

Air France-KLM: verstekeling



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 884, 31 oktober 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

> Air France-KLM : verstekeling

(bron Les Echos) 30 oktober - **Wat een geweldige vlucht! Dat de bedrijfswinsten van de drie grote Europese luchtvaartmaatschappijen in het derde kwartaal dicht bij elkaar lagen, is enigszins verrassend, gezien hun zeer verschillende profielen:** 1,02 miljard euro voor Air France-KLM, 1,1 miljard voor Lufthansa en 1,2 miljard voor IAG. De verwachte landing van de jaarresultaten zou met "meer dan 900 miljoen" van het Frans-Nederlandse concern niet ver van deze zakdoek moeten liggen.

Het trio zal zijn jaar dus ongeveer in de zomer hebben voltooid. Het toeval is niet geheel toevallig, want ook de inkomsten op het hoofdkantoor zijn in zwermen gestegen (24,4% bij AF-KLM, 23% bij de concurrenten).

Maar **de echte verrassing ligt in de deelname van het gezelschap onder leiding van Ben Smith aan deze gegroepeerde vlucht.** Evenveel als de dashboardverlichting over negen maanden (bedrijfsresultaat vergelijkbaar met 2019 met 20% minder verkeer), symboliseert de verlaging van de schuldhefboom, van 11 naar 1,6 keer Ebitda, deze indrukwekkende doorstart.

Maar **de beurs wil niet te veel krediet geven aan deze uitstekende besturing, waarvan zij weet dat die ook afhangt van het macro-economische weer.** Het heeft deze verstekeling van de groep losgemaakt (**-13,05% voor het aandeel op vrijdag, na de recente stijging**) terwijl het het gat van 2,8 miljard in het eigen vermogen in de gaten houdt. Het zou niet raadzaam zijn dat het weer omslaat...

Als Air France-KLM profiteert van haar liquiditeit (12,3 miljard) en een duidelijke horizon om in november de terugbetaling van een miljard euro van het uitstaande saldo van 3,5 miljard van haar door de staat gegarandeerde lening (PGE) te voorzien, dan is dat omdat de hand die de staat tijdens de Covid-19-crisis heeft uitgestoken, nu in de val van de stijgende rente loopt.

De regeling is in feite gebaseerd op een van de interbancaire tarieven (de driemaands Euribor). Toen het EMP in 2020 werd gesloten en vervolgens in 2021 werd gewijzigd, was dit percentage toen negatief en werd het volgens afspraak op nul gezet voor de berekening van de vergoeding van de banken. Het bedraagt nu 1,6% plus de marge van de banken (2,75%) en de garantieprovisie van de staat (1%), d.w.z. een potentiële kostprijs van 5,35% tot op heden (rekening houdend met het feit dat het tarief pas in mei van elk jaar moet worden betaald). **Het EMP vormt dus de belangrijkste blootstelling van Air France-KLM aan variabele rente; het grootste deel van haar schuld is vastrentend.**

De tijd werkt tegen Air France-KLM, dat ook profiteert van de coupons die verschuldigd zijn op de drie tranches van de hybriden die voortvloeien uit de conversie van de staatslening van 3 miljard euro in april 2021. Deze hebben een rentevoet van 7%, 7,25% en 7,50%. Vanaf april 2025 wordt de eerste tranche van 1 miljard euro verhoogd tot 8,50% als de groep niet terugbetaalt. Een jaar later zal nog een tranche van 1 miljard euro worden verhoogd tot 8%, en de laatste in april 2027 tot 8%.

Het bedrijf hoopt dit jaar of volgend jaar voor 1,2 miljard euro aan hybriden uit te geven om het tekort aan eigen vermogen te dichten en zijn balans te versterken. Een bedrag dat meer dan een derde van zijn huidige marktkapitalisatie vertegenwoordigt.

