

KLM neemt helaas afscheid van de Boeing 747...



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°749, 30 maart 2020

Als u deze pagina niet goed 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,

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](#) 

Redactioneel

Vorige week vertelde u mij hoe blij u was dat u in deze periode van opsluiting een langere brief dan gebruikelijk tot uw beschikking had. Het is dan ook met genoegen dat ik deze formule vernieuw.

In deze brief vindt u met name een lang artikel waarin wordt verwezen naar mogelijke nationalisaties, als antwoord op uw vele vragen.

Voor degenen onder u die zich willen verdiepen in de geschiedenis van de Air France-KLM groep sinds 2008, heb ik de volledige tekst van de brieven beschikbaar gesteld op mijn blog [navigation.com](#).

En altijd een groot dankwoord aan iedereen die zich inzet voor het vergemakkelijken van ons dagelijks leven en het verzorgen van onze patiënten.

Gelukkig lezen François

Persoverzicht van maandag

> **KLM neemt** [helaas afscheid van de Boeing 747...](#)

(bron anp-belga) 29 maart -



Het afscheid was discreet en er was niet veel publiciteit in deze tijden van gezondheidscrisis met betrekking tot het nieuwe coronavirus. **"Triest", reageerde KLM-baas Pieter Elbers.** De CEO wees erop dat KLM in eerste instantie de Jumbo Jets tot 2021 wilde blijven gebruiken, maar vanwege de gezondheidscrisis van het nieuwe coronavirus werd besloten de vliegtuigen eerder uit dienst te nemen.

De eerste Boeing 747's kwamen in 1971 in dienst bij de KLM. Dankzij zijn omvang konden er meer passagiers en vracht worden vervoerd dan met andere vliegtuigen. Maar het betekende ook een hogere kostprijs om te werken.

Het afscheid van de Boeing 747 had met veel pracht en praal gevierd moeten worden. Dat het niet mogelijk was "gekwetst", zei Elbers. Maar wat nog meer pijn doet, voegde hij eraan toe, is dat de KLM slechts 10 procent van haar normale vluchten kan uitvoeren vanwege de Covid-19-uitbraak. Volgens de directeur was het aanbod in 70 jaar niet zo beperkt geweest.

De luchtvaartmaatschappij, die deel uitmaakt van de Air France-KLM-groep, blijft naar New York vliegen. De stad is zeven keer per week aangesloten op de zomerdienst. Elbers zegt dat veel Amerikanen naar huis willen en veel Nederlanders de Amerikaanse metropool willen verlaten. Er worden maatregelen aan boord genomen om het personeel en de passagiers zoveel mogelijk te beschermen.

Air France heeft van zijn kant zijn laatste Boeing 747 in januari 2016 teruggetrokken.

Mijn commentaar: Bijna 50 jaar na de aankomst van de Boeing 747 in de KLM-vloot vond de laatste vlucht van dit mythische vliegtuig plaats op zondag 29 maart 2020. Covid-19 zal de uitdiensttreding van dit viermotorige vliegtuig hebben versneld. Misschien zal het ook de pensionering van de andere viermotorige vliegtuigen van de groep, de Airbus A380 en A340 van Air France, bespoedigen.

> Een vliegtuig van Air France met 5,5 miljoen maskers landt op Parijs-Charles de Gaulle

(bron Le Parisien) 29 maart - Dit is een van de eerste vluchten in een lange reeks waar heel Frankrijk reikhalzend naar uitkeek. Vooral de medische staf in het midden van een coronavirus pandemie. **Een vliegtuig uit China met 5,5 miljoen medische maskers kwam zondagavond aan op de luchthaven van Roissy. Dit vrachtvliegtuig van Air France vervoerde** volgens de Franse luchtvaartmaatschappij in **totaal 100 ton medische apparatuur.**

Deze landing markeert het begin van de luchtbrug die tussen China en Frankrijk is opgezet om te voorzien in maskers die in een groot deel van het land hard nodig zijn. Op zaterdagavond zei het ministerie van Volksgezondheid dat er zowel in Frankrijk als in het buitenland meer dan een miljard maskers waren besteld "voor de komende weken en maanden".

Waarom een beroep doen op het buitenland, en vooral op China? Want Frankrijk, dat 40 miljoen maskers per week nodig heeft, produceert slechts 8 miljoen. Onze reserves zijn niet oneindig", geeft Olivier Véran

toe. En geen enkel land ter wereld voldoet momenteel aan de vraag naar maskers.

De komende dagen worden andere vluchten verwacht om deze essentiële beschermingsmiddelen te leveren. De **luchthaven van Parijs-Vatry (Marne), die een vrachtzone heeft, verwacht een eerste vlucht op maandag en vervolgens andere vluchten verspreid over minstens twee weken.** Er is ten minste één dagelijkse rotatie gepland met breedbloedige vliegtuigen.

Ze zullen gemiddeld 100 ton lading per stuk vervoeren, met maskers en medische apparatuur in wisselende hoeveelheden, maar met ten minste tien miljoen maskers per stuk.

Mijn opmerking: de luchtvaartmaatschappijen hebben de meeste van hun vluchten opgeschort, maar ze blijven gemobiliseerd om het vervoer van goederen, voornamelijk tussen China en Europa, te waarborgen.

De Covid-19-crisis zal duidelijk hebben gemaakt dat er in China veel basisbehoeften zijn. Sommige waarnemers stellen voor hun productie naar Europa te verplaatsen. Maar zal iedereen in staat zijn om de geïnduceerde prijsstijging op te vangen?

> KLM wil haar vliegtuigen geschikt maken voor vrachtvervoer

(bron Het Financieele Dagblad vertaald met Deepl) 27 maart - **KLM**, die zwaar getroffen is door de coronaviruscrisis, **onderzoekt de mogelijkheid om ongebruikte passagiersvliegtuigen om te bouwen voor vrachtvervoer.**

(...) De luchtvaartmaatschappij is op zoek naar nieuwe inkomstenbronnen. Het maken van meer vrachtluchten zou een oplossing kunnen zijn.

(...) Vandaag de dag staan de meeste vliegtuigen op Schiphol geparkeerd. Door de cabine van het vliegtuig tijdelijk aan te passen, kan extra vracht worden vervoerd en profiteert het bedrijf van de hoge transporttarieven in de sector.

