

Air France in de startblokken voor een nieuwe herkapitalisatie

I Brief van de directeur van Air France-KLM



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 858, 2 mei 2022

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet correct 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](#) 

Persoverzicht van maandag

Redactie

Beste lezers,

De jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op dinsdag 24 mei 2022 in het Hilton Hotel in Roissy. Voor het eerst sinds 2019 zal het in eigen persoon

worden gehouden. Het zal live worden uitgezonden via webcast op de website van de Groep.

Alle documenten met betrekking tot de Jaarlijkse Algemene Vergadering zijn beschikbaar op de website van de Air France-KLM Groep, op de pagina Aandeelhouders, onder de rubriek Jaarlijkse Algemene Vergadering. Dit omvat de resoluties die ter stemming aan de aandeelhouders zullen worden voorgelegd.

Net als in voorgaande jaren zal ik aan degenen onder u die aandeelhouder zijn van de groep Air France-KLM voorstellen mij uw volmacht te geven. Ik zal op vrijdag 6 mei een Flash publiceren over hoe het nu verder moet.

Veel leesplezier François

> Air France in de startblokken voor een nieuwe herkapitalisatie

(bron Les Echos) 2 mei - **De volgende grote cheque van de staat aan een bedrijf zal waarschijnlijk voor Air France zijn. Maar het valt nog te bezien wanneer het zal worden ondertekend.** Om haar balans te herstellen, haar schuld te verminderen en aan de voorwaarden van de Europese Commissie te voldoen, heeft haar moedermaatschappij, Air France-KLM, tijdens haar jaarresultaten reeds aangegeven dat zij nog eens 4 miljard euro moet ophalen. Dit moet gebeuren via een nieuwe kapitaalverhoging en een nieuwe uitgifte van obligaties.

In ieder geval zal de Franse belastingbetaler nog steeds zwaar betrokken zijn. Noch de regering, noch de directie van Air France-KLM maken er een geheim van. De managers van de groep hebben reeds groen licht gekregen van haar aandeelhouders om tot de noodzakelijke uitgiften over te gaan, zodra zij dit passend achten. De enige vraag die overblijft is wanneer de operatie van start zal gaan.

De directie van Air France-KLM had zich evenwel tot doel gesteld deze nieuwe herkapitalisatie uit te voeren vóór de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 24 mei 2022. In het najaar van 2021 was het zelfs de bedoeling de operatie aan het eind van het jaar te starten, om te profiteren van het herstel van het verkeer. Maar de Omicron golf was gebroken, waardoor de operatie voor onbepaalde tijd moest worden uitgesteld. En sindsdien hebben de oorlog in Oekraïne en de daaruit voortvloeiende stijging van de brandstofprijzen de onzekerheid nog vergroot.

Binnen Air France-KLM probeert men deze onzekerheid te bagatelliseren door te benadrukken dat de onderneming tot het einde van het jaar de tijd heeft om de besluiten met betrekking tot haar herkapitalisatie toe te passen en dat het solide niveau van de liquide middelen (meer dan 10 miljard euro aan het einde van 2021) geen dringende injectie van middelen vereist. Het herstel van het verkeer lijkt goed op gang te zijn in Europa en Amerika en Air France-KLM kan net zo goed wachten tot het een maximum aantal boekingen voor het zomerseizoen heeft voordat het een beroep doet op investeerders. **"Air France heeft haar breakeven punt aanzienlijk verlaagd.** Om daarvan te profiteren, is het alleen nodig dat de activiteit weer duurzaam op gang komt", onderstreept een andere goede kenner van het dossier.

Er zijn echter ook andere argumenten die pleiten voor een snelle start van de operatie, zo mogelijk nog voor eind juni. In het kader van de in 2020 met de Europese Commissie ondertekende overeenkomst zou Air France-KLM, in ruil voor het groene licht voor de steun, bepaalde niet openbaar gemaakte toezeggingen hebben gedaan met betrekking tot de terugbetaling van de overheidssteun, waarvan de eerste termijn op 30 juni zou vallen, op straffe van sancties.

