

Air France-KLM: een terugblik op de omzet van de Groep



## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

N°785, 7 december 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*

*Tegen het einde van het jaar zullen sommigen van u de Air France-KLM groep hebben verlaten. Als u zich in deze situatie bevindt, kunt u deze brief blijven lezen. Als u zich heeft ingeschreven via uw bedrijfsadres, nodig ik u uit om mij uw nieuwe adres te sturen.*

*Ik wens jullie allemaal een fijne vakantie toe. Uiteraard wordt deze wekelijkse brief tijdens de feestdagen niet onderbroken.*

*Laten we de gebaren van de barrière blijven respecteren.*

*François*

## Persoverzicht van maandag

> **Air France-KLM: een terugblik op de Raad van Bestuur van de Groep**

(bron Boursier com) 4 december - **De Raad van Bestuur van de Groep Air France-KLM heeft vandaag met eenparigheid van stemmen besloten om aan de Algemene Vergadering van 2021 een besluit voor te leggen dat de leeftijdsgrens voor het voorzitterschap van**

**de Raad van Bestuur in geval van** scheiding van de functies van Voorzitter van de Raad van Bestuur en Chief Executive Officer, zoals toegepast door een aantal beursgenoteerde ondernemingen, **verlengt van 70 tot 72 jaar.**

De rol en de taken van de voorzitter blijven ongewijzigd en zijn in overeenstemming met de bepalingen van de statuten en het huishoudelijk reglement van Air France-KLM.

**De Raad van Bestuur heeft ook besloten dat mevrouw Anne-Marie Couderc in dit geval haar taak als Voorzitter op zich zal nemen tot de Algemene Vergadering die de rekeningen over het jaar 2022 zal goedkeuren.**

De Raad van Bestuur benadrukte het belang, in de ongekende crisis die de Air France-KLM Groep doormaakt, om het bestuur van de Groep te stabiliseren en zo de meest gunstige omstandigheden te creëren voor het management om zich te concentreren op het operationele beheer en het herstel van de crisis.

***Mijn opmerking:** Meestal communiceert de Raad van Bestuur van de Air France-KLM-groep alleen over de genomen besluiten, maar niet over de uitslag van de stemmingen. Het is dan ook zinvol om aan te kondigen dat er een unanieme beslissing is genomen: alle aandeelhouders van de Groep die in de Raad van Bestuur vertegenwoordigd zijn, hebben opnieuw vertrouwen gesteld in de vrouw die in noodgevallen had ingestemd met de overname van Jean-Marc Janaillac.*

*U zult merken dat deze brief geen enkel artikel bevat over de herkapitalisatie van Air France-KLM. De verklaringen van een journalist op TF1 op zondagavond zijn ongegrond. Zoals eerder aangekondigd, zet de Raad van Bestuur van de groep Air France-KLM zijn werkzaamheden voort.*

*Dit is wat ik in mijn brief van 9 november heb geschreven:*

*De herkapitalisatie van de groep Air France-KLM is onvermijdelijk. Week na week, tot de officiële aankondiging, zullen de financiële experts hun mening over het onderwerp geven.*

*Hoe wordt de herkapitalisatie uitgevoerd?*

*Chief Financial Officer Frédéric Gagey is zo duidelijk mogelijk geweest, gezien de beperkingen die de beurspolitieagent heeft opgelegd.*

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

Singapore Airlines, TAP).

### > **Bordeaux: de SNCF en Air France bieden een nieuwe dienst aan om de luchthaven van Gare Saint-Jean en Orly met elkaar te verbinden.**

(bron: 20 minuten) 3 december - Zal de maatregel de economische sector van Bordeaux, die de stopzetting van de luchtverbinding tussen de luchthaven van Mérignac en Orly aan de kaak had gesteld, tevreden stellen? **De SNCF en Air France hebben deze donderdag aangekondigd dat vanaf 3 december het "Train + Air"-aanbod - dat al bestaat tussen 14 stations en de twee Parijse luchthavens van Orly en Roissy - ook zal worden aangeboden tussen het station van Bordeaux Saint-Jean en de luchthaven van Orly.**

De eerste treinen op deze nieuwe verbinding zullen vanaf 15 december in gebruik worden genomen. Specifiek, zullen de klanten met de trein van Bordeaux naar Massy TGV reizen, alvorens naar Parijs-Orly te worden overgebracht met een taxi. Er zullen vijf dagelijkse vertrekken zijn vanuit Bordeaux Saint-Jean (...) en vier vanuit Massy TGV (...). Ter herinnering: vóór de Covid-19-crisis reden er tien pendelbussen per dag tussen Orly en de luchthaven van Mérignac.

