

Air France-KLM: bijna 2 miljard aan verliezen en een zwaar sociaal plan in zicht



## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

N°755, 11 mei 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*

*Het is de eerste dag van de deconfiniëring. Velen van ons hebben een zucht van verlichting geprikkeld. Ik heb een speciale gedachte voor degenen onder ons die een geliefde hebben verloren.*

*U vindt deze week aan het eind van de brief een bonusartikel. Het gaat over een onderwerp dat behandeld wordt op France Info op zondag 10 mei.*

*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.*

*Ik vul Flash #82 aan die eerder is verstuurd. Als u mij uw bevoegdheden wilt toevertrouwen, wordt u soms gevraagd om mijn volledige adres:*

*François Robardet6  
Résidence de l'Enclos31320  
Pechbusque*

*U vindt alle informatie op mijn blog navigatiekolom.*

*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.*

*Laten we de barrièremaatregelen blijven respecteren.  
Gelukkig lezenFrançois*

## **Persoverzicht van maandag**

### **> Air France-KLM: bijna 2 miljard aan verliezen en een groot sociaal plan in zicht**

(bron Libération) 7 mei - Het bedrijf boekte een recordverlies in het eerste kwartaal als gevolg van de gezondheids crisis. Hoewel de Franse staat haar 7 miljard euro aan leningen heeft verstrekt, bereidt zij zich voor op het schrappen van duizenden banen. De besprekingen hierover zijn al begonnen.

Woensdagochtend was het zwaar op de Air France-KLM (...). En met reden: de **door de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij aangekondigde verliezen bereikten in het eerste kwartaal een recordhoogte van 1,8 miljard euro**. Alleen de maand maart werd bijzonder getroffen door de gevolgen van Covid-19. Met andere woorden, de financiële resultaten voor de eerste helft van het jaar zullen waarschijnlijk nog rampzaliger zijn.

**Air France-KLM betaalt niet alleen voor de duizelingwekkende daling van haar inkomsten, aangezien de meeste van haar vliegtuigen aan de grond staan, maar ook voor de lage olieprijs.** De luchtvaartmaatschappij heeft, net als de meeste andere maatschappijen, in feite een zogenaamd "hedging"-systeem. Dit betekent dat het de kerosine die het nodig heeft, op voorhand koopt tegen een vaste prijs. Op dit moment is niet alleen de vastgestelde prijs - ongeveer 60 dollar per vat - ver boven de markt, maar niet al deze brandstof genereert geen inkomsten omdat het niet wordt verbruikt. Een soort dubbele straf die **bijna 500 miljoen euro weegt in de slechte resultaten van het bedrijf**.

Bovendien zal het verkeer naar verwachting slechts zeer geleidelijk weer aantrekken. De routes waarop Air France-KLM echt winstgevend is, zijn het Amerikaanse continent, Azië en Afrika. Al deze bestemmingen genereren momenteel echter bijna geen enkele activiteit

sinds de sluiting van

het Schengengebied. Om te kunnen besparen zal de vervoerder dus fors moeten bezuinigen op zijn kosten en investeringen. Deze zullen dalen van 3,6 miljard euro naar 2,4 miljard euro. Er komen dit jaar al drie langeafstandsvliegtuigen van Airbus niet in de vloot.

Het is echter op de werkgelegenheid dat de meest gewelddadige maatregelen worden verwacht. **De CEO van Air France-KLM heeft gesprekken met de vakbonden aangekondigd met het oog op het schrappen van banen.** En toen dit vooruitzicht gisteren op de vergadering van de raad van bestuur werd aangekondigd, maakten de twee vertegenwoordigers van de staatsaandeelhouder volgens informatie van de Libération niet de minste opmerking. Iedereen die niets zegt, stemt toe. Degenen in de onderneming die dachten dat de twee leningen, voor een bedrag van 7 miljard euro, door de staat (15% aandeelhouder) waren verstrekt in ruil voor een sociale beschermingsclausule, zullen ten koste gaan van hen.

Hoewel er **nog geen cijfers zijn bekendgemaakt**, is de Chief Executive Officer van het bedrijf, Benjamin Smith, van plan om banen te schrappen bij de administratieve diensten en regionale tussenstops van Air France. Dit zal voor hem worden vergemakkelijkt door de afschaffing van vluchten, aangezien een treindienst, die minder dan 2 uur en 30 minuten duurt, het vliegtuig kan vervangen zoals gevraagd door de overheid. De regionale transportdochter Hop zou haar vloot en netwerk met bijna de helft moeten zien inkrimpen. Van een personeelsbestand van 80.000 werknemers worden in totaal 6.000 tot 10.000 banen bedreigd, volgens een bedrijfsleider die liever anoniem blijft. **Voorlopig is de genoemde methode die van een vrijwillig ontslagprogramma.** Maar niemand in het bedrijf kan zich voorstellen dat zo'n aantal werknemers het bedrijf op eigen initiatief zou willen verlaten. Onder deze omstandigheden is er een beroep op ontslagen in het verschiet. **In juli zou een spaarplan moeten worden aangekondigd.**

Zullen de werknemers reageren zoals ze vaak hebben gedaan door te gaan staken? Deze keer is niets minder zeker. In de eerste plaats omdat het lage aantal vluchten dat momenteel wordt uitgevoerd de gevolgen van een dergelijke maatregel zou verminderen. Ten tweede, en vooral omdat de piloten niet klaar lijken om het werk te stoppen.

"Benjamin Smith bleef ons vertellen, zowel in het Frans als in het Engels, dat wij de leiders van het bedrijf waren. De piloten worden verleid door zijn toespraak, vooral omdat hij het luchtvervoer veel beter kent dan zijn voorgangers aan het hoofd van het bedrijf", zegt een kapitein met een lange vakbondsgeschiedenis (...).

