

AF-KLM profiteert meer van opleving dan rivalen Lufthansa en IAG



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 872, 8 augustus 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

> Air France-KLM profiteert meer van opleving dan rivalen Lufthansa en IAG

(bron Les Echos) 4 augustus - **Voor Lufthansa, net als voor IAG en Air France-KLM, is de gezondheidscrisis nog niet voorbij.** De zomer van 2022 is niettemin de overgang naar een nieuwe herstartfase, in afwachting van een terugkeer naar de normale situatie, die volgens de CEO van de Lufthansa-groep, Carsten Spohr, volgend jaar al zou kunnen plaatsvinden.

De publicatie van de halfjaarresultaten van de Duitse luchtvaartmaatschappij op donderdag vervolledigt het beeld van een Europese luchtvaartsector die zich in een fase van snel herstel bevindt, maar niettemin nog steeds te lijden heeft onder de gevolgen van de pandemie van het coronavirus.

Na een eerste fase van vluchtonderbrekingen en de strijd om te overleven, zijn we nu in een tweede fase van de crisis beland, die wordt gekenmerkt door een sterker dan verwachte opleving van de vraag en ongekennde operationele moeilijkheden," verklaarde Carsten Spohr. De volgende fase, die wij volgend jaar hopen te zien, zal de terugkeer naar het normale zijn.

En vooralsnog is het Air France-KLM die van de opleving profiteert, met financiële en vooral operationele resultaten die beter zijn dan die van haar voornaamste concurrenten, Lufthansa Group en IAG (British Airways-Iberia). De Lufthansa-groep heeft ook in het tweede kwartaal opnieuw winst gemaakt, met een nettoresultaat van 259 miljoen euro, en zijn titel van eerste luchtvaartmaatschappij in Europa herwonnen, met een halfjaaronzet van 8,46 miljard euro en 29,2 miljoen

passagiers. Maar **Air France-KLM blijft in dit stadium de meest winstgevende van de grote Europese luchtvervoersgroepen**, met een nettowinst van 324 miljoen euro in het tweede kwartaal op een omzet van 6,7 miljard euro, **en bovenal de meest productieve**.

Eind juli voerde Air France gemiddeld 1.100 vluchten per dag uit met een vloot van 220 vliegtuigen (Hop inbegrepen) tegenover 1.019 voor Lufthansa, met 388 vliegtuigen. En terwijl het aanbod van Lufthansa is verhoogd tot 80% van het niveau van 2019, zit Air France-KLM al op 85% en mikt het op 90% tegen het einde van het jaar.

Nog verrassender is dat **Lufthansa zelfs haar aanbodprognose voor het derde kwartaal naar beneden moet bijstellen en deze zomer op 80% van het niveau van 2019 blijft, in plaats van de oorspronkelijk voorspelde 85%**. En dat terwijl de opleving van het verkeer volgens de CEO beter blijkt te zijn dan verwacht, met sterk stijgende tarieven.

De oorzaak: het gebrek aan personeel in Duitsland, binnen de maatschappij en op de grote luchthavens, maar ook een staking van het personeel, waardoor Lufthansa reeds op 27 juli verplicht was bijna al haar vluchten in Duitsland te annuleren, waardoor ongeveer 130.000 passagiers aan de grond bleven. Twee problemen die Air France tot nu toe relatief bespaard zijn gebleven.

En het ergste kan nog komen als de directie van Lufthansa er niet in slaagt een dreigende staking van haar piloten, die afgelopen zondag bijna unaniem werd aangenomen, onschadelijk te **maken**. De directie van het bedrijf lijkt optimistisch over de kansen om een akkoord te bereiken met het grondpersoneel en de piloten.

De belangrijkste eis van de piloten - een algemene loonsverhoging van 5,5% - lijkt al te zijn ingewilligd. Maar de vakbond eist ook één enkele loonschaal voor de verschillende maatschappijen van de groep (d.w.z. Lufthansa en Eurowings in Duitsland), hetgeen de directie weigert. "Wij zullen onze multi-hub en multi-merken strategie niet opgeven", bevestigde Carsten Spohr nogmaals.

Mijn commentaar: Dit positieve resultaat voor de Lufthansa groep (het eerste sinds twee jaar) is te danken aan de sterke vraag naar luchtvracht

