

Succesvolle kapitaalverhoging voor Air France-KLM



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en gewezen werknemers
aandeelhouders PS en PNC

N°865, 20 juni 2022

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](#) 

Persoverzicht van maandag

> Succesvolle kapitaalverhoging voor Air France-KLM

(bron Air Journal) 15 juni - **De groep Air France-KLM heeft dinsdag het succes bekendgemaakt van haar kapitaalverhoging ten bedrage van 2,256 miljard euro**, die zal worden aangewend voor de versnelde terugbetaling van staatssteun en schuldvermindering.

De kapitaalverhoging van de Frans-Nederlandse groep, die eind mei werd aangekondigd, genereerde "een sterke vraag van bestaande aandeelhouders en nieuwe investeerders", aldus de op 14 juni 2022 gepubliceerde verklaring. **De Franse en Nederlandse regeringen hebben deelgenomen tot het niveau van hun rechten**, waarbij hun aandelenbezit ongewijzigd is gebleven, waarmee zij "hun vertrouwen in de prestaties van Air France-KLM" hebben bevestigd. **CMA CGM wordt een nieuwe strategische referentieaandeelhouder met een belang van 9,0% in de groep**. De netto-opbrengst van de emissie zal "hoofdzakelijk worden gebruikt om de terugbetaling van staatssteun te versnellen en de daarmee verband houdende financiële kosten te verlagen, alsmede om de nettoschuld van Air France-KLM te verminderen".

Zoals aangekondigd ter gelegenheid van de publicatie van de jaarresultaten op 17 februari, **wenst**

de groep "zich te bevrijden van de voorwaarden opgelegd door het tijdelijke kader van de Europese Commissie" in de context van de Covid-19 pandemie. Air France-KLM zal ongeveer 1,7 miljard euro uittrekken voor de terugbetaling van de "Covid-19-herkapitalisatiesteun", terwijl het saldo (ongeveer 0,6 miljard euro) zal worden gebruikt om de nettoschuld te verminderen.

Deze herkapitalisatie heeft gevolgen voor de aandeelhoudersstructuur van de groep: **Frankrijk en Nederland blijven ongewijzigd met respectievelijk 28,6% en 9,3% van het kapitaal, vóór de nieuwkomer CMA CGM met 9%**. De luchtvaartmaatschappijen **Delta Airlines en China Eastern Airlines zijn daarentegen gedaald, waarbij de Amerikaanse van 5,8% naar 2,9% en de Chinese van 9,6% naar 4,7% is gegaan**. Het aandeel van de schatkist daalde van 0,2% tot 0,05%, en het publiek bleef de grootste aandeelhouder met een daling van 46,5% tot 45,5%.

Ook wat de stemrechten betreft zijn de krachtsverhoudingen veranderd: Frankrijk is gestegen van 28,1% naar 28,5%, Nederland is gedaald van 13,8% naar 10,7%, CMA CGM is 8,3% gestegen, China Eastern is gedaald van 11,4% naar 5,6%, Delta is gedaald van 8,6% naar 4,0%, Selfcontrol is gedaald van 0,3% naar 0,1%, en ten slotte is het publiek gestegen van 37,8% naar 42,9%.

De benoeming van Rodolphe Saadé, CEO van CMA CGM Group, tot lid van de Raad van Bestuur voor een termijn van vier jaar werd vorige maand goedgekeurd op de aandeelhoudersvergadering, en zal ingaan "na ontvangst van de reglementaire goedkeuringen"

Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM: "Het succes van onze kapitaalverhoging is een sterk bewijs van het vertrouwen van onze bestaande aandeelhouders en nieuwe investeerders in de vooruitzichten van Air France-KLM. **Deze transactie, die deel uitmaakt van** een bredere strategie van transformatie en reorganisatie van onze Groep, **zal ons in staat stellen onze balans te versterken en onze strategische flexibiliteit te vergroten**. In een context van een sterke vraag naar vervoer zal **Air France-KLM haar strategische routekaart voor** meer winstgevendheid en duurzaamheid blijven **uitvoeren**, en tegelijkertijd aan de verwachtingen van haar klanten blijven voldoen, haar MVO-verplichtingen nakomen en kansen grijpen naarmate de luchtvaartsector zich herstelt. (...)

