

Bagage geblokkeerd op Roissy: helft nog in behandeling



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 868, 11 juli 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

> Bagage geblokkeerd op Roissy: helft wordt nog verwerkt

(bron Le Figaro) 8 juli - Op **vrijdag 1 juli zaten duizenden stuks bagage vast op de luchthaven van Roissy, waarvan ongeveer 17.000 alleen al voor Air France.**

Als sommige reizigers vrezen dat zij hun bagage nooit meer zullen terugzien, verzekert de maatschappij hen dat het probleem snel zal worden opgelost (...)

Deze nooit eerder geziene situatie kan worden verklaard door de vakbondsactie van vorige week, die de opening van de door Aéroports de Paris (ADP) beheerde bagagesorteerder heeft vertraagd. **Bovendien was er bij Air France een computerprobleem** bij het inchecken van passagiers die met de Franse luchtvaartmaatschappij reisden. (...) **De twee groepen geven elkaar de schuld van het probleem.**

(...)

Een bron bij ADP bevestigt het tweeledige probleem dat door het sociale conflict op vrijdag 1 juli is ontstaan, maar **meent dat de directe gevolgen van de staking slechts 15 vluchten en 1.500 stuks bagage betreffen, terwijl de rest verband houdt met het eigen beheer van de maatschappijen.** De bron in kwestie benadrukt namelijk dat het de luchtvaartmaatschappijen zijn die verantwoordelijk zijn voor de bezittingen van de passagiers en wijst erop dat, **hoewel de luchthaven van Parijs het industriële instrument voor het sorteren van de bagage ter beschikking stelt, geen enkele werknemer zich rechtstreeks met de bagage bezighoudt.**

Voor veel reizigers is het probleem, dat al 7 dagen bestaat, echter nog niet opgelost. Sinds de avond van dinsdag 7 juli zijn 10.000 stuks bagage aan hun eigenaars teruggegeven. Maar er zijn er nog duizenden in behandeling. "We moeten de reizigers geruststellen dat er geen bagage verloren is gegaan, maar gewoon vertraging heeft opgelopen", stelt de woordvoerder van Air France gerust. "We hebben onze teams versterkt, we hebben honderd mensen die dag en nacht werken en gemobiliseerd zijn om de bagage te vervoeren", legt hij uit. En hij verzekert dat in geval van onvoorziene uitgaven: "De kosten van de eerste levensbehoeften zullen op verzoek aan de klantendienst worden terugbetaald", besluit hij.

Mijn commentaar: 17.000 stuks bagage inhalen is geen sinecure. Er moet een hele logistieke keten worden opgezet.

Om dit te bereiken werd op 23 juni een operationele crisisprocedure in werking gesteld: de MLP = Local Extended Mode.

Maar...

Hebben we genoeg containers? Als er een tekort is, moeten ze van Orly worden aangevoerd.

Is er ruimte op de vliegtuigen om extra containers te plaatsen? Zal er genoeg mankracht zijn aan het eind van de rij om de extra bagage te verwerken?

Zijn er tijdslots zonder al te veel activiteit, om bemanningen toe te voegen?

Zijn er bagagesorteerders aanwezig?

Afhankelijk van het antwoord op al deze vragen kunnen luchtvaartmaatschappijen bijvoorbeeld een MLP laten draaien tussen 17.00 en 23.00 uur (afhandeling van 6.000 bagagestukken) of 's nachts (afhandeling tot 20.000 bagagestukken). Air France heeft gekozen voor MLP tussen 17.00 en 23.00 uur.

In aanmerking te nemen: deze twee MLP's hebben niet dezelfde kosten. 's Nachts werken is duurder.

> **KLM's COO vertrekt naar British Airways**

(bron Air Journal) 7 juli - De chief operating officer van **KLM** Royal Dutch Airlines vertrekt volgende week om dezelfde functie te gaan bekleden bij British Airways. De Nederlandse nationale luchtvaartmaatschappij, met Amsterdam-Schiphol als thuishaven, heeft woensdag **bevestigd dat René de Groot "heeft medegedeeld" dat hij op** vrijdag 15 juli 2022 zal terugtreden **als chief operating officer (...)**. René de Groot werd in november 2014 benoemd tot COO en begon in april 2015 aan zijn

eerste termijn als lid van de statutaire directie van KLM. Hij werd in 2019 herbenoemd en zijn tweede termijn zou aanvankelijk in 2023 aflopen. Naast **zijn rol als COO is hij verantwoordelijk voor het Air Operator's Certificate van KLM bij de Nederlandse Luchtvaartautoriteit**; ook deze functie zal hij per 15 juli neerleggen.