Het idee van "Train + Air" is "om verbindingen mogelijk te maken op het gehele internationale netwerk van Air France vanaf de luchthaven van Parijs, en vooral naar overzeese bestemmingen (Cayenne, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Saint-Denis de La Réunion)" zei Air France in een verklaring.

**Bordeaux-klanten zullen profiteren van alle voordelen van het product Train + Air, inclusief een enkel end-to-end ticket met de garantie, in het geval van een gemiste aansluiting, van een transfer naar het volgende vliegtuig of de volgende trein, zonder extra kosten.**

### > **Nooit eerder vertrokken zoveel medewerkers tegelijk bij KLM (Jamais auparavant autant de salariés n'ont quitté KLM en même temps)**

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met Deepl) 3 december - **Meer dan tweeduizend KLM-medewerkers hebben op 1 december het bedrijf verlaten in het kader van de eerste vrijwillige vertrekregeling (VVR1).** Nooit eerder hebben zoveel medewerkers de luchtvaartmaatschappij op hetzelfde moment verlaten, meldt KLM-directeur Pieter Elbers in een column.

Maar dat is nog niet alles. Dankzij de tweede VVR en andere

mogelijkheden zullen meer KLM-medewerkers de luchtvaartmaatschappij verlaten. Elbers: "In totaal **hebben dit jaar al bijna 5.000 collega's de KLM verlaten, zowel in Nederland als in het buitenland**. Dit geeft een gezicht aan de grootste crisis in de geschiedenis van de KLM. Letterlijk!

"Dat we nu afscheid moeten nemen van een groot aantal enthousiaste, getalenteerde en ervaren KLM-medewerkers is voor mij heel pijnlijk, maar we kunnen er niet omheen", vervolgt Elbers. Volgens Elbers heeft de moeilijke periode "de enorme inzet en solidariteit" van alle KLM-medewerkers laten zien. "In de ups en downs van het bedrijf, de blauwe harten, de bereidheid om te helpen bij de operatie of op een andere manier" (...).

***Mijn commentaar: Eind 2020 zal KLM meer vertrekkende medewerkers hebben geregistreerd dan Air France. Maar betekent dit dat de KLM een grotere inspanning zal moeten leveren om te herstructureren?***

*Het antwoord ligt in het verschil in de regeling van de plannen voor vrijwillig vertrek tussen beide landen: ze worden in Nederland sneller uitgevoerd dan in Frankrijk.*

*In tegenstelling tot wat de Nederlandse pers graag zegt, zal Air France in de periode 2020-2023 haar personeelsbestand verhoudingsgewijs meer verminderen dan KLM.*

*Over het geheel genomen zouden de plannen voor de wederopbouw van de twee belangrijkste luchtvaartmaatschappijen van de Air France-KLM-groep na de overname vergelijkbare resultaten moeten opleveren.*

## **> Proef met beperkte luchtcorridor op route Atlanta-Amsterdam (Essai sur la route Atlanta-Amsterdam)**

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met DeepL) 4 december - **Op 15 december begint een proef met een beperkte "luchtcorridor" tussen Atlanta en Amsterdam**. Dit is vrijdagmiddag door de Raad van Ministers besloten. **Voor een aantal vluchten van KLM en Delta Airlines tussen beide steden gelden gedurende drie weken passende quarantaineregels.**

Tijdens het proefproject en daarna zal worden onderzocht of deze methode om mensen toe te laten die een noodzakelijke reis moeten maken van een hoog risicogebied naar de EU, zal leiden tot een betere naleving van de quarantaineregels. Het is niet waar dat dit het

reisadvies en het inreisverbod in de EU zal versoepelen.

Deelnemers aan het proefproject moeten voor vertrek op COVID-19 worden getest en vanaf dat moment in quarantaine worden geplaatst.

Ze mogen alleen aan boord als de resultaten negatief zijn.

Bij aankomst in Nederland worden de passagiers vijf dagen na de eerste test opnieuw getest. Dit kan bij aankomst op Schiphol of in een commercieel testcentrum elders in Nederland. In dit geval zijn de quarantaineregels tot die tijd van toepassing.

