

Anne Rigail ziet het spoor een grotere rol spelen in de strategie van haar luchtvaartmaatschappij

I Brief van de directeur van Air France-KLM

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen

(raison d'être van de Air France-KLM Groep)



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°903, 12 maart 2023

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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Voor degenen die de vorige brief niet hebben gelezen, hierbij een herinnering.

Naar aanleiding van opmerkingen heb ik de presentatie van de ontwikkeling van de koers van het aandeel Air France-KLM en de brandstofprijzen enigszins gewijzigd.

Om het commentaar op deze gegevens gemakkelijker te kunnen lezen, heb ik de wijzigingen van de week gemarkeerd.

De prijzen zijn bijgewerkt zoals voorheen.

Veel leesplezier

François

Persoverzicht van maandag

> Anne Rigail, CEO van Air France, ziet treinen een belangrijkere rol spelen in de strategie van haar luchtvaartmaatschappij.

(bron Airlineweekly) 7 maart 2023 - **Parijs Charles de Gaulle is een van de weinige luchthavens ter wereld met een station voor hogesnelheidspassagiersvervoer in de terminal. Dankzij deze intermodale connectiviteit behoort Air France tot de toonaangevende luchtvaartmaatschappijen die lucht-spoorverbindingen aanbieden**, waarbij passagiers een gecombineerde vlucht en treinreis op één ticket boeken.

De aanwezigheid van een intercitystation in de terminal betekent niet dat de passagierservaring goed is. Er is weinig bewegwijzering om passagiers die van een Franse binnenlandse vlucht komen en met een Air France Train + Air-ticket op de trein overstappen de weg te wijzen. Als ze ingecheckte bagage hebben, moeten passagiers die bij de bagagebalie ophalen en zelf naar de trein brengen. En tot afgelopen najaar moesten ze bij een Air France-kantoor in het TGV-station stoppen om hun treinticket op te halen.

"De ervaring was niet erg goed", zei Anne Rigail, CEO van Air France, in een recent interview over de Train + Air-verbindingen van de luchtvaartmaatschappij op Charles de Gaulle. En de cijfers bewijzen het: slechts ongeveer 160.000 passagiers boeken jaarlijks gecombineerde lucht-spoor tickets bij Air France. Ter vergelijking: vóór de pandemie maakten 575.000 passagiers gebruik van Lufthansa's soortgelijke aanbod met Deutsche Bahn op haar hub in Frankfurt. Nu wil **Anne Rigail het aantal van deze passagiers verhogen door wat sommigen een "out of the box"-aanpak noemen**: de overstapervaring aangenaam maken.

Air France heeft zijn Train + Air-programma tijdens de pandemie uitgebreid tot 33 routes vanaf Charles de Gaulle. De heer Rigail wil het aantal routes uitbreiden, ook naar bestemmingen waar "geen luchtdienst is". Sinds eind vorig jaar heeft Air France de digitale ervaring verbeterd door passagiers voor hun hele reis - vluchten en treinen - te laten inchecken op de Air France-app.

"Wat we willen doen ... je komt met de trein, je kunt je bagage meteen afgeven met een drop-off service die echt verbonden is met het station," zei Rigail, "En de ultieme ervaring is om direct naar een shuttlebus te gaan om bij de boarding gate te komen. Dat is het doel. Het zal niet snel gaan, maar we werken eraan met onze partners.

(...)

De ontwikkeling van lucht-spoor connectiviteit is geen volledig altruïstische onderneming voor Anne Rigail. **Air France-KLM heeft zich tot doel gesteld de koolstofuitstoot per afgelegde kilometer tegen 2030 met 30% te verminderen ten opzichte van het niveau van 2019**, en tegen 2030 een netto-uitstoot van nul te bereiken. **De groep heeft zelfs obligaties uitgegeven met een rentevoet die gekoppeld is aan het bereiken van de emissiereductiedoelstellingen.** Zoals bekend stoten treinen veel minder

koolstof uit dan vliegtuigen op de routes waarop zij concurreren.

