

Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om te hervormen".



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°753, 27 april 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

Beste lezers

De jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op dinsdag 26 mei 2020 om 14.30 uur in de rue de Paris 45, 95747 Roissy CDG, Cedex, met uitzondering van de fysieke aanwezigheid van de aandeelhouders of andere personen die gerechtigd zijn om de vergadering bij te wonen. Het zal live worden uitgezonden via een webcast op de website van de Groep.

In de komende dagen zal ik u een speciale Flash sturen met informatie over de resoluties die in stemming worden gebracht. U vindt in deze Flash mijn stemverklaringen. Net als in voorgaande jaren zal ik degenen onder u die aandeelhouder zijn van de Air France-KLM-groep voorstellen mij uw bevoegdheden toe te vertrouwen.

U vindt alle documenten met betrekking tot de jaarlijkse Algemene Vergadering op de website van de Groep Air France-KLM, op de pagina met financiële informatie. Het bevat met name de resoluties die aan de aandeelhouders ter stemming zullen worden voorgelegd. U vindt ook de link naar het universele registratiedocument 2019 op de startpagina van mijn blognavigatiesite.

Laten we de inperkingsmaatregelen blijven naleven.

Persoverzicht van maandag

Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" > Ben Smith: "Deze crisis moet voor Air France een kans zijn om zich te hervormen" >

(bron Les Echos) 25 april - ***Air France-KLM heeft van de Franse overheid en banken 7 miljard euro aan leningen voor Air France gekregen. Is dit genoeg om door de crisis heen te komen en hoe lang kun je het volhouden?***

(...) Dankzij deze steun **hebben we de middelen om de komende maanden de moeilijkste periode door te komen**, waarin onze liquiditeit een kritisch niveau zou kunnen bereiken, en om **gedurende 12 tot 18 maanden te blijven werken**, afhankelijk van het rendement van de markt.

Hoe zit het met de KLM? De Nederlandse minister van Financiën heeft het over lagere steun, van "2 tot 4 miljard"...

Air France is niet even groot of even winstgevend als KLM. De Nederlandse regering zal de groep en de KLM dus steunen op een niveau dat evenredig is met dat van de Franse regering voor Air France. *Wat zijn uw veronderstellingen voor het herstel van het bedrijf?*

(...) De situatie zou geleidelijk moeten beginnen te verbeteren op het

binnenlandse netwerk met het vrijgeven van de insluiting, vanaf 11 mei. We zullen echter moeten wachten op de heropening van de Europese grenzen, mogelijk tegen het einde van de zomer, voordat we ons langeafstandsprogramma opnieuw kunnen starten. (...) De grenzen van landen die voor ons belangrijk zijn, zoals de Verenigde Staten, zullen ook heropend moeten worden. Er zijn veel onbekenden.

*Wanneer wordt het **weer normaal**?*

Ik zie het pas over twee jaar, misschien zelfs wel langer. Het zal afhangen van de heropening van de grenzen, maar ook van hoe lang het zal duren voordat onze klanten weer in het vliegtuig stappen.

Zullen er minder en duurdere vliegreizen zijn in de nasleep van deze crisis?

Alles zal afhangen van de hervatting van het verkeer. Voor een lange periode zullen we de frequentie van onze vluchten moeten verminderen. Maar op belangrijke bestemmingen als Tokio, Los Angeles en New York hebben we de flexibiliteit om ons aan te passen, met behoud van de dagelijkse verbindingen. We kunnen er bijvoorbeeld voor kiezen om de A380's te vervangen door vliegtuigen die minder passagiers vervoeren. We zullen ons gaandeweg aanpassen. En natuurlijk zullen we aantrekkelijke tarieven aanbieden om onze klanten terug te brengen, zoals we dat na elke crisis doen.

Zullen de passagiers moeten reizen met maskers op en uit?

(...) Vandaag de dag zijn de belastingsfactoren zo laag dat we gemakkelijk afstand kunnen houden tussen de passagiers. Op de weinige vluchten waar dit niet mogelijk is, bieden we al maskers aan. Als alle vluchten vol zijn, zal Air France ze systematisch aanbieden. Maar ook hier **zal alles afhangen van hoe de situatie zich ontwikkelt**. Bovendien moeten onze klanten zich ervan bewust zijn dat de gezondheidskwaliteit van de lucht in onze vliegtuigen, die elke 3 minuten wordt vernieuwd, veel beter is dan op openbare plaatsen.

Heeft de Franse regering in ruil voor de leningen Air France om aanvullende milieuverplichtingen gevraagd?

Air France heeft zich drie doelstellingen gesteld, met de ambitie om de CO2-uitstoot tegen 2030 met 50% te verminderen. De eerste is het verminderen van de CO2-uitstoot van de binnenlandse vluchten met 50% tegen 2024. We zullen dit bereiken door de activiteit te verminderen, maar ook door minder vervuilende vliegtuigen te gebruiken. **De tweede doelstelling is het voortzetten van de vernieuwing van de vloot.** We hebben bijvoorbeeld 60 Airbus A220's besteld ter vervanging van de A318 en A319, die alleen al deze emissies met 20 tot 25% zullen verminderen. **Tot slot hebben we**

besloten om in het kader van de nationale routekaart zoveel mogelijk gebruik te maken van biobrandstoffen, zodra deze in Frankrijk beschikbaar komen. Dit is nog niet het geval.

Om deze leningen te kunnen terugbetalen, heeft Air France-KLM zich er ook toe verbonden haar kostenverlagingen en herstructureringen te versnellen. Wat zijn de nieuwe doelstellingen?

De doelstellingen van het transformatieplan, dat in november vorig jaar werd gepresenteerd, blijven ongewijzigd. Dit plan heeft de steun van de regering en de 7 miljard dollar aan leningen zal ons in staat stellen om het ondanks de crisis door te zetten. We gaan de uitvoering ervan versnellen op twee gebieden: de rationalisering van het binnenlandse netwerk, dat vorig jaar nog 200 miljoen euro aan verliezen opleverde, en de herstructurering van de ondersteunende functies, die niet operationeel zijn. **We moeten deze crisis aangrijpen om de structurele hervormingen die sommige van onze concurrenten al hebben doorgevoerd, door te voeren.** Hiervoor kunnen we vertrouwen op de 37 zeer goede overeenkomsten die vorig jaar met de vakbonden zijn gesloten en die Air France in staat stellen haar kosten te verlagen zonder dat dit ten koste gaat van haar werknemers. We konden het al zien in de laatste maanden van 2019: het besparingstraject per eenheid van Air France was sneller dan dat van zijn belangrijkste concurrenten. Dit ondanks de overeengekomen loonsverhogingen in 2019, die meer dan gecompenseerd werden door de verhoging van de productiviteit.

Wat zijn uw plannen voor het binnenlandse netwerk? Gaat u een Air France-route overzetten naar Transavia?