KLM onderzoekt twee opties voor hun commerciële mogelijkheden: het vervoeren van vracht in het ruim van een leeg passagiersvliegtuig en/of het aanpassen van de cabine om deze geschikt te maken voor het vervoer van vracht.

Er is een wereldwijde vraag naar transportcapaciteit voor medische hulpmiddelen en andere noodzakelijke goederen. KLM Cargo heeft hiervoor een speciaal kantoor ingericht. (...)

Binnenkort start KLM ook met vrachtluchten naar China. Er zijn drie retourvluchten per week gepland naar de Chinese hoofdstad. (...)

Net als KLM onderzoekt ook Lufthansa de mogelijkheid om de eigen vrachtcapaciteit te vergroten. (...)

Andere luchtvaartmaatschappijen zullen ook het aantal vrachtluchten verhogen. Ook de emiraten, United Airlines, Austrian Airlines en Aeromexico gebruiken passagiersvliegtuigen voor pre-freightvluchten naar Europa.

> Air France reageert op de Dubreuil-groep (die de geplande steun van de staat aan Air France betreurt)

(bron La Tribune) 26 maart - De woorden van **Jean-Paul Dubreuil, voorzitter van Groupe Dubreuil, moedermaatschappij van Air Caraïbes en French Bee**, en Marc Rochet, vice-voorzitter van de Raad van Bestuur van Air Caraïbes en voorzitter van French Bee, slaan aan bij Air France, dat wilde reageren.

In La Tribune **sprak**

Jean-Paul Dubreuil donderdagochtend **zonder omhaal over de bereidheid van de regering om Air France te steunen.** Onlangs heeft de minister van Economie en Financiën Bruno Le Maire zelfs meerdere malen de mogelijkheid geopperd om de groep te nationaliseren voordat hij op 24 maart erkende dat er andere oplossingen waren. (...)

"Het heeft niet veel zin vanuit concurrentieoogpunt. Waarom zou het ene bedrijf meer baat hebben bij het manna van de staat dat hen in staat stelt een veel laksere positie te hebben dan het onze, omdat ze vasthouden aan het idee dat de staat hen altijd te hulp zal schieten? We zijn nogal teleurgesteld door dit alles," zei Jean-Paul Dubreuil, na eerder te hebben herhaald dat "hij geen staatsmanna van de redder verwachtte". (...)

In een schriftelijke reactie op La Tribune **antwoordde Air France:**

"We zijn verrast door deze opmerkingen. **Een crisis zoals die welke onze industrie doormaakt, vereist dat alle spelers solidair met elkaar zijn. Air France geeft blijk van zijn solidariteit door ervoor te zorgen dat veel passagiers die ver van huis zijn gestrand, ook degenen die na de opschorting van de activiteiten van Air Caraïbes geen oplossing hebben, naar het vasteland van Frankrijk terugkeren.** Air France is ook enkele dagen lang gemobiliseerd om de repatriëring van onze landgenoten, uit de vier hoeken van de wereld, te verzekeren door het uitvoeren van speciale vluchten die leeg vertrekken, met geplafonneerde tarieven. **Air France zal vluchten van en naar Overseas France blijven uitvoeren om de voor het land noodzakelijke territoriale continuïteit te waarborgen.** Ondanks de reeds zware impact van deze crisis zet Air France zich in voor deze missie ten dienste van onze medeburgers, buiten een economische logica om en omdat het ook zijn raison d'être is".

Het debat is nog maar net begonnen. Air Caraïbes en French Bee schorten hun activiteiten op, maar zeggen dat ze een capaciteit voor "reddingsvluchten" behouden.

Mijn commentaar: Het debat dat door Air Caraïbes en French Bee op gang is gebracht, lijkt mij vooral een manier om de druk op de regering te verhogen.

Het zou een sprintje kunnen maken als de regering haar maatregelen ter ondersteuning van het luchtvervoer aankondigt.

> Lufthansa om 31.000 werknemers op arbeidstijdverkorting te zetten

(bron AFP) 27 maart - **De Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa heeft gevraagd om 31.000 van haar werknemers op korte termijn aan het werk te zetten om** de drastische daling van het luchtverkeer als gevolg van de op vrijdag aangekondigde coronaviruspandemie op te vangen.

"Lufthansa heeft gevraagd om 31.000 werknemers te plaatsen voor werktijdverkorting", vertelde een woordvoerder van de groep aan AFP.

De maatregel zou moeten duren „tot 31 Augustus" voor zowel cabine als grondpersoneel en „een oplossing is aan de gang voor cockpitpersoneel," hij zei.

De 31.000 medewerkers vertegenwoordigen bijna een kwart van het personeel van

de groep, die eigenaar is van de Europese luchtvaartmaatschappijen Austrian en Brussels Airlines, Eurowings en Swiss. (...)

De transportcapaciteit, dat wil zeggen het aantal zitplaatsen in het vliegtuig van de Duitse groep, is in het kader van een noodvluchtplan dat tot 19 april van kracht is, teruggebracht tot slechts 5%.

Het bedrijf houdt nu 700 van zijn 763 vliegtuigen aan de grond en voert meer vluchten uit dan ooit tevoren sinds de jaren vijftig, volgens Lufthansa's CEO Carsten Spohr. (...)

Mijn commentaar: *Onze concurrent ondervindt dezelfde moeilijkheden als de Air France-KLM-groep. Zij voert dezelfde maatregelen uit.*

Deze maatregelen zijn niet alleen bedoeld om een faillissement te voorkomen, maar ook om uit de gezondheids crisis te komen met voldoende financiële reserves om zich daadwerkelijk te kunnen herstellen.

Volgens deskundigen zal het herstel vele maanden duren, zelfs meer dan een jaar. De verkoop-, marketing- en inkomstenbeheerteams zullen dan in de frontlinie staan om klanten terug te winnen.

> **Duitse miljardair wordt Lufthansa's grootste aandeelhouder**

(bron ch-aviation) 26 maart - **De Duitse miljardair Heinz Hermann Thiele**, een van de rijkste industriëlen ter wereld, **heeft zijn aandeel in de Lufthansa Groep verhoogd van 5,29% tot 10,01% en** is daarmee volgens een beursverslag de grootste aandeelhouder van de groep geworden.

De transactie, die werd afgesloten op 16 maart, stelde Thiele in staat om zijn aandeel te verhogen met 22,6 miljoen aandelen, ter waarde van 195,5 miljoen euro.

