,5 miljard euro ontvangen van de Qatarese regering zonder enige compensatie", aldus de vakbonden.

"Juist nu de Franse luchtvaartmaatschappijen de ernstigste economische crisis in hun 100-jarige geschiedenis doormaken, besluit Europa op basis van een Frans voorstel het Europese luchtruim open te stellen voor oneerlijke concurrentie", aldus de bonden, die in hun brief het "schizofrene standpunt" van Frankrijk aan de kaak stellen. **Wat degenen betreft die hopen dat het Franse of Europese sociale model naar Qatar wordt geëxporteerd, "zij zijn op zijn best wensdenkenden, op zijn slechtst kwaadwillige adviseurs", zo waarschuwt de brief.**

De vrees betreft het mogelijke verlies van banen als gevolg van "het wegvangen van passagiersstromen uit Franse en Europese provincies ten gunste van de hub van Doha". De vakbonden besluiten met een oproep aan de parlementsleden om de regering op te roepen "dit onbekwame, onsamenhangende en destructieve project nu te bestrijden". Deze overeenkomst moet nog door de 27 lidstaten worden geratificeerd voordat zij definitief in werking kan treden.

Mijn commentaar: *Tijdens de États de l'Air van vorige week hebben twee persoonlijkheden uit de luchtvaartsector hun standpunt over deze affaire uiteengezet.*

Laurent Magnin, voormalig CEO van XL Airways:

"Wij hebben een ongelooflijke strengheid aan de dag gelegd bij het toekennen van leningen en steun aan de ondernemingen en anderzijds ondertekent zij, in de ultraconsumentistische visie van Europa, deze overeenkomst zeer "ver weg" van de waarden die in de Europese ruimte worden verdedigd".

Staatsvertegenwoordiger Damien Cazé Damien Cazé, directeur-generaal van het DGAC (directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart), heeft geantwoord:

"Als je onderhandelingen bent aangegaan, is het moeilijk om aan bepaalde staten uit te leggen dat je, omdat de context is veranderd, niet langer wilt..." Samenvattend en om het nog duidelijker te zeggen: als je voor ongeveer 15 miljard dollar orders hebt bij Qatar voor onder meer Rafales, Airbus en de metro van Doha, moet je concessies doen.

Het geheel van hun optreden vindt u in het laatste artikel van deze brief: "Herstellende, Franse luchtvaart maakt balans op en organiseert zich".

KLM heeft NOW-steun ten belope van 1,7 miljard EUR gevraagd.

(bron RTL Nieuws, vertaald met DeepL) 11 oktober - **De luchtvaartmaatschappij KLM**, die volgende week haar 102e verjaardag viert, **heeft de overheid om 1,7 miljard euro loonsubsidie gevraagd om haar personeel tijdens de Covid-19 crisis te kunnen blijven betalen.**

De onderneming heeft reeds 1,4 miljard euro van dit bedrag als voorschot ontvangen. Dit bedrag komt overeen met de 80% die de ondernemingen als voorschot op de definitieve steun van NOW ontvangen.

(...)

Het voorschot wordt berekend op basis van de raming door de onderneming van het omzetverlies en de totale loonmassa voor de periode waarvoor het NOW is aangevraagd. Het UWV berekent het eindbedrag door na te gaan of de verwachte omzeterderving overeenkomt met de werkelijke omzeterderving.

Zij zal ook nagaan of de totale loonsom even hoog was als de onderneming eerder had opgegeven. In het geval van KLM zou dit bedrag lager kunnen uitvallen vanwege de werknemers die zijn vertrokken, legt een woordvoerder van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid uit.

(...)

Naast de loonsteun kan KLM ook in totaal 3,4 miljard euro lenen van de staat.

Van de lening van 1 miljard euro die rechtstreeks van de regering komt, heeft het bedrijf in feite 277 miljoen euro opgenomen.

Daarnaast heeft het bedrijf al 665 miljoen euro opgenomen van een leningsfaciliteit van 2,4 miljard euro.

(...)

***Mijn opmerking:** De NOW-regeling in Nederland is de tegenhanger van de regeling voor gedeeltelijke activiteit in Frankrijk.*

De berekeningsmethoden zijn verschillend. De ene is berekend op de vermindering van de lonen van de werknemers, de andere op de vermindering van de omzet van de ondernemingen.

