

AF-KLM: Zonder onze aandeelhouders zou onze groep niet hebben overleefd



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de
werknemers en gewezen werknemers
aandeelhouders PS en PNC

N°810, 31 mei 2021

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](#)  [.hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Redactie

Beste lezers,

De jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM is op woensdag 26 mei 2021 gehouden zonder de fysieke aanwezigheid van aandeelhouders of andere vergadergerechtigden.

Ik wil alle werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders bedanken die mij hun volmacht hebben gestuurd. Ik zal me blijven inzetten om uw belangen te verdedigen.

Evenals in de voorgaande weken publiceer ik aan het eind van deze brief een computergrafiek (de vijfde) over de gevolgen van de luchtvaart voor het klimaat. Het geeft nieuwe antwoorden op de vragen die door luchtvaartcritici zijn gesteld.

Laten we de barrièremaatregelen blijven respecteren.

*Veel plezier bij het lezen
François*

Persoverzicht van maandag

> Algemene vergadering Air France-KLM: "Zonder onze aandeelhouders zou onze groep het niet hebben overleefd"

(bron Investir) 26 mei - "Zonder [onze aandeelhouders] zou onze groep eenvoudigweg niet hebben overleefd. **De verklaring** van de Voorzitter van de Raad van Bestuur, Anne-Marie Couderc, in de preambule van de jaarlijkse Algemene Vergadering, **is duidelijk. Zonder Parijs en Nederland zou de naam van Air France-KLM zeker zijn toegevoegd aan de onfortuinlijke lijst van luchtvaartmaatschappijen die in 2020 failliet zijn gegaan.** De Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) heeft een veertigtal maatschappijen...

Bij Air France-KLM kan de wreedheid van de Covid-19-crisis worden samengevat met deze paar cijfers **voor 2020**: - 70% van de inkomsten, **4,5 miljard euro exploitatieverlies (een niveau dat in de afgelopen twintig jaar nooit is gehaald)**, 11 miljard euro nettoschuld en 10 miljoen euro cash die elke dag bij Air France wordt verbrand. Zelfs vandaag verbruikt de groep veel cash, maar de Ebitda zou in het derde kwartaal van 2021 weer positief kunnen worden, hoopt het management. "Dit is een crisis in de sector, de situatie is niet uniek voor Air France-KLM," herformuleerde CFO Frederic Gagey. **Het nettoverlies van 7 miljard euro van vorig jaar ligt dicht bij dat van Lufthansa en IAG.** »

Al in het voorjaar van 2020 schoten Parijs en Den Haag de luchtvaartmaatschappij te hulp door in totaal 10,4 miljard euro te verstrekken in de vorm van directe aandeelhoudersleningen en gegarandeerde bankleningen. (...) **Een eerste stap om de onderneming weer op de been te helpen werd vorige maand gezet: een kapitaalverhoging van 1,03 miljard euro** (na uitoefening van de verlengingsclausule).

Dit ging gepaard

met een reorganisatie van het aandeelhouderschap: **de Franse Staat**, die alleen al voor €590 miljoen heeft ingetekend, is opnieuw **referentieaandeelhouder geworden met 28,6% van het kapitaal. China Eastern heeft 9,6% van de aandelen in handen. De Nederlandse staat**, die niet wilde deelnemen en met Brussel in gesprek blijft om het eigen vermogen van KLM te versterken, **heeft zijn aandeel in het kapitaal zien dalen van 14% tot 9,3%**. Het tweede deel van het herkapitalisatieplan bestond uit de omzetting door de

Franse Staat van een lening van 3 miljard euro in hybride eeuwigdurende obligaties.

Hoewel de balans is verbeterd, blijft het eigen vermogen negatief. **"Er zullen aanvullende maatregelen nodig zijn om de schuldquote terug te dringen en ons weer op een gezond financieel pad te brengen.** De boodschap werd door de aandeelhouders gehoord: de resoluties 20 en 21, betreffende kapitaalversterkende operaties tot 300% van het huidige aandelenkapitaal, werden goedgekeurd.

"Een dergelijke steun [van de Staten] vraagt om erkenning en ook om de verantwoordelijkheid om met alle mogelijke middelen bij te dragen tot de vrijwaring van de groep", herinnerde Frédéric Gagey eraan. Een van deze middelen is de inkrimping van het personeelsbestand. In 2020 zijn zij met 10% verminderd, d.w.z. met 8 700 VTE's (voltijdsequivalenten). **"Het aantal werknemers zal de komende twee jaar blijven dalen"**, aldus de directie, die eraan toevoegde dat **"de eenheidskosten na de crisis lager zullen zijn dan in 2019.**

"Gevraagd door een aandeelhouder, zei Air France CEO **Anne Rigail dat Air France erin geslaagd is loonmatigingsakkoorden te sluiten met het cabinepersoneel, het grondpersoneel en de piloten, alsook een transversaal loonakkoord voor 2021 en 2022.**

(...)