De details van de maatregelen zullen deze zomer worden vastgesteld. Wat Transavia betreft, is het een zeer goed bedrijf en **we hebben met de piloten een constructieve overeenkomst gesloten**, waardoor de beperking van het aantal vliegtuigen tot 40 kon worden opgeheven. **Deze overeenkomst bepaalt echter dat Transavia niet kan opereren vanuit Roissy-CDG, noch op binnenlandse routes. We zijn goede gesprekken aangegaan met de piloten, die zich bewust zijn van de ernst van de situatie en vastbesloten zijn Air France te helpen winnen.**

Zou het merk Air France van Orly kunnen verdwijnen?

Dat is niet het geval. **We hebben de dienst La Navette, die naar volle tevredenheid functioneert. We hebben ook vluchten naar de Franse Overzeese Gebieden, evenals naar New York-JFK vanuit Orly. We zijn niet van plan om ze op te geven.**

Waarom zouden we, afgezien van de Orly-kwestie, de goedkope activiteiten van Transavia niet verder ontwikkelen?

Twee dingen hebben de ontwikkeling van Transavia vertraagd: de Boeing 737 MAX-crisis en het gebrek aan 737 NG's op de markt en ten tweede de moeilijkheid om de opleiding van de bemanning te versnellen om de groei bij te houden. Vandaag de dag geeft de afname van de activiteit ons meer speelruimte op dit tweede punt. Maar **onze prioriteiten voor Transavia blijven dezelfde**: de prioriteit is om onze posities op Orly zoveel mogelijk te versterken en **ten tweede om het aantal bases in de provincies, zoals bijvoorbeeld Montpellier, te vergroten. Er zijn nog zoveel mogelijkheden in Frankrijk voor Transavia, in steden als Bordeaux, Nantes, Nice, Marseille, Lyon...** En we hebben geen limiet meer aan het aantal vliegtuigen voor Transavia. Als we 100 of 150 vliegtuigen willen inzetten, is dat mogelijk. De enige grens is de kosteneffectiviteit.

Wat gaat er gebeuren met de regionale dochteronderneming HOP, die het meest kwetsbaar lijkt?

We hadden al een transformatieplan gelanceerd bij HOP! voor de crisis. We hadden besloten om het aantal en type vliegtuigen te blijven verminderen. HOP! is het resultaat van de fusie van drie regionale bedrijven. Ondanks de bereikte synergieën blijft de structuur ervan te complex. **De exploitatiekosten van HOP! zijn hoger dan het gemiddelde van de Europese regionale luchtvaartmaatschappijen. Deze situatie is niet houdbaar.** Er is echter wel vraag naar regionale vluchten op de Franse markt. En we zullen nog steeds vliegtuigen met minder dan 100 zitplaatsen nodig hebben om onze hub in Roissy-CDG vanuit bepaalde provinciale en Europese steden te bevoorraden en om bepaalde routes vanuit Orly en Lyon te exploiteren. De gemiddelde opbrengst per eenheid op de door HOP! uitgevoerde vluchten is ook van een goed niveau. Aan de andere kant zijn er ook veel interregionale routes die zeer verlieslatend zijn, en daar moeten we iets aan doen. **Het doel is dus niet om onze regionale dochteronderneming af te schaffen, maar om er een winstgevende luchtvaartmaatschappij van te maken.**

Wat zullen de sociale gevolgen zijn van de versnelde transformatie van Air France?

We zullen ervoor zorgen dat de sociale impact zo klein mogelijk is in het licht van de transformatie van Air France en de daling van de activiteit op lange termijn. Sommige medewerkers van Air France zijn waarschijnlijk bereid om vrijwillig te vertrekken, als ze de kans krijgen. **De eerste stap zou daarom zijn om vrijwillige vertrekplannen voor**

te stellen. De volgende stap zou zijn om degenen die in de opleidingsplannen van de Groep blijven zitten en overdrachtsmogelijkheden te bieden in overeenstemming met onze behoeften. Dit alles zal in ieder geval in zeer nauw overleg met de sociale partners gebeuren, zoals we dat sinds mijn aankomst hebben gedaan.

Heeft de overheid garanties geëist voor het onderhoud van het werk?

De regering heeft geen specifiek verzoek gedaan, maar heeft duidelijk benadrukt dat deze financiële inspanning in de eerste plaats wordt gedaan om de werknemers van Air France te steunen. Wij zijn een verantwoordelijk bedrijf en onze medewerkers zijn onze belangrijkste troef. Het laatste wat we willen is deze troef verliezen.
Wat kan de regering, afgezien van de leningen, nog meer doen om Air France te helpen zijn concurrentiepositie ten opzichte van zijn concurrenten te verbeteren?

De besprekingen van de afgelopen dagen waren gericht op noodmaatregelen om de Groep door de crisis heen te helpen. Maar op langere termijn **hebben we behoefte aan spelregels en een kostenstructuur die vergelijkbaar is met die van onze belangrijkste concurrenten.** Een van de belangrijkste punten voor ons is het concurrentievermogen van de luchthaven Roissy-CDG. We zijn in gesprek met de ADP-groep om ervoor te zorgen dat de geplande investeringen in Roissy-CDG voor de bouw van de terminal in overeenstemming zijn met de behoeften van de groep Air France-KLM.
Stelt u de bouw van Terminal 4 bij Roissy-CDG ter discussie?

Nee, helemaal niet. Dit terminalproject werd echter gelanceerd op basis van groeiveronderstellingen die nu moeten worden herzien. Daarom moeten we de planning van het project ter discussie stellen om ervoor te zorgen dat het in overeenstemming is met de nieuwe verkeershypothese. Een van de sterke punten van Air France is de omvang van de Parijse markt, die de grootste is in Europa en een van de grootste ter wereld. Dit maakt ons minder afhankelijk van aansluitend verkeer dan onze belangrijkste concurrenten en geeft ons flexibiliteit.
Gaat u in totaal de vloot inkrimpen door bijvoorbeeld de A380's uit te schakelen?

Op korte en middellange termijn moeten we onze vloot herzien, door sommige vliegtuigen tijdelijk aan de grond te houden en andere vroegtijdig uit te schakelen, zoals de A340. We hadden al besloten om de A380's te vervroegen naar 2022. Is het, gezien de situatie, zinvol om ze tegen die tijd weer in gebruik te nemen? We zullen binnenkort de beslissing nemen.

Gaat u uw vliegtuigaankopen verminderen?

Nee, dat doen we niet. We streven ernaar onze CO₂-uitstoot te verminderen door een schoner wagenpark. Daarom moeten we onze inspanningen voortzetten. We zullen, zoals gepland, nog voor de zomer twee Airbus A350's in ontvangst nemen en we hebben er nog 32 in bestelling. We wachten ook op onze eerste A220's, maar het is nog wat vroeg om te zeggen of we in de nabije toekomst nieuwe orders kunnen plaatsen.

Kan de crisis kansen bieden voor externe groei voor Air France-KLM?