Mijn commentaar: Het door Air France-KLM gepubliceerde persbericht is hoopgevend. Daarin staat dat:

"Tegen de achtergrond van een verwachte verbetering van de prestaties van de Vennootschap, en de doelstelling van een operationele marge van 7-8% tegen 2024, is de Vennootschap ervan overtuigd dat geen verdere verwaterende maatregelen nodig zullen zijn. De financiële liquiditeit waarover de onderneming beschikt (10,8 miljard euro per 31 maart 2022) en de veelbelovende vooruitzichten zullen Air France-KLM in staat stellen de terugbetaling van staatssteun voort te zetten, wat ook zal bijdragen tot de verbetering van de financieringskosten van de onderneming.

CMA-CGM is nu de op twee na grootste aandeelhouder van de Air France-KLM groep, dicht bij de Nederlandse Staat (9 tegen 9,3%).

We zullen enkele maanden moeten wachten om de impact van zijn komst op de strategie van de Frans-Nederlandse groep te beoordelen.

Zoals eerder aangekondigd, hebben de werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders via de FCPE's deelgenomen aan de Kapitaalverhoging als onderdeel van een blanco transactie door een deel van hun DPS te herkwalficeren ten gunste van CMA CGM, in een verhouding die hen in staat stelt de uitoefening van het saldo van hun DPS gedeeltelijk te financieren door gebruik te maken van de netto-opbrengst van deze verkoop.

Werknemers en voormalige werknemers bezitten nu ongeveer 1,2% van het kapitaal, ver van het streefcijfer van 10% dat in de Pacte-wet van 2019 wordt voorgesteld.

> De regering wil dat Schiphol fors wordt ingekrompen: minstens 50.000 vluchten per jaar minder.

(bron NU) 16 juni - **Het kabinet wil een structurele afbouw van Schiphol**, melden De Telegraaf en AD donderdag op basis van bronnen in Den Haag. Het aantal vliegbewegingen (opstijgingen en landingen) moet met ten minste 10% worden verminderd. **De 500.000 jaarlijkse vliegbewegingen moeten op lange termijn worden teruggebracht tot 450.000 of zelfs 440.000.**

Minister Mark Harbers (Infrastructuur) wilde geen commentaar geven op de cijfers die De Telegraaf tijdens een debat in het Nederlandse parlement noemde. "Ik probeer nog steeds de stukjes bij elkaar te krijgen," zei hij. Verschillende bronnen in Den Haag erkennen echter de door de krant genoemde cijfers

Het recente drukke verkeer op Schiphol zou niet de belangrijkste reden zijn voor de inkrimping van de luchthaven. De regering heeft al besloten dat het aantal vluchten moet worden teruggebracht, meldt het AD

De door de luchthaven veroorzaakte geluidsoverlast voor de omwonenden zou nu de doorslag geven. Het is al langer bekend dat Schiphol niet aan de geluidsnormen voldoet, maar andere maatregelen zouden niet voldoende zijn geweest.

Bovendien zou Schiphol dit jaar een nieuwe natuurvergunning krijgen, maar dat zou problemen opleveren. En **ook het stikstofprobleem speelt een rol**, meldt een ingewijde aan De Telegraaf.

In het regeerakkoord was al bepaald dat de overlast voor omwonenden moest worden teruggedrongen. Maar de kwaliteit van het Schiphol-netwerk moet worden gehandhaafd

Het is nog niet bekend wanneer het aantal starts en landingen zal worden verminderd. Eerder op donderdag werd bekend dat Schiphol deze zomer extra vluchten zou schrappen om de drukte op te vangen. De twee beslissingen staan los van elkaar.