Na zijn vertrek is de raad van commissarissen van KLM begonnen met het zoeken naar een opvolger, in de hoop dat de vacature "op korte termijn" kan worden ingevuld (...). De "waarborging van de verantwoordelijkheden en taken van de COO is binnen de organisatie gewaarborgd".

(...)

KLM heeft eind juni al haar emblematische CEO Pieter Elbers 'verloren', die net is overgestapt naar de Indiase low-cost maatschappij IndiGo.

(...)

Mijn commentaar: René de Groot volgde in 2014 Pieter Elbers op als COO (Chief Operating Officer) toen laatstgenoemde KLM overnam.

Pieter Elbers en zijn team hadden hun acties gebaseerd op een fundamenteel principe: voorrang voor de KLM en niet voor de Air France-KLM groep. Wat goed was voor KLM was goed voor de Air France-KLM groep, wat goed was voor de Air France-KLM groep was niet noodzakelijk goed voor KLM.

Met het vertrek van twee belangrijke managers slaat KLM een bladzijde om. Het valt nog te bezien wat de strategie zal zijn van de nieuwe CEO van KLM, Marjan Rintel, die op 1 juli is aangetreden.

> **Air France-KLM rondt aankoop CFM-motoren voor Airbus A320neo af**

(bron Luchtvaartnieuws) 5 juli - **De nieuwe Airbus A320neo en A321neo vliegtuigen die KLM en Transavia vanaf 2023 in gebruik nemen, zullen worden aangedreven door CFM-motoren.** Air France-KLM had in april al aangekondigd dat het exclusief met de Frans-Amerikaanse luchtvaartmaatschappij aan het onderhandelen was, en vandaag hebben beide partijen de koopovereenkomst ondertekend.

Ben Smith, CEO van Air France-KLM, zei bij de ondertekening van de overeenkomst: "Air France-KLM zet zich in om haar economische en milieuprestaties te verbeteren. De nieuwste generatie vliegtuigen, zoals onze toekomstige A320neo en A321neo, bieden 10% kostenbesparing, 15% minder CO2-uitstoot en 50% minder lawaai, met name dankzij hun geavanceerde motoren. Met deze overeenkomst bouwen Air France-KLM en CFM International voort op hun jarenlange relatie om de luchtvaart duurzamer te maken."

Eind vorig jaar werd aangekondigd dat KLM en de Nederlandse en Franse divisies van Transavia zouden overstappen van de Boeing 737 naar de Airbus

A320neo-serie. Er is een order geplaatst voor honderd toestellen, met een optie voor nog eens zestig.

De klanten van de A320neo-familie kunnen kiezen tussen twee motortypes: de CFM LEAP-1A, een combinatie van het Amerikaanse General Electric en het Franse Safran, en de PW1127G van het Amerikaanse Pratt & Whitney.

Voor KLM-technici **lijkt de keuze voor CFM goed nieuws, aangezien Boeing 737's al zijn uitgerust met CFM-motoren, om precies te zijn de CFM56.**

(...)

Mijn commentaar: De afronding van het contract tussen Air France-KLM en CFM was slechts een kwestie van weken.

> Duitslands rijkste man wordt de grootste aandeelhouder in Lufthansa

(bron Trends) 7 juli - **Klaus-Michael Kühne, die een groot deel van zijn fortuin heeft verdiend in de logistiek, heeft zijn aandeel in Europa's grootste luchtvaartmaatschappij verhoogd tot 15,01%. Daarmee is hij de Duitse regering voorbijgestreefd als grootste aandeelhouder.**

(...) Kühne, die ook belangstelling heeft getoond voor een zetel in de raad van commissarissen van Lufthansa, heeft geen commentaar gegeven op de reden waarom hij een belang in Lufthansa aan het opbouwen is.

