

Marjan Rintel wordt CEO van KLM

I Brief van de directeur van Air France-KLM



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°854, 4 april 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](#) 



Marjan Rintel, de toekomstige CEO van KLM

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM geeft KLM vrouwelijke baas en vernieuwt Ben Smith

(bron Les Echos) 31 maart - **Benjamin Smith heeft deze donderdag 31 maart verschillende redenen om tevreden te zijn. De eerste is uiteraard zijn herbenoeming als hoofd van Air France-KLM, voor een nieuwe termijn van vijf jaar.** Ook al bestond er geen twijfel over deze beslissing, toch liep de raad van bestuur van de groep er enkele maanden op vooruit, om de investeerders zoveel mogelijk zichtbaarheid te bieden in het vooruitzicht van een nieuwe fondsenwerving

De andere reden voor tevredenheid, die minder voor de hand lag, is de keuze van Marjan Rintel, de huidige directeur van de Nederlandse spoorwegen, om

Pieter Elbers per 1 juli op te volgen aan het roer van KLM. De 55-jarige Nederlandse kent KLM goed, omdat ze er tot november 2014 15 jaar werkte, voordat ze vertrok naar de NS (Nederlandse Spoorwegen), het Nederlandse equivalent van de SNCF.

Volgens onze informatie heeft de kandidatuur van Marjan Rintel het uiteindelijk gewonnen van die van Pieter Bootsma, de huidige directeur revenue management van Air France-KLM, die niettemin kon bogen op veel meer ervaring bij KLM. Hij leek ook de voorkeur te krijgen van de ondernemingsraad van het Nederlandse bedrijf, waarin werknemersvertegenwoordigers zitting hebben. Toen de benoeming **bekend werd gemaakt, spraken de vakbondsvertegenwoordigers van KLM hun ongenoegen uit over het feit dat zij niet bij de beslissing waren betrokken**, en sommigen noemden zelfs de mogelijkheid van juridische stappen.

Marjan Rintel had echter het dubbele voordeel dat zij niet alleen de voorkeur genoot van Benjamin Smith en de Nederlandse regering, met name van haar minister van Financiën, Sigrid Kaag, maar ook dat zij niet betrokken was bij de ruzies tussen het Franse personeel van de groep en de KLM-directie, en bij de diverse schermutselingen tussen Ben Smith en Pieter Elbers. **"Zij is een kopie van Anne Rigail"**, zegt een goede kenner van de groep, verwijzend naar de **mix van vaardigheden en diplomatie** van de CEO van Air France. **Twee kwaliteiten die de nieuwe KLM-baas nodig zal hebben om de situatie intern tot rust te brengen en de kostenbesparingsinspanningen voort te zetten.**

Naast de aankondiging van het aanstaande vertrek van Pieter Elbers, wordt **de Nederlandse onderneming geconfronteerd met vijandigheid van een deel van de socialistisch-groene regeringscoalitie die, alvorens een besluit te nemen over haar deelname aan een herkapitalisatie, nieuwe beperkingen wil opleggen**, zoals een verdrievoudiging van de belasting op vliegtickets, alsmede een verdere verlaging van de kosten met 15%

Deze bestuursmededelingen, samen met de zichtbare daling van de olieprijs en de geostrategische risico's in verband met de oorlog in Oekraïne, moeten de weg vrijmaken voor een nieuwe kapitaalverhoging voor Air France-KLM vóór het einde van het jaar. Na een daling is de koers van het aandeel van de groep de laatste dagen weer opwaarts gericht. We zullen echter waarschijnlijk moeten wachten op de publicatie van de kwartaalresultaten, op 5 mei, om hierover meer duidelijkheid te krijgen.

***Mijn commentaar:** De komst van Marjan Rintel aan het hoofd van KLM betekent een keerpunt in het leven van de Frans-Nederlandse groep.*

In vier jaar tijd zijn de topmanagers van de Air France-KLM groep vervangen.

Jean-Marc Janailac, Pieter Elbers, Franck Ternier en Frédéric Gagey zijn vervangen door Anne-Marie Couderc, Ben Smith, Marjan Rintel, Anne Rigail en Steven Zaat.

