

Air France-KLM maakt grote winst, eigen vermogen blijft grotendeels negatief



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°885, 7 november 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,

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

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM maakt eindelijk grote winst, maar eigen vermogen blijft grotendeels negatief

(bron Wansquare) 2 november - **Gestimuleerd door het herstel van het reizen tijdens de zomer heeft de groep Air France-KLM in het derde kwartaal een operationele winst van meer dan een miljard euro geboekt.** Het bedrijf is echter nog lang niet klaar met het afbetalen van zijn schulden, terwijl de vraag naar vliegreizen volgend jaar al weer zou kunnen verzwakken.

Air France-KLM heeft Covid 19 overleefd, maar hoe zal het 28,6% Franse staatsbedrijf het doen in de dreigende recessie? Het bedrijf werd tijdens de gezondheids crisis overeind gehouden en geherkapitaliseerd met Franse en Nederlandse overheidssteun, door de twee staten gegarandeerde bankleningen en kapitaalverhogingen, en is nu weer actief en profiteert van het herstel van het reisverkeer.

(...)

Alle door de sector gehanteerde indicatoren wijzen op de expansie van de activiteiten van de Frans-Nederlandse onderneming.

(...)

In het beste geval zou alles in orde zijn als de financiële situatie van het bedrijf volledig zou worden gesaneerd. Een proces dat gaande is, maar nog lang niet

voltooid. De maatschappij, die op het hoogtepunt van de gezondheids crisis in totaal 4 miljard euro aan Franse leningen met staatsgarantie (PGE) had gekregen, had eind 2021 500 miljoen euro terugbetaald. Vervolgens heeft KLM eind juni 2022 haar doorlopende kredietlijn ("RCF") en de rechtstreekse lening van de Nederlandse staat volledig terugbetaald, voor een totaalbedrag van € 0,9 miljard.

De groep wil nu in november een vervroegde gedeeltelijke terugbetaling van de EMP doen voor 1 miljard euro van de resterende 3,5 miljard euro, "om zijn totale financiële kosten en zijn blootstelling aan variabele rente te verminderen", aldus de onderneming. In de toekomst wordt geen verdere vervroegde aflossing van het EMP verwacht tot mei 2024 en het profiel van deze banklening zal naar verwachting zelfs ongewijzigd blijven tot mei 2025.

Eén belangrijk probleem moet

echter **nog worden opgelost. Dat van het negatieve eigen vermogen op de balans van het bedrijf, met een tekort dat eind september nog 2,8 miljard euro bedraagt, tegen 3,2 miljard euro eind juni.** Het bedrijf denkt dat het zijn eigen vermogen zal kunnen herstellen "dankzij de winst" die het verwacht te genereren "en quasi-aandelenprojecten", verwijzend naar de mogelijke uitgifte van hybride obligaties in 2022 en 2023. De economische situatie zou echter een belemmering kunnen vormen.

In het licht van een zwakkere vraag en stijgende kosten volgend jaar is het nog steeds grote eigen vermogenstekort van het bedrijf "geen comfortabele balanspositie", waarschuwt Stifel. "De structurele zwakheden van Air France-KLM blijven bestaan, met name een broze kasstroomgeneratie", aldus het analistenbureau Octo Finances. **De beurs is net zo angstig: het aandeel Air France-KLM daalde vrijdag 28 oktober met 13% tot 1,37 euro.**

***Mijn commentaar:** Hier is een artikel dat het sentiment van beleggers ten aanzien van de groep Air France-KLM illustreert en de aanzienlijke koersdaling van het aandeel verklaart, ondanks de aankondiging van goede kwartaalresultaten.*

Als u meer wilt weten over het eigen vermogen van een onderneming en hoe dit kan worden aangevuld wanneer het negatief is, nodig ik u uit [mijn Flash nr. 84](#) te (her)lezen.