Als de tweede test ook negatief is, eindigt de quarantaine onmiddellijk na dit resultaat, op voorwaarde dat de periode van vijf dagen is verstreken. Op deze manier kan de quarantaineperiode van 10 dagen worden verkort van een halve tot vijf dagen en kan de quarantaineperiode bovendien geheel of gedeeltelijk voor de noodzakelijke reis worden ingepland in plaats van na aankomst.

**Voorlopig is dit een zeer beperkte proef: van de 21 wekelijkse vluchten tussen Atlanta en Schiphol zijn er vier aangewezen; twee van KLM en twee van Delta. Deelname is vrijwillig en de proef zal na drie weken worden geëvalueerd.**

De keuze om het proces uit te voeren op vluchten vanuit Atlanta ligt voor de hand: de hoofdstad van de staat Georgia is het hoofdkwartier van Delta Airlines en was, voorafgaand aan de oprichting van Corona, 's werelds grootste luchtvaarthub.

***Mijn commentaar:** Vorige week kondigde Delta een experiment aan tussen Atlanta en Rome. Soortgelijke projecten worden samen met andere Europese hoofdsteden afgerond.*

## **> IAG ziet geen belemmering voor de controle van British Airways na de Brexit**

(bron Reuters) 7 december - **IAG zei maandag dat het geen belemmering zag voor de Britse groep om British Airways na Brexit te blijven controleren, en was het niet eens met de** president van Ryanair dat een verkoop van de Britse luchtvaartmaatschappij onvermijdelijk zou zijn.

Michael O'Leary, de CEO van Ryanair, had eerder overwogen dat Frankrijk en Duitsland een strikte toepassing zouden eisen van de Europese verordening die bepaalt dat een Europese luchtvaartmaatschappij voor ten minste 50% door Europese belangen moet worden gecontroleerd, wat niet langer het geval zou zijn na het einde van de overgangperiode op 31 december aanstaande, toen het

Verenigd Koninkrijk zich daadwerkelijk uit de Europese Unie terugtrok. "Ik zie niet in hoe IAG kan overleven als eigenaar van **British Airways na Brexit**", zei **Michael O'Leary** op een virtuele conferentie die werd georganiseerd door Eurocontrol, de Europese Organisatie voor de Veiligheid van de Luchtvaart.

"Wij hebben er vertrouwen in dat wij de eigendoms- en controleregels van de EU en het VK na de overgangperiode zullen respecteren", antwoordde een woordvoerder van de IAG.

Het IAG-concern, dat ook zeggenschap heeft over het Spaanse Iberia en het Ierse Aer Lingus, is genoteerd aan de beurzen van Londen en Madrid, die in Spanje zijn geregistreerd, terwijl het hoofdkantoor in het Verenigd Koninkrijk is gevestigd.

***Mijn commentaar:** Met nog 23 dagen te gaan tot de Brexit deadline, zijn de voorwaarden voor het sluiten van een overeenkomst niet aanwezig. Een besluit over het al dan niet sluiten van een overeenkomst moet uiterlijk op woensdag 9 december worden genomen.*

*De besprekingen over dezelfde drie kwesties zijn nog steeds geblokkeerd:*

*. de Europese toegang tot de Britse wateren,  
. de wijze waarop geschillen in de toekomstige overeenkomst moeten worden beslecht, . de concurrentiegaranties die in Londen door de Europese Unie worden geëist in ruil voor tarief- en quotavrije toegang tot de enorme markt van de Europese Unie.*

*De luchtvaartmaatschappijen hebben aan alle scenario's gewerkt, afhankelijk van het feit of er al dan niet een globaal of tijdelijk akkoord wordt bereikt. Wat het scenario ook is, er wordt niet verwacht dat de activiteiten significant zullen worden beïnvloed. Douane- en logistieke kwesties zullen echter nauwlettend in de gaten moeten worden gehouden en waarschijnlijk moeten er noodplannen worden opgesteld.*

## **> Ryanair speelt dubbel of niets met de Boeing 737 MAX**

(bron La Tribune) 3 december - Is het een meesterlijke zet die **Ryanair** in staat zal stellen zijn suprematie in het Europese luchtruim te vergroten, of is het een beslissing die morgen in een nachtmerrie zal veranderen? Dit is een van de vragen die zich voordoen (...). De goedkope luchtvaartmaatschappij **zette 75 opties om om het vliegtuig te kopen in vaste orders op donderdag**, wat, naast de 135 reeds bestelde, de MAX-order van Ryanair naar 210 (...) brengt, vertelde

groepsCEO Michael O'Leary aan Reuters.

