



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 729, 11 november 2019.

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 gisteren.](#) 

De pers recensie van maandag....

> **Waarom Ben Smith's strategisch plan voor Air France - KLM worstelt met het overtuigen van de markt**

(bron: BFM Bourse) 6 november - **Ondanks de terugkeer van de dividenduitkeringen in 2022 en ambitieuze financiële doelstellingen**, heeft het strategisch plan 2024, dat dinsdag door de Canadese CEO van de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij werd bekendgemaakt, geleid tot een daling van het aandeel Air France - KLM met bijna 6%. **De markt vreest met name dat de omvang van de aangekondigde investeringen (20 miljard euro over vijf jaar) de groep niet in staat zal stellen om vóór 2023-2024 voldoende cash te genereren.** (...)

Ben Smith heeft er niettemin voor gezorgd dat beleggers de juiste richting opgaan door het langverwachte herstel van de dividenduitkeringen, die sinds 2008 zijn opgeschort, aan te kondigen.

(...) Frédéric Gagey

, Air France - Deputy Chief Financial Officer van KLM, zei dat de groep in staat zou moeten zijn om een dividend uit te keren "zodra de bedrijfsopbrengsten meer dan €1,9 miljard bedragen". (...)

Wat de financiële doelstellingen betreft, **streeft de Frans-Nederlandse onderneming "op middellange termijn" naar een operationele**

marge van 7 tot 8%, terwijl de analisten voor het lopende boekjaar 4% verwachten. Om dit te bereiken wil Ben Smith de rentabiliteit van de groep, die 25 en 50% lager ligt dan die van haar Europese concurrenten, herstellen. (...) Tegen 2024 wil de beheerder ook de bedrijfsopbrengsten verhogen tot 2,5 miljard euro, in vergelijking met de 1,15 miljard euro die in 2019 door de marktconsensus wordt verwacht. Ben Smith wil de komende vijf jaar de bedrijfsinkomsten van Air France met 900 miljoen euro verhogen, die van KLM met 250 miljoen euro en die van haar low-cost dochter Transavia met 100 miljoen euro. De resterende 100 miljoen dollar zou afkomstig zijn van extra synergieën. **Deze ambitieuze doelstellingen zouden Air France-KLM in staat stellen de 20 miljard euro aan investeringen te financieren die voor de komende vijf jaar zijn gepland.** Om deze doelstelling te bereiken, verbindt de luchtvaartmaatschappij zich ertoe haar eenheidskosten (gemeten in het aantal aangeboden zitplaatsen per kilometer, tegen kerosineprijzen en constante wisselkoersen) tot 2024 met 1% per jaar te verlagen. (...)

Verschillende elementen van dit strategisch plan riepen vragen op bij beleggers. Volgens een handelaar, die Reuters heeft toevertrouwd, komt een van de redenen voor de teleurstelling voort uit het feit dat de terugkeer van het dividend naar verwachting pas in 2022 zal plaatsvinden, als we rekening houden met de vooruitzichten voor groei van het bedrijfsresultaat van Air France-KLM.

Rishika Savjani, een analist belast met het project in **Barclays**, zei: "Hoewel de strategie van de groep met betrekking tot haar operationele marge zowel duidelijk als indrukwekkend is, zijn deze prognoses opgesteld zonder de effecten van potentiële wisselkoersen, veranderingen in de grondstofprijzen en de macro-economische context. Aangezien de luchtvaartsector bijzonder volatiel is, "loopt de **weg van de groep naar verbetering van de rentabiliteit dus nog steeds gevaar**", voegt ze eraan toe. (...)

Mijn opmerking: Over het geheel genomen werd het vijfjarenplan van Ben Smith, Pieter Elbers en Anne Rigail goed ontvangen. Het werd door de meeste waarnemers als pragmatisch en consequent beschouwd. Zij waardeerden met name het evenwicht tussen maatregelen om de kosten te verminderen en maatregelen om de inkomsten per eenheid te verhogen.

