

Nieuwe scenario's in studie om Air France-KLM te redden



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°781, 9 november 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

Op maandag 9 november heeft de aankondiging van een mogelijk effectief vaccin tegen Covid-19 het nieuws op zijn kop gezet.

U vindt de details van deze aankondiging in de sectie "Bonusartikel".

Er moeten nog stappen worden genomen voordat dit vaccin wordt gevalideerd en in productie wordt genomen. Laten we tot die tijd de "barrière"-maatregelen blijven respecteren.

Veel leesplezier François

Persoverzicht van maandag

> **Nieuwe scenario's in studie om Air France-KLM te redden**

(bron La Lettre A) 3 november - Terwijl de crisis in het luchtvervoer nog enkele maanden zal aanhouden, werkt Bercy aan nieuwe steun voor Air France-KLM. Alle wegen blijven open, maar **er liggen momenteel twee opties op tafel voor** Bruno Le Maire, minister van Financiën, en Martin

Vial, staatssecretaris van Financiën en directeur van de Frans-Nederlandse groep. **De eerste is het omzetten van een deel van de door Frankrijk in mei verstrekte aandeelhouderslening van 3 miljard euro in quasi-aandelenkapitaal. De tweede**, door het parlementslid Mickaël Nogal (La République en marche) naar voren gebrachte, betreft de **verlenging van de afschrijvingsperiode voor de door de staat gegarandeerde leningen van 4 miljard EUR (PGE)**. De eerste maatregel zou de Franse staat in staat stellen de solvabiliteit van Air France-KLM te versterken zonder extra financiering te hoeven mobiliseren. **Een van de hypothesen zou de uitgifte van eeuwigdurende achtergestelde obligaties zijn die, zonder vervaldatum, als eigen vermogen worden behandeld**. Deze oplossing genereert zeer hoge rentetarieven, maar komt in totaal overeen met die van de aandeelhouderslening (7% voor de eerste vier jaar, daarna verhoogd tot 7,75%).

Air France-KLM, dat sinds 2018 onder leiding staat van de Canadees Ben Smith, had in **2015** al een soortgelijke operatie uitgevoerd. **De groep heeft voor € 403 miljoen aan eeuwigdurende obligaties uitgegeven** aan particuliere beleggers, **die op 1 september zijn afgelost**.

De verlenging van de afschrijvingsperiode van EMP zou Air France-KLM ook in staat stellen om vanuit een strikt boekhoudkundig oogpunt gemakkelijker te ademen. Op dit moment kan deze afschrijvingsperiode worden verlengd tot vijf à tien jaar. Dit zou echter niet leiden tot uitstel van de terugbetalingstermijn, die momenteel één jaar bedraagt, met de mogelijkheid deze te verlengen tot drie jaar (...)

Deze twee opties voor het saneren van de balans van Air France-KLM zijn gemakkelijker uit te voeren dan **een herkapitalisatie**, maar deze laatste optie **wordt zowel in Parijs als in Den Haag nog steeds bestudeerd**. Wopke Hoekstra, de Nederlandse minister van Financiën, heeft de afgelopen maanden niet gearzeld om een aantal verklaringen in die zin af te leggen.

Voor een eventuele herkapitalisatie zou echter een overeenkomst moeten worden gesloten tussen de vier belangrijkste aandeelhouders van de groep: de Franse staat (14,3%), de Nederlandse staat (14%), Delta Airlines (8,8%) en China Eastern Airlines (8,8%). Dit kan aanleiding geven tot harde onderhandelingen, vooral als de huidige balansen als gevolg van de operatie worden verstoord.

Sinds de machtsgreep van de Nederlandse regering in februari 2019 zijn de verhoudingen binnen de raad van bestuur gespannen. De Nederlandse overheid had 14% van het kapitaal van Air France-KLM in volledige geheimhouding overgenomen. **De Franse staat heeft de rentevoet**

van zijn aandeelhouderslening met 5,5% verhoogd om de opname ervan in het kapitaal te forceren indien nodig, maar ook om elke nieuwe kapitaalmanoeuvre van de Nederlanders tegen te gaan indien deze zonder hun toestemming werd uitgevoerd.

