

AF: 5% algemene verhoging



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 878, 19 september 2022

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

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

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

[volg deze link](#)  [, het is hier](#),  [vindt u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

Redactie

Beste lezers,

Vorige week vond de derde editie van de "Staten van de Lucht" plaats.

Herhalingen van de vier conferenties en drie workshops zijn beschikbaar op youtube (zoek op États de l'Air)

.

Ronde tafel over de organisatie van de toekomstige intermodaliteit

- . Ronde tafel over innovaties voor het toekomstige ATM-systeem*
- . Ronde tafel over wijzigingen in de regelgeving ter ondersteuning van de ecologische overgang*
- . Rondetafel over de schuldafbouw in het luchtvervoer*

.

Workshop over de oprichting van een SAF-industrie in Europa

- . Workshop over de besturing en veiligheid van nieuwe vliegtuigen*
- . Workshop over de toren op afstand*

Noteer de aanwezigheid van Christian Daniau, voorzitter van de Landbouwkamer van Charente en deskundige op het gebied van biobrandstoffen bij de workshop

over de oprichting van een SAF-sector in Europa.

Bij mijn weten is dit de eerste keer dat een vertegenwoordiger van de landbouwwereld deelneemt aan een uitwisseling over dit onderwerp.

De afgelopen weken heb ik een reeks artikelen over klimaatverandering voorgesteld:

- . een interview met [de heer JM Jancovici](#),
- . een artikel over het [Drawdown-project](#)
- , . [de verbintenis van Air France om verantwoordelijker te reizen](#),
- . de [presentatie over het klimaat op het "back-to-school"-seminar van de regering](#) door Dr. Valérie Masson-Delmotte, directeur onderzoek van het CEA.

Deze week vindt u de presentatie van het Science Based Targets initiative (SBTi), een onafhankelijke organisatie

Veel leesplezier.

François

> Air France: algemene verhoging van 5% voor alle werknemers

(bron Les Echos) 14 september - **Na twee jaar bevrozing van de lonen** keren de ongeveer 38.000 werknemers van Air France terug naar de eenvoudige vreugde van een loonsverhoging. Geconfronteerd met een snel stijgende inflatie en wijdverbreide sociale onvrede heeft **de directie van Air France** zonder veel omhaal besloten **een algemene verhoging van 5% toe te kennen, vergezeld van een bonus van 1.000 euro.**

De bonus van 1.000 euro, die deel uitmaakt van de nieuwe bonusregeling van Macron, wordt vanaf oktober uitbetaald. De loonsverhoging zal gefaseerd worden ingevoerd, met een eerste verhoging van 2% in november, gevolgd door een tweede verhoging van 2,5% in februari 2023 en een toezegging voor een verhoging van ten minste 0,5% in het kader van de verplichte jaarlijkse onderhandelingen (NAO) die in mei plaatsvinden.

De jaarlijkse kosten van deze loonsverhoging zouden ongeveer 180 miljoen euro bedragen. Dit is voldoende om de sociale vrede te bewaren waardoor Air France meer dan haar belangrijkste concurrenten heeft kunnen profiteren van de opleving van het verkeer deze zomer, aldus een personeelsvertegenwoordiger, ook al lagen de eisen die de verschillende vakbonden al hadden geformuleerd eerder tussen 8% en 10%. "De **werknemers is zo vaak verteld dat er geen algemene verhoging kon komen totdat de staatssteun is terugbetaald, dat de meesten van hen dit niet verwachtten.**

In 2020 had Air France zich ertoe verbonden de lonen niet te verhogen zolang de staatssteun niet was terugbetaald. Dit is echter nog niet het geval, aangezien de Franse onderneming slechts 75% van de in 2020 en 2021 betaalde rechtstreekse steun heeft terugbetaald. Bovendien zal de volgende "ronde" van verplichte loononderhandelingen niet voor volgend voorjaar beginnen. De dochterondernemingen **Hop en Transavia France worden voorsnog niet door deze maatregelen getroffen, maar zouden aan het eind van afzonderlijke onderhandelingen toch vergelijkbare verhogingen moeten krijgen.**

Geconfronteerd met stijgende eisen en inflatie besloot het **management uiteindelijk dat het dringend was om het rustiger aan te doen...** Vooral omdat de resultaten in het tweede kwartaal al weer in het groen stonden. Maar **niet zonder eerst groen licht te hebben gekregen van het Ministerie van Economische Zaken**, dat hierover volgens een goede kenner van de materie herhaaldelijk was benaderd.