***Mijn commentaar: In de resultaten van de Air France-KLM-groep verdient één feit opheldering: de extra kosten van de kerosinewet.***

*De meeste Europese luchtvaartmaatschappijen gebruiken de methode die bekend staat als brandstofafdekking. Deze methode maakt het mogelijk om de prijs van de brandstof over meerdere jaren te spreiden.*

*Air France-KLM had 65% van de voor 2020 verwachte brandstofbehoefte gedekt met ongeveer 66 dollar per vat. De olie staat vandaag op \$32. Air France-KLM betaalt dus twee keer de marktprijs voor zijn brandstof. Als de olie meer dan 66 dollar per vat waard was, zou Air France-KLM slechts 66 dollar betalen.*

*Maar dit jaar is het een bijzonder jaar; het verbruik van de Air France-KLM-groep zal lager zijn dan het volume van de gedekte brandstof. Dit overschot wordt gefactureerd aan de Frans-Nederlandse groep.*

*Voor het jaar 2020 worden de door deze twee mechanismen veroorzaakte extra kosten geraamd op 450 miljoen euro. 450 miljoen. Het volledige bedrag is opgenomen in de resultaten van het eerste kwartaal.*

*Onze belangrijkste Europese concurrenten, die hetzelfde beleid inzake brandstofafdekking toepassen, worden ook getroffen.*

### **> Air France: wat je moet weten over de duizenden ontslagen die komen gaan...**

(bron La Tribune) 11 mei - Bij de publicatie van de kwartaalresultaten van Air France-KLM op donderdag 7 mei maakte de Chief Executive Officer van de Groep, Ben Smith, openbaar wat hij en de Chief Executive Officer van Air France, Anne Rigail, intern al hadden gezegd. Met de ongekende crisis die het luchtvervoer treft, **zal er bij Air France onvermijdelijk sprake zijn van een vermindering van de werkgelegenheid. Dit zal op een veel hoger niveau liggen dan de 1.500 voorspellingen die tussen nu en eind 2022 in het eind februari gepresenteerde toekomstgerichte managementplan voor werkgelegenheid en vaardigheden (GPEC) zijn gedaan.** (...) De behoefte aan personeel zal des te drastischer smelten omdat de overbezetting zal worden opgeblazen door de toename van het concurrentievermogen van het transformatieplan, dat zich zal richten op drie belangrijke gebieden: verlaging van de vaste kosten in het algemeen, optimalisering van de ondersteunende functies en herstructurering van het verlieslatende binnenlandse netwerk voor een bedrag van 200 miljoen euro per jaar. De onderhandelingen met de vakbonden om de overbezetting in bepaalde personeelscategorieën op

te sporen en aan te pakken, zijn al begonnen. (...) Een nieuwe GPEC en het transformatieplan zullen in juni en juli worden gepresenteerd.

**Hoe groot zal het banenverlies zijn? 5.000, 7.000, 10.000**

banenverlies, of meer? Iedereen heeft zijn eigen beoordeling. Eén ding is zeker. Het vertrekplan zal massief zijn. Alleen al het kijken naar wat er elders in Europa gebeurt, geeft je een idee. SAS zal haar personeelsbestand met 50% verminderen, Icelandair met 43%, British Airways met bijna 30%, of 12.000 posities. Ook al is haar profiel anders dan dat van Air France, het geval van de Britse luchtvaartmaatschappij is het meest veelzeggend.

Met 45.000 werknemers ligt haar omvang inderdaad dicht bij die van de Franse luchtvaartmaatschappij. (...) Air France heeft volgens de cijfers van de GPEC van februari 41.230 vaste medewerkers in dienst. (...) De aankondiging van Air France-KLM van een structurele capaciteitsvermindering met 20% in 2021 geeft ook een indicatie van de omvang van de toekomstige overbezetting. En dit, ook al is het verband tussen de capaciteitsvermindering en de vermindering van het personeelsbestand (die zou leiden tot ongeveer 10.000 banen) niet noodzakelijkerwijs automatisch. (...)

**Op het "terrein" (in tegenstelling tot het zeevaartpersoneel) wordt de tewerkstelling van ondersteunende functies en de tewerkstelling van personeel in aanloophavens bedreigd. Eén figuur is gaan zweten. Die van een daling van meer dan 30% van het aantal ondersteunend personeel van Air France.** Volgens interne bronnen is deze vermindering vermeld in de Raad van Bestuur van Air France, waarin staat dat het aantal personeelsleden in ondersteunende functies nu 6.000 bedraagt.

De GPEC verklaart echter eind februari dat zij 7.360 van de 25.220 grondpersoneelsleden met een vast contract bij Air France vertegenwoordigen. Als de intentie van het management om de ondersteunende functies met 30% te verminderen zou worden bevestigd, zouden 2.800 functies in deze beroepen worden geschrapt. Ook het grondpersoneel dat bij tussenstops werkt, wordt bedreigd. Met name die op regionale luchthavens. Ondanks de inkrimping van het personeelsbestand in de afgelopen jaren zijn de kosten daarvan veel hoger dan die van de grondafhandelingsbedrijven die door de concurrenten van Air France zijn uitbesteed. De toekomst van de tussenlandingen zal afhangen van de omvang van de vermindering van het aantal vliegtuigvleugels dat op het binnenlandse netwerk wordt besloten. (...)

De personeelsinkrimping van het grondpersoneel zal worden uitgevoerd door middel van een vrijwillig vertrekplan (PDV). Dit zal niet het geval

zijn voor het zeevaartpersoneel (piloten en stewardessen). Voor dit laatste is het management van plan gebruik te maken van collectieve onderhandelingen, die het voordeel hebben dat ze eenvoudiger zijn en dat het bedrijf ze indien nodig later opnieuw kan aannemen, in tegenstelling tot een VSP.

De onderhandelingen met de **stewardessen van**

Air France zijn nog niet begonnen, maar **de overbezetting van het cabinepersoneel** voor 2021 wordt volgens **onze informatie door het management geschat op 1.800 medewerkers. Dit vertegenwoordigt 15% van het personeelsbestand. Bijna 1.200 natuurlijke vertrekken waren al gepland voor de komende drie jaar. Het management zal proberen hen te overtuigen om eerder te vertrekken** en anderen (onder degenen die de pensioengerechtigde leeftijd niet bereiken) aan te moedigen om het bedrijf te verlaten. Afgezien van de personeelsinkrimping is het management niet van plan om de arbeidsvoorwaarden in het in 2017 ondertekende collectieve contract, dat tot 2022 loopt, aan te tasten.

**Wat de piloten** (3.800 personen) betreft, zullen er geen **grote bezuinigingen op het personeelsbestand plaatsvinden vanwege** hun beloningssysteem, waardoor een zekere mate van overbezetting kan worden beheerst. De beloning van de piloten van Air France bestaat namelijk uit een vast gedeelte dat 20 tot 25% van hun beloning vertegenwoordigt en een variabel gedeelte dat gekoppeld is aan de uitgevoerde activiteit. Aangezien de vluchten in april bijna volledig werden stopgezet, krijgen de piloten alleen hun vaste deel en een gegarandeerde herlading, waardoor ze 70% van hun beloning kunnen behouden. Met andere woorden, hun beloning is sinds het begin van de crisis met 30% gedaald.

(...) **Het idee is dus om alle piloten die waarschijnlijk binnen de komende drie jaar met pensioen zouden gaan, kwijt te raken.** De GPEC had in februari 300 natuurlijke vertrekken onder de chauffeurs geïdentificeerd. Volgens verschillende bronnen blijft dit cijfer uiteraard actueel.