Air France-KLM heeft vandaag aangekondigd dat zij is overgegaan tot de vervroegde terugbetaling van 1 miljard euro van de uitstaande lening van 3,5 miljard euro die door de Franse staat wordt gegarandeerd (de "PGE").

> De nieuwe baas van Schiphol, de heer Sondag, wil een "enorme klus" klaren door zich te richten op het personeel.

(bron ANP) 1 november - Ruud Sondag, **de nieuwe baas van Schiphol, staat voor een gigantische taak om de operationele activiteiten van de luchthaven te**

stroomlijnen en het personeelstekort op te lossen. In een welkomstvideo voor het luchthavenpersoneel spreekt Sondag over een "enorme klus" om "de energie vrij te maken" die in het hele systeem nodig is om de klus te klaren.

In zijn video wijst Sondag erop dat **Schiphol de afgelopen jaren op de een of andere manier vergeten is de luchthaven aantrekkelijk te maken en te houden voor het personeel.** Hij is de laatste tijd veel op de luchthaven geweest om een idee te krijgen van de situatie. (...) "Je merkt het. Er is wat vermoeidheid. Ik zal proberen energie te geven door jullie te steunen", aldus Sondag, die belofde de mensen "duurzamer" te behandelen.

"We hebben activiteiten uitbesteed. Toen ging het niet meer goed", aldus Sondag om het beleid van Schiphol samen te vatten. "Dat gaan we echt oplossen."

De nieuwe baas, die dinsdag is aangetreden, zegt dat hij zich niet alleen richt op personeel in dienst van Schiphol, maar ook op schoonmakers en afhandelaars in dienst van klanten van Schiphol. "De richting die ik wil aangeven is dat **we samen moeten optreden.** Maar **in een snel tempo**, met oog en hart voor de uitvoering. Want **dat is waar onze klanten en luchtvaartmaatschappijen echt op rekenen**", luidt het.

Intussen moet **Schiphol de wervingscampagne voor nieuwe beveiligers, in samenwerking met beveiligingsbedrijven, nog starten.** Volgens een woordvoerder gaat dit "zeer binnenkort" van start, maar de woordvoerder kan geen concrete startdatum geven. Het gebrek aan personeel, vooral op het gebied van beveiliging, heeft de afgelopen maanden voor lange rijen in de vertrekhallen van de luchthaven gezorgd.

(...)

***Mijn commentaar:** Als de vertaling van dit artikel klopt, is de uitspraak van de nieuwe CEO van Schiphol duidelijk: niet alles is gedaan om de business weer op het niveau van 2019 te brengen.*

Dit moet dringend verholpen worden. KLM maakte bekend dat de problemen op de luchthaven hen sinds april 2022 175 miljoen euro hebben gekost.

De luchthavendirectie had zich bereid verklaard de KLM, die nog steeds niet is gecontracteerd, te compenseren.

> **Lufthansa en MSC terug in de race voor de overname van ITA Airways?**

(bron Air & Cosmos) 3 november - Op maandag 31 oktober heeft **de Italiaanse regering de periode van exclusieve onderhandelingen met het Certares-fonds, waar Air France-KLM en Delta achter staan, beëindigd.** Maar zij gaf geen uitleg over de follow-up van het overnamedossier.

Europa's grootste luchtvaartgroep Lufthansa blijft geïnteresseerd in de overname van het door de Italiaanse staat gecontroleerde ITA Airways, nadat Rome maandag een exclusieve onderhandelingsperiode met een consortium waartoe ook Air France KLM behoort, had opgeheven. (...) **Lufthansa heeft altijd gezegd voorstander te zijn van een volledige privatisering van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij**, terwijl de vorige regering van Mario Draghi ervoor had gekozen een overheidsbelang te behouden

(...)
De vorige regering had eind augustus aangekondigd dat zij het bod van Certares, in samenwerking met Air France-KLM en Delta Airlines, voor de aankoop van ITA Airways had

geselecteerd met het oog op het openen van exclusieve onderhandelingen. Deze verrassende aankondiging was een tegenslag voor de Zwitsers-Italiaanse rederij MSC en haar bondgenoot Lufthansa, die eerder als favorieten werden beschouwd in de race om de opvolger van Alitalia te kopen en zich nu opnieuw in de strijd zouden kunnen mengen.