Uiteindelijk steekt deze algemene stijging van 5% over een jaar (...) gunstig af bij de 4% die bij KLM werd behaald. Voor langeafstandspiloten komt deze verhoging bovenop het belastingvoordeel waarmee zij het bedrag van hun belastbaar inkomen kunnen verminderen afhankelijk van de duur van hun werk in het buitenland, dat kan oplopen tot het equivalent van een maandsalaris.

Mijn commentaar: Toen de Franse staat Air France in 2020 met leningen steunde, stelde hij daar voorwaarden aan.

Een daarvan was loonmatiging totdat de leningen waren terugbetaald.

Gedurende vele maanden was de directie van Air France van mening dat loonmatiging een bevestiging van de loonsverhogingen betekende.

De sterke prijsstijging bracht alle personeelsvertegenwoordigers, vakbondsleden en bestuurders, ertoe de directie en de nationale vertegenwoordigers aan de tand te voelen, met succes.

> **KLM annuleert 56 vluchten dit weekend: vliegtuigen vertrekken nog steeds zonder passagiers**

(bron Nhnieuws) 17 september - **KLM heeft dit weekend opnieuw vluchten geannuleerd vanwege de chaos op Schiphol.** 34 vluchten werden vandaag [zaterdag] geannuleerd en morgen [zondag] worden 22 vluchten geannuleerd. Volgens de luchtvaartmaatschappij gaat het om vluchten tussen 9.30 en 17.00 uur. Een belangrijk detail is dat, hoewel de passagiers niet mogen instappen, de vliegtuigen toch leeg vertrekken om passagiers in het buitenland op te pikken.

KLM zegt "geschokt" te zijn door het besluit om meer vluchten te schrappen. **In**

september en oktober was er al een capaciteitsbeperking, maar door het gebrek aan beveiligingspersoneel op Schiphol moeten per direct nog meer vluchten worden geannuleerd. Dit betekent dat 9.250 passagiers per dag minder de luchthaven kunnen verlaten.

KLM wil buitenlandse reizigers die op Schiphol vliegen niet benadelen. De luchtvaartmaatschappij is daardoor gedwongen om vluchten leeg, dus zonder passagiers, van Schiphol te laten vertrekken.

(...)

Ook andere luchtvaartmaatschappijen zullen vluchten moeten annuleren. Volgens Schiphol moeten vluchten worden geannuleerd om de veiligheid van passagiers en personeel in de terminals te waarborgen.

***Mijn commentaar:** Met de weken wordt de situatie op Schiphol niet beter, integendeel.*

De luchthavendirectie heeft moeite om haar beveiligingspersoneel te behouden. Om ontslagnemingen te voorkomen werd in juli en augustus een eenmalige bonus toegekend.

Toen deze bonus begin september werd afgeschaft, verlieten veel beveiligingsmedewerkers hun baan om elders werk te vinden.

Geconfronteerd met de onmogelijkheid om de steeds terugkerende storingen te verhelpen, heeft de CEO van Amsterdam Schiphol ervoor gekozen zijn functie neer te leggen.

> Emirates en United Airlines formaliseren strategisch partnerschap

(bron Air & Cosmos) 15 september - **Emirates en United Airlines hebben een strategisch partnerschap aangekondigd.** Vanaf november kunnen klanten van Emirates die naar Chicago, San Francisco en Houston reizen, met één enkel ticket gemakkelijk overstappen op vluchten van en naar bijna 200 steden in Amerika (.. .)

Bovendien zal United vanaf maart 2023 rechtstreekse vluchten aanbieden naar New York/Newark-Dubai. Als uitbreiding zullen klanten naar meer dan 100 steden kunnen reizen via Emirates of zijn dochteronderneming flydubai (...)

