

AF-KLM klaar om het vaccin te vervoeren



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°783, 23 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](#)  [.hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Persoverzicht van maandag

> **Coronavirus: Air France-KLM is klaar om deel te nemen aan het transport van het vaccin**

(bron AFP) 19 november - **De groep Air France-KLM is klaar om het vervoer per vliegtuig van vaccins tegen Covid-19 te verzekeren wanneer ze op de markt worden gebracht, zei Air France CEO Anne Rigail op donderdag. Air France en KLM "hebben een echte expertise in het vervoer van farmaceutische producten"**, met name bij lage temperaturen, legde ze uit tijdens een videopersconferentie georganiseerd door de Vereniging van Economische en Financiële Journalisten (Ajef).

De groep zal "klaar" zijn als het moment daar is, om het vaccin, geclassificeerd als een vitaal en dus prioritair goed, zo snel mogelijk te vervoeren, met als doel de opslag zoveel mogelijk te beperken, voegde ze eraan toe. "Er wordt geschat dat er ongeveer 15 miljard doses zullen worden vervoerd binnen een duidelijk beperkte tijdspanne, en we hebben 8.000 all-cargo vliegtuigen in de wereld (alle bedrijven samen, de nota van de redacteur)," zei ze.

De groep werkt aan "verschillende scenario's" in afwachting van het moment dat het vaccin klaar is, waar het vandaan komt, waar het verscheept moet worden en in welke hoeveelheden. Air France en KLM zijn uitgerust om "geneesmiddelen en vaccins onder de moeilijkste omstandigheden te vervoeren, ook bij min 80 graden", zei ze.

De twee luchtvaartmaatschappijen beschikken over een vloot van meer dan 150 vliegtuigen met een groot laadruim en zes vrachtvliegtuigen (...).

Een vrachtvliegtuig van Air France kan meer dan een miljoen doses per vlucht vervoeren en een passagiersvliegtuig voor de lange afstand kan meer dan 400.000 doses in zijn ruim meenemen.

Mijn commentaar: De hele toeleveringsketen is bereid om het vaccin te transporteren zodra het beschikbaar is.

Voor het transport van het door Pfizer ontwikkelde vaccin zijn ongekende transportcondities nodig: de opslagtemperatuur is min 70°C, die alleen kan worden opgeslagen in biomedische vriezers met een ultralage temperatuur ter waarde van enkele duizenden euro's per stuk.

Er zijn niet genoeg van deze vriezers (ze zijn meestal gereserveerd voor ziekenhuizen of laboratoria). Er worden op dit moment extra eenheden gefabriceerd.

> Hoekstra in gesprek over extra steun om Air France-KLM in de lucht te houden (Hoekstra parle d'un soutien supplémentaire pour maintenir Air France-KLM à flot)

(bron RTLnieuws) 20 november - Na harde onderhandelingen zijn de KLM-piloten op 3 november overeengekomen om looninspanningen te leveren tot 2025. Dankzij het akkoord dat met de piloten is bereikt, krijgt de KLM ook de rest van het steunprogramma van 3,4 miljard euro van minister Hoekstra van Financiën.

Wat goed nieuws is voor de mensen op het KLM-hoofdkantoor in Amstelveen is slechts één punt op de to-do lijst van de raad van bestuur onder leiding van directeur Ben Smith. **De groep heeft zichzelf tot mei de tijd gegeven om een kapitaalinjectie van meerdere miljarden euro's te organiseren.**

Deze termijn is vastgesteld omdat voor een dergelijk plan de goedkeuring van de aandeelhouders vereist is en de jaarlijkse algemene vergadering een goed moment is om het aan te vragen.

Het is moeilijk om geld van investeerders te krijgen, omdat het in de luchtvaartsector erg slecht gaat. De hoop ligt dus opnieuw bij de Franse en Nederlandse Staten, beide aandeelhouders van Air France-KLM. De besprekingen met de belangrijkste aandeelhouders over steun zijn ook aan de gang, zei Air France CEO Anne Rigail bij een persbriefing eerder

deze week.