De milieuc component was sterk aanwezig op de AGM. De crisis, die de tendens versnelt, zet de groep ertoe aan op dit gebied ambitieuzer te zijn. Het wijdverbreide gebruik van bakolie in vliegtuigen is zeker niet voor morgen, maar andere initiatieven zijn mogelijk. Zo zal Air France dit jaar beginnen met de vervanging van een deel van haar middellangeafstandsvloot door de nieuwste generatie A220-300's.

"Duurzame groei is een essentieel onderdeel van onze strategie, het is geen optelsom of bijzaak", verzekerde Ben Smith. Tegen 2024 zullen de CO2-emissies op het Franse binnenlandse netwerk van Air France met 50% verminderd zijn en tegen 2050 zal koolstofneutraliteit voor alle grondactiviteiten bereikt zijn.

Betekent de integratie van biobrandstoffen hogere ticketprijzen?" maakte een aandeelhouder zich zorgen. Door het gebrek aan faciliteiten voor grootschalige productie van SAF (duurzame vliegtuigbrandstof) zijn biobrandstoffen vandaag vijf keer duurder dan kerosine, dus het is een uitdaging voor de komende jaren om het duurzame gebruik van biobrandstoffen op grote schaal mogelijk te maken," antwoordde Ben Smith. Wij geloven dat passagiers, ook zakenreizigers, hun luchtvaartmaatschappij zullen kiezen op basis van

hun milieuverbintenissen. »

(...)

Mijn commentaar: Op de website van Air France-KLM vindt u de video van de Algemene Vergadering en de uitslagen van de stemmingen.

Als wij ons slechts één ding van deze Algemene Vergadering zouden moeten herinneren, dan zou dat zijn dat de resoluties 20 en 21 met een zeer grote meerderheid zijn aangenomen. Zij zullen de Frans-Nederlandse groep in staat stellen haar eigen vermogen via kapitaalverhogingen opnieuw samen te stellen.

Deze operaties zouden vóór de volgende algemene vergadering in 2022 moeten plaatsvinden.

Ik zal er in het bijzonder op toezien dat het aandeelhouderschap van de werknemers (en voormalige werknemers) op een zodanig niveau gehandhaafd blijft dat de werknemers en hun vertegenwoordigers in de Raad van Bestuur hun stem kunnen blijven laten horen.

KLM ziet af van 700 ontslagen

(bron Le Soir) 27 mei - "Dankzij de flexibiliteitsinspanningen die tot dusver zijn geleverd, hebben wij ontslagen kunnen vermijden. Vandaag **kan KLM, dankzij verbeterde vooruitzichten voor de luchtvaartsector, haar adviesaanvraag intrekken. Dit betekent dat het ontslag van 500 VTE's (700 mensen) van het cabinepersoneel definitief is uitgesloten.** We zien het licht aan het eind van de tunnel en kunnen nu uitkijken naar het herstel", schreef de vakbond FNV Cabine in een verklaring.

De luchtvaartmaatschappij zei ook dat vaccinatieprogramma's vruchten beginnen af te werpen, waardoor landen de reisbeperkingen beginnen te versoepelen of op te heffen. "**In Nederland en Europa** lijkt het erop dat we een keerpunt hebben bereikt en gelukkig **zien we de boekingen weer toenemen.** Tegelijkertijd is de gezondheidssituatie nog steeds precair en heerst er nog veel onzekerheid over hoe de wereld zich zal ontwikkelen. KLM heeft nog een lange weg te gaan. Wij moeten ons blijven aanpassen aan de veranderende marktomstandigheden. De vraag van passagiers blijft onvoorspelbaar, vooral wat bestemmingen betreft."

"Wij zullen ons dus voortdurend moeten aanpassen aan de

voortdurend veranderende **marktomstandigheden**. Dit vergt flexibiliteit van onze collega's. Daarom gaan we op korte termijn afspraken maken met de vakbonden voor cabinepersoneel over hoe we gezamenlijk deze speelruimte en flexibiliteit kunnen waarborgen", aldus KLM.

