

Zal AF-KLM haar Airbus kunnen betalen?



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

### François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 844, 24 januari 2022

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](#) 

## Redactie

*Beste lezers, werknemers of voormalige werknemers aandeelhouders*

*De stemming voor de vernieuwing van uw vertegenwoordiger in de Raad van Bestuur van Air France-KLM loopt aanstaande vrijdag af.*

*Degenen onder u die :*

- rechtstreeks eigenaar zijn van Air France KLM-aandelen uit de ORS- of ESA-transacties, die op naam worden beheerd door Société Générale,*
- of aandelen in een of meer gemeenschappelijke beleggingsfondsen die specifiek zijn voor de groep Air France (Concorde, Majoractions, Aeropelican),*

*zijn kiezers en moeten hun stemmateriaal hebben ontvangen.*

*Als dit niet het geval is, moet u contact opnemen met 0800 10 12 30. Als u in het buitenland bent, is het nummer +33 (0)4 74 64 56 49.*

*U vindt op mijn website de contactpersonen van [Natixis](#) en [Société Générale](#).*

*Opgelet: denk eraan om vooraf op de website van Natixis of Société Générale na te gaan of u nog aandelen bezit in de fondsen Concorde, Majoractions of Aeropelican. Maak van de gelegenheid gebruik om na te gaan of u heeft verzocht om toezending van uw aanvraag per post of via het postkantoor.*

*Ik stel me verkiesbaar met Nicolas Foretz als mijn vervanger. U kunt [onze geloofsbelijdenis](#) raadplegen.*

*Dank u voor uw vertrouwen en uw steun.*

*François en Nicolas*

## **Persoverzicht van maandag**

### **> Air France-KLM koopt massaal Airbus-vliegtuigen, maar kan het zich die veroorloven?**

(bron La Tribune) 20 januari - Half december zorgde de groep **Air France-KLM voor een verrassing door te besluiten haar volledige middellangeafstandsvloot over te schakelen op Airbus, ten koste van Boeing.**

(...

) Afgezien van de keuze is het eerder de ambitie van de Franse groep die verbaast: hoe kan de Franse groep, in financiële moeilijkheden, in een zeer gecompliceerde context als gevolg van de gezondheids crisis en de ineenstorting van het luchtvervoer, enkele miljarden euro's uittrekken om zijn middellangeafstandsvloot te vernieuwen, terwijl hij al bijna honderd vliegtuigen in bestelling heeft?

(...)

Air France-KLM heeft haar netto-investeringsuitgaven in de afgelopen twee jaar sterk teruggebracht. **Begin 2020 was de groep van plan om in de loop van het jaar 3,6 miljard euro te investeren. In het licht van de crisis is dit bedrag teruggebracht tot 1,9 miljard euro, waarvan 800 miljoen voor de vloot.**

(...)

Dit weerhield Air France-KLM er niet van om in december een nieuwe grote order te lanceren: **100 Airbus A320 NEO en A321 NEO, met 60 extra toestellen als opties**, ter vervanging van de Boeing 737's van KLM, Transavia Holland en Transavia France.

(...) Zelfs met aanzienlijke kortingen - niet in het minst wegens de omvang van de bestelling - blijft de potentiële last voor de financiën van de groep ongeveer een half miljard euro bedragen.

**Bij dit totaal komen nog de Airbus A350's en 56 A220's die Air France in de komende jaren zal ontvangen, alsmede vier Boeing 787's voor KLM.** Dit betekent een verbintenis van bijna 5 miljard euro voor de groep, waarvan 3,7 miljard voor de komende drie jaar (inclusief 2022). Dit omvat niet de operationele leases voor de toevoeging van 737's bij Transavia of E195-E2's bij KLM Cityhopper.

Ondanks dit kolossale gewicht mag **de financiering geen belemmering vormen** voor de aankoop van extra vliegtuigen. (...) Air France en KLM kunnen hun financieringsverzoeken ondersteunen met de waarde van hun bestelde activa: de A320 en A321 NEO zijn erg in trek bij luchtvaartmaatschappijen en blijken zeer aantrekkelijk voor financiers.

(...)

Gevraagd naar de financieringsmethoden die zullen worden toegepast, heeft **Air France-KLM twee voorkeursmechanismen naar voren geschoven** om de aankoop van het vliegtuig mogelijk te maken.

(...)

**De eerste zal financiële leasing zijn, gesteund door banken.** De banken zullen de aankoop van het vliegtuig financieren in ruil voor een huurbetaling over een potentiële periode van tien jaar. In tegenstelling tot operationele leasing kan de luchtvaartmaatschappij op die manier aan het einde van de leasingperiode de volledige eigendom van het vliegtuig behouden, met name door de invoering van een aankoopoptie.

**Het andere mechanisme waaraan** Air France-KLM de voorkeur zal geven om de gevolgen voor de cashflow te beperken, **is leasing (beter bekend als "sale and leaseback")**. Dit houdt in dat het bedrijf het vliegtuig koopt, het verkoopt aan een financiële instelling en het vervolgens terugleaset. Ook hier kan een koopoptie worden gedefinieerd om de eigendom van het vliegtuig terug te krijgen.

(...)