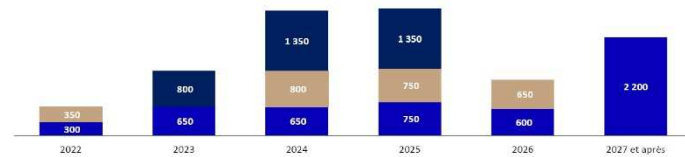
Mijn commentaar: De goede resultaten die de groep Air France-KLM in het derde kwartaal boekte, brengen haar op gelijke hoogte met haar belangrijkste concurrenten.

Maar dit betekent niet dat de Frans-Nederlandse groep vrijuit gaat. De terugbetalingstermijnen van de schuld tussen nu en 2026 (3,5 miljard euro voor het EMP, 2,3 miljard euro voor de converteerbare obligaties) zijn zeer belangrijk.

Profil du remboursement de la dette au 30 septembre 2022

AIRFRANCE-KLM
GROUP

Profil du remboursement de la dette⁽¹⁾
En m€



Air France-KLM obligations senior

Octobre 2022 : AFKL 1,25% (150m€)
Mars 2023 : AFKL 1,25% (200m€)
Mars 2023 : AFKL 1,25% (200m€)
Conversion : AFKL 1,25% (200m€)
+ Octobre 23

Aide de l'Etat français*

L'aide de l'Etat consiste en des prêts bancaires garantis par l'Etat français et financés de près de l'Etat français.
Le prêt de l'Etat français d'un montant de 3,0 milliards d'euros a été converti en quasi-fonds propres perpétuels en avril 2021.

Autres dettes à long terme émises par AF et KLM : Principalement sécurisées par leurs actifs

Goed nieuws is dat de onderneming dankzij het hoge kasniveau de komende dagen 1 miljard euro van het PGE (Plan Garanti par l'Etat) kan terugbetalen.

Na de bekendmaking van de resultaten daalde de koers van het aandeel Air France-KLM. Gedetailleerde uitleg vindt u in de rubriek "Beurspersoverzicht".

> Air France-KLM rapporteert Q3 resultaten

(bron: Nederlandse Pers) 28 oktober - **De Nederlandse media hebben de resultaten van Air France-KLM en KLM uitgebreid becommentarieerd, waarbij de impact van Schiphol en het sterke herstel desondanks werd benadrukt.** De omzet van de groep bedraagt 8,1 miljard euro, waarvan 3,2 miljard afkomstig is van KLM en Transavia. Air France (570 miljoen euro) en KLM (443 miljoen euro) boekten een operationele winst, wat zich vertaalt in een netto groepsresultaat van 460 miljoen euro. De groep is van plan de capaciteit in het vierde kwartaal verder uit te breiden.

Veel bronnen wijzen erop dat **KLM de gevolgen van de problemen op Schiphol heeft berekend op 175 miljoen euro. 30 miljoen werd besteed aan schadevergoeding voor passagiers, de rest aan gederfde inkomsten.**

BNR vroeg Marjan Rintel, CEO van KLM, naar de resultaten over het derde kwartaal. Marjan Rintel verklaarde dat ze tevreden was over het laatste kwartaal en dat het belangrijkste was dat klanten weer wilden vliegen en voor KLM kozen, hoewel KLM niet de service kon bieden die ze wilde bieden. Over de **compensatie op Schiphol** zei Rintel dat zij in gesprek is met de luchthaven over de problemen. **KLM is van plan veel meer personeel aan te nemen om de problemen te helpen oplossen.**

Gevraagd naar de vele uitdagingen voor de luchtvaartmaatschappijen, merkt Rintel op dat de vraag naar vluchten zeer groot is, en dat de heropeningen in Azië zeer goed nieuws zijn. Over **de winst van de groep en KLM** vroeg de journalist aan mevrouw Rintel of "de Fransen u nog steeds dankbaar zijn dat u deel uitmaakt van de groep". **Mevrouw Rintel antwoordde dat zij gelooft in een sterke groep met twee sterke luchtvaartmaatschappijen, "dus ik geloof in een sterke Air**

France-KLM, een sterke KLM en een sterke Air France", en voegde **eraan toe dat zij zeer onder de indruk was van de resultaten van de Fransen.**

Gevraagd naar het "machtsevenwicht" binnen de groep, zei mevrouw Rintel dat zij niet gelooft in "macht" en "ego's", maar in "samenwerking", "wat wij heel goed doen".