Als de huidige koers van het aandeel Air France-KLM achterblijft, ondanks de verbetering van haar kwartaalresultaten die vaak beter zijn dan die van haar concurrenten, dan komt dat volgens sommige analisten met name door de onzekerheid over haar herkapitalisatie. Potentiële beleggers vrezen verwatering

door een te vroege aankoop van AF-KLM-aandelen.

Dit zou Air France-KLM ertoe kunnen brengen haar herfinancieringsoperatie zonder al te veel vertraging te starten, in de nasleep van de resultaten over het eerste kwartaal op 5 mei. "De lancering van een eerste fase zou kunnen plaatsvinden na de kwartaalresultaten, die het mogelijk moeten maken om na te gaan of de kostenverlaging die in de vorige kwartalen werd waargenomen, inderdaad duurzaam is", aldus Yan Derocles, analist bij Oddo Securities.

Uiteindelijk "zal het afhangen van de toestand van de markt", vat een andere deskundige op dit gebied samen. Indien de resultaten van Air France-KLM over het eerste kwartaal en die van haar belangrijkste Europese rivalen, Lufthansa en IAG, die kort daarna worden gepubliceerd, goed genoeg zijn om de koers van het aandeel te doen stijgen, dan zouden de managers van Air France-KLM kunnen besluiten onverwijld op de knop te drukken. Maar als de markt daarentegen niet reageert of als zich een gebeurtenis voordoet die tegenwind veroorzaakt, kan het wachten langer duren.

Een van deze gebeurtenissen zou bijvoorbeeld het uitbreken van een sociaal conflict bij Air France kunnen zijn, tegen het project om een deel van de IT-ontwikkelingen naar India over te brengen. Volgens de CFDT, die zich bereid verklaart zich "met alle middelen" tegen dit project te verzetten, zou het in strijd zijn met het verplaatsingsbeleid van de regering en onverenigbaar zijn met de nieuwe overheidssteun.

Mijn commentaar: de resultaten van Air France-KLM over het eerste kwartaal van 2022 worden deze donderdag bekendgemaakt.

Gezien de nabijheid van deze deadline is het voor mij onmogelijk om commentaar te geven op dit artikel, of het te wijzigen

> **Schiphol overlegt met de luchtvaartmaatschappijen over de financiële gevolgen van de congestie.**

(LC bron) 29 april - **Schiphol is al in gesprek met luchtvaartmaatschappijen over de financiële schade als gevolg van het schrappen van vluchten voor dit weekend [30 april en 1 mei]. De luchthaven heeft de luchtvaartmaatschappijen gevraagd vluchten te annuleren (...) wegens het drukke verkeer.** Aan dit verzoek is voldaan. KLM annuleert ten minste 47 vluchten (...).

Schiphol zegt "in situaties als deze" altijd rekening te houden met klachten. (...) Een woordvoerder wilde geen commentaar geven over het mogelijke schadebedrag.

Het zou waarschijnlijk om miljoenen euro's gaan. Eerder op vrijdag zeiden reisorganisaties te vrezen voor miljoenen euro's schade door de mogelijke chaos op Schiphol.

Volgens Schiphol is de drukte te wijten aan de meivakantie en het gebrek aan personeel in de luchtvaartsector. Daarom had Schiphol luchtvaartmaatschappijen gevraagd om dit weekend het aantal passagiers te beperken. De luchthaven noemt dit een "uitzonderlijk verzoek" dat ook is gedaan voor de veiligheid van passagiers en werknemers.
(...)

Mijn commentaar: Het late verzoek van Schiphol om vluchtannuleringen is door de International Airline Association (IATA) als schandelijk bestempeld.

Volgens Het Financieel Dagblad heeft Schiphol een tekort van 500 beveiligers op een totaal van 5.000. Er is ook een hoog ziekteverzuim onder de werknemers.

Dit personeelstekort doet zich voor op de meeste grote Europese luchthavens. De opeenvolgende golven van de Covid-19-epidemie en de oorlog in Oekraïne hebben de luchthavenbeheerders niet in staat gesteld te anticiperen op de aanwervingen die nodig zijn om de hervatting van de activiteiten op te vangen.