KLM, een van de drie grootste bedrijven in Nederland, heeft verreweg het meest van het NOW-programma geprofiteerd. Hierdoor heeft zij slechts een deel van de door de Nederlandse staat verstrekte leningen kunnen gebruiken.

Transavia heeft een snelle start gemaakt en heeft nieuwe routes voor deze zomer aangekondigd

(bron BFM Business) 7 oktober - 1,6 miljoen passagiers in augustus, een bezettingsgraad van 81% deze zomer... **De managers van Transavia wrijven zich in de handen.** Het is waar dat de crisis in de luchtvaartsector nog niet voorbij is, maar Transavia is een van de weinige maatschappijen die haar manoeuvreerruimte zo snel heeft hervonden.

Nathalie Stubler, CEO van de lagekostendochter van Air France, was deze donderdag te gast in Good Morning Business en bevestigt: **"Wij hebben het geluk een netwerk te zijn dat gebaseerd is op Europa en het Middellandse-Zeebekken en het is dit netwerk dat zich het snelst heeft hersteld.** Dus we zijn weer op de goede weg deze zomer. Vergeet niet dat wij aan het begin van het jaar op -74% capaciteit zaten en dat **wij erin geslaagd zijn in juli en augustus weer op hetzelfde activiteitsniveau te komen (als voor de crisis, noot van de redacteur).**

De rest van het jaar ziet er net zo bemoedigend uit "met zeer goede verkopen in oktober en ook voor de kerstvakantie is het een goede start", vervolgt de manager.

(...)

Transavia neemt (...) in de komende maanden tien Boeing 737-800-toestellen in ontvangst om haar vloot te versterken. Een vloot die in de zomer van 2019 61 toestellen tegen 38 zou moeten bereiken.

Ontwikkelingen die mogelijk zijn geworden door de overeenkomst die Air France KLM in 2019 met de piloten heeft gesloten en die hen in staat stelt van de ene naar de andere maatschappij over te stappen. Voorlopig lijkt niets de sterke opgang van de onderneming binnen Air France-KLM in de weg te staan.

(...)

Lufthansa sluit haar kapitaalverhoging zonder moeilijkheden af

(bron Reuters) 6 oktober - **Lufthansa heeft woensdag zijn kapitaalverhoging van 2,14 miljard euro afgerond**, een stap die goed werd ontvangen door beleggers en een goed voorteken is voor een luchtvaartindustrie die nog lang niet alle schade heeft hersteld die is veroorzaakt door de coronaviruscrisis.

(...)

Met de aldus bijeengebrachte middelen moet de groep een deel kunnen terugbetalen van de negen miljard euro overheidsgeld die zij vorig jaar heeft ontvangen om de pandemie te overleven, een reddingsoperatie waarbij de Duitse federale staat via het Economisch Stabilisatiefonds een aandeel van 15% in het kapitaal van de groep heeft genomen.

(...)

"Er was een versoepeling voor trans-Atlantische reizen op de dag dat de kapitaalverhoging werd aangekondigd; we verwachtten dat de beperkingen zouden worden opgeheven, maar niet op dezelfde dag," zei Stephane Gruffat, co-head van EMEA-effectenmarkten bij Deutsche Bank.

Hij voegde eraan toe dat **de timing goed was voor het aantrekken van kapitaal in de sector aangezien het passagiersverkeer en het aantal vluchten toenemen en de luchtvaartmaatschappijen hun kosten hebben verlaagd en hun kasstroom hebben zien stabiliseren.**

Lufthansa is lang niet de enige speler in de sector die onlangs fondsen heeft aangetrokken of heeft gezegd dit te overwegen: EasyJet heeft onlangs een kapitaalverhoging van 1,2 miljard pond (ongeveer 1,0 miljard euro) afgerond, touroperator TUI kondigde woensdag aan dat het 1,1 miljard euro wilde aantrekken en Air France-KLM zei vorige week dat het verschillende opties aan het bestuderen was.

Mijn commentaar: De Duitse luchtvaartmaatschappij doet haar uiterste

best om de steun die zij van haar regering heeft ontvangen zo snel mogelijk terug te betalen.

Hierdoor zal zij de door de Europese Commissie opgelegde tegenprestaties kunnen opheffen, met name die welke haar verbieden deelnemingen te nemen in andere luchtvaartmaatschappijen.

