

Air France-KLM: geduld bij herkapitalisatie



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°855, 11 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](#) 

Persoverzicht van maandag

> Geopolitiek dwingt Air France-KLM tot geduld bij herkapitalisatie

(bron Agefi) 7 april - De tegenwind ontziet Air France-KLM niet. **Net nu de luchtvaartgroep weer op gang begon te komen na de zware gevolgen van de gezondheids crisis, heeft de oorlog in Oekraïne haar vluchtschema doorkruist.**

De directe gevolgen van dit conflict blijven gering voor de Frans-Nederlandse maatschappij, die haar diensten en vluchten boven Oekraïne en Rusland heeft opgeschort, twee landen waarvan de routes in termen van omzet minder dan 1% van haar netwerkactiviteit vertegenwoordigen

De indirecte gevolgen blijken moeilijker vast te stellen. "De stijging van de paraffineprijzen (+65% sinds het begin van het jaar) zou een impact kunnen hebben op de kosten als ze aanhoudt", vreest Grégoire Laverne, manager bij Apicil Asset Management. Air France-KLM maakt gebruik van afdekkingen om zich deels tegen schommelingen in de olieprijs te beschermen. In februari deelde de groep mee dat zij 72%, 63%, 42% en 28% van haar geraamde brandstofverbruik voor respectievelijk het eerste, tweede, derde en vierde kwartaal van 2022 had afgedekt. Bovendien hebben Air France en KLM tariefverhogingen

doorgevoerd op langeafstandsvluchten als gevolg van de stijgende olieprijs. **"Op korte termijn zien we dat de prijzen goed stand hebben gehouden en dat ze [brandstofkosten] kunnen doorberekenen,"** merkt Citi analist Sathish Sivakumar op.

Een ander risico is dat **"een impasse in het Oekraïne-conflict kan wegen op de groei** en de uiteindelijke vraag naar reizen en zo het herstel van de luchtvaartsector kan vertragen", waarschuwt Christine Kam van Octo Finances. **Gesteund door de opheffing van de gezondheidsbeperkingen lijkt de vraag zich momenteel goed te handhaven.** Toen er contact werd opgenomen met Air France-KLM, zei de maatschappij dat dit voorlopig geen gevolgen had voor haar boekingen

De oorlog in Oekraïne heeft de tweede herkapitalisatiegolf van de groep, na die van het voorjaar van 2021, **bemoeilijkt.** De gezondheids crisis heeft de balans van de onderneming aan het wankelen gebracht, waarvan het eigen vermogen eind december 3,8 miljard euro negatief was. In februari gaf Air France-KLM aan dat zij in totaal tot 4 miljard euro aan maatregelen plande om haar eigen vermogen te versterken en staatssteun terug te betalen. De groep overweegt een kapitaalverhoging door te voeren en quasi-aandeleninstrumenten uit te geven, zoals perpetuele en converteerbare obligaties.

Maar **"de oorlog in Oekraïne heeft de markten volatieler gemaakt en minder ontvankelijk voor herkapitalisatie, terwijl stabiliteit nodig is om dergelijke operaties uit te voeren,"** zei Johannes Braun, een analist bij Stifel. Air France-KLM heeft geen tijdschema voor de uitvoering van deze maatregelen gegeven. Maar de nieuwe geopolitieke situatie "heeft waarschijnlijk de herkapitalisatie [van de groep] vertraagd, die anders aan het begin van het jaar had moeten beginnen", vervolgt Johannes Braun.

(...)

De groep kan het zich echter veroorloven te wachten op betere marktvoorwaarden. "Air France-KLM wordt niet geconfronteerd met een liquiditeitsrisico en bevindt zich dus niet in een noodsituatie om haar kapitaalbasis te versterken," aldus Christine Kam. **"Het is beter goed te doen dan snel te doen,"** vat Stephen Furlong, een analist bij Davy, samen

Het cruciale punt voor de groep blijft vooral om de beleggers ervan te overtuigen dat zij een langetermijnvisie moeten hebben op zijn herstel. "Air France-KLM moet laten zien dat de activiteiten blijven verbeteren. Dit zou een positief signaal zijn voor de markt en het bedrijf in staat stellen te profiteren van betere voorwaarden voor zijn

herkapitalisatie," benadrukt Yi Zhong, een analist bij het onafhankelijke onderzoeksbureau AlphaValue.

(...)