Er zij op gewezen dat het weekend daarvoor tientallen vluchten moesten worden geannuleerd omdat vracht en bagage niet aan boord van de vliegtuigen konden worden geladen, onder meer als gevolg van een staking van de KLM-bagageafhandelaars.

> **De ongelooflijke comeback van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen (American, Delta, United)**

(bron La Tribune) 27 april - **Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zijn ongelooflijk goed in staat om de crisis te boven te komen.** De resultaten voor het eerste kwartaal van 2022 voor Delta Airlines, United Airlines en American Airlines zijn nog niet stellair, met zelfs voor het begin van het jaar nog aanzienlijke verliezen, maar **de vooruitzichten voor de komende maanden zijn kolossaal, met reeds enkele miljarden dollars meer verdiensten in vergelijking met het niveau van voor de crisis.**

Wat de inkomsten betreft, is het beeld vrij eenvoudig: in het eerste kwartaal hebben de drie Amerikaanse bedrijven alle hun inkomsten meer dan verdubbeld in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar. (...) Zij hebben dus tussen 80 en 90% van hun inkomstenniveau van het eerste kwartaal van 2019 teruggewonnen. (...) Anderzijds blijven de exploitatieverliezen groot. Hoewel Delta zijn resultaat aanzienlijk verbeterde met meer dan 600 miljoen dollar, verloor het nog steeds bijna 800 miljoen. United stagneert met een verlies van ongeveer 1,4 miljard dollar. En Amerika daalt nog steeds, met een toegenomen exploitatietekort van 400 miljoen dollar voor een

totaal van meer dan 1,7 miljard dollar. De nettoverliezen zijn voor elke onderneming in dezelfde verhouding. De balans is dus nog kwetsbaar, ook al mag niet uit het oog worden verloren dat het eerste kwartaal traditioneel ingewikkeld is en dat dit kwartaal in het teken stond van de Omicron-variant en de oorlog in Oekraïne.

(...)

Als de drie bedrijven zo optimistisch zijn ondanks de achtbaanrit van de laatste paar jaar, dan komt dat gewoon omdat zij voor de komende maanden al recordverkoopcijfers hebben genoteerd.

(...)

In totaal hebben de drie kolossen van de Amerikaanse luchtvaart een kolossaal resultaat over het eerste kwartaal geboekt, zoals een analist het uitdrukte, na reeds voor meer dan 26 miljard dollar tickets te hebben verkocht voor vluchten die nog moeten komen. Dat is een enorme stijging van meer dan 42% ten opzichte van 2019. Het tweede kwartaal zal dus zeer aanzienlijke, zelfs historische, inkomsten genereren. En als deze trend doorzet in het derde kwartaal, verreweg het meest winstgevende kwartaal in de luchtvaart, zou het wel eens een geweldige zomer kunnen worden voor de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen.

(...)

De stijging van de inkomsten is meer te danken aan hogere eenheidstarieven dan aan een toename van het aantal passagiers. De Amerikaanse majors blijven voorzichtig met het opnieuw online brengen van hun capaciteit. Voor het tweede kwartaal schommelt het aantal aangeboden zitplaatsen per kilometer tussen 82% en 87% van de capaciteit voor 2019 van de ene maatschappij tot de andere. Om nog maar te zwijgen van het feit dat er nog steeds een aanzienlijke kloof bestaat tussen de binnenlandse markt, die weer op volle toeren draait, en de internationale markt, die het nog steeds moeilijk heeft

Deze dynamiek zal de luchtvaartmaatschappijen dus in staat stellen een deel van de prijsstijging van paraffine op te vangen en cash te genereren.

(...)

Uiteindelijk verwachten de drie reuzen alle drie winstgevend te zijn in het tweede kwartaal, evenals voor het jaar. Delta Airlines en United Airlines mikken beide op "dubbelcijferige" marges voor de komende maanden, een paar punten onder het niveau van 2019.

(...)