**Deze situatie verschilt van wat de afgelopen jaren werd aangekondigd toen Air France-KLM A350's of A220's bestelde, waarbij volledige eigendom de regel zou zijn.** Vóór de crisis wilde de groep haar volledige eigendom vergroten. Sindsdien is zij zeer discreet geweest over de kwestie. Dit principe is zelfs ter discussie gesteld voor de A350's: Air France heeft aldus drie toestellen onder leasing in 2020 gefinancierd, en vervolgens vier onder operationele leasing in 2021, voor slechts één toestel in volle eigendom. **Het aandeel van de vloot dat volledig in eigendom is, is gedaald van iets meer dan 40% eind 2019 tot minder dan 38% medio 2021.** Het percentage geleasede vliegtuigen is ook met meer dan twee procentpunten gedaald tot 13%, terwijl het percentage operationele leases met vijf procentpunten is gestegen tot bijna de helft van de vloot (49%).

Hoewel de financiering geen probleem is, zal de **kwestie van de terugbetaling waarschijnlijk gecompliceerder zijn.** Zelfs indien de toegang tot financiering gemakkelijk is en het gewicht kan worden afgevlakt, blijft het schuld en zal de groep op een bepaald moment contant moeten betalen.

(...)

**De situatie zou echter in de komende jaren kunnen veranderen.** Tot dusver hebben de luchtvaartmaatschappijen een sterke opleving van het verkeer waargenomen zodra de beperkingen werden versoepeld. De meeste prognoses - ook die van Airbus en Boeing - gaan ervan uit dat **het verkeer tussen 2024 en 2027 zal terugkeren naar het niveau van 2019 en daarna zal blijven toenemen.** Hoewel dit bepaalde structurele zwakheden niet zal wegwerken, bijvoorbeeld in de kortereafstandsdivisie, **kan het de groep toch in staat stellen om de marges te herstellen en terug winst te maken** (meer dan een miljard aan bedrijfsopbrengsten in 2018 en 2019, bijna twee in 2017).

**De vernieuwing van de vloot zal Air France-KLM in staat stellen concurrerder te worden.** De A320 en A321 NEO - met LEAP-1A-motoren van de nieuwe generatie van CFM International of PW1100G van Pratt & Whitney - bieden een specifieke

brandstofbesparing van ongeveer 15% ten opzichte van de Boeing 737's die momenteel in de vloot van de groep aanwezig zijn. Evenals Air France met de integratie van de A220's ter vervanging van de A318/319's van de oude generatie, zullen KLM, Transavia Holland en Transavia France aldus hun brandstoffactuur aanzienlijk verlagen. Dit is reeds het geval op langeafstandsroutes met de integratie van de A350 en 787.

Met de komst van nieuwe vliegtuigen en de verandering van vliegtuiggeneratie is **ook een daling van de onderhoudskosten te verwachten**. De groep raamt dat haar nieuwe A320 en A321 NEO-vliegtuigen een kostenvermindering per eenheid van meer dan 10% zullen opleveren in vergelijking met de huidige toestellen.

(...)

Timing zal dus van essentieel belang zijn.

(...)

Luchtvaartmaatschappijen betalen slechts een klein deel van de rekening vóór de levering, meestal 3 tot 5%. (...) Er is dus geen probleem op korte termijn.

Het grote deel zal komen wanneer de vliegtuigen worden geleverd, vanaf medio 2023. En zelfs dan zou het aantal vliegtuigen dat in het eerste jaar wordt ontvangen relatief bescheiden moeten blijken te zijn. Temeer daar de verschillende financieringsmethoden die zijn gekozen, eens te meer bedoeld zijn om de uitgaven in de tijd te spreiden.

**De jaren 2024 en 2025 zouden niettemin van cruciaal belang moeten blijken met de opmars van de A320 en de A321 NEO, in combinatie met de levering van een tiental A350's en 24 A220's aan Air France.** De situatie zou eenvoudiger moeten zijn voor KLM, dat in 2024 nog maar met één laatste 787 rekening moet houden.

(...)

Het leveringsschema is een van de redenen waarom Air France-KLM heeft besloten nieuwe vliegtuigen te bestellen terwijl de crisis nog volop aanwezig is.

(...) **Air France-KLM heeft niet veel tijd om haar verouderende middellangeafstandsvloot te vernieuwen. Vooral omdat zij achterop is geraakt bij haar concurrenten**, zoals Lufthansa, dat in 2011 A320 NEO's bestelde voor ingebruikname binnen de Duitse groep in 2016. De IAG-groep heeft zich in 2013 gepositioneerd.

Air France moet ook voldoen aan de eisen van de Franse regering. Om de aandeelhouderslening van 3 miljard euro en een staatsgegarandeerde lening van 4 miljard euro (PGE) in april 2020 te krijgen, **moest Air France zich ertoe verbinden haar CO2-uitstoot op binnenlandse vluchten tegen eind 2024 met 50% en op haar hele netwerk tegen 2030 met de helft te verminderen. De verjonging van de Transavia-vloot kan dan ook een belangrijke bijdrage leveren.**

***Mijn commentaar:** Deze bestellingen maken integraal deel uit van het strategisch plan van Air France-KLM om de rentabiliteit van de groep te verbeteren met inachtneming van haar verbintenissen inzake milieubescherming.*

*Om deze orders te valideren, hebben de Raden van Bestuur van Air France-KLM, Air*

*France en KLM zich gebaseerd op de resultaatverwachtingen voor de komende jaren.*

*Er werden voorzorgsmaatregelen genomen, zoals het uitstellen van leveringen, om eventuele vertragingen bij de hervatting van de activiteiten te compenseren.*

## > **Harde klap voor Air France-KLM: rechterhand van Ben Smith, Angus Clarke, verlaat de groep**

(bron La Tribune) 21 januari - Het vertrek houdt aan in de kring van topmanagers van Air France-KLM. Terwijl hij zojuist de omstrede KLM-baas Pieter Elbers heeft ontslagen - ook al zou die pas aan het eind van zijn mandaat in 2023 vertrekken - raakt Ben Smith ook zijn rechterhand kwijt. Volgens bronnen **heeft Angus Clarke de groep zojuist verlaten, iets meer dan drie jaar na zijn komst**. Desgevraagd heeft Air France-KLM de informatie bevestigd.

