

AF-KLM begint hoofd boven water te krijgen



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°848, 21 februari 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,

De Oekraïense crisis heeft de publicatie van de hoopvolle resultaten van Air France-KLM overschaduwde.

Verscheidene luchtvaartmaatschappijen hebben hun vluchten naar Oekraïne geannuleerd: KLM, Lufthansa, SAS, Swiss, Vueling en Air France.

Ukraine International Airlines, de grootste luchtvaartmaatschappij van het land, heeft maandag meegedeeld dat zij van de verzekeraars een officiële kennisgeving heeft ontvangen waarin zij medelen dat de dekking van haar vluchten in het Oekraïense luchtruim wordt stopgezet.

François

Persoverzicht van maandag

> **Air France-KLM lijdt nog steeds zware verliezen, maar begint te herstellen**

(bron Les Echos) 17 februari - **De ommekeer die in juni begon, heeft**

zich voortgezet, ondanks de Omicron-golf. Na een eerste operationele winst in het derde kwartaal is Air France-KLM er in het vierde kwartaal toch in geslaagd een operationele winst van 178 miljoen te genereren, op een omzet die met 103% is gestegen tot 4,83 miljard euro.

De groep heeft duidelijk ten volle geprofiteerd van het herstel van het reisverkeer aan het eind van het jaar, vooral naar Noord-Amerika. Het totale aanbod van Air France-KLM steeg van 48% van het niveau van 2019 eind 2020 tot 72% in 2021, terwijl de bezettingsgraad weer steeg van 40% tot 71%. Volgens Air France-baas Anne Rigail **is de terugkeer van de vraag bijzonder sterk op de routes naar Noord-Amerika, waar de groep meer capaciteit heeft ingeleverd dan haar concurrenten. Het aanbod van Air France op de Verenigde Staten zou vanaf volgende zomer moeten terugkeren naar het niveau van vóór de crisis.** Anderzijds is het verkeer naar Azië nog steeds zeer beperkt.

Kostenbesparingen, ten belope van 1 miljard euro bij Air France en 800 miljoen euro bij KLM, hebben eveneens aanzienlijk bijgedragen tot de vermindering van de verliezen. Deze zullen doorgaan. **De doelstelling voor Air France is een verbetering van het bedrijfsresultaat met 1,4 miljard euro tegen eind 2022, 1,9 miljard in 2024 en 2,8 miljard in 2026,** voornamelijk door structurele kostenverlagingen. Op het niveau van de Air France-KLM Groep **is de doelstelling van de Groep 4,3 miljard euro tegen eind 2026**

Deze doelstelling bij Air France moet worden bereikt zonder een nieuw afvloeiingsplan, zegt Anne Rigail: "Gezien de demografische situatie bij Air France, voorzien wij geen bijkomend plan", voegt zij eraan toe. Wij hebben het grootste deel van de geplande vertrekken al uitgevoerd, met een personeelsinkrimping van 16% tegen eind 2021, die tegen het eind van het jaar 17% zou moeten bereiken. We hebben zelfs de aanwerving van piloten kunnen hervatten.

De baas rekent ook op de verdere modernisering van de vloot om de exploitatiekosten en de CO2-uitstoot te verminderen. Wat de langeafstandsvluchten betreft, zou het aantal Airbus A350's in de Air France-kleuren tegen het eind van het jaar moeten stijgen van 15 tot 21. Voor korte- en middellangeafstandsvluchten wil Air France tegen eind 2022 over 15 A220's beschikken, tegenover zes nu. In totaal zal de groep Air France-KLM in 2025 beschikken over 43% vliegtuigen van de nieuwe generatie (A350, B787, A220, A320 neo en Embraer 195), tegenover 10% in 2022.

Een ander positief punt is dat de nettoschuld van Air France-KLM, hoewel nog steeds te hoog, in 2021 met 2,8 miljard euro is beginnen te dalen tot 8,21 miljard, met name dankzij de verschillende herfinancieringsoperaties, waaronder een eerste kapitaalverhoging van 1 miljard euro, die vorig jaar zijn doorgevoerd. Het niveau van de beschikbare liquiditeiten blijft comfortabel, op 10,2 miljard euro.