In dit perspectief zullen de commentaren van de groep bij de publicatie van haar kwartaalresultaten begin mei worden

onderzocht. "Als de vooruitzichten voor hun zomercapaciteit solide blijven en in de buurt komen van de niveaus van 2019, zal dat positief zijn voor beleggers en de weg vrijmaken voor hun volgende herkapitalisatie", oordeelt Johannes Braun.

(...)

***Mijn commentaar:** De publicatie van de resultaten over het eerste kwartaal van 2022 vindt plaats op 5 mei, drie weken vóór de jaarlijkse Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 24 mei.*

Het registratiedocument Universal 2021 is reeds beschikbaar op de website van Air France-KLM, onder Financiën.

> **BEA-onderzoek na "ernstig incident" met een Air France-vlucht die landde in Roissy**

(bron AFP) 6 april - **Het Bureau voor Onderzoek en Analyse (BEA) heeft woensdag aangekondigd dat het een onderzoek instelt naar de oorzaken van het "ernstige incident" dat begin april plaatsvond met een Boeing 777 van Air France, tijdens de landingsfase op Roissy.**

(...)

In de nomenclatuur van de internationale burgerluchtvaart is een ernstig incident een "incident waarbij de omstandigheden erop wijzen dat er een grote kans op een ongeval was".

De classificatie van het incident als "ernstig" is met name te wijten aan het feit dat het zich voordeed "in de naderingsfase, waar het risico het grootst is", met de startfase, aldus een bron dicht bij het BEA

Dit soort onderzoek wordt "regelmatig" ingesteld door het BEA, volgens deze bron, waarbij wordt gepreciseerd dat het incident in kwestie geen gewonden heeft veroorzaakt.

Air France van haar kant "bevestigt dat de bemanning van vlucht AF011 op 4 april 2022 van New York JFK naar Parijs-CDG in een B777 zijn landingsvolgorde onderbrak en een doorstart maakte tijdens de nadering van Parijs-Charles de Gaulle," volgens een verklaring die naar AFP werd gestuurd.

"De bemanning landde het vliegtuig normaal na een tweede nadering," voegde het bedrijf eraan toe.

(...) Volgens

Air France "wordt **de doorstart door de autoriteiten, de vliegtuigfabrikanten en Air France beschouwd als een normale procedure die in het belang van de veiligheid is**".

"De bemanningen worden opgeleid en regelmatig geïnstrueerd over deze procedures die door alle luchtvaartmaatschappijen worden toegepast om de veiligheid van de vluchten en de passagiers te garanderen, wat voor Air France absolute vereisten zijn", voegt de maatschappij eraan toe, die "het ongemak dat de klanten mogelijk hebben gevoeld, begrijpt en betreurt.

De zwarte dozen met de vluchtgegevensrecorder (FDR) en de cockpit voice recorder (CVR) zijn geborgen en worden "geanalyseerd", aldus het BEA.

Mijn commentaar: Wanneer het BEA een incident met betrekking tot een luchtvaartmaatschappij onderzoekt, is het de managers van de maatschappij verboden met de betrokken piloten te communiceren.

Bovendien is het toegestaan om de communicatie tussen de verkeerstoren en de piloten af te luisteren, maar het is formeel verboden om deze op welke media dan ook te publiceren.

Om deze redenen zal ik mij onthouden van commentaar.

In dezelfde week moest een vliegtuig uit Punta Cana bij het naderen van de landingsbaan van Orly abrupt omvliegen . In Nantes zijn vanwege de weersomstandigheden ook twee vliegtuigen omgevlogen.

> Nederlandse minister van Financiën hekelt salaris CEO Air France-KLM

(bron Reuters) 6 april - **De Nederlandse minister van Financiën Sigrid Kaag heeft dinsdag het salaris aan de topman van Air France-KLM, Benjamin Smith, voor het boekjaar 2021 aan de kaak gesteld**, ondanks dat de luchtvaartgroep vorig jaar 3,3 miljard euro verloor.

"Het is onaanvaardbaar en wat ik echt niet begrijp is dat je het kunt willen en dat mensen denken dat het normaal kan zijn," zei ze in een interview met de Nederlandse radio RTL na de publicatie van het jaarverslag van Air France-KLM.

Uit het verslag blijkt dat Benjamin Smith voor het boekjaar 2021 verscheidene miljoenen euro's aan salarissen, bonussen en

aanmoedigingspremies zal ontvangen, hoewel de betaling van deze laatste over een bepaalde periode zal worden gespreid

Een vertegenwoordiger van de groep, die door Reuters werd gecontacteerd, verklaarde dat het vaste gedeelte van het salaris van Benjamin Smith sinds het begin van de pandemie ongewijzigd was gebleven en dat hij geen bonus zou ontvangen zolang Air France-KLM het grootste deel van de overheidsleningen niet had terugbetaald die waren toegekend om een faillissement op het hoogtepunt van de gezondheids crisis te vermijden.