Wat de compenserende maatregelen betreft, heeft Lufthansa geprofiteerd van wat ik een meevaller noem: terwijl zij 24 slots voor opstijgen/landen in Frankfurt en eenzelfde aantal in München ter beschikking had moeten stellen, heeft geen enkele luchtvaartmaatschappij zich gemeld om deze over te nemen. Lufthansa zal ze dus kunnen blijven exploiteren.

Air France had niet zoveel geluk, de 18 slots die zij op Orly beschikbaar had moeten stellen, werden allemaal overgenomen door Vueling.

Air India: Waarom wil Tata zijn 'Maharaja' nieuw leven inblazen?

(bron Les Echos) 11 oktober - "Blij dat je terug bent bij Air India," twitterde Ratan Tata, de voorzitter emeritus van het gelijknamige concern. Na weken van spanning werd de aankondiging van de verkoop van de nationale luchtvaartmaatschappij aan Tata Sons op vrijdag 8 oktober eindelijk door de Indiase regering openbaar gemaakt. **Air India**, bijgenaamd de "Maharadja", keert terug **naar het conglomeraat dat het bedrijf in 1932 oprichtte onder de naam Tata Air**, voordat het begin jaren vijftig werd genationaliseerd.

Door de aanbesteding te winnen heeft Tata Sons een einde gemaakt aan een privatiseringsproces dat gekenmerkt werd door mislukkingen. In de afgelopen 20 jaar heeft de regering tweemaal getracht de luchtvaartmaatschappij met haar zware schuldenlast te privatiseren, maar zij is daar nooit in geslaagd. De luchtvaartmaatschappij heeft sinds 2007 geen winst meer gemaakt.

De kosten van deze operatie voor Tata bedragen meer dan 2 miljard euro. De groep zal meer dan 310 miljoen euro betalen aan de Indiase regering en zal ongeveer een kwart van de schuld van Air India, of 1,7 miljard euro, overnemen. De rest van de schuld van de vliegtuigbouwer zal worden overgedragen aan een special purpose vehicle.

(...)

Deze overname is een gok op lange termijn. Tata heeft reeds een meerderheidsaandeel in AirAsia en in Vistara, een joint venture met Singapore Airlines. Met Air India voegt Tata Sons een vloot van

meer dan 100 vliegtuigen, duizenden piloten en bemanningsleden, en landings- en parkeerrechten over de hele wereld toe, onder meer op de Londense luchthaven Heathrow en in New York.

(...)

De nieuwe eigenaar van Air India is van plan zijn activiteiten te integreren met Vistara om een internationale premium luchtvaartmaatschappij op te bouwen, aldus de Business Standard. AirAsia zou kunnen fuseren met de lagekostendochteronderneming van Air India om zich op deze markt te positioneren.

Tezamen zullen **de**

drie bedrijven die eigendom zijn van Tata ook 25% controleren van de zeer concurrerende Indiase binnenlandse markt, die een van de meest dynamische ter wereld zou moeten worden.

(...)

***Mijn commentaar:** vóór de gezondheidscrisis woedde op de binnenlandse markt in India een tarievenoorlog tussen luchtvaartmaatschappijen.*

Op internationaal vlak hadden de Indiase luchtvaartmaatschappijen te lijden onder de belasting van 30% op vliegtuigbrandstof.

Deze situatie heeft geleid tot het faillissement van verschillende Indiase luchtvaartmaatschappijen, waaronder Jet Airways en Kingfisher. Alleen Indigo (de luchtvaartmaatschappij die de meeste A320 neo's ter wereld exploiteert) slaagde erin geen geld te verliezen.

In deze context is het een gedurfde uitdaging om Air India na twee jaar inactiviteit met succes opnieuw op te starten.

> Schermutseling tussen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens over tariefverhogingen

(bron AFP) 5 oktober - 's Werelds grootste luchtvaart- en luchthavenorganisaties legden maandag hun meningsverschillen bloot, waarbij de eerste infrastructuurbeheerders beschuldigde van steile tariefverhogingen om verliezen als gevolg van Covid-19 te compenseren. **"Sommige luchthavens en verleners van luchtvaartnavigatiediensten proberen hun financiën op te krikken door "gederfde inkomsten" te verhalen op hun klanten, de luchtvaartmaatschappijen", aldus Willie Walsh, directeur-generaal van de International Air Transport Association (IATA).** In zijn toespraak tot een algemene vergadering van zijn organisatie in Boston (VS) dreef Walsh de spot met "sommige van onze zogenaamde

partners (die) de heffingen willen verhogen om het geld terug te verdienen dat de luchtvaartmaatschappijen tijdens de gezondheids crisis niet in eigen land hebben kunnen besteden".