Mijn commentaar: Het herstel van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen wordt in de hand gewerkt door een sterke binnenlandse markt, die gewoonlijk winstgevender is dan hun internationale markt.

> Russische luchtvaartmaatschappij Aeroflot geschorst uit

SkyTeam alliantie

(bron La Quotidienne) 29 april - **De luchtvaartalliantie SkyTeam, in Europa aangevoerd door Air France-KLM, heeft gisteren bekendgemaakt dat Aeroflot als lid van de groep is geschorst. De maatregel is echter "tijdelijk".**

Een week geleden kreeg S7, de op één na grootste luchtvaartmaatschappij van Rusland, dezelfde behandeling van de rivaliserende Oneworld-alliantie. In het geval van SkyTeam **zal de schorsing vooral gevolgen hebben voor klanten die punten hadden verdiend door met Aeroflot te vliegen, alsook voor degenen die van plan waren er gebruik van te maken.**

De eerste Russische luchtvaartmaatschappij trad in 2006 toe tot de SkyTeam-alliantie en werd daarmee het zevende lid van de groep die werd opgericht door Delta, Air France-KLM, Korean en Aeromexico.

Deze opschorting", aldus de verklaring, "betekent dat een terugkeer kan worden overwogen, voor zover het gewapende conflict in Oekraïne dit toelaat.

(...)

Mijn commentaar: vóór deze aankondiging had Aeroflot zijn activiteiten reeds met 20% zien teruglopen.

> Qantas bevestigt overstap naar Airbus

(bron Le Figaro) 1 mei - **Qantas Airways, de grootste luchtvaartmaatschappij van Australië, bereidt zich voor om volledig over te schakelen op Airbus. Het zal deze maandag een bestelling aankondigen van twaalf A350-1000 vliegtuigen,** voor een bedrag van 4,4 miljard dollar. Met deze vliegtuigen zal de maatschappij tegen 2025 in staat zijn Sydney in 20 uur met Londen te verbinden, de langste vlucht ter wereld, of Sydney met New York.

De A350-1000's zijn een verdere stap in Qantas' koolstofvrije strategie. Ze verbruiken 20% minder brandstof dan vliegtuigen van de oudere generatie. Deze order is ook een nieuwe tegenslag voor Boeing, wiens 787 Dreamliner niet werd geselecteerd.

Volgens The West Australian **omvat de bestelling ook twintig A321 XLR's en twintig A220's en opties voor nog eens 106 vliegtuigen.** In december 2021 plaatste de Australische maatschappij een gigantische bestelling voor 134 vliegtuigen ter waarde van 13 miljard dollar, tegen catalogusprijs, om haar vloot van middellangeafstandsvliegtuigen, die tot nu toe volledig uit Boeing-toestellen bestond, te vernieuwen. Maar de officiële aankondiging is nog niet gedaan.

(...)

De aankoop van deze lange-afstandsvliegtuigen is een teken dat Qantas inzet op een herstel in de zeer lange-afstandssector. In 2021 kondigde het bedrijf een enorm verlies aan in de tweede helft van het jaar als gevolg van de pandemie. Sinds het begin van de gezondheids crisis heeft het meer dan 20 miljard Australische dollar verloren.

Mijn commentaar: Door vliegtuigen van de nieuwe generatie te kopen, kan Qantas verwachten 20% op brandstof te besparen.

Dit is een belangrijke factor in de strijd tegen de opwarming van de aarde.

Maar er is nog een andere manier om het brandstofverbruik op langeafstandsvluchten aanzienlijk te verminderen: door tussenlandingen te maken.

De reden is eenvoudig: wil een vliegtuig vijftien of twintig uur in de lucht blijven zonder te stoppen, dan moet het bij de start enorme hoeveelheden paraffine opnemen. Al die extra brandstof weegt veel, wat betekent dat het vliegtuig meer brandstof gebruikt om dat gewicht te dragen

Door drie vluchten van vijf uur te maken (en telkens de tanks te vullen met voldoende brandstof voor de volgende vlucht) in plaats van een rechtstreekse vlucht van 15 uur, kan tot 50% brandstof worden bespaard.