Mijn commentaar: De storingen op Schiphol hebben grote gevolgen gehad voor KLM, die haar activiteiten met meer dan 10% heeft zien teruglopen.

Als deze situatie voortduurt, vrezen de piloten van KLM voor een verplaatsing van de activiteiten naar Frankrijk.

Er zij aan herinnerd dat de verdeling van de langeafstandsactiviteiten tussen KLM en Air France wordt geregeld door een overeenkomst (de Prod Balance) die dateert van de oprichting van de groep Air France-KLM en die nog steeds van kracht is.

Vóór de gezondheids crisis lag de langeafstandsactiviteit van KLM dicht bij het in de overeenkomst vastgelegde maximum.

> **Air France-KLM: recordorder voor duurzame brandstoffen**

(bron Les Echos) 25 oktober - **Na de bestellingen van vliegtuigen is dit de grootste investering van Air France-KLM om haar CO2-uitstoot te verminderen. Dinsdag rondde de groep twee van de grootste contracten ooit in de luchtvaartsector af voor de levering van duurzame brandstoffen - 1,6 miljoen ton in totaal, tussen 2023 en 2036, oftewel meer dan 2 miljard liter - met het Finse bedrijf Neste en het Amerikaanse bedrijf DG Fuel.**

Hiermee komen Air France, KLM en Transavia een paar stappen dicht bij de doelstelling van de groep om tegen 2030 10% duurzame brandstoffen te gebruiken en tegen diezelfde datum de CO2-uitstoot met 30% te verminderen. **In totaal zou met de 1,6 miljoen ton duurzame brandstoffen, geproduceerd uit bakolie en dierlijke vetten, de toevoeging van ongeveer 4,7 miljoen ton CO2 aan de atmosfeer worden voorkomen.**

De totale waarde van deze twee contracten is niet vermeld, maar loopt in de miljarden dollars, rekening houdend met het feit dat de kosten van niet-fossiele brandstoffen drie tot vier keer zo hoog zijn als die van traditionele paraffine, die ongeveer 1000 dollar per ton kost.

(...)

En in tegenstelling tot andere aankondigingen gaat het hier niet om een aankoopverplichting op middellange termijn. De leveringen van Neste beginnen volgend jaar en gaan jaarlijks door tot 2030. Het Amerikaanse DG Fuels daarentegen zal pas in een tweede fase, voor de periode 2027-2036, nog

eens 600.000 ton leveren.

Alleen al dankzij het contract met Neste, waarvan de belangrijkste productielocatie in Rotterdam zal verdubbelen, zal Air France-KLM aan haar onmiddellijke verplichtingen kunnen voldoen. In Frankrijk moet Air France al minstens 1% duurzame brandstoffen gebruiken. Maar de toekomstige Europese verordening, waaraan momenteel de laatste hand wordt gelegd, voorziet dat in 2025 op Europese schaal ten minste 2% en in 2030 ten minste 5% wordt bereikt.

De groep zal nog andere leveranciers moeten vinden om zijn doelstelling te bereiken om tegen 2030 tot 10% duurzame brandstoffen te integreren. De twee contracten zijn samen goed voor slechts drie van deze 10%. En hoewel Neste van plan is zijn productie van vliegtuigbrandstoffen te verhogen van 1,5 miljoen ton in 2023 tot 2,2 miljoen ton in 2026, zal **de Finse specialist in zijn eentje niet kunnen voldoen aan de behoeften van de Europese luchtvaartmaatschappijen. Vooral omdat Neste, in tegenstelling tot zijn Amerikaanse concurrenten, geen palmolie of landbouwproducten zal gebruiken die voor de voedselproductie kunnen worden gebruikt.**

***Mijn commentaar:** Dit is een overeenkomst die de vragen van sommige luchtvaartcritici beantwoordt.*

De Air France-KLM Groep beschikt al over de middelen om te voldoen aan haar verplichtingen om tot 2025 duurzame brandstof te gebruiken.