De belangrijkste verrassing kwam van het bedrag aan investeringen: 4 miljard per jaar gedurende 5 jaar. Analisten en financiers hadden een lager bedrag voorzien, ongeveer 3,5 miljard dollar per jaar. Zij zijn van mening dat dit investeringsniveau de kaspositie van de Air France-KLM-

groep onder druk kan zetten. Hun grootste angst is het ontstaan van een sociale beweging waarvan de gevolgen de voorgestelde strategie in twijfel zouden trekken.

U vindt de volledige presentatie op de Air France-KLM website. Een link naar toegang is ook beschikbaar op mijn site.

> Update over de rationalisatie van de vloot van Air France

(bron: Le Journal de l'Aviation) 6 november - (...) **De vlootomschakeling zou 300 miljoen euro moeten bijdragen aan de verbetering van de 900 miljoen euro bedrijfswinst** die tegen 2024 moet worden gerealiseerd. Het **eerste doel is om het te vereenvoudigen**: "we dachten dat we een complexe vloot hadden die vereenvoudigd moest worden bij KLM, dat is wat we bij Air France hebben. We hebben niet alle soorten vliegtuigen, maar we zijn er bijna," grapte Benjamin Smith.

De huidige vloot heeft negen verschillende cockpits, waarvan vier op het regionale netwerk. Dit zal niet lang duren. De eerste vlootwerf die Benjamin Smith bij aankomst aanviel was de versnelling van de uitgang van de ATR's en de ERJ's145. Van elk apparaat zijn er nog respectievelijk vier en dertien exemplaren over. De CRJ700, CRJ 1000, Embraer 170 en 190 zijn bedoeld om in 2024 te blijven bestaan, hoewel de CEO van Air France-KLM en zijn teams zich afvragen of de CRJ 700 en E170 moeten worden onderhouden. Of ze nu wel of niet vertrekken, de regionale vloot moet twee soorten cockpits behouden en zich beperken tot 50 tot 60 vliegtuigen.

De eenbeukige vloot heeft slechts één type cockpit, bestaande uit 114 vliegtuigen uit de A320 familie. **De gehele vloot zal worden gemoderniseerd (zonder verwachte toename van het aantal vliegtuigen).** Air France heeft al een bestelling geplaatst voor zestig A220-300's, bedoeld ter vervanging van de eerste helft (A318 en A319). De studies voor de vervanging van de A320 en A321 worden voortgezet. Benjamin Smith zei dat de A320neo de natuurlijke oplossing is, maar het is niet de enige die op dit moment wordt overwogen. Hij belde vooral Airbus met zijn voet en gaf aan dat Air France zeer geïnteresseerd zou zijn in een A220-500 voor de tweede helft van zijn vloot.

Tot slot omvat het langeafstandsgedeelte nu vijftien A330-200's, vier A340-300's, één A350 (alle onder gemeenschappelijke certificering), negen 787-9's, 68 Boeing 777's en tien A380's. De meeste van deze vliegtuigen hebben een langeafstandsmodel, maar de meeste van hen hebben een eigen ontwerp. Het vertrek van de A340's en A380's wordt

geregistreerd. De eerste worden vervangen door de A350's, terwijl de reflectie op de A350's ten einde loopt. **Benjamin Smith legt uit dat dit een goed moment is om breedrompvliegtuigen aan te schaffen, omdat de orders zijn vertraagd, wat resulteert in betere prijzen.**

Aangezien Air France de introductie van een nieuw type vliegtuig uitsluit, wordt het toestel vervangen door een A350 of 787, een keuze die ook de flexibiliteit van de vloot aanzienlijk verbetert. "We hopen in de komende weken een beslissing te nemen.

"Als er meer A350's worden gekozen, kan de vraag ook rijzen of er bij Air France een microvloot van tien 787-9's moet worden aangehouden. Benjamin Smith wijst erop dat er een mogelijkheid is om deze apparaten over te brengen naar KLM. Hun gezamenlijke proefcertificering met de familie 777 maakt een dergelijke overdracht echter niet noodzakelijk. Ook de intrekking van de A330-200's is een punt van bezinning, maar niet op de korte of middellange termijn (...).

Mijn opmerking: In de komende vijf jaar zal een groot deel van de investeringen van Air France-KLM zich richten op vlootmodernisering, wat zal resulteren in ofwel het herontwerp van de cabine ofwel de aankoop van nieuwe vliegtuigen.