De laatste tijd zijn **scheepvaartmaatschappijen steeds vaker betrokken bij de commerciële luchtvaart**. Air France-KLM kondigde onlangs aan dat het zou gaan samenwerken met de logistieke groep CMA CGM. Containerrederij MSC Mediterranean Shipping Company heeft reeds een gezamenlijk bod met Lufthansa gedaan om ITA, de opvolger van de failliete luchtvaartmaatschappij Alitalia, over te nemen.

Volgens de lijst van miljardairs van Bloomberg is **Kühne** meer dan 35 miljard dollar waard. Hij **is erevoorzitter en meerderheidsaandeelhouder van 's werelds grootste zeevrachtexpediteur, Kühne + Nagel**. De houdstermaatschappij van Kühne bezit ook 30% van Hapag-Lloyd. Het bedrijf heeft nog geen samenwerking met een luchtvaartmaatschappij aangekondigd.

Mijn commentaar: Waarom heeft de heer Kühne een meerderheidsaandeel in Lufthansa verworven? De vraag blijft open.

Vóór hem, begin 2020, had een andere Duitse miljardair, Heinz Hermann Thiele, aan het begin van de gezondheids crisis een belang van 15% in het Duitse concern genomen. Hij had tevergeefs getracht zich te verzetten tegen de verwerving door de Duitse staat van een aandeel in het bedrijf, een conditio sine qua non voor het verkrijgen van staatsleningen. Zijn dood in 2021 bracht zijn erfgenamen ertoe zijn aandelen te verkopen.

Met 15% wordt

M. Kühne de grootste aandeelhouder vóór de Duitse Staat (14,3%). Aangezien de derde aandeelhouder slechts 2,81% in handen heeft, wordt reikhalzend uitgekeken naar de intentieverklaringen van de heer Kühne.

> De regionale rekenkamer bekritiseert het beheer van de luchthaven van Tours

(bron AFP) 7 juli - **De regionale rekenkamer van de regio Centre-Val de Loire heeft donderdag kritiek geuit op het dure beheer van de luchthaven van Tours door de plaatselijke autoriteiten en gewezen op de "bescheiden" economische voordelen** en een "onevenwichtige delegatie van de openbare dienst ten gunste" van de exploitatiemaatschappij Edeis.

In haar donderdag gepubliceerde rapport wijst de Kamer op de tekortkomingen in het beheer van het Syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport (Smadait), een afsplitsing van Tours Métropole, de regio Centre-Val de Loire en het departement Indre-et-Loire, dat "buiten zijn contractuele verplichtingen om 2,087 miljoen euro aan zijn afgevaardigde heeft betaald, zonder enige tegenprestatie, en zelfs heeft toegestaan dat de afgevaardigde dividenden uitkeerde, terwijl de feitelijke exploitatie van de luchthaven een tekort vertoont.

"De hoge mate van subsidiëring van de luchthaven zorgt voor een bijzonder hoge rentabiliteit voor de gedelegeerde", de groep Edeis, de grootste regionale luchthavenbeheerder in Frankrijk, benadrukken de magistraten, volgens welke "de nettoresultaten, positief en groeiend, van de boekjaren 2014 tot 2018 volledig werden uitgekeerd in de vorm van dividenden". Smadait betaalt zelfs huur aan Edeis voor haar eigen gebouwen "voor een recht van overpad dat zij geacht wordt te bezitten", aldus het rapport. **"Van 2011 tot 2019 is het passagiersverkeer op de luchthaven Tours-Val de Loire met 63% gegroeid, bijna uitsluitend gebaseerd op low-cost verkeer, dat 95,6% van de activiteit van de luchthaven uitmaakt"**, schrijft **de regionale kamer ook, verwijzend naar een "ontwikkeling van de luchtvaartactiviteit" die met name is bereikt "ten koste van massale overheidssubsidies aan luchtvaartmaatschappijen"**.

De bijdragen aan de ontwikkeling van het passagiersvervoer zijn aldus opgelopen tot een bedrag van 15,2 miljoen euro van 2014 tot 2019 voor een "niet vastgestelde economische efficiëntie (...)". "De directe en indirecte economische spin-offs, die moeilijk te evalueren zijn, lijken bescheiden in verhouding tot de geïnvesteerde middelen en de resultaten van vergelijkbare luchthavens", zo merkt de Kamer op.

(...)

Ten slotte merkt de regionale autoriteit op dat de luchthaven in 2019 "minder dan 0,1% van het nationale commerciële passagiersverkeer" voor haar rekening neemt, met 197.000 passagiers.