De aandelen van Lufthansa zijn, net als die van de meeste van haar branchegenoten, sinds het uitbreken van de VID19-pandemie gedaald. **Op 25 maart 2020 stonden zij genoteerd op 9,51 euro, meer dan een derde minder dan hun piek van 15,40 euro op 19 februari 2020.**

De heer Thiele is voorzitter en meerderheidsaandeelhouder van Knorr-Bremse, een van 's werelds grootste producenten van remsystemen voor auto's en treinen. Hij is tevens voorzitter en meerderheidsaandeelhouder van spoorwegmaterieelproducent Vossloh.

Mijn commentaar: *De aandeelhoudersstructuur van Lufthansa is de afgelopen twee maanden aanzienlijk veranderd.*

Eind januari hadden de tien grootste aandeelhouders elk tussen de 2% en 5% van het kapitaal in handen, voor een totaal van 30,5%.

Sindsdien hebben ze allemaal hun aandeelhouderschap verminderd (slechts drie van hen bezitten nog steeds meer dan 2%), en hebben nu slechts 16% van het kapitaal in handen. Binnen enkele weken werd de Duitse miljardair Heinz Hermann Thiele de hoofdaandeelhouder met 10% van de aandelen van de Duitse onderneming.

De gevolgen van deze verandering in de eigendomsstructuur zullen de komende maanden zichtbaar worden.

> **Iberia, British Airways en de IAG-groep staan binnenkort aan het eind van de lijn...**

(bron La Quotidienne) 24 maart - De coronaviruscrisis eist nog steeds zijn tol. **Naar verluidt overweegt de Britse regering de mogelijkheid om British Airways gedeeltelijk te nationaliseren**, wat de ontmanteling van de hele IAG-groep zou betekenen en, "daarom een mogelijke scheiding van de bedrijven Iberia en Vueling", zoals de Sunday Times stelt, eraan toevoegend dat de investeringsbank Rothschild al aan deze mogelijkheid werkt. Het is de

bedoeling van de Britse regering om kapitaal te injecteren in British Airways in ruil voor strenge eisen, zoals het beperken van dividendbetalingen of het verlagen van de beheersvergoedingen.

Een andere hypothese die wordt overwogen is dat "Londen en Madrid samen IAG zullen gaan redden". zei de Spaanse krant Expansión in de editie van gisteren op maandag.

De Britse regering heeft aangekondigd dat zij voornemens is 359,96 miljard euro aan steun te verlenen in de vorm van gegarandeerde leningen, een injectie die door sommige analisten als onvoldoende wordt beschouwd.

De sluiting van het luchtruim als gevolg van het coronavirus veroorzaakt een gat van 217 miljoen euro per week voor de IAG-groep. Vijfenzeventig procent van de vliegtuigen van de groep staat op de grond en **Iberia in Spanje heeft al een ERTE (Expediente de Regulación Temporal de Empleo) aangekondigd voor zijn 16.000 werknemers om zijn toekomst te garanderen.**

Mijn commentaar: *In Groot-Brittannië bereidt de regering, net als in de meeste landen met een sterke luchtvaartmaatschappij, maatregelen voor ter ondersteuning van het luchtvervoer.*

Er zijn verschillende gemeenschappelijke punten bij het verkrijgen van de steun: behoud van werkgelegenheid in de gesteunde bedrijven, opschorting van de dividenden en bevriezing van het inkomen van de leidinggevenden.

> **Alitalia zou opnieuw kunnen worden gelanceerd met slechts een kwart van de vloot...**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 25 maart - De crisis in verband met de pandemie van het coronavirus was voor de Italiaanse regering op zijn minst een gouden kans om **Alitalia te redden**. Maar het kan geen wonderen verrichten en het bedrijf zal niet ongeschonden uit de jaren van financiële moeilijkheden en deze ongekende crisis komen. Volgens informatie van Corriere della Sera en Reuters zal **het bedrijf offers moeten brengen en mag het slechts met een kwart van zijn huidige vloot van tussen de 25 en 30 vliegtuigen nieuw leven worden ingeblazen**.

Zelfs in de vorm van een nieuwe onderneming zou Alitalia in ieder geval niet herboren kunnen worden zonder een herstelplan. De verschillende privatiseringen die de afgelopen vijftien jaar op de rand van het faillissement stonden, zijn uiteindelijk allemaal mislukt en het laatste proces dat in gang is gezet, was al stilgelegd voordat de epidemie uitbrak. Toch staat het al bijna drie jaar onder buitengewoon beheer en verliest het 300 miljoen euro per jaar.

Er zijn geen verdere details onthuld over de vorm die de nieuwe Alitalia zou kunnen aannemen. Maar een inkrimping van de vloot met driekwart zal noodzakelijkerwijs gevolgen hebben voor het sociale niveau. **Corriere della Sera vermeldt het verlies van 7.500 van de 11.500 banen**. Volgende week staat er een regeringsvergadering met de vakbonden op het programma.

Ter ondersteuning van de luchtvaartsector heeft de Italiaanse regering aangekondigd 500 miljoen euro vrij te maken, waarvan het grootste deel voor Alitalia zal worden gebruikt.

***Mijn commentaar:** Als deze informatie juist blijkt te zijn, zal Alitalia worden teruggebracht tot een congruent gedeelte. Er zullen nog maar ongeveer 30 vliegtuigen en 4.000 werknemers overblijven.*

Dit ligt ver achter op de 120 vliegtuigen die het Italiaanse bedrijf in 2017 had. Ver achter de 157 vliegtuigen en 21.000 werknemers die de Italiaanse luchtvaartmaatschappij in 2002 had.

> **EasyJet sluit zijn hele vloot voor onbepaalde tijd af.**

(bron Le Parisien) 30 maart - Na tien dagen geleden te hebben aangekondigd dat zij het merendeel van haar vliegtuigen aan de grond zou houden vanwege de verlamming van het wereldverkeer, **heeft de goedkope luchtvaartmaatschappij zojuist haar hele vloot voor onbepaalde tijd aan de grond gehouden**.

"De afgelopen dagen is EasyJet betrokken geweest bij de repatriëring van klanten met 650 vluchten tot nu toe om meer dan 45.000 klanten naar huis te brengen", legt het bedrijf uit, en voegt eraan toe dat de laatste vlucht op zondag plaatsvond en dat er enkele extra reddingsvluchten kunnen worden uitgevoerd. (...)