Het ministerie van Financiën bevestigt dit. "Natuurlijk zijn er - vooral in deze moeilijke tijden voor de luchtvaart - gesprekken gaande met Air France-KLM over de toekomst van het bedrijf. Het is ook een kwestie van extra kapitaal", antwoordt een woordvoerder op vragen van RTL Z. **Maar dat betekent niet dat die steun er komt, benadrukte de heer Hoekstra** vandaag voor het begin van de Raad van Ministers. "We zullen dit onderzoeken en alle opties zullen dan op tafel liggen," zei hij. In de komende maanden, of uiterlijk over zes maanden, verwacht hij dat de situatie wordt opgehelderd, zei hij tijdens zijn wekelijkse bijeenkomst met RTL Z eerder deze week.

(...) **Air France-KLM is dankzij de steun van 10,8 miljard euro zeer gezond in vergelijking met de rest van de sector, maar heeft te kampen met schulden.** Aan het einde van het jaar zal het bedrijf een negatief eigen vermogen hebben van meer dan 5 miljard, volgens de schattingen van Haradau-Döser.

Beleggers worden pas gerustgesteld als het negatieve eigen vermogen wordt aangepakt (...).

Een Nederlands "ja" tegen een nieuw steunpakket voor de luchtvaartmaatschappij is in ieder geval aan voorwaarden gebonden, aldus minister Hoekstra. Een van de eisen zal zijn dat de moedermaatschappij haar kosten moet verlagen, net zoals haar dochter KLM haar kosten moet verlagen in ruil voor het steunpakket van 3,4 miljard euro.

***Mijn commentaar:** De analyse van de situatie van de groep Air France-KLM en haar dochterondernemingen door de Nederlandse minister van Financiën is in overeenstemming met de analyse van zijn Franse tegenhanger. Dit voorspelt veel goeds voor de toekomst van de Frans-Nederlandse groep.*

Ter herinnering: het financiële steunplan werd aan KLM toegekend na instemming van alle vakbonden van het bedrijf. Het artikel is op dit punt onnauwkeurig.

> **EasyJet presenteert de resultaten van het afgelopen boekjaar**

(bron Aeroweb) 21 november - **EasyJet maakte de resultaten bekend voor het boekjaar** dat eindigde op 30 september. Als gevolg van de Covid-19-pandemie **is het aantal passagiers voor het eind van het jaar met 50% gedaald, met 48,1 miljoen passagiers die door de** luchtvaartmaatschappij Orange **werden vervoerd,** vergeleken met 96,1

miljoen tussen 2018 en 2019. De bezettingsgraad van het vliegtuig daalde tot 87,2%, mede als gevolg van de coronaviruscrisis.

De totale omzet van de onderneming daalde dit jaar met 52,9% tot 3,4 miljard euro, vergeleken met 7,2 miljard euro in 2019. **Het totale verlies voor belastingen bedraagt 940 miljoen euro** (2019: 480 miljoen euro winst) en het overgedragen verlies voor belastingen bedraagt 1,43 miljard euro, terwijl het low-cost bedrijf in 2019 een winst van 480 miljoen euro had geboekt.

EasyJet verwacht in de eerste helft van het boekjaar 2021 slechts ongeveer 20% van de geplande capaciteit te kunnen benutten. (...)

Mijn commentaar: Om dit artikel leesbaarder te maken, heb ik de bedragen (oorspronkelijk in Britse ponden) in euro's omgerekend. Ze zijn dus bij benadering.

> **Noors speelt moeilijk te krijgen, probeert te overleven**

(bron AFP) 19 november - De **op twee na grootste lagekostenmaatschappij van Europa, Norwegian Air Shuttle, heeft woensdag het faillissement van twee van haar belangrijkste dochterondernemingen uitgesproken om zich te beschermen tegen haar schuldeisers terwijl zij zich financieel herstructureert (...)**

Zij kreeg een tegenslag te verduren aan het begin van de maand toen de Noorse regering weigerde de portefeuille over te dragen nadat zij vóór de zomer 3 miljard kronen (277 miljoen euro) aan garanties had verstrekt. Tegen de achtergrond van de tegenwind plaatst de onderneming daarom twee grote dochterondernemingen in Ierland onder de bescherming van de Ierse faillissementswetgeving, het equivalent van het Amerikaanse hoofdstuk 11: **Norwegian Air International, dat een deel van de internationale vluchten van de onderneming uitvoert, en Arctic Aviation Assets, dat zijn vloot beheert (...).**

Noors, dat aan het begin van het jaar meer dan 10.000 werknemers had, heeft nu slechts 600 mensen in dienst. En slechts zes vliegtuigen blijven vliegen op een pre-Covid vloot van 140.

