

De slag om de Atlantische Oceaan wordt hervat.



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 833, 8 november 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, IAG, Lufthansa, Delta, United, American..., de strijd om de Atlantische Oceaan wordt hervat

(bron La Tribune) 7 november - **Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen** staan in de startblokken. Aanstaande maandag, **met de heropening van de Amerikaanse grenzen, die achttien maanden gesloten zijn geweest, zullen zij gevaccineerde passagiers op de transatlantische route kunnen vervoeren.** Dit is een opluchting voor luchtvaartmaatschappijen, met name Europese, zoals Air France-KLM, Lufthansa en British Airways. **Voor hen vertegenwoordigde Noord-Amerika vóór de crisis een groot deel van hun omzet (20% voor Air France-KLM, veel meer voor IAG)** en veel meer in termen van winstgevendheid.

(...)

De **verwachtingen van de reizigers zijn hooggespannen.** Zodra Washington op 21 september de opening van de grenzen aankondigde, namen de reserveringen van vliegtickets een hoge vlucht. British Airways zag een stijging met 900% van het aantal zoekopdrachten voor vluchten en vakanties naar bepaalde Amerikaanse steden in de dagen voorafgaand aan Kerstmis, vergeleken met de week voorafgaand aan de aankondiging van de Amerikaanse regering. Bij American Airlines stegen de boekingen de dag na de aankondiging met 66% naar het VK, 40% naar Europa en 74% naar Brazilië.

Dit herstel van het verkeer heeft de maatschappij in staat gesteld haar vliegtuigen vollediger te vullen en haar capaciteit te verhogen. **Anne Rigail, CEO van Air France, verwacht tegen maart 2022 opnieuw 90% van haar capaciteit op de VS van vóór de Covid-crisis te bereiken, tegenover 65% in oktober. Air France is van plan deze winter 122 wekelijkse vluchten naar de VS aan te bieden, tegenover 95 op dit ogenblik.**

(...)

Een ander positief punt is dat deze toename van het aantal vluchten naar de Verenigde Staten de hub-luchtvaartmaatschappijen ook in staat zal stellen hun korte- en middellangeafstandsnet weer op te bouwen. Door de daling van het aantal lange-afstandsvluchten hebben deze maatschappijen namelijk alle aanvoervluchten van passagiers naar de hubs moeten terugschroeven.

De transatlantische strijd zal hard zijn, omdat de Noord-Atlantische Oceaan "een zeer concurrerende route" is waarop "alle concurrenten ook hun capaciteit zullen vergroten", vertelde Anne Rigail aan AFP. Naast de aanwezigheid van andere Franse luchtvaartmaatschappijen, French Bee en La Compagnie, zal Air France namelijk te maken krijgen met haar Europese en Amerikaanse rivalen. Bij United bijvoorbeeld is het vluchtschema naar Latijns-Amerika en de toeristische bestemmingen al terug op het niveau van 2019, maar het internationale schema blijft op slechts 63% steken. Het Amerikaanse bedrijf zet groot in op transatlantische vluchten.

(...)

Buiten de Verenigde Staten kunnen de Europese luchtvaartmaatschappijen zich verheugen over de aankondiging van verschillende Aziatische landen, zoals Thailand, dat zij hun grenzen weer zullen openstellen.

Mijn commentaar: Beetje bij beetje, daar waar de sanitaire crisis onder controle is, gaan de grenzen weer open, tot vreugde van de luchtvaartmaatschappijen ... en de klanten.

Anderzijds blijft China betrekkelijk geïsoleerd, ondanks een zeer gering aantal gevallen van Covid-19.

Het dagblad Libération geeft een verklaring:

"Paniek in Peking.

De Chinese hoofdstad verscherpt de sanitaire beperkingen op een moment dat het land een epidemische opleving van Covid-19 beleeft. De situatie is "ernstig en complex", gaf woordvoerder Mi Feng van het Ministerie van Volksgezondheid zaterdag aan de pers toe, daarbij

wijzend op de snelle verspreiding van het virus.

