

Air France zou 75% van de Franse staatssteun tegen het einde van het jaar kunnen terugbetalen

I Brief van de directeur van Air France-KLM



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°866, 27 juni 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

> Air France-KLM kan 75% van Franse staatssteun terugbetalen tegen eind dit jaar

(bron Investir) 23 juni - Je hoeft geen jarenlange aandeelhouder van Air France-KLM te zijn om te weten dat je een goed hart moet hebben om de koersveranderingen van het aandeel van de luchtvaartmaatschappij te volgen. Het aandeel van de Frans-Nederlandse groep, dat maandag nog met 7,8% steeg als gevolg van de door de IATA (International Air Transport Association) voorspelde verbetering van de financiële resultaten van de sector, daalde dinsdag met 4,5%, woensdag met 0,5% en donderdag met nog eens 5%, vooral onder invloed van de stijging van de dollar. **Nu de euro de perfecte pariteit met de greenback nadert, heeft Air France-KLM veel om handen**, aangezien 60% van haar inkomsten in 2021 in euro's zou luiden - tegenover 20% voor de greenback en 20% voor andere valuta's, waaronder de yen - terwijl 25% van haar kosten, inclusief paraffine, in dollars zou luiden (75% in andere valuta's, met name de euro)

Om dit negatieve wisselkoerseffect tegen te gaan, zal de Frans-Nederlandse groep wendbaar moeten zijn en zijn netwerk moeten aanpassen om meer inkomsten in dollars binnen te halen. Met name de daling van het verkeer naar China stelt haar in staat het aantal aangeboden stoelen van en naar Noord-Amerika te verhogen. Gezien de laatste verklaringen van Ben Smith, CEO van Air France-KLM, **hebben de Amerikanen hun verlangen om te reizen, laat staan Frankrijk te ontdekken, nog niet verloren.** De rijksten onder hen en zakenreizigers aarzelen niet

om de hand in eigen boezem te steken. Air France's eerste klasse is volgeboekt op transatlantische vluchten voor de komende twee weken. "Proberen een ticket te vinden vanuit New York is onmogelijk," zei hij op een persconferentie in Parijs. Soms lopen de prijzen op tot exorbitante hoogten: 17.000 euro voor een retourtje Parijs-Los Angeles. "Ons vermogen om hogere kosten door te berekenen aan klanten is ongelooflijk. **Dit zal echter slechts ten dele ten goede komen aan de resultaten als gevolg van de inflatie van de grondstoffen en andere factoren.**

Ben Smith zei ook dat hij "erg blij" was met het succes van de **laatste kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro**. Hiermee **kan de onderneming 1,7 miljard euro terugbetalen van de superachtergestelde obligatielening die in het voorjaar van 2021 is uitgegeven en kan zij haar nettoschuld met 0,6 miljoen euro verlagen**, die op 31 maart 7,7 miljard euro bedroeg. **De luchtvaartmaatschappij is niet van plan het hierbij te laten. Zij is voornemens het saldo van de steun van Den Haag "binnen enkele maanden" terug te betalen en 75% van de steun van de Franse staat tegen het einde van het jaar. Indien zij hierin slaagt, zal de groep de vrije hand hebben om overnames te doen, aangezien** zij thans met handen en voeten gebonden is door het Brusselse verbod om meer dan 10% van een speler in de sector te verwerven zolang zij niet ten minste driekwart van de steunmaatregelen heeft terugbetaald. "Het is gewoon de vraag of wij ons comfortabel voelen bij het sluiten van al deze kredietlijnen vanwege een toekomstige verandering in de situatie", zei Ben Smith, die eraan toevoegde dat hij niet "gemarginaliseerd wil worden in Europa". De groep is, als onderdeel van een consortium onder leiding van de Amerikaanse investeringsmaatschappij Certares Management, in de running om ITA, de erfgenaam van Alitalia, over te nemen van een consortium van Lufthansa en MSC.

Wat de stakingen betreft die onlangs het verkeer hebben lamgelegd, is de bedrijfsleider serene. Sinds zijn aankomst heeft hij de betrekkingen met de verschillende categorieën van het personeel gepacificeerd.