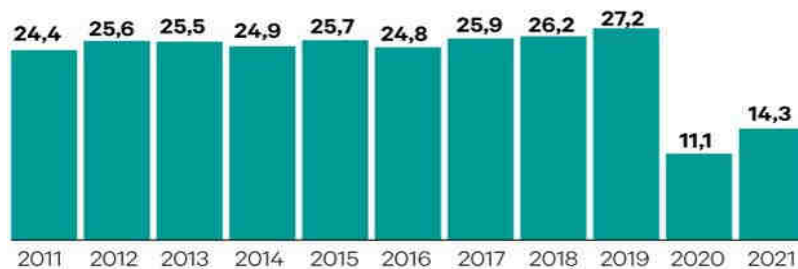
Dit herstel zet zich door in het eerste kwartaal van 2022, dat niet het gemakkelijkste is, waarbij het bedrijfsresultaat naar verwachting "rond het break-even-punt" zal liggen, aldus de verklaring. Het aanbod blijft groeien en bereikte in het eerste kwartaal 73% tot 78% van het niveau van 2019. Olie-afdekking heeft geholpen om de stijging van de brandstofprijzen te compenseren.

Niettemin blijven de twee belangrijkste entiteiten van de groep over het boekjaar 2021 in het rood staan, en zelfs zeer sterk in het rood in het geval van de groep Air France, met een negatief bedrijfsresultaat van 1,4 miljard euro (tegenover een bedrijfsverlies van 227 miljoen voor KLM). Ook de lagekostendochter Transavia is verlieslatend, met een verlies van 150 miljoen euro op een omzet van 1 miljard euro. Air France-KLM zal nog enkele miljarden euro's aan externe financiering nodig hebben om haar financiële situatie te keren en aan haar verplichtingen te voldoen [lees het volgende artikel] (...)

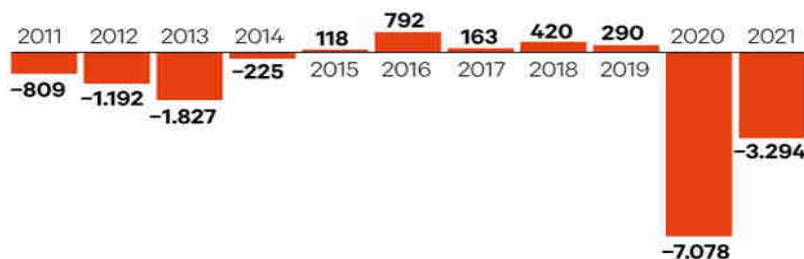
Het juiste moment zal niet gemakkelijk te vinden zijn. **Deze donderdag hebben de beurskoersen van de belangrijkste luchtvervoer- en luchtvaart aandelen opnieuw een duikvlucht genomen, waarschijnlijk door de vrees voor een stijging van de olieprijs, die zou worden veroorzaakt door een Russisch offensief in Oekraïne.** Het aandeel Air France-KLM verloor bijna 7% aan het einde van de sessie. Niet genoeg om een herkapitalisatie mogelijk te maken.

Les résultats d'Air-France KLM

Chiffre d'affaires
En milliards d'euros



Résultat net part du groupe
En millions d'euros



« LES ÉCHOS » / SOURCE : SOCIÉTÉ

> [Hoe Air France-KLM haar volgende kapitaalverhoging](#)

voorbereidt

(bron Les Echos) 20 februari - Een tevreden aandeelhouder is een aandeelhouder die terugkeert. Dit is het geval voor **de Franse staatsaandeelhouder**, die tevreden is over de resultaten van Air France-KLM voor 2021 en daarom **zal deelnemen aan de volgende herkapitalisatie van de groep in de komende maanden.** (...) **Maar ook de andere referentieaandeelhouders - de Nederlandse Staat, Delta Airlines en China Eastern** - die, volgens onze informatie, zouden moeten deelnemen aan deze tweede herkapitalisatie.

Het totale bedrag van deze toekomstige fondsenwerving is nu bekend. Evenals de vorige operatie wil **Air France-KLM "tot 4 miljard euro" ophalen door een combinatie van een kapitaalverhoging en een uitgifte van eeuwigdurende converteerbare obligaties, die als quasi-aandelenkapitaal worden beschouwd.**

(...)

In tegenstelling tot de eerste operatie in 2020 gaat het er bij Air France-KLM niet langer om dringend liquide middelen vrij te maken (de groep beschikt over meer dan 10 miljard euro aan liquide middelen), maar om de schulden en staatssteun versneld af te lossen. **Dit moet haar in staat stellen weer krediet te verkrijgen op de financiële markten, dividenden uit te keren, maar ook deel te nemen aan de consolidatie van de sector.**

De Europese Commissie verbiedt Air France-KLM aanzienlijk in een andere onderneming te investeren voordat zij al haar staatssteun heeft terugbetaald. Een verbod dat haar waarschijnlijk al de mogelijkheid heeft gekost om een bod uit te brengen op de Italiaanse maatschappij ITA Airways

(...)