Een kapitaalverhoging door middel van de uitgifte van aandelen op de markt lijkt vooralsnog uitgesloten: deze operatie zou zeer riskant zijn gezien de huidige marktkapitalisatie van de groep. Dit is sinds februari door drie gedeeld en is onder de 1,2 miljard euro gezakt. Voorlopig heeft Air France-KLM nog wat tijd over met meer dan 12 miljard euro in contanten. In september schatte Ben Smith in de pers dat hij het een jaar zou kunnen volhouden dankzij de steun die hij al van de staten heeft gekregen. De groep heeft tot nu toe slechts 4 miljard euro van de 7 miljard euro Franse staatssteun aan Air France en 900 miljoen euro van de 3,4 miljard euro Nederlandse staatssteun aan KLM opgenomen (...).

Mijn commentaar: Een paar details over dit artikel:

De in het artikel genoemde eeuwigdurende obligaties zijn in 2015 voor een bedrag van 600 miljoen euro onderschreven. Een eerste tranche werd een jaar geleden terugbetaald. De resterende 403 miljoen euro werd in oktober 2020 terugbetaald.

Wat de "step up" van 5,5% betreft, gaat het om een verhoging van het percentage van de door de Franse staat toegekende lening in de veronderstelling dat :

(i) de algemene vergadering weigert een door de Raad van Bestuur voorgestelde kapitaalverhoging goed te keuren die het mogelijk zou maken het bedrag van het aandeelhoudersvoorschot geheel of gedeeltelijk in het maatschappelijk kapitaal van de Vennootschap op te nemen,

(ii) de algemene vergadering keurt een kapitaalverhoging goed zonder toestemming van de Franse Staat die het niet mogelijk maakt het aandeelhoudersvoorschot geheel of gedeeltelijk in het maatschappelijk kapitaal op te nemen

(iii) een derde die niet in onderling overleg met de Franse Staat handelt, komt alleen of in onderling overleg 20% van het maatschappelijk kapitaal van de Vennootschap in handen te hebben

> De herkapitalisatie van Air France krijgt vorm...

(bron: Le Journal du Dimanche) 9 november - De winter belooft lang, heel lang te duren voor Air France. De 7 miljard euro die de staat heeft geïnjecteerd, de verwachte 7.500 banenreducties en de vermindering

van het aantal vluchten tot 35% zullen niet voldoende zijn. **De luchtvaartmaatschappij is op weg naar een nieuwe kapitaalinjectie.**

De teams van Bercy bevestigen aan de JDD dat ze aan een deal werken terwijl de groep, geadviseerd door de investeringsbank van de broers Yoël en Michael Zaoui, de mogelijkheden voor deze onvermijdelijke herkapitalisatie bestudeert. Het zou in twee fasen moeten gebeuren, met een eerste operatie tegen het einde van het jaar en zou via een hybride schuld kunnen gaan, zoals EDF vorig jaar heeft gedaan. Naast de overheidsfinanciering en Air France moet de Nederlandse staat, als aandeelhouder van de groep, het project goedkeuren.

(...) Air France moest ook het vluchtmanagement herzien. Het enige wachtwoord is dat geen enkel vliegtuig opstijgt als het niet rendabel is. "Vroeger stelden we het vijfjarenplan van het bedrijf op en bepaalden we het eenjarig programma met kleine aanpassingen", zegt Olivier Piette, netwerkdirecteur. Hij denkt nu in vijftien dagen, afhankelijk van de kosten die aan elke start zijn verbonden. Alles wordt in de balans gewogen: bemanningen, belastingen, grondpersoneel en vooral brandstof. Zoals alle luchtvaartgroepen heeft Air France niet geanticipeerd op de daling van het verkeer en moet het betalen voor brandstof die het niet gebruikt. **Op de langeafstandsroutes hebben de teams van Olivier Piette in september en oktober meer vluchten weten te behouden dan de concurrenten van Air France, British Airways of Lufthansa, die zwaar werden getroffen door de stopzetting van het verkeer naar Noord-Amerika. Zij hebben dit gecompenseerd door te profiteren van de inkomsten uit vracht, aangezien de vrachtprijzen zijn gestegen met de algemene daling van het aantal beschikbare vliegtuigen. Het zijn deze vluchten die de luchtvaartmaatschappij in staat stellen om 30 tot 40% van haar activiteiten te behouden.**

Mijn opmerking: de herkapitalisatie van de groep Air France-KLM is onvermijdelijk. Week na week, tot de officiële aankondiging, zullen de financiële experts zich uitspreken over het onderwerp.