Mijn commentaar: De titel van het artikel is misleidend. Het is inderdaad Air France die tegen het einde van het jaar 75% van de Franse overheidssteun zou kunnen terugbetalen.

KLM daarentegen is voornemens alle Nederlandse staatssteun tegen het einde van het jaar terug te betalen.

> KLM waarschuwt voor 'dramatische gevolgen' van Nederlands plan om vluchten op Schiphol te schrappen

(bron Flightglobal) 24 juni - **De nationale luchtvaartmaatschappij KLM heeft zich uitgesproken tegen het besluit van de Nederlandse regering om het aantal jaarlijks toegestane vluchten vanaf de hubluchthaven van Amsterdam met 12%**

te verminderen, waardoor zij naar eigen zeggen niet langer in staat zou zijn een hubfunctie te vervullen.

De vermindering van het aantal vluchten op de luchthaven moet een "nieuw evenwicht" tot stand brengen tussen de luchtvaartactiviteit en de geluidsoverlast op Schiphol en betekent dat de luchthaven de geluidsnormen niet langer mag overschrijden. In de praktijk betekent dit dat **Schiphol maximaal 440.000 vluchten per jaar kan afhandelen in plaats van 500.000**, 20% minder dan de 540.000 die in het groeiplan van de vorige regering waren voorzien

De bovengrens zal naar verwachting vanaf november van dit jaar van kracht worden. "Met dit aantal vluchten kan Schiphol haar internationale netwerk van bestemmingen in stand houden", aldus de regering.

Hoewel de lang overwogen optie om de naburige luchthaven Lelystad te gebruiken als overloopvluchthaven voor recreatievluchten behouden blijft, wordt ook hier rekening gehouden met milieuoverwegingen. "Dit kost wat tijd. Het kabinet zal daarom pas in de zomer van 2024 een besluit nemen over vliegveld Lelystad", zegt hij

Minister van Infrastructuur Mark Harbers: "Ik wil zowel de luchtvaartsector als de omwonenden zekerheid en perspectief bieden. Dit besluit vormt de basis voor een nieuw evenwicht. Helaas bevat het een moeilijke boodschap voor de luchtvaartsector, die nog niet volledig is hersteld van de dramatische gevolgen van de Covid-19-pandemie. De komende tijd zullen we het besluit over Schiphol verder uitwerken in overleg met omwonenden en alle bij de luchtvaart betrokken belanghebbenden."

KLM stelt echter dat het besluit om de activiteiten op Schiphol te verminderen "dramatische gevolgen" zal hebben voor de luchtvaartmaatschappij en voor de bereikbaarheid van Nederland.

"KLM investeert miljoenen in een duurzamere vloot en komt daarmee haar afspraken met de overheid na. Dit zijn investeringen op lange termijn, hetgeen betekent dat wij verzekerd moeten zijn van een stabiel beleid," aldus de luchtvaartmaatschappij. "De regering had een toekomst met 540.000 vliegbewegingen voorzien. De verlaging tot 440.000 betekent een vermindering met 20%.

(...)

De luchtvaartmaatschappij voegt daaraan toe dat zij als netwerkmaatschappij die een hub-and-spoke-systeem exploiteert, als gevolg van de vermindering van het aantal vluchten minder verbindingen moet aanbieden.

"Als gevolg daarvan kunnen vluchten niet optimaal worden geboekt en worden operaties minder winstgevend", aldus KLM. "De aangeboden frequenties en het aantal (vaak kleinere) bestemmingen zullen afnemen. Krimp heeft derhalve een onevenredig groot effect op KLM en holt haar hubfunctie aanzienlijk uit

"Als KLM gedwongen wordt slots op te geven, zal zij afscheid moeten nemen

van haar kleinere vliegtuigen en zich vervolgens moeten concentreren op de "grotere" Europese verkeersstromen door haar grotere vliegtuigen met een lagere frequentie in te zetten. Andere bestemmingen zullen dan van het netwerk verdwijnen," suggereert het rapport. "Het hechte netwerk van KLM - dat momenteel 170 bestemmingen aandoet - zal dan niet langer houdbaar zijn."
(...)

