

AF-KLM mikt op winst in 2022



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 871, 1 augustus 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

> Ondanks de verstoring wil Air France-KLM winst maken in 2022

(bron La Tribune) 29 juli - "**Air France-KLM heeft zeer goede resultaten geboekt, beter dan verwacht** met een sterker dan verwacht herstel", zo feliciteerde Ben Smith zichzelf ter gelegenheid van de halfjaarlijkse resultaten op 29 juli. En dat was alles wat de CEO van de Groep nodig had om zijn ambities voor het jaar te tonen, ondanks de grote verstoringen deze zomer en een grote mate van onzekerheid voor het najaar. **Hij bevestigde te mikken op een "duidelijk positief" bedrijfsresultaat** voor het lopende derde kwartaal, en vooral "**positief" voor het jaar in zijn geheel.** Dit zou een ongeziene prestatie zijn sinds het begin van de gezondheids crisis. Het wijst ook op een groot vertrouwen van Ben Smith, die tot dusver heeft geweigerd prognoses voor de periode na september bekend te maken. En als de manager vertrouwen heeft, is dat omdat zijn groep sinds het begin van het jaar goed heeft gepresteerd. In de eerste helft van het jaar hebben zijn maatschappijen hun verkeer meer dan verdrievoudigd ten opzichte van vorig jaar en meer dan 37 miljoen passagiers vervoerd. En de stijging versnelde tussen het eerste en tweede kwartaal. Het herstel van het verkeer was veel sterker dan de toename van de capaciteit, hoewel deze laatste met 75% toenam. Dit leidde tot een verbetering van de bezettingsgraad, die in de eerste zes maanden van het jaar 80% bereikte. Opnieuw is de verbetering toegenomen **tussen april en juni, toen de vliegtuigen voor 85% vol zaten, minder dan vier punten achter op 2019. Deze periode werd ook gekenmerkt door het herstel van de First en Business class.** De bezettingsgraad overtrof in mei en juni de niveaus van 2019 en bereikte volgens Ben Smith

historische niveaus, zij het met een nog steeds beperkte capaciteit. In het eerste kwartaal was dit 75% van het niveau van 2019 en in het tweede 82%, wat in de lijn van de verwachtingen ligt.

De stijging van de bezettingsgraad ging gepaard met een verbetering van de rendementen, die reeds in het eerste kwartaal merkbaar was. Gestimuleerd door de vraag in de zomer zijn de rendementen nu aanzienlijk beter dan in 2019 voor het hele netwerk, zowel in economy- als premiumklasse. In het tweede kwartaal lagen ze 15% hoger dan vóór de crisis, en deze trend zou zich de rest van het jaar moeten voortzetten. Dit heeft geleid tot een stijging van de opbrengst per eenheid met 92% ten opzichte van 2021. En nogmaals, het is nu boven het niveau van 2019. Over het hele halfjaar vrij licht, maar sterk in het tweede kwartaal.

Steven Zaat, CFO van Air France-KLM, wijst erop dat Air France-KLM dankzij deze combinatie van toegenomen verkeer en hogere opbrengsten per eenheid **haar omzet**

meer dan heeft kunnen verdubbelen. Hoewel de groei trager verliep dan die van het verkeer, bedroeg deze laatste **11,2 miljard euro over het halfjaar. Dit is 86% van het niveau van het zeer goede jaar 2019.** Alleen al in het tweede kwartaal is de groep teruggekeerd naar het niveau van vóór de crisis, ondanks de nog steeds beperkte capaciteit.

Gesterkt door haar activiteiten heeft Air France-KLM een Ebitda (winst vóór rente, belastingen, afschrijvingen en amortisatie) van meer dan 1,15 miljard euro geboekt, bij een bedrijfsresultaat van 36 miljoen euro over het halfjaar. Alleen al in het tweede kwartaal bereikte het bedrijfsresultaat 386 miljoen euro, waardoor het een marge van 5,8% kon halen, bijna gelijk aan die van 2019, zoals Steven Zaat opmerkte. De financieel directeur wijst dan ook op een uitzonderlijk resultaat, waarbij met name rekening is gehouden met de explosie van de brandstofrekening, maar ook met de verstoringen die het herstel hebben beïnvloed.