De operatie zou dus snel kunnen plaatsvinden, aangezien de groep klaar staat om te handelen zodra de beurs van het luchtvervoer weer aantrekt, zoals het geval was in april 2021, na de aankondiging van een op handen zijnde vaccinatie tegen Covid.

(...) Het

management van Air France-KLM moet echter nog het juiste evenwicht bepalen tussen een kapitaalverhoging en de uitgifte van eeuwigdurende obligaties. In tegenstelling tot nieuwe aandelen hebben deze hybride instrumenten kosten voor de onderneming, die over 5 tot 10 jaar rente moet betalen. Maar hoe groter de kapitaalverhoging, des te meer verwatert het belang van de huidige aandeelhouders. En hoe lager de aandelenkoers, hoe meer aandelen zouden worden uitgegeven.

De verwatering van de huidige aandeelhouders heeft echter een voordeel: zij stelt de Franse Staat, wiens huidige deelneming meer dan 29% bedraagt, in staat zijn geld opnieuw in de pot te steken zonder de drempel van 30% te overschrijden waarboven hij verplicht

zou zijn een overnamebod op het gehele kapitaal uit te brengen.

(...)

De **Nederlandse staat van**

zijn kant, die niet heeft deelgenomen aan de eerste kapitaalverhoging en zijn deelneming zag teruglopen van 14% tot 9,76%, heeft er belang bij ditmaal wel deel te nemen, om niet nog verder te verwateren. Zij zou dit kunnen doen zonder haar geldkraan open te draaien, door haar rechtstreekse lening van een miljard euro aan KLM om te zetten in nieuwe aandelen.

Hetzelfde geldt voor de Amerikaanse maatschappij Delta Airlines, die zich in 2021 heeft moeten laten verwateren tot 6,1%, omdat zij niet het recht had te investeren voordat zij haar eigen staatssteun had terugbetaald. Zij heeft dit recht nu teruggewonnen, zoals blijkt uit haar besluit om opnieuw te investeren in Virgin Atlantic. Wat China Eastern betreft, was de maatschappij uit Shanghai in 2021 opnieuw in de pot gesprongen, en lijkt zij klaar om dat ook in 2022 te doen om haar aandeel van 10% te behouden.

***Mijn commentaar:** De resultaten van Air France-KLM voor het jaar 2021 laten een sterke verbetering van de activiteiten zien ten opzichte van het jaar 2020. Ook al blijft de groep deficitair, toch zijn haar nettoverliezen over de periode gehalveerd, zelfs met een ingewikkeld einde van het jaar door de Delta- en Omicron-varianten.*

De herstructureringsplannen van de verschillende luchtvaartmaatschappijen van de Frans-Nederlandse groep, de betrokkenheid van het personeel en de steun van de overheid hebben bijgedragen tot het bereiken van deze goede resultaten.

We zullen nog enkele dagen moeten wachten om ze te vergelijken met die van de andere Europese majors, de IAG-groep en de Lufthansa-groep.

Zoals in het bovenstaande artikel is vermeld, zal de volgende belangrijke stap de herkapitalisatie van de Air France-KLM groep zijn. De precieze details zullen afhangen van de ontwikkeling van de aandelenkoers, die momenteel sterk wordt beïnvloed door de situatie in Oekraïne.

De belangrijkste aandeelhouders zullen snel worden benaderd. Een voor het personeel gereserveerde operatie kan slechts worden overwogen aan het einde van het herkapitalisatieproces, overeenkomstig de op de Algemene Vergadering van 2021 aangenomen resoluties.

> Nieuwe uitdagingen voor Volotea: vragen aan Céline

Lacroix

(bron La Quotidienne) 18 februari - **"2022 wordt uitzonderlijk in termen van ontwikkeling" kondigde** Céline Lacroix, directeur ontwikkeling van de luchtvaartmaatschappij **Volotea**, aan in een interview met La Quotidienne. En om deze wil tot groei te markeren in een luchtvaartmarkt die volgens Covid volledig in revisie is, zal Volotea in 2022 twee nieuwe bases openen in Frankrijk, waaronder Lille in april, die de zes bestaande bases zullen versterken.

