

# ‘Concurrentie profiteert ook van lage brandstofprijs’

Voor het eerst in vijf jaar boekt Air France-KLM winst. De lage olieprijs helpt, zegt topman Alexandre de Juniac. Maar de achterstand op rivalen blijft groot

Roger Cohen  
Parijs

Air France-KLM maakt voor het eerst sinds 2008 weer winst, maar het houdt niet over. Geholpen door de lage olieprijs boekte de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij het afgelopen jaar een nettowinst van € 118 mln.

De lagere brandstofprijs scheelde het bedrijf € 446 mln aan kosten, maar een deel van de lagere brandstofrekening moest Air France-KLM direct doorgeven aan de consument in de vorm van lagere ticketprijzen. Die consument heeft, dankzij de snelle groei van prijsvechters als Ryanair en EasyJet en maatschappijen als Turkish Airlines en Emirates, de keuze uit een steeds groter aanbod.

Gecorrigeerd voor de effecten van een zwakke euro en de impact van een twee-weekse pilotenstaking in 2014 daalde de omzet van Air France-KLM het afgelopen jaar dan ook met 3,2%. De resultaten kregen bovendien een eenmalige opkikker van € 230 mln door de verkoop van landingsrechten op de Londense luchthaven Heathrow. Ook verdiende de luchtvaartmaatschappij € 218 mln met de verkoop van aandelen in boekingsstelsel Amadeus.

Bovendien gaan de kosten nog altijd minder hard naar beneden dan gewenst. Air France heeft met het overgrote deel van zijn personeel nog altijd geen overeenkomst kunnen sluiten over een beoogde productiviteitsverhoging. De noodzaak om te bezuinigen en het gat met de concurrentie te dichten blijft dan ook onverminderd groot, stellen topman Alexandre de Juniac en KLM-directeur Pieter Elbers in een gezamenlijke toelichting op de jaarcijfers.

**V U bent de goden zeker buitengewoon dankbaar voor de lage brandstofprijs?** De Juniac: ‘In de eerste plaats ben ik onze werknemers dankbaar. De grootste bijdrage aan onze besparingsplannen komt van hen. Maar de lage brandstofprijs helpt ons ook. Bij een hogere brandstofprijs zou ons resultaat inderdaad minder goed zijn. Maar vergeet niet: iedereen profiteert van de lage brandstofrekening, ook onze concurrenten.’

**V U bent nog altijd fors duurder dan de concurrentie.** De Juniac: ‘Dat klopt. Dat probeer ik ook aan de vakbonden uit te leggen. Onze concurrenten in Europa en de Verenigde Staten boeken resultaten die vele malen beter zijn. Neem Delta Airlines, dat een

“  
**‘Personeelskosten verlagen is overal lastig’**

“  
**‘Ik verwacht dat we in maart gaan praten met de piloten’**

## Air France-KLM

Jaarcijfers in € mln

	2015	2014
Omzet	26059	24912
Ebitda	2447	1589
Bedrijfsresultaat	1115	751
Nettowinst	118	-225
Winst per aandeel (€)	0,34	-0,75

Overige gegevens		
Passagiers (in mln)	89,821	87,358
Bezettingsgraad (%)	85,1	84,7
Vracht (in 1.000 ton)	1206	1303
Beladingsgraad (%)	60,4	63,1

**BARTJENS**  
Pagina 13



vergelijkbare omzet heeft als wij. Zij boekten het afgelopen jaar een nettowinst van ruim € 4 mrd. Delta Airlines heeft net een belang van € 500 mln genomen in China Eastern. Ik zou dat graag gedaan hebben. Maar op dit moment hebben we dat geld niet. Om te kunnen groeien in deze sector hebben we heel veel geld nodig. Daarvoor moeten onze kosten op hetzelfde niveau komen als die van onze concurrenten.’