Hun taak zal zwaar zijn: zij moeten de groep herkapitaliseren en het strategisch plan uitvoeren, waarvan de grote lijnen in het najaar van 2019 werden gepresenteerd, enkele weken voor het begin van de gezondheids crisis ([zie mijn brief 729](#)).

> **Kabinet wil vliegtaks verhogen naar 24 euro per ticket**

(bron Rtlnieuws) 29 maart - **Het kabinet wil de vliegtaks die sinds vorig jaar wordt geheven verdrievoudigen.** Momenteel betalen reizigers ongeveer 8 euro per ticket. Dit bedrag zou volgend jaar moeten stijgen tot ongeveer 24 euro.

Op die manier wil de onderneming vliegen "relatief minder aantrekkelijk" maken. Dat staat in **een brief over het** zogeheten **herstel- en weerbaarheidsplan die minister Sigrid Kaag (Financiën)** vandaag naar de Tweede Kamer **heeft gestuurd. De opbrengst van de vliegtaks, momenteel ongeveer 200 miljoen euro per jaar, wordt in 2023 verhoogd tot 600 miljoen euro.**

De belasting zal alleen gelden voor vertrekkende passagiers. Transferpassagiers in Nederland hoeven de belasting niet te betalen.

(...)

Het kabinet gaat ervan uit dat de gevolgen "op korte termijn relatief beperkt zijn". Sommigen zullen van reizen afzien, anderen zullen een ander vervoermiddel kiezen of naar buitenlandse luchthavens reizen. Maar sommigen zullen blijven vliegen, veronderstelt de firma.

Mijn commentaar: *De nieuwe Nederlandse regering, die sinds begin dit jaar aan de macht is, verhoogt de druk op de luchtvaartmaatschappijen.*

Door een belasting in te voeren die voor alle vluchtduren gelijk is, geeft de regering duidelijk haar prioriteit aan: reizigers aanmoedigen om voor korte trajecten de trein te verkiezen boven het vliegtuig.

De luchtvaartmaatschappijen van hun kant dringen erop aan dat de opbrengsten van de milieuheffingen worden besteed aan het zoeken naar alternatieven voor paraffine. Ze vinden het moeilijk om van zich te laten horen.

> **Air France-KLM kiest CFM (Safran/GE) voor A320neo**

(bron AFP) 4 april - Air France-KLM kondigde maandag aan dat het heeft gekozen voor motoren van CFM International - een joint venture tussen het Franse Safran en het Amerikaanse GE - om haar toekomstige Airbus A320neo familie van vliegtuigen aan te drijven, en dat het exclusieve onderhandelingen met de motorfabrikant is aangegaan. **"De raad van bestuur van de groep heeft ervoor gekozen exclusieve onderhandelingen aan te gaan met CFM International voor de aankoop van LEAP-1A-motoren voor de aandrijving van haar toekomstige vloot van Airbus A320neo en A321neo-vliegtuigen"**, aldus het Frans-Nederlandse bedrijf in een verklaring, zonder een bedrag te noemen. Voor de

aandrijving van dit type vliegtuig kunnen de luchtvaartmaatschappijen kiezen tussen de CFM-motor en een andere motor, voorgesteld door Pratt & Whitney, een dochteronderneming van het Amerikaanse Raytheon Technologies. **"Deze beslissing volgt op de in december vorig jaar aangekondigde bestelling van 100 vliegtuigen uit de Airbus A320neo Family** - met aankooprechten voor 60 extra toestellen - om de vloot van KLM en Transavia Nederland te vernieuwen en de vloot van Transavia France te vernieuwen en te laten groeien", aldus Air France-KLM. De groep herinnert eraan dat CFM reeds motoren levert voor zijn vloot van Boeing 737 NG en Airbus A320ceo.

Vorig jaar heeft Air France ook haar eerste Airbus A220's ontvangen, die uitsluitend door Pratt & Whitney worden aangedreven.

***Mijn commentaar:** De keuze voor CFM-motoren is goed nieuws voor de onderhoudsactiviteiten van AFI KLM E&M.*

In tegenstelling tot zijn rivaal Pratt & Whitney aanvaardt de Frans-Amerikaanse motorenfabrikant CFM dat de luchtvaartmaatschappijen autonoom zijn in het onderhoud van hun eigen motoren en die van derden.