Dit zou natuurlijk extra opstijg- en landingskosten meebrengen en de reistijd verlengen. Maar de kwestie is het overwegen waard.

> Airbus wint eerste rechtszaak tegen Qatar Airways

(bron Les Echos) 26 april - **Airbus heeft de eerste ronde gewonnen van zijn maandenlange geschil met Qatar Airways over de A350.** Het High Court of Justice in Londen heeft het beroep verworpen dat de in Doha gevestigde luchtvaartmaatschappij had ingesteld tegen de beslissing van Airbus om haar bestelling van 50 A321's voor middellangeafstandsvluchten te annuleren. **De Britse rechter oordeelde dat de weigering van Qatar Airways om haar laatste A350's in ontvangst te nemen Airbus in staat stelde de levering van de A321's te annuleren, ook al hadden de twee contracten niet betrekking op hetzelfde vliegtuigmodel.**

Airbus, dat aanvoerde dat het A321-contract gekoppeld was aan de naleving door Qatar Airways van het A350-contract, verwelkomde de uitspraak, die niettemin het verlies van een order ter waarde van meer dan vier miljard dollar bevestigde. De vliegtuigbouwer zal deze A321's echter kunnen vervangen door andere klanten. Qatar Airways, dat reeds Boeing 737 Max-toestellen heeft besteld ter vervanging van deze Airbus A321's, trachtte blijkbaar te voorkomen dat Airbus deze toestellen zou vervangen door andere klanten zolang het voornaamste geschil over de A350 niet was opgelost

Met deze eerste rechterlijke beslissing is de fundamentele vraag echter nog niet beantwoord. Dat wil zeggen, de verantwoordelijkheid van de vliegtuigbouwer in het geschil dat hij al maanden voert met Qatar Airways over de abnormale aantasting van de verf van zijn A350's.

(...)

De Britse rechter zal zich niet alleen moeten uitspreken over de oorzaken van dit verfvprobleem, maar ook over het eventuele bedrag van de geleden schade. **De eerste procedure kan 18 tot 20 maanden duren voordat een eventuele eerste uitspraak wordt gedaan. Daarna hebben beide partijen nog de mogelijkheid om in beroep te gaan.**

***Mijn commentaar:** Qatar Airways is niet de enige luchtvaartmaatschappij die deze verfvproblemen heeft met sommige A350's.*

Maar het is de enige luchtvaartmaatschappij die de door Airbus aangeboden (en betaalde) reparaties heeft geweigerd.

Voor meer details over dit verfvprobleem, gelieve mijn commentaar te lezen in [mijn brief nr. 820](#).

> **Boeing stelt eerste leveringen van 777X uit tot 2025**

(bron Les Echos) 27 april - **Elke keer als Boeing een aankondiging doet, is er slecht nieuws.** De resultaten van het eerste kwartaal van dinsdag waren geen uitzondering op de regel. De Amerikaanse vliegtuigbouwer heeft zelfs een dubbele slag geslagen **met de aankondiging van het uitstel tot 2025 van de eerste leveringen van zijn nieuwste model, de 777X, die gepland waren tot 2023. Bovendien zijn er extra kosten van 1,5 miljard dollar voor dit programma.**

De in Chicago gevestigde reus heeft ook een uitzonderlijke last van 1 miljard dollar genomen om rekening te houden met ontsporingen in verschillende militaire programma's, waaronder het toekomstige presidentiële vliegtuig Air Force One. Dit resulteerde in een nieuw nettoverlies van 1,2 miljard dollar voor de eerste drie maanden van het jaar, ondanks de verbeterde verkoop van commerciële vliegtuigen.

Dit nieuwe uitstel van de eerste leveringen van de 777X, die aanvankelijk voor 2020 waren gepland, is niet echt een verrassing. **Dit is het derde of vierde uitstel van Boeing voor dit programma - dat nochtans een nieuwe versie is van zijn widebody-vliegtuig voor lange afstand, de 777-300** - en zijn belangrijkste klant, Emirates, had de dag voordien reeds de bonen laten vallen. (...) En dit "ervan uitgaande dat de FAA [de Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit die belast is met certificaties] geen nieuwe problemen ontdekt". Het is de **bedoeling dat de Boeing 777-9 geleidelijk de Airbus A380 vervangt bij Emirates.**

(...)