"Het (herstructurerings)proces (nota van de redactie) zal naar verwachting tot vijf maanden duren", aldus directeur Schram op een persconferentie. Het bedrijf zegt dat het genoeg geld heeft om zijn nu embryonale operaties in deze periode voort te zetten.

Het vooruitzicht van vaccins heeft de luchtvaartindustrie deze week een impuls gegeven op de beurs, maar investeerders hebben twijfels over de toekomst van Noorwegen: het aandeel is sinds het begin van het jaar met bijna 99% gedaald.

Het bedrijf is sinds 2017 het slachtoffer van een allesomvattende ambitie en stond eind september onder de 48,5 miljard kronen (4,5 miljard euro) aan schulden en (...)

> **Boeing 737 MAX: Europa wil het in januari weer in gebruik nemen (EASA)**

(bron La Tribune) 21 november - De lucht klaart op voor de Boeing 737 MAX in Europa. Nadat de FAA, het Amerikaanse Federal Aviation Agency, op 18 november zijn goedkeuring heeft gegeven om het vliegtuig, dat sinds maart 2019 aan de grond is gehouden, weer te laten vliegen, staat Europa op het punt hetzelfde te doen.

Gevraagd over dit onderwerp tijdens het Paris Air Forum georganiseerd door La Tribune, **verklaarde**

Patrick Ky, **de uitvoerend directeur van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (Aesa):**

"We wilden een volledig onafhankelijke analyse van de veiligheid van dit vliegtuig, dus maakten we onze eigen analyses, onze eigen testvluchten om al het gedrag van het vliegtuig door te lichten. **Al deze studies tonen aan dat de Boeing 737 MAX inderdaad weer in gebruik kan worden genomen omdat hij veilig is.** Het is waarschijnlijk dat we in het geval van de Aesa de besluiten zullen nemen die het mogelijk maken om de Aesa weer in dienst te nemen in de maand januari, dat is het tijdschema. »

Daarnaast **is de Europese toezichthouder van plan zijn certificeringsproces voor Amerikaanse vliegtuigen te herzien.**

"Er kunnen veel lessen worden getrokken uit deze tragedie, met name op het gebied van risicobeheer op het gebied van certificering. Wij zijn geen primaire certificeringsinstantie omdat de Boeing 737 MAX een Amerikaans vliegtuig is. Het is de FAA die die rol heeft. Maar van nu af aan **hebben we besloten dat we voor alles wat betrekking heeft op veiligheidskritische systemen, systematisch, en zelfs als we niet het primaire gezag, beoordelen en analyseren onafhankelijk het gedrag van kritische systemen,**" zei Patrick Ky (...)

Van haar kant, China, het eerste land dat de 737 MAX aan de grond hebben gezet, zei vrijdag dat het "geen tijdschema" om hen toe te staan om weer te vliegen heeft.

Mijn commentaar: Bij de eerste certificering van de Boeing 737 MAX werden anomalieën waargenomen. Certificeringsbureaus in andere landen dan de Verenigde Staten hebben besloten hun eigen certificeringscampagne te voeren.

Voorheen, toen de certificatie-instelling in het land van herkomst van het vliegtuig een Authorization for Release to Service gaf, was deze autorisatie geldig voor alle andere landen.

> **Het aandeel van de verhuurders in de wereldvloot van commerciële vliegtuigen in de buurt van het omslagpunt**

(bron Le Journal de l'Aviation) 19 november - Dit zal ongetwijfeld een van de blijvende gevolgen zijn van de crisis die de pandemie voor de luchtvaartmaatschappijen heeft veroorzaakt. **Het aandeel van de verhuurders in de wereldvloot van verkeersvliegtuigen zal de komende jaren blijven groeien om de grens van 50% te bereiken.**

Verhuurders [verhuurders] bezaten echter slechts 44% van de totale vloot enkele maanden geleden en de trend zal de komende jaren zelfs versnellen, met name bij luchtvaartmaatschappijen die aanzienlijke financiële staatssteun hebben ontvangen om de crisis te overleven.