De leeftijdspiramide is een troef voor het bedrijf. De GPEC van februari had tussen nu en 2022 3.800 natuurlijke vertrekken vastgesteld, alle populaties samen. (...) Aan deze natuurlijke vertrekken worden alle vertrekken toegevoegd die het management zal aanmoedigen om te vertrekken. De financiële voorwaarden zullen interessant moeten zijn. Want gezien de economische omgeving is het niet zeker dat de vrijwilligers in het begin aan de poort zullen staan. In dat geval zou een gedwongen vertrek een primeur zijn voor Air France. De laatste keer dat een dergelijk scenario werd opgeroepen was in 2015. Het had tot grote sociale spanningen geleid.

**En HOP in dit alles? De regionale dochteronderneming van Air**

**France verwacht moeilijke dagen.** De herstructurering van het binnenlandse netwerk zal leiden tot talrijke sluitingen van routes. Terwijl de activiteit voor de bevoorrading van het knooppunt Roissy behouden blijft, zou de activiteit die vertrekt van Orly of tussen bepaalde regionale routes kunnen worden vervangen door Transavia. De HOP-bonden stellen de rechtszaak aan de kaak die sommige mensen tegen hen hebben aangespannen omdat ze verantwoordelijk zijn voor de verliezen van Air France op het kortereafstandsnet.

De HOP-Interunion herinnert eraan dat de verliezen al voor de oprichting van HOP in 2013 bestonden en is in een persbericht van mening dat "het aandeel van HOP in dit enorme verlies een druppel op een gloeiende plaat is" en dat "de rentabiliteit van het kortereafstandsnetwerk van Air France in de eerste plaats een probleem van Air France is". HOP is een wendbare, flexibele luchtvaartmaatschappij die al lang bewezen heeft zich te kunnen aanpassen. De modules met 100 zitplaatsen zijn een echte kans op een aangepast netwerk".

**Mijn opmerking:** Air France heeft tot nu toe slechts één cijfer genoemd: een vermindering van het aantal personeelsleden in ondersteunende functies met 30%. Voor de rest moeten we wachten op het herstelplan van Air France, dat in juli moet worden gepresenteerd. Op basis van dit plan zal de eventuele overbezetting van de groep Air France worden berekend.

### > **KLM schrijft dieprode cijfers door coronacrisis (KLM schrijft cijfers in diep rood vanwege de coronacrisis)**

(bron: ANP/DFT, vertaald met Deepl) 8 mei - **KLM heeft het eerste kwartaal van 2020 afgesloten met een operationeel verlies** van De luchtvaartmaatschappij werd, net als haar branchegenoten, hard getroffen door de coronacrisis, die leidde tot de annulering van een groot aantal vluchten. De prestaties in het tweede en derde kwartaal zullen naar verwachting verder verslechteren, aangezien 95% en 80% van de lijnvluchten in de huidige situatie niet zullen vertrekken. Het operationele verlies van KLM steeg met EUR 228 miljoen op jaarbasis. **Het exploitatietekort van zustermaatschappij Air France bedroeg 536 miljoen EUR.** Het resultaat van de moedermaatschappij Air France-KLM, waartoe ook Transavia behoort, was negatief met 815 miljoen EUR. Dit was 100 miljoen euro minder dan analisten hadden voorspeld. (...)

Naast de door de crisis opgedroogde passagiersstromen heeft Air France-KLM ook te maken met ongunstige brandstofafspraken. Sinds

het afsluiten van de zogenaamde hedgingcontracten **is de olieprijs gedaald. Het negatieve effect bedraagt 455 miljoen euro.** Ook de uitgestelde belastingvorderingen en de afschrijvingen voor de vervroegde terugtrekking van het emblematische Boeing 747-vliegtuig wegen op de onderneming met een last van bijna 200 miljoen euro. **Het nettoverlies in het eerste kwartaal bedroeg 1,8 miljard euro.** De omzet van het bedrijf daalde met 922 miljoen euro tot meer dan 5 miljard euro. **Totdat het coronavirus de vluchten verstoorde, waren de resultaten iets beter dan een jaar eerder.**

Ondanks alle kostenbesparende maatregelen, die 350 miljoen euro per maand vertegenwoordigen, bedraagt het cashflowverlies van Air France-KLM 400 miljoen euro per maand. (...) Om Air France-KLM te steunen heeft de Franse regering steun toegezegd voor een bedrag van 7 miljard EUR in de vorm van leningen en garanties. Er wordt nog steeds onderhandeld over 2 tot 4 miljard euro aan steun van de Nederlandse overheid voor de KLM. (...)

***Mijn commentaar:*** In januari en februari waren de resultaten van de Air France-KLM-groep bemoedigend. Vanaf maart is de situatie verslechterd.

*De kaspositie van de groep bleef niettemin behouden dankzij de uitgifte van een obligatielening van 750 miljoen euro en de verkoop van Amadeus-aandelen voor 356 miljoen euro.*

*De Groep voorspelt ook een vermindering van de activiteit met 95% in het tweede kwartaal en een vermindering met 80% in het derde kwartaal.*

### **> Negen luchtvaartmaatschappijen verzoeken om de heropening van Orly op 26 juni.**

(bron AFP) 7 mei - **Negen luchtvaartmaatschappijen die op woensdag in Orly zijn gevestigd, hebben de staat in een open brief gevraagd de datum voor de heropening van de luchthaven, die op 1 april wegens het coronavirus is gesloten, vanaf nu op vrijdag 26 juni vast te stellen.** (...)

Gevraagd door AFP over deze open brief was Aéroports de Paris zeer terughoudend over de wenselijkheid om nu een datum voor de heropening vast te stellen.

ADP "deelt de wens dat Orly zo snel mogelijk opnieuw opent," maar "deze heropening is alleen mogelijk met een goed zicht op een aanzienlijk aantal vluchten," zei een woordvoerder.



"Er wordt aan herinnerd dat (de luchthaven) Charles de Gaulle in staat is om alle vliegtuigen die dat willen te huisvesten", werd het toegevoegd uit dezelfde bron.

**De open brief van de maatschappijen is ondertekend door de presidenten van Air Caraïbes, Air Corsica, Amelia, Chailair, Corsair, Frenchbee, La Compagnie, Level en Transavia.**

Volgens het document **heeft de staat geen duidelijke aanwijzingen gegeven over de datum van de heropening van Orly, waarbij alleen wordt verwezen naar "eind juni", en het lijkt er ook op dat elk besluit wordt uitgesteld tot eind mei, na "verdere analyse".**

"Deze situatie is niet houdbaar, noch voor onze klanten eerst, noch voor ons personeel, noch voor het voortbestaan van onze bedrijven", schrijven de bedrijven.