Het percentage verontrustende gevallen is ook hoger dan bij eerdere uitbraken, zei Guo Yanhong, een ambtenaar van het ministerie van Volksgezondheid. Volgens haar is 40 procent van de patiënten ouder dan 60.

Het virus in Peking De

autoriteiten, die een nultolerantiebeleid voeren ten aanzien van het geringste geval van Covid-19, hebben alles in het werk gesteld om een opflakking van de epidemie, die tot dusver minder dan 300 gevallen heeft bereikt, uit te roeien.

Hoewel deze cijfers belachelijk lijken in vergelijking met die welke dagelijks in andere delen van de wereld worden geregistreerd, zijn niettemin veertien van de ongeveer dertig provincies van China getroffen en heeft het virus ongeveer tien dagen geleden Beijing bereikt.

KLM was in tweede kwartaal opnieuw grootontvanger coronaloonsteun

(bron ANP, vertaald met DeepL) 4 november - **In de vijfde periode van steun aan Covid-19 was de luchtvaartmaatschappij KLM opnieuw de grootste begunstigde.** Ook Holland Casino, Schiphol, TUI Nederland en de Efteling ontvingen aanzienlijke voorschotten. Andere organisaties die relatief veel steun ontvingen, zijn onder meer de groothandelketen Sligro, het evenementencentrum RAI Amsterdam en de voetbalclubs Ajax en PSV.

Dat meldt uitkeringsinstantie UWV, die alle tussentijdse betalingen in het kader van de spoedmaatregelen voor het scheppen van werkgelegenheid (NOW) tussen april en juni heeft gepubliceerd. Evenals in de vorige steunperiode **ontving KLM verreweg het grootste bedrag van alle aanvragers. Deze keer was het meer dan 183 miljoen euro. Ook dochter Transavia ontving ongeveer 16 miljoen euro en KLM Catering Services ontving ruim 5 miljoen euro van het UWV.**

Holland Casino, dat lange tijd zijn deuren gesloten moest houden, kreeg 48,5 miljoen euro steun en de Efteling bijna 11 miljoen euro. Schiphol en TUI Nederland ontvingen elk meer dan 11 miljoen euro, terwijl Sligro meer dan 10 miljoen euro ontving.

(...)

Deze vijfde steunperiode werd gevolgd door een zesde, die tot eind september duurde. Dit was de laatste periode waarin ondernemers massale loonsubsidies konden aanvragen als gevolg van de Covid-19-crisis.

(...)

Mijn commentaar: In Nederland loopt het belangrijkste programma ter ondersteuning van het bedrijfsleven (het NOW-programma) ten einde.

Dit is niet het geval in Frankrijk met het steunprogramma APLD (Activité Partielle Longue Durée).

Dit APLD-programma, dat minder gunstig is dan het NOW-programma, biedt de werkgever de mogelijkheid de bedrijfsactiviteit met maximaal 40% van de wettelijke arbeidstijd te verminderen en zijn werknemers 60% daarvan te laten werken. Deze vermindering wordt toegepast op elke betrokken werknemer voor de gehele duur van de overeenkomst. In uitzonderlijke omstandigheden kan de vermindering worden opgetrokken tot 50%.

De werkgever moet de werknemer een vergoeding betalen die overeenkomt met 70% van zijn brutosalaris per niet-gewerkt uur, d.w.z. ongeveer 84% van het netto-uurloon.

Bij Air France geldt de APLD-regeling vanaf 1 januari 2021 voor een periode van maximaal 24 maanden (tot december 2022).

> **Air France-KLM en Lufthansa terug in de zwarte cijfers, IAG nog steeds achterop**

(bron La Tribune) 8 november - Hoewel de cijfers nog ver verwijderd zijn van de cijfers die in 2019 bekend zijn, draaien de grote Europese luchtvervoersgroepen hun hoofd om. In het licht van de crisis die de sector sinds maart 2020 teistert, hebben Air France-KLM, Lufthansa en IAG een goede zomer achter de rug, ondanks tegenslagen zoals de handhaving van reisbeperkingen door de Verenigde Staten. Hoewel een algemene verbetering grotendeels merkbaar is, zijn er nog steeds verschillen: **Lufthansa en Air France-KLM lijken de leiding te hebben genomen ten opzichte van IAG.**