Mijn commentaar: Sinds Air France de KLM heeft gekocht, is de prioriteit van de Nederlandse regering (en de KLM) altijd geweest de bedrijvigheid op haar belangrijkste luchthaven in stand te houden, soms ten koste van controverses die in de Nederlandse pers breed worden uitgemeten.

Dit maakt het besluit van de Nederlandse regering verrassend.

Temeer daar de vierpartijencoalitie die al enkele termijnen aan de macht is, nooit openlijk haar bedenkingen heeft geuit over de ontwikkelingsplannen van KLM, die gebaseerd zijn op het maximaal toegestane activiteitsniveau op Schiphol (500.000 vliegbewegingen per jaar).

De vraag waarmee de Nederlandse regering (de op één na grootste aandeelhouder van de Air France-KLM groep) nu wordt geconfronteerd is of het aankoopprogramma voor nieuwe vliegtuigen moet worden terugschroefd.

Zal het Frans-Nederlandse concern zijn aankoopvoornemens voor KLM, Transavia Nederland en KLM Cityhopper met 12% moeten terugschroeven?

> Ben Smith's grote nieuwe ambities voor Transavia

(bron Journal de l'Aviation) 21 juni - **De tijd is al lang voorbij dat Transavia France op Orly haar allereerste 737-800 onthulde**, een toestel dat enkele dagen later zou opstijgen naar Porto. Dat is vijftien jaar geleden en sindsdien heeft de low-cost maatschappij van de groep Air France-KLM een bijzonder aanhoudende groei doorgemaakt, vooral in de afgelopen drie jaar. Het heeft nu 61 vliegtuigen, meer dan zijn zustermaatschappij in Nederland, en het zal daar niet bij blijven...

Want hoewel het "Soleil"-project de groep aanvankelijk in staat stelde weerstand te bieden aan de stroom van buitenlandse low-cost maatschappijen op Orly, is de rol ervan geleidelijk uitgebreid tot andere soorten operaties, met name op bepaalde Franse binnenlandse routes.

En op een conferentie van het Paris Air Forum begin juni met de hoofden van EasyJet en Vueling, gaf de CEO van Air France-KLM belangrijke informatie vrij over de volgende fasen van de groei van Transavia in Frankrijk, die relatief onopgemerkt is gebleven. **Wij vernemen dat de ambities van Ben Smith voor Transavia nog niet volledig zijn verwezenlijkt, aangezien hij suggereert dat de totale vloot van de twee Transavia's in de komende jaren meer dan 200 toestellen zal omvatten,**

het dubbele van het huidige aantal. Het

is dan ook duidelijk dat de grote bestelling bij Airbus voor 100 vliegtuigen met enkele romp (en 60 opties), waarvan een gedeelte Transavia betreft, niet alleen betrekking heeft op vervangingsvliegtuigen en dat **de Franse zijde logischerwijze de grote begunstigde zal zijn. Ben Smith ging**

echter **verder door erop te wijzen dat Transavia niet echt Europese diensten onderhield vanuit de voornaamste provinciesteden Toulouse, Marseille, Nice, Lyon en Bordeaux, een markt die van belang is voor een zakelijke clientèle die ook meer in het algemeen aan de groep ontsnapt ten voordele van de Europese low-cost specialisten.** Deze nieuwe ambities doen denken aan het project van de Europese bases dat Alexandre de Juniac in zijn tijd voor ogen stond, met dit verschil dat het verkeer deze keer telkens een Franse passagiersbasis zal betreffen.

De CEO van Air France-KLM heeft de verkoop van de 18 slots op Orly, die de Europese Commissie vorig jaar wilde hebben om de herkapitalisatie van de Frans-Nederlandse groep mogelijk te maken, blijkbaar nog steeds niet echt verteerd, en de toekomstige ambities van Transavia vanuit de Franse provincies zullen misschien ook een voorproefje van wraak krijgen.

***Mijn commentaar:** De CEO van Air France-KLM is duidelijk: de ontwikkeling van Transavia is de kern van zijn strategie.*

Gezien de recente aankondigingen van de Nederlandse regering (zie bovenstaand artikel), zou Transavia Frankrijk meer kunnen groeien dan Transavia Nederland.