Deze nieuwe tegenslag zou verband kunnen houden met het aan de macht komen in Italië van de Italiaanse Broederschapspartij, waarvan **de leider Giorgia Meloni, gekozen tot voorzitter van de Italiaanse Raad, zich herhaaldelijk heeft uitgesproken tegen de privatisering van ITA Airways. Er zij** ook aan herinnerd dat deze verkiezing zeker de verlenging met een maand rechtvaardigde van de periode van exclusieve onderhandelingen met het Certares-fonds, die oorspronkelijk eind september zou aflopen.

Air France-KLM heeft van haar kant "nota genomen" van de aankondiging van het Italiaanse ministerie van Economie dat de exclusiviteitsperiode afloopt **en voegde eraan toe dat zij "haar opties op de Italiaanse luchtvervoersmarkt evalueert en wacht op nadere informatie van de Italiaanse staat"**.

(...)
Voordat ze uit de race werden gehaald, hadden MSC en Lufthansa eind augustus voorgesteld om 850 miljoen euro te betalen voor 80% van ITA, waardoor de Italiaanse staat slechts een aandeel van 20% zou overhouden. **Voor Air France-KLM is deze tegenslag de zoveelste episode in haar gecompliceerde relatie met het Italiaanse luchtvervoer. In 2009 nam de groep een belang van 25% in Alitalia, de voorloper van ITA Airways, maar geconfronteerd met toenemende moeilijkheden, trok de groep zich vanaf 2013 geleidelijk terug uit het bedrijf.**

Mijn commentaar: Twee spreekwoorden, een Italiaanse en een Franse, illustreren deze sage:

"Chi va piano, va sano, e va lontano" (in het Frans "qui va doucement, va sainement et va longtemps").

"Geduld en tijdsduur zijn belangrijker dan kracht en woede."

Meer in de volgende aflevering...

> **LATAM beëindigt officieel haar herstructureringsproces**

(bron Air & Cosmos) 4 november - **De LATAM Airlines-groep heeft zojuist aangekondigd dat zij op 4 november officieel haar herstructureringsproces, waartoe zij eind mei 2020 vrijwillig was toegetreden, heeft beëindigd door, enkele dagen na de Colombiaanse maatschappij Avianca, hoofdstuk 11 van de Amerikaanse faillissementswet aan te vragen**, dat overeenkomt met het Franse curatele-proces en dat bedrijven in moeilijkheden in staat stelt zich tegen schuldeisers te beschermen.

De Zuid-Amerikaanse luchtvaartgroep is uit het proces gekomen met meer dan 2,2 miljard dollar in contanten en ongeveer 3,6 miljard dollar minder schuld dan voordat het in Chapter 11 bescherming ging, wat neerkomt op een vermindering van 35% van de schuld. In oktober bediende de groep 144 bestemmingen in 22 landen, met dochterondernemingen op vijf binnenlandse markten in de regio: Brazilië, Chili, Colombia, Ecuador, Peru en internationale routes in Latijns-Amerika, naar Europa, de Verenigde Staten, het Caribisch gebied en binnenkort naar Afrika, aangezien LATAM Airlines medio 2023 de route Sao Paulo-Johannesburg zal overnemen. **De groep verwacht het jaar af te sluiten met een totaal van 85% van zijn capaciteit, vergeleken met het capaciteitsniveau dat in 2019, vóór de crisis, werd aangeboden.**

Ook moet worden opgemerkt dat Delta Airlines sinds eind september 2019 20% aandeelhouder is van de LATAM Airlines-groep. Vervolgens hebben Delta en LATAM Airlines een joint venture opgezet die passagiers toegang geeft tot meer dan 300 bestemmingen tussen de Verenigde Staten/Canada en Zuid-Amerika (Brazilië, Chili, Colombia, Paraguay, Peru, Uruguay).