Let op de laatste zin van het artikel: in de VS wordt duurzame brandstof geproduceerd uit biomassa die gebruikt kan worden voor menselijke consumptie.

Er is behoefte aan een mondiale richtlijn om het gebruik van biomassa bij de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen te reguleren. Dit valt onder de bevoegdheid van de ICAO, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (onderdeel van de Verenigde Naties).

> **Air France KLM: een belang in TAP?**

(bron Boursier) 28 oktober - Air France KLM zit midden in een turnaround en wil graag uitbreiden. Ondanks een nog steeds aanzienlijke schuld heeft de Frans-Nederlandse maatschappij haar oog laten vallen op TAP.

De groep is "zeer vertrouwd met het Iberisch schiereiland" en TAP zou "een andere optie" kunnen zijn, zei Ben Smith tijdens de conferentie voor de presentatie van de kwartaalresultaten. Air France KLM zou zich "zeker op een formele basis verbinden" als er een kans was, zei de directeur toen hem werd gevraagd naar de belangstelling voor de Portugese luchtvaartmaatschappij.

Voor de zomer zei TAP dat een nieuwe investeerder haar een steviger basis zou geven terwijl zij haar herstructureringsprogramma voortzet tegen stijgende brandstofkosten en toenemende geopolitieke onzekerheid. (...)

)

De uiteindelijke beslissing ligt bij de Portugese staat, die nu de enige eigenaar van het bedrijf is.

Mijn commentaar: TAP is goed ingeburgerd op de Zuid-Atlantische markt, waar de IAG-groep (British Airways en Iberia) marktleider is vóór de Air France-KLM-groep.

Indien TAP zou fuseren met de groep Air France-KLM, zou de nieuwe entiteit de IAG-groep op dit netwerk inhalen.

Laatste minuut (1):

Het Italiaanse ministerie van Economie heeft maandag gezegd dat het de exclusiviteitsperiode die was geopend voor besprekingen met het Amerikaanse private-equityfonds Certares, dat banden heeft met de groepen Air France-KLM en Delta Airlines, voor de overname van ITA Airways, de voormalige Italiaanse luchtvaartmaatschappij, niet zal verlengen. De besprekingen met andere investeerders kunnen worden hervat. Lufthansa had eerder dit jaar een aanvraag ingediend bij de cruisegroep MSC.

Last minute (2): Maandag worden aankondigingen gedaan.

easyJet sprong meer dan 5% in Londen op geruchten over een overname. Volgens de Times heeft IAG, dat meer dan 13 miljard euro in kas heeft, zijn zinnen gezet op de lagekostenmaatschappij en op TAP, de Portugese luchtvaartmaatschappij.

> Lufthansa gaat joint venture aan met exploitant luchthaven Frankfurt

(bron: Business Traveler) 25 oktober - **Lufthansa en Fraport, de exploitant van de luchthaven van Frankfurt, hebben een nieuwe joint venture opgericht om de producten en diensten in Terminal 1 van de luchthaven te verbeteren.**

Volgens de ondernemingen is het doel van de "Fra-Alliance" om "de processen en het productaanbod voor vluchten te verbeteren" en tegelijkertijd "het concurrentievermogen van de luchthaven te versterken".

De onderneming zal zich bezighouden met gebieden als bedrijfsontwikkeling en -activiteiten, klantervaring, infrastructuur, intermodaliteit en duurzaamheid.

Tot de eerste voordelen behoort de verstrekking van real-time updates van wachttijden bij veiligheidscontroles in de Lufthansa-app. Passagiers kunnen nu rekening houden met deze tijden bij het plannen van hun reis.

Ook de passagiersstromen zijn geanalyseerd en geoptimaliseerd om "de overstaptijden aanzienlijk te verkorten" voor ongeveer een miljoen passagiers per jaar. Dit zal worden bereikt door "onnodige en overbodige" veiligheidscontroles af te schaffen.

(...)

Mijn commentaar: Joint ventures tussen een luchtvaartmaatschappij en een luchthaven bestaan al in verschillende landen.