***Mijn commentaar:** Sinds het begin van de crisis proberen de vakbonden van alle maatschappijen van de Air France-KLM groep akkoorden te sluiten om het banenverlies zoveel mogelijk te beperken.*

De recente overeenkomsten die zowel bij KLM als bij Air France en HOP werden ondertekend, getuigen hiervan.

Alitalia: Brussel valideert de grote lijnen van de heropleving

(bron AFP) 25 mei - Ita komt steeds dichterbij zijn geboorteakte. De Italiaanse regering heeft woensdagavond verklaard dat een "belangrijke stap" is gezet in de onderhandelingen met de Europese Commissie over de oprichting van een toekomstige luchtvaartmaatschappij uit de as van Alitalia.

"Na intensieve en constructieve besprekingen op alle niveaus zijn **de Commissie en de Italiaanse autoriteiten erin geslaagd overeenstemming te bereiken over de essentiële parameters om de economische discontinuïteit tussen Ita en Alitalia te verzekeren**. De contacten op technisch niveau zullen nu in volle vaart worden voortgezet", kondigde de Europese Commissie aan.

(...)

"Het technische proces is begonnen voor de geboorte van een duurzame onderneming: het nieuwe Alitalia, dat zo snel mogelijk operationeel moet zijn, waarschijnlijk in augustus", aldus Giancarlo Giorgetti, die preciseert dat de voorwaarden nog moeten worden vastgesteld en dat **het proces nog niet "voltooid" is**. De Europese Commissie van haar kant verwelkomde de "voorbereidende inspanningen van Italië om Ita zo snel mogelijk en in overeenstemming met de Europese wetgeving als een levensvatbare nieuwe marktpeler te lanceren".

(...)

Maar **de voorwaarden voor de goedkeuring van Italië zijn streng: Alitalia zal een deel van zijn slots op de luchthaven Milaan-Linate moeten verkopen** en een nieuw logo moeten aannemen om een duidelijke breuk met het verleden te markeren.

Het nieuwe Alitalia zou zijn vloot met de helft inkrimpen, tot minder dan 50 vliegtuigen, en zijn personeelsbestand zou worden teruggebracht tot ongeveer 4.500 personen, tegen ongeveer 11.000 nu. Alitalia boekte tussen 2000 en 2020 een verlies van 11,4 miljard euro en moest in 2017 onder openbaar bestuur worden geplaatst. Er heeft zich geen koper gemeld.

***Mijn commentaar:** De start van ITA, het nieuwe Alitalia, is gepland voor het einde van de zomer.*

Een buitenkansje voor de concurrenten van de toekomstige Italiaanse luchtvaartmaatschappij. Zij zullen van de periode van grote activiteit kunnen profiteren om marktaandeel te veroveren die ITA moeilijk zal kunnen terugwinnen.

> **Easyjet ziet eindelijk af van ontslagen in Zwitserland**

(bron: Le Temps) 26 mei - **Easyjet Zwitserland heeft uiteindelijk besloten geen werknemers te ontslaan als onderdeel van de acht maanden geleden aangekondigde afslanking van de luchthaven Basel-Mulhouse.** De onderhandelingen met de sociale partners zijn dus succesvol verlopen. Het aantal werknemers is echter met ongeveer 40 voltijdsequivalenten (VTE's) verminderd, zodat er in totaal ongeveer 1000 posten overblijven.

Gedwongen ontslagen werden voorkomen door de arbeidstijdpercentages aan te passen en een handvol bemanningsleden van Basel naar Genève over te plaatsen. "De 23 pilootenposten en 45 posten voor het cabinepersoneel die in gevaar waren, zijn dankzij deze maatregelen volledig behouden gebleven", aldus CEO Jean-Marc Thévenaz.

Begin oktober heeft de Zwitserse vertegenwoordiging van de Britse lagekostenmaatschappij met personeelsvertegenwoordigers overleg gepleegd over het lot van **een zevental banen die op de tocht staan door de terugtrekking van twee van haar twaalf vliegtuigen van het tarmac aan de Rijn.** De basis in Genève en haar vijftien vliegtuigen werden niet getroffen.