**V Air France zou in september klaar zijn met de personeelsonderhandelingen, zei u afgelopen zomer. Maar er is nog nauwelijks wat bereikt. Wat doet u verkeerd?** De Juniac: ‘Personeelskosten verlagen is overal moeilijk. British Airways begon ermee in 2002 en was in 2011 klaar. Ook de cao-onderhandelingen bij KLM waren afgelopen zomer niet bepaald een “walk in the park”. Maar we hebben inmiddels

**Pieter Elbers (l) van KLM, Alexandre de Juniac (m) van Air France-KLM en Frédéric Gagey van Air France bij aanvang van de persconferentie in Parijs.**

FOTO: HOLLANDSE HOOGTE

een overeenkomst met een meerderheid van ons grondpersoneel. Ik verwacht dat we in maart gaan praten met de piloten.’

**V Wordt het geen tijd voor een andere aanpak?** De Juniac: ‘Wellicht. Misschien moeten we nog duidelijker uitleggen dat de productiviteit omhoog moet, zodat we weer kunnen groeien. Kijk naar KLM, daar kwam de groei pas op gang nadat in juli de cao-onderhandelingen waren voltooid. Ik dacht dat we dit duidelijk hadden gemaakt. Maar bij elke onderhandeling speelt tijd een rol. De vakbonden gebruiken dat tegen ons, dat is duidelijk.’

**V Waarom volgt u niet het voorbeeld van Ryanair, dat piloten inhuurt via een detachingsbureau?** De Juniac: ‘Dat is niet de aanpak die wij kiezen. Wij zijn een bedrijf dat zijn men-

sen fatsoenlijk en respectvol behandelt. We zijn trots op onze sociale traditie. We gaan niet het sociale model van Air France en KLM om zeep helpen, ook al moeten we dan misschien wat meer onderhandelen.’

**V U had plannen om 2900 arbeidsplaatsen te schrappen bij Air France. Gaat dat nog door?** De Juniac: ‘Dat getal hoorde bij plan B. Dat zou ingaan als we de beoogde productiviteitsverhoging niet voor elkaar krijgen. Maar als we dit jaar wel afspra-

**‘Wij zijn een bedrijf dat zijn mensen fatsoenlijk en respectvol behandelt. We zijn trots op onze sociale traditie’**

## REACTIE

‘Air France-KLM is er nog niet’

John Strickland, een bekende consultant binnen de luchtvaartsector, is niet onverdeeld te spreken over de jaarwinst die Air France-KLM heeft geboekt. ‘Je ziet dat de lage brandstofprijs nu het grote verschil maakt, maar desondanks loopt Air France-KLM nog fors achter bij zijn concurrenten, in het bijzonder luchtvaartgroep IAG’, aldus de Brit. KLM is volgens Strickland een stuk verder met zijn herstructurering en het verlagen van de kosten, maar het is Air France nog niet gelukt om nieuwe arbeidsovereenkomsten te sluiten met zijn personeel. ‘Alexandre de Juniac heeft als topman een hoop uitdagingen op zijn bord.’ Volgens Strickland begrijpt De Juniac welke veranderingen nodig zijn hij toont ook wel vastberadenheid in zijn poging om het bedrijf in de juiste richting op te bewegen. ‘Maar onderhandelen met de vakbonden is in Frankrijk nou eenmaal bijzonder lastig. Zijn werk is nog lang niet af.’

ken kunnen maken met het personeel, gaan we in 2017 weer over op het groeiplan en gaat het bezuinigingsplan van tafel.’

**V Was het plan B slechts bedoeld om druk te zetten?** De Juniac: ‘Nee. Maar onze mensen moeten begrijpen dat zodra de kosten omhoog gaan, er weer groei mogelijk is. Dat is hoe Pieter heeft het uitgelegd aan zijn mensen. Ik weet zeker dat onze Franse medewerkers dat ook kunnen begrijpen. Zodra Pieter zijn nieuwe cao's had getekend, gingen de kosten naar beneden en was er weer ruimte voor groei.’

Elbers: ‘In Nederland overheerst soms de perceptie dat er niets gebeurt bij Air France. Maar als je kijkt naar de cijfers, zie je dat in de afgelopen vier jaar al tienduizend werknemers van Air France gebruik hebben gemaakt van de vrijwillige vertrekregeling.’