Ik kan alleen maar mijn commentaar van vorige week herhalen:

Hoe vindt de herkapitalisatie plaats? Chief Financial Officer Frédéric Gagey was zo duidelijk mogelijk, gezien de beperkingen die de beursgendarme oplegde.

Er worden verschillende oplossingen overwogen, waarvan de meeste al eerder dit jaar zijn geïmplementeerd bij andere luchtvaartmaatschappijen (Lufthansa, SAS, Alitalia, Norwegian,

Singapore Airlines, TAP).

> **KLM: 3,4 miljard euro Nederlands ondersteuningsplan krijgt definitieve goedkeuring**

(bron Agefi-Dow Jones) 6 november - Luchtvaartgroep Air **France-KLM maakte vrijdag bekend dat het 3,4 miljard euro kostende steunplan van de Nederlandse overheid voor haar Nederlandse dochter KLM definitief is goedgekeurd.**

Het plan, dat € 2,4 miljard aan leningen met Nederlandse garantie en € 1 miljard aan aandeelhoudersleningen omvat, was door Den Haag afhankelijk gesteld van een aantal elementen, waaronder de aanvaarding door de KLM-bonden van bezuinigingsmaatregelen. De VNV- en FNV-bonden hadden het afgelopen weekeinde echter nog geen goedkeuring gegeven, wat de Nederlandse regering ertoe heeft aangezet dit steunplan te bevriezen. Sindsdien heeft KLM een overeenkomst gesloten met de VNV en de FNV, die zich bij zes andere vakbonden hebben aangesloten.

In de collectieve overeenkomsten die met de acht vakbonden zijn gesloten, zijn "de bezuinigingsmaatregelen vastgelegd die gelden tot begin 2022, voor de piloten, en tot eind 2022, voor het grond- en cabinepersoneel", legde Air France-KLM uit.

"Het was met name van belang om te specificeren welke bijdrage alle KLM-medewerkers gedurende de looptijd van de lening zouden leveren aan de besparingsinspanningen van de luchtvaartmaatschappij. **Om aan deze eis tegemoet te komen zonder de onderhandelingen te hoeven hervatten, is in de overeenkomsten tussen KLM en de vakbonden een 'engagementclausule' opgenomen",** aldus de onderneming.

"De KLM en de acht vakbonden hebben zo voldaan aan een essentiële voorwaarde, door de definitieve goedkeuring van de lening van 3,4 miljard euro door de Nederlandse staat te garanderen", concludeerde Air France-KLM.

Mijn commentaar: De KLM-bonden hadden op 1 oktober in principe ingestemd met de bezuinigingsmaatregelen. Met het oog op de toenemende gezondheids crisis wilde de Nederlandse regering de duur van de toezeggingen verlengen.

De door de vakbonden ondertekende aanvullende verbintenisclausule verandert niets aan de duur van de overeenkomsten. Voor meer details,

lees het artikel hieronder.

> **Goedkeuring herstructureringsplan KLM (Approbation du plan de restructuration de KLM)**

(bron Nederlands Ministerie van Financiën, vertaald met DeepL) 6 november - (...) **Na ontvangst van het herstructureringsplan heeft het kabinet een aantal punten vastgesteld waarmee rekening moet worden gehouden.**

Ten eerste waren er overeenkomsten met de vakbonden voor slechts een deel van de duur van de steun. Inmiddels heeft KLM van de bonden de schriftelijke toezegging ontvangen dat na deze periode en voor de duur van het steunprogramma een bijdrage aan de kostenreductie zal worden geleverd via de arbeidsvoorwaarden.