Sigrid Kaag waarschuwde dat de Nederlandse staat, die 14,3% van Air France-KLM bezit, tijdens de volgende aandeelhoudersvergadering in mei tegen de resolutie over het salaris van de CEO zal stemmen.

***Mijn commentaar:** Laten we de chronologie van de gebeurtenissen sinds het begin van de gezondheids crisis eens overlopen.*

Zodra de crisis uitbrak en de regeling voor gedeeltelijke activiteit in Frankrijk werd ingevoerd, hebben de CEO van Air France-KLM en de directeur-generaal van Air France in maart 2020 hun vaste beloning met 25% verlaagd en afgezien van hun variabele beloning voor 2020, waarmee zij blijk gaven van hun bereidheid om zich op dezelfde manier in te spannen als de werknemers van Air France.

Enkele maanden later, toen in Nederland het NOW-programma werd ingevoerd (de tegenhanger van de Franse regeling voor gedeeltelijke activiteit, maar voordeliger), zag ook de CEO van KLM af van een deel van zijn bezoldiging.

Toen Air France financiële steun kreeg van de Franse staat, werden door de staat voorwaarden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappij, zoals de sluiting van routes of de noodzaak om de CO2-uitstoot tegen 2030 drastisch te verminderen [niet-uitputtende lijst].

Toen KLM financiële steun kreeg van de Nederlandse staat, werden andere voorwaarden gesteld. De werknemers moesten hun loon verlagen (tot 20% voor de hoogste inkomens). Bovendien verbood de Nederlandse Staat de uitbetaling van variabele aandelen aan KLM-directeuren totdat de steun was terugbetaald [niet-limitatieve lijst].

Toen Air France vervolgens voor het eerst werd geherkapitaliseerd, legde de Europese Commissie beperkingen op, zoals het opgeven van

slots op Orly of het bevriezen van de variabele aandelen van managers (van Air France en Air France-KLM) totdat 75% van de staatssteun was terugbetaald.

KLM, dat nog steeds niet is geherkapitaliseerd, is niet door de Europese Commissie gedwongen.

Zoals u kunt zien, hebben Air France en KLM verschillende steunbedragen ontvangen van hun respectieve regeringen, zodat het normaal is dat de beperkingen van de ene onderneming tot de andere verschillen.

> **Low-cost luchtvaartmaatschappijen krijgen te maken met werknemersprotest**

(bron Les Echos) 8 april - Met de hervatting van het luchtverkeer zijn de sociale eisen weer terug waar ze het minst verwacht werden, namelijk in het Franse luchtruim. Namelijk op de Franse bases van low-cost luchtvaartmaatschappijen

De afgelopen dagen zijn bij Volotea, Vueling en zelfs Ryanair verschillende stakingsaankondigingen voor de paasvakantie bekendgemaakt, die zowel betrekking hebben op piloten als op cabinepersoneel met een Frans contract. Dit is een mobilisatie zonder voorgaande, na twee jaar crisis, die gepaard ging met loonverlies en neerwaartse herzieningen van de arbeidsvoorwaarden. (...)

Al deze aankondigingen betreffen zowel looneisen als verbeteringen van de arbeidsvoorwaarden, of zelfs de eenvoudige toepassing van de Franse arbeidswet. Dit is met name het geval bij Ryanair, dat er regelmatig van wordt beschuldigd zich niet aan de Franse regelgeving te houden. De vonk die het vuur deed ontbranden bij de Ierse low-cost luchtvaartmaatschappij (of beter gezegd bij haar dochteronderneming Malta Air, die alle Ryanair-vluchten in Frankrijk uitvoert) was het ontslag, begin maart, van twee hostesses omdat zij tijdens een vlucht een blikje frisdrank hadden genuttigd.