Het staat vast dat veel luchtvaartmaatschappijen deze crisis niet zullen kunnen doorstaan. Als er zich kansen voordoen, waarom dan niet? Maar onze prioriteit voor Air France is vooral het consolideren van onze positie op de Franse markt, die nog steeds aanzienlijke mogelijkheden biedt. **Dankzij de steun van de Franse regering kan deze crisis een gelegenheid zijn om de strategieën van de verschillende spelers in de sector - ADP, Airbus, onderaannemers - zeer snel op elkaar af te stemmen en te laten zien dat Frankrijk in staat is om opnieuw een echte wereldkampioen in het luchtvervoer te worden. Dat is ons doel en onze inzet.**

Mijn opmerking: Air France heeft twee leningen gekregen.

De eerste, voor een bedrag van vier miljard euro, wordt toegekend door een bankenpool. Het wordt voor 90% gegarandeerd door de Franse staat. Het is terugbetaalbaar over een periode van één tot drie jaar.

De tweede, ten bedrage van 3 miljard euro, wordt toegekend door de Franse staat. Het is terugbetaalbaar over een periode van vier tot zes jaar.

Naast deze twee leningen zal Air France in 2021 ook het uitstel van betaling van de lasten en sociale bijdragen moeten terugbetalen dat bij het begin van de Covid-19-crisis is toegekend.

In ruil voor deze leningen zal Air France binnen een jaar de maatregelen presenteren die zij ten uitvoer zal leggen om haar acties ten behoeve van duurzame ontwikkeling te versterken. Ik heb nota genomen van de bereidheid van de regering, de parlementsleden en Air France om een partnerschap met de SNCF aan te gaan. Dit zou kunnen betekenen dat de lijnen van Air France worden overgedragen aan de SNCF en/of dat er partnerschappen tussen beide maatschappijen worden ontwikkeld, zoals de afgelopen jaren is gebeurd op de routes Parijs-Brussel of Straatsburg-Charles de Gaulle.

Indien dit partnerschap echter zou slagen, zou de staat ervoor moeten zorgen dat de volledige of gedeeltelijke terugtrekking van Air France niet ten goede komt aan andere luchtvaartmaatschappijen. Dit zou de inspanningen om de CO2-uitstoot te verminderen ondermijnen.

De Franse nationale luchtvaartmaatschappij heeft zich er ook toe verbonden om in korte tijd hetzelfde niveau van concurrentievermogen te bereiken als haar concurrenten. Om dit te bereiken noemde Ben Smith verschillende maatregelen, waaronder de mogelijke uitvoering van een vrijwillig vertrekplan, dat openstaat voor het grondpersoneel van de Air France groep.

De algemene directie van Air France zal naar verwachting aan het begin van de zomer haar herstelplan presenteren.

Ik roep alle vakbonden van Air France op om hun visie op de middellange termijn over de groep Air France te bespreken en na te denken over oplossingen om de overgang op een maatschappelijk verantwoorde manier te laten verlopen.

> Groene overgang: "Geen blanco cheque" toegekend aan Air France, volgens Borne

(bron AFP) 27 april - "Er zijn geen blanco cheques," zei de minister over Europa 1. **"Er kan geen staatssteun zijn, met Frans geld, zonder een ecologisch engagement van het bedrijf". (...)**

"Ik had vorige week een vergadering met het management van Air France om de ecologische verplichtingen die het bedrijf moet aangaan, vast te leggen. Dit betekent zowel een vermindering van de CO2-uitstoot per passagier als een vermindering van de CO2-uitstoot op binnenlandse vluchten met 50% tegen 2024", verzekerde de minister hen vooraleer een aantal geplande maatregelen uit te werken.

"Het gaat om de vernieuwing van de vloot om vliegtuigen te hebben die minder vervuilen, **het gebruik van biobrandstoffen**, waar ik achter sta, **en een reflectie in Frankrijk over het netwerk van Air France, met name wanneer er spoorwegalternatieven zijn van minder dan 2u30"**, voegde ze eraan toe. (...)

Mijn commentaar: De Air France-KLM-groep onderneemt al enkele jaren actie om de opwarming van de aarde tegen te gaan. Voor het vijftiende achtereenvolgende jaar is Air France-KLM opgenomen in de Dow Jones Sustainability Index (DJSI) Europe en de World rankings. De Groep is leider in de categorie "luchtvaartindustrie". Het is de enige luchtvervoersonderneming die op de Europese ranglijst staat.

Er zullen nieuwe inspanningen van Air France nodig zijn. Op het gevaar af dat ik in herhaling val, zullen we ervoor moeten zorgen dat alle luchtvaartmaatschappijen die in Frankrijk actief zijn aan dezelfde beperkingen worden onderworpen als Air France. Of ze nu door de staat worden gesteund of niet. Er kan geen sprake zijn van een vrije rit in de strijd tegen de opwarming van de aarde.

Noot: De DJSI Europe en World indexen, gezamenlijk berekend door Standard & Poor's Dow Jones en vermogensbeheerder RobecoSAM, onderscheiden respectievelijk de 149 en 317 meest verantwoordelijke bedrijven. De DJSI-ranking is gebaseerd op een diepgaande analyse van de economische, sociale en milieuprestaties van meer dan 3.500 internationale groepen.

> **Staatssteun aan Air France-KLM: Nederland en Frankrijk doen het samen, maar ieder voor zich.**

(bron Volkskrant, vertaald met DeepL) 25 april - Ministers Bruno Le Maire in Parijs en Wopke Hoekstra in Den Haag gaven vrijdagavond opnieuw het signaal dat de Franse harten alleen voor Air France kloppen en dat Nederland alleen om de KLM geeft. In een korte gezamenlijke verklaring zei het ministeriële duo dat zij "dezelfde prioriteiten voor Air France-KLM hebben en nauw contact met elkaar onderhouden". (...)

Tijdens zijn persconferentie benadrukte de heer Hoekstra dat de Nederlandse staatssteun van € 2-4 miljard rechtstreeks naar KLM gaat en dus niet ten goede komt aan de moedermaatschappij. De burgemeester deelde de Fransen mee dat de 7 miljard euro aan leningen van de Franse staat "alleen bestemd zijn voor de dochteronderneming Air France". (...)

Bij KLM is het niet betreurenswaardig dat de staatssteun aan KLM en Air France strikt gescheiden blijft, volgens een bron van de luchtvaartmaatschappij. Gezamenlijke staatssteun betekent gezamenlijke schuld en KLM is tegen het delen van de schuld met het veel volatielere Air France. (...)

De Franse en Nederlandse regering zijn het ook niet eens over de voorwaarden die zij stellen aan staatssteun. **De burgemeester zei dat Air France-KLM "de groenste luchtvaartmaatschappij ter wereld moet worden" en "haar winstgevendheid aanzienlijk moet verbeteren", maar Frankrijk heeft geen vaste criteria voor deze eisen vastgesteld.** (...) Air France probeert al heel lang om winstgevender te worden, maar niet alle herstelplannen zijn er tot nu toe in geslaagd om aan het verzet van de Franse vakbonden tegemoet te

komen.