Hoewel de zomer traditioneel de beste tijd van het jaar is voor het vervoer - zowel wat het volume als wat de rentabiliteit betreft - was in het derde kwartaal van 2021 een echte versnelling van het herstel merkbaar. **De drie groepen** zagen hun inkomsten met 85% stijgen in vergelijking met dezelfde periode in 2020. **In drie maanden tijd** hebben zij **bijna 12 miljard euro verdiend, bijna evenveel als in de eerste zes maanden van het jaar.**

Dit vertaalt zich in betere financiële resultaten. Hoewel **Air France-**

KLM, Lufthansa en IAG in het derde kwartaal een gecumuleerd nettoverlies van meer dan 800 miljoen euro boekten, wat gewoonlijk de schatkist vult, is dit tekort ver verwijderd van de 5,3 miljard euro die een jaar eerder verloren ging.

Ondanks een sterke verbetering blijft IAG nog steeds achter bij zijn concurrenten. **De groep alleen al, die British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling en Level omvat, is goed voor meer dan tweederde van de 800 miljoen euro die in het derde kwartaal verloren ging.** Dit verschil komt ook tot uiting in de bedrijfsresultaten: waar Air France-KLM en Lufthansa aanvankelijk bedrijfswinsten hebben geboekt (132 miljoen euro voor de Franse groep en 17 miljoen voor haar Duitse tegenhanger), heeft IAG een tekort van 452 miljoen euro. De groep, die sterk afhankelijk is van de transatlantische as, heeft dus sterk te lijden gehad onder de beperkingen die door het Verenigd Koninkrijk (...) en de Verenigde Staten zijn ingevoerd.

Als Air France-KLM en Lufthansa het beter doen, is dat grotendeels te danken aan de goede prestaties van hun low cost-entiteiten. Transavia Holland en Transavia France behaalden in het derde kwartaal een operationele marge van meer dan 20%, met een gecombineerde operationele winst van 105 miljoen euro, of meer dan driekwart van de operationele winst van de groep. Eurowings boekte een resultaat van 108 miljoen euro, terwijl de traditionele luchtvaartmaatschappijen (Lufthansa, Swiss, Austrian Airlines en Brussels Airlines) 450 miljoen euro verloren.

(...)

De resultaten van Vueling zijn minder glorieus, ondanks de goede prestaties van de Spaanse binnenlandse markt en de toeristische aantrekkingskracht van het land deze zomer. (...) Vueling kon echter niet beter doen dan een operationeel financieel evenwicht bereiken, terwijl Eurowings en Transavia elk meer dan honderd miljoen euro opbrachten.

(...)

De volledige heropening van het verkeer met de Verenigde Staten is nu het middelpunt van alle aandacht. Het zal plaatsvinden op 8 november. Air France heeft de kleur al aangekondigd: tegen maart 2022 wil het bedrijf 90% van zijn capaciteit van 2019 weer online hebben, tegenover 50% deze zomer.

(...)

IAG is voorzichtiger. Hoewel vier van haar vijf luchtvaartmaatschappijen de Verenigde Staten bedienen, zal zij deze winter slechts 63% van haar capaciteit voor 2019 op de VS afstemmen.

(...)

Dit zou de verliezen enigszins moeten beperken in vergelijking met vorig jaar. **Maar zelfs met een zeer goed einde van het jaar was de eerste**

helft van het jaar voor alle drie groepen nog te verliesgevend om te kunnen hopen op een ommekeer aan het einde van het jaar.

Alleen Air France-KLM voorspelt een mogelijk positieve Ebitda voor het gehele boekjaar (voor het ogenblik is dat een tekort van 78 miljoen euro voor de eerste negen maanden van het jaar). Daartegenover staat dat het bedrijfsresultaat (-1,8 miljard euro over negen maanden) en het nettoresultaat (3,2 miljard) deficitair zullen blijven.