LaQuotidienne: Wat verwacht u van de Franse markt?

Céline Lacroix: **"Volotea wil op de Franse binnenlandse markt regionale hoofdsteden met elkaar en met zoveel mogelijk Europese regionale hoofdsteden** (Spanje, Griekenland, Kroatië, Italië, Luxemburg...) **verbinden** en sinds kort ook met steden in de Maghreb, zoals Algerije (in 2021).

(...)

Frankrijk is de prioritaire markt voor Volotea, aangezien 200 van de 365 Europese routes vanuit Frankrijk vertrekken. En van de 11,2 miljoen aangeboden zitplaatsen zijn er 5,5 miljoen in Frankrijk, d.w.z. meer dan 50% van de activiteit van het bedrijf.

LQ: Je zet de middelen om het

CL: Wij willen dit jaar twee nieuwe bases openen, waaronder Lille in april met 5 routes (15 in totaal) en een daar gestationeerd vliegtuig, hetgeen 30 banen betekent en evenveel indirect in onderaanneming. Rijsel wordt de zevende basis van de onderneming in Frankrijk, na die in Nantes, Bordeaux, Straatsburg, Toulouse, Marseille en Lyon. Een achtste zal binnenkort worden aangekondigd.

(...)

Sinds zijn oprichting heeft Volotea meer dan 35 miljoen passagiers door heel Europa vervoerd. **In Frankrijk wil de luchtvaartmaatschappij een belangrijke rol spelen in de economische en sociale ontwikkeling van de regio**, niet alleen door diensten te verlenen maar ook door banen te scheppen in de regio's waar zij actief is.

> **luchthaven Tarbes-Lourdes-Pyrénées: Volotea gekozen voor de route Tarbes-Orly**

(bron La Dépêche du Midi) 21 februari - De informatie moet het effect van een bom op de tarmacs van de luchthavens van Tarbes-Lourdes-Pyrénées en Pau: het **is de onderneming Volotea die werd gekozen deze maandag ochtend unaniem door de raad van de gemengde syndicaat van de luchthaven zone van Tarbes-Lourdes-Pyrénées, om de Tarbes-Orly lijn onderworpen aan een verplichting van openbare dienst** omdat "van vitaal belang voor de economische en

sociale ontwikkeling van de regio bediend door de luchthaven" te **waarborgen**.

Drie maatschappijen hadden zich kandidaat gesteld voor de openbaredienstverplichting: Amelia (Regourd Aviation group) die de route exploiteert voor rekening van Air France, Chailair en Volotea.

(...)

Verschillende factoren deden de balans doorslaan in het voordeel van de Iberische maatschappij met een Europese dimensie: aanzienlijke besparingen voor de lokale overheden, aangezien zij "de laagste compensatie" voorstelde met (slechts) 4,750 miljoen euro per jaar, d.w.z. 19,5 miljoen euro over 4 jaar, een gemiddeld tarief per passagier van (slechts) 39 euro, en de terbeschikkingstelling van een A 319 met 156 zitplaatsen voor de afhandeling van twee dagelijkse retourvluchten, waardoor zij de verplichting om ten minste 131.000 passagiers per jaar te vervoeren ruimschoots zou moeten kunnen overtreffen. **Een concurrerend aanbod dat de concurrentie met de luchthaven van Pau, waarvan de verbinding met Parijs vanaf 27 maart zou moeten worden verzorgd door Transavia, de low-cost maatschappij van Air France, weer in evenwicht kan brengen**, aldus onze collega's van de pers in Béarn.

Ter herinnering: afgelopen vrijdag, tijdens zijn bezoek aan Lourdes, beloofde premier Jean Castex dat de staat 4,5 miljoen euro steun zou betalen over een periode van vier jaar.

(...)

Mijn commentaar: De Air France groep heeft zich niet kandidaat gesteld voor deze route.

Nu zij besloten heeft zich te ontdoen van vliegtuigen met minder dan 70 zitplaatsen, delegeert zij de exploitatie van weinig gebruikte routes in het algemeen aan Amelia.

De reden waarom Volotea zo'n laag bod heeft gedaan, is wellicht om te trachten haar imago te verbeteren. In september jongstleden werd de Spaanse luchtvaartmaatschappij veroordeeld wegens zwartwerk, omdat zij in Spanje piloten had betaald die in werkelijkheid in Bordeaux werkten.