In de VS is deze praktijk gebruikelijk, hetgeen resulteert in langlopende (99 jaar) huurcontracten van gates aan luchtvaartmaatschappijen.

In de Golfstaten is de integratie uitgebreider: de luchtvaartmaatschappijen en hun belangrijkste luchthavens maken deel uit van dezelfde groep.

In Duitsland, waar de Europese Commissie gevoeliger is voor concurrentievraagstukken dan elders, heeft Lufthansa al een dergelijke overeenkomst in München.

De fusie van Lufthansa met Fraport is echter verrassend. Tot nu toe waren de betrekkingen tussen de twee ondernemingen zeer gespannen. Lufthansa bevoordeelde München, terwijl Fraport Ryanair belastingvoordelen gaf om met Lufthansa te kunnen concurreren.

Het besluit van Ryanair om Fraport te verlaten aan het einde van de kortingsperiode kan een factor zijn geweest in de ommekeer van Fraport.

Opmerking: dank aan het strategieteam van Air France-KLM voor hun informatie waar ik uitgebreid gebruik van heb gemaakt.

> **Lufthansa in de zwarte cijfers dankzij herstel passagiersvluchten**

(bron AFP) 27 oktober - De grootste luchtvaartmaatschappij van Europa, **Lufthansa, heeft in het derde kwartaal een nettowinst van 809 miljoen euro geboekt**, na een verlies vorig jaar, dankzij een sterk herstel van het luchtverkeer.
(...)

De groep werd gestimuleerd door de terugkeer van de vraag van recreatieve en zakelijke passagiers, die door de pandemie in de ijskast was gezet, terwijl de vrachttak, die de laatste tijd de dienst uitmaakt, volgens Lufthansa een "record"

resultaat behaalde.

(...)

Lufthansa boekte voor het kwartaal een bedrijfsresultaat (EBIT) van 1,1 miljard euro, een verviervoudiging ten opzichte van dezelfde periode in 2021.

De luchtvaartgroep bevestigt de begin deze maand aangekondigde verhoging van zijn doelstellingen en verwacht dat het aangepaste bedrijfsresultaat in 2022 meer dan 1 miljard euro zal bedragen, vergeleken met ten minste 500 miljoen euro die eerder was voorspeld.

(...)

Deze prestatie werd geleverd ondanks de stijging van de kosten van vliegtuigbrandstof, die werd gevoed door de algemene stijging van de energieprijzen sinds het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

(...)

Maar **hogere ticketprijzen voor consumenten compenseren deze kostenstijging**, aldus Lufthansa. (...)

)

Mijn commentaar: Tegen het einde van het jaar zal de Lufthansa Groep (die Lufthansa, Swiss, Austrian en Brussels Airlines omvat) alle overheidsschulden die tijdens de gezondheids crisis zijn ontstaan, hebben afbetaald.

> IAG: nettowinst derde kwartaal 853 miljoen euro

(bron Air Journal) 29 oktober - **IAG** (International Airlines Group) heeft **in het derde kwartaal van 2022 een nettowinst geboekt van 853 miljoen euro** (tegen een verlies van 574 miljoen euro een jaar eerder) **en een courant bedrijfsresultaat van 1,21 miljard euro**.

Zijn omzet van 7,33 miljard euro voor het derde kwartaal van 2022 was 0,9% hoger dan in 2019, hoewel zijn capaciteit slechts 81% bedroeg van het niveau van vóór de pandemie.

(...)

De directeur van de groep, Luis Gallego, zei (...) "**hoewel de vraag sterk blijft, zijn we ons bewust van de onzekerheden in de economische vooruitzichten en de aanhoudende druk op de huishoudens**".

(...)

Mijn commentaar: Zowel IAG als Lufthansa hebben half oktober vooraankondigingen gedaan. De twee groepen luchtvaartmaatschappijen hadden aangegeven te streven naar een twee keer zo hoog operationeel kwartaalresultaat als verwacht.

Deze aankondigingen veroorzaakten een stijging van de aandelenkoersen van de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen, waaronder Air France-KLM.