De bedrijven wijzen erop dat het vaststellen van een datum voor de heropening nu geenszins zou verhinderen dat "een latere herziening", "bijvoorbeeld medio juni", plaatsvindt in het geval van "een verdere verslechtering van de gezondheidssituatie".

***Mijn opmerking: Er is geen beslissing genomen over de heropening van Orly. Als de bedrijven die gebruik maken van Orly hun activiteiten naar Roissy zouden verplaatsen, zou dit grote problemen opleveren op het gebied van organisatie, beheer van onderaannemingsactiviteiten en vliegtuigonderhoud. De meeste van deze bedrijven onderhouden hun vliegtuigen op Orly. Daar slaan ze ook hun reserveonderdelen op.***

## > **Delta ondertekent een joint venture overeenkomst met LATAM**

(bron: Zakenreizen) 8 mei - **Delta Airlines en LATAM Airlines Group hebben een overeenkomst voor een trans-Amerikaanse joint venture ondertekend**, die zal opereren op de netwerken van de luchtvaartmaatschappijen tussen Noord- en Zuid-Amerika.

Het nieuws volgt op de aankondiging van vorig jaar dat Delta, een Skyteam-lid, een aandeel van 20% zou nemen in LATAM.

Na deze overeenkomst **bevestigde LATAM dat zij de Oneworld-alliantie zou verlaten**, een besluit dat op 1 mei van kracht werd. (...)

De codesharingovereenkomsten tussen Delta en de dochterondernemingen van LATAM in Peru, Ecuador, Colombia en Brazilië, die klanten in staat stellen vluchten te kopen en toegang te krijgen tot binnenlandse bestemmingen binnen hun respectieve netwerken. **Deze overeenkomsten zullen worden uitgebreid tot langeafstandsvluchten tussen de Verenigde Staten/Canada en Zuid-Amerika, alsmede tot regionale vluchten.** De dochterondernemingen van Delta en LATAM in Chili en Argentinië

verwachten de komende weken ook code-sharing-overeenkomsten te ondertekenen. (...)

***Mijn commentaar:*** De overeenkomst tussen Delta Airlines en Latam zal onze partner in staat stellen om zijn aanwezigheid in Zuid-Amerika te versterken, een regio die Delta Airlines vroeger weinig bediende.

### > **Staatssteun: Brussel versoepelt zijn regels verder**

(bron AFP) 9 mei - **Brussel heeft vrijdag opnieuw tijdelijk de regels voor staatssteun versoepeld, waardoor** Europese landen onder strikte voorwaarden bedrijven in moeilijkheden als gevolg van de coronaviruscrisis kunnen herkapitaliseren. (...)

Deze voorwaarden omvatten een verbod op de uitkering van dividenden of bonussen aan managers. De EU-leiding dringt er ook op aan dat dergelijke steun "in het gemeenschappelijk belang moet zijn, bijvoorbeeld ter voorkoming van sociale problemen en marktfalen als gevolg van aanzienlijk banenverlies, het verdwijnen van een innovatief of systeemrelevant bedrijf uit de markt of het risico van een verstoring van een belangrijke dienst".

**Brussel moedigt de staten ook aan om zich in de toekomst uit het kapitaal van de geredde ondernemingen terug te trekken: als de staat na zes jaar nog steeds aanwezig is, moet hij een herstructureringsplan bij de Commissie indienen.**

**De Commissie waarschuwt ook dat ondernemingen die op 31 december 2019 - dus vóór de coronaviruscrisis - al in moeilijkheden verkeerden, niet in aanmerking zullen komen voor deze tijdelijke kaderregeling.**

Sinds de aankondiging van een grotere flexibiliteit in de mededingingsregels heeft Brussel volgens een woordvoerder van de Commissie toestemming gegeven voor staatssteun voor een totaalbedrag van ongeveer 1,9 biljoen euro.

Duitsland loopt voorop met 52% van de goedgekeurde steun, gevolgd door Frankrijk met 17% en Italië met 16%. Deze situatie heeft er al toe geleid dat verschillende ambtenaren van de EU-landen hun tanden hebben gezet in de begrotingsruimte van Duitsland om zijn bedrijven te ondersteunen ten koste van de bedrijven in andere, minder welvarende landen.

***Mijn opmerking:*** Het besluit van de Europese uitvoerende macht is verrassend. Onder het mom van ontspanning stelt het grenzen aan de steun. Het geeft aan dat bedrijven die vóór 2020 in moeilijkheden

*verkeren, er niet van zouden kunnen profiteren.*

*Krijgt Italië toestemming om Alitalia weer te redden?*

### > Rome wil profiteren van de crisis om Alitalia te nationaliseren...

(bron Les Echos) 8 mei - Covid-19, die de hele wereldluchtvaartindustrie op de been brengt, zou Alitalia kunnen redden. Dit is in ieder geval de wens van de Italiaanse regering, die aankondigt dat zij bereid is om ten minste drie miljard euro vers kapitaal te injecteren op de rekeningen van een bedrijf dat op het punt staat failliet te gaan. (...)

In het kader van een eerste steunpakket van 25 miljard euro dat in maart jongstleden werd goedgekeurd, was al 500 miljoen euro uitgetrokken voor de hele luchtvaartsector, waarvan het grootste deel naar Alitalia zal gaan.

"De regering is niet van plan om een nieuwe redding uit te voeren. **We zijn van plan de nationale luchtvaartmaatschappij nieuw leven in te blazen**", aldus Stefano Patuanelli. (...) **"Het zal op gelijke voet met al zijn concurrenten beginnen.**

"Dat is eigenlijk nog lang niet het geval.

Het bedrijf verloor 600 miljoen euro in 2019. Met een honderdtal vliegtuigen en 21 miljoen passagiers is het een kleine exploitant geworden die een twintigtal bestemmingen aandoet en waarvan de omzet in 2020 met 87,5% is ingestort. Stefano Patuanelli probeerde de angst weg te nemen door te verzekeren dat de nieuwe Alitalia "zich sterk zou richten op langeafstandsvluchten, met name met nieuwe trans-Atlantische allianties".

**Dit regeringsoptimisme wordt niet gedeeld door Andrea Giuricin**, hoogleraar vervoerseconomie aan de Universiteit van Milaan-Bicocca.

**"Ik ben ontzet. Al voor de crisis verloor Alitalia al 2 miljoen euro per dag. Het heeft de Italiaanse belastingbetalers 13 miljard euro gekost in twaalf jaar, waarvan 8 miljard euro in de afgelopen drie jaar.** De visie van de overheid is die van een jaren tachtig luchtvaartsector zonder concurrentie en met hoge prijzen," waarschuwt hij.