Air France heeft ook te kampen met de veranderende publieke opinie in Europa ten aanzien van vliegzeizen. Frankrijk heeft in 2021 een historische klimaatwet aangenomen die vluchten verbiedt op routes waar treinen de reis in tweeënhalf uur of minder kunnen afleggen; vluchten met aansluitende passagiers zijn nog wel toegestaan. Het verbod werd vorig jaar bevestigd door de regelgevende instanties van de EU. Zoals Ben Smith, CEO van Air France-KLM, in februari opmerkte, kiezen Franse zakenreizigers steeds vaker voor de trein, zelfs op routes waar vluchten nog zijn toegestaan, zoals tussen Parijs en Marseille. Met de TGV duurt de reis Parijs-Marseille slechts 3 uur en 15 minuten.

Rigail beschreef de verandering in de vraag naar passagiers op de route Parijs Orly-Marseille als "zo sterk [en] zo snel" dat Air France het aantal vluchten dat het deze zomer zal aanbieden met meer dan de helft heeft verminderd ten opzichte van vorig jaar.

Door de beperkingen van de luchthavens worden ook lucht-spoorverbindingen aantrekkelijker voor luchtvaartmaatschappijen. De hubs van Amsterdam en Frankfurt zullen deze zomer naar verwachting opnieuw met capaciteitsbeperkingen worden geconfronteerd

(...) **"We moeten het gebruik van het spoor binnen een straal van 500 kilometer - 500, 600 kilometer - echt bevorderen", zei KLM-directeur Marjan Rintel** in november. Mevrouw Rintel, een voormalige Nederlandse spoorman die vorig jaar aantrad als KLM-topman, wordt dit najaar geconfronteerd met mogelijke capaciteitsverminderingen op het knooppunt Schiphol van de luchtvaartmaatschappij. (...)

Deze zomer breidt KLM haar samenwerking met hogesnelheidstreinvervoerder Thalys uit. De luchtvaartmaatschappij gaat meer stoelen kopen voor aansluitende passagiers op treinen naar bijvoorbeeld Brussel.

(...)

Mijn commentaar: Binnen de groep Air France-KLM is de complementariteit met het spoor een belangrijke as om de klantervaring te verbeteren en zal bijdragen tot de vermindering van de impact van reizen op het klimaat.

In Frankrijk moeten met name drie kwesties worden gevolgd: . de mogelijkheid om het treinverkeer op Roissy Charles de Gaulle uit te breiden, . de aanleg van een bagagecontrolegebied bij het TGV-station Roissy Charles de Gaulle, . de verbinding van het TGV-station Massy Palaiseau met de luchthaven Orly, via de toekomstige metrolijn 18 (gepland voor 2028).

Van de recente maatregelen die gevolgen hebben gehad voor de

luchtvaartmaatschappijen op de Franse binnenlandse markt, wil ik er één uitlichten: de aanbeveling die de regering op 3 oktober jl. heeft gedaan in het energie-efficiëntieplan.

Deze was als volgt geformuleerd: "Stap over van het vliegtuig op het spoor voor uitgaande reizen van minder dan 4 uur per spoor (of minder dan 6 uur heen en terug als de reis op dezelfde dag wordt gemaakt)".

Hoewel niet verplicht, werd deze aanbeveling onmiddellijk gevolgd door bedrijven en particulieren, waaruit blijkt dat reizigers zich steeds meer zorgen maken over de impact van hun reizen.

> KLM en haar regering in brand

(bron Les Echos) 10 maart 2023 - De fakkel brandt aan alle kanten tussen KLM en de Nederlandse overheid. Terwijl het bedrijf juridische stappen heeft ondernomen tegen het besluit van Den Haag om een vermindering van het aantal vluchten naar Amsterdam op te leggen, **beschuldigt een officieel rapport KLM ervan zich niet langer te houden aan de toezeggingen die het in juni 2020 heeft gedaan in ruil voor staatssteun.**