Deze overeenkomst is ook historisch omdat zij een einde maakt aan een lange periode van open vijandigheid sinds de in 1999 ondertekende "open skies"-overeenkomst tussen de Verenigde Staten en de Verenigde Arabische Emiraten de luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten in staat stelde een sterke positie op de Amerikaanse markt te verwerven. **De grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen** probeerden eerst de regering-Obama en daarna de

regering-Trump ervan te overtuigen de "open skies"-overeenkomst terug te draaien. Deze laatste **klaagt oneerlijke concurrentie aan in verband met de steun die Emirates, Qatar Airways en Etihad Airways van hun thuislanden krijgen.**

Intussen is de internationale luchtvervoerscrisis in verband met de Covid-19 pandemie voorbij, en de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zijn zelf grotendeels geholpen door de Amerikaanse federale regering... In ieder geval lijkt de strijdbijl begraven.

> Lufthansa: de Duitse staat verlaat de hoofdstad, Duitslands rijkste man versterkt het

(bron Les Echos) 14 september - Lufthansa wordt weer onafhankelijk. **De Duitse regering heeft zich dinsdag volledig teruggetrokken uit het kapitaal van de luchtvaartgroep**, twee jaar na haar redding te midden van een pandemie. **De beursoperatie levert de staatskas 760 miljoen euro winst op.** Volgens de Duitse pers zou ook de Duitse logistiekmagnaat Klaus-Michel Kühne, die al 15% van Lufthansa in handen had, de referentieaandeelhouder kunnen worden.

Aangezien honderden vliegtuigen door de lockdown aan de grond waren gehouden, had Lufthansa in juni 2020 met de Duitse regering en de Europese Commissie onderhandeld over een reddingsplan. Het reddingspakket bedroeg in totaal 9 miljard euro en omvatte een kredietlijn van 3 miljard euro van de staatsontwikkelingsbank (KfW) en 6 miljard euro van het nationale economische stabilisatiefonds (WFS). In ruil daarvoor nam de staat een aandeel van 20% in het kapitaal van de luchtvaartmaatschappij, niet zonder tegenwerking van het management van Lufthansa.

Als teken van haar herstel sinds de hervatting van de vluchten had Lufthansa de steun al in november 2021 terugbetaald en de ongebruikte middelen geschraapt. Het Stabilisatiefonds was ook begonnen met zijn vertrek door een deel van zijn aandelen te verkopen. Het heeft nu de resterende 9,9% op de markt gebracht, voor "1,07 miljard euro, of een winst van 760 miljoen euro, na aftrek van de 306 miljoen euro die voor de verwerving van het belang is gebruikt", aldus Jutta Dönges, financieel directeur van het Stabilisatiefonds. De aandelen werden in juni 2020 gekocht tegen 2,56 euro en werden uiteindelijk door de staat verkocht tegen een prijs van 6,11 euro.

(...)

Haar concurrent Air France-KLM koos op haar beurt voor een route die veel meer in handen is van de staat, aangezien de Franse staat na de tweede kapitaalsverhoging in juni zijn aandeel in het kapitaal verdubbelde tot 28,6% van de aandelen en 28,1% van de stemrechten, en de Nederlandse staat eveneens een belang van 9,3% (en 13,8% van de stemrechten) behoudt.

Het herstel van Lufthansa is echter nog broos. De groep, die ook Austrian,

Swiss, Eurowings en Brussels Airlines bezit, heeft voor het eerst in twee jaar weer winst gemaakt. Zij is verheugd over het succes van de vrachtsector, op een moment dat **het vrachtvervoer over zee de gevolgen ondervindt van de oorlog in Oekraïne en de verstoring van de bevoorradingsketens. Lufthansa heeft echter in de afgelopen zes maanden nog steeds een operationeel verlies van 1,18 miljard euro geleden.**

Deze financiële situatie weegt op het bedrijf terwijl het zich voorbereidt op nieuwe transformaties en de luchtgaten doorloopt die zijn ontstaan door de stijging van de paraffineprijs. De directie van Lufthansa is er onlangs in geslaagd een nieuwe staking van piloten en grondpersoneel ternauwernood te voorkomen, zonder hen volledig gerust te stellen over haar bedoelingen.

De oprichting van een nieuwe dochtermaatschappij (AOC) met lagere tarieven dan die welke in het kader van de collectieve overeenkomsten zijn vastgesteld, baart het personeel zorgen. Ook de verkoop of gedeeltelijke beursgang van haar onderhoudsdochter Lufthansa Technik baart beleggers zorgen.