Lufthansa en IAG hebben hun prognoses in dit verband nauwkeuriger aangekondigd. **De Duitse groep verwacht een operationeel verlies van 2 à 3 miljard euro in 2021 (de helft van 2020), terwijl de Brits-Spaanse groep op een verlies van 3 miljard euro rekent.**

***Mijn commentaar:** De resultaten van de drie Europese majors zijn ongelijk.*

De vergelijking van de kwartaalomzet is veelzeggend:

- . de omzet van de Lufthansa-groep bedraagt 5,2 miljard euro,*
- . die van Air France-KLM komt in de buurt met 4,6 miljard euro,*
- . terwijl IAG een omzet boekt van bijna de helft daarvan, 2,7 miljard euro.*

Air France-KLM en Lufthansa presteren op vergelijkbare wijze en steunen op hun kortereafstandsnetwerk, hun low-cost maatschappijen, hun vrachtactiviteiten en in mindere mate hun onderhoudsactiviteiten.

IAG daarentegen presteerde veel zwakker: een groot deel van haar netwerk is geconcentreerd in Noord- en Zuid-Amerika en de prestaties van haar low-cost maatschappij, Vueling, zijn verrassend zwak.

737 MAX: Bestuurders akkoord met betaling van 237,5 miljoen dollar aan Boeing

(bron AFP) 6 november - **Een op vrijdag 5 november openbaar gemaakte overeenkomst tussen voormalige en huidige leden van de raad van bestuur van Boeing en aandeelhouders die hen beschuldigen van het niet nakomen van hun verplichtingen na de twee ongelukken met de 737 MAX, voorziet in de betaling van 237,5 miljoen dollar aan schadevergoeding aan het bedrijf.** De overeenkomst, die nog door een rechter moet worden bekrachtigd, werd onthuld door het New York State Comptroller's Office en de Colorado Firefighters and Police Pensioners Association, die in juni 2020 een

rechtszaak hadden aangespannen bij het Delaware Court of Chancery. Zij beschuldigen de leden van de raad van bestuur, waaronder verscheidene voormalige directieleden van de onderneming, ervan niet te hebben gezorgd voor het bestaan en de goede werking van controle- en informatie-instrumenten met betrekking tot de veiligheid van de 737 MAX.

(...)

De tekst voorziet ook in de instelling van een ombudsfunctie waaraan bepaalde werknemers hun opmerkingen over de arbeidsomstandigheden rechtstreeks kunnen melden, alsook in de benoeming van een extra bestuurder met ervaring "op het gebied van toezicht op de luchtvaart/luchtvaart, engineering en/of productveiligheid". Zij is ook voornemens om bij de berekening van de bezoldiging van bestuurders criteria inzake veiligheid van de luchtvaart te blijven hanteren en jaarlijks een verslag over verbeteringen op veiligheidsgebied te publiceren.

(...)

De aandeelhouders wezen erop dat geen van de comités van de raad van bestuur zich specifiek met veiligheid bezighield. De overeenkomst bevat geen erkenning van nalatigheid van de bij de procedure betrokken partijen.

(...)

Sinds de ongevallen heeft Boeing "belangrijke stappen ondernomen om zijn inzet voor de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren en te versterken", zei een woordvoerder van het bedrijf vrijdag. Het bedrijf heeft in 2021 al Stayce Harris, die meer dan 10.000 vliegreuren op Boeing-vliegtuigen heeft gemaakt, en David Joyce, een voormalig leidinggevende bij motorenfabrikant GE Aviation, benoemd tot lid van de raad van bestuur. De bijkomende hervormingen in de overeenkomst "zullen de veiligheid en de kwaliteit van ons werk verder bevorderen", voegde de woordvoerder eraan toe.

Mijn commentaar: Of het nu gaat om een vliegtuigfabrikant of een luchtvaartmaatschappij, veiligheid is het absolute gebod.

Het is de verantwoordelijkheid van de raad van bestuur om ervoor te zorgen dat alle regelingen met betrekking tot de veiligheid worden getroffen.

Voli (quasi) gratis, quanti sono davvero i posti super scontati? (Vluchten (quasi) gratis, hoeveel supergoedkope plaatsen zijn er eigenlijk?)