En het is ook om te voldoen aan de eisen van de FAA, die in twijfel wordt getrokken wegens haar te grote toegeeflijkheid in het geval van de 737 MAX, dat de baas van Boeing nog steeds geen datum kan noemen voor de hervatting van de leveringen van de 787, die sinds mei 2021 zijn opgeschort, na de ontdekking van

fabricagefouten in een groot aantal vliegtuigen.

(...)

Mijn commentaar: Het uitstel van de B777X is slecht nieuws voor Boeing en Emirates.

De hubs van Qatar Airways (Doha), Emirates (Dubai) en Etihad (Abu Dhabi) liggen slechts 400 km uit elkaar. Het luchtruim in de regio is bijna verzadigd, waardoor het moeilijk is om met meer vliegtuigen tegelijk rond deze hubs te vliegen.

Deze verzadiging was een van de redenen voor de massale aankoop door Emirates van de zeer grote A380's (de luchtvaartmaatschappij bezit de helft van de verkochte A380's).

De grootste luchtvaartmaatschappij van de Golf heeft dringend behoefte aan dit nieuwe B777X-model om haar verouderde A380's, die veel brandstof verbruiken, te vervangen.

> Parijse luchthavens werven 4.000 personeelsleden aan, maar hebben moeite om

(bron AFP) 28 april - **De luchthavenhubs Orly en Roissy-Charles-de-Gaulle kampen met "enorme" aanwervingsproblemen omdat 4.000 arbeidsplaatsen moeten worden ingevuld**, kondigde Augustin de Romanet, CEO van de ADP Group, donderdag 27 april aan op BFM Business. **"Wat ons zorgen baart is de goede ervaring van de passagier en in het bijzonder in de posities van de screening** (veiligheidscontrole, noot van de redacteur). En vandaag de dag is het voor bedrijven erg moeilijk om in deze sector personeel aan te werven", aldus de heer de Romanet. (...) "Wij zijn op zoek naar onderhoudstechnici, ingenieurs" (...).
(...)

Het hoofd van de luchthavengroep gaf een opsomming van de sectoren waar er naast beveiligingsbanen een tekort aan personeel was, zoals winkels, duty-free, restaurants en bars.

(...)

De vakbonden zeggen te vrezen voor een schrijnend tekort aan personeel deze zomer, aangezien het verkeer naar verwachting sterk zal toenemen. "We hadden ook niet gerekend op het dynamische economische herstel, met veel vacatures, waarbij gekwalificeerde mensen een keuze hebben", wat de aanwerving bemoeilijkt, aldus Daniel Bertone, algemeen secretaris van de CGT.

Mijn commentaar: De lange rijen die de afgelopen weken op de meeste grote Europese luchthavens zijn ontstaan, voorspellen niet veel goeds voor het komende zomerseizoen.

> CDG Express: de rechtbank valideert de spoorlijn tussen Parijs

en de luchthaven van Roissy

(bron AFP) 28 april - **Het Parijse administratieve hof van beroep heeft donderdag de voortzetting van de bouw van de toekomstige CDG Express-trein tussen Parijs en de luchthaven Roissy gevalideerd, waarbij een eerdere beslissing van de rechtbank werd teruggedraaid.**

(...)

Het geschil dat deze zaak voor de rechter heeft gebracht, betreft meer bepaald het gedeelte van de nieuwe sporen dat zich uitstrekt over 4,4 kilometer te Mitry-Mory (Seine-et-Marne).

Deze gemeente (...) had het prefectorale besluit aangevochten waarbij toestemming werd verleend voor het project om gebieden te doorkruisen waar beschermde soorten leven.

De voortgang van het project werd aanvankelijk verstoord door een vonnis van de administratieve rechtbank van Montreuil (Seine-Saint-Denis), die de werkzaamheden begin november 2020 heeft stilgelegd door deze vrijstelling te schrappen.