"Het sterke herstel waarvan we deze zomer getuige zijn, stelt de hele luchtvervoerssector op de proef. **Hoewel Air France-KLM zich heeft voorbereid op de vraag van voor de pandemie, zijn onze luchtvaartmaatschappijen niet immuun voor de operationele uitdagingen die we overal ter wereld zien,**" aldus Ben Smith. De CEO hekelde het gebrek aan anticipatie **bij sommige spelers in de sector, dat naar verwachting nog maanden gevolgen zal hebben,** en zei dat zijn groep voorbereid was, maar erkende dat het niettemin operationele moeilijkheden had ondervonden

In Nederland werden KLM en Transavia Holland ontregeld door de grote moeilijkheden die de luchthaven Amsterdam-Schiphol ondervond om de terugkeer van massale passagiersstromen in goede banen te leiden. In het voorjaar heeft de luchthavenexploitant de luchtvaartmaatschappijen verzocht hun passagiersaantallen tijdens bepaalde zeer drukke periodes te beperken, en hen vervolgens gevraagd de bezettingsgraad deze zomer te beperken. Deze maatregel werd uiteindelijk door KLM versterkt om over meer flexibiliteit te beschikken bij het beheer van haar klanten met vertraging.

Air France van haar kant beweert erin geslaagd te zijn haar activiteiten stabiel te houden met 99,4% van de in juni en juli uitgevoerde vluchten, maar houdt bij deze berekening geen rekening met de vier dagen van de staking van de luchthavenbrandweer in Roissy, die tot annuleringen van vluchten hebben geleid. **Evenzo had Transavia France te kampen met de staking van een deel van haar personeel tijdens de brug van 14 juli**

Deze verstoringen brachten in het tweede kwartaal 70 miljoen euro extra kosten met zich mee om de passagiers te compenseren, het verlies aan inkomsten niet meegerekend. Het bedrag zou ook in het derde kwartaal aanzienlijk moeten zijn. Naast de stijging van de belastingen en heffingen, met name op Schiphol, heeft Air France-KLM eenheidskosten geboekt die hoger liggen dan die van 2019, ondanks aanzienlijke personeels- en loonreducties

De stijging van de brandstofkosten had ook een invloed op de kosten. Zij zijn meer dan verdrievoudigd ten opzichte van 2021, deels door het herstel van de bedrijvigheid, maar ook door de explosie van de prijzen sinds het uitbreken van de oorlog in Oekraïne. Ondanks een nog lagere activiteit dan in 2019 heeft Air France-KLM alleen al in het tweede kwartaal 459 miljoen euro meer betaald. En de situatie kan deze zomer nog erger worden.

Hoewel de resultaten aanzienlijk zijn verbeterd ten opzichte van 2021, en in sommige opzichten zelfs ten opzichte van 2019, is het behalen van een jaarlijkse operationele winst nog niet verzekerd. Naast de reeds besproken elementen erkent Ben Smith dat het einde van het jaar zal plaatsvinden in een complexere omgeving met stijgende inflatie en een onzekere macro-economische context, en zegt hij dat de groep zich zal blijven inspannen om haar weerstandsvermogen te vergroten.

(...)

Er is ook een kloof in de boekingsniveaus voor de komende maanden. Ze zijn lager dan in 2019 op dezelfde datum. Zo was eind juni 2019 al 80% van de in het derde kwartaal aangeboden plaatsen geboekt, en 36% voor het vierde kwartaal. Eind juni 2022 zijn deze cijfers gedaald tot respectievelijk 78% en 31%, ondanks het feit dat de capaciteit nog steeds aanzienlijk lager is. Hetzelfde geldt voor de middellangeafstandsvluchten, met een verschil van zeven punten in het lopende kwartaal en vier punten in het volgende. Steven Zaat erkent dit verschil graag, maar schrijft het vooral toe aan het feit dat de Covid-crisis de boekingstermijnen heeft verkort met latere aankoopbeslissingen tot gevolg.

Bovendien heeft **de groep zijn capaciteitsuitbreiding in de loop van de zomer discreet enigszins afgezwakt.** Terwijl het aanvankelijk van plan was 85-90% van de capaciteit van Air France en KLM weer online te brengen vanaf het niveau van 2019, **geeft het nu aan dat de bandbreedte tussen 80-85% ligt, net als in het tweede kwartaal.** Een terugkeer tot 90% wordt nu pas aan het eind van het jaar verwacht.

Mijn commentaar: Na de bekendmaking van de halfjaarresultaten van de groep Air France-KLM zijn de gevoelens gemengd.

De resultaten zijn beter dan verwacht en overtreffen die van IAG en de Lufthansagroep. Dankzij de niet aflatende inzet van de medewerkers konden klanten reizen die vanwege de gezondheids crisis waren uitgesteld, alsnog maken.

Dankzij de verschillende kapitaaltransacties in het begin van het jaar konden de Frans-Nederlandse groep en haar twee belangrijkste dochterondernemingen een begin maken met het financiële herstel.

KLM heeft alle overheidssteun terugbetaald die zij bij het begin van de gezondheids crisis heeft ontvangen, Air France slechts een deel daarvan.