Merk op dat **LATAM Airlines in mei 2020 de Oneworld-alliantie verlaat**, en dat **het logischerwijs een ideale kandidaat zou zijn om toe te treden tot de SkyTeam-alliantie, die rond Delta en Air France-KLM is opgebouwd.**

Wat de vloot betreft, heeft LATAM overeenkomsten gesloten met Airbus om tot 2029 in totaal 87 vliegtuigen uit de A320neo-familie aan te schaffen, die 20% zuiniger zijn. Wat vracht betreft, zitten LATAM Cargo en haar dochterondernemingen midden in een uitbreidingsplan waardoor zij hun respectieve vloeten zullen kunnen uitbreiden van een huidig totaal van 11 Boeing 767-300F toestellen in 2019 tot een totaal van 20 Boeing 767-300F toestellen in 2024.

Mijn commentaar: Binnen de Skyteam-alliantie werken de twee belangrijkste vertegenwoordigers van de alliantie aan de versterking van hun aanwezigheid in Latijns-Amerika.

De groep Air France-KLM heeft sinds 2017 een overeenkomst met GOL, die gericht is op routes tussen Europa en Zuid-Amerika.

Delta Air Lines nam in 2019 een belang in LATAM als opmaat voor de joint venture overeenkomst tussen de twee luchtvaartmaatschappijen op routes tussen Noord- en Zuid-Amerika.

Opgemerkt zij dat American Airlines in februari jl. heeft aangekondigd 200 miljoen dollar in GOL te willen investeren. Het doel: concurreren met de joint venture Delta - LATAM op routes tussen Noord- en Zuid-Amerika.

Opmerking: Ik zou dit artikel willen gebruiken om een fout te corrigeren die sommigen van u in mijn brief nr. 860 hebben opgemerkt. Ik had de nationaliteiten van TAM en LAN door elkaar gehaald!

De LATAM-groep is in 2010 ontstaan uit de fusie tussen TAM (Brazilië) en LAN (Chili).

> Meer vertragingen voor de Boeing 737 MAX 7 en 10

(bron Air Journal) 4 november - Boeing verwacht nu dat de 737 MAX 7 pas begin volgend jaar wordt gecertificeerd, en de 737 MAX 10 pas eind 2023 of begin 2024.

Op zijn investeerdersdag van 2 november 2022, de eerste in vier jaar, had de Amerikaanse vliegtuigbouwer voor een verrassing gezorgd door de ingebruikname van een nieuw vliegtuig uit te stellen tot ten vroegste 2035, een virtuele begrafenis van de NMA. Maar Boeing verwees ook naar haar lopende geschil met de FAA over de certificering van haar laatste twee modellen van haar familie eenmotorige vliegtuigen. **Stan Deal, CEO van Boeing Commercial Airplanes (BCA), zei dat hij een verder uitstel van certificering verwacht, voor de 737-7 "begin volgend jaar" en voor de 737-10 "eind 2023 of begin 2024".** In plaats van de eerder gehoopte 2022 en zomer 2023.

Er zij aan herinnerd dat **deze certificeringen volledig afhankelijk zijn van de goedkeuring door het Congres van een wet die het mogelijk maakt de termijn van 31 december 2022 voor de certificering van de twee 737 MAX's "as is" te overschrijden.** Anders zou Boeing gedwongen zijn een nieuw EICAS-veiligheidssysteem te installeren, een ingewikkeld vooruitzicht voor zowel de fabrikant als de luchtvaartmaatschappijen. Afgezien van hogere kosten en verder uitstel van leveringen, zijn **de piloten zelf verdeeld over het onderwerp (voor vrijstelling bij Southwest, tegen bij American Airlines).** Afgelopen juli dreigde Boeing CEO Dave Calhoun zelfs met het opgeven van het MAX 10 programma (...)