(bron Corriere, vertaald met DeepL) 2 november - **"Vlieg van Milaan**

naar Catania voor €4,99", kondigt de banner van een grote low-cost maatschappij aan. Enkele reis, natuurlijk, inclusief belastingen en zonder extra's. Het cijfer trekt de aandacht - voor dat bedrag kun je een cappuccino en een brioche kopen - en het is geen toeval dat het het element is dat het vaakst in reclamecampagnes opduikt. Maar **hoeveel van deze stoelen worden er eigenlijk verkocht voor zulke kleine bedragen?** Het is een van de best bewaarde geheimen van de luchtvaartmaatschappijen. Maar **volgens een analyse van de Corriere della Sera van de drie belangrijkste low-cost maatschappijen zullen er in 2021 ongeveer 6 miljoen stoelen tegen de laagste prijs worden verkocht. In heel Europa.**

Om te beginnen moet één ding duidelijk zijn: in luchtvaartmaatschappijen - traditionele, hybride, low-cost - is er een speciale afdeling voor revenue management. **Elke zitplaats op een vlucht heeft niet dezelfde prijs, aangezien deze niet alleen varieert naar gelang van het tijdstip van aankoop** (de hoogste waarde wordt bereikt nabij het vertrek), maar **ook naar gelang van hoe snel het vliegtuig is uitverkocht** en over welke routes het gaat (of het nu gaat om routes die klanten moeten aantrekken door de prijzen te verlagen of die, structureel, altijd een voldoende aantal reserveringen hebben). **Wie het minimumtarief betaalt, zal waarschijnlijk op een van de minst comfortabele zitplaatsen terechtkomen.** Om comfortabeler te kunnen vliegen, zullen zij extra moeten betalen, maar dit valt onder de neveninkomsten.

In de loop der jaren hebben de Europese low-cost maatschappijen - Ryanair, easyJet, Wizz Air, Volotea, Vueling, Eurowings - **vaak de aandacht gevestigd op hun tarieven, die zo laag zijn dat ze in sommige gevallen zelfs lager liggen dan de belastingen:** in Italië bijvoorbeeld moet elke passagier die van een Italiaanse luchthaven vertrekt 6,5 euro lokale belasting betalen (oplopend tot 7,5 euro voor wie van Rome Fiumicino of Ciampino vertrekt). Toch is het niet ongewoon om tickets te vinden vanaf 0,99 euro, ver onder de belasting, maar zonder extra's zoals stoelselectie, instappen met voorrang of ingecheckte bagage.

Ryanair, de grootste lagekostenluchtvaartmaatschappij in Europa en de grootste in Italië wat het aantal vervoerde passagiers betreft, **verkoopt ongeveer twee miljoen stoelen voor 9,99 euro** (enkele reis) **en één miljoen voor 4,99 euro**, volgens informatie uit bronnen van de maatschappij. De Hongaarse luchtvaartmaatschappij **Wizz Air** - een andere lagekostenconcurrent die de laatste maanden bijzonder actief is in Italië - **verkoopt in totaal ongeveer een half miljoen stoelen tegen 4,99 euro en nog eens een miljoen tegen 9,99 euro.** **EasyJet** - dat zich steeds meer positioneert als een "hybride" tussen low-cost en

traditionele luchtvaartmaatschappijen - **heeft onlangs meer dan 300.000 stoelen op de markt gebracht voor 9,99 euro en ongeveer een miljoen stoelen voor 13,49 euro** (opnieuw inclusief overheids- en luchthavenbelastingen).

Maar hoeveel stoelen per vlucht worden tegen de minimumprijs verkocht? **Volgens de ramingen van Corriere, die gebaseerd zijn op de gewogen gemiddelde capaciteit en op vluchten die in de loop van 2021 te koop worden aangeboden, bedraagt het gemiddelde aantal verkochte stoelen 6 op elke Airbus van easyJet, 7 op de Boeing 737's van Ryanair en zelfs 11 op de Airbus van Wizz Air.** Deze cijfers volgen overigens de prestaties van een bepaalde route. Indien bijvoorbeeld de route A-B moeite heeft om vliegtuigen te vullen, zal de luchtvaartmaatschappij haar prijs op die markt waarschijnlijk verder verlagen. Als het vliegtuig daarentegen zonder problemen vol zit op route C-D (zelfs in perioden met weinig verkeer zoals november of februari), is het onmogelijk zitplaatsen te vinden voor 4,99 euro. Of bijna.