> **Air France-KLM verliest beroep tegen zware Europese boete op luchtvracht**

(Reuters) 30 maart - **Air France-KLM en haar dochters Air France en KLM hebben woensdag hun beroep verloren tegen boetes van tientallen miljoenen euro's** die de mededingingsautoriteit van de Europese Unie hen vijf jaar geleden oplegde wegens een kartel op de luchtvrachtmarkt.

Na woensdag te zijn afgewezen door het Gerecht van de Europese Unie - een van de twee rechtsgebieden van het Hof van Justitie van de Europese Unie (HJEU) - zei **de luchtvaartgroep** in een verklaring aan Reuters dat zij **"dit arrest onverwijld zal analyseren met het oog op een beroep bij het Hof van Justitie"**, het andere rechtsgebied van het HJEU

Air France-KLM herinnert eraan dat voor het bedrag van de haar opgelegde geldboeten een voorziening was getroffen "tot 350,6 miljoen euro, inclusief rente, in de rekeningen per 31 december 2021"

De Europese Commissie had Air France een boete opgelegd van 182,9 miljoen euro, de hoogste boete, en KLM een boete van 127,1 miljoen euro.

De totale boete voor het kartel van 12 luchtvaartmaatschappijen bedroeg 776 miljoen euro

De sanctie werd voor het eerst opgelegd in 2010 voor een prijskartel in de vrachtsector tussen 1999 en 2006. Het werd in 2015 op procedurele gronden nietig verklaard, maar twee jaar later door de Europese Commissie weer in ere

hersteld.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft woensdag de boetes bevestigd die zijn opgelegd aan Air France-KLM, Air France, KLM, Martinair Holland, Cargolux, Lufthansa en Singapore Airlines.

Het Gerecht heeft de geldboeten verlaagd die de Commissie had opgelegd aan Japan Airlines, Air Canada, British Airways, Cathay Pacific Airways, Latam Airlines Group en haar dochteronderneming Lan Cargo.

De straffen voor SAS zijn gewijzigd, maar de totale boete blijft ongewijzigd.

Lufthansa en haar dochter Swiss International Airlines werden gespaard. Zij hadden de antitrustautoriteiten gewaarschuwd.

***Mijn commentaar:** Door in 2006 het initiatief te nemen om vrachtprijskartels aan de kaak te stellen, ontsnapte de Lufthansa-groep aan een boete die op enkele honderden miljoenen euro werd geraamd.*

> **China: luchtvaart heeft verliezen verder doen oplopen in 2021**

(bron AFP) 31 maart - **China's drie belangrijkste luchtvaartmaatschappijen hebben vorig jaar meer dan 5 miljard euro verlies geleden**, gestraft in hun enorme binnenlandse markt door epidemie-uitbraken en beperkingen op buitenlandse reizen.

Als eerste land dat door Covid-19 wordt getroffen, heeft China sinds maart 2020 zijn grenzen praktisch gesloten, waardoor de internationale luchtverbindingen drastisch zijn verminderd.

(...)

In dit verband **zag Air China zijn verliezen in 2021 met** meer dan 15% ten opzichte van een jaar geleden toenemen **tot 16,6 miljard yuan (2,3 miljard euro)**, maakte de nationale emblematische maatschappij woensdag bekend.

(...) **China Southern Airlines boekte** vorig jaar **een verlies van 12,1 miljard yuan (1,7 miljard euro)**, een stijging met 11,6% j-o-j.

(...) **China Eastern Airlines rapporteerde** vorig jaar **een verlies van 12,21 miljard yuan (1,7 miljard euro)**, een stijging met 3,1% j-o-j.

(...)

***Mijn commentaar:** De "zero Covid"-strategie is onvermijdelijk in China. De gezondheidszorg is niet klaar voor een westers beleid van "coëxistentie" met het virus. Het aantal verpleegsters per 1.000 inwoners in China ligt bijvoorbeeld zeven keer lager dan in de VS.*

De relatief goede prestaties van de Chinese binnenlandse markt stellen de Chinese luchtvaartmaatschappijen niet in staat de feitelijke sluiting van internationale routes te compenseren. Hun rekeningen staan nog steeds in het rood.