Dit fenomeen is echter moeilijk te zien op de korte termijn, aangezien de luchtvaartmaatschappijen vaak slechts tot het einde van de huurovereenkomst hoeven te wachten om hun vliegtuigen terug te geven in een context die nog lang zal worden gekenmerkt door de overcapaciteit van hun vloot in het licht van de ineenstorting van de markt. In de huidige situatie zullen er logischerwijs meer lease-beëindigingen zijn dan nieuwe contracten, hoewel er duidelijk sprake is van een toename van sale and leaseback-transacties over de hele wereld, waardoor luchtvaartmaatschappijen waardevolle liquide middelen hebben kunnen vrijmaken om zo lang mogelijk vast te houden. En daarnaast kost een gehuurd vliegtuig de exploitant natuurlijk meer dan wanneer hij het zelf rechtstreeks had gekocht, zelfs via een financiële regeling.

Steven Udvar Hazy, **de beroemde oprichter van Air Lease** (en van ILFC op een ander moment) **heeft echter een paar dagen geleden heel duidelijk gemaakt dat hij het aandeel van de leasemaatschappijen in de nabije toekomst ziet oplopen tot tussen de 50 en 55% van de totale vloot. Hetzelfde geldt voor Aengus Kelly, de CEO van AerCap**, die tijdens de presentatie van de kwartaalresultaten van de verhuurder schatte dat het aandeel van de geleasede vliegtuigen in de wereldvloot in slechts 36 maanden meer dan 50% zal bedragen, met een trend die onder de luchtvaartmaatschappijen zal versnellen. Volgens hem is "hun belangrijkste doelstelling het verminderen van hun schulden, met name voor degenen die de overheidsparticipatie hebben geaccepteerd". Voor

Steven Udvar Hazy stonden deze bedrijven zelfs te veel oude vliegtuigen in de rij die hun vloot al voor het uitbreken van de crisis hadden moeten verlaten, een discours dat alleen de verhuurders, en natuurlijk ook de vliegtuigbouwers, tevreden kan stellen als het moment van herstel aanbreekt.

De vervanging van de vloten door vliegtuigen van de laatste generatie zal dus ongetwijfeld doorgaan, met een grotere deelname van de verhuurbedrijven in de komende jaren. Deze verschuiving zal echter niet alleen symbolisch zijn voor de luchtvaartmaatschappijen, die vroeger de manier waarop zij hun vliegtuigen aankochten (eigen vliegtuigen, financiële regelingen en leasing op lange termijn) in evenwicht brachten, met belangrijke gevolgen voor de verhuurders gedurende de hele levenscyclus van hun vliegtuigen. Met andere woorden, de **luchtvaartmaatschappijen van de klant zullen bepaalde breedtegraden verliezen (beperkte vliegtuigaanpassingen, een meer gestandaardiseerde vloot, onderhoud, enz. Voor sommigen van hen zal dit zelfs een echte filosofische verandering zijn.**

***Mijn commentaar:** In tegenstelling tot wat er in het artikel staat, vermindert het leasen van een vliegtuig (in plaats van het kopen) de schuld van een luchtvaartmaatschappij niet.*

Voor financiers wordt het bedrag van de verschuldigde huur voor de gehele looptijd van de huurovereenkomst, wanneer de huurovereenkomst een lange looptijd heeft, als een schuld geboekt.

> De luchtvaart wacht op regelgevende maatregelen voor biobrandstoffen

(bron Les Echos) 23 november - (...) Tijdens de bijeenkomst op vrijdag op het Air Forum in Parijs zijn de hoofden van Airbus, Safran en Total het erover eens geworden dat een percentage biobrandstoffen verplicht moet worden gesteld, wat wordt beschouwd als het beste instrument dat onmiddellijk beschikbaar is om de koolstofvoetafdruk van de sector te verminderen. En dit, ook al betekent het dat de prijs van vliegtickets iets moet worden verhoogd.