(...)

De projectleiders hadden echter snel toestemming gekregen om de werkzaamheden te hervatten in afwachting van de beslissing ten gronde.

In de ogen van de tegenstanders van het project, waaronder linkse verkozenen en milieuverenigingen, wordt de trein voor de rijken gebouwd ten koste van het dagelijkse openbaar vervoer.

Het CDG Express-project wordt beheerd door CDG Express, een infrastructuurbeheerder die voor gelijke delen in handen is van ADP Group, SNCF Réseau en de Caisse de Dépôts

Deze 32 km lange verbinding moet het Gare de l'Est in Parijs en de luchthaven Roissy rechtstreeks met elkaar verbinden in 20 minuten, met elk kwartier een trein.

Mijn commentaar: De nieuwe verbinding tussen Roissy Charles-de-Gaulle en Parijs, die oorspronkelijk gepland was voor de Olympische Spelen van Parijs in 2024, zou begin 2027 operationeel moeten zijn.

Einde van het persoverzicht

> **Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

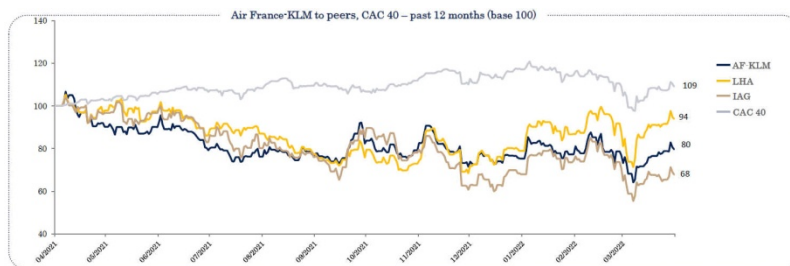
Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 2 mei gesloten op 3,893 euro. Het is deze week gedaald met -4,00%.

Begin maart was de koers gedaald tot 3,295 euro.

Vóór de coronavirusepidemie stond het aandeel Air France-KLM op 9,93 euro.



Vergelijkende evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM ten opzichte van die van IAG en LH over één jaar.

Sinds maart 2021 heeft de koers van het aandeel Air France-KLM zich grotendeels op dezelfde wijze ontwikkeld als die van haar twee belangrijkste Europese concurrenten, de groepen Lufthansa en IAG.

Sinds het begin van het jaar is er echter sprake van een divergentie. De aandelenkoers van Lufthansa doet het beter dan die van Air France-KLM, waarschijnlijk omdat de herkapitalisatie van Air France-KLM langer duurt dan verwacht.

De koers van het IAG-aandeel is sterk gedaald. De hoge schuldenlast van het Brits-Spaanse concern wordt door analisten benadrukt.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt EUR 3,24. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen

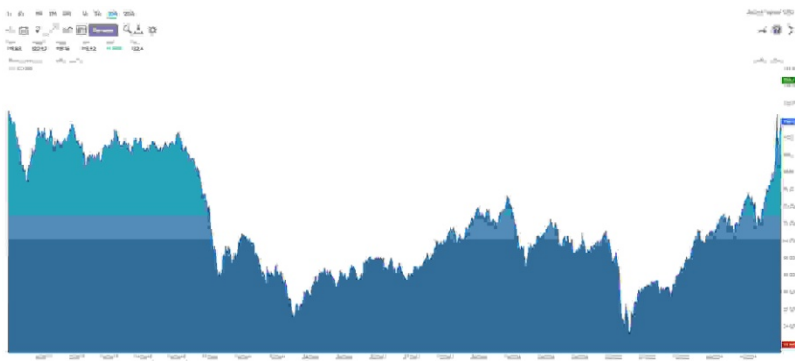
rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **deze week sterk gestegen van \$8 naar \$109.**

Sinds midden februari schommelt het tussen \$100 en \$120.

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij zijn record van 150 dollar (in 2008).

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.



Evolutie van de olieprijs over tien jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

| François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder van PNC en PS zijn.

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u dit persbericht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

. Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11119 mensen ontvangen dit persbericht live