Het Nederlandse kabinet stelt, mede onder druk van de Tweede Kamer, meer concrete eisen aan de KLM. Hoekstra **wil dat KLM-medewerkers een loonoffer maken in ruil voor de redding met belastinggeld. Grote salarissen, zoals die van piloten en managers, zouden meer moeten bijdragen dan andere medewerkers.**

Het kabinet en de Tweede Kamer willen ook een verbod op bonussen, winstdeling en dividenduitkeringen totdat de overheidsleningen zijn afgelost. (...) Om de geluidsoverlast te beperken moet de KLM ook instemmen met een vermindering van het aantal nachtvluchten op Schiphol. Hoekstra hoopt hierover binnen een maand overeenstemming te bereiken.

Met de miljarden aan steun is de toekomst van Air France-KLM voorlopig gegarandeerd, maar het hangt allemaal af van de duur en de ernst van de luchtvaartcrisis. Het kan niet worden uitgesloten dat de Fransen in ieder geval weer op de deur moeten kloppen. Dan zal er ook sprake zijn van renationalisatie. Op dat moment zal duidelijk worden in hoeverre Frankrijk en Nederland zich inzetten voor hun gezamenlijke luchtvaartproject - een huwelijk dat misschien niet veel liefde kent, maar waarin de echtgenoten elkaar meer nodig hebben dan ze zouden willen. (...)

***Mijn commentaar:** Het was onmogelijk om de aankondigingen van leningen door Air France en KLM te laten samenvallen. De onderhandelingen over deze leningen verlopen volgens verschillende regels in de twee landen, wat verklaart waarom ze niet tegelijkertijd konden worden afgesloten.*

> **Air France: het ongelooflijke touwtrekken tussen de banken en de staat...**

(bron Les Echos) 26 april - Het reddingsplan van Air France-KLM, dat vrijdagavond door de luchtvaartmaatschappij en de Franse en Nederlandse regering werd aangekondigd, gaf aanleiding tot een ongekende ruk tussen de banken en Bercy, omdat de onderhandelingen het hele weekend doorgingen.

Volgens verschillende bronnen maakten BNP Paribas en Société Générale na gespannen onderhandelingen op **vrijdag geen deel uit van het bankensyndicaat dat de luchtvaartgroep de gigantische lening van 4 miljard euro toekende, waarvan 90% door de staat werd gegarandeerd.**

De helft van het syndicaat bestaat dus uit buitenlandse banken:

naast Natixis (een dochteronderneming van BPCE), Crédit Agricole CIB en CIC (een dochteronderneming van Crédit Mutuel) zijn er de Britse HSBC, de Spaanse Santander en de Duitse Deutsche Bank.

Maar de twee grote Franse banken probeerden in het weekend terug te komen in de race, en Société Générale zou zich uiteindelijk op zondagavond aansluiten bij de bankenpool. (...)

Technisch gezien **hebben de zes oorspronkelijke banken zich verplicht tot een bijdrage van 4 miljard euro, waarvan zij uiteindelijk 10% van het risico dragen, dat wil zeggen 400 miljoen euro.** Maar de uiteindelijke documentatie is niet ondertekend en het ministerieel besluit ook niet. (...)

Bovendien **heeft de Franse staat een aandeelhouderslening van 3 miljard EUR verstrekt, wat de** cashflow van de onderneming verlicht en de facto als kapitaal kan worden beschouwd. (...) **De luchtvaartgroep** onder leiding van Ben Smith heeft van haar kant gekregen wat FNAC-Darty vorige week niet heeft gekregen: een tarief dat vooraf is vastgesteld voor de twee jaarlijkse verlengingen van de lening aan het einde van het eerste jaar. (...)

Daartoe heeft hij **zich ertoe verbonden in de komende maanden de laatste hand te leggen aan een transformatieplan, waarin ook toezeggingen zijn opgenomen om de kosten te verlagen. Tegelijkertijd zal de Raad van Bestuur een kapitaalversterkende operatie overwegen.**

Het is op dit tweede deel dat BNP Paribas een vaste en gekwantificeerde verbintenis wilde. In een tijd waarin de luchtvaartsector nog nooit zo kwetsbaar is geweest, wil de BNP Paribas Groep ervoor zorgen dat de aandeelhouders en het bedrijf hun uiterste best doen. Het is een kwestie van overtuiging.

***Mijn commentaar:** Het was een pool van zes banken die de lening van 4 miljard euro aan Air France hebben verstrekt. Het komt zelden voor dat een bank zich voor zulke bedragen alleen engageert.*

> SCARA wil een miljard euro voor iedereen behalve Air France

(bron Air Journal) 27 april - De Staat heeft zojuist de omvang van het steunplan ten gunste van de groep Air France aangekondigd, "voor een historisch bedrag van 7 miljard euro, dat wil zeggen "bijna 45% van de jaarlijkse omzet van de onderneming (exclusief KLM)", het Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes (SCARA), waarin 47% van de Franse luchtvaartmaatschappijen die op het Franse vasteland en in de

overzeese gebiedsdelen zijn gevestigd, alsmede de maatschappijen voor bijstand en opleiding op de luchthavens zijn verenigd, die maandag zijn teruggeroepen". (...) Wie stelt de staat dan een "eenvoudige vraag: waarom is Air France de enige Franse luchtvaartmaatschappij die van dergelijke steun profiteert? »

De totale omzet van de andere Franse luchtvaartmaatschappijen bedraagt ongeveer 15% van die van Air France. Deze maatschappijen worden met dezelfde moeilijkheden geconfronteerd als Air France en willen hun vloot net zo graag vernieuwen om hun concurrentievermogen te verbeteren en deel te nemen aan de ecologische overgang.

SCARA vraagt dan ook dringend om de oprichting van een fonds van een miljard euro, dat in verhouding staat tot wat Air France van de staat heeft gekregen, "om de Franse luchtvaartmaatschappijen die niet tot de groep Air France behoren te helpen het hoofd te bieden aan de huidige crisis en zich voor te bereiden op hun toekomst".

Medio april had de vakbond een lijst met voorstellen gepubliceerd voor effectieve staatssteun voor het luchtvervoer om de gezondheids crisis te overwinnen, waaronder een moratorium van 12 maanden op de volledige kosten van de luchtnavigatie- en luchthaveninfrastructuur en op Chirac of "ecologische" belastingen. Ook werd opgeroepen tot het stopzetten van de privatiseringen van de luchthavens en werd reeds gespecificeerd dat deze steun niet alleen ten goede mag komen aan de groep Air France.