Ook al heeft deze laatste nooit zijn intentie verborgen om een order te plaatsen zodra het vliegtuig weer mag vliegen, de aankondiging van vandaag klinkt niet minder luidruchtig omdat het de eerste grote order voor MAX is sinds het verbod, maar ook de eerste grote order voor vliegtuigen sinds het begin van de Covid-19-crisis. Het ziet er vooral uit als een enorm pokerspel. Want **door deze order kan Ryanair zich van zijn concurrenten distantiëren, net zoals het zijn ondergang kan veroorzaken.**

Inderdaad, zo'n bestelling gaat uiteraard gepaard met een enorme korting. Al onder normale omstandigheden kunnen bedrijven die zo machtig zijn als Ryanair meer dan 50% korting krijgen op de catalogusprijs. **Volgens sommige deskundigen kan de korting die Ryanair heeft gekregen, met inbegrip van de vergoeding voor te late leveringen, meer dan 70% bedragen, dat wil zeggen een prijs van minder dan 30 miljoen dollar per stuk**, vergeleken met de 125 miljoen dollar die in de verkoopcatalogus staat vermeld. Met andere woorden, door deze vliegtuigen voor een schijntje te kopen, zal de Ierse luchtvaartmaatschappij dus een aanzienlijk concurrentievoordeel hebben ten opzichte van haar concurrenten, wat haar goedkope model en haar vermogen om aantrekkelijke prijzen aan te bieden, zal versterken. Temeer daar de **prestaties van het vliegtuig het mogelijk maken het brandstofverbruik (16% volgens Ryanair) en de exploitatiekosten aanzienlijk te verminderen. Met deze 210 nieuwe vliegtuigen die tegen 2026 aan de vloot zullen worden toegevoegd, is Ryanair van plan om tegen 2026 600 vliegtuigen te exploiteren, tegenover 453 vorig jaar, om 200 miljoen passagiers te vervoeren, tegenover 149 miljoen in 2019.** Dit is voldoende om het marktaandeel van Ryanair te vergroten in een tijd waarin bijna alle luchtvaartmaatschappijen de spanwijdte verminderen.

Dit contract zou dus duidelijk de coup du siècle zijn, ware het niet dat de Boeing 737 MAX met alle twijfels over de acceptatie van passagiers aan boord gaat. Wordt het vliegtuig geboycot? Of zullen de passagiers de tegenslagen van dit vliegtuig snel vergeten als de maanden na de terugkeer in dienst goed verlopen? Dat is de grote vraag. Voorbeelden uit het verleden hebben aangetoond dat passagiers een kort geheugen hebben. Zeker als de prijzen aantrekkelijk zijn, zoals bij Ryanair... (...)

(...) In dit

tijdperk van sociale netwerken zal het vliegtuig in de schijnwerpers komen te staan zodra het weer in gebruik wordt genomen, met het risico dat de kleinste technische storing, zoals in de luchtvaart gebruikelijk is, irrationele proporties aanneemt. Het risico voor alle klanten van het

vliegtuig is dat dergelijke incidenten zich vermenigvuldigen en passagiers ervan weerhouden om op het MAX te vliegen, tot het punt waarop Boeing gedwongen wordt om een nieuw vliegtuig te lanceren. Een nachtmerrie voor alle MAX-operatoren die de restwaarde van hun 737 MAX-vloot, maar ook die van alle 737 NG's, tot nul zouden zien dalen (...)

**Mijn commentaar:** De B737 MAX weddenschap lijkt riskant voor Ryanair.

*Vooraf omdat een ander gevaar op de zeer goedkope Ierse luchtvaartmaatschappij weegt. Om de CO2-voetafdruk van luchtvaartmaatschappijen te verminderen, heeft de Europese Unie, gevolgd door verschillende Europese regeringen, aangekondigd:*

- . een bodemprijs op de tickets in te voeren (de prijs vóór belasting is soms negatief),*
- . bedrijven te sanctioneren die profiteren van illegale subsidies van lokale overheden.*

*Deze twee maatregelen zouden met name de goedkope luchtvaartmaatschappijen benadelen.*