"In dit stadium is er geen zekerheid over wanneer commerciële vluchten kunnen worden hervat", erkent EasyJet.

De vervoerder verzekert dat hij een overeenkomst heeft met de vakbonden om zijn cabinepersoneel vrij te laten werken. "De overeenkomst is vanaf 1 april voor twee maanden van kracht en de bemanningen krijgen 80% van hun gemiddelde salaris uitbetaald dankzij het systeem dat de regering heeft ingevoerd om banen te behouden. "» (...)

> **easyJet kon een order voor 103 Airbus annuleren...**

(bron CercleFinance) 30 maart - Stelios Haji-loannou, **de oprichter van easyJet, zou hebben gedreigd het management van de groep in brand te steken als het weigerde de order van 4,5 miljard euro voor de 107 Airbus vliegtuigen te annuleren**, meldde Sky News.

Stelios Haji-loannou heeft een derde van het kapitaal van easyJet in handen. Hij is van mening dat deze order het bestaan van het bedrijf kan bedreigen in het huidige conditierapport vanochtend Aurel BGC. (...)

***Mijn commentaar:** Het kapitaal van easyJet is voornamelijk in handen van de familie van de oprichter (Stelios Haji-loannou), met 33,73%. De andere twee grote aandeelhouders zijn Invesco Limited (9,99%) en BlackRock, Inc. (5,15%).*

De bedreigingen van de oprichter voor het beheer van easyJet zijn niet nieuw. Hij heeft lange tijd de voorkeur gegeven aan dividenden boven investeringen.

> **De Ryanair-groep verwacht in april of mei geen vluchten uit te voeren.**

(bron La Libre Eco met Belga) 24 maart - **De Ierse groep Ryanair denkt niet in staat te zijn om vluchten uit te voeren in april of mei** vanwege de huidige pandemie van het coronavirus, zei het dinsdag in een open brief aan zijn klanten. Het is gebaseerd op de ervaring in China, wat erop wijst dat er een periode van drie maanden nodig is om de verspreiding van het virus in te dammen en te beperken. (...)

De Ryanair-groep, waaronder de gelijknamige lowcostmaatschappij en Buzz, Lauda en Malta Air, heeft 18.000 mensen in dienst. (...) **Toch heeft zij haar diensten aangeboden aan alle Europese regeringen om te voorzien in repatriërvluchten en vluchten die essentieel zijn voor de circulatie van vitale geneesmiddelen, persoonlijke beschermingsmiddelen en, indien nodig, noodvoedsel.** (...)

***Mijn commentaar:** Ryanair-directeuren zijn de eersten die suggereren dat ze in mei geen vluchten zullen uitvoeren!*

> **Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen krijgen 58 miljard dollar aan steun...**

(bron: Les Échos) 26 maart - Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen kunnen een grote "phew" van verlichting duwen. (...) De **Amerikaanse senatoren stemden woensdagavond voor een pakket van diverse hulpmiddelen in hun voordeel, voor een totaal bedrag van 58 miljard.** (...) De Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen

zijn hard getroffen door de coronaviruscrisis, waardoor ze gedwongen zijn duizenden vluchten te annuleren. En zelfs als de daling van het verkeer niet de 90 procent bereikt die in Europa is waargenomen, hebben **ze bijna al hun trans-Atlantische vluchten moeten opschorten en hun binnenlandse aanbod met 50 tot 70 procent moeten verminderen.** In een land waar het vliegverkeer in de plaats is gekomen van het trein- en busverkeer, kon dit niet anders dan een ondersteunende reactie van de autoriteiten uitlokken.

(...) **De luchtvaartmaatschappijen zullen 25 miljard dollar aan directe steun ontvangen om** salarissen en pensioenen te betalen. (...)

Bovendien **zullen de bedrijven ook kunnen profiteren van leningen of leningaranties voor een totaalbedrag van 25 miljard dollar en 4 miljard dollar voor vracht. Op voorwaarde echter dat er geen andere kredietoplossing is. Dit zou de meest winstgevende bedrijven, zoals Delta, kunnen uitsluiten.**

Bovendien hebben de senatoren enkele voorwaarden gesteld aan de toekenning van deze steun. **De begunstigen moeten zich ertoe verbinden om vóór 30 september geen ontslagprogramma's of loonverlagingen uit te voeren. Omgekeerd zal de betaling van dividenden en de inkoop van aandelen tot september 2021 verboden zijn.** Hetzelfde geldt voor **verhogingen voor de hoogste salarissen.** Ten slotte moeten de maatschappijen zich ertoe verbinden om de komende twee jaar de binnenlandse bestemmingen die zij in maart hebben aangedaan, te handhaven.

***Mijn opmerking:** de steunmaatregelen voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen lijken sterk op die welke door Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië worden ontwikkeld.*

Zij benadrukken het cruciale belang van het passagiers- en vrachtvervoer door de lucht in onze huidige economie.

> Airbus gaat de strijd aan om het coronavirus aan te pakken

(bron Le Journal de l'Aviation) 23 maart - "Het is een gezondheids- en economische crisis". **Guillaume Faury, uitvoerend voorzitter van Airbus, kondigde op maandag 23 maart een reeks maatregelen aan** om te proberen de gevolgen van het coronavirus voor de gezondheid van de werknemers en het bedrijf te verzachten. **Zij moeten een geleidelijke hervatting van de werkzaamheden op de Franse en Spaanse productielocaties mogelijk maken, alsook het behoud van de liquiditeit van de groep op korte termijn.** (...)

De eerste maatregelen hebben natuurlijk betrekking op de gezondheid. Na een

onderbreking van vier dagen zullen de werkzaamheden in de Franse en Spaanse vestigingen dan ook worden hervat. Guillaume Faury verklaarde dat deze periode het mogelijk heeft gemaakt om het pand te reinigen en de werkplekken in overeenstemming te brengen met de eisen op het gebied van hygiëne en zelfbehoud. Er moeten ook maskers beschikbaar worden gesteld aan de werknemers. (...) Om

de veiligheid van zijn werknemers te garanderen, **verklaarde de Airbus-baas dat alleen de werkplekken die volledig in overeenstemming zijn met de voorschriften, opnieuw zouden worden geopend. De herstart zal dus geleidelijk verlopen.** (...)

Deze oplossing is in overleg met de sociale partners gekozen. (...)