Hij richtte zich in het bijzonder tegen de Londense luchthaven Heathrow, die heeft voorgesteld de heffingen die luchtvaartmaatschappijen moeten betalen om volgend jaar van zijn faciliteiten gebruik te maken, met 90% te verhogen. "Neem je me in de maling? Denk je echt dat een verhoging van 90% de luchtvaartmaatschappijen zal helpen?" schreeuwde Willie Walsh.

De heftigheid van deze opmerkingen lokte een even krachtige reactie uit van de Europese afdeling van de Airports Council International (ACI Europe), die de "schandalige" kritiek veroordeelde en van mening was dat lata een "vertekend" beeld van de luchthavensector had geschetst. "De

luchtvaartmaatschappijen zijn niet in de positie om ons lessen te geven over de bescherming van de belangen van de klanten wanneer zij maandenlang hebben geweigerd passagiers terug te betalen voor vluchten die niet konden doorgaan," zei Olivier Jankovec, directeur-generaal van ACI Europe, in een verklaring.

ACI World, die luchthavenexploitanten over de hele wereld vertegenwoordigt, zei dat de kritiek van Walsh "uit zijn verband is gerukt en geen recht doet aan de inspanningen die luchthavens hebben geleverd om het ecosysteem van de luchtvaart tijdens de pandemie te ondersteunen. "We zullen met onze partners en anderen blijven werken aan de wederopbouw" van de sector, "maar die moet wel eerlijk zijn voor het hele ecosysteem van de luchtvaart", aldus een verklaring van de organisatie.

Mijn commentaar: Nu de crisis ten einde loopt, overwegen de luchthavens aanzienlijke verhogingen van de heffingen. Amsterdam-Schiphol, bijvoorbeeld, wil de tarieven de komende drie jaar met 40% verhogen. De betrokken tariefverhogingen zijn volkomen legaal.

Het zal aan de luchtvaartmaatschappijen zijn om hun klanten zover te krijgen dat zij aanvaarden dat zij meer betalen dan vóór de crisis.

Dit zal geen gemakkelijke opgave zijn, vooral omdat de luchtvaartmaatschappijen de sterke stijging van de brandstofprijzen ook zullen moeten doorberekenen aan hun klanten.

De stijging van de ticketprijzen zou een rem kunnen zetten op het herstel. In dat geval zou de hele sector, met inbegrip van de luchthavens, worden gestraft.

Herstellend Frans luchttransport maakt balans op en organiseert zich

(bron TourMag) 10 oktober - De 2e editie van de Staten van de Lucht werd gehouden op donderdag 30 september 2021.

Marc Houalla, voorzitter van de ENAC-alumnivereniging en tevens directeur van de luchthaven Charles de Gaulle van Parijs, was vorig jaar van deze "communie" verstoken en verheugde zich erover elkaar "face-to-face" te kunnen ontmoeten toen hij op donderdag 30 september 2021 de debatten van deze 2e editie van de Staten van de Lucht inleidde.

(...)

De crisis heeft een interessant aspect gehad: zij heeft de fabrikanten en exploitanten uitgedaagd hun doelstellingen op korte termijn volledig te herzien.

Niet om meer te doen, maar om beter te doen. Beter aan de operationele kant, beter aan de milieukant, beter aan de nieuwe mobiliteiten.

1. Om onszelf te projecteren en ook om de balans op te maken van de situatie van het luchtvervoer

(...)

Laurent Timsit, voor de FNAM, (...) herinnerde aan de kwetsbaarheid van de luchtvaartmaatschappijen "die nog steeds in de greep zijn van de crisis" en pleitte voor de verlenging van de steun die nog steeds noodzakelijk is en waarvan de maatschappijen moeten profiteren.