In januari verwelkomde de hele industrie de lancering door de Franse regering van een "routekaart" voor de oprichting van een "duurzame" biobrandstoffenindustrie in Frankrijk. **Deze "groene" brandstoffen, die worden geproduceerd op basis van grondstoffen die niet concurreren met de landbouwproductie, zoals afgewerkte olie, zouden de koolstofvoetafdruk met 80% tot 90% verminderen,** met behulp van de huidige vliegtuigen. Maar op dit moment blijft hun

productie in Frankrijk onbestaand en anekdotisch op mondiaal niveau. **Ze zijn vier keer zo duur als olie en zijn nog steeds goed voor slechts 0,01% van het brandstofverbruik in de luchtvaart.**

De **doelstelling van de Franse regering**, die al oproepen tot het indienen van projecten voor energieproducenten heeft gedaan, **is om dit percentage te verhogen tot 2% in 2025 en 5% in 2030**. De Groep Total heeft reeds gereageerd op de oproep en heeft besloten 500 miljoen euro te investeren om de raffinaderij van Grandpuits in Seine-et-Marne om te vormen tot een productiecentrum dat gespecialiseerd is in "duurzame" kerosine en diesel. Maar, zoals haar CEO, Patrick Pouyanné, heeft aangegeven, bestaat het risico dat dit niet voldoende is om de ontwikkeling van de sector te garanderen. **We weten hoe we biobrandstoffen moeten maken," zei de Total-baas**. Het wegvervoer maakt al 15 jaar gebruik van biodiesel. **Als ze niet meer worden gebruikt in het luchtvervoer, is dat geen technologisch probleem, maar omdat het niet verplicht is. Biobrandstof is vier keer duurder dan vliegtuigbrandstof**, maar het is dezelfde verhouding voor de biodiesel die in Franse auto's wordt gebruikt. Wat er gebeurd is, is dat het parlement het gebruik van 8% biodiesel in diesel verplicht heeft gesteld", legt hij uit.

Een verplichting waar de schipper van Airbus, Guillaume Faury en de schipper van Safran, Philippe Petitcolin, zich voor uitspreken. De **Europese Commissie moet regelgeving invoeren", benadrukt Philippe Petitcolin. Vandaag streven we naar 5% in 2030; dat is niet genoeg. We moeten tegen 2035 een regelgevend doel hebben van 15 of 20 procent gebruik van deze biobrandstoffen. De vliegtuigen die we vandaag de dag leveren zijn in staat om op 50% biobrandstof te draaien", benadrukt de Airbus-baas**. De uitdaging is dus niet om de technologie te ontwikkelen, maar om het gebruik ervan snel te ontwikkelen, teneinde de CO₂-uitstoot onverwijld te verminderen".

De invoering van een dergelijke verplichting zal echter op zijn minst op Europees niveau moeten gebeuren en niet alleen in Frankrijk, zo benadrukten de bazen van Airbus en Safran. Dit om de Franse bedrijven niet te benadelen. Volgens de schatting van Patrick Pouyanné zou de **toevoeging van 1% biobrandstof** aan de brandstoftanks van vliegtuigen een extra kostenpost van ongeveer 120 miljoen euro voor het luchtvervoer in Frankrijk betekenen. "Het **zou ongeveer 4 euro meer kosten voor een rondreis van Parijs naar New York en terug**," zegt hij. Op het eerste gezicht is dit een bescheiden meerprijs, maar het kan voldoende zijn om klanten te verliezen in een sector waar het mogelijk is om de tarieven van alle luchtvaartmaatschappijen

onmiddellijk te vergelijken (...).

Mijn opmerking: Als het gebruik van biobrandstoffen het mogelijk maakt om de CO₂-uitstoot te verminderen, is het aan de wetgever om een hoger gebruiksperscentage op te leggen dan is aangekondigd.

Dit zou zekerheid geven aan de producenten van biobrandstoffen die grote bedragen moeten investeren om hun productie te ontwikkelen.

> De ADP-groep staat klaar om de dubbele uitdaging aan te gaan: gezondheid en milieu.

(bron La Tribune) 20 november - Nu de tweede golf van Covid-19 Europa treft, **wordt de luchtvaartindustrie geconfronteerd met een massale en blijvende daling van het verkeer, terwijl de kritiek op de koolstofvoetafdruk van het luchtvervoer toeneemt.** Meer dan ooit zet de ADP-groep zich als luchthavenexploitant in voor luchtconnectiviteit en zet ze in op innovatie om een nieuw gezondheidskader op te zetten en te evolueren naar koolstofneutraliteit... om weer op te stijgen?