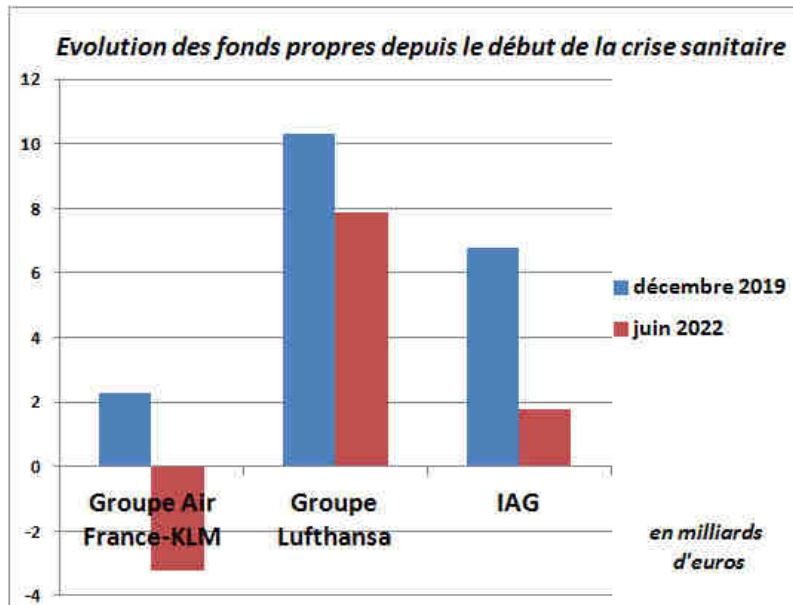
In het eerste halfjaar bleven de luchtvaartmaatschappijen van de groep (Lufthansa, Austrian, Swiss, Eurowings en Brussels Airlines) in het rood staan ten gevolge van storingen op de luchthavens en personeelsgebrek.

De drie belangrijkste Europese luchtvaartgroepen (Air France-KLM, Lufthansa en IAG) hebben dan ook onlangs positieve kwartaalresultaten bekendgemaakt.

Zij zullen goede resultaten moeten blijven boeken om hun kapitaalbasis, die tijdens

de gezondheidscrisis is verslechterd, te versterken.

De onderstaande tabel, die gebaseerd is op de publicaties van de groepen, geeft de situatie van de drie concurrenten weer.



> Hoe Air France deze zomer de industriële vrede wist te bewaren

(bron Les Echos) 4 augustus - Dat Air France-KLM erin slaagt kwartaal na kwartaal betere financiële resultaten neer te zetten dan Lufthansa en IAG is op zich al ongewoon. Maar **om te zien hoe Lufthansa en British Airways midden in de zomer door stakingen in chaos worden gestort, terwijl Air France een toonbeeld van sociale vrede is, is nog verrassender.**

Van alle grote Europese luchtvaartmaatschappijen is **Air France de enige die de afgelopen weken niet te maken heeft gehad met een werkonderbreking in haar gelederen**, met uitzondering van drie stakingsdagen bij haar lagekostendochter Transavia, die niet door personeel van Air France werden uitgevoerd. Zelfs Ryanair is hier niet aan ontsnapt. Deze stabiliteit verklaart grotendeels de goede prestaties van de groep en is **het resultaat van een aantal factoren.**

Het eerste is waarschijnlijk het verantwoordelijkheidsgevoel van de Air France-werknemers, nadat zij overheidssteun hebben genoten zonder equivalent in Europa. Een deel van deze steun - ongeveer 40% - en andere uitgestelde lasten moeten nog worden terugbetaald, omdat het zomerseizoen, dat traditioneel het grootste deel van de winst oplevert, absoluut tot een succes moet worden gemaakt. Maar **deze mobilisatie is ook te danken aan bepaalde riskante keuzes van directeur Ben Smith**. Om te beginnen door tijdens de crisis een hoger activiteitenniveau te handhaven dan de concurrenten, maar ook door de

personeelsinkrimping zoveel mogelijk te beperken en - met de hulp van de belastingbetaler - belangrijke vaardigheden en de aankoop van vliegtuigen te behouden.

Air France gokte eerder dan anderen op het herstel en nam aan het begin van het jaar opnieuw personeel aan, toen de vooruitzichten op herstel nog onduidelijk leken. Daardoor kon zij het hoofd bieden aan de opleving van de vraag en de valkuil van een tekort vermijden, ook al is de onderneming nog lang niet teruggekeerd naar een optimale werking.

Naast dit voluntarisme is bijzondere aandacht besteed aan een bijzonder strategische categorie van werknemers : de piloten van Air France, zonder wier steun elke strategie gedoemd is te mislukken. In de afgelopen twee jaar heeft Air France, zonder het einde van de epidemie af te wachten, bijna 700 piloten aangeworven, waarvan 400 in 2022. Dit heeft niet alleen de groei van Transavia bevorderd, maar ook oudere piloten in staat gesteld hun carrière en beloning te zien vooruitgaan. Naast deze heilzame dynamiek **hebben de piloten op de langeafstandsvluchten van Air France nog een leuke kers op de taart: de toepassing, vanaf dit jaar, van artikel 81A van de algemene belastingwet, waardoor zij aanzienlijke besparingen kunnen realiseren.** Dit was een oude eis van de pilotenvakbonden, die uiteindelijk bij Bercy in goede aarde is gevallen, door de gecombineerde actie van de directie van Air France en de SNPL AF-TO. Dankzij dit systeem, dat oorspronkelijk voor zeelieden was bedoeld, **kunnen piloten die ten minste 20 dagen in het buitenland hebben doorgebracht, hun belastbaar inkomen nu met maximaal 28,6% verminderen. Dit is een voordelig alternatief voor de aftrek van werkelijke kosten en kan, afhankelijk van het geval, overeenkomen met een goed maandsalaris.**