Bovendien zijn voor de jaren 2023-2025 verdere besparingen nodig geweest om ook in die jaren de vereiste vermindering van de beïnvloedbare kosten met 15 % te bereiken.

Dit is besproken met de externe consultant en de KLM.

De externe consultant heeft aangegeven dat het gebruikelijk is dat een luchtvaartmaatschappij een herstructureringsplan heeft waarin de kortetermijnacties in detail zijn uitgewerkt en de langetermijnacties meer 'hoog' zijn.

Over het algemeen worden deze 'high level' acties verfijnd en in detail uitgewerkt naarmate het plan vordert.

In reactie op deze bezorgdheid heeft KLM een addendum bij het herstructureringsplan opgesteld, waarin extra besparingen voor de periode 2023 tot 2025 zijn opgenomen, die het ook mogelijk zullen maken om de beoogde kostenverlaging in deze periode te realiseren. De externe consultant heeft het addendum bij het herstructureringsplan gevalideerd en bevestigt dat KLM aan de gestelde voorwaarden voldoet. Rekening houdend met dit addendum en de toezegging van de vakbonden concludeert de onderneming dat het herstructureringsplan voldoet aan de voorwaarden die de Nederlandse staat heeft gesteld.
(...)

Mijn commentaar: Dit artikel is een uittreksel van de openbare brief die de Nederlandse minister van Financiën aan de parlementsleden heeft gestuurd.

In deze lange brief (zeven bladzijden) worden de belangrijkste

elementen van het herstructureringsplan van KLM uiteengezet. Naast de toezeggingen die de vakbonden hebben gedaan, zijn de belangrijkste punten gedetailleerd:

- . Vermindering van het personeelsbestand en verhoging van de productiviteit*
- . KLM-arbeidskostenreductie*
- . Vlootvernieuwing en overeenkomsten met ketenpartners*
- . Duurzaamheid en kwaliteit van leven*

De inspanningen die van de KLM worden gevraagd zijn grotendeels van dezelfde aard als die welke van Air France worden gevraagd. De verschillen in de inspanningen van de werknemers vloeien voort uit de verschillende arbeids- en beloningsvoorwaarden tussen de twee landen. Maar niemand wordt gespaard.

> **Covid: Lufthansa gaat in de bijna-remmende modus**

(bron Les Échos) 5 november - **De Lufthansa groep** sluit het jaar af in bijna duisternis. Om de financiële bloeding te beperken, **zal** de grootste Europese luchtvaartgroep, die naast de Duitse luchtvaartmaatschappij Austrian Airlines, Swiss en Brussels Airlines omvat, in **het vierde kwartaal slechts maximaal 25% van haar aanbod voor 2019 on line zetten, waarbij** 125 vliegtuigen aan de grond blijven. Gehoopt wordt dat in het derde kwartaal een geleidelijke verhoging tot 50% voor het hele jaar 2021 zal plaatsvinden, "als de ontwikkeling van de pandemie het toelaat", zo staat in het persbericht.

Ter vergelijking: de IAG Groep is van plan om in het vierde kwartaal 30% van haar aanbod aan te bieden, terwijl Air France en KLM respectievelijk 35% en 45% van de activiteiten verwachten. De beslissing van de Lufthansa Groep komt na een rampzalig derde kwartaal, waarin het aanbod van de Lufthansa Groep daalde tot 22% van het niveau van 2019, met halfllege vliegtuigen.

In drie maanden tijd heeft de groep dus 2,1 miljard euro aan contant geld verbrand, twee keer zoveel als Air France-KLM, voornamelijk als gevolg van terugbetalingen van geannuleerde vluchten, die 2 miljard euro vertegenwoordigden. Voor de eerste negen maanden van het jaar bedraagt het nettoverlies van Lufthansa al 5,6 miljard, bij een omzet van 11 miljard (tegenover 28 miljard voor dezelfde periode in 2019). En dit nettoverlies zal naar verwachting verder toenemen in het vierde kwartaal, met bijzondere lasten in verband met afvloeiingsregelingen waarover momenteel wordt onderhandeld (...). Financieel gezien **heeft Lufthansa wat nodig is met 10,1 miljard euro in contanten,** inclusief 6,3 miljard euro aan door de staat

gegarandeerde leningen - die nog steeds niet zijn gebruikt. De vrachtafactiviteit genereert winst ('169 miljoen dit kwartaal) en helpt de lijnen in bedrijf te houden. Bovendien heeft de groep blijkbaar al 90% van de miljoenen vluchten die sinds het begin van de crisis zijn geannuleerd, terugbetaald.