Bij Ryanair is er geen voorziening voor het cabinepersoneel om te eten en te drinken tijdens de vlucht," verklaart Stéphane Salmon, plaatsvervangend secretaris-generaal van de SNPNC-FO. Daarom hebben wij een stakingsaankondiging ingediend voor de periode van 13 maart tot 18 april, om opheffing van de sancties te verkrijgen en water en voedsel, alsmede een maaltijdvergoeding, voor de bemanning te verkrijgen. De directie kwam terug op de sancties, maar wilde niets weten van de rest"

Wij hebben een nieuwe aanmaning ingediend, waarin wij onze eisen uitbreiden tot de lonen, de arbeidsvoorwaarden en de niet-naleving van de regels van de burgerluchtvaartcode inzake rusttijden," vervolgde hij. Maar ook hier kregen we een onaanvaardbaar voorstel voor een overeenkomst teruggestuurd, **met een vast salaris dat nog steeds onder het minimumloon lag, onbetaald overwerk, betaalde vakantiedagen onder het wettelijk minimum en onvoldoende rusttijd.**

(...)

De staking van de stewardessen zou op 16 april kunnen worden verlengd, naast de oproep van de SNPL tot staking, wier eis tot spoedige heronderhandeling van de lonen tot dusver onbeantwoord is gebleven door de directie

Dezelfde algemene ontevredenheid bestaat bij Volotea, waar ondanks "lopende" onderhandelingen op 15 april een gezamenlijke stakingsdag voor piloten en cabinepersoneel zou kunnen plaatsvinden. Naast de looneisen is er **onemigheid over de berekening van de arbeidstijd, hetgeen ertoe heeft geleid dat Volotea door de arbeidsinspectie in Nantes voor de rechter is gedaagd wegens niet-naleving van de voorschriften inzake arbeidstijd.** De maatschappij meende de Europese regelgeving, die minder gunstig is voor bemanningen, te kunnen toepassen. **Bij Volotea, evenals bij Ryanair en Vueling, blijft het voornaamste knelpunt echter de hoogte van het loon, dat twee- tot driemaal lager ligt dan dat van het cabinepersoneel van de grote traditionele luchtvaartmaatschappijen voor een veel langere werkdag.**

Het vaste loon bij aanwerving ligt nog onder het minimumloon, overuren worden niet betaald en om rond te komen werken we zes dagen per week, met vier of vijf vluchten per dag", legt een vakbondsafgevaardigde uit. De vluchtschema's veranderen voortdurend en met de hervatting van het verkeer werken wij nu al meer dan voor de crisis, zonder enige compensatie en zonder dat naar onze eisen wordt geluisterd. Er is een algemeen gevoel van ontevredenheid.

Mijn commentaar: *Aangezien de meeste Europese luchtvaartmaatschappijen hun personeelsbestand drastisch hebben ingekrompen om de gezondheids crisis te overleven, is het voor hen moeilijk om gekwalificeerd en veiligheidsgerestreeerd personeel te vinden.*

Met de paasvakantie voor de deur neemt de werkdruk voor piloten en cabinepersoneel bij de in het artikel genoemde

luchtvaartmaatschappijen dramatisch toe, met als gevolg soms onhoudbare arbeidsomstandigheden voor lage lonen.

De totstandbrenging van een nationale collectieve arbeidsovereenkomst voor de Franse luchtvaartsector, die momenteel niet bestaat, zou de verschillen in behandeling van Franse werknemers in het luchtvervoer kunnen verkleinen. Het zou wenselijk zijn dat spoedig wordt begonnen met de opstelling van deze collectieve overeenkomst.

> **Istanbul tweede internationale luchthaven ter wereld na Dubai**

(bron Les Echos) 11 april - **Drie en een half jaar na haar officiële opening heeft de internationale luchthaven van Istanbul haar droom bijna verwezenlijkt: de titel van 's werelds belangrijkste internationale luchthaven stelen van Dubai.** Volgens de ACI-ranglijst van de Airports Association International is de luchthaven van Istanbul in 2021 naar de tweede plaats op het wereldpodium geklommen voor internationaal verkeer, met 26,46 miljoen internationale passagiers, tegenover 29,11 miljoen voor de hub van Dubai, vóór Amsterdam-Schiphol (25,48 miljoen), Frankfurt (22,69 miljoen) en Parijs-CDG (22,61 miljoen).

Als we het binnenlands verkeer meerekenen, staat de nieuwe luchthaven van Istanbul in 2021 zelfs voor het tweede jaar op rij op de eerste plaats van de Europese luchthavens, volgens de ranglijst van ACI Europe, met bijna 37 miljoen passagiers, vóór Moskou (30,9 miljoen), Parijs-CDG (26,2 miljoen) en Amsterdam (25,49 miljoen). De luchthaven van Istanbul is echter niet gespaard gebleven door de Covid-crisis. Met 37 miljoen passagiers ligt het verkeer nog steeds 48% lager dan in 2019. **Zonder de crisis zou Istanboel waarschijnlijk in de "top 10" van de luchthavens in de wereld hebben gestaan voor alle verkeer, die nog steeds wordt gedomineerd door Atlanta en de Amerikaanse luchthavens, dankzij hun binnenlandse markt.** Vóór de crisis mikte Istanbul International op 70 miljoen passagiers in het eerste jaar en 90 miljoen op kruissnelheid.