Met minder dan een kwart van het resterende verkeer in de enige nog openstaande terminals, leven de Parijse luchthavens sinds het begin van de Covid-19-pandemie

in slow motion. Tot op heden wordt geen enkel teken van herstel verwacht vóór het komende voorjaar en de start van het IATA-zomerseizoen, en volgens de prognoses van de ADP-groep zal een terugkeer naar een normale situatie enkele jaren in beslag nemen: op zijn vroegst in 2024, of zelfs 2027.

Een ander waarschijnlijk gevolg van de crisis is dat videoconferenties een gemeenplaats worden en een deel van de post-Covid zakenreizen verhypothekeren, terwijl het milieubewustzijn sommige passagiers steeds meer aanmoedigt om te kiezen voor minder koolstofintensieve vervoermiddelen... **We staan voor een dubbele uitdaging op het gebied van gezondheid en milieu**, die van ons verlangt dat we onszelf opnieuw uitvinden", zegt Augustin de Romanet, voorzitter en CEO van de ADP Groep. We moeten ons model en onze luchthavens heroverwegen om een vertrouwensband met de reizigers te creëren. »

(...) Het overwinnen van de crisis in het luchtvervoer - dat verantwoordelijk is voor 2 tot 3% van de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen - zal **gepaard moeten gaan met een versnelling van de ecologische transitie.** De Parijse luchthavens hebben de CO₂-uitstoot per passagier sinds 2009 al met 71% verminderd, terwijl ze streven naar koolstofneutraliteit in 2030 en nul netto-uitstoot in 2050.

Concreet heeft dit geleid tot een reeks acties om de CO₂-uitstoot te verminderen: ontwikkeling van hernieuwbare energieën (geothermische energiecentrale, biomassa-centrale, fotovoltaïsche zonnepanelen), groene stroom, energieprestaties van onze installaties, vergroening van het wagenpark, steun aan luchtvaartmaatschappijen om hun uitstoot op de grond te helpen verminderen (...).

Mijn opmerking: de gezondheids crisis zal een onverwacht gevolg hebben gehad: de belanghebbenden in het luchtvervoer, waaronder de overheid, zullen zich sneller bewust zijn van de inspanningen die moeten worden geleverd om bij te dragen aan de strijd tegen de opwarming van de aarde.

Maar het luchtvervoer alleen zal niet in staat zijn de doelstellingen van de akkoorden van Parijs te bereiken: de opwarming van de aarde beperken tot 1,5°C of zelfs 2°C tegen 2100.

In een studie van Project Drawdown wordt op 82 gebieden aangegeven welke acties moeten worden ondernomen om dit doel te bereiken. Luchtvervoer staat op de 41e plaats in deze lijst. Haar bijdrage vertegenwoordigt 0,58% van de totale inspanning die in de 82 gebieden nodig is. Vijftien keer minder dan de bijdrage van windmolens, of tien keer minder dan de vermindering van de voedselverspilling.

De volledige lijst is te vinden op de tekentafel, kies "oplossingen" en vervolgens "tabel met oplossingen".

> Jean-Baptiste Djebbari: "We moeten een einde maken aan de oneerlijke concurrentie van goedkope bedrijven".

(bron La Tribune) 20 november - Het is niet gemakkelijk om minister van Transport te zijn als de wereldwijde gezondheids crisis de grenzen sluit en vliegtuigen aan de grond houdt. Voor Jean-Baptiste Djebbari staat de luchtvaartsector voor twee grote uitdagingen: de hervatting van het verkeer en de energietransitie. "Het zal nodig zijn om het vertrouwen van de passagiers te herstellen en geharmoniseerde regels voor grensoverschrijding vast te stellen", aldus de minister. De aangekondigde komst van een vaccin begin 2021 zou reizigers moeten geruststellen, maar het zal alleen effectief zijn met een minimale vaccinatiegraad van 40 tot 50% van de bevolking, wat enkele maanden zou kunnen duren. Wat het zakentoeerisme betreft, blijft er onzekerheid bestaan door de sterke toename van het telewerken, een model dat moet worden voortgezet. In afwachting van een substantiële hervatting

van de luchtvaartactiviteit, zoals gepland door de minister in 2022, moet met andere Europese landen overeenstemming worden bereikt over gezondheids corridors om quarantaine te voorkomen. Op sommige luchthavens, zoals Roissy, Orly, Marseille en Nice, zijn al antigene tests bij aankomst beschikbaar.