In **dit** zeer kritische **rapport**, dat eind februari naar het parlement is gestuurd, **beschuldigt** staatsgedeputeerde Jeroen Kremers, die verantwoordelijk is voor een goede uitvoering van de raamovereenkomst 2020, **KLM van onvoldoende kostenreductie in 2023 en 2024**. Ook het besluit om een bonus van meer dan 1 miljoen euro uit te keren aan vertrekkend CEO Pieter Elbers bij zijn vertrek in 2022 en het opnieuw invoeren van winstdeling voor al het personeel in 2023, zijn volgens het rapport in strijd met de afspraken uit 2020. Het eerste gevolg hiervan zou zijn dat de berekening van de winstdeling voor het personeel wordt beperkt tot 10 in plaats van 12 maanden, met het risico dat de sociale spanningen toenemen.

De gedeputeerde, die nu aan zijn vierde verslag bezig is, erkent echter dat KLM haar toezeggingen om de kosten in 2021 en 2022 te verlagen, is nagekomen. Daardoor heeft zij voor 2022 jaarresultaten kunnen boeken die "beter zijn dan verwacht en beter dan veel concurrenten", zegt hij. Maar **volgens hem zou het management van KLM**, afgelopen juli toevertrouwd aan het voormalige hoofd van de Nederlandse spoorwegen Marjan Rintel, **dit jaar uit de pas lopen, met een kostenreductie van 250 miljoen euro onder de doelstellingen van het in 2020 gevalideerde herstructureringsplan**, dat beoogde de kosten tegen 2025 "met ten minste 15%" te verlagen.

Het gat zou kunnen oplopen tot 400 miljoen euro in 2024 en 475 miljoen euro in 2025, "waardoor de onderneming haar concurrentiepositie niet zou kunnen herstellen en de overheidssteun niet zou kunnen rechtvaardigen", aldus de

rapporteur. In totaal zou KLM 4,37 miljard euro steun hebben ontvangen, zegt hij, inclusief "2 miljard euro aan niet-terugvorderbare loonsubsidies".

"Dat is meer dan 70.000 euro per werknemer", aldus de volksvertegenwoordiger, die onder meer betreurt dat KLM haar piloten niet meer inspanning heeft opgelegd en niet de nodige maatregelen heeft genomen om te voorkomen dat een deel van haar vliegend personeel in het buitenland verblijft met het oog op "belastingontduiking". Deze kwestie werd reeds aan de kaak gesteld in een eerder rapport, dat in Nederland tot enige bezorgdheid had geleid.

Ter verdediging voert KLM aan dat zij de bevrozing van de lonen en aanwervingen moest opgeven om het hoofd te kunnen bieden aan het herstel van het verkeer en het tekort aan arbeidskrachten na de crisis, alsook aan de inflatiegolf. De bonus van de voormalige CEO, die overeenkomt met zijn variabele beloning voor 2019, is het resultaat van een gerechtelijke beslissing, die ook geldt voor alle hogere directieleden, aldus het bedrijf.

Wat de strijd tegen "belastingontduiking" betreft, zegt KLM een akkoord te hebben bereikt met haar vakbonden, waarbij een einde wordt gemaakt aan de systematische gratis vluchten voor personeel dat in het buitenland woont.

Het belangrijkste argument voor KLM om onder de 2020-verplichtingen uit te komen, blijft echter haar belofte om alle staatssteun tegen april te hebben terugbetaald. Volgens het rapport moest KLM eind februari nog 1,387 miljard euro terugbetalen, waardoor zij haar vrijheid van handelen op het gebied van lonen en banen zou moeten terugkrijgen.

Maar **volgens Jeroen Kremers betekent dit niet dat KLM vrij is van alle verplichtingen jegens de aandeelhoudersstaat. "De voorwaarden voor verbetering van de winstmarge door kostenverlaging en verbetering van de productiviteit zijn uitgewerkt in een herstructureringsplan tot en met 2025"**, schrijft hij. Verder blijft de toekomst van KLM afhankelijk van "het overheidsbeleid op milieugebied", zoals het besluit om het verkeer op Amsterdam-Schiphol tegen 2024 met 12% te verminderen, aldus het rapport.