Mijn commentaar: Wat hebben Porto, Londen, Marseille, Dublin en Marrakech met

elkaar gemeen?

Het zijn allemaal bestemmingen die vanaf Tours worden aangedaan door één enkele maatschappij: Ryanair.

Ryanair is de enige begunstigde van de 15,2 miljoen aan subsidies waarop in het verslag van de regionale rekenkamer wordt gewezen.

Dit illustreert eens te meer het economische model van het Ierse bedrijf, dat gebaseerd is op het verkrijgen van subsidies van de plaatselijke autoriteiten.

> **Boeing klaar om de 737 MAX 10 te verlaten**

(bron: Journal de l'Aviation) 8 juli - De moeilijkheden van Boeing met zijn regelgever lijken er niet beter op te worden, in die mate zelfs dat de vliegtuigbouwer niet langer uitsluit dat hij de versie met de hoogste capaciteit van zijn 737 MAX zal laten vallen. In een interview met het vakblad Aviation Week noemde **Boeing CEO David Calhoun de mogelijkheid om de 737-10 op te geven, hoewel dit nog niet is besloten.**

"Het is een soort alles of niets. Ik denk dat onze zaak overtuigend genoeg is [om een ontheffing te krijgen voor de wet van december 2020]. Het is een risico dat ik bereid ben te nemen (...) Als je bedenkt wat we allemaal hebben meegemaakt, de schulden die we hebben moeten opbouwen, lijkt een wereld zonder MAX 10 niet zo eng."

Maar "wij geloven in dit vliegtuig," zegt David Calhoun.

(...)**Boeing heeft**

echter nog **maar zes maanden om de 737 MAX 10 in zijn huidige configuratie gecertificeerd te krijgen.** Na de ongevallen van 2018 en 2019 heeft het Amerikaanse Congres in december 2020 namelijk een wet aangenomen die de integratie van een nieuw waarschuwingssysteem voor de bemanning in alle vliegtuigen verplicht stelt. De vliegtuigfabrikanten kregen twee jaar de tijd om de certificering van hun vliegtuigen in ontwikkeling te voltooien, waarna het nieuwe systeem verplicht zal worden voor de typecertificering. Dit zou Boeing de tijd geven om de 737 MAX 7 en MAX 10 in hun huidige configuratie te certificeren. De FAA wordt echter steeds strenger en Boeing heeft moeite om op tijd aan de eisen te voldoen, waardoor de kans op een MAX 10-certificering voor het eind van het jaar afneemt

Indien Boeing geen ontheffing verkrijgt, zal de cockpit van de MAX 10 moeten worden gewijzigd, hetgeen zal leiden tot extra ontwikkelingskosten, verdere productievertragingen van ten minste twee jaar en het verlies van de systeemovereenkomst met de andere toestellen van de familie, een absoluut essentieel element voor klanten die met de andere versies werken (zonder de cockpit zullen piloten die van een 737 MAX op de 737 MAX 10 overstappen een

specifieke opleiding moeten volgen). Dit doet de vraag rijzen of de fabrikant nog meer in een vliegtuig moet investeren wanneer hij een van zijn belangrijkste activa verliest, waardoor veel orders op losse schroeven zouden kunnen komen te staan. Momenteel heeft de 737 MAX 10 orders voor meer dan 700 vliegtuigen binnengehaald en heeft het dertien luchtvaartmaatschappijen (alsook leasingmaatschappijen) als klant, waarvan de grootste United Airlines, VietJet en flydubai zijn.

Mijn commentaar: *We hebben het over een nieuw waarschuwingssysteem dat fabrikanten vanaf 2023 in cockpits moeten inbouwen: het EICAS (Engine Indicating and Crew Alerting System). De functie ervan is piloten te vertellen wat er mis is met het vliegtuig en hoe ze het probleem moeten oplossen.*

Boeing dringt erop aan deze niet in haar B737 MAX 10-vliegtuigen te installeren, omdat de cockpit van de B737 Max klein is en er geen ruimte is om nieuwe apparatuur in te bouwen.