> **Ryanair verwacht 350-400 miljoen euro verlies in 2022**

(bron Boursorama) 4 april - **Ryanair** heeft zijn verliesverwachting voor zijn boekjaar 2022 aangescherpt en **verwacht nu een bandbreedte van 350 tot 400 miljoen euro, in vergelijking met een eerder verwacht verlies van 250 tot 450 miljoen euro**, zo maakte de groep maandag in een verklaring bekend.

De Ierse lagekostenmaatschappij zei dat zij in het jaar tot 31 maart ongeveer 97 miljoen passagiers had vervoerd, vergeleken met 27,5 miljoen in het voorgaande jaar op het hoogtepunt van de Covid-19-pandemie, maar nog steeds ver onder de 149 miljoen passagiers die vóór de pandemie werden geregistreerd

Ryanair zei dat het zijn schuld tijdens het laatste boekjaar aanzienlijk had verminderd, van 2,3 miljard euro tot 1,5 miljard euro. Nu de olie- en brandstofprijzen de pan uit rijzen, zegt de onderneming dat zij 80% van haar aankopen van vliegtuigbrandstof voor het komende jaar heeft gedekt.

(...)

Ryanair had in 2020-2021 het slechtste financiële jaar uit zijn geschiedenis achter de rug, met een verlies van ongeveer een miljard euro, en kondigde aan ongeveer 3.000 banen te zullen schrappen.

(...)

De groep zal op 16 mei haar jaarresultaten bekendmaken.

Mijn opmerking: de strategie van Ryanair inzake brandstofdekking verschilt van die van de meeste luchtvaartmaatschappijen.

Aan het begin van het jaar dekt de lagekostenmaatschappij het grootste deel van haar brandstofverbruik voor het komende jaar af.

Als Ryanair erin slaagt zijn dekkingscontracten af te ronden vóór het uitbreken van de oorlog in Oekraïne, zal het een duidelijk concurrentievoordeel hebben.

> De grote terugkeer van het probleem van het piloten tekort

(bron: Journal de l'Aviation) 29 maart - Sinds twee jaar is de grootste zorg van de luchtvaartsector het terugdringen van de kosten, het vinden van financiering en het overleven in een omgeving die zwaar getroffen is door de gezondheids crisis.

(...)

Vandaag is 76% van de wereldvloot weer actief, zo blijkt uit een recente studie van Oliver Wyman. En daarmee, zijn de vliegtuigbemanningen weer in dienst. Maar de crisis in de gezondheidszorg en de ontslagen die daar het gevolg van zijn, hebben hun sporen nagelaten en het **oude probleem van de tekorten aan piloten teruggebracht**.

Natuurlijk verschilt dit per regio. Volgens Oliver Wyman is er in Afrika, Zuid-Amerika en **Europa waarschijnlijk sprake van een gemeten behoefte, waaraan opleidingsfaciliteiten kunnen voldoen.**

(...)

Na een onderbreking van twee jaar **is het tekort echter terug in de VS**. Dankzij een zeer sterke binnenlandse markt en zeer aanzienlijke overheidssteun konden **de ondernemingen** hun capaciteit snel weer op een hoog peil brengen. Anderzijds hebben zij weliswaar hun toevlucht kunnen nemen tot gedeeltelijke activiteit en onbetaald verlof om hun pilotenbestand op peil te houden, maar **hebben** zij ook **te maken gehad met ontslagen en talrijke vervroegde uittredingen, die naar verwachting zullen aanhouden naarmate de populatie van het cabinepersoneel ouder wordt**.

Tegelijkertijd hebben de opleidingsprogramma's studenten verloren. **Het beroep had zijn glamour al verloren vóór de crisis; de ineenstorting van de mythe van een vaste baan en de obstakels die worden opgeworpen door de kosten, de duur en de complexiteit van de opleiding kunnen de pool van aspirant-luchtvaartpiloten nog verder doen opdrogen**. In reactie hierop heeft United Airlines een eigen school geopend met als doel het profiel van haar studenten te diversifiëren en haar basis te verbreden. Zij hoopt tegen 2030 in haar behoefte aan 10.000 piloten te voorzien, maar is zich ervan bewust dat "het moeilijk zal worden", in de woorden van CEO Scott Kirby. Breeze Airways is zo ver gegaan om piloten te werven in Australië.