**> SAS diep in het rood, "meer normale" niveaus zullen wachten tot 2022.**

(bron AFP) 3 december - (...) **De Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS boekte** voor haar in oktober afgesloten boekjaar **een nettoverlies van** bijna 9,3 miljard Zweedse kronen (**meer dan 900 miljoen euro**), tegenover een winst van 621 miljoen kronen vorig jaar (60 miljoen euro). Tegelijkertijd werd de omzet meer dan gehalveerd tot 20,5 miljard SEK (2 miljard euro). "Wij geloven nog steeds dat de opstartfase van de luchtvaartindustrie tot 2022 zal duren voordat de vraag een normaler niveau bereikt, met een terugkeer naar het niveau van vóór de invoering van de Covid-19 een paar jaar later", schrijft het bedrijf in zijn jaarverslag.

Voor het achtergebleven jaar 2020/21 blijft het bedrijf zeer voorzichtig en het eerste kwartaal ziet er al slecht uit voor de (...)

**Om te overleven heeft SAS in het voorjaar al 5.000 banen geschrappt, een afvloeiingsplan dat nu is afgerond en dat 40% van het personeelsbestand vertegenwoordigt.** Na het verkrijgen van een eerste kredietlijn van 3,3 miljard kronen in mei, **moest het bedrijf in augustus ook een herkapitalisatieplan lanceren, overeengekomen**



**met zijn belangrijkste aandeelhouders - waaronder Zweden en Denemarken.** Het plan, dat voornamelijk gebaseerd is op de omzetting van schulden in aandelen, heeft geleid tot **een verhoging van het kapitaal van de Zweedse en Deense regering. De Zweedse en Deense regering hebben nu elk 21,8% van SAS in handen, tegen respectievelijk 14,8% en 14,2% vóór de crisis.** Verschillende andere Europese regeringen hebben hun historische luchtvaartmaatschappijen te hulp geschoten, zoals Parijs met Air France en Berlijn met Lufthansa.

### > **TAP Air Portugal bereidt zich voor op een ingrijpende herstructurering**

(bron TourMag) 3 december - (...) TAP Air Portugal (...) heeft onlangs een grootscheeps herstructureringsplan gelanceerd met het oog op een activiteit die in de komende jaren niet meer dan 30% of 50% zou moeten bedragen.

Terwijl honderden werknemers de straat op zijn gegaan om hun baan te verdedigen, heeft het management besloten het personeelsbestand in te krimpen om de omvang van het bedrijf aan te passen aan de vraag. **Ondanks de potentiële 1,2 miljard euro aan steun van de regering heeft TAP Air Portugal aangekondigd 1.800 banen te zullen schrappen op een totaal van 10.000 werknemers.**

Dat is nog niet alles, volgens de vestiging van Portugal Resident zou deze vermindering kunnen oplopen tot 3.600 banen, 17 vliegtuigen zouden worden verkocht, d.w.z. een derde van de werknemers (...). In totaal zou de operatie een besparing van 188 miljoen euro per jaar opleveren. Het plan heeft een doelstelling voor 3 jaar, zodat het bedrijf in 2023 winstgevend wordt.

**TAP Air Portugal is nu voor 72,5% in handen van de Portugese staat.**

### > **Logistieke strategieën De uitdagingen van het luchtvervoer van Covid-vaccins**

(bron: Logistieke Strategieën) 3 december - De Internationale Luchtvervoersvereniging roept luchthavenautoriteiten, regeringen, luchtvaartmaatschappijen en logistici op om een aantal acties uit te voeren om de uitdagingen van het leveren van vaccins tegen covid te gaan aan.

**De IATA schat dat er 8.000 B-747 vrachtvliegtuigen nodig zullen zijn om de 15 tot 20 miljard doses vaccin te vervoeren die de wereldbevolking nodig heeft om Covid te verslaan.** Dat is vier keer zoveel als de huidige vloot van vrachtschepen die in bedrijf zijn en

waarvan de meeste niet in staat zijn om de B-747 te vervoeren. Deze beoordeling sluit de bunkercapaciteit uit van passagiersvliegtuigen die door de pandemie aan de grond zijn gezet en vormt een eerste uitdaging: een geoptimaliseerde planning en planning van de beschikbare vrachtvliegtuigen.