Dit kan gedeeltelijk verklaren waarom de piloten van Air France minder gevoelig zijn voor de problemen van inflatie en verlies van koopkracht. Maar slechts gedeeltelijk, want **deze belastingaftrek komt alleen ten goede aan piloten op de lange afstand en niet aan die op de korte en middellange afstand. De SNPL AF-TO is derhalve niet van plan hiermee genoegen te nemen en dringt reeds aan op de vervroegde opening van loononderhandelingen in het najaar, met het verklaarde doel een algemene verhoging van de salarissen van de piloten van Air France en Transavia te verkrijgen die gelijke tred houdt met de inflatie.**

Zij zijn niet de enigen, zoals blijkt uit de drukbezochte staking van het cabinepersoneel van Transavia France in juli. En **na de zomermobilisatie kunnen ook andere personeelscategorieën zich aansluiten.**

Mijn commentaar: ik zou sprakeloos zijn als de Franse regering een aanzienlijke (en permanente) belastingverlaging zou toekennen aan een deel van de piloten, de best

betaalde werknemers in de particuliere sector in Frankrijk (achter de hoofden van grote bedrijven en de hogere kaderleden van grote bedrijven), en als zij zou eisen dat de salarissen van het laagst betaalde personeel van Air France worden bevroren.

Het voorstel van de directie van Air France om begin september met de representatieve vakbonden besprekingen over de inflatie te beginnen, geeft hoop dat tijdelijke maatregelen zullen worden aangekondigd vóór de onderhandelingen over de lonen, die voor het tweede kwartaal van 2023 zijn gepland.

> KLM beperkt ticketverkoop vanuit Amsterdam in september en oktober

(bron Agefi) 2 augustus - De Nederlandse luchtvaartmaatschappij **KLM heeft dinsdag gezegd de verkoop van tickets vanaf de luchthaven Schiphol in Amsterdam te beperken vanwege de beperking van het passagiersverkeer in september en oktober.**

De luchtvaartmaatschappij die eigendom is van Air France-KLM zei dat ze geen plannen had om vluchten te annuleren. De tickets voor vluchten vanuit Amsterdam zullen echter beperkt zijn en het aantal beschikbare stoelen zal daarom lager zijn dan gebruikelijk op de Nederlandse markt, aldus KLM. **"Deze maatregelen zijn nodig om de situatie op Schiphol beheersbaar te houden voor de klanten"**, aldus de luchtvaartmaatschappij in een per e-mail verstuurd verklaring.

Schiphol heeft dinsdag aangekondigd het dagelijks vertrek te beperken tot 67.500 mensen in september en 69.500 in oktober vanwege een tekort aan personeel.

Mijn opmerking: *De situatie op Schiphol is niet uniek.*

British Airways heeft de verkoop van tickets op haar Europese en Noord-Afrikaanse routes vanaf Londen Heathrow tijdelijk opgeschort.

De grootste luchthaven van het VK had medio juli aan de luchtvaartmaatschappijen een beperking opgelegd van 100.000 passagiers per dag wegens een gebrek aan personeel om de drukte aan te kunnen.

Volgens specialisten op het gebied van het luchtvervoer zou deze beperking kunnen doorwerken tot na het einde van de maatregel, die oorspronkelijk gepland was voor medio september.

Sinds het voorjaar heeft British Airways 13% van haar zomerdienstregeling geannuleerd, of in totaal meer dan 25.000 vluchten.

Deze aanbodbeperkingen in heel Europa zijn een van de redenen voor de stijging

van de luchtvaarttarieven, aangezien de vraag de laatste maanden sterk is gestegen.

> **Air France-KLM neemt zeggenschap over CMA CGM Air Cargo**

(bron Air Journal) 2 augustus - **Naar verluidt wil de groep Air France-KLM de controle verwerven over de vrachtmaatschappij CMA CGM Air Cargo**, waarvan de moedermaatschappij onlangs in de groep heeft geïnvesteerd.

Volgens The Loadstar heeft de geplande band tussen de Frans-Nederlandse groep en de nieuwe luchtvaartmaatschappij van de logistieke reus een nieuwe wending genomen met het vertrek van Mark Sutch, een veteraan van Cathay Pacific die is aangesteld om het commerciële team van CMA CGM Air Cargo te leiden. Naar verluidt had hij begrepen dat hij zijn positie zou verliezen zodra de joint venture was voltooid: "Hij was in dienst met dien verstande dat CMA een zelfstandige vrachtluchtvaartmaatschappij aan het opbouwen was, maar **in de nieuwe joint venture zal AF-KLM de commerciële leiding overnemen, althans voor de eerste twee jaar**", aldus een bron.