Opmerking: de luchthavens van Tarbes en Pau liggen op 50 km van elkaar, met een reistijd van 32 minuten (bron ViaMichelin).

> Waterstofvliegtuig: Airbus en Singapore bevestigen

(bron Air & Cosmos) 17 februari - **Het initiatief dat Airbus en de Singaporese Civil Aviation Authority (CAAS) in november 2021**

hebben gelanceerd, is zojuist verrijkt met een nieuwe stap met de officiële betrokkenheid van Changi Airport en vooral de komst van het Amerikaans-Duitse concern Linde, gespecialiseerd in engineering en industriële gassen. Een ervaring die **inderdaad waardevol zal zijn voor de ontwikkeling van een waterstofsector en het opzetten van een toekomstige waterstofhub op Changi Airport**. De Singapore Airshow 2022 was de gelegenheid om de komst van deze nieuwe partners officieel te maken.

(...)

De door Airbus en CAAS gelanceerde **studie gaat (...) over de verschillende vraagstukken in verband met waterstof: productie, opslag, distributie, grondendiensten voor vliegtuigen, logistieke uitrusting en bijtanksystemen. In samenwerking met Vinci Airports en Air Liquide zal Airbus de luchthaven Lyon-Saint Exupéry omvormen tot een proefplatform met de stationering in 2023 van een distributiestation voor waterstofgas** voor de bevoorrading van de grondvoertuigen van de luchthaven (baanbussen, vrachtwagens, afhandelingsmaterieel, enz.) en die van haar partners, evenals van de vrachtwagens die in de omgeving rijden. Deze eerste fase is van essentieel belang om de faciliteiten en de dynamiek van de luchthaven als "waterstofhub" in haar invloedsgebied te testen. **Tussen 2023 en 2030 is de uitrol gepland van infrastructuren voor vloeibare waterstof**, waarmee waterstof in de tanks van toekomstige vliegtuigen kan worden geladen. Ten slotte, na 2030: ontplooiing van de waterstofinfrastructuur, van productie tot grootschalige distributie van vloeibare waterstof op de luchthaven.

***Mijn commentaar:** Hoewel onmogelijk kan worden gezegd dat een waterstofvliegtuig voor middellange afstand met meer dan 100 zitplaatsen ooit van de grond zal komen, is de door Airbus geïnitieerde operatie zinvol.*

Het gebruik van waterstof uit groene energie zal het mogelijk maken de CO2-emissies van luchthavens te elimineren.

> **ADP Groep begint aan turnaround en mikt op winstgevendheid dit jaar**

(bron Journal de l'Aviation) 17 februari - Hoewel zijn verkeer op 45,6% van het niveau van 2019 blijft, ervaart de **ADP-groep 2021 als een "uitzonderlijk" jaar**, aldus zijn CEO Augustin de Romanet. **Het is er inderdaad in geslaagd zijn resultaten om te buigen, heeft zijn internationale groei voortgezet en hoopt in 2022 opnieuw winstgevend te worden.**

De groep heeft aldus een omzet geboekt die ten opzichte van 2020 met bijna 30% is gestegen tot 2,7 miljard euro (een daling met 42,5% ten opzichte van 2019), onder invloed van het herstel van het verkeer,

de overname van de luchthaven van Almaty en meer volgehouden aankopen in de winkels. In combinatie met conjuncturele besparingen (steun van bepaalde staten voor gedeeltelijke activiteit, sluiting van bepaalde infrastructuurvoorzieningen en sociale maatregelen) kon de EBITDA daardoor met 4,5 worden vermenigvuldigd tot 751 miljoen euro. Het bedrijfsresultaat is bijna in evenwicht (-29 miljoen euro) en de nettoverliezen zijn bijna door vijf gedeeld op 248 miljoen euro.

Wat het verkeer betreft, zijn de ordes van grootte vergelijkbaar met die van de inkomsten. Ongeveer 160 miljoen passagiers passeerden de luchthavens van de groep, een stijging met 37,2% maar nog steeds 45,6% van het niveau van 2019. Er is **een verschil tussen de Parijse luchthavens en die in de rest van de wereld.** Hoewel de evolutiecurve overall dezelfde is (vanaf juni voortdurend stijgend), is de opleving minder uitgesproken in Parijs. Zo noteren Parijs CDG (26,2 miljoen passagiers, +17,7%) en Parijs Orly (15,7 miljoen passagiers, +45,6%) samen een verkeerstoename van 26,8% in 2021, wat nog slechts 38,8% is van het niveau van 2019.