Mijn commentaar: Is het legaal voor een luchtvaartmaatschappij om tickets te verkopen tegen een prijs die de belastingen niet dekt?

Het lijkt erop dat in Europa het antwoord "ja" is. Het Franse parlement heeft deze kwestie behandeld in wet 2021-1104 van 22 augustus 2021 betreffende de bestrijding van de klimaatverandering en de versterking van het weerstandsvermogen tegen de gevolgen ervan.

Artikel 34 van deze wet luidt:

Om de modal shift van vliegtuig naar spoor aan te moedigen en daadwerkelijk bij te dragen tot de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen door het luchtvervoer, heeft de Staat zich tot doel gesteld de verkoop van vliegtuigtickets met verlies tegen te gaan, met name door de Europese regelgeving te wijzigen en een minimum ticketprijs in te voeren. Aan het einde van het Franse voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie in 2022 zal de regering bij het parlement een verslag indienen over de resultaten van de maatregelen die zijn genomen om de verkoop van vliegtickets met verlies tegen te gaan.

Het Franse voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie zal van kracht zijn van 1 januari tot en met 30 juni 2022. Zij kan zich daarbij laten inspireren door het voorbeeld van Oostenrijk, dat vorig jaar van plan was een minimumprijs van 40 euro voor een vliegticket vast te

stellen.

Consolidatie in de lucht

(bron Le Journal des Finances) 6 november - **De consolidatie van de luchtvaartsector in Europa, die tot nu toe aarzelend verliep, zou onder impuls van de gezondheids crisis in een stroomversnelling kunnen komen.** Externe groei-operaties en overnames van slots zijn klaar om uit de laden te komen. Deze bundeling van krachten lijkt onontbeerlijk in een sector die gebukt gaat onder vaste kosten, en terwijl het herstel zich voordoet, ditmaal op een geleidelijke en gedifferentieerde wijze, waarvan vooral de binnenlandse vluchten profiteren, en minder de internationale reizen.

(...)

" **Wanneer we kijken naar meer volgroeide markten, zoals de Verenigde Staten, zien we dat er al herstructureringen hebben plaatsgevonden,** herinnert Philippe Berland, associate partner gespecialiseerd in luchtvervoer bij het kantoor Sia, zich. Het heeft geleid tot het ontstaan van vier grote spelers, Delta Airlines, Southwest Airlines, American Airlines en United Airlines, met vrij grote marktaandelen.

De intra-Europese markt, die in omvang vergelijkbaar is met Noord-Amerika in termen van passagierscapaciteit, wordt gekenmerkt door fragmentatie en, als gevolg daarvan, een lagere winstgevendheid. Toegegeven, er zijn al huwelijken geweest, waaruit grote groepen zijn voortgekomen. (...) Maar verder blijven transcontinentale huwelijken zeer moeilijk wegens belemmeringen van regelgevende aard, en blijft een veelheid van Europese exploitanten, van uiteenlopende omvang, naast elkaar bestaan. Sommigen zijn verpletterd door de pandemie en zijn de facto doelwitten geworden.

(...)

EasyJet is een doelwit geworden. Massale ontslagen, inkrimping van de vloot, uitstel van bestellingen en de lening van de Schatkist hebben niets uitgehaald: in 2019-2020 lijdt de Britse "middle cost carrier" het eerste verlies in zijn geschiedenis, vijftientig jaar na zijn oprichting. En in 2020-2021 zal het opnieuw rood staan, met een verwacht tekort tussen 1,3 en 1,4 miljard euro.

(...)