De andere doelstelling van het management van Airbus is om de middelen te behouden om na de crisis terug te stuiten. (...) Er zijn dus drie maatregelen genomen met de goedkeuring van de Raad van Bestuur.

Airbus heeft een nieuwe kredietlijn van 15 miljard euro gekregen. (...) Dit is een aanvulling op de andere bestaande faciliteiten van ongeveer 3 miljard EUR. 12 miljard aan beschikbare financiële activa. **De groep heeft dus een verhoogde financieringscapaciteit van 30 miljard euro.** (...)

Tegelijkertijd heeft de groep haar dividendvoorstel voor 2019 geannuleerd. (...) Dit moet het mogelijk maken om 1,4 miljard euro aan liquiditeit te behouden. Ook heeft zij de financiering van de aanvullende pensioenen opgeschort. (...)

Guillaume Faury kondigde niettemin aan dat er verdere kostenbesparingen zullen worden doorgevoerd om de liquide middelen van de groep niet te verbranden. Met name de kapitaaluitgaven zullen naar verwachting naar beneden worden bijgesteld.

De Airbus-baas (...) heeft niet gevraagd om directe overheidssteun voor zijn eigen groep, hij moedigt de regeringen aan om de luchtvaartindustrie te steunen, die naar zijn overtuiging de sleutel zal zijn tot het wereldwijde economische herstel na de crisis.

Guillaume Faury (...) is niettemin van mening dat de langeafstandsbusiness aanzienlijk moet worden beïnvloed en rekt meer op de kracht van de orderportefeuille met één gangpad om de veerkracht van Airbus in deze ongeëvenaarde crisis te waarborgen.

Mijn commentaar: Guillaume Faury wedt op vliegtuigen met één gangpad om Airbus te herstarten als hij uit de crisis komt.

Dat is niet verwonderlijk, want vorig jaar al vertoonde de verkoop van vliegtuigen met twee gangen tekenen van zwakte. Deze crisis heeft de situatie niet geholpen.

> **Embraer wordt rood in 2019**

(bron Le Journal de l'Aviation) 26 maart - **Het was het laatste jaar van Embraer**

zoals we die kennen. En het zal niet de beroemdste zijn. Ondanks een stijging van de omzet zag **de Braziliaanse fabrikant** zijn marges in 2019 verslechteren en **eindigde het jaar in het rood. Embraer bereidt zich nu voor op** een atypisch jaar tussen de gezondheids crisis die de wereld treft - met een situatie die in Brazilië nog precairder is geworden door het ubueske management van president Jair Bolsonaro - en **de verkoop van haar commerciële vliegtuigactiviteiten aan Boeing.**

In 2019 (...) waren de business aviation en defense & security activiteiten het meest dynamisch met een groei van meer dan 25%. (...)

De zwarte vlek kwam van commerciële vliegtuigen, met een daling van meer dan 5% tot 2,2 miljard dollar. Hoewel Embraer zijn voorspellingsbereik met 89 leveringen heeft gehaald, was het nog steeds een derde jaar op rij met E-Jets E2's die moeite hadden om commercieel van start te gaan. (...)

Het bedrijfsresultaat (EBIT) viel in het rood met een verlies van 77 miljoen dollar, tegenover een winst van 35 miljoen in 2018. Dit resultaat werd beïnvloed door een bijzondere waardevermindering van \$72 miljoen voor zakenvliegtuigen, maar zou in elk geval in het rood zijn gebleven, met een aangepast operationeel verlies van \$5 miljoen. Het aangepaste bedrijfsinkomen zou in 2018, ondanks bijna \$190 miljoen aan uitzonderlijke lasten op de reeds in bedrijf zijnde zakenvliegtuigen en op het KC-390 programma, \$220 miljoen hebben overschreden.

Het netto-inkomen daalt ook, met een nettoverlies van 322 miljoen dollar, vergeleken met 178 miljoen dollar in 2018. Toch concentreerde Embraer zich in het laatste kwartaal van 2019 op het genereren van 2,8 miljard dollar in contanten (beschikbare liquide middelen en financiële investeringen) en het verminderen van de financiële schuld. Dit zal niet te veel zijn gezien de crisis die het coronavirus veroorzaakt. De balans is nog steeds negatief over het jaar, met een nettoschuld die stijgt tot 612 miljoen dollar eind 2019, vergeleken met 440 miljoen dollar een jaar eerder.

De toekomst van Embraer zal grotendeels worden bepaald door de integratie van haar programma's voor commerciële vliegtuigen in de joint venture Boeing Brasil - Commercial, die voor 80% in handen zal zijn van Boeing en voor slechts 20% van de Braziliaanse vliegtuigfabrikant. Dit partnerschap is nog steeds onderworpen aan het mededingingsbesluit van de Europese Commissie. De termijn, opnieuw uitgesteld, is nu vastgesteld op 23 juni.

Mijn commentaar: De situatie van Embraer doet denken aan die van Bombardier in de maanden voorafgaand aan de verkoop van de vliegtuigbouw aan Airbus.

De uitdaging voor Boeing zal zijn om het net zo goed te doen met Embraer als met haar Airbus rivaal met de Canadese fabrikant.

> Met het coronavirus gaat Roissy in de vliegtuigmodus...

(bron AFP) 26 maart - **"Er is geen geluid" bij Roissy-Charles-de-Gaulle en Malik,**

een bagageafhandelaar, heeft "dat in 20 jaar nog nooit gezien". Op de op één na grootste luchthaven van Europa, die door het coronavirus is leeggehaald, zwerven nog maar een paar vakantiegangers rond, die moeite hebben om een vlucht naar huis te vinden.

In de gangpaden van de luchthaven van Parijs heerst rust. Winkels, restaurants, talrijke cafés: alles op het platform is gesloten, behalve twee apotheken en een goed gevulde krantenkiosk.

Sinds de vluchten uit China in februari zijn stopgezet en de grenzen zijn gesloten, is het verkeer op de luchthaven ingestort.

"We vielen tot 16.000 passagiers op woensdag, het is ongehoord," zei een luchthaven bron, erop wijzend dat **meestal, "op een dag in Roissy is 150.000 tot 200.000 passagiers".**

Op de andere Parijse luchthaven, Orly, is het verkeer met meer dan 90% ingestort, waardoor de ADP-groep, die het terrein beheert, gedwongen is om het vanaf 31 maart tijdelijk te sluiten.