Maar voor beide luchtvaartmaatschappijen moet er nog veel gebeuren.

Het eigen vermogen van de Air France-KLM groep blijft negatief, hetgeen niet het geval is voor IAG of de Lufthansa groep. Zij moeten worden versterkt (zie onderstaand artikel).

Voorts zullen Air France en KLM de sociale lasten voor 2020 moeten betalen waarvoor zij uitstel van betaling hadden gekregen.

Kortom, zoals de meeste van haar concurrenten hoopt de groep Air France-KLM dat de activiteit niet zal afnemen, een conditio sine qua non om haar herstel voort te zetten.

> Luchtvaartmaatschappij, Air France-KLM, IAG: het vliegtuig dat over water loopt

(bron Les Echos) 29 juli - Boten stijgen met het getij, en wat minder bekend is, vliegtuigen ook! **De luchtvaartmaatschappijen zijn deze zomer allemaal watertrappelen, vooral het wonder van de sector, Air France-KLM.** In juni en juli bereikte haar verkeer bijna de waterlijn voor 2019, net als dat van IAG in de vrijetijdsector.

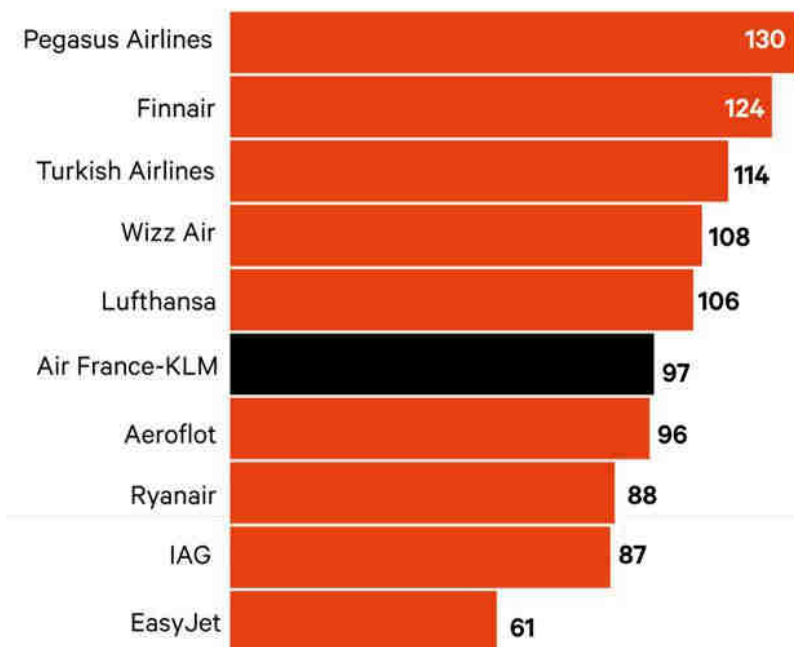
In feite is de situatie zelfs beter dan drie jaar geleden voor de **hele sector**, die **een quasi-historische ervaring beleeft, namelijk dat hij zijn prijzen kan verhogen.** Dankzij stoelopbrengsten die 15% zachter zijn dan drie jaar geleden, behaalde Air France-KLM 91% van de operationele winst voor dezelfde periode in 2019 van april tot juni met 18% minder passagiers, en een operationele marge die vergelijkbaar is met binnen 0,2 punten.

De wens van klanten om te ontsnappen doet jaren van pijnlijke inspanningen lonen. In drie jaar tijd zijn de kosten per eenheid, ondanks een personeelsinkrimping van 14%, met slechts 2,4% gestegen, terwijl de capaciteit met 15% is gedaald.

Zijn baas Ben Smith is niet ver meer van het veranderen van water in wijn, maar het is dit wonderkind waar beleggers nu op zitten te wachten. Met de herkapitalisatie van 2,76 miljard euro hebben de Nederlandse en de Franse overheid 60% terugbetaald. **Het management zou slechts de helft van de beoogde 1,2 miljard hybriden hoeven op te halen om de 75%-grens te bereiken, waardoor het zijn externe groeicapaciteiten en bonussen zou herstellen. Maar het gat van 3,2 miljard in het geconsolideerde eigen vermogen, dat nog intact is, zou alleen kunnen worden opgevuld door toekomstige winstgeneratie.** Een trein naar Lourdes?

Les valeurs européennes de l'aérien post-Covid-19

En valeur d'entreprise (capitalisation boursière + dette nette),
en % de celle du 31/12/2019



«LES ÉCHOS» / SOURCE : BLOOMBERG

Mijn opmerking: De bovenstaande grafiek toont de waardeontwikkeling van de Europese luchtvaartmaatschappijen sinds eind 2019. Het is niet bedoeld om de huidige waarden weer te geven. De indicator die wordt gebruikt om de ondernemingswaarde te berekenen is de som van marktkapitalisatie + nettoschuld.