De verwachting is dat alle vloten van KLM licht zullen groeien: de regionale vloot zal toenemen van 49 naar 52-54 vliegtuigen, de middellangeafstandsvloot van 51 naar 52-54 vliegtuigen, de langeafstandsvloot van 66 naar 71-73 vliegtuigen.

Binnen Air France zal alleen de langeafstandsvloot naar verwachting toenemen van 107 tot 118-123 vliegtuigen. De middellangeafstandsvloot zal naar verwachting stabiel zijn (ongeveer 114 vliegtuigen), terwijl de regionale vloot naar verwachting zal afnemen van 70 tot 50 à 60 vliegtuigen.

Ten slotte wordt verwacht dat de vloot van Transavia (Frankrijk + Nederland) met 5 tot 8 vliegtuigen per jaar zal toenemen.

> Waarom de luchtvaartmaatschappij Transavia een basis in Montpellier opzet in Montpellier

(bron Uitdagingen) 6 november - **Transavia**, de goedkope luchtvaartmaatschappij van de Air France-KLM groep, **kondigde op dinsdag 5 november de installatie aan van een basis op de startbaan van de luchthaven van Montpellier. Twee Boeing 737-800 NG vliegtuigen zullen daarom vanaf april 2020 in de Hérault regio gestationeerd worden.** Zij zullen een twintigtal bestemmingen

bedienen, voornamelijk in het Middellandse-Zeegebied. (...)

De keuze voor een luchthaven in Zuid-Frankrijk om na Orly, Nantes en Lyon een vierde basis te openen is een logische stap voor Transavia, dat zijn doelstellingen op het gebied van vliegtijd steeds dichterbij nadert. (...)

Het is echter niet op dit specifieke punt dat de onderneming haar keuze voor de Hérault wil rechtvaardigen. "Vanaf het moment dat de piloten van Air France deze zomer de limiet van 40 vliegtuigen voor de luchtvaartmaatschappij goedkeurden, **overwogen we een plan om een nieuwe basis te ontwikkelen op basis van een populatie van 2 miljoen inwoners op minder dan 60 minuten van een luchthaven**", verklaart Nathalie Stubler, CEO van Transavia France. (...)

De installatie van Transavia versterkt het Montpellierplein, dat wordt opgegeten door de passagiers op de naburige luchthavens van Nîmes en Béziers, die elk 200.000 passagiers verwelkomen, vooral dankzij Ryanair.

Net als haar Ierse

tegenhanger is Transavia's doelpubliek

immers in de eerste plaats gericht op vrijetijdsbesteding. Om deze reden **zal de luchtvaartmaatschappij geen binnenlandse vluchten naar de andere bases aanbieden**. (...)

***Mijn opmerking:** Transavia France zal volgend jaar twee extra vliegtuigen inzetten, met als basis Montpellier. Dit brengt het aantal vliegtuigen dat door de nugget van de groep wordt geëxploiteerd, op 40.*

> Minder ambitieus GIT als gevolg van de wereldwijde economische vertraging

(bron AFP) 8 november - **De IAG-luchtvaartgroep**, eigenaar van British Airways en Iberia, **verwacht voor de periode 2020-2022 een tragere groei van de winst** per aandeel en het stoelenaanbod **dan verwacht als gevolg van de wereldwijde economische teruggang**. (...)

De maatschappij voorspelt nu een groei van het aantal aangeboden zitplaatsen, een belangrijke indicator voor de sector, met slechts 3,4% per jaar, terwijl zij voor de periode 2019-2023 een stijging van 6% voorspelde. (...)

Wat de resultaten betreft, lijkt het lopende jaar moeilijker voor IAG, als gevolg van een ongekende staking van piloten van British Airways in september, die de rekeningen van het derde kwartaal heeft afgesloten en de IAG ertoe heeft gedwongen haar prognoses voor 2019 te

verlagen.

Mijn opmerking: Zoals de meeste Europese bedrijven, verlaagt de IAG-groep zijn groeivoorzichten. De Spaans-Britse groep verwacht nu een groei van 10% voor de komende drie jaar, tegen 18% zoals eerder verwacht.