Een andere waarnemer verklaarde aan de gespecialiseerde site: "Dit lijkt op een stap terug in de strategie van CMA CGM. Het was naïef te denken dat het gewoon kon starten zonder de juiste adviezen en planning. Dit plaatst AF-KLM in de driver's seat - en het betekent meer van hetzelfde ouderwetse denken dat DHL en Maersk uiteindelijk als winnaars uit de bus laat komen. **De logistieke reus nam na publicatie contact op met The Loadstar en zei dat het exclusieve partnerschap de twee partijen zal zien "hun complementaire vrachtnetwerken, volledige vrachtcapaciteit en toegewijde diensten combineren om een nog concurrerender aanbod op te bouwen. Beide maatschappijen zullen onafhankelijk blijven: AOC's en personeel zullen onder het entiteitscontract van de huidige partners blijven vallen.**

Het **exclusieve tienjarige partnerschap dat in mei jongstleden werd ondertekend** en dat nog moet worden goedgekeurd door de bevoegde regelgevende instanties en in overleg met de werknemersvertegenwoordigers moet worden ingevoerd tegen januari 2023, zal **de twee groepen in staat stellen hun vrachtnetwerken, capaciteit voor alle vrachtvliegtuigen en specifieke diensten te bundelen**, "om via een gezamenlijke vloot een nog concurrerender aanbod uit te bouwen dankzij de ongeëvenaarde knowhow en wereldwijde aanwezigheid van Air France-KLM en CMA CGM".

CMA CGM Air Cargo beschikt al over zes eigen vliegtuigen, vier Airbus A330-200F's die van Qatar Airways zijn gekocht en door Air Belgium worden geëxploiteerd en twee Boeing 777F's die van Qatar Airways zijn geleased, en heeft er nog acht besteld (waaronder twee 777F's, vier Airbus A350F's en één A330P2F). De Frans-Nederlandse groep heeft zes vrachtvliegtuigen gestationeerd op Parijs-CDG (twee 777F's) en Amsterdam-Schiphol (vier 747-400 BCF's en ERF's die door Martinair worden geëxploiteerd), in afwachting van de vier A350F's die op vaste basis door Air France zijn besteld, met aankooprechten voor vier andere.

(...)

Mijn commentaar: Nee, Air France-KLM zal geen controle over CMA CGM Air Cargo overnemen.

Zoals Ben Smith bij de aankondiging van de overeenkomst zei: "Dit wordt geen fusie van bedrijven, maar een commercieel partnerschap, dat de vorm zal aannemen van een virtuele joint venture, vergelijkbaar met die welke reeds is opgericht met Delta en Virgin Atlantic, en met China Eastern in China.

Delta Air Lines, Virgin Atlantic noch China Eastern hebben als gevolg van de joint ventures zeggenschap verkregen over Air France-KLM.

> Lufthansa: loonakkoord met grondpersoneel, besprekingen met piloten

(bron Air Journal) 6 augustus - De directie van Lufthansa en de vakbond Verdi hebben donderdagavond bekendgemaakt dat zij een akkoord hebben bereikt over de lonen van het grondpersoneel.

Ongeveer 20.000 grondpersoneelsleden van Lufthansa zullen hun salarissen met ten minste 325 euro per maand zien stijgen, en vervolgens met nog eens 2,5% in verschillende fasen, zo heeft de vakbond die het grondpersoneel vertegenwoordigt gisteren bekendgemaakt. Uiteindelijk zullen de salarisverhogingen over een periode van 18 maanden tussen 377 en 498 euro bedragen. Op 26 en 27 juli van dit jaar is het grondpersoneel van de Duitse luchtvaartmaatschappij in staking gegaan, waardoor meer dan 1 000 vluchten werden geannuleerd.

De besprekingen met de vakbond Vereinigung Cockpit, die de piloten van Lufthansa vertegenwoordigt, zijn nog aan de gang. De laatstgenoemden eisen ook een loonsverhoging van 5,5% en overwegen te gaan staken als er geen overeenkomst wordt bereikt.

(...)

Mijn commentaar: Net als KLM vorige maand, heeft Lufthansa loonsverhogingen toegekend aan haar grondpersoneel.

Er zij op gewezen dat beide luchtvaartmaatschappijen de staatssteun die zij sinds het begin van de pandemie hebben ontvangen, volledig hebben terugbetaald, wat voor Air France nog steeds niet het geval is.

> De verkoop van ITA, Mario Draghi's laatste project

(bron Le Figaro) 8 augustus - De verkoop van ITA Airways, de luchtvaartmaatschappij die uit de as van Alitalia is ontstaan, ligt boven op de stapel

van **Mario Draghi. De aftredende Italiaanse premier moet deze zaak regelen voordat hij zijn functie overdraagt.** De kandidaten voor de overname van het staatsbedrijf: het Duitse Lufthansa geallieerd met de MSC groep enerzijds, en Air France-KLM in een consortium met het Amerikaanse Delta en het Certares fonds anderzijds, beginnen hun geduld te verliezen.