Het is de stijging van de nettoschuld van de luchtvaartmaatschappijen die de daling van de marktkapitalisatie min of meer heeft gecompenseerd, wat misschien paradoxisch lijkt.

Opgemerkt zij dat de drie luchtvaartmaatschappijen die het meest aan waarde hebben ingeboet drie Britse maatschappijen zijn: Ryanair, IAG en easyJet.

> IAG keert terug naar winst dankzij Spaanse en Zuid-Amerikaanse markten

(bron Air Journal) 30 juli - **IAG** (International Airlines Group), het moederbedrijf van British Airways, Iberia, Vueling en Aer Lingus, heeft **in het tweede kwartaal voor het eerst sinds de Covid-19 pandemie weer winst gemaakt.**

De Brits-Iberische

groep boekte in het tweede kwartaal van 2022 een nettowinst van 133 miljoen euro, tegenover een verlies van 981 miljoen euro in dezelfde periode vorig jaar, toen het luchtverkeer nog grotendeels te lijden had onder de reisbeperkingen

IAG exploiteerde 78% van haar capaciteit van 2019 vóór de pandemie in het tweede kwartaal, een aanzienlijke stijging ten opzichte van de 65% in de voorgaande drie maanden. De Spaanse luchtvaartmaatschappijen Iberia en Vueling waren de beste presteerders van de groep, aangedreven door de Spaanse binnenlandse markt en routes naar Zuid-Amerika, waar de vraag vorige maand het niveau van 2019 overschreed.

"(...) Voor het eerste halfjaar van 2022 als geheel heeft **de groep** zijn nettoverlies door drie gedeeld, tot 654 miljoen euro, en **verwacht hij voor het volledige jaar een operationele winst in het groen.** Dit is op voorwaarde dat "geen verdere tegenslagen in verband met Covid-19 en gezondheidsbeperkingen" of "effecten in verband met de geopolitieke context" de activiteiten verstoren.

Mijn commentaar: *Evenals Air France-KLM zal de IAG-groep haar eigen vermogen, dat thans bijna nul bedraagt, moeten versterken.*

> Wizz Air's operationeel verlies over Q1 breidt uit naar 285 miljoen euro

(Reuters bron) 27 juli - **Low-cost luchtvaartmaatschappij Wizz Air zei dat zijn eerste kwartaal operationeel verlies sprong naar 285 miljoen euro** van 109 miljoen euro een jaar eerder als **de groep werd getroffen door stijgende kosten.**

De luchtvaartmaatschappij zei te verwachten een aanzienlijke operationele winst te zullen boeken dankzij aanhoudende inkomsten- en prijsverbeteringen, en zei dat het niveau van de verstoringen op luchthavens was begonnen te normaliseren.

Mijn commentaar: *De luchtvaartmaatschappijen hebben te lijden gehad onder de stijging van de brandstofkosten, die meer dan verdubbeld zijn sinds het begin van de oorlog in Oekraïne.*

Terwijl de meeste maatschappijen hedges hadden ingesteld om de kosten van een groot deel van hun brandstofverbruik te drukken, had Wizz Air dat niet. Het Hongaarse bedrijf betaalde de volle prijs voor zijn brandstof, en daarom is zijn tekort

zo groot.

Alle luchtvaartmaatschappijen zijn hun beleid inzake brandstofdekking aan het herzien. Wizz Air stapt af van zijn "no-hedge"-beleid en dekt zich in 2023 en 2024 in, tegen respectievelijk 46% en 20%. Ryanair heeft zijn positie afgedekt tegen respectievelijk 80% en 30%. EasyJet is momenteel voor 83% gedekt.

> **Lufthansa annuleert woensdag bijna alle vluchten in Duitsland wegens staking**

(bron AFP) 29 juli - De luchtvaartmaatschappij **Lufthansa staat aanstaande woensdag [27 juli] opnieuw voor een massale staking** in Duitsland. De staking betreft het grondpersoneel, met name het onderhoudspersoneel, maar ook de exploitanten van sleepvoertuigen voor vliegtuigen. **De demonstranten willen de druk op de directie opvoeren om de lonen met ten minste 9,5% te verhogen.** (...)

In totaal worden woensdag 678 vluchten in Frankfurt en 345 in München door Lufthansa geannuleerd.

". Dit betekent dat meer dan 100.000 mensen vandaag niet op vakantie kunnen gaan. Dit is echt een bittere dag voor een luchtvaartmaatschappij, maar vooral voor mensen die op vakantie wilden gaan", treurt Martin Leutke, woordvoerder van Lufthansa.