***Mijn commentaar:** In Nederland is de Groene Partij na de parlementsverkiezingen van 2021 de tweede politieke kracht in de regeringscoalitie geworden.*

Sindsdien is de kans op een vermindering van het aantal slots op Schiphol steeds groter geworden. Indien dit zou gebeuren, zou KLM wellicht moeten kiezen tussen het verminderen van het aantal kortereafstandsvluchten (bij Transavia Nederland of KLM Cityhopper) of het verminderen van het aantal langeafstandsvluchten.

Indien zou worden gekozen voor een vermindering van de kortereafstandsactiviteiten om de (meer winstgevende) langeafstandsactiviteiten te behouden, zouden de Nederlandse klanten het meest worden getroffen.

> **Air Austral wordt overgenomen door Deleflie**

(bron Air Journal) 15 juni - De luchtvaartmaatschappij **Air Austral** heeft dinsdagavond het vertrek van haar CEO Marie-Joseph Malé aangekondigd. De terugtrekking van Corsair en Tikehau Ace Capital heeft het veld vrijgemaakt voor de groep van plaatselijke investeerders Deleflie om het stokje over te nemen - met de volledige steun van de regio Reunion.

Het Franse bedrijf, gevestigd op de luchthaven Saint Denis-Roland Garros, **kent nu zijn lot.** Zoals sinds het begin van de maand werd voorspeld, is het aangekondigde (door de staat gesteunde) huwelijksscenario van Air Austral met Corsair International en Tikehau Ace Capital tot een einde gekomen: **de Réunionese investeerders van Deleflie hebben een "bindend bod" ingediend bij het Interministerieel Comité voor industriële herstructurering (CIRI).** En zij hebben gevraagd om een "nieuw bestuur" om de luchtvaartmaatschappij, die tot nu toe door het Gewest werd gecontroleerd, nieuw leven in te blazen. **Gisteravond werden geen bijzonderheden verstrekt over het verzoek van Deleflie om kwijtschelding van de schuld van Air Austral, ongeveer 220 miljoen euro, noch over de 60 miljoen euro die voor de operatie op tafel zou zijn gelegd.** Na 10 jaar aan het hoofd van Air Austral te hebben gestaan, legt Marie-Joseph Malé op 14 juni 2022 zijn functie als CEO neer, waarbij Joseph Bréma, adjunct-CEO en belast met economische en financiële zaken, voor de overgang moet zorgen "tot het nieuwe bestuur is geïnstalleerd".

Marie-Joseph Malé kwam in april 2012 aan het hoofd van het bedrijf uit Réunion om, volgens het bedrijf, "het herstel van het bedrijf te begeleiden. Het bedrijfsplan dat bij zijn aankomst werd opgesteld en uitgevoerd, stelde Air Austral in staat om in slechts één jaar break-even te draaien en de noodzakelijke transformatie op gang te brengen om haar duurzaamheid te waarborgen. Om

de komst van een lagekostenmaatschappij het hoofd te bieden, heeft hij in 2017 een strategie van winstgevende differentiatie ingezet om in 2019 weer winstgevend te zijn. Deze strategie zal de maatschappij in staat hebben gesteld zich van de concurrentie te onderscheiden door een onderscheidende positionering op het gebied van comfort, moderniteit van haar producten en kwaliteit van haar diensten, door de diversificatie van haar netwerk en de ontwikkeling van verbindingen vanuit haar hub op Réunion en Mayotte.

(...) Er zij **aan herinnerd dat de Franse regering het herstructureringsplan van Air Austral vóór 30 juni moet voorleggen aan de Europese Commissie** (die een nieuwe overheidssteun van 20 miljoen euro had goedgekeurd). De luchtvaartmaatschappij had in 2020 al 120 miljoen euro aan financiering ontvangen, waarvan 86 miljoen van SEMATRA en via een EMP.