De CEO van de Lufthansa-groep, Carsten Spohr (...) was **echter nogal optimistisch (...)**. Volgens hem zullen de zakenreizen worden hervat zodra de covid-tests op de luchthavens **wijdverbreid zijn geworden (...)**. Volgens hem zal de hervatting van het zakelijk verkeer vooral ten goede komen aan bedrijven met sterke internationale hubs (...).

Mijn commentaar: Na de CEO van de Emiraten is het de beurt aan de CEO van Lufthansa om optimistisch te zijn over het rendement van zakelijke klanten.

> Spanje keurt lening van 475 miljoen euro aan Air Europa goed

(bron Belga) 4 november - Dit is de eerste keer dat een fonds voor strategische bedrijven die hard getroffen zijn door de coronaviruspandemie wordt gebruikt, aldus de minister (...).

Tijdens de eerste golf van de pandemie **had Air Europa al 140 miljoen euro van de staat ontvangen, zo** meldt de krant El Pais.

Montero zei dat de **overheid nu invloed zou hebben op de verkoop van het bedrijf of op potentiële allianties. Dit kan gevolgen hebben voor de overeenkomst die de Spaanse luchtvaartmaatschappij Iberia vorig jaar heeft gesloten om Air Europa voor 1 miljard euro over te nemen.**

De moedermaatschappij van British Airways, International Airlines Group (IAG), waarvan ook Iberia deel uitmaakt, zou echter een aanzienlijke prijsverlaging eisen van de eigenaar van Air Europa, de holdingmaatschappij Globalia, wegens de ineenstorting van het luchtverkeer als gevolg van de coronaviruspandemie, volgens verschillende berichten in de media (...).

> EasyJet en Ryanair verminderen hun vluchten deze winter drastisch

(bron Business Insider) 6 november - Luchtvaartmaatschappijen lijden nog steeds. **EasyJet kondigde op vrijdag 6 november aan dat het zijn vluchtcapaciteit voor de laatste drie maanden van dit jaar vermindert tot "niet meer dan 20%" van wat** het oorspronkelijk voor

die periode had gepland, als reactie op de inperkingsmaatregelen die in heel Europa zijn opgelegd om de Covid-19 te bestrijden (...).

De goedkope concurrent **Ryanair** blijft ook de komende maanden zijn vluchtcapaciteit verminderen en **verwacht nu een maximum van 40% onder het niveau van afgelopen winter**, aangezien het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Duitsland, Ierland en andere landen hun besparing voor enkele weken sluiten.

EasyJet meldt ook de verkoop van 11 A320 vliegtuigen voor 130,7 miljoen pond om de liquiditeit te verhogen in het midden van de pandemie en de historische luchtvaartcrisis. Het is de bedoeling dat deze vliegtuigen worden verkocht aan bedrijven die gespecialiseerd zijn in het leasen van vliegtuigen. **EasyJet is van plan een contract te tekenen met deze bedrijven om het vliegtuig te kunnen leasen en te blijven gebruiken.**

Na afronding van deze verkopen zal de maatschappij 141 vliegtuigen behouden die volledig eigendom zijn van de maatschappij, wat neerkomt op 41% van haar vloot. Eind oktober had EasyJet al aangekondigd dat het zijn kaspositie aan het verstevigen was door de verkoop van negen vliegtuigen voor meer dan 300 miljoen pond, waaronder A320's (...).

***Mijn opmerking:** de goedkope luchtvaartmaatschappijen leken minder last te hebben van de crisis dan de grote groepen.*

De tweede golf van de epidemie ontkracht deze bevinding. Zij verminderen hun capaciteiten evenzeer als de grote groepen.