> **Airbus is van plan meer vliegtuigen te produceren dan ooit tevoren in de geschiedenis van de luchtvaart**

(bron La Tribune) 27 mei - De critici van de luchtvaart zullen het niet leuk vinden. De wereld van morgen zal niet zonder vliegtuigen zijn. Integendeel, volgens de laatste productievoorspellingen van Airbus. De

gezondheids crisis is nog niet voorbij. Maar de Europese fabrikant twijfelt er niet langer aan. Dankzij de vooruitgang op het gebied van vaccinatie bevindt het luchtvervoer zich nu in een fase van krachtig herstel. En **de Europese vliegtuigbouwer rekt erop meer vliegtuigen te produceren dan ooit tevoren in de geschiedenis van de luchtvaart, met een productietempo dat in staat is bijna 800 vliegtuigen per jaar te leveren**, en zelfs meer dan 1.000 tegen 2025!

Dit is wat naar voren komt uit de aankondiging van Airbus, deze donderdag. Slechts één jaar nadat de vliegtuigbouwer zijn productie met 40% heeft verminderd, tot 40 afgeleverde vliegtuigen met één gangpad per maand, bevestigt hij dat hij in het vierde kwartaal van 2021 zal overschakelen op een maandelijks productietempo van 45 A320's (tegenover 40 vandaag). Bovenal bereidt **zij zich voor om in het tweede kwartaal van 2023 te stijgen tot 64, een niveau dat in de geschiedenis van de luchtvaart nog nooit is bereikt, wat overeenkomt met meer dan twee geleverde vliegtuigen per dag**. In een persbericht laat Airbus weten dat het "leveranciers heeft gevraagd zich voor te bereiden op de toekomst door tegen het tweede kwartaal van 2023 een vaste cadans van 64 te garanderen", waardoor Airbus zijn niveau van vóór de crisis (cadans 60) zal kunnen overschrijden en verder zal kunnen gaan dan de groeiprojecten die vóór de crisis waren gepland (63 tegen medio 2021). Dat is nog niet alles. "Vooruitlopend op een marktherstel **vraagt Airbus zijn toeleveranciers ook om tegen Q1 2024 een 70 cadence-scenario mogelijk te maken**. Op langere termijn kijkt Airbus naar mogelijkheden voor cadansen tot 75 vliegtuigen per maand tegen 2025", aldus de vliegtuigbouwer.

Airbus heeft zich reeds kandidaat gesteld door onlangs zijn project voor de bouw van een nieuwe A321 NEO assemblagelijin in Toulouse nieuw leven in te blazen.

Naast de A320-familie is **Airbus ook van plan de productie van de A220 op te voeren van vijf toestellen per maand tot zes tegen begin 2022**, "en vervolgens tot 14 toestellen tegen het midden van het decennium".

Wat de langeafstandsvliegtuigen betreft, die er langer over zullen doen om weer op gang te komen dan de korte- en middellangeafstandsvliegtuigen, geeft Airbus geen langetermijnprognose. Het gemiddelde productietempo van vijf vliegtuigen per maand zou tegen de herfst van 2022 moeten stijgen tot zes, tegenover vijf nu. Die van de A330 blijft op twee per maand.

Mijn commentaar: Willie Walsh, het hoofd van de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA), staat sceptisch tegenover de prognoses van Airbus.

Hij zei tegen Reuters: "Laten we afwachten, want er is duidelijk een enorme divergentie tussen wat de fabrikanten zeggen te gaan produceren en wat de luchtvaartmaatschappijen besluiten te kopen."

Boeing moet uitleg geven over de opschorting van de levering van de B787 Dreamliner

(bron La Tribune) 28 mei - Boeing is nog niet klaar met de tegenslagen die zich al meer dan twee jaar voordoen. Als die van de B737 MAX voor de middellange afstand bekend zijn, zijn die van zijn andere bestseller, de B787 voor de lange afstand, veel minder bekend.

Na de problemen tijdens zijn industrialisatiefase en vervolgens na zijn ingebruikname in 2011, maakt **de Amerikaanse vliegtuigbouwer nu een nieuwe crisis door. De leveringen van de 787 Dreamliner zijn opgeschort**, twee maanden na een eerste opschorting na de ontdekking van fabricagefouten afgelopen zomer.

Vandaag

moet de groep inderdaad meer informatie verstrekken aan de regelgever over deze productieproblemen van de Dreamliner. Doel: de controverse snel uit de wereld helpen, na het reeds klinkende vliegverbod van 22 maanden voor de 737 MAX, dat eind 2020 wordt opgeheven. Ook heeft het Amerikaanse bedrijf toegezegd meer motiveringen naar de FAA (Federal Aviation Administration) te sturen. Ter herinnering, de 787 Dreamliner is na de 737 MAX de belangrijkste inkomstengenerator voor Boeing.