**Angus Clarke, plaatsvervangend CEO belast met de strategie bij Air France-KLM en commercieel directeur bij Air France, verlaat de operationele wereld om terug te keren naar meer financiële functies, maar nog steeds in verband met de luchtvaartsector.** Zijn bestemming, in de Angelsaksische wereld, zou dus vergelijkbaar kunnen zijn met wat hij al heeft meegemaakt binnen Bluepoint Aviation, een bedrijf dat gespecialiseerd is in de leasing en financiering van vliegtuigen en motoren en dat hij van 2007 tot 2015 heeft geleid.

Het is de 47-jarige Australiër die besloten heeft de groep te verlaten. Volgens een persoon die met de zaak bekend is, vindt dit vertrek in goede verstandhouding plaats.

**Het merendeel van de grote projecten waarvoor hij verantwoordelijk was, is thans voltooid of wordt afgerond, te beginnen met de vernieuwing van de middellangeafstandsvloot.** Hij had de leiding over de in december door Airbus gewonnen aanbesteding voor de aankoop van 100 A320 NEO en A321 NEO vliegtuigen voor KLM, Transavia Holland en Transavia France. **Een taak die de groep naar eigen zeggen tot een goed einde heeft gebracht.**

**Nog steeds volgens Air France-KLM wordt er gewerkt aan zijn vervanging, maar er zijn geen details gegeven over de omvang van zijn opvolger(s). Het mag geen vervanging van baan voor baan zijn en zijn functies zullen waarschijnlijk anders worden georganiseerd.** Ook Angus Clarke zal waarschijnlijk moeilijk te vervangen zijn, gezien het belang dat hij in een paar jaar tijd heeft gekregen in de organisatie van Air France en Air France-KLM.

(...)

***Mijn commentaar:*** De inhoud van het artikel gaat in tegen de titel, die op zijn zachtst gezegd pakkend is.

*Angus Clarke's bijdrage aan de Air France-KLM groep is onmiskenbaar, maar zijn vertrek zal de groep niet in moeilijkheden brengen.*

## > **KLM kan belastingontduiking door piloten**

## vergemakkelijken

(bron FD) 24 januari - **Het Financieele Dagblad bericht over de tweede periodieke rapportage van de Nederlandse regeringsvertegenwoordiger, staatsagent Jeroen Kremers, over de KLM, in** het licht van de steun die KLM kreeg aan het begin van de pandemie.

FD wijst erop dat een van de problemen is dat KLM moet "stoppen met het faciliteren van piloten die om fiscale redenen in het buitenland wonen". KLM zou piloten dan ook niet langer moeten toestaan om op kosten van KLM vanuit landen als Spanje naar Schiphol te reizen (...). Volgens Het Financieele Dagblad woont één op de tien KLM-piloten in het buitenland, tegenover één op de twintig bij dochteronderneming Transavia. Spanje is bijzonder populair, omdat piloten er een vrijstelling van tienduizenden euro's van hun inkomstenbelasting kunnen krijgen. Volgens de krant bespreekt de regeringsfunctionaris de kwestie met de KLM-directie. Minister van Financiën Sigrid Kaag zei dat KLM en de staatsagent een "passende oplossing" moeten vinden.

Verder schreef **Kremers in zijn rapport dat hij denkt dat KLM volgend jaar verder zal moeten bezuinigen en andere maatregelen zal moeten nemen om haar internationale concurrentiepositie te verbeteren**. Hij stelt dat de productiviteit van het bedrijf moet worden verhoogd. Kremers voegt daaraan toe dat een structurele vermindering van nachtvluchten op Schiphol wacht op wettelijke verankering. Deze verlaging is in overeenstemming met het akkoord over de vermindering van de uitstoot van deeltjes, schrijft Het Financieele Dagblad.

***Mijn commentaar:*** De Nederlandse Staat heeft verschillende voorwaarden gesteld aan de steunmaatregelen voor KLM.

*Een van deze voorwaarden is de tenuitvoerlegging door KLM van een herstructureringsplan dat ten doel heeft de concurrentiepositie te verbeteren door de beheersbare kosten met ten minste 15% te verlagen.*

*De heer Jeroen Kremers, aangesteld als Staatsagent, houdt namens de Staat toezicht op de uitvoering en naleving van het herstructureringsplan.*

*De opmerkingen van de staatsagent over de belasting op de inkomsten van piloten volgen de standpunten van verscheidene parlementsleden..*

*De VNV, de vakbond van verkeersvliegers in Nederland, heeft haar leden een brief gestuurd waarin zij de uitspraken van de heer Kremers afwijst en herhaalt dat de afspraken met de piloten in overeenstemming zijn met de Europese en internationale richtlijnen.*

*De vakbond voegt eraan toe dat de heer Kremers er alleen is om te controleren of KLM aan de eisen van de regering voldoet en niet om zijn eigen interpretatie te geven*

over KLM-kwesties.

## > Schiphol wil dit jaar besluit nemen over opening luchthaven Lelystad

(bron ANP, vertaald met Deepl) 23 januari - **Dick Benschop, CEO van Schiphol, wil dat nog dit jaar een besluit wordt genomen over de opening van Lelystad Airport.** (...) Benschop wees erop dat de luchtvaartsector hard is getroffen door de Covid-19-crisis en dat het aantal vluchten nog ver verwijderd is van het niveau van vóór de pandemie.