*Ter verduidelijking: in de luchtvaart wordt de term "**gemeenschappelijkheid**" gebruikt om een geheel van kenmerken aan te duiden die verschillende uitrustingsstukken gemeenschappelijk hebben uit het oogpunt van ontwerp, vervaardiging of onderhoud. De overeenkomstige term in het Engels is "commonality". De A320-familie is het beste voorbeeld van geslaagde gemeenschappelijkheid.*

Bonusartikel

> Waarom dekken sommige luchtvaartmaatschappijen zich in en andere niet?

(bron Zonebourse) 5 juli - Zoals u de laatste tijd wellicht hebt gemerkt met de volatiliteit van de valuta's, is het valutarisico een reëel probleem voor beleggers en voor bedrijven die grondstoffen invoeren en/of goederen uitvoeren naar het buitenland in andere valuta's. Het risico van schommelingen (van valuta onderling, maar ook van schommelingen van grondstoffen of tarieven) is een cruciaal onderwerp voor vele bedrijfstakken, en met name voor de luchtvaartmaatschappijen. Dit is wat we vandaag zullen bespreken.

Hedging is een strategie voor het afdekken van volatiliteitsrisico's; wordt doorgaans toegepast ter bescherming tegen schommelingen in grondstoffen, rentevoeten of valuta's.

Net als in alle andere bedrijfstakken is het indekken van risico's een aanzienlijke kostenpost voor nieuwkomers. **Als je het verkeerd doet, kun je snel een fortuin verliezen. Bovendien kunt u op lange termijn even gemakkelijk leven met volatiliteit en ongedekt blijven als proberen uw koers steeds af te vlakken en**

hardnekkig een hedgingstrategie te volgen. Zoals u ziet, kan niet iedereen dit, zelfs grote bedrijven niet

Een goede afdekking vereist:

. **Uitstekende knowhow**, die zeldzaam is bij gebrek aan beter, maar kan worden aangetroffen bij bepaalde luchtvaartmaatschappijen zoals Southwest Airlines, een groep met een uitzonderlijke cultuur.

. **Een vastberaden en goed geïnstitutionaliseerd beleid inzake risicobeheer, zodat persoonlijke initiatieven geen domme risico's mogen nemen.** Een goede afdekking is altijd methodisch, bijna systematisch mechanisch en daarom vaak saai (een beetje zoals het beheer van een beleggingsportefeuille op lange termijn: proberen te anticiperen op trends - zoals laag kopen en hoog verkopen - zal middelmatige resultaten opleveren en leiden tot aanzienlijke frictiekosten (d.w.z. hoge beheerskosten).

Het probleem met hedging voor een luchtvaartmaatschappij, net als voor elke andere bedrijfstak (wat hetzelfde is als beleggen op de aandelenmarkt), **is dat het contra-intuïtief is.** Het gaat erom bij zeer hoge koersen marginpunten op te geven om zich in te dekken tegen het risico van een daling (neerwaartse bescherming), en een optie te nemen op eventuele koersstijgingen (opwaartse vangst), zelfs in een sombere context waarin alle prognoses negatief zijn. En er zijn maar weinig mensen die dat kunnen. **Vandaar de noodzaak om methodisch, mechanisch en saai te zijn (om 7 keer in je hoofd te herhalen).**

In ieder geval **moet een goede afdekking worden gebruikt om het margeprofiel over de cycli heen af te vlakken en niet om te wedden op een mogelijke stijging of daling.** Dit geldt evenzeer voor een onderneming die haar kosten dekt (b.v. een luchtvaartmaatschappij met brandstof) als voor een grondstoffenproducent. Een goede afdekking moet dus meer worden gezien als een verzekeringsprogramma dan als een speculatieve gok of de wens om een eenmalig financieel gewin te behalen. **Het probleem is dat het heel moeilijk is om deze discipline vol te houden. Nogmaals: "methodisch, mechanisch en saai".**

Er zij ook op gewezen dat er een belangrijke institutionele verplichting bestaat met betrekking tot hedging : schuldeisers eisen dat de lener zich indekt met het idee een bepaalde EBITDA-marge te garanderen, d.w.z. dat de onderneming in staat blijft haar rentelasten te dekken en in haar convenanten te evolueren (convenanten zijn clauses, opgenomen in leningscontracten tussen een bank en een onderneming, die de schuldenaar verplichten bepaalde specifieke verbintenissen en in het bijzonder financiële ratio's na te leven). De crediteur zal over het algemeen eisen dat de onderneming een schuldenlast heeft die een bepaald veelvoud van EBITDA niet overschrijdt). Kredietgevers eisen derhalve een minimumniveau van zichtbaarheid voordat zij een lening zullen toestaan. Nu u meer weet over hedging, is het tijd om antwoorden te vinden op de vraag: **waarom hedgen sommige luchtvaartmaatschappijen en andere niet?**