Deze aankondiging bevestigt dat de groei van het luchtverkeer voornamelijk zal worden aangedreven door groei buiten Europa (vooral in Azië). De IATA verwacht nog steeds dat het luchtverkeer de komende vijftien jaar zal verdubbelen.

> **Lufthansa blijft zich inzetten om haar kosten onder controle te houden.**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 8 november - Hoewel **Lufthansa** een van de meest efficiënte groepen in Europa is, **blijft zij overal op zoek naar besparingen** en naar manieren om haar prestaties te verbeteren. Bij de presentatie van de resultaten over het derde kwartaal van 2019 herinnerde de groep aan de maatregelen die worden genomen om haar inkomsten en marges te verbeteren, **met name in de slechtst presterende entiteiten zoals Eurowings, Austrian Airlines en Brussels Airlines**, en in het bijzonder door vereenvoudiging van haar vloot. Maar het bevestigde ook de vroegtijdige terugtrekking van zijn MD-11's uit zijn vrachtafdeling.

Om minder kwetsbaar te zijn voor de voortdurende achteruitgang van de vrachtactiviteiten **zal Lufthansa Cargo haar vloot inkrimpen en standaardiseren. De vermindering zal aanzienlijk zijn**, aangezien de tien MD-11 vrachtvliegtuigen uit de vloot zullen worden gehaald tegen eind 2020 en er twee nieuwe Boeing 777F's zullen worden geïntroduceerd (waardoor hun aantal op negen komt). De onderneming wijst erop dat het bijzonder moeilijk is om tussen Europa en Azië te opereren. (...)

Bij de traditionele luchtvaartmaatschappijen **lijken Lufthansa en Swiss, in tegenstelling tot Austrian Airlines en Brussels Airlines, hun prestatiedoelstellingen te halen**. Voor hen zijn corrigerende maatregelen gepland, die al zijn gestart. Austrian Airlines zal zich dus opnieuw op haar hub in Wenen concentreren en al haar bases buiten de hoofdstad opgeven om haar krachten te bundelen in de strijd tegen de goedkope luchtvaartmaatschappijen in Oostenrijk - de hub in Wenen is de enige van de groep waarin Lufthansa verwacht dat de concurrentie deze winter zal toenemen. De standaardisatie van het wagenpark is ook van start gegaan, met de geleidelijke vervanging van de Q400's door de A320's. De standaardisatie van de vloot is ook van start gegaan met de

geleidelijke vervanging van de Q400's door de A320's. Samen met maatregelen ter vermindering van de productiviteit en de personeelskosten wordt verwacht dat Oostenrijk tegen eind 2021 een jaarlijkse besparing van 90 miljoen euro zal realiseren. (...)

Aan de vlotzijde herzielt Lufthansa het tempo van haar toekomstige leveringen - momenteel ontvangt ze ongeveer om de twee weken een nieuw vliegtuig. Het **niveau van de investeringen** (waarvan het overgrote deel voor rekening van deze post komt) zal naar **verwachting in 2020 dalen ten opzichte van de 3,6 miljard euro in 2019**, voornamelijk door de vertraging in de 777X. Het bedrijf wacht niet langer op de vier exemplaren van de vliegtuigen die het in 2020 zou ontvangen.

***Mijn commentaar:** In 2019 investeerde de Lufthansa-groep 3,6 miljard euro, minder dan de 4 miljard euro die Air France-KLM van plan is te investeren in elk van de komende vier jaar.*

> **Emiraten verdrievoudigen bijna hun halfjaarlijkse winst**

(bron TourMag) 8 november - **Emiraten heeft zojuist aangekondigd dat het zijn halfjaarlijkse winst bijna verdrievoudigd heeft tot € 211,83 miljoen (+282%)**. Deze stijging is voornamelijk te wijten aan de daling van de brandstofprijzen. (...)

Ondanks de stijging van het nettoresultaat **daalde de omzet** echter **met 3% ten opzichte van** dezelfde periode vorig jaar tot 11,62 miljard euro. (...) Ter herinnering, in 2018 boekte de onderneming een daling van de nettowinst met 69% tot € 213,9 miljoen.