> **Lufthansa stelt zijn Airbus A380's opnieuw in bedrijf**

(bron Air et Cosmos) 27 juni - **Lufthansa heeft besloten een deel van haar Airbus A380-vloot, die als gevolg van de crisis in Frankrijk en Spanje geparkeerd staat, weer in gebruik te nemen.** Van de 14 Airbus A380's die de luchtvaartmaatschappij heeft gekocht, zijn er al zes doorverkocht. Er blijven nog acht vliegtuigen over en Lufthansa bekijkt momenteel hoeveel Airbus A380's zij in de zomer van 2023 nodig zal hebben. De terugkeer van de A380 in de kleuren van Lufthansa zal plaatsvinden in **de zomer van 2023**; tegen die tijd zou het luchtverkeer op langeafstandsvluchten terug moeten zijn op het niveau van vóór de pandemie

Het besluit van **Lufthansa** om een aantal van haar Airbus A380's weer in de commerciële vaart te brengen is niet alleen te danken aan "de populariteit van het toestel bij bemanningen en passagiers". De luchtvaartmaatschappij **zal haar Boeing 777-9's pas in 2025 van de hand kunnen doen.** Een tijd lang hebben de vertragingen in het programma in zekere zin "de zaken geholpen" van de klanten van de luchtvaartmaatschappijen die geconfronteerd werden met een daling van het lange-afstandsverkeer. Behalve dat **het uitstel van de leveringen van de Boeing 777-9 tot 2023, dat "iedereen goed uitkwam", vliegtuigfabrikant, motorfabrikant en exploitanten, niet in 2023 maar twee jaar later zal plaatsvinden. Dit betekent dat**

iedereen maatregelen zal moeten nemen om zich aan te passen.

(...)

Mijn commentaar: Vertragingen bij de levering van de B777-900 zullen Lufthansa duur komen te staan.

De kosten voor het weer online brengen van eerder uit dienst genomen A380's en het opleiden van piloten op het toestel zullen dit jaar op het resultaat van de Duitse luchtvaartmaatschappij wegen.

> Ryanair bagatelliseert de staking van dit weekend, onder verwijzing naar "onweersbuien"

(bron L'Echo touristique) 27 juni - **Na een weekend van stakingen in verschillende Europese landen heeft de lagekostenmaatschappij Ryanair "kleine verstoringen" van haar vluchtschema gemeld en de annuleringen toegeschreven aan externe gebeurtenissen, waarmee zij de versie van de vakbonden tegenspreekt.** "Minder dan 2% van de 9.000 vluchten van Ryanair die dit weekend (24/25/26 juni) werden uitgevoerd, werden getroffen door kleine en onhoudbare stakingen van bemanningen," schreef de maatschappij in een verklaring.

Verscheidene vakbonden van stewardessen hadden opgeroepen tot een werkonderbreking vanaf vrijdag gedurende verscheidene dagen in Spanje, Portugal en België. In Italië en Frankrijk is de staking zaterdag begonnen.

De Ierse maatschappij schrijft de annulering van een aantal vluchten "uit Spanje, Italië, het VK en Frankrijk" toe aan een staking in het luchtverkeersleidingscentrum (ATC) van Marseille en aan onweersbuien in Zuid-Europa.

Deze bewering wordt door de vakbonden van het cabinepersoneel betwist (...). Op zaterdag werden 36 van de 80 door Ryanair uitgevoerde vluchten geannuleerd als gevolg van de staking, aldus de vakbond. Damien Mourgues, vakbondsafgevaardigde van de SNPNC, schatte het aantal afgelastingen zondag op vier in Bordeaux, elf in Marseille en één in Beauvais.

In Spanje werden zaterdag 75 vluchten geannuleerd (...). Op zondag werden 42 vluchten geannuleerd (...). In Europa werd de luchthaven van Charleroi in België het zwaarst getroffen: op zaterdag werden 44 retourvluchten geannuleerd, maar op zondag geen enkele, zo blijkt uit de website Scorebuddy van Ryanair. **"Alle passagiers van wie de vlucht werd verstoord door vertragingen/stakingen van de luchtverkeersleiding of door weersomstandigheden, zijn op de hoogte gebracht," zei de maatschappij, zonder te zeggen of ze een terugbetalingsprocedure aan het opzetten was.**

Ryanair heeft in Spanje een nieuwe driedaagse staking gepland van 30 juni tot 2 juli.