Profiterend van de aanwezigheid van de uitvoerend directeur van ADP en de directeur-generaal van DGAC, riep hij **publiekelijk op tot een matiging van de** luchthavenbelastingen, hetgeen in de komende tijden meer dan welkom is. "Laten we rond de tafel gaan zitten en bekijken hoe we, op een doordachte, voorzichtige en voor alle spelers draaglijke manier, het Franse luchtvervoer weer kunnen opbouwen.

En dit, rekening houdend met de gezondheids crisis natuurlijk, maar ook met het andere fenomeen dat het luchtvervoer ontwricht, namelijk de dringende noodzaak om zich, soms noodgedwongen, aan te passen aan de klimaatverandering.

(...) Ongeacht de

moeilijkheden en de immense inspanningen die deze grote veranderingen met zich meebrengen, zijn alle spelers in de luchtvervoerssector, overheden, fabrikanten en exploitanten het er echter over eens om deze "wedloop", **deze weg naar het koolstofvrij maken, die moet worden versneld, definitief te valideren, zoals Damien Cazé benadrukte.**

Laurent Timsit, die de luchtvaartmaatschappij van morgen beschrijft, hoopt optimistisch op een groene luchtvaartmaatschappij, die het plezier

van reizen verbetert en banen schept.

Deze eerste rondetafel liep ten einde in een rustige en tamelijk consensuele sfeer. Dit was zonder de tussenkomst van een lid van het publiek, **Laurent Magnin** zelf, mee te rekenen, die de sprekers wilde uitdagen.

Met de energie en de vrijmoedigheid die wij van hem kennen, **heeft** de voormalige CEO van XL Airways, als "verrassingsgast", "**een dubbele persoonlijkheid van Europa**" aan de kaak gesteld.

Hij verklaarde: "**Europa gaat 50 miljard aan leningen verstrekken om de grote Europese luchtvaartmaatschappijen te redden en tekent tegelijkertijd een open sky-overeenkomst met Qatar. Dit is de cultus van de dubbele persoonlijkheid.**

Wij hebben een ongelooflijke strengheid aan de dag gelegd bij het toekennen van leningen en steun aan de bedrijven en anderzijds ondertekent Europa, in zijn ultraconsumentistische visie, deze overeenkomst die zeer "ver afstaat" van de waarden die in de Europese ruimte worden verdedigd en die niet worden aanvaard en gevalideerd door de grote spelers in de Europese luchtvaart.

Terloops onthulde Laurent Magnin deze anekdote: een reis naar Qatar Airways in een poging om XL Airways te redden met de baas van Qatar Airways, waar deze hem ronduit vroeg "hoeveel sociaal werk hem kostte, en waarom hij sociaal werk deed..."

Als vertegenwoordiger van de Staat antwoordde Damien Caze de Europese keuzes te verdedigen en aan te nemen, waarbij hij echter toegaf dat dit akkoord, het resultaat van onderhandelingen die zijn begonnen toen de sector er beter voorstond dan nu, "op het slechtste moment kwam".

Pragmatisch, en in zorgvuldig gekozen bewoordingen, legde de directeur-generaal van DGAC duidelijk uit dat er met bepaalde staten belangen zijn die verder reiken dan de luchtvaart en die ook voor bepaalde industrieën van belang zijn.

"Als je onderhandelingen bent aangegaan, is het moeilijk om aan bepaalde staten uit te leggen dat je, omdat de context is veranderd, niet langer wilt..."

Samenvattend en om het nog duidelijker te zeggen: als je voor ongeveer 15 miljard dollar orders hebt bij Qatar voor onder meer Rafales, Airbus en de metro van Doha, moet je concessies doen.

2. Big Data als waardecreëerder

Een ander belangrijk onderwerp omdat het op alle gebieden steeds meer aanwezig is, was **Big Data als** schepper van waarde, waarover tijdens deze Air States-uitwisselingen is nagedacht.

Luchtvervoersmaatschappijen worden in 2019 al beschouwd als een "echte goudmijn" en hebben zich de mogelijkheden eigen gemaakt die worden geboden door de omzetting van zeer grote hoeveelheden gegevens in nuttige en onmisbare informatie om de klantervaring en de operationele prestaties te verbeteren.

De inzet is duidelijk: als de verwerking van deze gegevens onder de knie is, als zij nauwkeurig, volledig, georganiseerd en gestandaardiseerd zijn, zullen zij bijdragen tot de groei van de organisatie.

(...)