De prognoses voor 2022 zijn goed, ook al verwacht de ADP-groep voor Parijs een even traag herstel als voor de andere luchthavens van de groep. Het eerste goede nieuws is dat het bedrijf verwacht dit jaar weer een positief nettoresultaat te publiceren - waardoor het in 2023 dividend kan uitkeren aan zijn aandeelhouders.

(...)

Daarom zet de ADP-groep in op de internationale markt. De verwerving van de luchthaven van Almaty is een belangrijke stap in dit groeigebied, evenals het binnenhalen van de concessie voor de hub van Medan in Indonesië, maar er zijn ook successen geboekt bij de verlenging van de duur van de bestaande concessies in Antalya, vijf andere luchthavens in Turkije en Medina. Er is ook een herstructurering van het segment begonnen met de terugtrekking uit de joint venture met Schiphol, de niet-verlenging van de activiteiten op Mauritius en de sluiting van de activiteiten van ADP International in Europa. Dit alles "effent de weg voor een opmerkelijke groei in de komende twintig jaar", aldus Augustin de Romanet **en "legt de grondslagen voor een nieuw ADP".**

In het kader van dit nieuwe ADP zal een nieuwe strategische routekaart voor 2022-2025, "2025 Pioneers" genaamd, ten uitvoer worden gelegd, die er met name op gericht is van luchthavens multimodale en duurzame energiehub te maken. Dit programma is gebaseerd op drie pijlers: de luchthaven van morgen verbeelden, van de ADP-groep een globale en meer geïntegreerde groep maken en een collectieve dynamiek nieuw leven inblazen. Binnen deze drie gebieden zijn voor 2025 een twintigtal doelstellingen geformuleerd. Daartoe behoren bijvoorbeeld de ambitie om 80% van de vluchten op tijd uit te voeren, de uitstoot van taxiën in Parijs met 10% te

verminderen en biometrische faciliteiten aan te bieden aan de helft van alle Parijse passagiers. De ADP-groep wil ook een nieuw luchthavenfranchiseconcept uitrollen, Extime, dat het gastvrijheidsaanbod zal bepalen (onthaal, kwaliteit van de dienstverlening, winkels, restaurants, lounges, digitaal ecosysteem, enz.)

Wat de prestaties betreft, zal zij ernaar streven de gemiddelde looptijd van haar concessies op dertig jaar te houden, internationale routes te lanceren en de continue daling in Parijs te veralgemenen. Verscheidene initiatieven moeten ook op de werknemers worden gericht (met name een aandelenparticipatie van werknemers en de integratie van een MVO-criterium in de beloning). Ten slotte zullen 120 experimenten op het gebied van sociale, milieu- en operationele innovatie worden opgezet met het doel een dertigtal daarvan te industrialiseren.

Mijn commentaar: De ADP groep is bezig met een strategische verschuiving. Geen uitbreidingen meer van de luchthaven (het project voor terminal 4 op CDG is opgegeven), maar in plaats daarvan een concept "boutique hotel", dat zal worden toegepast zodra de terminals weer opengaan.

Met een werkingssfeer die is uitgebreid tot alle commerciële activiteiten in de voorbehouden sector, wordt gestreefd naar een omzet per passagier van 27,5 euro, d.w.z. 2,2 euro meer dan het historische niveau in 2021.

Om dit te bereiken is de ADP-groep van plan het internationale verkeer, dat de grootste bijdrage levert aan de belastingvrije verkoop, te stimuleren.

> China's nieuwe impuls voor het luchtvervoer

(bron Air & Cosmos) 18 februari - **Vanaf mei 2020 hebben de Chinese luchtvaartmaatschappijen**, net als alle andere maatschappijen in het land die zwaar zijn getroffen door de gevolgen van de Covid-19-pandemie, **massale steunmaatregelen in diverse vormen gekregen**: vergemakkelijkte obligatie-emissies voor de terugbetaling van obligaties of rente op leningen die in 2020 vervallen, vergemakkelijkte leningen met verlaagde rentevoeten, uitstel van aflossing van leningen en van rente op schulden, en rechtstreekse financiering per zitplaatskilometer tegen een tarief van 0,0176 yuan per zitplaatskilometer op routes die worden geëxploiteerd met codesharing en 0,0528 yuan per zitplaatskilometer op routes die door een enkele luchtvaartmaatschappij worden geëxploiteerd. **De Chinese regering heeft echter onlangs een nieuwe reeks steunmaatregelen voor het luchtvervoer aangekondigd: het onderdeel obligatie-uitgifte is uitgebreid, evenals de directe stoelkilometersubsidie.** Bovendien zal

de vooruitbetaling van btw gedurende heel 2022 worden opgeschort. De luchtvaartmaatschappijen waren en zijn niet de enigen die van deze maatregelen profiteren. **De luchthavens zijn niet vergeten.** Vooral omdat hun rol voor de toekomst van essentieel belang blijft, zoals blijkt uit het laatste ontwikkelingsplan dat in januari jongstleden door de Chinese burgerluchtvaartautoriteiten (CAAC) is gepresenteerd.