Mijn commentaar: De eisen van de Ryanair stewardessen zijn legitiem. Zij volgen op verscheidene rechterlijke uitspraken tegen Ryanair in Spanje, België en Frankrijk.

De uitleg die Ryanair heeft gegeven naar aanleiding van de annulering van een aantal van haar vluchten is een beetje lacherig: is Ryanair de enige Europese luchtvaartmaatschappij die zoveel te lijden heeft gehad van het noodweer en de ATC-staking?

> Ondanks scepticisme blijft Airbus dromen van waterstof in de luchtvaart

(bron La Tribune) 23 juni - **Naast de ontwikkeling van een vliegtuig dat waterstof rechtstreeks als brandstof kan gebruiken, is een van de belangrijkste uitdagingen voor de verspreiding van deze nieuwe energie in de commerciële luchtvaart de totstandbrenging van een krachtige wereldwijde luchthaveninfrastructuur om de vliegtuigen te bevoorraden.** Airbus, dat het voortouw neemt bij de ontwikkeling van het eerste commerciële vliegtuig met nulemissie tegen 2035, vergeet dit aspect niet en zet zijn partnerschapsbeleid in die zin voort. Tijdens de ILA-luchtvaartshow in Berlijn heeft de fabrikant op 23 juni een memorandum van overeenstemming (MoU) ondertekend met het Amerikaans-Duitse gas- en engineeringconcern Linde.

De ambitie van dit toekomstige partnerschap is om "te werken aan de ontwikkeling van een waterstofinfrastructuur op luchthavens wereldwijd", aldus de twee groepen. Zij zullen samenwerken om de totstandbrenging van bevoorradingsketens te initiëren via verscheidene proefprojecten die vanaf 2023 van start moeten gaan. Zij zijn bedoeld om het hele spectrum te bestrijken, "van productie tot opslag op luchthavens, met inbegrip van de integratie van het bijtanken in de normale grondafhandelingsactiviteiten".

Airbus en Linde hadden reeds een samenwerkingsovereenkomst ondertekend om het potentieel van een waterstofhub op Singapore's Changi

Airport te bestuderen, met de steun van de plaatselijke Civil Aviation Authority of Singapore.

De fabrikant werkt al sinds 2020 aan deze bevoorradingskwestie met zijn "Hydrogen Hub at Airports"-concept en is hiervoor al partnerschappen aangegaan met andere luchthaven- en industriële spelers. In juni 2021 heeft zij haar krachten gebundeld met die van Air Liquide en de ADP Groep (Aéroports de Paris) om engineeringstudies uit te voeren over infrastructuren voor waterstofvoorziening in luchthavens. Deze twee bedrijven hebben hun samenwerking vorige week versterkt met de oprichting van een joint venture, hoewel Airbus hier niet bij betrokken is.

Nog steeds met Air Liquide, maar deze keer

met Vinci Airports, heeft Airbus ook deelgenomen aan een proefproject op de luchthaven van Lyon dat vorig jaar van start is gegaan. Het moet leiden tot de installatie van de eerste infrastructures ter plaatse in 2023, met de ambitie om daarna deel te nemen aan de opbouw van een Europees netwerk. Andere partnerschappen zijn aan de gang in Italië, Zuid-Korea en Japan

Zoals Guillaume Faury, Executive Chairman van Airbus, begin juni op het Paris Air Forum opmerkte, "hangt niet alles af van het waterstofvliegtuig", waarvan "de impact nog zeer beperkt zal zijn" vóór 2050. Airbus zet daarom in de eerste plaats in op duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) om de koolstofvoetafdruk van de luchtvaart op middellange termijn drastisch te verminderen. Een deel van het partnerschap met Linde is hier dan ook aan gewijd. De twee partners zullen het potentieel onderzoeken van synthetische brandstoffen, bekend als "Power-to-Liquid", die worden geproduceerd met waterstof uit water elektrolyse en koolstof uit kooldioxide dat uit de lucht wordt gehaald.