Het Hongaarse Wizz Air, (...) legde begin september (...) een (vijandig) bod op het bureau van de managers van de oranje onderneming, die het onmiddellijk verwierpen op grond van het feit dat het de participatie "fundamenteel onderwaardeerde".

(...)

Zou de operatie zin hebben? "Ja, zeggen de experts van JPMorgan Cazenove. Een opportunistisch bod van Wizz Air op easyJet is zeer zinvol: beide maatschappijen hebben een volledig Airbus vloot, Wizz Air heeft een grote order geplaatst voor nieuwe vliegtuigen die de oudere A319's van easyJet zouden kunnen vervangen, en hun geografische footprints zijn zeer complementair." Wizz Air is goed ingeburgerd in Oost-Europa, easyJet in het Westen.

(...)

In deze Meccano lijken de low-cost carriers de meeste kans te maken op een overnemende rol. Met hun positionering op de middellangeafstandsroute hebben Ryanair en Wizz Air ten volle geprofiteerd van de opleving van het vrijetijdsverkeer," merkt de Sia-partner op. Vóór de crisis waren zij ook financieel gezonder. Anderzijds **worden de grote groepen**, die sterke internationale ambities hebben, **benadeeld**. En hun vrijheid van verwerving wordt soms belemmerd. **Dit is het geval voor Lufthansa en Air France-KLM, die royale steun hebben ontvangen van hun respectieve staten. 10 miljard aan financiële steun, is het de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij verboden deelnemingen of activa te verwerven die meer dan 10% bedragen van het kapitaal van een onderneming in dezelfde sector (inclusief upstream en downstream).**

(...)

In geval van consolidatie **kan de beweging een belangrijk obstakel op haar weg vinden, namelijk dat van de mededingingsautoriteiten in geval van het ontstaan van machtsposities** op bepaalde luchthavens of routes. In het verleden heeft de Europese Commissie zich reeds verzet tegen de fusie van Aer Lingus en Ryanair. IAG moest concessies doen om de vrees van Brussel weg te nemen na haar bod op Air Europa. **Een ander obstakel, en niet het minste, is protectionisme en nationalisme.** Anders dan in de automobiel- of de farmaceutische industrie, zijn zij in de luchtvaartindustrie hardnekkig en verhinderen of bemoeilijken zij fusie- en overnameprojecten. (...)

Mijn commentaar: Toen ik dit commentaar aan het voorbereiden was, vond ik in *Les Echos* van 2005 een artikel met dezelfde titel: "*De la consolidation dans l'air*"!

Wat is er in zestien jaar gebeurd?

Lufthansa heeft Brussel, Austrian en Swiss overgenomen. Britten vormden IAG met Iberia en Vueling.

Air France-KLM probeerde Alitalia te kopen, zonder succes.

Ondertussen bleven de lagekostenmaatschappijen weg van het consolidatieproces en gaven zij de voorkeur aan interne groei.

Het resultaat is dat, hoewel de Europese en de Amerikaanse markt van vergelijkbare omvang zijn,

. de vijf grootste Europese groepen (Ryanair, easyJet, IAG, Lufthansa en Air France-KLM) 60% van de Europese markt in handen hebben,

. de vier grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen (Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines en Southwest) 80% van hun binnenlandse markt in handen hebben.

De Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen bevinden zich in een oligopolide situatie, waardoor zij bijvoorbeeld bijna de gehele stijging van de brandstofkosten kunnen doorberekenen in hun ticketprijzen, in tegenstelling tot de Europese luchtvaartmaatschappijen

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 noteert bij het sluiten van de handel op maandag 8 november op 4,637 euro. Het is deze week sterk gestegen met 9,11%. In twee weken tijd, na de bekendmaking van beter dan verwachte kwartaalresultaten, is het met 19,5% gestegen.

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

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt 3,29 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 gezondheids crisis.

Brent (Noordzee) olie is licht gedaald met \$1 tot \$84 per vat.

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.

Op 25 oktober had Brent met 86 dollar een niveau bereikt dat sinds 2014 niet meer was gezien, gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. De prijs van aardgas blijft 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](#). 10966 mensen ontvangen dit persbericht live