. Aan de kant van de schuldeisers: **Een eerste antwoord kan worden gevonden in de rol van de schuldeisers.** Southwest Airlines dekt zich bijvoorbeeld in omdat zij uitzonderlijke leningsvoorwaarden kon bedingen, maar alleen in ruil voor garanties via haar indekkingsstrategie

.
Aan de kant van de aandeelhouders: nog steeds in het register van de institutionele imperatief, **zetten aandeelhouders soms een rem op dit soort strategie.**

Wanneer de koers hoog is en wij betalen om ons in te dekken, stellen de aandeelhouders het management niet op prijs omdat zij een deel van hun winst verliezen. In deze gevallen wordt de directie verweten dat zij de kans om recordwinsten te maken niet heeft aangegrepen, dat zij haar ernst heeft verloren, enz. De ratio's van de onderneming lijden dus onder die van niet-afgedekte concurrenten of concurrenten die gewoon minder voorzichtig zijn met deze volatiliteitsrisico's. Omgekeerd, wanneer de context slecht is, wanneer de verkoopprijzen laag zijn, kan het management, dat opties neemt om zich in te dekken, op de vingers getikt worden en als te agressief beoordeeld worden.

Afgezien van de complexiteit van het proces, is het nooit gemakkelijk om alle belanghebbenden tevreden te stellen met iemands dekkingsbeleid: schuldeisers, aandeelhouders, schoonmoeder.

In werkelijkheid hebben dit soort kwesties (risicobeheer in het algemeen) **vaak te maken met de bedrijfscultuur als geheel** en niet zozeer met een bepaald dekkingsprogramma. In bedrijfsculturen waar verantwoordelijkheden verwateren met huurlingen, op korte termijn geobsedeerd, regelmatig vernieuwd management waarvan de beloning nauw samenhangt met bonusbetalingen in de vorm van aandelenopties, leidt de natuurlijke verleiding om roekeloze risico's te nemen en een manier te vinden om deze te rechtvaardigen vaak tot slechte hedgingstrategieën. Voor dergelijke bedrijven is het misschien niet de moeite waard om zich in te dekken (tenzij tegen domheid)

.
Een goede afdekkingsstrategie is dus vooral een kwestie van bedrijfscultuur: een gezonde cultuur, met een langetermijnvisie en een bekwaam en verantwoordelijk management.

En als het om luchtvaartmaatschappijen gaat, zijn goede bedrijfsculturen op de vingers van één hand te tellen. Het is onder beleggers geen geheim meer dat Southwest Airlines een van de luchtvaartmaatschappijen is met de meest bewonderenswaardige bedrijfscultuur.

Mijn commentaar: Het is belangrijk er steeds weer op te wijzen dat het doel van brandstofdekking voor luchtvaartmaatschappijen is het effect van schommelingen in de brandstofkosten te beperken, niet om "geld te verdienen".

Een beleid ter indekking van brandstoffen wordt goed geacht als het op lange termijn

neutraal is.

In het artikel wordt getracht een antwoord te geven op de vraag: waarom dekken sommige luchtvaartmaatschappijen zich in en andere niet?

De gegeven antwoorden zijn onvolledig.

De Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zijn over het algemeen ondergedekt om twee redenen: zij vormen een oligopolie op hun binnenlandse markt (zij kunnen overeenkomen hun tarieven aan te passen) en zij beschikken over een lokale bevoorradingsbron. De VS is een belangrijke olieproducent.

Om de tegenovergestelde redenen maken Europese luchtvaartmaatschappijen meestal gebruik van brandstofdekking en proberen zij soortgelijke strategieën te volgen. Een van de weinige Europese luchtvaartmaatschappijen die geen beleid inzake brandstofdekking voert, is Wizzair.

Voorts wil ik u eraan herinneren dat de indekking tegen brandstoffen sterk gebaseerd is op de prijs van Brent, niet op de prijs van paraffine. Aangezien de paraffinemarkt veel kleiner is dan de Brent-markt, aanvaarden weinig organisaties risico's te nemen op deze markt.