(...)

Mijn commentaar: *De situatie bij Lufthansa zal waarschijnlijk verslechteren.*

De overgrote meerderheid van de piloten bij Lufthansa heeft voor een staking gestemd, waarbij hun vakbond een loonsverhoging van 5,5% dit jaar en een automatische inflatiecompensatie daarna eist.

De eisen van de piloten omvatten ook een aanpassing van het loonsysteem in alle maatschappijen van de groep, met inbegrip van Eurowings, de laagkostenmaatschappij van de Duitse groep.

> **easyJet-piloten in Spanje: 9 stakingsdagen in augustus**

(bron Air Journal) 1 augustus - Terwijl het zondag het einde van zijn staking van het cabinepersoneel aankondigde, wordt de Britse specialist in goedkope vluchten **easyJet geconfronteerd met een nieuwe dreiging van een conflict op de Spaanse luchthavens** waar het is gevestigd. De **pilotenvakbond SEPLA heeft vrijdag aangekondigd dat zij van 12 tot en met 14 augustus, van 19 tot en met 21 augustus en van 27 tot en met 29 augustus 2022 werkonderbrekingen zal doorvoeren.** Zij verklaarde tegenover het dagblad El Pais dat dit "het laatst mogelijke middel" was, aangezien alle pogingen van de vertegenwoordigers van de piloten om tot een akkoord te komen waren mislukt na "meer dan zes maanden van

onderhandelingen en zes vergaderingen waarin zij drie sociale voorstellen hebben gedaan, die door de maatschappij zijn verworpen".

EasyJet zei op de hoogte te zijn van een aanstaande staking door piloten op haar bases in Barcelona, Malaga en Palma op Mallorca: "Wij zijn teleurgesteld door deze actie op dit kritieke moment voor de industrie," zei het bedrijf in een verklaring, eraan toevoegend dat de onderhandelingen met Sepla "gaande" waren.

De lagekostenmaatschappij is niet de enige die te maken heeft met sociale conflicten in Spanje: twee vakbonden van Ryanair voor cabinepersoneel roepen op tot vier dagen staking per week tussen 8 augustus en begin januari 2023, terwijl de piloten, vertegenwoordigd door SEPLA, een overeenkomst hebben ondertekend.

Bovendien wordt een staking overwogen door de luchtverkeersleiders, die een verhoging van het personeelsbestand eisen om de toename van het verkeer op te vangen.

Mijn commentaar: De conflicten in de Europese luchtvaartmaatschappijen nemen toe.

De afgelopen weken hebben easyJet, Ryanair, Wizz Air, SAS, Transavia France, Lufthansa, British Airways, ITA Airways (het vroegere Alitalia), KLM, allemaal te lijden gehad onder stakingsacties.

Het motief is vaak hetzelfde: de tijdens de gezondheids crisis opgelegde loonsverlagingen goedmaken en zich aanpassen aan de hoge inflatie van het afgelopen jaar.

> **Staatssteun: Brussel vraagt Ryanair 8,4 miljoen euro terug te betalen aan Frankrijk**

(bron Le Figaro) 26 juli - Ryanair zal de rekening moeten betalen. **De Europese Commissie** heeft dinsdag geoordeeld dat de lagekostenmaatschappij tussen 2003 en 2010 staatssteun heeft ontvangen die "onverenigbaar is met de EU-regels" **met betrekking tot de luchthaven van La Rochelle** (Charente-Maritime). Daarom **eist** zij van **Frankrijk dat het steunbedrag, namelijk 8,4 miljoen euro, van Ryanair wordt teruggevorderd**. Hetzelfde geldt voor de Britse lagekostenmaatschappij Jet2, die 81 000 euro illegale staatssteun aan Frankrijk zal moeten terugbetalen. Na een onderzoek dat tien jaar geleden werd geopend, **heeft Brussel** in 2012 **vastgesteld dat "verscheidene contracten voor luchthavendiensten en marketingdiensten die de luchthaven van La Rochelle tussen 2003 en 2010 met de luchtvaartmaatschappijen Ryanair en Jet2 heeft gesloten" niet in overeenstemming waren met het rechtskader voor staatssteun**. Deze overheidssubsidies (lage luchthavengelden, prestatiegebonden vergoedingen, betalingen voor marketingdiensten, enz.) zijn in feite toegestaan zodat luchthavens of

regionale autoriteiten "prijsgevoelige luchtvaartmaatschappijen kunnen aantrekken", maar "onder bepaalde voorwaarden".