***Mijn commentaar:** Zoals alle Europese luchtvaartmaatschappijen die tijdens de gezondheidscrisis financiële steun ontvingen, had Air Austral tot 30 juni de tijd om een herstructureringsplan en een plan voor de terugbetaling van staatsleningen in te dienen.*

Air Austral heeft nog maar een paar dagen om dat te doen.

> Qatar Airways boekt recordwinst op jaarbasis

(bron Air Journal) 17 juni - In haar verklaring van 16 juni 2022 viert de in Doha-Hamad International Airport gevestigde Qatar Airways Group haar 25-jarig bestaan "met de beste financiële prestaties", 200% boven haar hoogste jaarwinst ooit.

(...)

Qatar Airways Group boekte een record nettowinst van \$1,54 miljard in FY2021/22. De totale inkomsten stegen tot 14,4 miljard dollar, een stijging met 78% j-o-j, "en een opmerkelijke stijging met 2% ten opzichte van het volledige boekjaar vóór Covid-19 (2019/20)". De passagiersinkomsten stegen met 210% j-o-j, "dankzij de groei van het netwerk van Qatar Airways, een groter marktaandeel en hogere inkomsten per eenheid voor het tweede opeenvolgende jaar".

Qatar Airways vervoerde 18,5 miljoen passagiers gedurende het jaar, een stijging van 218% ten opzichte van vorig jaar. **Qatar Airways Cargo bleef "de grootste speler ter wereld", met een indrukwekkende groei van de inkomsten met 25%** op jaarbasis en een groei van de vrachtcapaciteit (beschikbare tonkilometers) met 25% per jaar.

(...)

Deze recordopbrengsten zijn het resultaat van "tijdens de pandemie genomen beslissingen om de passagiers- en vrachtnetwerken van Qatar Airways uit te breiden, met een nauwkeuriger voorspelling van het herstel van de wereldmarkt, het versterken van de loyaliteit van klanten en handelaren en productuitmuntendheid in combinatie met een strikte kostenbeheersing.

(...)

Mijn commentaar: De door Qatar Airways bekendgemaakte resultaten roepen vragen op. Terwijl de luchtvaartmaatschappij een stijging van het aantal passagiers met 2% aankondigde in vergelijking met 2019, zou haar winst verdrievoudigd zijn.

> ICAO: Qatar Airways sluit zich aan bij de internationale duurzame luchtvaartcoalitie

(bron Air Journal) 24 september 2021 - **Qatar Airways is de eerste luchtvaartmaatschappij in het Midden-Oosten die deelneemt aan de International Sustainable Aviation Coalition, een ICAO-platform om "synergieën te creëren" tussen belanghebbenden in de luchtvaart om de sector koolstofarm te maken.**

(...)

Deze coalitie bevordert duurzame internationale luchtvaart "door te fungeren als een forum waar belanghebbenden nieuwe ideeën kunnen ontwikkelen en innovatieve oplossingen kunnen versnellen die de uitstoot van broeikasgassen aan de bron verminderen", herinnert Qatar Airways zich in een verklaring. Tevens is het de **bedoeling** bij te dragen tot "**de ontwikkeling en uitvoering van een reeks maatregelen en de verkenning van een milieudoelstelling op lange termijn in verband met de internationale luchtvaart**".

De belanghebbenden van de coalitie werken aan een breed scala van duurzame luchtvaartthema's, waaronder brandstoffen, infrastructuur, exploitatie en duurzame luchtvaarttechnologie. De coalitie zoekt naar "early adopters" bij het identificeren van potentiële nieuwe leden. Aandachtsgebieden zijn onder meer bewustmaking van de voortdurende vooruitgang bij het terugdringen van de CO₂-uitstoot in de internationale luchtvaartsector, "versterking van leiderschap en versterking van bestaande partnerschappen en innovaties".

(...)

Mijn commentaar: De ICAO is een gespecialiseerd en autonoom agentschap van de Verenigde Naties, dat tot taak heeft het mondiale regelgevingskader voor de veiligheid van de internationale burgerluchtvaart tot stand te brengen. Een van de vijf doelstellingen die de ICAO zich heeft gesteld, is de bescherming van het milieu.