Maar **met slechts 17 dagen hadden de Turkse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen veel minder te lijden onder de pandemie dan hun Europese concurrenten.** Vandaar de bliksemsnelle stijging van Istanbul van de 14e plaats op de wereldranglijst in 2019 naar de 6e plaats in 2020 en de 2e plaats in 2021. Een progressie die ook die van haar eerste klant, Turkish Airlines, is. De Turkse maatschappij is in 2021 van de vierde naar de tweede plaats op de Europese ranglijst van dagelijkse vluchten opgeschoven, achter Ryanair, ook al is het verkeer vorig jaar nog met 30% gedaald.

(...)

Het herstel van het verkeer in 2022 zou de zaken wat moeten opkrikken, zodat Londen-Heathrow, dat internationaal van de tweede naar de zevende plaats is gezakt, weer wat kan stijgen op de ranglijst. Maar naar alle waarschijnlijkheid zal Istanbul niet terugvallen op de wereldranglijst. In de eerste drie maanden van het jaar zag Istanbul International zijn verkeer in totaal met 106% toenemen tot 11,4 miljoen passagiers, en met 107% internationaal (8,5 miljoen).

Niet alleen profiteren de Turkse luchthavens ten volle van het herstel van het mondiale verkeer, maar sommige hebben ook het resterende deel van hun internationale verkeer met Rusland teruggewonnen, aangezien Turkije de westerse sancties tegen Moskou niet heeft gevolgd.

(...) Turkish

Airlines van haar kant verwacht dit jaar terug te keren naar het activiteitsniveau van voor de crisis. Dit is reeds het geval begin april.

De Turkse maatschappij is, met Ryanair en Wizz Air, een van de drie Europese maatschappijen waarvan het aantal dagelijkse vluchten (1.101) weer boven het niveau van april 2019 ligt, volgens Eurocontrol. Dit is te danken aan het internationale verkeer en de Europese markt, die sinds de overeenkomst van 2016 wijd voor haar openstaat, terwijl haar binnenlandse verkeer een duikvlucht heeft genomen, afgestraft door de economische crisis in Turkije.

PASSENGERS*

2021	2020	2019	Airport	2021	% change vs 2020	% change vs 2019
1	2	1	ATLANTA GA, US (ATL)	75 704 760	76.4	-31.5
2	4	10	DALLAS/FORT WORTH TX, US (DFW)	62 465 756	58.7	-16.8
3	8	16	DENVER CO, US (DEN)	58 828 552	74.4	-14.8
4	13	6	CHICAGO IL, US (ORD)	54 620 399	75.1	-36.2
5	15	3	LOS ANGELES CA, US (LAX)	48 007 284	66.8	-45.5
6	18	34	CHARLOTTE NC, US (CLT)	43 302 230	59.2	-13.4
7	27	31	ORLANDO FL, US (MCO)	40 351 068	86.7	-20.3
8	1	11	GUANGZHOU, CN (CAN)	40 259 401	-8.0	-45.1
9	3	24	CHENGDU, CN (CTU)	40 117 496	-1.5	-28.2
10	22	30	LAS VEGAS NV, US (LAS)	39 754 366	78.6	-23.1

* Total passengers enplaned and deplaned, passengers in transit counted once

INTERNATIONAL PASSENGERS*

2021	2020	2019	Airport	2021	% change vs 2020	% change vs 2019
1	1	1	DUBAI, AE (DXB)	29 110 609	12.7	-66.3
2	6	14	ISTANBUL, TR (IST)	26 466 169	66.0	-33.1
3	2	3	AMSTERDAM, NL (AMS)	25 488 783	22.1	-64.4
4	5	8	FRANKFURT, DE (FRA)	22 697 490	34.8	-54.0
5	4	6	PARIS, FR (CDG)	22 616 995	18.7	-67.6
6	7	15	DOHA, QA (DOH)	17 701 978	41.4	-54.4
7	3	2	LONDON, GB (LHR)	17 624 931	-14.7	-76.8
8	31	26	ANTALYA, TR (AYT)	17 148 111	160.4	-40.3
9	10	11	MADRID, ES (MAD)	15 337 775	38.8	-65.9
10	28	61	CANCUN, MX (CUN)	13 261 951	94.5	-19.7

* International passengers enplaned and deplaned

Mijn opmerking: Hoewel de luchthavens van de VS acht van de tien grootste passagiersaantallen voor hun rekening nemen, ontbreken zij volledig op de ranglijst van het internationale verkeer.