Beurspersoverzicht

> Waarom keldert Air France KLM ondanks uitstekend kwartaal?

(bron Boursier) 28 oktober - Ondanks een bijna-record kwartaal **kelderde Air France-KLM meer dan 15% tot 1,34 euro aan het eind van de week in Parijs**. Beleggers maken zich zorgen over het effect van de oplopende inflatie op de vraag en de aanhoudende verstoring van KLM's hub Schiphol. **Sommigen wijzen ook op de lichte neerwaartse herziening van de capaciteit voor de laatste drie maanden van het jaar, aangezien de luchtvaartmaatschappij van plan is 85% van haar pre-pandemische capaciteit te benutten in het vierde kwartaal, tegenover een eerder plan van 85% tot 90%**. Voor het eerste kwartaal van 2023 wordt echter verwacht dat de capaciteitsverhoging wordt voortgezet en dat de capaciteit ongeveer 90% van het niveau van 2019 zal bedragen. Het bedrijf van de groep "onderscheidt zich door zijn transformatie om de arbeidsefficiëntie en de marge te verbeteren, maar we verwachten dat de kosten tot 2023 tegenwind zullen geven", zegt Conroy Gaynor, een analist bij Bloomberg Intelligence. **"Het bedrijf heeft zeer reële operationele problemen en groeibeperkingen voor KLM op Schiphol."**

Stifel ('sell') blijft sceptisch over de margeambities van Air France KLM op middellange termijn en de doelstelling van een positieve jaarlijkse vrije kasstroom tegen 2023. Hoewel het bedrijf het operationeel goed doet, blijft de makelaar van mening dat in het licht van verslechterende marktfundamenten volgend jaar **het nog steeds aanzienlijke eigen vermogenstekort van 2,8 miljard euro geen comfortabele balanspositie oplevert**. In lijn met zijn sectorvisie verwacht de makelaar volgend jaar een moeilijker vraag- en kostenklimaat voor Europese luchtvaartmaatschappijen.

Citi ('buy') is **optimistischer**. Volgens de bank boekte de luchtvaartmaatschappij een operationele winst die 24% boven de consensus lag, dankzij beter dan verwachte inkomsten dankzij hoge prijzen, **met hogere opbrengsten en een "goede" kostenbeheersing ondanks de verstoring**. Hij ziet de consensus zijn ramingen opwaarts herzien.

Bernstein ('underperform') wijst er ook op dat het bedrijfsresultaat ruim boven de consensus lag dankzij sterk verbeterde rendementen en een inhaalvraag die hogere inkomsten genereren, met een hoog operationeel hefboomeffect op de nettowinst. De makelaar **noemde de resultaten "des te indrukwekkender" omdat de groep werd getroffen door de verstoring van de zomer**.

Gevraagd naar de daling van de aandelenkoers tijdens een persconferentie, zei de baas van de luchtvaartmaatschappij, **Ben Smith, dat de investeerders de**

structurele voordelen van de kostenbesparingen nog niet volledig hadden begrepen, met name op de Franse binnenlandse markt, die historisch gezien "het meest verliesgevende deel van onze activiteiten" was. Financieel directeur Steven Zaat zei dat het aandeel daalt, maar dat geldt ook voor andere concurrenten, waarbij sommige beleggers "winst nemen" na recente winsten.

***Mijn commentaar:** Beleggers kijken naar verschillende indicatoren om bedrijven te evalueren: resultaten natuurlijk, maar ook schuld, vrije cashflow en eigen vermogen.*

Voor de drie luchtvaartgroepen Air France-KLM, IAG en Lufthansa is het beeld duidelijk.

. De Lufthansa Groep is de enige die op elk van de indicatoren goed scoort.

. De IAG-groep kampt met een hogere schuld (13 miljard) dan haar concurrenten Lufthansa (9 miljard) en Air France-KLM (8 miljard).

. Het eigen vermogen van Air France-KLM (negatief op -2,8 miljard) is veel lager dan dat van Lufthansa (9,2 miljard) en IAG (1,8 miljard eind juni).