(...)

**In het regeerakkoord van de nieuwe regering staat ook dat nog dit jaar een besluit moet worden genomen over vliegveld Lelystad, dat al jaren gebruiksklaar is.** VVD, D66, CDA en ChristenUnie erkennen dat de luchtvaart "diverse uitdagingen" met zich meebrengt op het gebied van stikstof, fijnstof, geluidsoverlast en de kwaliteit van de leefomgeving. Maar de partijen willen ook dat Nederland aantrekkelijk blijft voor grote bedrijven, niet in de laatste plaats vanwege de sterke positie van Schiphol. "Tegelijkertijd zijn er enkele voorwaarden voor de luchtvaart. Het is niet meer het oude verhaal van alleen maar groei," zegt Benschop. **Het milieueffect "zowel wat lawaai als andere emissies betreft" zal moeten worden verminderd.** (...) Hij benadrukte dat de luchtvaartsector ook een impact heeft op de wereld met zijn CO2-uitstoot. "(...) Voor mij is 2022 het jaar van de duurzaamheid", aldus de Schiphol CEO.

**In het vorige regeerakkoord was afgesproken dat Lelystad leisurevluchten van Schiphol zou overnemen,** waardoor het meer ruimte zou krijgen om zich als hub te ontwikkelen. (...) De opening van Lelystad was al uitgesteld tot november van dit jaar vanwege de kronacrisis en werd verder vertraagd door de trage voortgang van de opleiding.

**Mijn opmerking: de luchthaven van Lelystad zal, als hij opengaat, een maximale capaciteit hebben van 25.000 starts/landingen per jaar.**

*Dit is weinig in vergelijking met de capaciteit van de luchthaven Schiphol, die een plafond van 500.000 vliegbewegingen per jaar heeft, maar de op Schiphol gevestigde luchtvaartmaatschappijen zullen dit nodig hebben om te kunnen groeien.*

## > Het andere mega-contract in voorbereiding bij Air France-KLM

(bron Journal de l'Aviation) 18 januari - Er zit weer een groot contract in de pijplijn bij Air France-KLM. **Na het besluit van een maand geleden om 100 vliegtuigen van de Airbus A320neo-familie te bestellen** (plus aankooprechten voor 60 andere), **zal de Frans-Nederlandse groep ook moeten kiezen tussen de twee motoren die worden voorgesteld voor zijn toekomstige vliegtuigen met één gangpad,** een potentieel contract ter waarde van ongeveer 3 miljard dollar (motoren alleen). De

keuze van de motor zal logischerwijze vrij snel worden bekendgemaakt, zodat de eerste toestellen in de tweede helft van volgend jaar kunnen worden geleverd. **De reeds lang bestaande banden tussen KLM, Transavia en CFM International** (en Air France, ook al is het Franse bedrijf er in dit stadium niet rechtstreeks bij betrokken) **lijken uiteraard de komst van de LEAP-1A motor** binnen de groep **duidelijk te bevorderen**, met uiteraard de aanzienlijke financiële voordelen voor Safran Aircraft Engines in Frankrijk. Er zij aan herinnerd dat de holding Air France-KLM in grote mate heeft geprofiteerd van de steun van de Franse Staat, met name om het faillissement van Air France tijdens deze historische crisis te voorkomen.

**Maar de GTF van de Amerikaanse motorfabrikant Pratt & Whitney kan niet worden uitgesloten, temeer daar deze reeds zijn intrede heeft gedaan binnen de groep met de invoering van de Embraer E195-E2 bij KLM en de A220-300 bij Air France** vorig jaar. Bovendien zal de PW1100G in 2024 een belangrijke evolutie ondergaan met de invoering van nieuwe standaardverbeteringen, waardoor bijvoorbeeld de maximale stuwkracht zal toenemen en het brandstofverbruik zal dalen (GTF Advantage).

Bovendien zal

de keuze van de motor voor de A320neo en de A321neo van KLM, Transavia Nederland en Transavia France uiteraard gevolgen hebben voor de betrokken vliegtuigbouwers, en niet te vergeten de hele architectuur van het onderhoud en de instandhouding van de motoren zodra zij in gebruik worden genomen.

(...)

**Mijn opmerking:** *De prijs is niet het enige criterium bij de keuze van een motor.*

*De mogelijkheid voor AFI KLM E&M om de gekozen motoren te onderhouden, zowel die van de vloot van de groep als die van de luchtvaartmaatschappijen van haar klanten, is van essentieel belang.*

*De activiteiten op het gebied van motoronderhoud zijn niet alleen winstgevend voor de Air France-KLM groep, maar bieden ook werk aan duizenden mensen bij Air France en KLM.*

## > **American en United zien reizigers terugkeren naar de lucht in maart, maar kosten wegen op hen**

(bron Stock Market Zone) 20 jan. - De Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen **American Airlines en United Airlines zeiden donderdag dat een hervatting van het passagiersverkeer in maart waarschijnlijk was** na een onderbreking veroorzaakt door de Omicron-variant van het coronavirus, maar waarschuwden dat de laatste golf van de gezondheids crisis hun kosten dit jaar hoog zou houden.

Het in Texas gevestigde American zei dat hoewel de ticketverkoop nog niet is teruggekeerd naar het niveau van voor de Omicron, deze zich "snel" herstelt na begin



december "aanzienlijk" te zijn gedaald.