In een gids ter voorbereiding van de distributie van Covid-vaccins die op 16 november is gepubliceerd, heeft de IATA samen met andere internationale entiteiten zoals de Werelddouaneorganisatie (WDO) en de Wereldhandelsorganisatie (WTO) de belangrijkste uitdagingen voor de toekomst op een rijtje gezet. Naast het **beheer van de luchtcapaciteit wordt er in het document** op gewezen dat de logistieke keten die in de lucht en op de grond via de luchthavens moet worden geïmplementeerd, onder negatieve of positieve temperatuurcontrole zal staan of zelfs bij -70°C zal worden bevroren. Het **onderstreept ook de noodzaak van een flexibele verplaatsing zonder quarantaine van vliegtuigbemanningen en luchthavenpersoneel.**

Met het oog op deze uitdagingen roept **IATA de** luchthavenautoriteiten en hun toezichthoudende instanties, alsook de overheidsdiensten, de luchtvaartmaatschappijen en de logistieke dienstverleners op om verschillende acties uit te voeren. Voortbordurend op het behoud van de koudeketen **noemt** de vereniging "**de beschikbaarheid van temperatuurgecontroleerde opslagfaciliteiten met redundante oplossingen in geval van onvoorziene omstandigheden**". Emiraten in Dubai, **Air France KLM Martinair Cargo in Amsterdam Schiphol en Roissy CDG**, Lufthansa in Frankfurt en Kuehne+Nagel, die een netwerk van 230 "Pharma"-vestigingen wereldwijd hebben verklaard, Bolloré Logistics of DHL, Fedex en UPS zijn momenteel bezig met de uitbreiding en versterking van hun koel- en cross-dock capaciteiten. Om knelpunten te voorkomen, vraagt IATA de overheid om "de rollen en verantwoordelijkheden van elke schakel die betrokken is bij de distributie van vaccins te definiëren en te verduidelijken". De IATA beveelt de staten aan om de "luchtverbindingen" te herstellen door hun gezondheidsregels en douaneprocedures voor het overvliegen en landen van vliegtuigen met vaccins aan te passen.

Deze aanpassing heeft ook betrekking op het gebruik van koudemiddelen om zeer lage temperaturen te handhaven tot -70°C. De meeste van hen zijn geclassificeerd als gevaarlijk en hun volume tijdens het luchtvervoer is strikt beperkt.

Net als Interpol, dat alle staten heeft gewaarschuwd voor het risico van

vaccindiefstal uit toeleveringsketens, moedigt de gids ook de regeringen aan om grote aantallen politie- en civiele veiligheidsdiensten in te zetten om deze misdaad te voorkomen en te bestrijden (...).

***Mijn commentaar:*** De Air France-KLM-groep doet er alles aan om bij te dragen aan de veilige levering van vaccins vanuit hun productielocaties.

## Beurspers

### > Air France KLM: meer meningen

(bron Les Echos) 3 december - Air France KLM is terug 3,3% tegen 5,45 euro deze vrijdag 3 december in een markt die aandacht blijft besteden aan de laatste onderzoeksvoortgang in de race voor vaccins om de coronavirus epidemie te overwinnen. Om binnen 6 tot 8 maanden uit de crisis te komen, **heeft Deutsche Bank de luchtvaartmaatschappij geüpgraded van 2,1 naar 3,5 euro, terwijl ze nog steeds te koop is. UBS had zijn richtprijs eerder verhoogd van 3,35 euro naar 4,45 euro, maar bleef wel "neutraal"**. Voor de makelaar is het waarschijnlijk dat de grootste begunstigden van de ontwikkeling van anti-Covid-tests in 2022 vervoerders met een groot internationaal netwerk zullen zijn. Hoewel 2021 naar verwachting niet gemakkelijk zal zijn, zouden de testcampagne en de ontwikkeling van vaccins tegen het coronavirus, in combinatie met de herstructurering van de luchtvaartmaatschappijen en de liquiditeit, moeten leiden tot een verder herstel van de Europese luchtvaart in de tweede helft van volgend jaar.

Het bestand, dat tot nu toe een van de grote winnaars was in de sectorrotatie van november ten gunste van de bestanden die het zwaarst door de crisis zijn getroffen, zoekt naar een tweede wind. De recente winstneming was zinvol, vooral omdat het onderzoeksteam van Morgan Stanley, in een nota gewijd aan cyclische aandelen, de luchtvaartmaatschappij rangschikte als een van de aandelen om te 'verkopen' na de recente rally...