Deze nieuwe reeks maatregelen komt op een ogenblik dat de orderportefeuilles van de Chinese luchtvaartmaatschappijen stilaan opdrogen. Volgens verschillende leveringsprognoses voor de komende jaren en op basis van door Airbus en Boeing verstrekte informatie **hadden de Chinese luchtvaartmaatschappijen, leasingmaatschappijen niet meegerekend, tegen eind januari 2022 slechts 226 vliegtuigen van Airbus en Boeing te ontvangen**, met een groter aandeel voor Boeing (63%) wegens de 737 MAX's die niet konden worden geleverd. Blijft nog de kwestie van de niet-geïdentificeerde klanten, d.w.z. 818 vliegtuigen bij Boeing en 405 bij Airbus. Met niet minder dan 711 Boeing 737 MAX's, waarvan een groot deel volgens sommige waarnemers bestemd is voor Chinese klanten (...).

***Mijn commentaar:** De meeste grote luchtvaartmaatschappijen zijn van plan hun vloot vervroegd te vernieuwen om hun CO2-uitstoot te verminderen.*

De beschikbaarheid van nieuwe vliegtuigen zal in de komende jaren van cruciaal belang zijn.

Volgens de auteur van dit artikel over vliegtuigen met één gangpad hebben de Chinese luchtvaartmaatschappijen bijna evenveel slots voor leveringen als de groep Air France-KLM alleen.

Dit is op het eerste gezicht een zorgwekkende situatie, tenzij de Chinese luchtvaartmaatschappijen rekenen op de Comac C919. Dit Chinese toestel, dat moet concurreren met de B737 Max en de A320 Neo, is er nog steeds niet in geslaagd zijn typecertificaat te verkrijgen, hoewel de eerste vlucht in 2017 plaatsvond.

Beurs persoverzicht

> Air France-KLM: Liberum blijft Sell, verhoogt koersdoel

(bron CercleFinance) 21 februari - **Liberum** handhaaft zijn 'sell'-aanbeveling op Air France-KLM, maar **verhoogt het koersdoel van twee naar 3,5 euro en wijst daarbij op positieve punten over de prestaties in het vierde kwartaal, ondanks een fors verlies over het**

jaar.

De lange-afstandsactiviteiten lieten Omicron links liggen, de vracht bleef sterk en er werd verdere vooruitgang geboekt met de kostenvermindering," aldus de **makelaar**, die **opmerkte dat de omzet en de EBITDA in het vierde kwartaal sequentieel stegen, in tegenstelling tot wat gebruikelijk is.**

De schuld niveaus blijven echter zeer hoog, vooral wanneer repo's en hybride effecten worden meegerekend. Het management heeft een herkapitalisatie van maximaal vier miljard euro aangekondigd, in afwachting van passende marktvoorwaarden", voegt hij eraan toe.

Mijn commentaar: Net als Liberum waren ook andere analisten positief over de resultaten van Air France-KLM voor 2021.

Dit is met name het geval voor UBS, dat stelt "Er wordt vooruitgang geboekt, maar met een potentiële balansherkapitalisatie van vier miljard euro verwachten wij een beperkte opwaartse bijstelling van de huidige aandelenkoers".

Bonusartikel

> Downfall: The Boeing Affair (Netflix): het schokkende schandaal onthuld door deze documentaire

(bron programma-tv) 18 februari - **Uitgebracht op vrijdag 18 februari op Netflix, DownFall: The Boeing Affair, geregisseerd door Rory Kennedy, belicht de tekortkomingen van een bedrijf dat in een poging om geld te besparen zijn passagiers veroordeelt.** Downfall toont aan dat deze misstanden hebben geleid tot de crashes van twee Boeing MAX 737's, die back-to-back plaatsvonden in 2018 en 2019. De goed gedocumenteerde film laat de indruk achter dat het bestaan zelf van dit model een vergissing was.