Volgens Oliver Wyman zal er volgend jaar een tekort zijn van 12.000 piloten in de Verenigde Staten en 34.000 wereldwijd.

Voor de regio's met een tekort, de VS op korte termijn en het Midden-Oosten en Azië in een later stadium, **zal de kwestie van de opleidingscapaciteit van cruciaal belang zijn. Maar de luchtvaartmaatschappijen zullen nog een andere kwestie moeten aanpakken: hoe kan het imago van het beroep worden verbeterd om de cockpits te vullen?**

Mijn commentaar: Tijdens de gezondheids crisis heeft de groep Air France-KLM het vertrek van piloten tot het strikte minimum beperkt. Het moet worden gespaard van het aangekondigde piloten tekort.

> **Air New Zealand start herkapitalisatie van \$1.5 miljard bij heropening grenzen**

(bron Reuters) 30 maart - **Air New Zealand Ltd zei woensdag dat het NZ\$ 2,2 miljard (\$ 1,53 miljard) zou ophalen** om zijn door de pandemie getroffen balans te ondersteunen en een cashpakket van NZ\$ 2 miljard van de regering terug te betalen, nu de internationale grens van Nieuw-Zeeland weer open gaat

De fondsenwerving zal geschieden via een diep gediscoteerde claimmissie en aflosbare aandelen om NZ\$ 1,8 miljard op te halen, waarvan NZ\$ 850 miljoen zal worden gebruikt om de uitstaande schuld aan de Nieuw-Zeelandse regering, die 51,9% van de luchtvaartmaatschappij in handen heeft, terug te betalen

De resterende NZ\$950 miljoen zal worden gebruikt om de balans te versterken en het herstel van de door COVID-19 veroorzaakte verwoestingen te vergemakkelijken, aldus de maatschappij. Het heeft ook voor 400 miljoen NZ\$ aan nieuwe schulden van de regering opgenomen om voor extra liquiditeit te zorgen. "Nu is het tijd om onze luchtvaartmaatschappij te positioneren voor herstel," vertelde president Therese Walsh aan verslaggevers.
(...)

***Mijn commentaar:** De opzet van de herkapitalisatie van Air New Zealand is vergelijkbaar met die welke door Europese luchtvaartmaatschappijen wordt gebruikt. Het is een combinatie van een obligatie-uitgifte en een kapitaalverhoging.*

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 4 april gesloten op 4,107 euro. Het is deze week met +1,58% gestegen.

Na een daling tot € 3,295 begin maart is het in vier weken tijd met 24% opgeveerd.

Vóór de coronavirusepidemie stond het aandeel Air France-KLM op 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 3,31. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

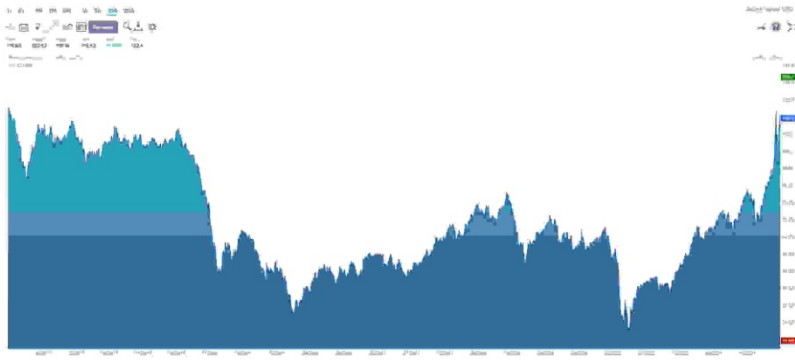
U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week sterk gedaald van -\$14 tot \$106.

De crisis in Oekraïne ligt aan de basis van de stijging van de olieprijsen, die ook gevolgen heeft voor koper en goud.

Begin maart bereikte de Brent ruwe olie een niveau van \$132, dicht bij zijn recordhoogte van \$150 (in 2008).

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



Evolutie van de olieprijsen over tien 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](#).

11107 mensen ontvangen dit persbericht live