***Mijn opmerking:** Alle Franse bedrijven hebben te lijden onder de huidige gezondheids crisis.*

Dit is met name het geval voor Corsair, dat des te meer in moeilijkheden verkeert omdat het niet kan profiteren van door de staat gegarandeerde leningen. Om daarvan te kunnen profiteren, zou haar eigen vermogen meer dan 50% van haar aandelenkapitaal moeten bedragen. Dit is echter niet het geval.

> Om de gezondheids crisis te overleven, zal Delta Airlines zichzelf moeten structureren...

(bron BFM Business) 22 april - In de frontlinie van de coronavirus gezondheids crisis **probeert Delta Airlines te overleven door kosten te besparen en zich tot de overheid te wenden om** haar kaspositie te versterken. Het bedrijf zal ook "zijn bedrijf op korte termijn moeten reorganiseren", zegt zijn CEO. (...)

Mr. Bastian (...) ziet het einde van de tunnel pas over drie jaar. (...)

In de tussentijd heeft Delta (...) sinds maart 100 miljoen dollar per dag verbrand, maar hoopt het te halveren, tot 50 miljoen dollar in juni. (...)

Het bedrijf heeft ook afspraken gemaakt om vliegtuigen te verkopen die het vervolgens weer zal leasen en **37.000 werknemers, oftewel 41% van het totale personeelsbestand, zijn met onbetaald verlof gestuurd.** Net als andere grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen heeft het bedrijf gebruik gemaakt van het door de Trump-administratie opgezette programma ter ondersteuning van de werkgelegenheid.

Delta ontvangt dus 5,4 miljard dollar, waarvan 3 miljard dollar in de vorm van steun en de rest in de vorm van 10-jarige leningen met een rentepercentage van 1% voor de eerste 5 jaar en 2% voor de rest van de looptijd. De steuntranche van de Schatkist is afhankelijk van het behoud van arbeidsplaatsen tot ten minste 30 september en de afschaffing van dividenden en de terugkoop van aandelen tot 20 september 2021.

Delta is ook van plan om tot 4,5 miljard dollar te lenen van het ministerie van Financiën als onderdeel van het reddingsplan voor de luchtvaart dat door het Amerikaanse Congres is aangenomen. (...)

> **Virgin Atlantic is op zoek naar een nieuwe aandeelhouder**

(bron Businesstravel) 27 april - (...) Maagdelijke Atlantische stichter en mede-eigenaar Richard Branson heeft al gezegd dat het grootste deel van de \$250 miljoen contant geldinjectie in de Maagdelijke groep naar de luchtvaartmaatschappij zou gaan, maar het is nu duidelijk dat hij bereid is om het te verhogen.

Aanvankelijk **had Virgin geprobeerd om steun te krijgen van de Britse regering**, vergelijkbaar met die van Easyjet. De Britse regering zei dat ze niet onder de indruk was van dit verzoek en eiste verder bewijs dat Virgin op zoek was naar geld van haar aandeelhouders.

Delta Airlines is een belangrijke aandeelhouder van Virgin Atlantic, die 49% bezit. Echter, CEO Ed Bastian zei dat de eigendomsregels geen extra injectie in de luchtvaartmaatschappij zouden toestaan. (...)

Bovendien **zei Ed Bastian dat Virgin al honderden miljoenen dollars aan Delta verschuldigd is via hun joint venture.**

Dit weekend waren er verschillende meldingen dat Virgin op zoek was naar nieuwe financiering. (...) Dit bevestigt het verhaal van de Financial Times dat de luchtvaartmaatschappij de investeringsbank Houlihan Lokey heeft ingehuurd. **De France Télécom citeert een woordvoerder van de Virgin-groep die zegt dat de groep niet op zoek is naar de verkoop van de luchtvaartmaatschappij, maar dat ze "samenwerkt**

met Houlihan Lokey om particuliere investeerders te benaderen voor een investeringsmogelijkheid". (...)

Opgemerkt moet worden dat **Richard Branson ook in de pers wordt gemeld dat hij zijn belofte om geld in te zamelen op het Caribische eiland bestudeert.**

Paradoxaal genoeg moet

Richard Branson in zijn vingers bijten dat hij de kapitaalverhoging van de groep Air France-KLM een paar maanden geleden niet heeft geaccepteerd. (...) Als onderdeel van de joint venture tussen Virgin, Air France-KLM en Delta had Air France 31% van het kapitaal van de Britse luchtvaartmaatschappij moeten overnemen. Maar de Virgin groep had uiteindelijk besloten om 51% van het kapitaal van Virgin Atlantic te behouden...

***Mijn opmerking:** in Groot-Brittannië groeit de controverse over de vraag of de Britse staat Virgin Atlantic moet steunen. In het bijzonder wordt Richard Branson beschuldigd van zijn fiscale ballingschap.*

> **De Lufthansa Groep zal na de crisis 10.000 minder mensen in dienst hebben.**

(bron L'avenir) 24 april - **Lufthansa-baas Carsten Spohr schat dat de Duitse luchtvaartgroep, waartoe Brussels Airlines behoort, 10 000 minder mensen in dienst zal hebben en 100 minder vliegtuigen in zijn vloot zal hebben als gevolg van de economische crisis** die door het coronavirus wordt veroorzaakt. Dit is wat hij het personeel vertelde in een interne communicatie. (...)

Volgens hem zal het jaren duren voordat de vraag naar luchtvervoer weer op het niveau van voor de crisis komt. Hij verwacht dan ook dat zijn groep niet voor 2023 uit de rode cijfers kan komen. "Wij waren de eerste sector die werd getroffen door de wereldwijde crisis en we zullen tot de laatste behoren die er uit komt", zei de leider. (...)

Er zijn onderhandelingen gaande met de Duitse, Zwitserse, Oostenrijkse en Belgische regering over staatssteun ter waarde van enkele miljarden euro's. Er wordt met name gesproken over 290 miljoen euro om Brussels Airlines te redden. (...)

> **Berlijn heeft geen beslissing genomen voor Lufthansa**

(bron Reuters) 27 april - Berlijn beslist pas over mogelijke Duitse staatssteun aan **Lufthansa als alle** feiten op tafel liggen, zei de Duitse minister van Economie Peter Altmaier maandag.

"Wat we willen is dat de grote bedrijven die een leidende rol spelen na

de crisis concurrerend blijven", vertelde de minister aan Radio Deutschlandfunk.

De bronnen van Reuters zeiden op donderdag dat de Duitse luchtvaartmaatschappij, die net als de rest van de industrie door haar bijna-stillegging werd geraakt, **hoopte deze week een reddingspakket van 10 miljard euro met de autoriteiten af te ronden.** (...)