Donderdagavond was **Mario Draghi geruststellend: "Ik ben niet van plan deze kwestie aan de volgende regering over te laten, we moeten tot het einde onze plicht doen"**, zei de premier ten overstaan van de pers in Rome. "De keuze van de winnaar van deze aanbesteding zal moeten worden gemaakt binnen het tijdsbestek dat het Ministerie van Economische Zaken zal geven, en dat lijkt mij erg kort, tien dagen." De **Italiaanse minister van Economie Daniele Franco heeft de kandidaten niettemin verzocht hun voorstellen, die ontoereikend werden geacht, tegen die tijd te verbeteren.**

Lufthansa-directeuren aarzelen niet langer om hun ergernis te uiten: "We hebben een brief gestuurd naar de heer Draghi om te zeggen dat we naar onze mening snel moeten handelen en dat ons geduld niet onbepert is," zei Carsten Spohr, CEO van Lufthansa. "ITA heeft een partner nodig en wij denken dat wij de juiste zijn," voegde hij eraan toe.

Lufthansa begeert de Italiaanse luchtvaartmaatschappij al lange tijd. Al in 2017, toen het Etihad van de VAE Alitalia in een faillissement had geplaatst, had Lufthansa zichzelf op het spel gezet om het te kopen.

(...)

Afgelopen maart heeft ITA Airways zijn nieuwe volledig blauwe kleurstelling met witte vleugels uitgebracht. Veel lichter met 2.300 werknemers en 52 vliegtuigen, kwam ITA ter wereld toen het luchtverkeer nog niet op gang was gekomen. De Italiaanse regering heeft uiteindelijk in februari een nieuwe aanbesteding uitgeschreven. **Lufthansa en MSC staken onmiddellijk hun vinger op.** "In de eerste fase zal de regering een minderheidsaandeel behouden, geen meerderheidsaandeel, dat later kan worden verkocht," zei Daniele Franco medio februari.

Air France-KLM kwam later uit het houtwerk. De Frans-Nederlandse groep werd verhinderd omdat zij zich tegenover de Europese Commissie ertoe had verbonden niet meer dan 10% van het kapitaal van een andere onderneming in de luchtvaartsector te verwerven zolang zij niet ten minste 75% van de staatssteun van vier miljard euro had terugbetaald. De onderneming werd in juni jongstleden van deze clausule bevrijd door middel van een kapitaalverhoging. **Hoewel Air France-KLM bijna vijf jaar lang (van 2009 tot 2013) de grootste aandeelhouder van Alitalia was met 25% van het kapitaal, lijken Italiaanse volksvertegenwoordigers en vakbonden de balans te laten doorslaan in het voordeel van Lufthansa en MSC. Nieuwe partners met wie alles mogelijk lijkt.**

Mijn commentaar: In tegenstelling tot wat de journalist beweert, heeft Air France (en

dus de Air France-KLM Groep) nog geen 75% van de Franse overheidssteun terugbetaald. Zij mag nog steeds niet meer dan 10% van het kapitaal van een andere luchtvaartmaatschappij verwerven.

Dit belet de Frans-Nederlandse groep echter niet om een bod van 10% uit te brengen met de toezegging om zo spoedig mogelijk meer te investeren.

Het valt nog te bezien of dit de bedoeling is van de Air France-KLM-groep en of dit door de Italiaanse staat zou worden aanvaard.

Op 30 mei schreef ik: "De Italiaanse staat heeft aangekondigd dat hij tegen eind juni een besluit wil nemen. Het halen van deze deadline zou een primeur zijn in de geschiedenis van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij.

Zal dit het juiste moment zijn, zal de Italiaanse staat erin slagen vóór de volgende verkiezingen een besluit te nemen?

Last minute: volgens de krant "Les Echos", wil de regering Draghi de verkoop versnellen. Extreem-rechts, dat in de peilingen voor de parlamentsverkiezingen van 25 september aan de leiding gaat, is tegen de verkoop van ITA Airways aan buitenlanders.

> **Air France's concurrentie wekt de woede van kleine overzeese luchtvaartmaatschappijen**

(bron Le Monde) 4 augustus - **Air Caraïbes en Corsair zijn in opstand gekomen tegen Air France. Zij beschuldigen de nationale luchtvaartmaatschappij ervan ongebreideld te concurreren op wat zij hun "pré carré" noemen, hun "vitale ruimte", d.w.z. de overzeese bestemmingen, hoofdzakelijk de West-Indiën, Réunion en Guyana.** Deze uitbraak van netelroos is te wijten aan de sterke toename van de capaciteit van Air France op routes naar deze zone. Deze capaciteitsverhoging is bedoeld als compensatie voor het grote aantal langeafstandsroutes die om gezondheidsredenen nog steeds gesloten zijn. **Air France heeft zelf**

toegegeven **dat het zijn verbindingen met Reunion met 50% heeft uitgebreid**, met drie in plaats van twee vluchten per dag, waaronder één vanaf de luchthaven Roissy-Charles de Gaulle. "Dit zijn enorme capaciteiten, een overaanbod", Air Caraïbes en Corsair zijn met dezelfde stem ongerust. In een brief die ongeveer twee weken geleden aan de ministers van Economie, Vervoer en Overzeese Gebiedsdelen, alsmede aan de Algemene Directie van de Burgerluchtvaart (DGAC) is gezonden, becijferen de twee kleine maatschappijen de "massale herschikking van de capaciteit van Air France op routes" naar de overzeese gebiedsdelen. Volgens hun berekeningen vertegenwoordigt de inspanning van Air France "een overcapaciteit van meer dan 710.000 zitplaatsen in vergelijking met een jaar vóór Covid, of het

equivalent van drie jumbojets per dag

"