In mijn vorige brief heb ik ten onrechte gesteld dat het aan de IATA was om de Europese koolstofheffing uit te breiden tot alle landen en bijgevolg tot alle luchtvaartmaatschappijen.

Het is veeleer de taak van de ICAO om op internationaal niveau normen (met inbegrip van milieunormen) voor de luchtvaartindustrie op wereldschaal vast te stellen.

De beste oplossing om deze oneerlijke concurrentie te vermijden zou erin bestaan dat deze koolstofbelasting van toepassing wordt op alle vlieguren wereldwijd. Het

is de verantwoordelijkheid van de IATA, de Internationale Luchtvervoersvereniging, om deze maatregel uit te voeren.

De volgende Algemene Vergadering van de ICAO zal dit najaar in Montreal worden gehouden. Het doel zal zijn een LTAG (Long Term Aspirational Goal) voor de internationale luchtvervoerssector vast te stellen.

Voor Air France KLM, evenals voor de andere Europese lange-afstandsluchtvaartmaatschappijen, is het van essentieel belang dat milieunormen op een zo globaal mogelijke schaal worden vastgesteld ten einde de concurrentievervalsing te vermijden die onvermijdelijk is indien zelfs op Europees niveau maatregelen worden genomen.

Beurs persoverzicht

> Air France-KLM: Oddo verhoogt zijn advies, verlaagt zijn koersdoel

(bron Cercle Finance) 17 juni - **Oddo heeft zijn advies voor het aandeel Air France-KLM opgewaardeerd van 'underperform' naar 'neutral'**, terwijl het koersdoel is verlaagd naar 1,45 euro, tegen 4,4 euro eerder.

Wij verhogen onze ramingen, vooral voor 2022 (+11% EBITDA en +9% vs. consensus, winst per aandeel lager na de kapitaalverhoging), **om rekening te houden met een verbetering van de rendementen in het tweede en derde kwartaal**," aldus de analist.

Oddo is van mening dat de stijging van de ticketprijzen op de Franse markt in de komende maanden zal aanhouden en toenemen.

De makelaar voegt eraan toe dat het reservoir van inhaalvraag en de geleidelijke - maar niet volledige - terugkeer van zakenreizigers (60% van het niveau van 2019 aan het einde van het eerste kwartaal) niet pleiten voor een ineenstorting van de vraag.

De effecten van het transformatieplan van 4,3 miljard euro tegen 2026

(waarvan 3 miljard euro tegen 2024, d.w.z. 13% van de kostenbasis van 2019) lijken ons vandaag te worden onderschat," vervolgt het onderzoeksbureau.

Oddo is van mening dat de macrowolken zich weliswaar samenvakken, maar dat de huidige koers ook veel risicofactoren bevat (olie op 120 dollar per vat, recessieverwachtingen, vrees voor een nieuwe kapitaalverhoging, enz. Het aandeel

wordt verhandeld tegen een aangepaste EV/EBITDA van 3,4x tegenover 5,3x voor Lufthansa en 4,7x voor IAG.

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.

> Beheer van investeringsfondsen voor werknemers. Goed om te weten.

Wanneer u geld belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U bezit niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 voor een periode van vijf jaar hebt verkozen, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde bezitten alleen Air France-aandelen.

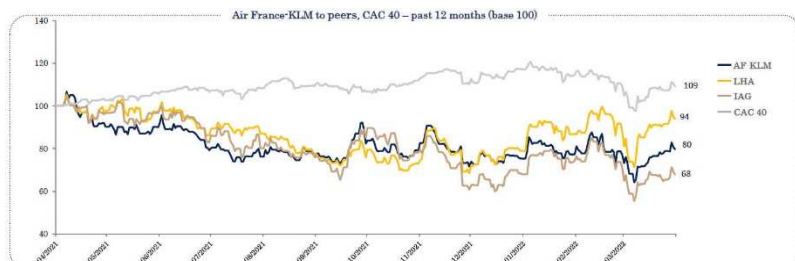
De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

Mijn commentaar: Indien u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction](#), [rubriek Air France-KLM employee shareholding](#).