> **Navigatie op zicht**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 3 november - De aankondiging van de herformulering is gevallen en de visie van de luchtvaartmaatschappijen is nog kortzichtiger geworden. Een bijzonder schrijnende situatie toen Air France eind vorige week aankondigde dat het geen zicht had op zijn vluchtschema na het weekeinde. Niet dat deze visie al lang sinds het begin van de crisis de kans heeft gehad. Maar na een bijna bemoedigende zomer en ondanks een duidelijke vertraging in het herstel van het verkeer vanaf eind augustus, had de sector gehoopt dat de herfst zou worden gekenmerkt door een relatief stabiel plateau.

Eurocontrol had de vroegtijdige waarschuwing gegeven: zijn directeur-generaal Eamonn Brennan heeft de verkeersprognoses voor Europa in september drastisch naar beneden bijgesteld en gewaarschuwd dat hij ze zeker nog eens zou moeten herzien. Ook de goedkope luchtvaartmaatschappijen, die op zoek zijn naar boekingen op een moment dat de passagiers steeds vaker op het laatste moment

boeken, hebben belangrijke verminderingen van de vluchtschema's aangekondigd, die al zijn opgesteld op een niveau dat ver onder dat van 2019 ligt.

Het toenemend aantal herformuleringsaankondigingen, geïnitieerd door Ierland en nu in toenemende mate gevolgd, heeft alle hoop voor het vierde kwartaal de grond in geboord. Traditioneel moeilijker dan de derde in normale tijden, zal dit de situatie voor de luchtvaartmaatschappijen ernstig verslechteren.

In Frankrijk komt de tweede golf van de covid-19-epidemie op gang nu er een einde komt aan de moratoria op de belastingen en heffingen die tijdens de eerste golf waren overeengekomen om de sector te ondersteunen, nu de schuldenlast van de luchtvaartmaatschappijen is geëxplodeerd en de kwestie van de terugbetaling van de door de staat gegarandeerde leningen begint te rijzen voor de bedrijven die daarvan hebben geprofiteerd. De liquiditeitscrisis is groter dan ooit en spaart niemand.

Air France heeft onlangs uitgelegd dat het 10 miljoen euro per dag verliest. Zelfs als de onderneming erin geslaagd is haar kosten te verlagen, schat ze dat ze genoeg heeft om minder dan een jaar mee te gaan met haar cashflow (...).

De mogelijkheid om genoeg geld te hebben om de kansen tot volgende zomer te houden is meer dan de meeste andere Franse luchtvaartmaatschappijen kunnen hopen, die ook vragen om meer aandacht en steun van een staat waarvan de kas leeg is. **Het schetsen van een zes maanden durende strategie is een droom geworden,** zeiden de bedrijfsdirecteuren vorige week.

Maar in deze aanhoudende mist is er een diffuus schijnsel: de sector is nog steeds in staat om investeerders te interesseren, zoals blijkt uit de intrede van de CMA-groep in het kapitaal van de Dubreuil-groep of de mogelijke redding van Corsair door ultramariene investeerders. Naast de belofte van herstructurering en ondanks de onmiddellijke moeilijkheden is er nog steeds een belofte voor de toekomst van het luchtvervoer.

Mijn opmerking: na de gezondheids crisis die we nu doormaken, zal de behoefte aan vlieg reizen blijven bestaan.

Het is dringend noodzakelijk om het voortbestaan van de meeste luchtvaartmaatschappijen tijdens deze crisis te waarborgen. Dan komt het moment van herstel en het probleem van de terugbetaling van de steun.

De staten, de luchtvaartmaatschappijen en hun belangrijkste aandeelhouders zijn al bezig met het bestuderen van de mechanismen

om dit probleem op te lossen. Herkapitalisatie is een mogelijk antwoord. Schuldverschikking is een andere.