Deze voorwaarden zijn niet nageleefd in **bepaalde contracten** die tussen 2003 en 2010 zijn gesloten tussen de luchthaven van La Rochelle en luchtvaartmaatschappijen, zo oordeelde Brussel. Zij "**verleenden Ryanair en Jet2 een ongerechtvaardigd economisch voordeel ten opzichte van hun concurrenten**, omdat een op winst gerichte luchthavenexploitant er onder dezelfde omstandigheden nooit mee zou hebben ingestemd om deze luchtvaartmaatschappijen vergelijkbare voorwaarden te verlenen", zo schreef de Commissie

Daartegenover staat dat de Commissie verschillende andere steunmaatregelen die Frankrijk tussen 2001 en 2012 ten behoeve van de luchthaven van La Rochelle heeft genomen, verenigbaar heeft verklaard. Andere vormen geen staatssteun, oordeelde Brussel. De Commissie heeft vrijdag ook een beschikking gegeven over de staatssteun aan de luchthaven van Beauvais (Oise) en over de kortingen en marketingovereenkomsten tussen de luchthaven en haar klanten uit de luchtvaartsector. Geen van deze contracten en subsidies bleek onverenigbaar te zijn met de Europese regelgeving.

***Mijn commentaar:** Ryanair is weer eens betrap met zijn hand in de jampot.*

De luchthaven van La Rochelle is niet de eerste, en zal ook niet de laatste zijn, die onwettige contracten heeft gesloten met de specialist op dit gebied.

Het Ierse bedrijf is ook een specialist in het indienen van klachten bij de Europese Commissie tegen al zijn concurrenten.

Tijdens de gezondheids crisis heeft Ryanair alle besluiten van de Europese Commissie tot toekenning van staatssteun aangevochten. Tot op heden heeft zij haar zaak nooit gewonnen.

> **JetBlue wint fusie met Spirit**

(bron: Journal de l'Aviation) 28 juli - Na maandenlang dubben **heeft Spirit Frontier de rug toegekeerd om in de armen van JetBlue te springen**. De twee Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hebben aangekondigd dat zij een definitieve fusieovereenkomst hebben bereikt, die Spirit Airlines waardeert op 7,6 miljard dollar.

De deal zal naar verwachting pas in de eerste helft van 2024 worden gesloten. Tot dan zullen **de twee ondernemingen** onafhankelijk van elkaar blijven opereren. Maar zodra de deal rond is, zullen zij **werken aan de totstandbrenging van de vijfde grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappij** - hoewel zij nog steeds ver achter zal liggen op de andere vier met slechts een marktaandeel van 9%. Het zou

77 miljoen passagiers moeten kunnen vervoeren en een omzet van 11,9 miljard dollar moeten genereren (volgens de resultaten van de twee bedrijven in 2019). JetBlue verwacht ook jaarlijkse synergieën van 600 tot 700 miljoen dollar zodra de fusie is voltooid.

(...)

De twee luchtvaartmaatschappijen beschikken over een gecombineerde vloot van 458 vliegtuigen, plus 300 vliegtuigen in bestelling bij Airbus (families A220 en A320neo). Alleen het JetBlue merk en de klantenervaring zullen uiteindelijk overblijven.

Mijn commentaar: De fusie tussen Spirit en JetBlue laat de meeste deskundigen sceptisch achter.

Hun bedrijfsmodellen zijn zeer verschillend.

Spirit is een maatschappij die vertrouwt op zo laag mogelijke tarieven, aangevuld met vergoedingen voor extra's zoals het boeken via een callcenter, een strategie die bekend staat als unbundling. Het succes van zijn bedrijfsmodel is gebaseerd op een lage kostenstructuur waardoor het mogelijk is lage basistarieven aan te bieden en hoge winstmarges te behouden.

JetBlue daarentegen is een premium vrijetijdsluchtvaartmaatschappij. Het aanbod omvat gratis ingecheckte bagage, een aanvullend voedselassortiment en privé-suites.

De twee luchtvaartmaatschappijen hebben twee jaar de tijd om synergieën te ontwikkelen die in verhouding staan tot de investeringen.

> **Safran heeft zijn nettowinst in de eerste helft van 2022 verdubbeld**

(bron Air Journal) 30 juli - Dankzij het herstel van het luchtverkeer heeft fabrikant van vliegtuigmotoren en -uitrusting **Safran voor de eerste helft van 2022 een aangepaste omzet gerapporteerd van 8,56 miljard euro, een stijging met 24,5% j-o-j.**

In dezelfde periode zag de Franse groep zijn aangepaste nettowinst verdubbelen tot 536 miljoen euro. Het gaat om

"solide resultaten" die "aantonen dat het herstel van het luchtverkeer goed op gang is gekomen en van dag tot dag toeneemt", met uitzondering van China, aldus Olivier Andriès, gedelegeerd bestuurder van de groep.