Roissy zal op zijn minst open blijven. "Ik werk om de week, ik heb bijna geen bagage te beheren, en ik hoop dat het niet blijft duren," verzucht de 50-jarige Malik, de bagageafhandelaar.

"We accepteren geen toeristen meer", legt de grenspolitie uit, en alleen mensen met "een medische noodzaak of een professionele activiteit die dat zou rechtvaardigen" kunnen nog het land binnenkomen. (...)

Mijn commentaar: In 1977 zong Brel "*C'est triste Orly le dimanche Avec ou sans Bécaud*".

Wat zou hij vandaag niet zingen?

> Fransen die in het buitenland gestrand zijn, worden gedwongen om gekke bedragen te betalen voor een retourticket.

(bron Business Insider) 23 maart - Een parlamentslid zei het: **de repatriëring van Fransen die momenteel naar het buitenland gaan is "een vreselijke nachtmerrie"**, vertelde rechter Anne Genetet, LREM-afgevaardigde voor Fransen in het buitenland, aan Europa 1. (...) Het zijn vooral expatriates en uitwisselingsstudenten, maar ook toeristen die niet aan de andere kant van de wereld willen blijven hangen.

Dit is het geval voor Mathieu en Amélie, die na een maand de "reis van hun leven" die hen naar Nieuw-Zeeland, Fiji en Nieuw-Caledonië zou brengen, moeten afbreken. (...)

De ambassade liet hen geen keuze. "Ze vertelden ons dat ze voor 17 april moesten vertrekken, met het risico ter plaatse geblokkeerd te worden tot 31 mei omdat er geen lijnvluchten meer zullen zijn," vertelden ze Business Insider France aan de telefoon. Aan de andere kant zal de repatriëring op hun kosten zijn:

3600 euro voor twee reizen met Qatar Airways naar Parijs via Doha. "We werken er actief aan om ervoor te zorgen dat de bedrijven commerciële oplossingen bieden aan Fransen. Deze zullen altijd worden betaald", schreef de ambassade aan de duizenden Fransen die een terugkeer hebben aangevraagd. (...)

"Iedereen begreep dat Frankrijk de terugkeer garandeerde. Maar dat was het niet. Ik ben boos (...)", antwoordde Michael, die op 22 maart uit Vietnam terugkeerde. Hij verzekert dat er nog enkele honderden Fransen ter plaatse zijn. **"Sommigen van hen hebben de chartervluchten van Air France niet genomen, maar betaald, omdat ze ervan overtuigd waren dat Frankrijk ze gratis zou repatriëren"**.

Michael moest 700 euro betalen om met de Emiraten terug te keren, terwijl zijn oorspronkelijke vlucht, op dezelfde dag, werd geannuleerd door Vietnam Airlines. (...)

Op donderdag 26 maart heeft

de staatssecretaris van Vervoer, Jean-Baptiste Djebbari, bevestigd dat de regering, in coördinatie met andere landen zoals Duitsland, vluchten zal charteren om binnen enkele dagen Fransen terug te brengen. Volgens de minister komen er elke dag 10.000 tot 15.000 mensen terug. Dit in tegenstelling tot wat de Fransen ervaren op 18.000 kilometer van Parijs. **Hoewel Mathieu en Amélie het "normaal" vinden dat mensen betalen om terug te keren, begrijpen ze deze prijzen niet.** "Het is gek dat het zo duur is om terug te gaan. De staat had een redelijk tarief kunnen bedingen. Ik heb gekeken, een droge vlucht (zonder terugreis), met één of twee tussenstops, het is ongeveer 800 euro per persoon. Dat is redelijker. Het is niet de schuld van Frankrijk, maar je moet het je kunnen veroorloven." (...)

Mijn opmerking: Er is een controverse gaande op de sociale netwerken over de prijs van tickets naar Frankrijk.

In tegenstelling tot wat ik hier en daar heb gelezen, worden de hoogste tarieven niet door Air France aangeboden, maar door maatschappijen die niet door Air France worden geëxploiteerd.

> Frankrijk zou 65 miljoen passagiers kunnen verliezen in 2020

(bron: Le Journal de l'Aviation) 27 maart - In een nieuwe analyse die specifiek gericht is op de Europese markt, heeft de IATA opnieuw het belang van het luchtvervoer voor de economie van het continent benadrukt, om de regeringen aan te moedigen haar spelers te steunen. Deze keer gaf de vereniging meer gedetailleerde schattingen per markt van de huidige crisis.

De algemene cijfers voor Europa waren al bekend en toonden aan dat dit de regio in de wereld zou zijn die het zwaarst door de crisis zou worden getroffen. Terwijl de capaciteit het laagst is met minder dan 20% van de uitgevoerde vluchten in vergelijking met een normaal vluchtschema (5.800 op 25 maart in vergelijking met bijna 30.000 het jaar ervoor), dreigt het oude continent in 2020 46% van het verkeer te verliezen in vergelijking met 2019 en een omzet van 76 miljard dollar. De industrie zorgt voor 12,2 miljoen banen en genereert 823 miljard dollar aan BBP.

Wat Frankrijk betreft, zouden de maatschappijen ongeveer 65 miljoen passagiers kunnen vergeten - het equivalent van de Franse bevolking en **terwijl de Unie van Franse luchthavens in 2019 214 miljoen had geteld** - en 12 miljard dollar aan omzet voor het jaar. Rafael Schwartzman, de regionale vice-voorzitter van de IATA voor Europa, zei dat dit 318.000 banen en 28,5 miljoen dollar aan bijdrage aan de economie in gevaar brengt. (...)

De andere grote Europese landen zouden nog harder getroffen kunnen worden, onder leiding van het Verenigd Koninkrijk. Hoewel het uitstel kreeg toen de Verenigde Staten hun grenzen voor Europese vluchten sloten, kon het luchtvervoer tegen 2020 113,5 miljoen passagiers en 21,7 miljard dollar aan inkomsten verliezen. Toch is premier Boris Johnson niet van plan hem meteen te hulp te schieten, maar zoekt hij liever eerst ergens anders naar oplossingen.

De andere landen die het meest getroffen zijn, zijn Spanje, Duitsland en Italië - in die volgorde. De Italiaanse regering heeft al een stap gezet om haar luchtvervoer te steunen door aan te kondigen dat 600 miljoen euro aan steun zal worden vrijgemaakt, die vooral zal worden gebruikt om Alitalia weer te redden. Ook andere landen hebben zich ertoe verbonden, zoals Zweden en Denemarken ten gunste van SAS, Noorwegen en Spanje.