### > Brussel maakt de weg vrij voor de publieke redding van Lufthansa

(bron Les Echos) 9 mei - Na enkele weken van geruchten **heeft Lufthansa donderdagmiddag bevestigd dat zij onderhandelt over "een stabilisatiepakket van 9 miljard euro** met het Federal Economic

Stabilisation Fund". Dit fonds, dat in maart door de regering is opgericht, beschikt over 400 miljard euro aan garanties en 100 miljard euro aan kapitaal ter ondersteuning van strategische bedrijven. (...)

De details ervan worden afgerond, met **discussies over "een slapende [niet-stemgerechtigde] deelneming [NdrI] in het kapitaal en een gewaarborgde lening"**, volgens de groep. Maar het bedrijf noemt dan ook verschillende scenario's voor een kapitaalverhoging waarbij de staat "tot 25% plus één aandeel" zou verhogen, waardoor het een blokkerende minderheid zou krijgen. Daarnaast wil de Staat "vertegenwoordigd zijn in de raad van commissarissen" en ziet Lufthansa af van toekomstige dividenduitkeringen, aldus de onderneming. (...)

Sinds enkele weken staan deze hypothesen centraal in een armworstelwedstrijd tussen Carsten Spohr en de overheid. Terwijl de sociaal-democraten in de coalitie van Angela Merkel weigeren een blanco cheque te schrijven, **vecht de CEO van Lufthansa tegen elke politieke inmenging in het management van het bedrijf. Als Berlijn zijn zaak wint, kunnen ook Oostenrijk, Zwitserland en België, waar het filialen heeft, een stem in het kapittel eisen. "We hebben publieke steun nodig, maar geen genationaliseerd management."** Spohr hamerde dinsdag naar huis. (...)

De groep heeft nog steeds 4 miljard euro in contanten, vergeleken met 5,1 miljard medio maart, maar de algemeen directeur is van mening dat het tweede kwartaal slechter zal zijn dan het eerste, waarin Lufthansa een operationeel verlies van 1,2 miljard euro boekte. "Onze industrie was de eerste die geraakt werd en zal als een van de laatste herstellen," zegt hij. Volgens hem zal Lufthansa tegen die tijd haar vloot met 100 vliegtuigen moeten inkrimpen en 10.000 werknemers moeten ontslaan. Tenzij de staat, die een essentieel onderdeel van de vergelijking is geworden, zich daartegen verzet.

### > **IAG registreert een enorm verlies in het eerste kwartaal...**

(bron Le Journal de l'Aviation With AFP) 7 mei - De IAG-luchtvaartmaatschappij (British Airways, Iberia, Vueling) viel in het eerste kwartaal in het rood, hard getroffen door de crisis van het nieuwe coronavirus dat bijna al zijn vliegtuigen aan de grond houdt, met gevolgen die jaren zouden kunnen duren.

**Van januari tot maart, een** periode die alleen rekening houdt met het begin van de inperking in Europa, **boekte IAG een nettoverlies na belastingen en bijzondere posten van 1,68 miljard euro**, tegenover een winst van 70 miljoen euro een jaar eerder.

De omzet daalde volgens een persbericht met 13% tot 4,6 miljard euro. De groep waarschuwt dat het tweede kwartaal nog "veel slechter" moet zijn dan het vorige. (...)

**IAG zei dat het geen "significant" herstel in vluchten voor juli verwacht en verwacht de helft van het aantal passagiers in 2020,** projecties die "zeer onzeker zijn en afhankelijk van de versoepeling van de beperkingen van het verblijf en de reis".

Hij schatte ook dat het tot 2023 zou duren voordat de vraag weer op het niveau van voor de crisis zou komen, wat zou leiden tot uitstel van de levering van 68 vliegtuigen. (...)

**Eind april kondigde IAG het voornemen aan om tot 12.000 banen te schrappen bij British Airways, een Brits bedrijf met 42.000 werknemers.** (...)

*Mijn commentaar: In het eerste kwartaal boekte IAG verliezen van dezelfde orde als de Air France-KLM-groep.*

### > **Virgin Atlantic snijdt meer dan 3.000 banen af, London Gatwick airport wordt bedreigd...**

(bron Le Journal de l'Aviation With AFP) 5 mei - **Virgin Atlantic moet 3.000 banen schrappen vanwege** de coronaviruscrisis die de hele Britse luchtvaartsector zodanig destabiliseert dat de regering steeds vaker met een doelgericht hulpplan moet komen. Virgin Atlantic, die met name gespecialiseerd is in trans-Atlantische routes naar Noord-Amerika, kondigt in een persbericht aan dat 3.150 banen zullen worden geschrapt, d.w.z. **ongeveer een derde van het personeelsbestand.** (...)

*Mijn commentaar: Virgin Atlantic, de partner van Delta Airlines en Air France-KLM in de trans-Atlantische joint venture verkeert in grote moeilijkheden. De Britse regering heeft besloten het bedrijf niet te helpen totdat de hoofdaandeelhouder, Richard Branson (die 51% van de aandelen bezit) fondsen heeft kunnen werven.*

### > **Avianca valt onder hoofdstuk 11 van de Amerikaanse faillissementswet.**

(bron AFP) 11 mei - **De op één na grootste luchtvaartmaatschappij van Colombia, Avianca, heeft zondag in de Verenigde Staten een aanvraag ingediend voor faillissementsbescherming om** haar schuld te herstructureren "vanwege de onvoorspelbare gevolgen" van de coronaviruspandemie. (...)

**Hoofdstuk 11 van de Amerikaanse Faillissementswet staat een bedrijf toe om te herstructureren, vaak ten koste van massale**

**ontslagen, zonder druk van de schuldeisers. (...)**

Avianca, dat in 2003 in de Verenigde Staten al onder hoofdstuk 11 werd geplaatst, boekte in 2019 een nettoverlies van 894 miljoen dollar, tegenover een winst van 1,1 miljoen dollar een jaar eerder.

Avianca Holdings, dat vorig jaar 30,5 miljoen passagiers vervoerde, omvat ook Colombia's Tampa Cargo, Ecuador's Aerogal, en bedrijven van de Taca International Airline groep met kantoren in Midden-Amerika en Peru.

### **> Indonesië vliegt naar de redding van haar luchtvaartmaatschappij Garuda**

(bron AFP) 11 mei - Indonesië **bereidt een miljard dollar steunplan voor zijn nationale luchtvaartmaatschappij Garuda** voor om te voorkomen dat het aan het coronavirus bezwijkt, een overheidsambtenaar werd door het agentschap Bloomberg op maandag geciteerd zoals gezegd.

Het reddingsplan voor het bedrijf, dat een groot deel van zijn vloot heeft moeten immobiliseren, bestaat uit het herstructureren van een tranche van \$500 miljoen aan sukuk (islamitische obligaties) en het verstrekken van een overbruggingslening van maximaal \$500 miljoen voor zijn operationele behoeften in de komende zes maanden, onthulde onderminister van Overheidsbedrijven Kartika Wirjoatmodjo. (...)