> **Covid-19: in het kielzog van de luchtvaartmaatschappijen zijn de luchthavens aan het slingeren.**

(bron AFP) 5 november - De **Europese luchthavens hebben donderdag de Europese Unie opgeroepen om, net als de luchtvaartmaatschappijen, dringende en specifieke maatregelen te nemen, waarbij zij hun bezorgdheid hebben geuit over de solvabiliteit op korte termijn van de kleinste luchthavens in het licht van een situatie die met de verergering van de Covid-19-crisis verslechtert (...).**

De organisatie, die 500 luchthavens in 46 Europese landen vertegenwoordigt, schat dat in de komende maanden bijna 200 regionale luchthavens waarschijnlijk in staat van insolventie zullen zijn als gevolg van de aanhoudende zwakte van het luchtverkeer door grenssluitingen en verkeersbeperkingen in het licht van de nieuwe golf van Covid-19 (...).

Volgens de ACI zijn de grotere luchthavens en hubs in Europa "niet immuun voor grote financiële risico's" nadat ze de kosten "tot op het bot" hebben verlaagd en de financiële markten hebben gebruikt om hun rekeningen te consolideren.

Om hen in staat te stellen zich staande te houden, verlangt de ACI met name dat staatssteun aan ondernemingen wordt toegestaan tot eind 2021 (...).

De ACI dringt ook aan op een specifiek plan voor de luchtvaart dat het mogelijk maakt steun te verlenen zolang de maatregelen ter beperking van het verkeer in Europa worden gehandhaafd. (...)

) **In september** daalde het mondiale luchtverkeer met 72,8% (gemeten in de opbrengst aan passagierskilometers, ofwel RPK's) ten opzichte van dezelfde periode in 2019, vergeleken met -75,2% in augustus, volgens IATA.

Net als in augustus **werd slechts 12% van de internationale routes geëxploiteerd. Deze ineenstorting van de langeafstandsdiensten zal waarschijnlijk leiden tot een transformatie van het bedrijfsmodel van de luchthavens, aldus het** hoofd van ACI Europe.

Daartegenover staat dat de binnenlandse routes in september een lichte verbetering te zien gaven (-43,3% tegen -50,7% in augustus) met een bijna terugkeer naar het normale niveau in China en Rusland.

In Europa is het verkeer in september met 75,8% gedaald ten opzichte van dezelfde periode in 2019.

Mijn opmerking: de Europese luchthavens hebben het zwaar te verduren, net als de luchtvaartmaatschappijen.

In Frankrijk rijst de vraag: moeten we zoveel kleine luchthavens houden als er een grotere luchthaven is op minder dan 100 km afstand?

Het Bonusartikel

> Covid-19: Pfizer zegt dat zijn vaccin 90% effectief is...

(bron Les Échos) 9 november - In de biologie is voorzichtigheid geboden, meer dan waar dan ook. Dat weerhoudt ons er niet van om ons te verheugen als er goed nieuws komt. **In ieder geval aarzelt het farmaceutisch laboratorium Pfizer niet om de eerste goede, voorlopige resultaten over zijn kandidaat-vaccin tegen Covid-19, ontwikkeld in samenwerking met het Duitse biotechbedrijf BioNtech, bekend te maken.**

Volgens de Amerikaanse farmaceutische reus zou de behandeling "90% effectief" zijn. Dit percentage is afkomstig van de eerste resultaten van de fase III-studie die in juli jongstleden is gestart en die tot nu toe meer dan 43.500 deelnemers heeft ingeschreven.

De aankondiging heeft de koers van BioNTech op de beurs van Frankfurt met 25% verhoogd. Het aandeel van Pfizer steeg met meer dan 7% in New York.

28-daagse effectiviteit

Er is echter reden om te houden. Deze eerste analyse werd uitgevoerd nadat 94 gevallen van Covid-19 werden waargenomen in het proefcohort. Oorspronkelijk was Pfizer van plan om de eerste resultaten te analyseren na slechts 32 verontreinigingen, maar **medische experts blijven zeer sceptisch over het maken van gegevensvergelijkingen zo vroeg in het onderzoek.** Als gevolg daarvan zijn andere laboratoria van plan te wachten op een groter aantal gevallen om met hun analyses te beginnen.

