



HET LIJKT ONVERMIJDELIJK DAT OOK NIEUW GELD ZAL WORDEN OPGEHAALD BIJ AANDEELHOUDERS

het Franse deel, Air France, waar de marge onder de 2 procent ligt. Bij KLM bedroeg de winstmarge vorig jaar bijna 8 procent. Volgens Smith is het verschil te verklaren door de belastingdruk en relatief hoge salarislasten in Frankrijk, opgeteld bij het gegeven dat de twee Parijse luchthavens minder efficiënt zijn dan Schiphol.

Reden voor Smith om vorig jaar (eindelijk) in te grijpen, zodat het gat met de concurrentie gedicht kon worden. Daarbij moesten ook zuinigere en efficiëntere toestellen, het schrappen van verlieslatende bestemmingen en het slimmer organiseren van het internationale netwerk bijdragen aan een margestijging van 4 naar 7 tot 8 procent in 2024.

DE CONCURRENTIE

Het moet uit diplomatiek oogpunt zijn dat topman Smith een reeks aan redenen noemt voor de lage winstgevendheid van AF-KLM. Een vergelijking met de concurrentie laat zien dat het vooral de post salarissen is die er bij de Frans-Nederlandse maatschappij zo hard in hakt. De loonkosten slokken 30 procent van de omzet op, veel meer

dan bijvoorbeeld bij IAG (22 procent) of Ryanair (13 procent).

De ratio tussen loonkosten en omzet wordt bepaald door enerzijds de loonkosten per beschikbare stoelkilometer (ASK, available seat kilometres) en anderzijds de omzet per ASK. Omdat Air France-KLM niet in staat is haar relatief hoge loonkosten goed te maken door hogere ticketprijzen, slokken de loonkosten meer omzet op dan bij enige andere grote luchtvaartmaatschappij.

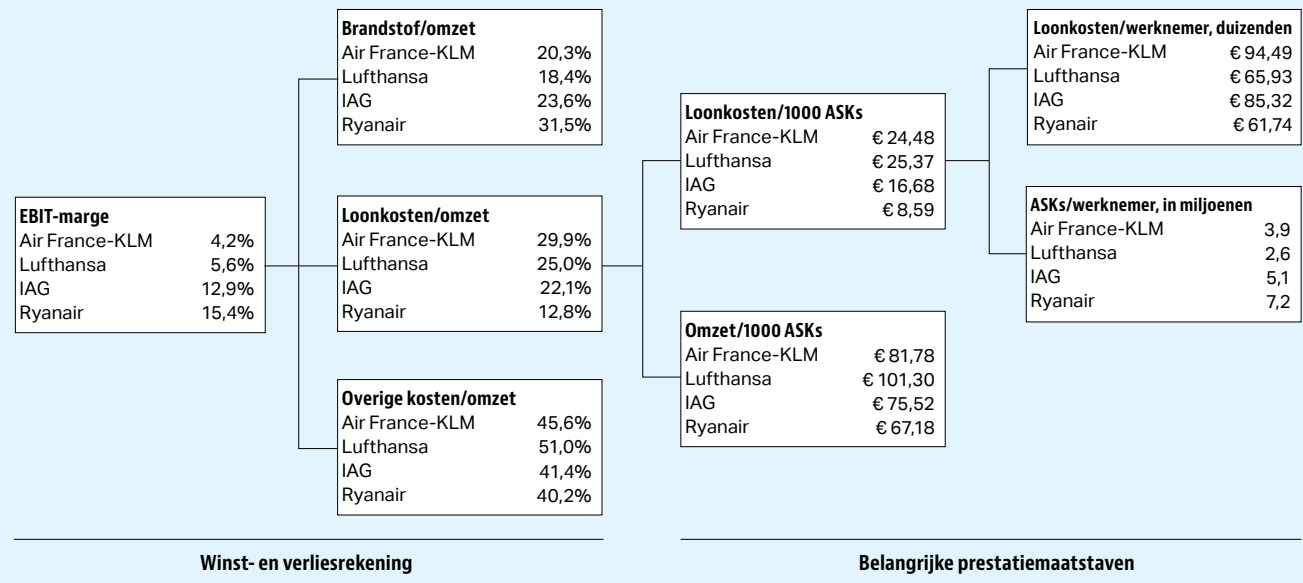
Het gemiddelde salaris van 95 duizend euro bij AF-KLM is simpelweg te hoog om te compenseren met een hoge productiviteit.

Niet gek dus dat Wopke Hoekstra, minister van Financiën en vertegenwoordiger van een grootaandeelhouder in Air France-KLM, deze zomer met de Fransen in gesprek wilde om de kosten binnen het moederbedrijf van KLM structureel te verlagen. De overheid zal willen voorkomen dat Nederlands belastinggeld een slecht draaiend Air France overeind houdt.

DE MAATREGELEN

Met het uitbreken van de coronapandemie raakte Smith

AIR FRANCE-KLM: VERGELIJKING CONCURRENTEN



Bron: jaarverslagen 2019, ASK= available seat kilometres, beschikbare stoelkilometers, dat wil zeggen beschikbare stoelen vermenigvuldigd met het aantal gevlogen kilometers.