Interessanter is de vergelijking tussen 2019 en 2021. In de eerste tabel ligt het totale verlies aan bedrijvigheid voor de Amerikaanse luchthavens tussen -15% en -30%, terwijl in de tweede tabel het verlies aan bedrijvigheid voor andere luchthavens tussen -30% en -70% ligt.

Deze verschillen verklaren mede waarom Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen het in 2021 beter deden dan hun Europese tegenhangers.

Speciale Europese bedrijven

> ITA Airways: een beslissende week

(bron Air Journal) 6 april - (...) **De privatisering van de Italiaanse nationale luchtvaartmaatschappij zou (...) deze week duidelijker moeten worden, aangezien het Italiaanse ministerie van Financiën maandag 18 april heeft vastgesteld als uiterste datum voor het indienen van formele overnamebiedingen. De twee voornaamste kanshebbers zijn natuurlijk de groepen Air France-KLM en Lufthansa**, de eerste met Virgin Atlantic en Delta Airlines (de vier vormen een transatlantische joint venture, hoewel Delta naar verwachting niet zal investeren) plus een investeringsfonds "actief in toerisme", en de laatste met de Zwitsers-Italiaanse vracht- en cruise-gigant MSC.

Maar er zou ook een derde kandidaat in de running zijn, kondigde La Repubblica vorige maand aan: een internationaal investeringsfonds dat al eerder heeft geïnvesteerd in "de belangrijkste low-cost maatschappijen ter wereld" (men denkt natuurlijk aan Indigo Partners, dat al aanwezig is in Wizz Air en Volaris).

ITA Airways, met als thuisbasis de luchthaven Rome-Fiumicino, is reeds lid van de SkyTeam-alliantie, net als Air France, KLM en Delta, en deelt codes met deze drie luchtvaartmaatschappijen, alsmede met andere leden van de alliantie, maar ook met onder meer TAP Air Portugal (Star Alliance), Qantas (Oneworld) en Etihad Airways.

> Overname Air Europa: niet voor 18 maanden volgens

IAG

(bron Air Journal) 7 april - (...) In een toespraak op het evenement "Wake Up Spain" op 6 april 2022 in Madrid, kwam IAG CEO Luis Gallego terug op de overname van de particuliere Spaanse luchtvaartmaatschappij, aangekondigd sinds november 2019. **"We moeten een tijdschema bepalen om 100% te nemen, maar ik denk dat het minstens 18 maanden zal duren,"** zei de CEO, die een exclusiviteit van één jaar heeft verkregen op een eventuele verkoop. **De topman kwam** niet terug op de prijs die hij zal betalen voor de overname van Air Europa - aanvankelijk 1 miljard euro, maar in januari 2021 gehalveerd in het licht van de gevolgen van de Covid-19-pandemie - maar **bevestigde dat in ieder geval groen licht nodig is van de Europese toezichthouder voor concurrentie** (die in juni jongstleden een diepgaand onderzoek is gestart).

In december jongstleden had IAG haar poging om de SkyTeam-luchtvaartmaatschappij te kopen opgeschort, onofficieel om een Europees veto te voorkomen. Maar enkele dagen later hield de groep vol dat zij niet had afgezien van "een andere vorm van toenadering" tot de maatschappij met zetel op de luchthaven van Madrid-Barajas en eigendom van Globalia (aan wie 75 miljoen dollar was betaald wegens contractbreuk). En twee weken geleden verstrekke IAG aan Air Europa een lening van 100 miljoen euro "die kon worden omgezet in een belang van 20%".

(...) Er zij

aan herinnerd dat **IAG bij het begin van deze overnamepoging de nadruk legde op de verwachte voordelen, te beginnen met het veranderen van de luchthaven van Madrid in een hub "die kan wedijveren met Londen Heathrow, Parijs-CDG, Amsterdam-Schiphol en Frankfurt"**; het opnieuw vestigen van IAG als een leider in "de aantrekkelijke markt tussen Europa, Latijns-Amerika en het Caribisch gebied"; en "aanzienlijke potentiële kosten- en inkomstensynergieën opleveren", terwijl passagiers "aanzienlijke voordelen" worden geboden in termen van keuze, flexibiliteit van de dienstregeling en gebruik van het Avios frequent flyer-programma.