Mijn commentaar: Zullen er vóór 2050 waterstofvliegtuigen zijn?

Zelfs de CEO van Airbus is terughoudend over de kwestie.

Dit sluit niet uit dat luchthavens tegen die tijd over waterstofvoorraden zullen beschikken, al was het maar om voertuigen op de start- en landingsbanen van brandstof te voorzien.

> Skytrax rangschikking: niet alleen CDG aan de top voor ADP

(bron Air Journal) 23 juni - De **top van de ranglijst van de Skytrax World Airport Awards 2022 Top 100 luchthavens**, die vorige week werd bekendgemaakt, **werd nog steeds bezet door het trio Doha, Tokyo-Haneda en Seoul. De luchthaven van Roissy verraste echter iedereen met zijn zesde plaats, een stijging van negen plaatsen, en Parijs-Orly steeg 27 plaatsen naar de 46e plaats in de wereld.** CDG" blijft sinds zijn binnenkomst in de top 100 (op de 94e plaats in 2014) jaar na jaar vooruitgang boeken. De luchthaven profiteert met name van haar modernste installaties, die midden in de pandemie zijn voltooid: de verbinding tussen de terminals 2B en 2D, de totale renovatie van terminal 2G, die door de ontwerpster Dorothee Meilichzon is getransformeerd. Tegen december zal Terminal 1 heropend worden met een nieuwe instaphal van 34.000 m² die het resultaat zal zijn van de koppeling van drie van de zeven internationale satellieten", benadrukt luchthavenexploitant ADP.

Wat winkelen en passagiersdiensten betreft, blijft Paris-CDG wereldwijd op de 6e plaats staan voor het dienstenaanbod en de winkelervaring, is het ook wereldwijd op de 4e plaats geëindigd in de categorie meest gezinsvriendelijke luchthavens en staat het op de 8e plaats in de categorie beste websites en digitale diensten.

Paris-Orly staat nu op de 46e plaats wereldwijd (tegenover de 73e plaats in 2021) en **op de 4e plaats in de regio West-Europa**. Deze progressie weerspiegelt de voortdurende verbeteringen die sinds het begin van de pandemie hebben plaatsgevonden. Zo verwelkomde de nieuwe uitbreiding van ORLY 4 met 2.500 m² glasoppervlak eind 2020 de eerste passagiers, terwijl Orly 1B, die afgelopen april werd heropend, een renovatie onderging met een verbeterd thermisch comfort, nieuwe vloeren en vooral een nieuwe ruimte die openstaat voor alle passagiers en die ontspanning, comfort en uitzicht op het ballet van vliegtuigen combineert. Parijs-Orly staat tenslotte op de 9e plaats in de categorie van meest gezinsvriendelijke luchthavens ter wereld.

Drie internationale luchthavens die tot het internationale netwerk van de groep behoren, stijgen nog steeds in de top 100 van de wereld: Delhi (op de 37ste plaats, een stijging met 8 plaatsen), Hyderabad (63ste, een stijging met 1 plaats) en Medina (58ste, een stijging met 10 plaatsen).

(...)

De ADP Groep heeft dus "een mooie prestatie geleverd met 5 luchthavens van zijn netwerk die tot de 100 beste" wereldluchthavens behoren in termen van tevredenheid van de passagiers en kwaliteit van de dienstverlening, in de laatste Skytrax

ranking (editie 2022), een referentie in de luchtvervoerssector.

(...)

Voor deze editie van 2022 heeft Skytrax de belangrijkste luchthavengroepen ter wereld beloond op basis van de kwaliteit van hun gezondheidszorgsysteem dat tijdens de Covid-19-pandemie is geïmplementeerd. ADP Groep werd 2e in de wereld en TAV Luchthavens 3e. "Op basis van deze rangschikking bevestigt ADP opnieuw zijn ambitie om tegen 2025 Parijs-Charles de Gaulle in de top 10 van de wereld te plaatsen, alsook vier luchthavens van zijn netwerk in de top 50 en acht in de top 100.