Een van de interessantste toepassingen op het gebied van milieubehoud is die van een jong Frans bedrijf, OpenAirlines, waarvan de CEO, Alexandre Feray, de activiteiten heeft gepresenteerd, en met name de samenwerking met Transavia France, dankzij de ontwikkeling van een oplossing op basis van Big Data en kunstmatige intelligentie met als doel het brandstofverbruik te verminderen.

(...)

En de resultaten zijn indrukwekkend. **Voor Transavia is het een besparing van 3.200 ton paraffine voor 2019 en voor alle klanten van OpenAirlines dit jaar is het een besparing van 600.000 ton CO2.**

En Alexandre Feray illustreert dit cijfer met een afbeelding: "dit volume is wat alle Tesla-rijders in de Verenigde Staten hebben bespaard door in deze elektrische auto te rijden"

(...)

3. Een noodzakelijke revolutie in de intermodaliteit tussen trein en vliegtuig

een laatste ronde tafel bevestigde **Jean-Baptiste Djebbari**, de Minister van Vervoer (...), **"een duurzame en belangrijke groei in het luchtvervoer", maar met een model dat volledig moet worden heroverwogen.**

De vraag is niet of we zullen blijven vliegen, maar eerder hoe.

De crisis heeft de grote omwentelingen die al aan de gang zijn, waaronder het koolstofvrij maken, versneld, wat nu essentieel is.

De minister drong ook aan op de noodzakelijke revolutie van de intermodaliteit tussen trein en vliegtuig. (...) Er is een uitdaging van partnerschap met deze grote spelers, de SNCF en de luchtvaartmaatschappijen, die nog niet gewend zijn samen te werken.
(...)

Vóór zijn vertrek gaf Jean-Baptiste Djebbari een laatste boodschap aan **Air France**: "Frankrijk is een gastvrij land, het is een zeer toeristisch land, dat met de wereld verbonden is via onder meer een luchtvaartmaatschappij, een grote internationale groep, maar die **zich**

anders zal moeten organiseren door zijn nationale en Europese belangen te vrijwaren in een concurrerende wereld.

Een bon entendeur salut!

(...)

***Mijn commentaar:** ik heb deze 2e Staten van de Lucht met belangstelling bijgewoond. De rondetafels waren zeer leerzaam, ik nodig u uit het volledige artikel te lezen op de TourMag website.*

Uit de slottoespraak van Marc Houalla, voorzitter van de ENAC-alumnivereniging en directeur van de Parijse luchthaven Charles de Gaulle, herinner ik me zijn wens om de oprichting van een waarnemingscentrum voor het luchtvervoer werkelijkheid te zien worden.

Sinds het begin van het jaar is de oprichting van een waarnemingspost herhaaldelijk aan de orde geweest.

De Académie de l'Air et de l'Espace heeft de oprichting van een forum voor luchtvaartpraktijken aanbevolen.

Een werkgroep van luchtvaartspecialisten heeft voorgesteld een internationale waarnemingspost op te richten om de acties van de luchtvervoerssector te evalueren.

Deze werkgroep, waarvan ik deel uitmaak, heeft ook een twaalftal infografieken gepubliceerd waarin de acties worden belicht die de burgerluchtvaartsector heeft ondernomen om zijn effect op de opwarming van de aarde te verminderen.

Zodra deze infographics in het Engels zijn vertaald, zal ik ze op mijn website navigation.com plaatsen.

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 11 oktober gesloten op 4,351 euro. Het is deze week gedaald met -5,13%.

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 5,5 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.

De prijs van ruwe Brent-olie (Noordzee) is sterk gestegen van 3 dollar tot 84 dollar per vat.

Vanaf een dieptepunt eind oktober 2020 (37 dollar) is hij gestaag gestegen tot 69 dollar begin maart 2021. Sindsdien schommelt hij tussen 69 en 77 dollar. Eind september werd deze drempel overschreden.

Met 84 dollar heeft Brent een prijs bereikt die sinds 2014 niet meer is gezien, gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. De aardgasprijzen blijven stijgen tot het hoogste niveau in ten minste zeven jaar. Beleggers lijken het gevoel te hebben dat de olie- en gasproducenten tijdens de pandemie te veel hebben bezuinigd, zodat de druk van de vraag de markt uit evenwicht brengt.

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](#). 10950 mensen ontvangen dit persbericht live