**De Indonesische staat bezit bijna 61% van het kapitaal van Garuda**, dat de salarissen van zijn werknemers tijdelijk heeft verlaagd om het hoofd te bieden aan de daling van de vraag naar luchtvervoer als gevolg van het coronavirus.

**Garuda Indonesia en haar dochteronderneming Citilink hebben een vloot van meer dan 200 vliegtuigen. (...)**

### **> Thai Airways zal worden gered zonder door de privatiseringsbox te gaan...**

(bron Le Journal de l'Aviation) 6 mei - **De Thaise regering zal leningen van meer dan vier miljard euro vrijgeven om haar staatsluchtvaartmaatschappij te redden. Thai Airways** verkleint zijn vloot tot minder dan 100 vliegtuigen voor de overname en gaat uit elkaar met zijn oudste vliegtuigen: al zijn Boeing 747-400's en al zijn 777's die door Rolls-Royce worden aangedreven.

Het reddingsplan voor de Thai Airways groep begint vorm te krijgen en de Thaise regering gaat nu over tot een lening met een garantie van het Ministerie van Financiën ter waarde van 54 miljoen baht (1,5 miljard euro), vergezeld van een reddingslening op korte termijn van 90 miljoen baht (2,6 miljard euro). (...)

Anderzijds wordt door deze steun het plan van de onderneming om de onderneming een tijdje te redden in de vorm van een privatisering gedwarsboemd, waarbij het Vayupak-fonds zijn aandeel zou vergroten ten koste van het aandeel dat rechtstreeks door de staat wordt gehouden (51%).

**De Thaise premier Prayut Chan-o-cha waarschuwde echter dat deze nieuwe hulp zijn "laatste kans" zou zijn.** "Dit is de laatste keer dat Thai Airways overheidssteun krijgt. Als de situatie verslechtert, zal er een volledige structurele revisie zijn," zei hij. (...)

**De onderneming heeft ook besloten de omvang van haar vloot te verminderen door de terugtrekking van 22 vliegtuigen vlak voor de stopzetting van de activiteiten te versnellen:** de laatste tien 747-400 vliegtuigen (CF6-80C2), zes 777-200ER's (Trent 800) en de laatste zes 777-300's (Trent 800). Het bedrijf had vorig jaar al één 747-400 en vijf A330-300's verkocht.

## > GE en Rolls-Royce snijden banen af, Frankrijk is van plan de industrie te ondersteunen

(bron Actu-aero) 5 mei - **Amerikaanse motorenfabrikant General Electric (GE) kondigde op maandag 4 mei aan dat het 10.000 extra banen** in zijn luchtvaartdivisie aan **het schrappen is**, naast de eerdere aankondiging van 2.600 banen die in maart verloren zijn gegaan als gevolg van de negatieve impact van de Covid-19-pandemie op de luchtvervoersmarkten en de nieuwe vliegtuigmarkten in de komende paar maanden.

**In totaal vertegenwoordigen deze bezuinigingen ongeveer 13.000 banen voor de groep, waardoor het personeelsbestand in de luchtvaartsector met 25% afneemt en** deel uitmaakt van een door de groep gewenst besparingsplan van 3 miljard dollar voor 2020.

Dit weekend **gaf Rolls-Royce aan dat het van plan is om tot 8.000 banen te schrappen.** Deze eliminatie zou een vermindering van 15% betekenen van het personeelsbestand van Rolls-Royce, dat ongeveer 52.000 mensen in dienst heeft. Het Engelse bedrijf wordt waarschijnlijk geconfronteerd met een langdurige daling van de vraag in de burgerluchtvaart en ondervindt daar vooral de gevolgen van, aangezien het motoren voor de A350 en B787 produceert, maar ook motorvarianten voor de A320 en A330, vier programma's waarvan de productie door de cascofabrikanten zal worden verlaagd. Airbus en Boeing willen hun productie in totaal met respectievelijk 35% en 50% verminderen vanwege de daling van de vraag van de luchtvaartmaatschappijen. Vorige week heeft de Boeing-groep bevestigd dat zij haar personeelsbestand met 10% wil inkrimpen.

Aan Europese zijde is

de **Airbus-groep nog steeds in gesprek met de regeringen**, met name in Frankrijk, om te proberen de werkgelegenheid in de komende maanden veilig te stellen. De Franse minister van Economische Zaken, de heer Bruno Le Maire, heeft maandag op France Inter bevestigd dat de staat de oprichting overweegt van een fonds ter ondersteuning van de luchtvaartindustrie. "We gaan een plan opstellen om de luchtvaartindustrie te steunen, eventueel met de oprichting van een investeringsfonds dat bedoeld is om de onderaannemers, de KMO's en de hele industriële structuur die Airbus tot leven brengt, te steunen", aldus de minister van de **luchtvaartsector**, die **goed is voor ongeveer 200.000 banen in Frankrijk**. (...)

***Mijn commentaar:** De ene na de andere baanbeëindiging wordt in de hele luchtvaartindustrie aangekondigd. De luchtvaartmaatschappijen waren de eersten die drastische maatregelen namen. Het is nu de beurt aan de fabrikanten en motorfabrikanten.*

*Deze grote groepen zullen zeker de middelen hebben om de crisis te overleven, op voorwaarde dat alle kleine en middelgrote ondernemingen die voor hen werken niet verdwijnen.*

## **Toulouse, hoofdstad van de luchtvaart en de ruimte, in een "fenomenaal luchtgat" > Toulouse, hoofdstad van de luchtvaart en de ruimte, in een "fenomenaal luchtgat**

(bron Le Journal de l'Aviation Met AFP) 6 mei - "Een fenomenaal luchtgat": **de plotselinge verlamming van het luchtverkeer als gevolg van de Covid-19-pandemie doet het hele ecosysteem van Toulouse**, de hoofdstad van de luchtvaart en de ruimtevaart in Frankrijk, op zijn grondvesten **schudden** en bedreigt duizenden banen. **Vorbij de luchtvaartindustrie in deze stad, de thuisbasis van Airbus en een cohort van onderaannemers, is een volledige economische structuur -- ondernemingen, ambachtlieden, zelfstandigen en diensten -- waarschijnlijk beïnvloed, waarschuwen** de belanghebbenden.

In dit "fenomenale luchtgat" zal het nodig zijn "om zich aan te passen en klaar te zijn om te vertrekken", analyseert Christophe Cador, de president van Satys, gespecialiseerd in het schilderen van vliegtuigen, waarvan het hoofdkantoor in Blagnac is, de "Airbus stad" aan de rand van Toulouse.