. "Dit dwingt ons om onze capaciteit te verminderen. We kunnen niet zoveel vluchten uitvoeren als we hadden gewild", zegt Marc Rochet, algemeen directeur van Air Caraïbes. De twee maatschappijen menen dat "deze strategie [deels] wordt gefinancierd door het gebruik van staatssteun die Air France tijdens de crisis heeft ontvangen". **Frankrijk en Nederland zijn sinds 2020 meer dan gul geweest om Air France-KLM van een faillissement te redden: in totaal is 16,65 miljard euro uitbetaald in de vorm van rechtstreekse leningen, door de staat gegarandeerde bankleningen of kapitaalverhogingen.**

Ter verdediging **ziet Air France dit als louter commerciële concurrentie**. Het buitenland was een van de "meest veerkrachtige gebieden tijdens de crisis, met opeenvolgende herstelbewegingen in charter- en vakantieverkeer [...] . Vluchteling"-bestemmingen toen tal van reisbeperkingen het internationale reizen beperkten", verzekert zij Le Monde . Volgens de maatschappij is het alleen "om aan deze vraag te voldoen dat Air France, net als haar concurrenten, haar aanbod geleidelijk heeft uitgebreid, waarbij op deze routes vliegtuigen worden ingezet die gewoonlijk andere bestemmingen bedienen, met name Azië". **Deze verklaringen bevredigen Pascal de Izaguirre, CEO van Corsair, niet.**

Volgens hem "is Covid-19 voorbij, alles is praktisch heropend, behalve China en Japan. Het argument van Air France om haar vliegtuigen naar overzeese bestemmingen te vliegen lijkt ons minder relevant. Hoe dan ook, deze felle concurrentie komt de twee kleine bedrijven duur te staan. "**Deze overcapaciteit drukt de prijzen**", **klaagt het hoofd van Corsair, die weigert zijn winstderving te becijferen.** Volgens de data schatten de twee maatschappijen dat de verhoging van het aantal door Air France aangeboden zitplaatsen de tarieven met "100 tot 300 euro" heeft doen dalen. Hierdoor hebben Air Caraïbes en Corsair de stijging van de paraffineprijs en de dollar ten opzichte van de euro niet kunnen doorberekenen.

(...)

Air Caraïbes en Corsair, die in de greep zijn van het passagiersvervoer, hebben het ook moeilijk met het vrachtvervoer. Een activiteit die tijdens de crisis in verband met de Covid-19-pandemie voor de bedrijven echter een verademing was geweest.

Sinds begin 2022 zijn de inkomsten per eenheid uit vrachtvervoer met 10% gedaald. En het is nog lang niet voorbij (...)

)

Voorlopig is de brief van de twee ondernemingen aan de drie ministers en de DGAC "zonder antwoord" gebleven. Indien dit niet lukt, sluiten Air Caraïbes en Corsair niet uit dat zij de zaak "voorleggen aan de mededingingsautoriteiten".

Mijn commentaar: Opnieuw moet ik de cijfers in dit artikel corrigeren.

Evenals hun concurrenten (waaronder Corsair en Air Caraïbes), hebben Air France en KLM steun ontvangen van hun respectieve staten. Maar het totale bedrag is negen miljard euro lager dan hierboven aangegeven.

Air France heeft zeven miljard euro steun ontvangen, die zij gedeeltelijk heeft terugbetaald, terwijl KLM de ontvangen steun van één miljard euro heeft terugbetaald.

De verwijten van de CEO's van Corsair en Air Caraïbes zijn niet nieuw. Reeds in juni 2021 hebben zij zich in dezelfde bewoordingen uitgelaten (zie mijn [brief nr. 813](#)).

De aangevoerde argumenten zijn verrassend: omdat op de Antillen en Réunion andere Franse luchtvaartmaatschappijen aanwezig zijn, zou Air France niet het recht hebben om haar capaciteit daar uit te breiden?

Dit soort concurrentiebeperkende overeenkomsten is verboden bij het Wetboek van Koophandel

> **Airbus zet streep onder resterende A350-bestelling Qatar Airways**

(bron Les Echos) 3 augustus - Enkele maanden voor de proef die medio 2023 in Londen zou moeten plaatsvinden, heeft **het conflict tussen Airbus en Qatar Airways woensdag een nieuwe stap gezet, met het besluit van Airbus om de 19 A350-leveringen die nog gepland staan voor de luchtvaartmaatschappij uit Doha te annuleren.** Met dit besluit wordt het geschil niet beslecht, maar kan de vliegtuigbouwer deze langeafstandsbreedrompvliegtuigen vervangen door andere klanten zonder de beslechting van het geschil af te wachten.