Evenzo zei **United, dat in Chicago is gevestigd, dat boekingen en annuleringen naar normale niveaus zijn teruggekeerd**. De luchtvaartmaatschappij zei dat haar boekingen deze week met 25% waren gedaald ten opzichte van dezelfde periode in 2019, vergeleken met een daling van 48% in de eerste week van januari.

(...)

Gesterkt door de verbeterde boekingen **verwacht United winst te maken in het tweede, derde en vierde kwartaal van dit jaar**.

**American verwacht ook in maart weer winstgevend te zijn**.

De maatschappij zei dat het binnenlandse vakantieverkeer en het internationale kortereafstandsverkeer het niveau van 2019 benaderden, maar dat de vraag naar internationale langeafstandsvluchten uitdagend bleef.

(...)

***Mijn commentaar:** Na elke epidemiegolf doen de luchtvaartmaatschappijen dezelfde vaststelling: hun klanten staan te popelen om opnieuw te reizen.*

## > Last minute: MSC en Lufthansa klaar om ITA Airways te kopen

(bron Les Echos) 24 januari - De **belangstelling van Lufthansa voor de nieuwe Italiaanse luchtvaartmaatschappij ITA is nu officieel**. Maar de Duitse groep is niet de enige die op de cockpitdeur klopt. De Italiaanse regering, die nog steeds 100% van de opvolger van Alitalia in handen heeft, heeft een door Lufthansa en de Zwitsers-Italiaanse scheepvaart- en cruisevaartmaatschappij MSC medeondertekende brief van belangstelling ontvangen voor het verwerven van een meerderheidsbelang in ITA Airways. De informatie werd bekendgemaakt door de "Corriere della Sera" en 's avonds bevestigd door een verklaring van ITA Airways.

"Zowel de MSC-groep als de Lufthansa-groep hebben de wens geuit dat de Italiaanse regering een minderheidsaandeel in het kapitaal van de maatschappij behoudt", voegde het persbericht van ITA Airways eraan toe, waarbij werd gepreciseerd dat dit initiatief reeds het resultaat is van "werkzaamheden gedurende verscheidene maanden".

**De intrede van de scheepvaartgroep MSC, een wereldreus op het gebied van goederenvervoer en cruises, zou de ontwikkeling van synergieën mogelijk maken en tegelijkertijd een Italiaans tintje geven aan de overname van ITA Airways**, die op 15 oktober vorig jaar met veel overheidsgeld van start is gegaan om Alitalia over te nemen. De details van het aanbod zijn niet bekend, maar volgens het persbericht van de ITA **hebben de twee partners nu een exclusiviteitsperiode van 90 dagen om hun aanbod af te ronden**.

De noodzaak voor ITA Airways om snel financiële en industriële partners te vinden is duidelijk. Hoewel de **nieuwe Italiaanse maatschappij driekwart** van het personeel van het ter ziele gegane Alitalia in dienst heeft, heeft zij **sinds haar**

**oprichting op 15 oktober reeds tientallen miljoenen euro verlies geleden.** Met uitzondering van een vlucht naar New York blijft het aanbod beperkt tot Europa, in rechtstreekse concurrentie met de low-cost maatschappijen, die thans de Italiaanse markt van de middellange afstand domineren.

**In december jongstleden heeft ITA Airways een stap gezet in de richting van de Skyteam-alliantie van Air France-KLM en Delta**, de twee voormalige partners van Alitalia, **met de ondertekening van twee codeshare-overeenkomsten** op een twaalfstal van ITA's bestemmingen in Italië en Zuid-Europa. Dit commerciële partnerschap loste de behoefte aan extra middelen echter niet op.

**Overeenkomstig de tegenover de Europese Commissie aangegane verbintenissen kan Air France-KLM niet in een buitenlandse luchtvaartmaatschappij investeren zolang de groep haar staatssteun niet heeft terugbetaald. De Lufthansa-groep beschikt daarentegen wel over deze mogelijkheid, aangezien zij de Duitse overheidssteun reeds volledig heeft terugbetaald.**

Niettemin is het vooruitzicht dat ITA onder Duitse vlag zal gaan varen niet gelukkig voor Air France-KLM. Naast een lange gezamenlijke geschiedenis, waarin Alitalia bijna was opgenomen in de Air France-KLM groep, blijft Italië een van de belangrijkste markten in Europa en een waardevolle bron van aansluitende klanten op Roissy-CDG voor de lange-afstandsvluchten van Air France.

***Mijn commentaar:** Slecht nieuws voor de Air France-KLM groep: MSC en Lufthansa hebben nog drie maanden om hun bod op ITA Airways af te ronden.*

## > **Air Austral krijgt uitstel, maar het aftellen is begonnen**

(bron Le Figaro met AFP) 20 januari - **Air Austral (...) kondigde woensdag aan dat het 20 miljoen euro "reddingssteun" had ontvangen van de Franse staat en een "herstructureringsplan" aan het voorbereiden was** om de gevolgen van de gezondheids crisis het hoofd te bieden. Air Austral had al meermaals steun gekregen via door de staat gegarandeerde leningen en een rechtstreekse lening om haar te helpen de Covid-19 pandemie te boven te komen, waardoor zij in 2020-2021 driekwart van haar klanten verloor, tegen een achtergrond van opsluitingen en bewegingsbeperkingen die soms strenger waren dan in het moederland van Frankrijk. Deze leningen bedroegen in totaal al 100 miljoen euro, waarvan 20 miljoen euro in augustus 2021 werd vrijgegeven, vóór de laatste lening die woensdag werd aangekondigd.