Vandaag "werken we op 50-60% van onze capaciteit", voegt de man toe die ook voorzitter is van het Aero-SME-comité van de Groupement des



Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales.

Geconfronteerd met verzoeken om de levering van vliegtuigen uit te stellen, **heeft Airbus zijn productie met 30% verminderd**, terwijl Boeing, ook een klant van Occitaanse leveranciers, 16.000 banen heeft geschrapt en zijn langeafstandsproductie heeft verminderd. Guillaume Faury, uitvoerend voorzitter van de Europese fabrikant, noemde ook mogelijke nieuwe maatregelen om de productie te verminderen.

"Airbus koopt ongeveer 5 miljard euro per jaar voor onderaannemers in Occitanië", legt Alain Di Crescenzo, voorzitter van de Kamer van Koophandel en Industrie (CCI) van de regio, uit. In

totaal, in de **lucht- en ruimtevaartindustrie, "staat onderaanneming voor ongeveer 86.000 banen"**, voegt hij eraan toe. **Waarvan alleen al 60.000 in Toulouse**, van de circa 451.000, volgens de president Jean-Luc Moudenc.

"Alle banen zullen niet behouden blijven" als de luchtvaart niet snel weer op gang komt, vreest Yann Barbaux, president van Aerospace Valley, de concurrentiecluster van de lucht- en ruimtevaartindustrie.

**"We weten dat we drie tot vijf ingewikkelde jaren** voor de boeg hebben

", zegt Philippe Robardey, voorzitter van de Kamer van Koophandel en Industrie van Toulouse.

"Sommige bedrijven zullen verdwijnen", de meest kwetsbare in termen van financiële capaciteit, de bedrijven die vooral blootgesteld zijn aan de commerciële luchtvaart of die al voor de crisis in moeilijkheden verkeerden. "En anderen zullen de sector moeten herstructureren of verlaten," zegt Mr. Robardey, CEO van Sogecclair, een high-tech vliegtuigbouwkundig bedrijf.

In de op drie na grootste stad van Frankrijk, een kampioen van de bevolkingsgroei, maar die naar verluidt "een kou vatten zodra Airbus niest", **dreigt de schokgolf ook buiten de sector: restaurants, hotels, diensten....** "We hebben een algemene verhouding van de industrie en diensten van 2,5," legt de heer Robardey uit. "Als er 20.000 banen in de sector worden bedreigd, kunnen er in totaal 50.000 banen op de tocht komen te staan. (...)

***Mijn commentaar: De mensen in de Occitaanse regio zijn relatief gespaard gebleven van de Covid-19-uitbraak. Hetzelfde kan niet worden gezegd van de industriële activiteit.***

**> Qantas geeft het Sunrise project tijdelijk op...**

(bron Le Journal de l'Aviation) 6 mei - De tijden zijn ook moeilijk voor **Qantas** en het bedrijf **heeft aangekondigd dat het zijn Sunrise project op zijn minst tijdelijk opschort**. "Dit is niet het moment,

gezien de impact die covid-19 heeft gehad op het reizen rond de wereld. We gaan dit jaar zeker geen enkel vliegtuig bestellen," zei Alan Joyce, de managing director van de Australische luchtvaartmaatschappij. Dit is een moeilijke beslissing voor Qantas, dat sterk betrokken was bij **het project**, waarbij **onder andere non-stop vluchten van Sydney en Melbourne naar Londen en New York werden uitgevoerd**. Zij had zelfs drie testvluchten uitgevoerd met Boeing 787's - zij het zeer licht gevuld en met vrijwilligers op bezorgvluchten - om het effect van zulke lange vluchten op bemanningen en passagiers te bestuderen. Het was vooral een moeilijke beslissing voor Airbus, wiens A350-1000 voor deze missies was gekozen. Qantas zou naar verwachting in maart een order voor een dozijn vliegtuigen afronden, die moesten worden aangepast om hun bereik te vergroten en hen in staat te stellen deze zeer speciale operaties uit te voeren - het maximale startgewicht moest bijvoorbeeld iets worden verhoogd om de installatie van een extra tank mogelijk te maken. (...)

***Mijn commentaar:** Het zeer lange-afstandsvliegtuigproject heeft de leiding in de vleugel. Het is niet gemakkelijk om passagiers voor ongeveer 20 uur te laten reizen. Vooral omdat het brandstofverbruik indrukwekkend stijgt.*

*Deskundigen hebben me verteld dat voor een vlucht van 18 uur het kerosineverbruik het dubbele is van wat een vliegtuig nodig heeft om drie vluchten van 6 uur te maken. Is de bespaarde tijd het extra verbruik waard?*

## ***Beurspersoverzicht ...***

### **> Air France-KLM/Lufthansa: de vlucht van de hommel**

(bron Les Echos) Mei 10 - De hommel vliegt omdat hij niet weet dat de wiskunde dat verhindert, zei ingenieur Igor Sikorsky. Ook **de voormalige nationale luchtvaartmonopolies zullen blijven opstijgen omdat de regeringen hun financiën niet op orde hebben**.

**Maar dit zal de buzz van de aandeelhouders van Air France-KLM en Lufthansa niet wegnemen.** Deze laatsten zullen geen verstekelingen spelen in publieke reddingsplannen die ook niet voorkomen dat er een sociale ontwrichting plaatsvindt.

De voorwaarden van de aandeelhouderslening van 3 miljard EUR van de Staat aan Air France zijn slecht (een jaarlijkse coupon van minimaal

7% gedurende vier jaar, hoger dan de marktindicaties suggereren, de converteerbaarheid ervan in kapitaal onder de dreiging van een "overcoupon" van 5,5%, naast de afwezigheid van dividenden) plaatsen ze zelfs eerder op de achtergrond van de "eco-klasse".

**Vijfentwintig jaar na de privatisering dreigt die van Lufthansa door Berlijn massaal te verwateren, met een korting van bijna 70% en een instapprijs (2,56 euro per stuk) die in bijna drie decennia van beursnotering nog nooit is vertoond.** In ieder geval zetten beleggers in op de verbreding van de beurskloof tussen goedkope en historische bedrijven.

Wat Warren Buffett ook denkt, de aandeelhouders van de Amerikaanse empennages, gesteund door Washington met weinig tegenhangers naast de werkgelegenheid, kunnen zich lichter voelen.

***Mijn opmerking: het is moeilijk, zo niet onmogelijk, om te voorspellen hoe de economische situatie van de grote luchtvaartmaatschappijen er over een paar jaar uit zal zien.***

*Naast de hervatting van de activiteiten kunnen de milieumaatregelen die aan staatssteun zijn verbonden, de groei van de activiteiten van deze bedrijven beperken. Tenminste in Europa.*

### **> AIR FRANCE-KLM: Air France KLM: analisten reviseren hun boekhouding**

(bron Boursier com) 11 mei - Het nieuws over de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij wordt gekenmerkt door verschillende nota's van analisten na de publicatie van de kwartaalrekeningen van de luchtvaartmaatschappij en de bevestiging van een steunplan van 7 miljard euro door de Franse regering.