In Frankrijk staat de herstructurering van het binnenlandse netwerk van Air France centraal. Welke vliegroutes blijven behouden? Welke rol zullen Transavia (de goedkope dochteronderneming van de groep) en andere Franse regionale spelers spelen? Hoe kan het spoor het luchtvervoer vervangen? **Voor Jean-Baptiste Djebbari is de prioriteit in de eerste plaats het oplossen van de low-cost vergelijking: "we moeten een einde maken aan de oneerlijke concurrentie van bepaalde low-cost luchtvaartmaatschappijen, schijnzelfstandigen (werknemers die zich als zelfstandige moeten opgeven) en pay-to-fly (piloten zonder ervaring betalen om op commerciële vluchten te vliegen).** Het sociale Europa heeft gefaald op het niveau van de regelgeving. De crisis kan een kans zijn om een eerlijker sociaal kader te vinden". De **Europese Groene afgevaardigde Karima Delli, die erg boos was op Ryanair en easyJet aan een andere ronde tafel (...).**

Een ander lopend project is de milieutransitie. Het Burgerverdrag inzake klimaatverandering heeft voorgesteld om de ecotaks voor het luchtvervoer te verhogen, momenteel van 1,50 euro tot 18 euro per ticket. Het verdrag vraagt een tarief van 30 euro voor vluchten van minder dan 2.000 kilometer en 60 euro voor vluchten van meer dan 2.000 kilometer in de eco-klasse (180 en 400 euro in de businessklasse). De kosten voor de luchtvaartsector worden geschat op 4,2 miljard euro, een "onverantwoordelijk en rampzalig" project volgens Ben Smith, CEO van Air France KLM. "Het is **normaal om een milieucompensatie te vragen voor de massale staatssteun.** Bijvoorbeeld door het stimuleren van de rotatie van het spoor voor reizen van minder dan 2 uur en 30 minuten. Zoals veel Fransen neem ik zelf de TGV naar Bordeaux. Er komt een democratisch debat, **maar deze ecotaks zou tussen 120.000 en 150.000 banen in gevaar brengen in een sector die al erg verzwakt is door de crisis**", besluit de minister van Transport.

***Mijn commentaar:** Het Paris Air Forum, georganiseerd door de krant La Tribune, is een jaarlijks terugkerend evenement dat de meeste spelers in de civiele, militaire en ruimtevaart bij elkaar brengt.*

Het standpunt van de Franse minister van Vervoer en parlements lid Karima Delli (voorzitter van de Commissie vervoer en toerisme van het Europees Parlement) vormt een keerpunt. Beiden stelden de oneerlijke

concurrentie van goedkope luchtvaartmaatschappijen aan de kaak. De opkomst van de Europese lagekostenmaatschappijen is voor een groot deel te danken aan de stimulansen die de Europese Unie al meer dan tien jaar biedt.

Deze bedrijven behoren tot de grootste uitstoters van CO2 in Europa. Ryanair staat in de top 10, omringd door negen kolencentrales.

Bovendien omzeilen de Europese goedkope luchtvaartmaatschappijen de sociale wetgeving, praktijken die regelmatig aan de kaak worden gesteld en veroordeeld, zonder hun strategie te wijzigen.

Het valt nog te bezien of deze posities worden opgevolgd.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 4.453 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 23 november. Het is +2,34% gestegen in één week tijd. Sinds de aankondiging van een potentieel vaccin op 6 november is het aandeel met +45% gestegen.

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

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 3,00 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.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$2 tot \$46 per vat. Bij het begin van de uitbraak van het coronavirus was het 69 dollar.

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

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

Groep beter uit te voeren.

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

Ik zie je binnenkort.

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

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

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

| François Robardet

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

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

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

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

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10760 mensen ontvangen dit persoverzicht live