***Mijn opmerking:** De door Lufthansa gevraagde steun is van dezelfde orde van grootte als die welke aan Air France is toegekend. Dit weerspiegelt de omvang van deze crisis, die alle luchtvaartmaatschappijen zonder uitzondering treft.*

> **IG wil de prijs van de Air Europa-overnameprijs verlagen**

(bron Boursier com) 22 april - **International Airlines Group zou proberen opnieuw te onderhandelen over de aankoopprijs van Air Europa.** Terwijl de moedermaatschappij van British Airways en Iberia afgelopen november overeenkwamen om een miljard euro te betalen voor de aankoop van de derde Spaanse luchtvaartmaatschappij, wil zij dit bedrag naar beneden bijstellen omdat de waarde van de twee maatschappijen tegen de achtergrond van de Covid-crisis is gedaald. Volgens mensen die dicht bij het door Bloomberg aangehaalde geval staan, bestuderen beide partijen de clausules van de overeenkomst die een aanpassing van de voorwaarden mogelijk zouden maken, maar er is geen garantie dat zij deze mogelijke wijzigingen zullen aanvaarden. Hoewel IAG nog steeds gelooft in de strategische logica van de operatie die zij wenst af te sluiten, wordt in het eerder bereikte compromis van ongeveer 1 miljard euro geen rekening gehouden met de ineenstorting van de markt en de daling van de waardering van de verschillende spelers. (...)

***Mijn commentaar:** De Hidalgo-familie, eigenaars van Air Europa, vreest dat de overname zal mislukken. Ze hebben de Spaanse regering zojuist gevraagd om bij Brussel in te grijpen om de Europese Commissie te bewegen de transactie snel goed te keuren.*

> **Alitalia wordt in juni genationaliseerd, kondigt de Italiaanse minister van Industrie aan**

(bron Reuters) 23 april - **De Italiaanse regering neemt in juni de volledige controle over Alitalia over,** dat door de coronaviruscrisis failliet is gegaan, kondigde Industrieminister Stefano Patuanelli donderdag aan. (...)

Volgens Stefano Patuanelli is de omzet van Alitalia dit jaar met 87,5%

gedaald. **"De nieuwe Alitalia zal beginnen met een vloot van meer dan 90 van de huidige 113 vliegtuigen"**, zei hij, waarbij hij de berichten ontkende dat de vloot zou kunnen worden teruggebracht tot 30 vliegtuigen. (...)

> **Voor de overname geven Ryanair en EasyJet de voorkeur aan luchthavens die giften doen op de tarieven.**

(bron La Tribune) 24 april - (...) Het is niet verwonderlijk dat **verschillende luchtvaartmaatschappijen de luchthavens onder druk zetten om zeer gunstige voorwaarden te verkrijgen om het verkeer te stimuleren, zoals bijvoorbeeld de tijdelijke afschaffing van de luchthavengelden. Ryanair is een van hen.**

Volgens luchthavenbronnen heeft de maatschappij een brief in die zin naar de Europese luchthavens gestuurd, waarin zij verschillende verzoeken doet om de heffingen tegen oktober 2021 af te schaffen, eerst voor alle passagiers (tot oktober 2020) en vervolgens voor 50% van de vliegtuigladingen (tot oktober 2021), met uitzondering van de nieuwe routes waarvoor de totale afwezigheid van heffingen wordt gevraagd.

Zoals gewoonlijk spreekt het bedrijf "cash", aangezien het duidelijk maakt dat het de voorkeur zal geven aan luchthavens die het spel spelen door hen eraan te herinneren dat ze een "beslissend voordeel" zullen hebben om te worden gekozen. (...)

De Ierse low-costmaatschappij staat niet alleen met dergelijke eisen. Zonder een dergelijke directe toon te gebruiken, vragen andere bedrijven hetzelfde, leggen ze de bronnen van de luchthaven uit, onder vermelding van bijvoorbeeld EasyJet, de IAG-groep en TAP Portugal. Zonder precies te zijn in zijn verzoeken, is **EasyJet** bijvoorbeeld **ook heel duidelijk over zijn bedoelingen. (...)**

(...) Volgens één luchthaven heeft de IAG-groep (British Airways, Iberia, Aer Lingus, Vueling, Level) ook een gelijkaardige brief naar verschillende luchthavens gestuurd zonder hen te chanteren. (...)

Welke maatregelen zullen de luchthavens nemen? Volgens een waarnemer hebben luchthavens er belang bij om de vluchtschema's van sterke maatschappijen als Ryanair veilig te stellen, omdat ze weten dat ze de crisis zullen doorstaan. De luchthavens moeten het zich echter nog wel kunnen veroorloven.

(...) De hele connectiviteit van de gebieden staat op het spel. (...)

Mijn opmerking: Al jaren ontvangen goedkope luchtvaartmaatschappijen financiële steun van lokale overheden, wat vaak illegaal is. Ryanair is meermaals veroordeeld en is verplicht deze te vergoeden.

De huidige crisis moet een gelegenheid zijn om terug te keren naar goede praktijken. Het lijkt verstandig dat de lokale overheden zich meer bezighouden met de verbetering van het regionale vervoer, de TER of de bus, dan met de subsidiëring van een luchtvaartmaatschappij, Ryanair, de negende meest CO2-uitstotende onderneming in Europa.

> 1 € vlucht: de FNAM zegt dat het "ulcerated" is door de praktijken van Ryanair

(bron TourMaG) 23 april - **De FNAM** (Fédération Nationale de l'Aviation Marchande) wijst de staat op de uiterst moeilijke financiële situatie van de luchtvaartmaatschappijen. Het vraagt om de steun van de staat. "Het is een strategische activiteit en een soevereiniteitsinstrument voor de natie, de huidige gezondheids crisis heeft ons herinnerd aan de rol van de luchtvaartmaatschappijen bij de repatriëring van onze medeburgers en het vervoer van gezondheidsmateriaal" herinnert de FNAM eraan dat zij "een zeer geleidelijke hervatting van de activiteit voor ogen heeft, waarbij met name de gezondheidssituatie van haar klanten en werknemers wordt beschermd en wordt bijgedragen aan de territoriale continuïteit in Europees Frankrijk, naar de overzeese gebieden en de grote wereldsteden toe".

Het zegt dat het "gezwollen" is door de praktijken van bepaalde bedrijven in tijden van crisis en wijst met de vinger naar Ryanair "dat buiten Frankrijk is gevestigd, geen belasting in Frankrijk betaalt en zijn werknemers bij de geringste gelegenheid laat ontsnappen aan de Franse regels van de sociale zekerheid". Ook wordt de herstelstrategie van de lagekostensector aan de kaak gesteld en worden "roofzuchtige" tarieven tegen 1 euro aangekondigd.

In dit verband roept FNAM de Franse en Europese autoriteiten op "om in Frankrijk en in Europa dringend de reglementaire voorwaarden te scheppen voor een eerlijke en deugdelijke concurrentie op milieu- en sociaal gebied, zodat bedrijven die zich aan de regels houden hun inspanningen en die van hun werknemers niet tenietdoen ten gunste van bedrijven die zich uitsluitend laten leiden door de wens om een roofzuchtig model op te leggen". (...)