Volgens de Seattle Times zijn er gebreken ontdekt bij toeleverancier Spirit AeroSystems, die de 737 MAX rompen maakt in Wichita, Kansas. "Op het laatste

moment ontdekte ons kwaliteitsmanagementsysteem twee defecten in de romp," zei Stan Deal, die wil geloven dat hij tegen het einde van het jaar weer ongeveer 30 737 MAX's per maand kan leveren.

Mijn commentaar: De einddatum van 2022 nadert voor Boeing en voor de 737 MAX-versies 7 en 10.

In 2019 achtte het Amerikaanse Congres het onaanvaardbaar dat beide 737 MAX's werden gecertificeerd zonder dat EICAS was geïnstalleerd.

Als het Congres volhardt, zal Boeing in grote problemen komen. De cockpit van de B737 Max is klein en er is geen ruimte om nieuwe apparatuur in te bouwen. Tenzij de cockpit volledig opnieuw wordt ontworpen, zouden de kosten onbetaalbaar zijn.

Einde persoverzicht

> [Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM](#)

Het aandeel Air France-KLM sloot maandag 7 november op 1,307 euro. Hij daalt deze week licht met -1,883%.

Na een stijging met 15% in twee weken, dankzij positieve aankondigingen van Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen, heeft het bedrijf de afgelopen weken 13% verloren na de aankondiging van lager dan verwachte kwartaalresultaten.

De beperkingen op de activiteiten op Schiphol en het negatieve eigen vermogen van Air France hadden meer invloed dan de aankondiging van uitzonderlijke resultaten over het derde kwartaal.

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

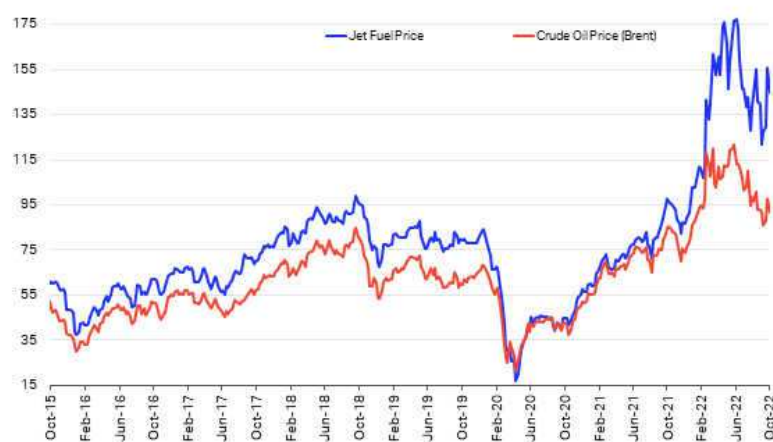
Van half februari tot eind juli schommelde hij tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt hij tussen \$85 en \$99.

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 verlagen 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 4 november 2022

Fuel Price Analysis

The jet fuel price for week of up 3.7% at \$144.3/bbl:

4 November 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%	343.63	144.33	1139.70	394.53	3.7%	-7.4%	52.9%
Asia & Oceania	22%	304.11	127.73	1009.04	364.95	0.8%	-2.3%	40.3%
Europe & CIS	28%	346.43	145.50	1148.00	392.02	7.4%	-3.4%	53.2%
Middle East & Africa	7%	314.83	132.23	1044.02	394.87	3.3%	-3.2%	44.8%
North America	39%	366.92	154.11	1217.43	409.69	2.8%	-12.7%	60.3%
Latin & Central America	4%	364.35	153.03	1208.91	423.91	3.6%	-6.1%	56.3%

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 meer wilt ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#)

mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.338 mensen ontvangen dit persoverzicht live