Ten slotte, zoals ik al enkele weken signaleer (zie de paragraaf hieronder getiteld "Mijn commentaar op de ontwikkeling van de brandstofprijs"), is de prijs van paraffine sinds februari 2022 gedecoreerd ten opzichte van de prijs van Brent, wat leidt tot een sterke stijging van de brandstofrekening voor de luchtvaartmaatschappijen.

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 termijn 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 navigacion](#), 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 11 juli gesloten op 1,106 euro. Het is deze week met -2,56% gedaald.

Sinds het begin van de kapitaalverhoging heeft het bijna 40% verloren.

Er zijn verschillende redenen voor deze daling. Het eerste is specifiek voor Air France-KLM: het is het mechanische gevolg van de kapitaalverhoging.

De twee andere redenen gelden voor alle luchtvaartmaatschappijen: enerzijds de versnelling van de inflatie en anderzijds de talrijke in de zomer geplande annuleringen van vluchten in heel Europa.



Vergelijkende ontwikkeling van de koers van het aandeel Air France-KLM ten opzichte van die van IAG en LH over één jaar, vóór de herkapitalisatie van Air

France-KLM.

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 vertraging heeft opgelopen.

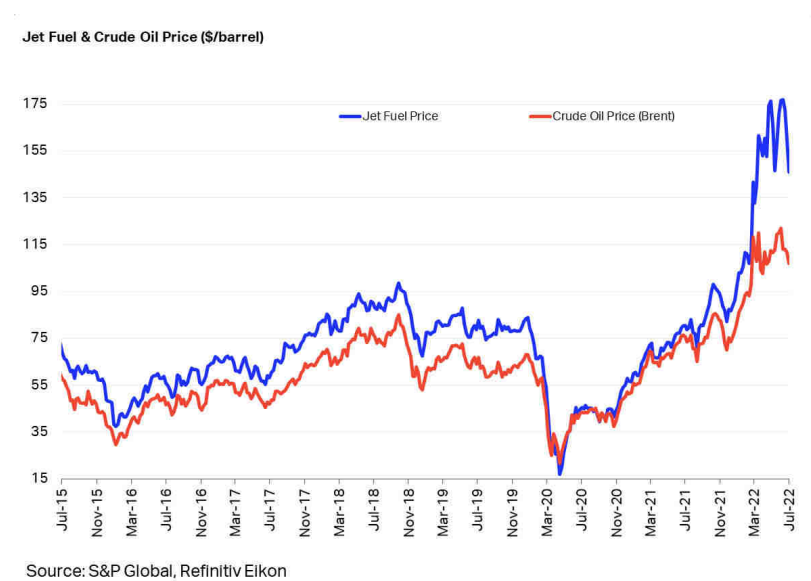
De koers van het IAG-aandeel is sterk gedaald. De hoge schuldenlast van het Brits-Spaanse concern wordt door analisten benadrukt.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM na de kapitaalverhoging bedraagt 1,39 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 1,90, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging in mei 2022.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden.

> [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 Brent ruwe olie en een vat vliegtuigbrandstof. Dit blijkt heel duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - juli 2022.



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.

Prijs van een vat vliegtuigbrandstof per regio van de wereld (bron IATA)

8 July 2022	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000 = 100	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs. 1 yr ago
Jet Fuel Price	100%	348.03	146.17	1154.32	399.58	-8.4%	-17.2%	81.9%
Asia & Oceania	22%	329.48	138.38	1093.22	395.39	-0.9%	-19.1%	78.7%
Europe & CIS	28%	349.11	146.63	1156.88	395.05	-10.0%	-19.2%	82.3%
Middle East & Africa	7%	329.97	138.59	1094.26	413.86	-10.2%	-19.6%	78.2%
North America	39%	358.79	150.69	1190.47	400.61	-6.1%	-14.5%	83.4%
Latin & Central America	4%	369.04	155.00	1224.48	429.37	-7.6%	-14.4%	86.4%

Het vat vliegtuigbrandstof in Europa is deze week scherp gedaald van \$16 naar \$147. Hij was de week ervoor al met 15 dollar gedaald.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$8 gedaald tot \$106.

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.

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