Het toestel werd inderhaast gebouwd om de winst op korte termijn te verhogen en kostte geen tijd of investeringen, die beide noodzakelijk zijn voor het ontwerp van een nieuw vliegtuig. Hetzelfde ontwerp was betrokken bij de crashes van Lion Air in 2018 en Ethiopian Airlines 302 in 2019, die beide een jaar eerder waren gelanceerd. Vijf maanden scheiden deze twee dodelijke ongevallen. De eerste, op 29 oktober 2018, was die van Lion Air. Hij vloog van Jakarta naar Pangkal Pinang in Indonesië. Dertien minuten na het opstijgen stortte het neer in de Javazee, waarbij 181 passagiers en acht bemanningsleden om het leven kwamen. Vijf maanden later, op 10 maart 2019, stortte opnieuw

een Boeing 737 neer. Het was de Ethiopian Airlines vlucht naar Nairobi. Zes minuten na het opstijgen, stortte het neer in soortgelijke omstandigheden als de eerste. Het aantal slachtoffers bedroeg 149 passagiers en acht bemanningsleden.

Wat de film van Rory Kennedy

laat zien is de strijd van de piloten die in enkele seconden moesten vechten tegen een systeem aan boord van hun vliegtuig waarvan zij het bestaan niet kenden. In de 89 minuten durende documentaire komen deskundigen, journalisten, ex-Boeing-medewerkers, maar ook familieleden van de slachtoffers aan het woord. "Hoe vaak horen we bedrijven niet zeggen: 'Wij zetten ons in voor uitmuntendheid, wij zetten ons in voor de veiligheid van onze klanten'?", verzucht Andy Pasztor, de journalist die de zaak in de kolommen van de Wall Street Journal heeft gerapporteerd.

En Andy Pasztor concludeert: "We moeten altijd op onze hoede zijn. **De documentaire wil de gevolgen laten zien van een tot het uiterste doorgevoerde cultuur van kostenbesparing en geheimhouding binnen een eens zo prestigieus bedrijf.** Rory Kennedy probeert een tipje van de sluier op te lichten over de Amerikaanse bedrijfscultuur en de invloed ervan op de menselijke kosten.

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.

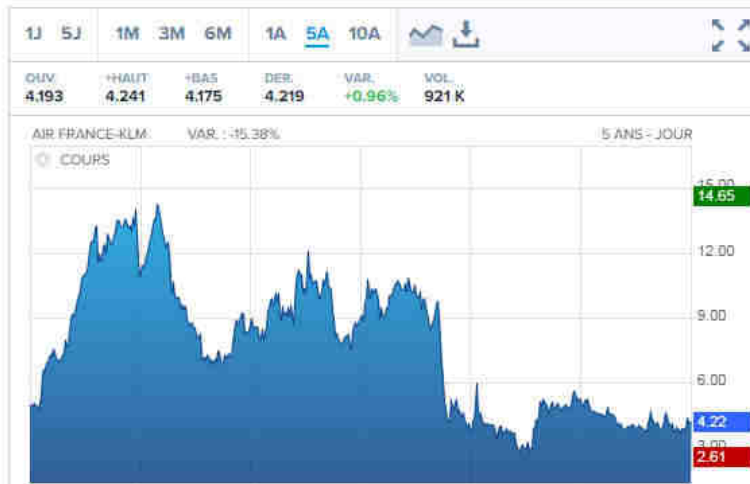
> Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg bij het sluiten van de beurs op maandag 21 februari **4,021 euro. Het daalt met -4,31%, ondanks de goede resultaten voor 2021.**

Verschillende factoren verklaren deze daling:

- . de onzekerheid in Oekraïne, die tot een stijging van de olieprijsen heeft geleid
- . de strategie van hedgefondsen die van de situatie profiteren door op de zeer korte termijn te spelen. Sommigen leenden effecten die zij verkochten en kochten die vervolgens tegen een veel lagere prijs terug.

Vóór de coronavirusepidemie bedroeg de koers van 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 bedraagt EUR 3,46. 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 licht gedaald met \$1 tot \$95.

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

Vorige week bereikte Brent met 96 dollar een niveau dat sinds 2014 niet meer was gezien. De crisis in Oekraïne was de oorzaak van de stijging van de olieprijs, die ook gevolgen heeft voor koper en goud.



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](#).

11083 mensen ontvangen dit persbericht live