***Mijn opmerking:** Emirates, dat ervoor heeft gekozen om zijn kerosineaanroepen niet te dekken, maakt ten volle gebruik van de brandstofbesparing in 2019.*

> **Norwegian Air Shuttle kondigt een nieuwe kapitaalverhoging aan in moeilijkheden**

(bron Le Figaro met AFP) 6 november - De goedkope luchtvaartmaatschappij **Norwegian Air Shuttle kondigde woensdag een kapitaalverhoging van SEK 2,5 miljard (€247 miljoen) aan, de tweede van het jaar**, om de ernstige financiële problemen te verlichten. De aankondiging bezegelde de Noorse aandelenkoers, die op de beurs van Oslo met meer dan 11% daalde. (...) Met een nieuwe focus op winstgevendheid in plaats van verdere expansie in alle richtingen, **is de onderneming van mening dat deze operatie haar financiën "tot 2020 en daarna, op basis van het huidige**

businessplan" **moet waarborgen**. (...) Als pionier op het gebied van goedkope langeafstandsvluchten **heeft Noorwegen te kampen met een enorme schuldenlast**, waardoor het nu gedwongen is zijn kosten te verlagen en zijn marges te vergroten. (...) In de afgelopen maanden heeft de maatschappij onderhandeld over een herschikking van haar schulden, gesloten bases en luchtverbindingen of de levering van nieuwe vliegtuigen verhoogd. (...)

> **Luchtvaart: Rolls-Royce geeft een winstwaarschuwing af.**

(bron Les Échos) 7 november - Machinefabrikant **Rolls-Royce**, die alleen al in 2015 vier waarschuwingen over de resultaten had aangekondigd, is met zijn oude demonen weer op de goede weg. De CEO, Warren East, **kondigde** donderdag **aan dat de bedrijfswinst voor 2019 "aan de onderkant van zijn verwachtingen" zou moeten liggen**, tussen £600 miljoen en £800 miljoen (€695 miljoen en €926 miljoen).

De belangrijkste verklaring voor deze "winstwaarschuwing" is de voortijdige veroudering van bepaalde onderdelen (vinnen, compressoren, hogedrukturbinebladen, enz.) **van de Trent 1000-motoren die de 787 Dreamliner van Boeing aandrijven**. De Britse motorfabrikant die geen snelle oplossing kan bieden aan de luchtvaartmaatschappijen (waaronder British Airways, Norwegian Air Shuttle, Air Austral of Virgin Atlantic), heeft daarom een uitzonderlijke last in zijn boekhouding moeten dragen. (...)

Ondanks de vooruitgang op het gebied van onderhoud en voorraden reservemotoren, voegde de manager er echter aan toe: "**De verbetering van het blad van de hogedrukturbine (HPT) voor de Trent 1000 TEN - het laatste probleem dat nog moet worden opgelost - is uitgesteld tot 2021**". En om de wereldwijde rekening in verband met de problemen van de Trent 1000 in de periode 2017-2023 op 2,4 miljard pond (2,77 miljard euro) te schatten. (...)

Mijn opmerking: Rolls-Royce maakt een ernstige crisis door. De fabrikant van de vliegtuigmotor heeft moeite om de geconstateerde storingen aan de motor die een deel van de B787's aandrijft, te verhelpen.

Slechts ongeveer 40 B787's zijn uitgerust met Rolls-Royce Trent 1000 motoren en moeten gerepareerd worden. British Airways, Singapore Airlines, ANA, Virgin Atlantic en Air Austral hebben hun activiteiten ernstig verstoord.

De meeste van de 800 in gebruik zijnde Boeing 787's (inclusief die van Air France-KLM) zijn uitgerust met GE-motoren (General Electric).

> Frankrijk en acht andere Europese landen zetten Brussel ertoe aan om meer belasting te heffen op de luchtvaart.