**Sinds 1 januari heeft het aandeel nog eens 46% verloren op de beurs van Parijs.**

***Mijn commentaar:*** Week na week herzien analisten de "richtprijzen" van luchtvaartmaatschappijen naar boven.

*Wat Air France-KLM betreft, is de consensus van de analisten (3,16 euro) lager dan de koers van het aandeel (5,33 euro). De concurrenten*

van de Frans-Nederlandse groep, IAG en Lufthansa, bevinden zich in dezelfde situatie.

Volgens analisten zullen het zwakke verkeer deze winter en de aangekondigde daling van het zakenverkeer de ticketprijzen waarschijnlijk doen dalen, wat het herstel van de luchtvaartmaatschappijen niet zal vergemakkelijken.

## > **Bonus artikel**

### > **Cyberaanval: Coronavirus vaccin supply chain gericht, IBM onthult**

(bron AFP) 3 december - De **IBM** IT groep **onthulde donderdag dat een reeks cyberaanvallen gericht waren op de toeleveringsketen van het coronavirusvaccin, waarbij doses moeten worden opgeslagen en getransporteerd bij zeer lage temperaturen.** "Ons team heeft onlangs een wereldwijde phishingcampagne ontdekt die zich richt op organisaties die verbonden zijn aan de Covid-19-koudeketen", schreven Claire Zaboeva en Melissa Frydrych, analisten voor IBM X-Force, een cyberbeveiligingswerkgroep, in een blogbericht. Het directoraat-generaal Belastingen en Douane, een dienst van de Europese Commissie, was een van de doelwitten van deze aanvallen. Energie- en IT-bedrijven in Duitsland, Italië, Tsjechië, Zuid-Korea en Taiwan zijn volgens IBM ook het doelwit. Het door Pfizer en het Duitse BioNTech ontwikkelde vaccin, dat woensdag op de markt werd gebracht in het Verenigd Koninkrijk, mag niet worden blootgesteld aan temperaturen boven -70°C om de effectiviteit ervan te waarborgen. Om hun slachtoffers in de val te lokken, **zouden hackers de methode van spear phishing hebben gebruikt**, die bestaat uit het doen alsof ze een legitieme actor zijn om vertrouwelijke en gevoelige gegevens op te halen. In dit geval zouden frauduleuze e-mails zijn verstuurd door een vermeende leidinggevende van het Chinese bedrijf Haier Biomedical, dat in feite deel uitmaakt van de vaccinketen en samenwerkt met de Wereldgezondheidsorganisatie, UNICEF en andere VN-agentschappen. In de berichten zei de zogenaamde executive dat hij "een bestelling wil plaatsen bij uw bedrijf" en voegde kwaadaardige software toe die de ontvangers vraagt om persoonlijke informatie te verstrekken, zei IBM. **De Amerikaanse groep zegt niet te kunnen zeggen wie er achter deze aanvallen zit, maar verzekert dat de aard en de verfijning ervan doen denken aan de methoden van een staatsacteur.** "Zonder een duidelijk pad naar een doelwit is het onwaarschijnlijk dat cybercriminelen de tijd en middelen zouden spenderen om zo'n

voorbodachte rade uit te voeren met zoveel onderling verbonden doelwitten verspreid over de wereld", schrijven Zaboeva en Frydrych. IBM zegt niet te weten of de hackpogingen succesvol waren. Het Amerikaanse federale agentschap voor cyberveiligheid, CISA, zei dat het IBM-rapport serieus moet worden genomen door organisaties die betrokken zijn bij de toeleveringsketen van het vaccin.

"ICAR moedigt alle organisaties die betrokken zijn bij de opslag en het transport van vaccins aan om hun bescherming te versterken, in het bijzonder voor koude opslag, en om waakzaam te blijven voor elke activiteit op dit gebied," vertelde Josh Corman, ICAR-onderzoeker, in een verklaring aan AFP.

## *Einde persoverzicht*

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

**Het aandeel Air France-KLM bedraagt 5.332 euro bij** het sluiten van de beurs op maandag 7 december. **Het is +6,64% gestegen** in één week tijd. Sinds de aankondiging van een potentieel vaccin op 6 november is het aandeel met +80% 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 3,16 euro.** Geen enkele analist stelt een richtprijs vast die hoger is dan de huidige prijs. 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 \$49 per vat.** Sinds de aankondiging van een potentieel vaccin is de prijs met \$10 (+26%) gestegen.

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**

Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT.

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](#). 10769 mensen ontvangen dit persoverzicht live