> TAP Air Portugal zal in 2021 meer verliezen lijden door herstructurering

(bron AFP) 11 april - De groep **TAP Air Portugal heeft zijn verliezen vorig jaar vergroot tot 1,6 miljard euro**, tegen 1,2 miljard in 2020, voornamelijk als gevolg van de uitvoering van zijn herstructureringsprogramma, maakte de Portugese luchtvaartmaatschappij maandag bekend. De resultaten van TAP

werden gedrukt door "eenmalige kosten van 1,024 miljard euro" in verband met het herstructureringsplan, aldus het bedrijf in een verklaring. Het verlies van TAP in 2021 is echter lager dan het verlies van 1,75 miljard euro dat in het plan voor overheidssteun was voorzien, aldus de groep.

De activiteit van de groep werd vooral beïnvloed door de "gecumuleerde verliezen" van de dochteronderneming voor luchtvaartonderhoud in Brazilië, waarvan TAP de sluiting begin dit jaar had aangekondigd. **De sluiting van TAP M&E (TAP Maintenance and Engineering), dat heeft bijgedragen tot de ineenstorting van de rekeningen van TAP in de afgelopen jaren, was een van de eisen van de Europese Commissie als tegenprestatie voor het steunplan dat zij in december heeft goedgekeurd.** In 2021 werd de TAP in de eerste helft van het jaar ook getroffen door beperkingen in verband met de Covid-19-pandemie, die het luchtvervoer lamlegde, aldus de groep. De internationale vluchten naar Brazilië en de Verenigde Staten, twee van zijn belangrijkste markten, zijn pas in het laatste kwartaal van vorig jaar hervat, aldus de maatschappij.

(...)

> EasyJet heeft geen baan meer om te herstellen

(bron: The Times) 6 april - **Zoals Lobbenberg, een HSBC-analist die even scherpzinnig over luchtvaartmaatschappijen is als wie ook in de City, in zijn laatste studie opmerkt:** "Luchtvaartmaatschappijen beoordelen is als gelei tegen een muur spijkeren. We hebben altijd ingezien dat het een uitdaging was. Met de pandemie is deze taak er niet gemakkelijker op geworden. Geopolitieke bezorgdheid en recessievrees krijgen nu voorrang op de pandemie als de grootste zorgen van de luchtvaartsector."

Wat hij concludeerde was **dat easyJet de "goedkoopste" luchtvaartmaatschappij op zijn radar is** - een beleefde manier om te zeggen dat de grootste luchtvaartmaatschappij op Gatwick de slechtst presterende in de sector is of degene die het langzaamst herstelt

Volgens zijn berekeningen zijn de aandelen van easyJet, die vrijdag op 523 pence per aandeel sloten, niet ver van hun laagste niveau in tien jaar, met meer dan een derde ondergewaardeerd. Met andere woorden, met HSBC's richtprijs van £8, is er meer dan 50 procent winst voor beleggers die nu een gokje wagen.

In vergelijking met zijn meest vergelijkbare concurrenten, Ryanair en Wizz Air, respectievelijk de grootste en de op twee na grootste discountcarriers, heeft de aandelenkoers van easyJet het zwaarst te verduren gehad.

In normale tijden zou easyJet 100 miljoen passagiers per jaar vervoeren, een derde minder dan Ryanair en twee keer zo veel als Wizz. **Voor sommigen is de eenvoudige verklaring voor haar relatief ondermaatse prestaties dat easyJet zich in een moeilijke situatie bevindt: zij is niet zo zuinig als Ryanair en Wizz, noch zo uitgebreid als de nationale luchtvaartmaatschappijen. Hoewel de maatschappij in staat is marktaandeel te stelen van maatschappijen als British Airways en Air France, heeft zij moeite om flexibel en echt goedkoop te zijn.**

Morgen zal easyJet de markt vertellen hoe zijn winter is verlopen. Het heeft reeds een verlies van 213 miljoen pond aangekondigd voor het eerste kwartaal van zijn boekjaar, dat loopt van oktober tot eind december. Zij verwacht in het laatste kwartaal - de eerste drie maanden van dit jaar - nog aanzienlijke verliezen te lijden, wanneer slechts op tweederde van de capaciteit van vóór de pandemie wordt gevlogen.