Terwijl Davy de waarde van het bedrijf verlaagde tot 'underperform', herhaalde Bernstein zijn advies om te 'outperformen' en zijn doelstelling van 6,7 euro. **Barclays van zijn kant heeft zijn doelstelling verlaagd van 4,2 naar 3,6 euro** met een aanbeveling die op 'lijnweging' is gehandhaafd, terwijl **HSBC zijn doelstelling heeft verlaagd van 4,25 naar 4 euro** ('keep'). Tot slot moet MainFirst nog worden 'verkocht', maar de doelstelling wordt verhoogd van 1 naar 4,21 euro.

Wereldwijd is slechts één analist positief over het aandeel, 9 zijn 'neutraal' en 11 raden aan om het aandeel te 'verkopen'. De doelstelling voor 12 maanden is vastgesteld op 4,54 euro ('Bloomberg'-consensus).

(bron CercleFinance com) 11 mei - **Credit Suisse** verwacht nu een

operationeel verlies in 2020 van EUR 5,1 miljard. Het onderzoeksbureau bevestigt zijn aanbeveling dat het aandeel ondermaats presteert en **verlaagt zijn koersdoel met 21% tot 2,95 euro** (in plaats van 3,76 E).

We herijken onze verwachtingen voor een herstel van de sector in overeenstemming met de vraag en de operationele plannen van de luchtvaartmaatschappijen, die steeds duidelijker worden. We modelleren nu de capaciteit van Air France-KLM om in het tweede kwartaal van 2020 met 95% te dalen en in het derde kwartaal van 2020 met 80%', zegt Crédit Suisse. (...)

### > **Direct vanuit de stappen: United Airlines**

(bron Boursier com) 11 mei - Geld, te duur. **United Airlines moest afstand doen van haar obligatiebelegging omdat kredietverstrekkers een te hoog rendement eisten. Blijkbaar dekte de vraag het aanbod niet op basis van een tarief van 9%. Het zou tot 11% hebben moeten gaan om de deal te laten slagen.** De obligaties waren verschuldigd in 2023 en 2025.

*Mijn commentaar: Het is moeilijk om de luchtvaartmaatschappijen te vertrouwen. De banken geven ze geen leningen tenzij de staten zich garant stellen. Het risico op wanbetaling is te groot.*

## ***Het bonusartikel...***

### > **Frans van de wereld. Covid-19: de Zweedse uitzondering**

(bron: France Info) 10 mei - Geconfronteerd met de pandemie, en in tegenstelling tot zijn burens, Denemarken en Noorwegen, heeft het Scandinavische land ervoor gekozen om zijn bevolking niet te beperken, maar om te wedden op collectieve immuniteit. Een riskante keuze en een tegenstroomstrategie die lijkt te werken, zoals deze Franse restauranthouder uit Stockholm laat zien.

Het is een kleine wijnbar in het centrum van Stockholm, alleen 's avonds geopend, met proeverijen van uit Frankrijk geïmporteerde producten.

Binnen zijn er een dertigtal zitplaatsen, een tiental op het terras.

Vandaag de dag, met de Covid-19, maakt het restaurant, dat drie jaar geleden werd geopend door Édouard Prothery en zijn vrouw Delphine, een halvering van de omzet mee:

"In het begin zeiden we tegen onszelf: als het een paar weken is, is het houdbaar, maar we realiseerden ons al snel dat het in maanden zou

worden geteld. We zitten in grote problemen.

Maar in Zweden was er geen strikte opsluiting zoals in Frankrijk, Spanje of Italië. De overheid handelt op een pragmatische manier. De autoriteiten gaven er de voorkeur aan zich te baseren op de burgerzin van de bevolking: "Er zijn slechts aanbevelingen van wetenschappelijke experts. Het is een grote gok, want de Zweden zijn nogal gedisciplineerd en respectvol."

Zweden ligt hierin cultureel gezien ver van Frankrijk, zegt Édouard Prothery:

"Mensen zijn gedisciplineerd en zijn veel autonomer in de manier waarop ze anderen respecteren, hebben een gevoel van gemeenschap. Je hoeft de mensen geen boete op te leggen om te respecteren wat ze gevraagd wordt te doen."

Maar niet iedereen speelt het spel: verschillende restaurants in Stockholm werden door de autoriteiten gesloten omdat ze de regels voor de tafelafstand of het beperkte aantal klanten niet respecteerden.

De maskers

Wat betreft de maskers waar we hier in Zweden veel over praten, het is niet eens een onderwerp," zegt de Fransman:

"Een micropercentage van de bevolking draagt ze nu al een week. Het wordt geleidelijk aan ingevoerd, maar iemand die vanuit het buitenland in Stockholm aankomt, beseft niet dat er een inperkingsbeleid is, omdat mensen zich blijven verplaatsen. Het is gewoon dat alles rustiger is, veel winkels zijn gesloten en restaurants zijn vrij leeg."

Dus scholen en kinderdagverblijven zijn open gebleven. Alleen middelbare scholen en universiteiten zijn gesloten. Alle bedrijven die dat konden doen, nodigden hun werknemers uit om thuis te werken.

Zweden is een land waar telewerken al heel gewoon is, veel meer dan in Frankrijk.

Hier is de sociale afstand een beetje het hele jaar door!

Er wordt minder geknuffeld, er is minder lichamelijk contact en de ouderen zijn minder betrokken bij het gezinsleven. Ook de bevolkingsdichtheid is niet vergelijkbaar met die van Frankrijk.

"Hier denken de mensen, en wij zijn de eerste, dat ze geluk hebben," zegt Édouard Prothery. We weten dat opgesloten zijn een enorme beperking is. Vanuit economisch oogpunt klagen we over het verlies van klanten, maar als we in Frankrijk zouden zijn, weten we dat het nog erger zou zijn".

De Zweedse autoriteiten zeggen dat het land deze maand haar collectieve immuniteit zou kunnen bereiken, waardoor de verspreiding van de epidemie natuurlijk zou worden gestopt.

## *Einde persoverzicht*

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

Het aandeel van Air France-KLM bedraagt 4.073 euro aan het einde van de werkdag op maandag 11 mei. Het is -5,26% 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 4,80 euro. Veel analisten hebben hun prijsprognoses verlaagd. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten.

Brent ruwe olie (Noordzee) staat op \$30 per vat, een stijging van \$4. 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.

Als u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [\[uitschrijven\]](#).

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

Om me te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10422 mensen ontvangen deze persrecensie live.