Mijn commentaar: De ranglijsten die door Skytrax zijn opgesteld, zijn gebaseerd op beoordelingen die door klanten van luchthavens in wereldwijde enquêtes zijn gegeven.

Roissy's vooruitgang is onverwacht. De Franse hub (15e in 2021, 6e in 2022) heeft Schiphol in 2021-22 ingehaald, terwijl de Nederlandse luchthaven van de 12e naar de 15e plaats is gestegen.

Opmerkelijk is ook de stijging van de luchthaven van Istanbul van de 17e naar de 8e plaats. De nieuwe Turkse luchthaven is bestemd om de grootste ter wereld te worden en zal tegen 2028 200 miljoen passagiers kunnen verwerken.

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.

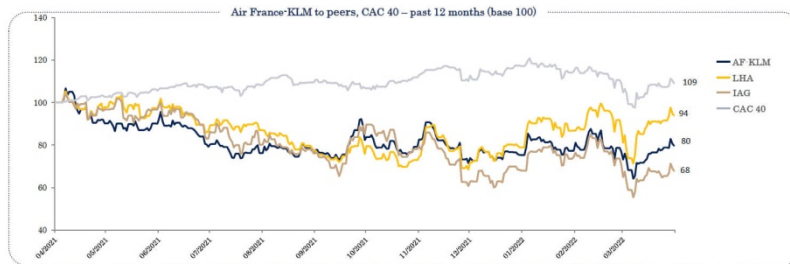
De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

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

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 27 juni gesloten op 1,1925 euro. Het is deze week gedaald met -12,64%.

In de afgelopen twee weken waren de handelsvolumes 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.

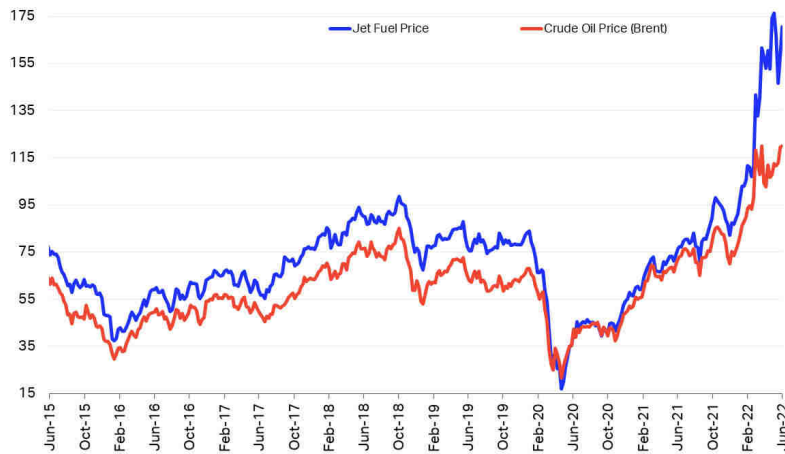
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedroeg EUR 2,79 voordat de kapitaalverhoging werd aangekondigd. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

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 vliegtuigbrandstof 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.

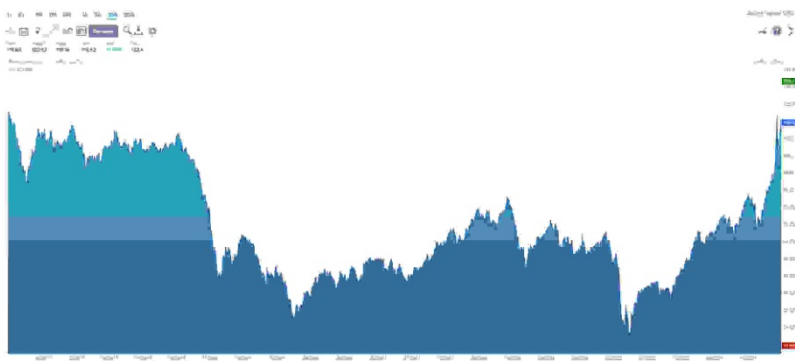
De prijs van vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met \$4 per vat gedaald tot \$178.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$1 gestegen tot \$115.

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 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 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](#).

11165 mensen ontvangen dit persbericht live