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

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg 1,365 euro bij de sluiting op maandag 20 juni. Het is deze week gedaald met -13,39%.

De handelsvolumes zijn zeer hoog. Waarschijnlijk maken veel deelnemers aan de kapitaalverhoging gebruik van het feit dat de huidige koers hoger is dan de aankoopprijs (1,17 euro) om winst te nemen.



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.

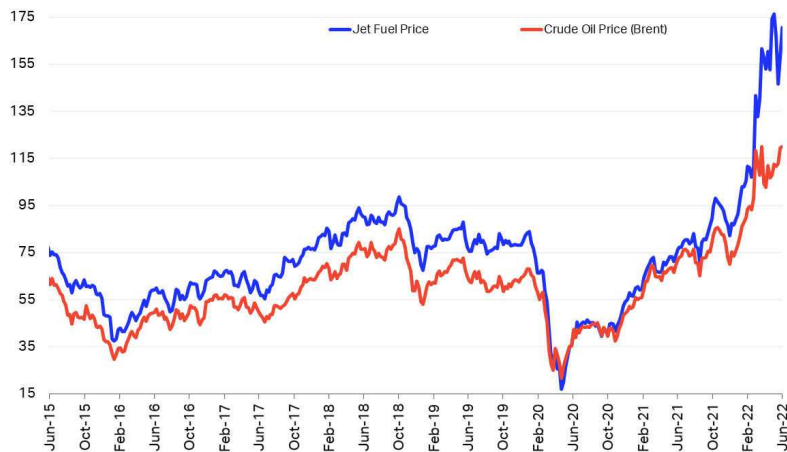
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedroeg EUR 2,79 voordat de kapitaalverhoging werd aangekondigd. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

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 gezondheids crisis.

[> Mijn commentaar op de evolutie van de brandstofprijzen](#)

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brentolie en de prijs van een vat vliegtuigbrandstof. Dit blijkt zeer duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - juni 2022.

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

Volgens specialisten is deze stijging te wijten aan een toename van de brandstofreserves van het leger, die uitsluitend uit Jet Fuel bestaan.

Om de sterkte van de infrastructuur te verzekeren, geeft het Franse leger namelijk al verscheidene jaren de voorkeur aan een uniform brandstofbeleid, dat erop gericht is alle materieel, landvoertuigen en generatoren te voorzien van jet fuel voor gebruik in de lucht.

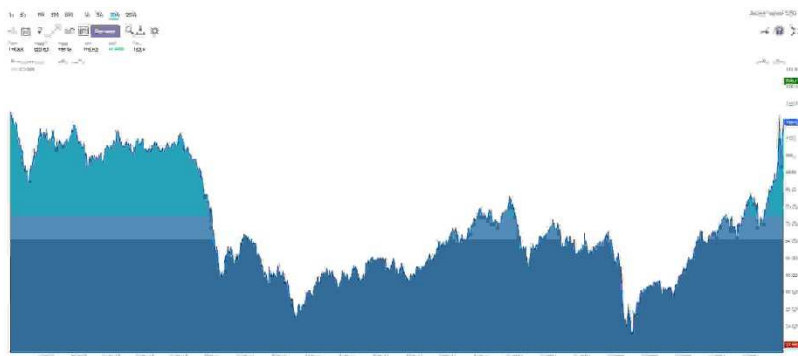
De prijs van vliegtuigbrandstof in Europa is deze week gestegen tot 182 dollar per vat.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$8 gedaald tot \$114.

Sinds midden februari schommelt hij 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 olieprijsen 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 werknemersaandeelhouderschap...

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](#).

11158 mensen ontvangen dit persbericht live