(...)

Terwijl easyJet gepland had op volle capaciteit te werken tijdens de zomervakantiepiek, **werd de zeer winstgevende paasvakantieperiode ontsierd door annuleringen omdat personeel ziek werd of moest worden geïsoleerd vanwege Covid-19-infecties.**

(...)

De Oekraïense crisis drukt intussen de vraag naar wat een opkomende markt in Oost-Europa zou zijn geweest, en beïnvloedt de brandstofprijzen. **Hoewel easyJet in vergelijking met Ryanair en Wizz Air weinig blootstelling heeft aan de Oost-Europese markt, is dit een tweesnijdend zwaard: Ryanair en Wizz Air zullen hun vliegtuigen opnieuw inzetten in West-Europa, waardoor een toch al concurrerend zomerseizoen nog concurrerder wordt.**

(...)

HSBC is niet de enige die suggereert dat de markt het vermogen van easyJet om de pandemie te boven te komen onderschat. Bank of America heeft een koersdoel van 780p, Goldman Sachs 825p

De implicatie is dat indien de aandelen van easyJet niet snel beginnen te presteren, dit wellicht geen sectoraal probleem is, maar een probleem dat eigen is aan easyJet.

(...)

***Mijn commentaar:** De vier luchtvaartmaatschappijen die in de bovenstaande artikelen worden genoemd, verkeren in grote moeilijkheden.*

ITA Airways en Air Europa zijn het voorwerp geweest van een

overnamebod.

Hetzelfde kan niet worden gezegd van TAP Air Portugal of easyJet.
Zullen ze kunnen ontsnappen?

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

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

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

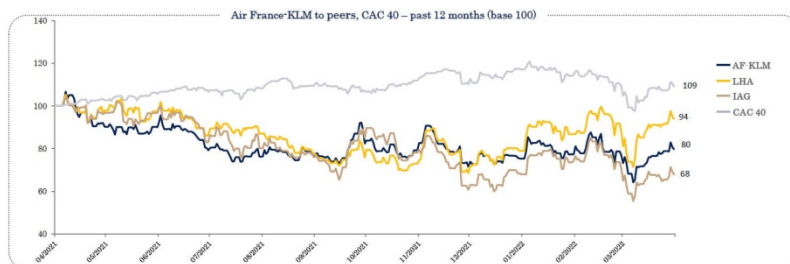
Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 11 april gesloten op 4,040 euro. Het is deze week gedaald met -1,63%.

Begin maart was de koers gedaald tot 3,295 euro.

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



Vergelijkende evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM

versus IAG en LH over één jaar.

Sinds maart 2021 heeft de koers van het aandeel Air France-KLM zich grotendeels op dezelfde wijze ontwikkeld als die van haar twee belangrijkste Europese concurrenten, de groepen Lufthansa en IAG.

Sinds het begin van het jaar is er echter sprake van een divergentie. De aandelenkoers van Lufthansa doet het beter dan die van Air France-KLM, waarschijnlijk omdat de herkapitalisatie van Air France-KLM langer duurt dan verwacht.

De koers van het IAG-aandeel is sterk gedaald. De hoge schuldenlast van het Brits-Spaanse concern wordt door analisten benadrukt.

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.

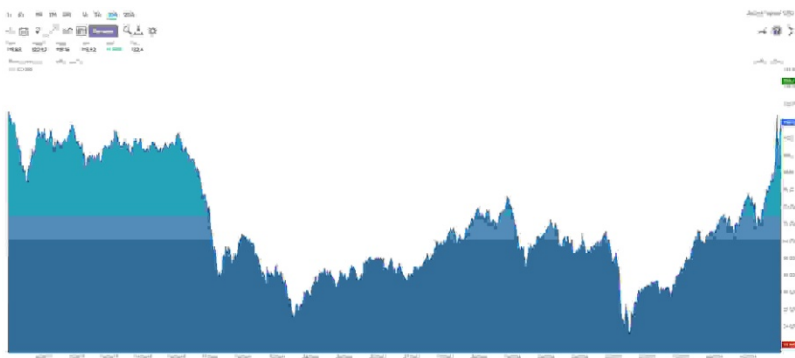
U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent (Noordzee) olie is deze week sterk gedaald van -\$7 tot \$99.

Het is terug op zijn prijs van midden februari, bij het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij zijn record van 150 dollar (in 2008).

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



Evolutie van de olieprijs 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 aandeelhouder 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](#).

11109 mensen ontvangen dit persbericht live