Maar de **IATA vraagt om meer steun om te voorkomen dat bedrijven wegzakken in een crisis waaraan ze niet kunnen ontsnappen**, en niet alleen van regeringen en de Europese Unie, maar ook van investeerders. Rafael Schwartzman wijst erop dat zij grote werkgevers zijn in Europa, dat zij veel belastingen betalen die de overheid ten goede komen en dat zij de motor van de groei zijn. (...)

De meest dringende noodzaak op dit moment is het versoepelen van de verordening inzake compensatie voor passagiers (EU261) door luchtvaartmaatschappijen toe te staan creditnota's uit te geven voor geannuleerde vluchten, en niet voor onmiddellijke terugbetalingen, om de liquiditeit te beschermen. De **IATA herhaalt ook haar oproep om de vrachtactiviteiten te vergemakkelijken door de procedures voor het verkrijgen van overvlieg- en landingsrechten te versnellen**, door bepaalde economische beperkingen op te heffen en door bemanningen systematisch in quarantaine te plaatsen, aangezien zij geen paden kruisen met andere exploitanten. In de tussentijd zijn het Parlement en de Europese Raad overeengekomen de opschorting van de regel inzake het gebruik van slots te verlengen tot 24 oktober.

Mijn opmerking: afgezien van de luchtvaartmaatschappijen is het de hele toeristische sector die economisch te lijden heeft onder de insluiting.

> Vier vragen over mogelijke bedrijfsnationalisaties

(bron: Les Echos) 25 maart - De tijd dat Bercy de voorbode was van de privatiseringen, waarvan de laatste die van de Française des Jeux, lijkt voorbij te zijn. Coronavirus verplicht, dat van ADP is gewist uit het programma, en de uitvoerende macht heeft zelfs gesuggereerd dat andere bedrijven kunnen worden genationaliseerd of, op zijn minst, staatsinterventie.

"Als we ter bescherming van ons industrieel erfgoed zo ver moeten gaan dat we bepaalde bedrijven moeten nationaliseren omdat ze op de markten zouden worden aangevallen, zal ik niet aarzelen", hamerde Bruno Le Maire op 18 maart op de nieuwszender van BFM Business. In een tijd van een ongekennde gezondheids- en economische crisis verandert

de staat dus van leer en maakt hij een brutale ommezwaai. Een terugblik op de inzet en doelstellingen van dit nationalisatieproces in CQFD, het onderwijsformaat van "Les Échos".

1. Wat wordt bedoeld met nationalisatie?

Volgens de wet van 11 februari 1982 verwijst nationalisatie naar een "rechtstreekse overname van een vennootschap" door de Staat, met andere woorden, wanneer de Staat "meer dan 50% van het kapitaal in handen heeft". De staat wordt dan de referentieaandeelhouder van de onderneming (of zelfs de enige aandeelhouder). Om het proces te starten, moet de overheid gewoon een wet aannemen. De nationalisaties hebben dus al heel lang een slechte reputatie, die volgens sommigen synoniem is met onteigening. En dit ondanks de financiële compensatie van de aandeelhouders.

De eerste Franse nationalisatie dateert van 1848. Om enkele spoorwegmaatschappijen te redden (waaronder de maatschappijen die de lijnen Parijs-Orleans en Parijs-Lyon exploiteren) die door het uiteenspatten van een zeepbel op de beurs waren beschadigd, heeft de staat zich hun kapitaal toegeëigend en vervolgens tijdens het Tweede Keizerrijk zijn aandelen verkocht.

Nationalisaties werden vervolgens tot de Tweede Wereldoorlog op de vingers van één hand geteld. De twee grote golven van nationalisaties vonden plaats in 1945 en opnieuw in 1982 onder de Mauroy-regering. De regering van Mauroy heeft toen een veertigtal banken, vijf industriële groepen en twee financiële bedrijven genationaliseerd.

Sindsdien zijn meerderheidsovernames door de staat van het kapitaal van particuliere ondernemingen zeldzaam geworden en is er een tendens naar privatisering. Van 1986 tot nu is het aantal staatsbedrijven gehalveerd.

2. Waarom overweegt de staat om bedrijven te nationaliseren?

Er zijn drie belangrijke redenen. De eerste is het redden van winstgevende bedrijven die door een slechte periode gaan. "Er zijn bedrijven die op een bepaald moment met liquiditeitsproblemen te kampen hebben, die niet noodzakelijkerwijs het bedrag kunnen lenen dat ze nodig hebben en daarom met een faillissement worden bedreigd", legt Jean-Paul Fitoussi, econoom en directeur van het Franse Observatoire français des conjonctures économiques (waarnemingspost voor economische omstandigheden), uit. Deze bedrijven hebben echter geen langdurige solvabiliteitsproblemen.

"Het is beter om deze bedrijven te nationaliseren en ze vervolgens met winst te verkopen", vervolgt de econoom, met het voorbeeld van General Motors in de Verenigde Staten, dat in 2009 door de regering Obama werd genationaliseerd en vier jaar later werd verkocht.

De tweede reden is om zijn juwelen te beschermen. De waarde van sommige

strategische bedrijven is ingestort, zodat ze kwetsbaar zijn geworden voor de eetlust van buitenlandse investeerders. "Kijk naar Renault, stel je voor hoe gelukkig het zou zijn voor een paar Japanse autobedrijven om Renault te kopen voor een schijntje", zegt de specialist met een glimlach. Nationalisatie zou het hier dus mogelijk maken om te voorkomen dat bedrijven het slachtoffer worden van buitenlandse invallen.

Ten slotte zou nationalisatie, meer ideologisch, van het State Holdings Agency - dat verantwoordelijk is voor het beheer van de overheidsportefeuille - een "echt instrument voor industriële ontwikkeling" kunnen maken, stelt Jean-Paul Fitoussi. Door een aandeel te nemen in het kapitaal van verschillende strategische bedrijven, en door een besluitvormer te worden, zou de staat vervolgens sterke industriële offensieven uitvoeren, met name in sectoren als schone energie of stadsvernieuwing.