Om deze reden is Air France-KLM, naast de in het artikel genoemde redenen, nog steeds minder gewaardeerd dan haar Europese concurrenten, wat tot uiting komt in de recente ontwikkeling van haar aandelenkoers.

Als we uitgaan van 13 oktober, de dag waarop de eerste precieze gegevens over de resultaten van IAG en LH werden bekendgemaakt, bedraagt de koersontwikkeling (op 28 oktober) +4% (AF-KLM), +11% (Lufthansa), +13% (IAG).

Bonus artikel

> Toerisme, een geldmachine voor Frankrijk

(bron Le Figaro) 26 oktober - Na te zijn getroffen door de Covid, heeft het toerisme sinds het voorjaar zijn dynamiek hervonden en wordt het steeds belangrijker voor de Franse economie. **Volgens Alliance France Tourisme zouden de reizen in het derde kwartaal een positieve bijdrage van 4,3 miljard euro aan de betalingsbalans moeten leveren, na goede eerste (3 miljard) en tweede kwartalen (4,5 miljard).** En dat terwijl het totale tekort op de betalingsbalans toeneemt. De publieke opinie en de overheid onderschatten vaak het gewicht van het toerisme in de Franse economie", zegt Dominique Marcel, voorzitter van Alliance France Tourisme, een vereniging die leiders uit de sector (Accor, ADP Group, Louvre Hôtel, Compagnie des Alpes, Areas, enz.) verenigt. **Reizen**

vertegenwoordigen niet alleen 8% van het bbp, maar leveren ook een zeer positieve bijdrage aan ons saldo op de lopende rekening

."

2022 was een uitzonderlijk jaar, grotendeels dankzij het herstel na de tsunami. De activiteit heeft zich meer dan hersteld tot het niveau van 2019. Ondanks de afwezigheid van Aziatische en Russische klanten heeft de sector onverwacht goed gepresteerd. De Fransen, die in groten getale in Frankrijk zijn gebleven, hebben bijgedragen tot de heropleving van de machine. Bovendien werden **de toeristeninkomsten gestimuleerd door een recordaantal Europese toeristen en de massale terugkeer van Amerikanen** - die door de sterke dollar des te meer bereid waren geld uit te geven. In totaal gaven buitenlandse bezoekers in de zomer van 2022 7% meer uit dan in de zomer van 2019, aldus Insee.

Zowel Fransen als buitenlanders accepteerden aanzienlijk hogere prijzen, zowel in hotels als restaurants. De omzet in de logies- en restaurantsector is in juli 2022 met bijna 14% gestegen ten opzichte van juli 2019, aldus Insee. Na de schrik door het brandstoftekort ziet de Allerheiligen vakantie er goed uit.

Laten we niet in slaap vallen onder het voorwendsel dat 2022 een heel goed jaar was," herinnert Dominique Marcel zich. Het is verkeerd om te geloven dat er geen problemen meer zijn. **Ondanks de inspanningen** (verhoging van de minimumlonen, vermindering van het werk op zondag en van de pauzes overdag, enz.) is er een **tekort aan personeel, waardoor vele etablissementen gedwongen zijn hun activiteiten te beperken** (sluiting op één avond van de week, maaltijden beperkt tot één dienst, enz.) Daarbij komen de daling van de koopkracht, die kan leiden tot een daling van de uitgaven, de stijging van de energieprijzen en de terugbetaling van de PGE, die op de investeringscapaciteit kan drukken. **"In deze context is** het meer dan ooit noodzakelijk om een nationale strategie uit te werken met alle belanghebbenden, professionals en overheden", benadrukt Dominique Marcel. Volgens Alliance France Tourisme vereist toerisme een globale aanpak (accommodatie, vervoer, kwaliteit van de dienstverlening, veiligheid, netheid, enz.) **"Wij moeten ons de middelen verschaffen om het concurrentievermogen van Frankrijk op het gebied van toerisme in de komende vijf tot tien jaar te handhaven"**, benadrukt de professional. Dit is des te belangrijker omdat de concurrentie uit andere landen blijft toenemen.