Deze nieuwe steun heeft dinsdag het imprimatur van de Europese Commissie gekregen, aldus Air Austral in een verklaring

(...) Het

kabinet van de minister van Transport, Jean-Baptiste Djebbari, merkt op dat **deze steun Air Austral in staat moet stellen "te reageren op haar onmiddellijke financiële moeilijkheden en een plan voor de ommekeer en transformatie te**

ontwikkelen". "Dit plan, dat binnen maximaal zes maanden moet worden goedgekeurd en waarvoor de Staat erop zal toezien dat de inspanning wordt verdeeld tussen alle belanghebbenden, moet het mogelijk maken een duurzame oplossing te vinden die de toekomst van de onderneming en het behoud van de werkgelegenheid garandeert", aldus dezelfde bron. De regionale raad van Reunion, die door AFP werd gecontacteerd, verklaarde verheugd te zijn over het vrijgeven van deze steun, en voegde eraan toe dat het "helder blijft": de situatie van Air Austral "zal andere inspanningen van de Staat vergen die ten minste gelijk zijn aan die welke met name voor Air France zijn gedaan.

(...)

**Air Austral**, dat eind 2021 848 mensen in dienst had, is voor 99% **in handen van** een gemengde vennootschap waarin het **Gewest (73,5%), de Caisse des dépôts (13,6%) en het departement (11,4%) deelnemen**. Naast de staatsleningen heeft Air Austral 55 miljoen euro geleend van haar aandeelhouders. De maatschappij exploiteert tien vliegtuigen waarmee zij bestemmingen als Zuid-Afrika, Madagaskar, Mayotte, Mauritius en de Seychellen aandoet, naast het vasteland.

(...)

***Mijn commentaar:** De maatschappij uit Réunion was een van de weinige luchtvaartmaatschappijen die sinds het begin van de gezondheids crisis nog geen herstructureringsplan had opgesteld.*

*Dit herstructureringsplan, dat door de Europese Commissie is opgelegd, moet de gevolgen van de crisis voor de werknemers beperken.*

## > Airbus annuleert order van Qatar Airways voor 50 A321neo's

(bron Journal de l'Aviation) 21 januari - **De fakkel brandt tussen Airbus en Qatar Airways. De vliegtuigbouwer heeft tegenover Reuters bevestigd dat het de bestelling van Qatar Airways voor ongeveer 50 vliegtuigen van de Airbus A321neo-familie heeft geannuleerd.**

(...)

)De oorspronkelijke bestelling werd in 2011 ondertekend en betrof A320neo-toestellen, die in 2017 allemaal werden omgebouwd tot A321neo. Vervolgens kondigde Qatar Airways in 2019 de conversie aan van een dozijn vliegtuigen naar de A321LR met groter bereik. Op dat moment waren leveringen gepland vanaf 2020. Maar de crisis heeft de plannen van het bedrijf veranderd en het gedwongen opnieuw te onderhandelen over het leveringsschema. De leveringen zouden in 2023 beginnen, een zeer kort tijdsbestek voor een dergelijk contract.

**Qatar Airways heeft deze vliegtuigen nodig. Zij zouden de maatschappij in staat stellen nieuwe routes te openen met een capaciteit die beter is afgestemd op de vraag dan met haar huidige vloot mogelijk is.** Qatar Airways heeft geen andere optie, aangezien zijn order voor Boeing 737 MAX's ook is geannuleerd (de toestellen

waren bestemd voor het inmiddels ter ziele gegane Air Italy).

Het besluit komt op een moment dat Airbus en Qatar Airways slaags raken in een geschil over de A350's van de Qatarese luchtvaartmaatschappij. **Qatar Airways heeft een deel van haar vloot (21 van de 53 vliegtuigen) aan de grond gehouden** en alle leveringen opgeschort (zij wacht nog steeds op 23 A350-1000's) **wegens verfp Problemen en erosie van een bliksemafleidende coating, die zij als ontwerpfouten omschrijft.** Volgens Airbus en het EASA zijn deze gebreken **slechts "cosmetisch" van aard en vormen ze geen bedreiging voor de veiligheid van het vliegtuig.** Aangezien beide partijen bij hun standpunt blijven, heeft Qatar Airways besloten de zaak voor de rechter te brengen en een schadevergoeding van meer dan 600 miljoen dollar te eisen.

**Mijn opmerking:** Qatar Airways is niet de enige luchtvaartmaatschappij die deze verfp Problemen heeft met sommige A350's.

Maar het is de enige luchtvaartmaatschappij die de door Airbus aangeboden (en betaalde) reparaties heeft geweigerd.

Voor meer details over dit verfp Probleem, gelieve mijn commentaar te lezen in [mijn brief nr. 820](#).

## > ADP: 37,2% toename van verkeer in 2021

(bron Cercle Finance) 20 januari - **Het totale verkeer van de ADP-groep stijgt in 2021 met +37,2%** (+43,4 miljoen passagiers ten opzichte van 2020), met 160,0 miljoen afgehandelde passagiers in het volledige netwerk van beheerde luchthavens, dat is **45,6% van het verkeersniveau van de groep in 2019.**

Alleen al voor de luchthaven van Parijs stijgt het verkeer in 2021 met +26,8% (+8,9 miljoen passagiers ten opzichte van 2020), met 41,9 miljoen afgehandelde passagiers, d.w.z. 38,8% van het verkeer van de luchthaven van Parijs in 2019. **Het verkeer op Parijs-Charles de Gaulle is het afgelopen jaar met 17,7% gestegen, met 26,2 miljoen afgehandelde passagiers, of 34,4% van het verkeer van 2019. Het verkeer op Parijs-Orly zal in 2021 met 45,6% toenemen, met 15,7 miljoen passagiers, d.w.z. 49,4% van het verkeer van 2019.**

**Mijn opmerking:** Hoewel het verkeer in 2021 groter was dan in 2020, ligt het nog ver van 2019.

Op Orly is het verkeer in 2021 de helft minder dan in 2019. In Parijs-Charles de Gaulle is dat nauwelijks een derde van het cijfer voor 2019.