(bron: La Tribune) 7 november - **Nieuwe oproep tot meer belasting op het luchtvervoer in Europa.** Drie weken na Bruno Le Maire's toespraak voor een kerosinetaks in Europa, **drongen de Franse minister van Economie en Financiën en acht Europese tegenhangers** (Duitsland, Italië, de drie Benelux-landen, Zweden, Denemarken en Bulgarije) **er bij de Europese Commissie op aan om nieuwe maatregelen voor te stellen om de luchtvaart aan te pakken**, zonder echter een specifieke milieubelasting te eisen.

Deze gezamenlijke verklaring is **geïnitieerd door Nederland**, dat zich al maanden met deze kwestie bezighoudt, en komt een maand voor het aantreden van de nieuwe Europese Commissie, onder voorzitterschap van de Duitse Ursula von der Leyen. (....) Volgens

hen geeft de prijs van vliegtickets voor internationale vluchten onvoldoende de gemiddelde kosten van de CO₂-uitstoot en de negatieve gevolgen van het luchtvervoer weer. (...)

De goedkeuring van een EU-brede belasting zal echter moeilijk uitvoerbaar zijn. Alle besluiten op fiscaal gebied moeten door de lidstaten met eenparigheid van stemmen worden gevalideerd. Sommige landen waar het gewicht van het toerisme zeer hoog is, zoals Spanje of Griekenland, zijn echter terughoudend. Zij worden massaal bediend door de goedkope luchtvaartmaatschappijen die het meeste risico lopen op belastingverhogingen en vrezen dat de stijgende prijzen voor vliegtrips het verkeer zullen vertragen en hen inkomsten zullen ontnemen.

In ieder geval zal Nederland, bij gebrek aan een Europese belasting, deze in 2021 vanaf zijn luchthavens invoeren. (...)

Mijn opmerking: *Net als vele anderen vraag ik me af. Hoe zal de invoering van een extra belasting op vliegtickets bijdragen aan de bestrijding van de opwarming van de aarde?*

Is het doel van de negen regeringen om het aantal vliegende mensen te beperken?

Aangezien de groep Air France een groot investeringsplan (25 miljard euro voor de komende vijf jaar) uitvoert, is het antwoord op deze vragen van cruciaal belang. Het zou van dien aard kunnen zijn dat een deel van

de geplande investeringen op losse schroeven komt te staan.

> De baas van de ADP-groep, die als "mystery shopper" naar Roissy kwam, werd geconfronteerd met een terugkerend probleem.

(bron Le HuffPost) 11 november - Op Twitter vertelde **Augustin de Romanet** ons dat hij "als een mystery shopper" om 7 uur 's morgens op de luchthaven Roissy-Charles de Gaulle kwam. Hij **kon** dan "**ongelovig**" zien dat er om **1.30 uur wachttijd was bij de aankomst van een Air France-terminal**. "Ik kan de passagiers alleen maar vertellen dat ik hun verdriet deel.... Dit is onaanvaardbaar," schreef hij. (...)

Augustine de Romanet heeft zich echter verdedigd tegen elke naïviteit met betrekking tot dit probleem waaraan hij "sinds zijn aantreden in 2012", dus sinds zijn 7 jaar, heeft gewerkt.

Verwijzend naar een dossier dat het "vat van de danaïden" waardig is, dat onmogelijk te vullen is omdat het geboord is met gaten en dat synoniem is geworden met eindeloos werk, heeft **hij verschillende maatregelen uitgewerkt om dit probleem op te lossen**. "Het is omdat ik de strengste bewaking heb ingesteld die beschikbaar is, dat ik vanmorgen de alarmboodschap heb verstuurd," vertelde hij zijn critici. (...)

De ADP-groep beveelt op haar website aan dat passagiers "30 minuten" tellen voor grensoverschrijdende controles. In werkelijkheid is de wachttijd echter vaak veel langer. (...)

Mijn opmerking: Het beheer van de grenscontrole is de verantwoordelijkheid van de staat.

Gezien de omvang van de wachtrijen in 2017 heeft de regering zich ten doel gesteld de wachttijd voor houders van Europese paspoorten te beperken tot 30 minuten en 45 minuten voor degenen die dat niet doen. Opgemerkt moet worden dat dit doel niet altijd wordt bereikt.

Opmerking: Frankrijk is het enige land waar luchtvaartmaatschappijen de kosten van de grenscontroles voor hun rekening nemen.