(...)

Vier leveringen van gloednieuwe A350-1000's waren reeds door Qatar Airways geweigerd, waardoor Airbus gedwongen was vliegtuigen te houden die reeds waren uitgerust en geschilderd in de kleuren van de luchtvaartmaatschappij van Doha, zonder dat zij deze kon doorverkopen of de laatste betalingen kon innen.

En dit tot het geschil was beslecht. Dit was duidelijk zeer nadelig voor Airbus.

(...)

Maar als de annulering van het A350-contract voorkomt dat er voorraden vliegtuigen worden aangelegd, is het geschil daarmee niet opgelost en is er zelfs een beetje minder hoop op een minnelijke schikking vóór een proces met een onzekere uitkomst. Een toenaderingspoging afgelopen juni, tijdens de algemene vergadering van de internationale vereniging voor het luchtvervoer, tussen de CEO van Airbus, Guillaume Faury, en de CEO van Qatar Airways, Akbar Al Baker, was al op een mislukking uitgelopen.

(...)

Alles wijst erop dat een Britse rechtbank zal worden ingeschakeld om dit complexe geschil te beslechten. **Qatar Airways eist nog steeds meer dan 1 miljard dollar schadevergoeding van Airbus.** Maar **Airbus blijft vastbesloten om de reputatie van zijn paradepaardje te verdedigen, die door de beschuldigingen van Qatar Airways is geschaad.** Als Qatar Airways gelijk krijgt, erkent het dat er een risico bestaat voor de veiligheid van vluchten met de A350, hoewel het Europees

Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart van mening is dat deze verfdefecten geen gevolgen hebben voor de vliegveiligheid.

Mijn opmerking: Qatar Airways is niet de enige luchtvaartmaatschappij die deze verfproblemen 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 verfprobleem, gelieve mijn commentaar te lezen in [brief nr. 820](#).

> **Boeing 787 ziet eindelijk het einde van een nachtmerrie**

(bron Journal de l'Aviation) 1 augustus - Het luchtruim klaart mogelijk op voor de volgende generatie langeafstandsvliegtuigen van **Boeing**. De Amerikaanse vliegtuigbouwer **heeft naar verluidt voorlopige goedkeuring gekregen van de Federal Aviation Administration (FAA) om de leveringen van zijn 787's te hervatten, een programma dat door de Amerikaanse regelgever al meer dan een jaar aan de grond wordt gehouden.**

Volgens verschillende Amerikaanse media, waaronder Reuters en Bloomberg, alsmede de New York Times, de Wall Street Journal en Aviation Week, heeft Boeing eindelijk toestemming gekregen om Dreamliners te leveren, ook al zal het proces niet op korte termijn beginnen. De informatie is nog niet openbaar gemaakt door Boeing of de FAA.

Elk vliegtuig zal ook door de FAA moeten worden geïnspecteerd voordat het aan de klant wordt geleverd, een stap die door Boeing wordt gevreesd en een teken dat de fabrikant de FAA nog niet volledig heeft overtuigd van zijn inspectiemethodologie.

Het langeafstandsprogramma van de Amerikaanse vliegtuigbouwer werd in mei 2021

door de Federal Aviation Administration

stopgezet, nadat bij sommige toestellen nieuwe kwaliteitsgebreken waren ontdekt.

Deze onderbreking volgde op een andere onderbreking van vijf maanden, waartoe de FAA eveneens eerder had besloten, waarbij de Amerikaanse vliegtuigbouwer er vorig jaar slechts in slaagde in totaal 14 vliegtuigen te leveren. De toezichthouder had geweigerd de door Boeing voorgestelde methoden voor de inspectie van vliegtuigen te valideren, met name de methode voor de controle van rompen die volledig uit composietmaterialen zijn vervaardigd.

Meer dan 120 Dreamliners wachten momenteel op levering, opgeslagen in meerdere vestigingen van Boeing in de VS. **De vliegtuigbouwer uit Seattle had in het vierde**

kwartaal van 2021 ook een uitzonderlijke last van 3,5 miljard dollar geboekt, een gevolg van de financiële compensatie die aan klanten (luchtvaartmaatschappijen en leasemaatschappijen) werd betaald voor vertragingen in de levering van hun vliegtuigen, alsook de extra kosten in verband met correcties en reparaties. Erger nog, **Boeing voorspelde ook een uitzonderlijke stijging van de productiekosten met 2 miljard dollar voor zijn nieuwe generatie lange-afstandsvliegtuigen.**

De productiesnelheid voor de 787 bedraagt momenteel ongeveer 2 vliegtuigen per maand, vergeleken met 5 per maand vóór het laatste FAA-besluit. (...) Het orderboek van Boeing voor de Dreamliner telt nog 476 te leveren toestellen. Sinds 2011 zijn meer dan 1.000 vliegtuigen aan klanten geleverd.