(...)

Safran haalt een deel van zijn inkomsten uit producten en diensten die in dollars worden gefactureerd, met name voor diensten op het gebied van motoren voor commerciële vliegtuigen, die alleen al goed zijn voor bijna een derde van de

inkomsten van Safran. Deze serviceactiviteiten zijn in de eerste helft van het jaar met 47% gestegen, als gevolg van de opleving van het wereldwijde luchtverkeer, aangezien luchtvaartmaatschappijen met meer vliegtuigen vliegen en een grotere behoefte hebben aan reserveonderdelen en onderhoudswerkzaamheden.

Terwijl **Airbus en Boeing** hun productie opvoeren om het hoofd te bieden aan de toename van het luchtverkeer, **zeggen** de twee vliegtuigfabrikanten dat zij worden afgeremd **door de moeilijkheden van de door de pandemie verzwakte**

toeleveranciers om de productiestijging bij te benen. Safran, dat alle Boeing 737 MAX en ongeveer 60% van de Airbus A320-toestellen uitrust met zijn Leap-motoren, produceerde tussen januari en juni 465 eenheden, meer in het eerste kwartaal (239) dan in het tweede (226).

(...)

***Mijn commentaar:** Safran wordt geconfronteerd met hetzelfde probleem als een groot aantal fabrikanten: de broosheid van de bevoorradingsketen nu de wereld de pandemie te boven komt.*

> **ADP Groep verdubbelt haar activiteit en stelt haar ambities naar boven bij**

(bron La Tribune) 28 juli - **De groep ADP** (Aéroports de Paris) heeft, net als de andere transportbedrijven, **in het eerste halfjaar geprofiteerd van een reële opleving van de activiteit.** Gestimuleerd door een sterker dan verwacht herstel vanaf het voorjaar, zijn de verschillende meeteenheden met twee, drie of zelfs meer vermenigvuldigd in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar. Dit is voldoende om een golf van vertrouwen teweeg te brengen en de groep ertoe aan te zetten zijn prognoses voor het jaar opwaarts bij te stellen, ook al is het niveau van 2019 nog ver weg.

De ADP-groep is dan ook optimistisch gestemd met nieuwe, ambitieuzere jaardoelstellingen. Het verhoogt zijn verkeersverwachtingen met vier punten. Zij gaan van een aanvankelijke marge van 70 à 80% van het niveau van 2019 naar een marge van 74 à 84%.

(...)

Deze verbetering is met name te danken aan de prestaties van Paris Airports (het merk dat alleen de Parijse luchthavens groepeerd). Gestimuleerd door de resultaten van de voorbije maanden mikken **Roissy en Orly op een terugkeer naar een verkeersvolume tussen 72% en 82% van het niveau van 2019, tegenover een aanvankelijke marge tussen 65% en 75%.** Dat is een extra zeven punten.

(...) De kloof tussen de hoge en lage aannames blijft zeer groot. Het bewijs dat **de risicofactoren talrijk blijven: de onstabiele gezondheidscontext, de geopolitieke situatie, de milieudruk, de inflatie (of zelfs hyperinflatie in Turkije), de zwakte van het zakenverkeer.**

En zelfs zonder een nieuwe cataclysmen is er nog een lange weg te gaan (...) Dit is

ook het geval voor de Parijse luchthavens. Na langer nodig te hebben gehad om zich te herstellen dan de Turkse of Indiase luchthavens in de groep, hebben zij een indrukwekkende ervaring beleefd. Roissy en Orly hebben in een jaar tijd hun verkeersvolume met drie vermenigvuldigd, waardoor alle terminals open konden, behalve terminal 1 van CDG, waaraan nog steeds wordt gewerkt. Maar ook hier gaat het slechts om 72% van het niveau van 2019

Het vierde kwartaal is vooralsnog onzekerder, gezien de risicofactoren die op de vraag wegen.

(...)

Niettemin wordt verwacht dat tussen het herstel van het verkeer en de inflatie extra kosten zullen ontstaan, met name voor personeelskosten. Na forse bezuinigingen om de crisis het hoofd te bieden, waaronder een collectieve afvloeiingsregeling voor 1 150 werknemers in Parijs, zijn deze kosten in de eerste helft van het jaar al gestegen en wordt verwacht dat ze in de tweede helft van het jaar nog verder zullen stijgen. Op de Parijse luchthavens **heeft de groep haar gedeeltelijke activiteit stopgezet en haar aanwervingen hervat met een plan om 600 mensen aan te werven om het herstel van het verkeer te begeleiden.** Zij heeft ook **twee overeenkomsten ondertekend: een voor werknemers die onder het omstreden plan voor de aanpassing van arbeidsovereenkomsten (PACT) vallen, zodat zij naar hun loonniveau van 2019 kunnen terugkeren, en een voor een extra algemene loonsverhoging van 3% voor alle werknemers.** Het effect van deze twee overeenkomsten wordt geraamd op 13 miljoen euro voor de tweede helft van het jaar.