De kwestie zal naar verwachting binnenkort worden besproken met ondernemer **Klaus-Michel Kühne**, die **deze week een deel van de aandelen van de staat heeft overgenomen, zo heeft Handelsblatt begrepen. Het bedrijf van de miljardair, het logistieke bedrijf Kühne + Nagel, is een van de belangrijkste klanten van Lufthansa Cargo.**

***Mijn commentaar:** Volgens Het Financieele Dagblad bezit Klaus-Michael Kuehne (de rijkste man van Duitsland) nu 17,5% van de Duitse luchtvaartmaatschappij.*

Wat Lufthansa Technik betreft, overweegt Lufthansa een operatie die de waarde van deze in vliegtuigonderhoud gespecialiseerde dochteronderneming zou kunnen verhogen.

In plaats van een beursgang gaat het Duitse bedrijf over tot de verkoop van 20 tot 30% aan financiële investeerders. Het hoopt op een waardering tussen de 6 en 8 miljard euro, inclusief schulden.

De raad van toezicht van Lufthansa hoopt begin 2023 een niet-bindend bod te krijgen.

Bonus artikel

> Science Based Targets (SBT) (initiatief)

(bron: novethic) 16 september - **Het Science Based Targets (SBT)-initiatief is**

bedoeld om "ambitieuze klimaatmaatregelen" in het bedrijfsleven te **stimuleren, waarbij de** doelstellingen voor bedrijven een middel zijn om de overgang naar een koolstofarme economie om te zetten in een concurrentievoordeel. **De kerngedachte is de doelstellingen inzake de vermindering van broeikasgassen af te stemmen op de klimaatwetenschap.** Het stellen van een wetenschappelijk gefundeerd doel omvat hier vier stappen voor bedrijven: het ondertekenen van een verbintenisbrief waarin wordt bevestigd dat uw bedrijf zal werken aan een wetenschappelijk gefundeerd doel voor de vermindering van broeikasgassen, het ontwikkelen van een SBT binnen 24 maanden, het indienen van uw doel voor validatie, en het bekendmaken van het doel. **Bijna 500 bedrijven doen mee en meer dan 130 andere hebben de aanpak onderschreven.**

Het initiatief benadrukt drie soorten SBT-aanpak:

- Een sectorale benadering: het globale koolstofbudget wordt opgesplitst per sector en de voor het bedrijf vereiste emissiereductie is sectorspecifiek.
- Een totale aanpak: een percentage van de totale emissiereductie wordt aan de afzonderlijke bedrijven toegewezen.
- Een economische benadering: het koolstofbudget wordt gelijkgesteld aan het mondiale BBP en het aandeel van een bedrijf in de emissies wordt bepaald door zijn brutowinst, aangezien de som van de brutowinsten van alle bedrijven in de wereld gelijk is aan het mondiale BBP.

Het SBT-initiatief verenigt partners uit de openbare (**het Global Compact-programma van de VN**) en de particuliere sector (**het WWF, het World Resources Institute en de CDP charity trust** - voorheen het Carbon Disclosure Project). Zij werkt ook samen met de We Mean Business-coalitie, die meer dan 1.300 toezeggingen van meer dan 800 bedrijven met een totale marktkapitalisatie van bijna 17 biljoen dollar bundelt.

Mijn opmerking: *Science Based Targets initiative (SBTi) is een onafhankelijk orgaan.*

SBTi heeft het uiterst belangrijke en noodzakelijke werk gedaan om de wereldwijde CO₂-emissiereductiedoelstellingen (afgestemd op het Akkoord van Parijs) uit te splitsen naar activiteitensector.

Het SBTi-initiatief heeft dus tot doel bedrijven aan te moedigen emissiereductiedoelstellingen vast te stellen die gebaseerd zijn op wat volgens de wetenschap nodig is om de opwarming van de aarde tegen het einde van de eeuw tot ver onder de 2°C te beperken.

In september 2021 heeft SBTi een beoogd emissiereductietraject voor de luchtvaart vastgesteld.

SBTi onderzoekt momenteel het decarbonisatietraject van Air France om na te gaan of de doelstellingen worden gehaald.