***Mijn commentaar:** Boeing ziet het einde van de tunnel.*

In totaal moet de 787-crisis Boeing 5,5 miljard dollar kosten, terwijl de vliegtuigbouwer worstelt om uit de 737 Max-crisis te komen.

Beurs persoverzicht

> Air France KLM: een zeer goede week

(bron Boursier) 5 augustus - **Air France KLM is de grootste stijger van de week op de Parijse markt met een sprong van meer dan 15,5%.** Na de mooie halfjaarlijkse publicatie van de luchtvaartmaatschappij vorige week, profiteerde het aandeel van twee gunstige aanbevelingen van analisten. HSBC en Oddo BHF hebben beide "kopen" op het aandeel gezet. De Britse bank verhoogde haar koersdoel van 1,2 naar 1,6 euro, terwijl de broker zijn koersdoel verhoogde van 1,45 naar 1,7 euro.

Oddo BHF is van mening dat de gevolgen van de herstructurering door de markt worden onderschat, terwijl het nieuwe concurrentieklimaat gunstiger lijkt door het verdwijnen van agressieve spelers op het gebied van tarieven zoals Norwegian en Level of XL en Aigle Azur. **Bovendien is een van de belangrijkste bijdragen van de halfjaarlijkse publicatie duidelijk het verbeterde zicht op de kasstroomgeneratie en het herstel van de balans.**

AF-KLM werd ook gesteund door de publicatie van de jaarrekeningen van Lufthansa, omdat de Duitse luchtvaartmaatschappij op haar beurt met solide cijfers naar buiten kwam, ondanks de sterk gestegen brandstofprijzen en stakings- en personeelsproblemen waardoor honderden vluchten moesten worden geannuleerd.

***Mijn commentaar:** Een vergelijking van de koers van het aandeel Air France-KLM is onmogelijk zonder rekening te houden met de verschillende kapitaalverhogingen die de afgelopen twee jaar hebben plaatsgevonden.*

Over een lange periode is het beter om de evolutie van de kapitalisatie van de groep te volgen.

Eind 2019, voor het begin van de gezondheids crisis, werd de Air France-KLM groep op de beurs gewaardeerd op 4,242 miljard euro.

Maandag was het weer op een vergelijkbaar niveau: 4,011 miljard euro, een verschil van -5,4%, een teken dat het herstel van de Air France-KLM Groep op de goede weg is.

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.

> Beheer van investeringsfondsen voor werknemers. Goed om te weten.

Wanneer u geld belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U bezit niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 voor een periode van vijf jaar hebt verkozen, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde bezitten alleen Air France-aandelen.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

Mijn commentaar: Indien u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigacion](#), rubriek [Air France-KLM employee shareholding](#).

> [Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM](#)

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 8 augustus gesloten op 1,5425 euro. Het is deze week sterk gestegen met +9,09%, nadat het de vorige week met +13,53% was gestegen.

De halfjaarlijkse resultaten, die beter waren dan verwacht door analisten, hebben de aandelenkoers een boost gegeven.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM na de kapitaalverhoging bedraagt 1,43 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 1,90, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging in mei 2022.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden.

> [Mijn commentaar op de evolutie van de](#) brandstofprijzen

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brentolie en de prijs van een vat vliegtuigbrandstof. Dit blijkt heel duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - juli 2022.

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

Volgens specialisten was deze stijging te wijten aan een toename van de brandstofreserves van het leger, die uitsluitend uit Jet Fuel bestaan.

Om de sterkte van de infrastructuur te verzekeren, geeft het Franse leger namelijk al enkele jaren de voorkeur aan één enkel brandstofbeleid dat erop gericht is alle uitrusting, landvoertuigen en generatoren te voorzien van jet fuel voor gebruik in de lucht.

Straalbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) op 22 juli 2022

15 July 2022	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000 = 100	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs. 1 yr ago
Jet Fuel Price	100%	348.47	146.35	1155.75	400.08	0.1%	-17.3%	85.7%
Asia & Oceania	22%	320.74	134.71	1064.21	384.90	-2.7%	-23.3%	75.5%
Europe & CIS	28%	355.56	149.33	1178.25	402.35	1.8%	-17.0%	89.5%
Middle East & Africa	7%	327.81	137.68	1087.09	411.15	-0.7%	-20.7%	79.8%
North America	39%	360.46	151.39	1196.01	402.48	0.5%	-14.0%	89.0%
Latin & Central America	4%	369.23	155.08	1225.12	429.59	0.1%	-13.5%	91.2%

Het vat vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met \$8 gedaald tot \$132. Hij is in anderhalve maand 45 dollar gedaald.

Het stond een jaar geleden nog op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week sterk gedaald met -\$4 tot \$96.

Sinds midden februari schommelt het tussen \$100 en \$120.

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.

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 werknemersaandeelhouderschap...

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 UNPNC

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming 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](#).

11264 mensen ontvangen dit persbericht live