Mijn commentaar: Evenals de luchtvaartmaatschappijen is de groep ADP (voorheen Aéroports de Paris) geconfronteerd met stakingen die tot salarisaanpassingen hebben geleid.

Beurs persoverzicht

> Air France KLM bevestigt positieve vooruitzichten, makelaars in steun

(bron Boursier) 1 augustus - **Air France KLM** bevestigt haar huidige goede vorm op de beurs met een koers die nog steeds 3,8% stijgt op 1,4 euro. De luchtvaartmaatschappij profiteert **van twee gunstige aanbevelingen van analisten** om de week te beginnen, **aangezien HSBC en Oddo BHF beide zijn overgegaan op "buy" op het dossier.** De Britse bank verhoogde haar koersdoel van €1,2 naar €1,6 terwijl de broker haar koersdoel verhoogde van €1,45 naar €1,7

Oddo BHF is van mening dat de gevolgen van de herstructurering door de markt worden onderschat, terwijl het nieuwe concurrentieklimaat gunstiger lijkt door

het verdwijnen van agressieve spelers op het gebied van tarieven zoals Norwegian en Level of XL en Aigle Azur. Bovendien is een van de belangrijkste bijdragen van de halfjaarlijkse publicatie duidelijk het verbeterde zicht op de kasstroomgeneratie en het herstel van de balans.

(...)

Mijn commentaar: Naast Oddo en HSBC is ook Citigroup overgegaan tot kopen (eind juni). Ze benadrukken de effecten van het strategisch plan van Air France-KLM dat in het najaar van 2019 werd onthuld.

Andere analisten zoals UBS, Barclays of Deutsche Bank hebben een neutraal advies.

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 1,414 euro bij het sluiten van de handel op maandag 1 augustus. Het is deze week sterk gestegen met +13,53%.

De halfjaarlijkse resultaten, die beter waren dan verwacht door analisten, hebben de aandelenkoers een boost gegeven.

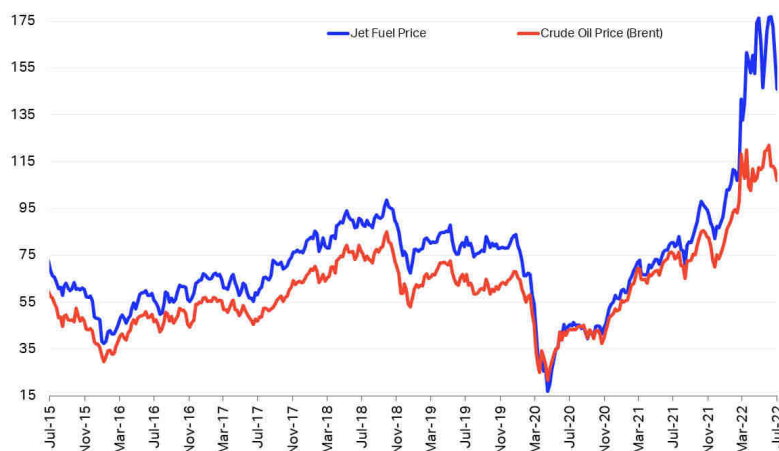
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM na de kapitaalverhoging bedraagt 1,43 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 1,90, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging in mei 2022.

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 Brentolie en de prijs van een vat vliegtuigbrandstof. Dit blijkt heel duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - juli 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.

Straalbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) op 22 juli 2022

15 July 2022	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs. 1 yr ago
					2000 = 100			
Jet Fuel Price	100%	348.47	146.35	1155.75	400.08	0.1%	-17.3%	85.7%
Asia & Oceania	22%	320.74	134.71	1064.21	384.90	-2.7%	-23.3%	75.5%
Europe & CIS	28%	355.56	149.33	1178.25	402.35	1.8%	-17.0%	89.5%
Middle East & Africa	7%	327.81	137.68	1087.09	411.15	-0.7%	-20.7%	79.8%
North America	39%	360.46	151.39	1196.01	402.48	0.5%	-14.0%	89.0%
Latin & Central America	4%	369.23	155.08	1225.12	429.59	0.1%	-13.5%	91.2%

Het vat vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met \$2 gedaald tot \$140. Het is 37 dollar gedaald in een maand.

Het stond een jaar geleden nog op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week sterk gedaald met -\$5 tot \$100.

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](#).

11264 mensen ontvangen dit persbericht live