Ter herinnering: Air France streeft ernaar de CO₂-uitstoot per passagierskilometer tegen 2030 met 30% te verminderen ten opzichte van 2019. Deze doelstelling omvat geen zogenaamde "compenserende" acties om zich alleen op concrete reductiemaatregelen te concentreren.

Deze vermindering met 30% komt overeen met een effectieve vermindering van 12% van de totale emissies tussen 2019 en 2030. Ter vergelijking: tussen 2005 en 2019 bedroeg de daling 6%.

Einde persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

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

Om te voorkomen dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. 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 haar hebt gekocht.

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

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

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

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

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en

Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

Mijn commentaar: Als u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, nodig ik u uit om [mijn website navigacion, sectie Air France-KLM employee shareholding](#) te raadplegen.

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

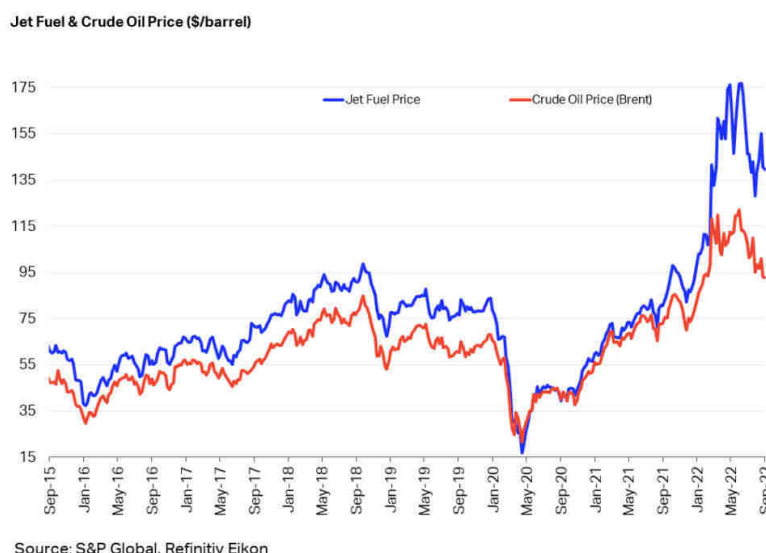
Het aandeel Air France-KLM staat bij sluiting op maandag 19 september op 1,376 euro. Het is deze week sterk gedaald met -10,30%.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 1,50 euro. Het hoogste koersdoel is 1,90 euro, het laagste 0,85 euro. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

> Mijn commentaar op de ontwikkeling 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 Jet Fuel. Dit blijkt heel duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - augustus 2022.



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

Om de sterkte van de infrastructuur te waarborgen, geeft het Franse leger namelijk al enkele jaren de voorkeur aan een beleid van één enkele brandstof, waarbij alle uitrusting, landvoertuigen en generatoren van vliegtuigbrandstof worden voorzien.

Voor de sterke stijging in de laatste maand heb ik tot nu toe geen verklaring.

Vliegtuigbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) per 29 augustus 2022

Fuel Price Analysis

The jet fuel price ended last week up 8.1% at \$155.2/bbl:

26 August 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%	369.40	155.15	1225.17	424.12	8.1%	8.5%	95.9%
Asia & Oceania	22%	352.26	147.95	1168.78	422.73	10.7%	9.1%	93.4%
Europe & CIS	28%	378.68	159.05	1254.88	428.52	7.4%	8.1%	101.9%
Middle East & Africa	7%	355.70	149.39	1179.57	446.13	9.5%	8.4%	96.9%
North America	39%	373.58	156.90	1239.54	417.13	7.4%	8.8%	92.7%
Latin & Central America	4%	380.29	159.72	1261.79	442.45	5.6%	4.7%	96.2%

Vliegtuigbrandstof in Europa daalt deze week met -\$5 tot \$137. Na een piek op \$182 in juni 2022 was het begin augustus gedaald tot \$132.

Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt deze week met -\$3 tot \$91.

Sinds midden februari jojoet hij tussen \$100 en \$120.

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij het 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 aandelen Air France-KLM.

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

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers...

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

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

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) een e-mailadres naar keuze te geven.

| François Robardet

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

Je kunt me vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de Air France-KLM deelneming.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

. Als u het persoverzicht liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

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

11306 mensen ontvangen dit persoverzicht live