De werkzaamheid van het Pfizer-BioNtech boodschapper RNA kandidaat-vaccin (een nieuwe technologie) werd gemeten door het aantal deelnemers die besmet zijn met het nieuwe coronavirus in de vaccinatiegroep te vergelijken met de placebogroep "zeven dagen na de tweede dosis" en 28 dagen na de eerste dosis, zeiden de twee bedrijven in een

gezamenlijke verklaring.

Een op mRNA gebaseerd vaccin

"Dit betekent dat de bescherming 28 dagen na het begin van de vaccinatie wordt bereikt, die in twee doses moet worden gegeven," zeggen ze. Opgemerkt moet worden dat naarmate het onderzoek vordert, het percentage van de uiteindelijke werkzaamheid van het vaccin kan variëren. Toch zijn Pfizer en BioNTech tevreden. Met de eerste vaccins die naar verwachting 60-70% effectief zullen zijn, "is meer dan 90% een buitengewoon resultaat", aldus BioNTech CEO Ugur Sahin.

Bij een op mRNA gebaseerd vaccin wordt een eiwit met bekende beschermende eigenschappen (een eiwitsubeenheid genoemd) tot expressie gebracht door het aan een deel van de genetische code van het virus, RNA, te hechten. Een niet-virale vector die het immuunsysteem in staat stelt om de informatie te krijgen die het nodig heeft over het virus. Het lichaam leert het dan te herkennen en een immuunrespons te produceren.

Tot 1,3 miljard doses in 2021

In afwachting van de definitieve resultaten van de proef, en omdat zij verzekeren dat zij geen ernstige veiligheidsproblemen met het kandidaat-vaccin hebben gevonden, **zullen de twee laboratoria een aanvraag indienen voor een noodtoestemming voor gebruik door de FDA**, het Amerikaanse gezondheidsagentschap. **Het verzoek zal worden gedaan "nadat de vereiste veiligheidsmijlpaal is bereikt, die naar verwachting in de derde week van november zal plaatsvinden,"** zeiden ze.

Zowel de Verenigde Staten als de Europese Unie hebben een contract gesloten met BioNTech en Pfizer om tot 600 miljoen doses vaccin voor de Verenigde Staten en 300 miljoen doses voor Europa aan te schaffen. De twee laboratoria werken parallel aan de studie aan de ontwikkeling van hun industrieel platform voor de massaproductie van de vaccins. "Op basis van de huidige prognoses **verwachten we wereldwijd tot 50 miljoen doses te produceren in 2020 en tot 1,3 miljard in 2021,**" zeggen ze.

Andere kandidaten in de race

Andere kandidaten voor het vaccin hebben ook voorbestellingen ontvangen van de Europese Unie en/of de Verenigde Staten. Het gaat onder meer om het vaccin dat door AstraZeneca is ontwikkeld in samenwerking met de Universiteit van Oxford en het Amerikaanse biotechbedrijf Moderna.

Beide zijn ook in fase III van de klinische proeven, maar hebben nog geen voorlopige resultaten gerapporteerd.

***Mijn commentaar:** Eindelijk goed nieuws. Zelfs als deze aankondiging met voorzichtigheid moet worden genomen, toont het aan dat het onderzoek naar een vaccin goed vordert...*

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 3,92 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 9 november. Het is sterk gestegen met +32,88% in één week tijd. De aankondiging van een mogelijk vaccin tegen Covid-19 verklaart deze prijsstijging, die alle luchtvaartmaatschappijen heeft getroffen.

Vóór de coronavirusepidemie bedroeg het aandeel van Air France-KLM 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 2,96 euro. De hoogste richtprijs is 5 euro, de laagste is 1 euro. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten. Ik houd geen rekening meer met de meningen van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

Het vat Brent ruwe olie (Noordzee) is sterk gestegen van 4 dollar naar 43 dollar. Ook hier is de aankondiging van een mogelijk vaccin de oorzaak. Aan het begin van de coronavirus epidemie stond het op 69 dollar.

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

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

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

werknemersaandeelhouderschap...

Ik zie je binnenkort.

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

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

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

| François Robardet

Directeur Air France-KLM als vertegenwoordiger van de werknemersaandeelhouders PNC en PS.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

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

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

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10754 mensen ontvangen dit persoverzicht live