"We werken eraan om de FAA aanvullende informatie te verstrekken over de analyse en documentatie in verband met de verificatiewerkzaamheden aan de niet-geleverde 787's," zei Boeing in een verklaring die vrijdag naar AFP werd gestuurd.

De fabrikant verklaarde dat "er geen gevolgen zijn voor de in gebruik zijnde vloot.

(...)

Bonus van de week

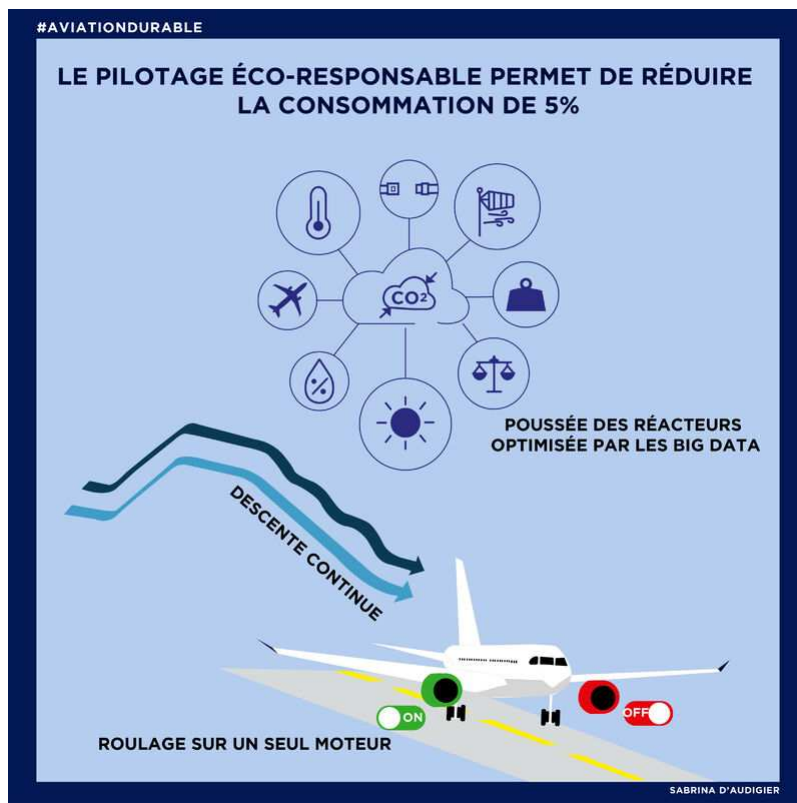
> **Milieuverantwoord beheer**

(bron #aviationdurable) 25 mei - **Ecopilotage is een groep praktijken die erop gericht zijn de ecologische voetafdruk van de luchtvaart te verkleinen.**

Deze praktijken bestaan al enige tijd en zijn de laatste jaren aanzienlijk versneld, **met name onder impuls van BigData**, waardoor het brandstofverbruik per vlucht met ongeveer 5% kan worden verminderd.

Op basis van operationele gegevens (weer, gewicht van het vliegtuig, baanlengte, enz.) kunnen **de stuwkracht van de motoren en de banen worden geoptimaliseerd. Deze beste praktijken omvatten ook het afzetten van een motor tijdens het taxiën, matig gebruik van stuwstraalomkeerders, optimalisering van flap- of landingsgestelverlenging, vermijden van brandstoftankering, vliegen met een lage kostenindex, enz.**

Er zijn nu instrumenten beschikbaar om de correcte toepassing van al deze praktijken te verbeteren, en binnen enkele jaren zal de hele wereldvloot geoptimaliseerd zijn.



Einde van het persoverzicht

> **Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

U vindt op mijn website [navigaction](#) de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders **Natixis en Société Générale**.

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**. Het 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 en 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 31 mei gesloten op 4,626 euro. Het is +3,07% gestegen in een week.

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

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt 3,27 euro. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 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 ruwe olie (Noordzee) is **licht gestegen met \$1 tot \$69**. Hij flirt al de hele week met de grens van 70 dollar. Je moet teruggaan tot 2018 om een spoor te vinden van een niveau van deze orde. Als de prijs de komende weken blijft stijgen, zullen de luchtvaartmaatschappijen zich genoodzaakt zien de ticketprijzen te verhogen.

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 betrekking heeft op de groep Air France-KLM of op het werknemersaandeelhouderschap...

Tot ziens.

Om de laatste persoverzichten van maandag te vinden, is het [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 deze brief/persbericht niet meer 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](#). 10907 mensen ontvangen dit persbericht live