Mijn commentaar: Moet ik u eraan herinneren dat Frankrijk een van de belangrijkste toeristische bestemmingen ter wereld is, zo niet de belangrijkste?

En dat de meeste toeristen met het vliegtuig komen?

Wat zou er gebeuren als het Franse luchtvervoer afneemt?

Uit een in 2015 door het Observatoire des métiers de l'aérien gepubliceerde studie

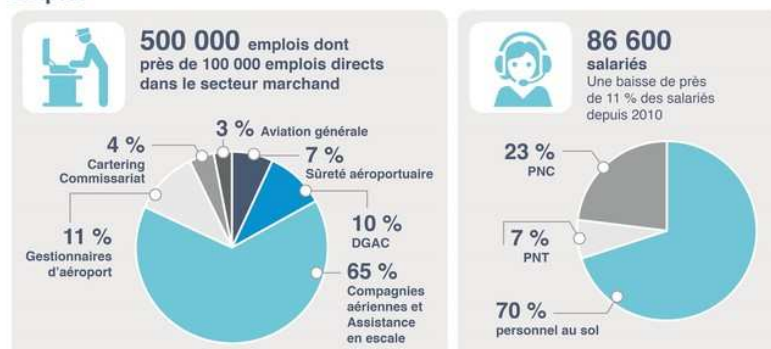
blijkt dat de luchtvaartsector in Frankrijk goed is voor 100 000 directe banen en 400 000 indirecte banen (catering, vervoer, aanverwante diensten).

De uitdaging om het luchtvervoer koolstofvrij te maken gaat dus veel verder dan het behoud van banen in de luchtvaartsector.

Activité 2015



Emploi



Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM sloot maandag 31 oktober op 1,332 euro. Het is deze week zeer sterk gedaald met -10,93%.

Na een stijging met 15% in de laatste twee weken, profiterend van positieve aankondigingen van Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen, heeft het 11% verloren in twee dagen na de aankondiging van lager dan verwachte kwartaalresultaten.

Op vrijdag 28 oktober, de dag van de bekendmaking van de resultaten, werd meer dan 2% van het aandelenkapitaal verhandeld. Een niveau dat zelden bereikt wordt.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 1,53 euro. Het hoogste koersdoel is 2,00 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

De kloof tussen de prijs van olie en vliegtuigbrandstof is nog nooit zo groot geweest.

De prijs van vliegtuigbrandstof in Europa daalt deze week met -\$8 tot \$135. Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus teruggevallen tot \$132. Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt deze week licht met +\$2 tot \$95

Van half februari tot eind juli schommelde hij tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt hij tussen \$85 en \$99.

Begin maart bereikte Brent \$132, dicht bij zijn record van \$150 (in 2008).

De vrees dat de economie tegen het einde van 2022 in een recessie terecht zou komen, deed de brandstofprijzen dalen. Vervolgens bracht de aankondiging van OPEC+ om de olieproductie te verminderen de prijzen weer omhoog.

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 is heel duidelijk in onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - oktober 2022.

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



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

Vliegtuigbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) per 7 oktober 2022

Fuel Price Analysis

The jet fuel price ended last week up 19.8% at \$155.8/bbl:

7 October 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%	370.89	155.77	1230.14	425.83	19.8%	11.7%	64.7%
Asia & Oceania	22%	311.35	130.77	1033.05	373.63	14.9%	0.9%	-40.9%
Europe & CIS	28%	358.54	150.59	1188.13	405.73	22.9%	5.8%	59.2%
Middle East & Africa	7%	325.10	136.54	1078.09	407.75	18.9%	4.0%	-47.9%
North America	39%	420.12	176.45	1393.96	469.09	20.1%	22.6%	84.4%
Latin & Central America	4%	388.10	163.00	1287.73	451.54	20.1%	12.2%	68.4%

Goed om te weten.

> 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 de CIPF

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, raadpleeg dan [mijn website navigaction](#), sectie [Air France-KLM employee shareholding](#).

Details

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](#).

11331 mensen ontvangen dit persoverzicht live