## > Safran en Engie investeren in een Duitse start-up gespecialiseerd in koolstofarme brandstoffen

(bron AFP) 20 januari - **Safran en Engie hebben donderdag aangekondigd dat zij hebben geïnvesteerd in een Duitse start-up, Ineratec, die gespecialiseerd is in de productie van koolstofneutrale synthetische brandstoffen, om deze in staat te stellen haar productie te ontwikkelen.**

De in Karlsruhe gevestigde start-up heeft volgens Ineratec "meer dan 20 miljoen euro" aan financiering bijeengebracht.

(...)

Ineratec produceert synthetische brandstoffen, ook bekend als electrofuels. **Hierbij wordt gebruik gemaakt van waterstof, geproduceerd door elektrolyse met hernieuwbare elektriciteit, en CO2 uit biomassa of opgevangen.**

**Deze elektromotorbrandstoffen (...) worden momenteel in kleine hoeveelheden geproduceerd en zijn** zeer duur, tot tienmaal de prijs van bijvoorbeeld fossiele vliegtuigbrandstof.

Met deze investering "wil Ineratec een proeffabriek in Frankfurt financieren die 3.500 ton brandstof per jaar kan produceren, waaronder synthetische vliegtuigbrandstof die rechtstreeks aan de luchthaven zou worden geleverd", verklaren Engie en Safran in een gezamenlijk persbericht. **Dit project moet in 2023 een vermogen van tien megawatt hebben bereikt.**

Voor Safran "zullen de spitstechnologieën van Ineratec de technologische kennis versterken die nodig is om een geschikte en gecertificeerde sector voor vliegtuigen te ontwikkelen", aldus Eric Dalbiès, directeur strategie, technologie en innovatie van de motorenfabrikant en leverancier van luchtvaartuitrusting.

(...)

**Engie (...) streeft naar een groene waterstofproductiecapaciteit van vier gigawatt tegen 2030.**

*Mijn commentaar: Brandstof produceren met CO2 uit de atmosfeer is mogelijk.*

*De uitdaging zal zijn om er genoeg van te produceren om fossiele brandstoffen te vervangen.*

## **Bonusartikel**

### **> Inzicht in de onrust rond de uitrol van 5G rond Amerikaanse luchthavens**

(bron Digital Century) 20 januari - **AT&T en Verizon zijn op 19 januari na diverse vertragingen eindelijk begonnen met de uitrol van 5G in de VS.** Deze werden ingegeven door de bezorgdheid van de Federal Aviation Administration (FAA) en luchtvaartmaatschappijen over het risico dat 5G interfereert met kritieke apparatuur aan boord van vliegtuigen in de buurt van luchthavens. Beide exploitanten zijn op 18 januari overeengekomen geen antennes te activeren binnen 3,2 km van start- en

landingsbanen.

**De bezorgdheid van de luchtvaartprofessionals heeft betrekking op radiohoogtemeters, die worden gebruikt om de afstand van de grond tot het vliegtuig te bepalen. Een cruciaal instrument voor landingsfasen wanneer het zicht beperkt is.** Voor hun werking maken zij gebruik van de 4,2 GHz tot 4,4 GHz frequentieband, die zeer dicht bij die van 5G ligt, tussen 3,7 GHz en 3,98 GHz, vandaar de vragen over mogelijke interferentie.

Deze twijfels en de gevolgen ervan hebben in de Verenigde Staten sinds enkele weken geleid tot een conflict tussen luchtvaart- en telecommunicatieprofessionals. Voor de eersten is het risico van 5G reëel; voor de laatsten, inclusief de Federal Communications Commission (FCC), is het minimaal.

Begin januari publiceerde de FAA een lijst van bijna honderd luchthavens, die tot de belangrijkste van het land behoren, waar de risico's van interferentie als ernstig werden beschouwd. Op 5 januari werd de uitrol van 5G met 15 dagen uitgesteld, nadat deze al met een maand was uitgesteld.

Dit uitstel moest het agentschap in staat stellen de hoogtemeters te identificeren die het meest te lijden zouden hebben van interferentie, zodat de lijst van luchthavens waar 5G onwenselijk werd geacht, kon worden ingekort. Er is een grote verscheidenheid van deze toestellen en het is een vervelend karwei om ze één voor één te testen.

**Een vliegtuig als de Boeing 787**, die door de New York Times als voorbeeld wordt genoemd, **is bijzonder gevoelig voor mogelijke storingen in zijn hoogtemeter.** Het is de hoogtemeter die automatisch de omgekeerde stuwkrachten bestuurt die worden gebruikt om een vliegtuig af te remmen zodra het is geland. Er bestaan andere remsystemen, maar als de achterwaartse stuwkrachten niet in werking treden, zal het vliegtuig waarschijnlijk niet voor het eind van de baan tot stilstand komen.

Op 16 januari kondigde de FAA de goedkeuring aan van twee hoogtemetermodellen: "Deze combinatie van goedkeuring van vliegtuigen en hoogtemeters opent start- en landingsbanen op maar liefst 48 van de 88 luchthavens die het meest direct worden getroffen door 5G C-bandinterferentie. Deze nieuwe goedkeuringen hadden betrekking op ongeveer 45% van de commerciële vloot in de VS.