Mijn commentaar: Hoe is het mogelijk dat een luchtvaartmaatschappij

tickets te koop aanbiedt tegen een prijs die lager is dan het bedrag van de luchthavenbelastingen, zonder dat de Direction générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF) er een fout in ontdekt?

> **De alliantie tussen Boeing en Embraer explodeert tijdens de vlucht...**

(bron Le Journal de l'Aviation) 25 april - De informatie kwam deze zaterdag, 25 april. De **joint-ventureprojecten tussen Boeing en Embraer zullen niet plaatsvinden**, aangezien de Amerikaanse vliegtuigfabrikant gebruik heeft gemaakt van zijn recht om de MTA (Master Transaction Agreement), die tot de oprichting ervan zou leiden, te beëindigen. Embraer acht zich benadeeld en is van plan om alle mogelijke middelen tegen Boeing in te zetten om schadevergoeding te verkrijgen. **"Boeing heeft meer dan twee jaar ijverig gewerkt om de transactie met Embraer af te ronden**

. In de afgelopen maanden hebben we productieve maar uiteindelijk mislukte onderhandelingen gehad over de on vervulde voorwaarden van de MTA," zei Marc Allen, Senior Vice President van Boeing en President van Embraer Partnership & Group Operations in een verklaring. Hij vervolgt: "Dit is zeer teleurstellend. **Maar we hebben een punt bereikt waarop verdere onderhandelingen in het kader van de MTA de openstaande kwesties niet zullen oplossen.**

De São José dos Campos vliegtuigfabrikant nam onmiddellijk represailles door te verklaren dat Boeing "valse beschuldigingen had verzonnen als voorwendsel om te proberen te voorkomen dat zij haar verplichtingen om de transactie te voltooien en Embraer de 4,2 miljard dollar aankoopprijs te betalen, zou nakomen. »

Embraer is ook van plan om alle mogelijke middelen tegen Boeing in te zetten voor schade die wordt geleden als gevolg van de "onrechtmatige beëindiging en schending van de MTA door Boeing". (...)

Ondanks de officiële reden die Boeing aanvoert om een einde te maken aan de geplande fusie tussen de twee vliegtuigfabrikanten, leek de oprichting van Boeing Brasil - Commercial enkele maanden geleden echter gedoemd te mislukken, met name door de 737 MAX-crisis.

De potentiële synergieën tussen de E2-familie en de 737 MAX-familie waren verre van duidelijk voor de markt en de commerciële vooruitzichten van de nieuwe generatie E-Jets hebben Boeing misschien niet voldoende overtuigd gezien de investering van 4,2 miljard dollar, en terwijl de activiteiten van Commercial Aircraft bijzonder worden beïnvloed door de crisis van de coronaviruspandemie als gevolg van het onvermogen om één enkel gangpad af te leveren. Boeing

Commercial Aircraft (BCA) is van plan om tot 10% van het personeelsbestand in te krimpen om door de crisis heen te komen. (...)

Mijn commentaar: Dit falen van de alliantie tussen Boeing en Embraer is goed nieuws voor Airbus. De Europese fabrikant heeft een zeer breed scala aan vliegtuigen met één gangpad, die goed zijn voor 80% van de wereldwijde verkoop van vliegtuigen.

> **Het overleven van Airbus staat op het spel, zegt de president.**

(bron Reuters) 27 april - **Airbus heeft melding gemaakt van sombere vooruitzichten** in verband met de gevolgen van de coronaviruscrisis en heeft **zijn 135.000 werknemers opgeroepen zich voor te bereiden op grotere bezuinigingen dan verwacht, omdat het voortbestaan van de groep wordt bedreigd** als er niet onmiddellijk wordt ingegrepen.

In een brief aan het personeel op vrijdag, die Reuters kon raadplegen, zei Airbus-voorzitter

Guillaume Faury dat de Europese vliegtuigfabrikant "in een ongekend tempo geld verliest" en dat een vermindering van een derde of meer in de productie niet het slechtste scenario is, aangezien het bedrijf het plan waarschijnlijk zal heroverwegen.

Airbus werd gevraagd commentaar te geven, maar weigerde dit te doen. (...)

Volgens bronnen uit de sector zou deze zomer een nieuw herstructureringsplan, geïnspireerd door Power8, ten uitvoer kunnen worden gelegd.

Guillaume Faury van zijn kant verklaarde dat de fabrikant 'alle opties' bestudeerde en dat de nieuwe productiemaatregelen van kracht konden blijven terwijl de vraag opnieuw werd beoordeeld, wat tussen twee en drie maanden kon duren.

Volgens bronnen die dicht bij het dossier liggen, **voert Airbus ook intensieve besprekingen met verschillende staten in Europa over de verschillende steunplannen voor de sector.** (...)

> **Coronavirus: Aéroports de Paris is van plan om passagiers te testen "voordat ze opstijgen".**

(bron Le Figaro) 23 april - "Het verkeer zal niet van de ene op de andere dag weer op gang komen met de golf van een toverstokje op 11 mei", vertelde Augustin de Romanet, CEO van Aéroports de Paris (ADP), op donderdag aan BFM Business. Terwijl de groep op dezelfde dag een omzetsdaling van 5,6% in het eerste kwartaal publiceerde als gevolg van de gevolgen van de Covid-19-pandemie, roept zijn baas op tot de

oprichting van een wereldwijd "habeas corpus" voor de gezondheid met het oog op de hervatting van de activiteit. (...)

Hoe gaat het met het herstel? "Het zal afhangen van de evolutie van de pandemie - hoe minder ernstig deze is, hoe meer het verkeer zal hervatten -, (...) van de beschikbaarheid van een vaccin en tests (...) maar ook van het klimaat van vertrouwen dat moet worden gecreëerd voor de passagiers", antwoordde de ADP-baas. In het geval van "veralgemening van de tests, snel en toegankelijk", **zei Augustin de Romanet dat hij voorstander was van het idee om "de passagiers te testen voordat ze opstijgen"**. "Wij hebben in het kader van het deconfineringsplan een aantal maatregelen voor vertrekkende passagiers voorgesteld om ervoor te zorgen dat er geen passagiers met koorts aan boord worden genomen". Bovendien, "in een vliegtuig, luchtfiltratie om de drie minuten is beter dan in elke andere wijze van vervoer (...) en maskers zal worden vereist," zei hij. (...)

Augustin de Romanet sprak over het tempo van het verkeer na de hervatting en de gevolgen daarvan voor ADP. "Ik reken nergens op omdat ik mijn diploma van Madame Irma niet heb (...)," zei hij. Ons economisch model zal op zijn kop worden gezet omdat de groeicijfers die we verwachtten waarschijnlijk zullen worden herzien. Maar **we zullen ons ook moeten realiseren dat in de strijd tegen de ontkoling van het luchtverkeer het feit dat het tempo van het verkeer afneemt, geen slecht nieuws is**. Meer dan ooit zullen we de nadruk leggen op ontkoling en kwaliteit van de dienstverlening", vervolgt hij.