3. Welke bedrijven zouden kunnen worden getroffen?

Dit zouden bedrijven zijn waarvan de sector in het bijzonder wordt getroffen door de crisis in verband met de coronaviruspandemie". Air France, Renault, defensie of ook transportbedrijven", stelt Jean-Paul Fitoussi zich voor.

Sectoren in moeilijkheden, maar ook strategische sectoren waarin buitenlands kapitaal "ongewenst" zou zijn. "Het is noodzakelijk om nu te nationaliseren, voordat anderen een bod op tafel leggen, wat de Franse staat zou dwingen om te overbieden," stelt de econoom.

Voorlopig heeft Bruno Le Maire de mogelijkheid van een nationalisatie van Air France - KLM uitgesloten. Nationalisatie zal slechts een "laatste redmiddel" zijn.

Er is echter een eerste lijst opgesteld van bedrijven die de overheid wil steunen. Hoewel de huurder van Bercy aandrang op vertrouwelijkheid, lijkt het erop dat deze lijst bedrijven bevat waarin de staat al een belang heeft. Hoewel geen enkele, het is verzekerd, bevinden ze zich in een kritieke situatie.

Er zij op gewezen dat de portefeuille van de Franse Staat - "een van de grootste overheidsportefeuilles ter wereld", volgens de APE - 88 ondernemingen omvat met een waarde van ongeveer 110 miljard euro, waarvan 80 miljard euro aan beursgenoteerde activa. BPI en Caisse des Dépôts hebben ook overheidsparticipaties, waarvan de APE slechts een deel heeft. BPI heeft dus ongeveer zestig participaties, in PSA, Orange, STMicro, enz.

Particuliere ondernemingen in de CAC 40 zouden ook het onderwerp van een dialoog met de staat kunnen zijn, zelfs als hun eerste reflex is om de banken te benaderen. In geval van nationalisatie zal de overname in ieder geval tijdelijk zijn, waarbij het doel van de staat is om zijn vlaggenschipondernemingen te redden en te ondersteunen en niet om hun kapitaal op lange termijn in stand te houden.

4. Wat zijn de andere manieren van staatsingrijpen?

Er zijn natuurlijk nationalisaties, maar niet alleen. De staat kan ook een belang nemen in een onderneming zonder meerderheidsaandeelhouder te worden. Dit is bijvoorbeeld wat zij in 2014 heeft besloten om te voorkomen dat PSA failliet zou gaan door 800 miljoen euro te investeren. 800 miljoen. En dit is wat vandaag de dag

de voorkeur verdient voor bepaalde bedrijven, volgens onze informatie.

De staat heeft ook andere instrumenten tot zijn beschikking, zoals rechtstreekse leningen aan ondernemingen. In 2009 leende de Franse regering twee automobielreuzen, Renault en PSA, elk 3 miljard euro om hun herstel van de financiële crisis van 2008 veilig te stellen.

Zij kan ook schuldgaranties verlenen aan bedrijven in moeilijkheden, een mechanisme dat in tijden van crisis steeds vaker wordt gebruikt. Op die manier stelt de overheid zich garant voor de leningen die een onderneming in een bepaalde periode heeft verstrekt. Volgens een verslag over de financiële verplichtingen van de staat bedroeg het bedrag van de door de staat gegarandeerde schuld eind 2018 iets meer dan 210 miljard euro.

Het is in dit kader dat de regering eerder deze week heeft ingestemd met een garantie tot 300 miljard euro van de leningen die bedrijven bij banken zullen aanvragen om hun kaspositie te versterken. Bruno Le Maire kondigde ook aan dat er 45 miljard euro op tafel komt om de kleinste bedrijven te ondersteunen.

***Mijn commentaar:** Velen van u hebben mij gevraagd naar de geruchten over de nationalisatie van Air France-KLM.*

Ik hoop dat dit zeer uitgebreide artikel uw vragen heeft beantwoord.

Beurspersoverzicht ...

> Air France KLM: einde van de serie

(bron Boursier com) 27 maart - In het kielzog van de markt **is Air France KLM na drie reboundsessies met 5% gedaald tot minder dan 5 euro.** In afwachting van waarschijnlijke staatssteun heeft de luchtvaartmaatschappij, net als al haar concurrenten, goed nieuws ontvangen uit Brussel. De leden van het Europees Parlement hebben donderdag in grote lijnen hun goedkeuring gehecht aan een bepaling die de EU-regels inzake slots opschort tot 24 oktober om bijna lege "spookvluchten" te voorkomen in de context van een crisis die verband houdt met de voortdurende uitbraak van een nieuw coronavirus. Deze regels verplichten de luchtvaartmaatschappijen om 80% van hun start- en landingslots te gebruiken om ze voor het volgende jaar te behouden.

Wat meer specifiek AF-KLM betreft, heeft Berenberg de te "behouden" waarde verlaagd met een richtprijs die is verlaagd van 12 naar 7 euro. De makelaar merkt op dat de vernietiging van de vraag naar luchtvaartmaatschappijen twee keer zo groot lijkt te zijn als die van 11 september en meer dan twee keer zo snel is verlopen, terwijl het herstel onzeker is.

***Mijn commentaar:** Verschillende analisten hebben hun beoordeling van Air France-*

KLM gedegradeerd. De meest opmerkelijke is ongetwijfeld Citigroup, wiens koersdoel is gedaald van 9 euro naar 1 euro!

U kunt de beoordelingen van de analisten vinden op mijn blog, onder "De consensus van de analisten".

Einde van het persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 4.805 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 30 maart. Het steeg met 8,56%. Het heeft zich in twee weken tijd voor 11% hersteld. Bij het begin van de coronavirus epidemie was het 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM steeg van 10,71 euro naar 9,30 euro. U kunt de details van de consensus van de analisten vinden op mijn blog.

Een vat Brent Oil (Noordzee) staat op \$23 per vat, een daling van \$4 deze week. Het is de laagste sinds 2002. Toen de uitbraak van het coronavirus begon, was het 69 dollar.

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij, als tegenprestatie, elke vraag stellen met betrekking tot de Air France-KLM groep of het werknemersaandeelhouderschap...

Ik zie je binnenkort.

Om de laatste persrecensies van maandag te vinden, is het [hier](#).

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet

**Directeur Air France-KLM als vertegenwoordiger van de werknemersaandeelhouders PNC en PS.
Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u deze brief/persreview niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u de persreview liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10325 mensen ontvangen deze live persrecensie