Niet genoeg voor sommige luchtvaartmaatschappijen. Emirates heeft aangekondigd dat zijn vliegtuigen negen Amerikaanse steden niet zullen aandoen. **Air India, Japan Airlines en All Nippon Airways kondigden aan dat zij op advies van de fabrikant de Boeing 777-vluchten opschorten. Zij draaiden hun besluiten op 19 januari terug, toen de FAA de 777 goedkeurde,** meldt The Verge. Momenteel is 62% van de commerciële vloot van de VS in staat te landen bij verminderd zicht.

Een beslissing die werd vergemakkelijkt door het besluit van de exploitanten de dag voordien om geen 5G-antennes in de buurt van start- en landingsbanen te activeren. Niet zonder een zekere mate van kwaad bloed. AT&T en Verizon zijn zeer ontstemd dat ze de uitrol van 5G hebben moeten uitstellen. De aankoop van de frequenties had hen in februari 2021 80 miljard dollar gekost.

AT&T vertelde The Wired: "We hebben vrijwillig ingestemd met het tijdelijk uitstellen

van het inschakelen van een beperkt aantal masten rond bepaalde start- en landingsbanen van luchthavens, terwijl we blijven samenwerken met de luchtvaartindustrie en de FAA om meer informatie te verstrekken over onze 5G-uitrol, omdat ze de twee jaar die ze hadden om op verantwoorde wijze te plannen voor deze uitrol, niet hebben gebruikt."

Verizon gaf een verklaring in dezelfde geest uit, waarin het de FAA en de luchtvaartmaatschappijen ervan beschuldigde niet in staat te zijn geweest "om de kwestie van 5G rond luchthavens aan te pakken, ook al is het veilig en effectief ingezet in meer dan 40 andere landen".

**In Frankrijk** werd het probleem echter in december 2020 aan de orde gesteld op basis van een Amerikaanse studie van de Radio Technische Commissie voor de Luchtvaart. Het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart heeft Le Monde laten weten dat **"rond zeventien grote Franse luchthavens beschermingszones zijn ingesteld om het zendvermogen van 5G-antennes in hun onmiddellijke omgeving te beperken"**.

In feite uitte de FAA tegelijkertijd haar bezorgdheid aan de regering Trump. Het verzoek om de veiling van 5G-spectrum uit te stellen werd destijds goedgekeurd. Rivaliteit tussen agentschappen leidde vervolgens tot de situatie waarin de VS zich nu bevindt, meldt de New York Times.

(...)

De kwestie van een definitieve oplossing van de kwestie blijft onopgelost. De aanpassing van de industriënormen zal tijd vergen; **nieuwe hoogtemeters worden niet voor oktober verwacht. De installatie ervan in de hele Amerikaanse vloot zal miljarden dollars kosten. Een rekening die niemand bereid lijkt te betalen.**

De onderhandelingen zullen worden gevoerd tussen de luchtvaartmaatschappijen en de FAA enerzijds en de exploitanten en de FCC anderzijds. **De oplossing van een bufferzone zonder of met beperkte 5G van 3,2 km rond de meest gevoelige start- en landingsbanen zou kunnen worden bestendigd.**

***Mijn commentaar:** Na het aanvankelijke vallen en opstaan lijkt het erop dat 5G met enige aanpassing in de buurt van luchthavens kan worden ingevoerd.*

## **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](#)

**De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg** bij het sluiten van de beurs op maandag 24 januari **3,878 euro**. **Het is zeer sterk gedaald met -7,75%**.

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



*Koersevolutie van het Air France-KLM aandeel over vijf jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.*

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,45 euro.**

Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

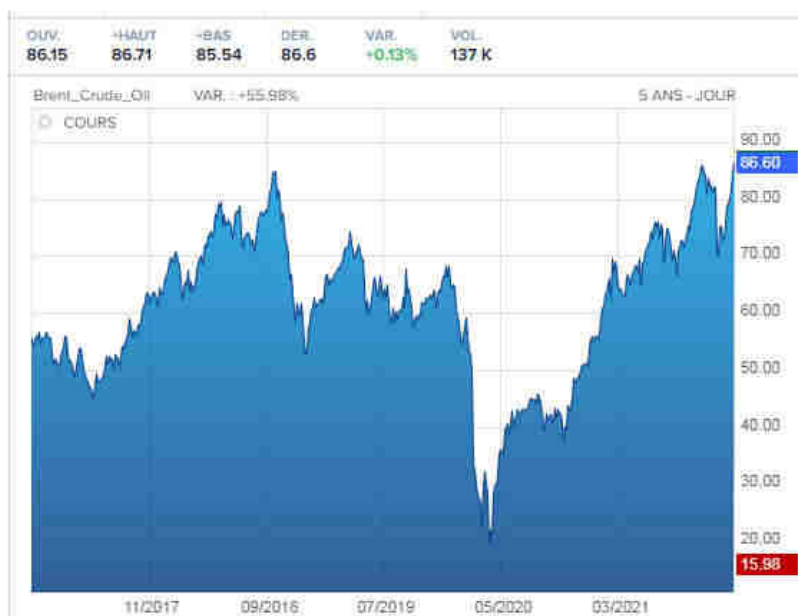
**Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$2 gedaald tot \$85.**

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. **Vorige week werd dit recordniveau overschreden, waarbij de crisis in Kazachstan de stijging verklaarde.**



*Ontwikkeling van de olieprijsen over vijf jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.*

**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 dit persbericht niet langer 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](#).

11039 mensen ontvangen dit persbericht live