***Mijn commentaar:** De eis om een masker te dragen zal waarschijnlijk een hoofdpijn worden voor het vliegverkeer.*

Is het mogelijk om iedereen te testen? En als je eenmaal in het vliegtuig zit, is het dan nog steeds mogelijk om drankjes of maaltijdbakjes te serveren?

Beurspersoverzicht ...

> Air France-KLM: een makelaar streeft naar een prijs van 1,30 euro

(bron Boursier com) 24 april - (...) Onder de laatste makelaarsadviezen heeft Morgan Stanley het aandeel gedegradeerd tot 'ondergewicht' en tegelijkertijd de richtprijs verlaagd naar 4 euro.

Barclays van zijn kant heeft zijn richtprijs verlaagd van 10,3 naar 4,2 euro, terwijl het 'online gewogen' blijft.

Ten slotte heeft Société Générale het te "verkopen" aandeel gedegradeerd met een doelvermindering van 4,5 naar slechts... 1,3 euro! (...)

***Mijn commentaar:** Deze cursusdoelstellingen werden op vrijdag 24 april gepubliceerd, een paar uur voordat Air France aankondigde dat het een lening zou krijgen.*

De koers van het aandeel is op maandag 27 april stabiel gebleven.

> **Air France-KLM: achter de massale leningen aan Air France-KLM, het gevaar van schulden**

(bron BFM Bourse) 27 april - Het principeakkoord dat de groep vrijdag met de Franse staat en zijn banken heeft bereikt, moet het mogelijk maken de liquiditeitscrisis die zich al in het derde kwartaal had kunnen voordoen, te voorkomen. **De toename van de schuld brengt Air France-KLM echter in een meer ondergeschikte positie**, zonder alle onzekerheden weg te nemen. (...)

Volgens de ontwerpovereenkomst, die nog moet worden afgerond, zou een bankensyndicaat 4 miljard EUR bijdragen via een lening met een garantie van 90% van de Franse staat, met een looptijd van twaalf maanden, met twee opties voor verlenging met  n jaar op rij, terwijl de staat rechtstreeks 3 miljard EUR zou bijdragen via een aandeelhouderslening met een looptijd van vier jaar, ook hier met twee opties voor verlenging met  n jaar. (...)

Deze operaties zouden, in tegenstelling tot een kapitaalinjectie, dus leiden tot een meer dan verdubbeling van de schuldenlast van de groep, waarvan de nettoschuld eind 2019 EUR 6,147 miljard bedroeg (waarover de vervoerder vorig jaar EUR 393 miljoen aan rente heeft betaald).

Om een deel van deze schuld zo snel mogelijk terug te betalen - te beginnen met de gegarandeerde bankschuld, die een kortere looptijd heeft - **wil de groep**, zodra ze beter zicht heeft op de parameters van het luchtverkeer na de crisis van het Coronavirus, **een kapitaalverhoging doorvoeren**. Deze operatie, die bedoeld is om het eigen vermogen te versterken, zou uiterlijk na de vergadering die de jaarrekening voor het boekjaar 2020 goedkeurt, kunnen plaatsvinden. (...) Indien dit het geval is, zou de staat dan gewoon moeten afzien van alle of een deel van zijn schuld in ruil voor een nader te bepalen fractie

van het kapitaal.

Als er geen middelen worden aangetrokken, zou de terugbetaling van de volledige geplande lening meer dan 10 jaar bedrijfscashflow (op basis van de 623 miljoen EUR in 2019) opsorpen, waarbij het ingenieursbureau van Citigroup zelfs op 15 jaar rekent.

De Amerikaanse bank is ook van mening dat als de noodlening nodig is, dit paradoxaal genoeg het vermogen van Air France-KLM om effectief te onderhandelen met haar leveranciers, vakbonden en luchthavenexploitanten zou kunnen aantasten, die kunnen aanvoeren dat de groep nu toegang heeft tot aanzienlijk contant geld, zij het in de vorm van een aansprakelijkheid die in een gecompliceerde omgeving zal moeten worden beheerd.

Bovendien zou de anticipatie op een toekomstige kapitaalverhoging, die min of meer onvermijdelijk is, ten opzichte van de beurs de ontwikkeling van het aandeel kunnen beperken.

Mijn opmerking: Er zijn veel legitieme vragen over het vermogen van Air France-KLM om de leningen terug te betalen. Zij vormen een aanvulling op de bestaande schuld en de terugbetaling van de vanaf 2020 toegekende uitstel van betaling van lasten en belastingen.

> **Olie: marktmechanismen verklaren de ineenstorting van de prijzen**

(bron Reuters) 21 april - De **marktmechanismen** en met name de rol van de beursgenoteerde indexfondsen (ETF's) **verklaren de ineenstorting van de olieprijs**, waardoor een benchmark-contract voor ruwe olie futures op maandag voor het eerst op negatief terrein kwam, zegt La Banque Postale Asset Management (LBPAM).

Het contract van mei op een vat met Amerikaanse lichte ruwe olie (West Texas Intermediate, WTI) **daalde tot -40 dollar op maandag**, een ongekeerde beweging die wordt gevoed door de sombere economische vooruitzichten en de bijna-verzadiging van de opslagcapaciteit in de Verenigde Staten. Dit

contract was maandagavond "leverbaar", wat betekent dat degenen die het kochten een "fysieke" levering van olie moesten ontvangen, wat onmogelijk was bij **gebrek aan opslagcapaciteit**, legde Stéphane Déo, strateeg van het beheerbedrijf, uit in een nota die op dinsdag werd gepubliceerd.

"Alle spelers moesten daarom hun contracten van mei 2020 doorverkopen, ongeacht de prijs, zelfs negatief", schreef hij. (...)

De overdaad aan aanbod in het licht van de steeds verder krimpende vraag houdt de prijzen laag, verklaart John Plassard,

investeringspecialist bij Mirabaud, wat zeer slecht nieuws is voor bedrijven in de schalieoliesector in de Verenigde Staten, die een vat olie van 50 dollar nodig hebben om rendabel te zijn. (...)

Einde persoverzicht

> **Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM**

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 4,50 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 27 april. Het is -5,52% in één week tijd. Bij het begin van de coronavirus epidemie was het 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is voor de tweede week op rij gedaald van € 8,97 naar € 6,93 en vervolgens naar € 6,08 op maandag. De aankondiging van de Franse regering van de verstrekte leningen had geen invloed op de koers van het aandeel. Aan de andere kant hebben verschillende analisten hun koersdoelen naar beneden bijgesteld. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten.

Brent ruwe olie (Noordzee) staat op \$20 per vat, voor de tweede week op rij \$6. Bij het begin van de uitbraak van het coronavirus was het 69 dollar. De productie is altijd hoger dan de (lage) vraag.

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](#). 10389 mensen ontvangen dit live persoverzicht