Beurspersoverzicht

> AIR FRANCE-KLM: Barclays weegt altijd online...

(bron: Agence Option Finance) 6 november - **Barclays** heeft zijn aanbeveling herhaald om Air France-KLM online te wegen, evenals zijn doelstelling van 9,40 euro, in het kielzog van het vijfjarig strategisch plan dat gisteren werd onthuld. De luchtvaartgroep presenteerde haar herstelplan om een marge van 7-8% en een bedrijfsresultaat van 2,5 miljard euro te bereiken, tegenover de 4,2% en 1,15 miljard euro die bij consensus werden verwacht voor 2019.

In het algemeen is

de makelaar **van mening dat de strategie geloofwaardig is**. Hij is echter van mening dat het uitvoeringstraject tijd zal vergen en materiële investeringen zal vergen.

Gezien waar we ons in de economische en luchtcyclus bevinden, **heeft de bezorgdheid van investeerders over de toename van de investeringen gisteren geleid tot een daling van het aandeel**, meent Barclays.

> AIR FRANCE -KLM: Oddo BHF, bij het kopen, waardeert de ambitie bij de aankoop.

(bron: Cercle Finance) 6 november - Op woensdag bevestigde **Oddo BHF, de** analist, zijn aanbeveling om de aandelen van de Air France-KLM groep te kopen en **waardeerde hij de presentatie van een 2020-2024 plan dat als "ambitieuw" werd beschouwd**, met meer investeringen, maar ook hefboomen "op alle niveaus".

Wij geloven dat **meer dan 2/3 van dit plan als veilig kan worden beschouwd**, maar investeerders betwijfelen of de groep in staat is om het grootste deel van deze extra winstgevendheid te behouden. Of op een andere manier tot uitdrukking gebracht, dat het **risico van verslechtering van de huidige sociale overeenkomst groot is**.

Toegegeven, de geschiedenis pleit niet voor Air France-KLM, maar de overeenkomsten die sinds de komst van Ben Smith zijn ondertekend, laten een belangrijke verandering zien", aldus de makelaar.

Oddo BHF bevestigt zijn richtprijs op de waarde van 11,80 euro, voor een potentiële stijging van +18%. Toch zou een marge van 7 tot 8% een extra 4,6 tot 6,4 euro extra opleveren voor onze doelstelling', aldus de analist.

> UBS altijd Neutraal...

(bron: Agence Option Finance) 6 november - Als eerste stap handhaaft **UBS** haar Neutrale mening over het aandeel Air France-KLM en haar

doelstelling van een prijs van 10,70 euro, in lijn met de financiële doelstellingen op middellange termijn van de luchtvaartgroep. Over het geheel genomen **is de makelaar van mening dat al deze aankondigingen dicht bij de verwachtingen van de markt liggen**. De groep streeft naar een operationele marge van 7 tot 8%, tegen 5% in 2018.

Einde van het persoverzicht

> **Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris**

Het overlegmechanisme voor de privatisering van de ADP-groep staat open van 13 juni tot maart 2020. Om tot een referendum op basis van een gezamenlijk initiatief (RIP) te leiden, moeten 4,7 miljoen kiezers hun handtekening zetten.

Op internet wordt de consultatie ondertekend op de website referendum.interieur.gouv.fr

Op 11 november, toen de helft van de ondertekeningstermijn verstreken was, had de raadpleging 944.000 handtekeningen opgeleverd, of 20,01% van de vereiste handtekeningen.

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

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag 11 november 10.285 euro. Het is met -2,70% gedaald. Het gecombineerde effect van de aankondigingen van de (gemiddelde) kwartaalresultaten en het onder voorbehoud ontvangen strategisch plan heeft geleid tot een cumulatieve daling van 4,37% over de afgelopen twee weken.

De gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,10 euro, een stijging na de bekendmaking van de resultaten over het derde kwartaal en de eerste negen maanden van het jaar.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gedaald van 1 naar 62 dollar.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te

vragen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de laatste persberichten](#)

Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

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

| François Robardet...

Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV vertegenwoordigt U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

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

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10221 mensen ontvangen deze persrecensie live