Dit besluit wordt door KLM voor de rechter aangevochten, maar had volgens hem in de begrotingsprognoses voor de periode tot 2025 moeten worden opgenomen.

Mijn commentaar: De Nederlandse vakbonden (onder andere) verwijten de vertegenwoordiger van de Nederlandse staat dat hij zijn boekje te buiten gaat.

Terwijl hij geacht werd te controleren of KLM haar verplichtingen zou nakomen totdat de leningen waren terugbetaald (ze zijn in 2022 volledig terugbetaald), doet hij alsof hij de CEO van KLM is die belast is met het strategisch plan.

Belangrijker is dat de vertegenwoordiger van de Nederlandse Staat, zoals in het artikel wordt vermeld, geen rekening houdt met de veranderingen die hebben

plaatsgevonden sinds KLM de toezeggingen heeft ondertekend.

Zo is de inflatie in Nederland gestegen van 2% eind 2021 tot 14% in oktober 2022, waardoor KLM de salarissen heeft moeten verhogen om een deel van deze stijging te compenseren.

Bovendien heeft de Nederlandse regering, na de besluiten om de B737-toestellen voor middellangeafstandsvluchten van KLM en Transavia Nederland te vervangen door A320/A321's, eenzijdig besloten de starts/landingen op Schiphol te verminderen, waardoor KLM een deel van haar inkomsten misloopt.

> Amerikaanse rechtszaak tegen fusie JetBlue-Spirit zet domper op toekomstige luchtvaartdeals

(bron Reuters) 8 maart 2023 - De rechtszaak **die het Amerikaanse ministerie van Justitie dinsdag heeft aangespannen, komt op een moment dat Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen moeite hebben om hun capaciteit uit te breiden vanwege een tekort aan piloten en vliegtuigen.** Ze worden ook geconfronteerd met hogere kosten door stijgende brandstof- en arbeidskosten.

Fusies en overnames zijn een traditionele manier voor bedrijven om inkomsten en winst te verhogen door de kosten te verlagen. Maar de rechtszaak van Justitie zou een domper kunnen zetten op het bestuur van luchtvaartmaatschappijen.

(...)

Als het ministerie van Justitie de deal van 3,8 miljard dollar tussen JetBlue en Spirit tegenhoudt, kunnen de twee luchtvaartmaatschappijen andere vormen van samenwerking overwegen, waaronder codeshare-overeenkomsten waarbij de luchtvaartmaatschappijen onder hun eigen naam en vluchtnummer tickets voor dezelfde vlucht verkopen.

Sommige Democratische wetgevers zijn geen voorstander van verdere consolidatie in de sector, omdat zij vrezen dat de belangen van de consument daardoor kunnen worden geschaad. American Airlines, United Airlines, Delta Airlines en Southwest Airlines controleren 80% van de binnenlandse markt.

"Amerikanen willen meer keuzes en lagere prijzen voor vliegtickets, niet weer een gigantische fusie", zei de Amerikaanse senator Elizabeth Warren dinsdag op Twitter.

(...)

Analisten zeggen dat de rechtszaak tegen de JetBlue-Spirit deal algemeen werd verwacht vanwege het optreden van de regering Biden tegen grote transacties tussen beursgenoteerde bedrijven.

Spirit noemde dit zelfs herhaaldelijk als een risico toen het aanvankelijk de

voorstellen van JetBlue
afwees

JetBlue betoogde dat de deal met Spirit, waardoor de op vier na grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappij met een marktaandeel van 9% zou ontstaan, goed was voor de concurrentie en haar in staat zou stellen beter te concurreren met de grote luchtvaartmaatschappijen.

(...)

Het ministerie van Justitie zei dat de voorgestelde fusie zou leiden tot "hogere tarieven en minder stoelen, waardoor miljoenen consumenten op honderden routes schade zouden lijden".

Mijn commentaar: Terwijl de Europese en de Amerikaanse markt ongeveer even groot zijn,

. hebben de vijf grootste Europese groepen (Ryanair, easyJet, IAG, Lufthansa en Air France-KLM) 60% van de Europese markt in handen,

. hebben de vier grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen (Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines en Southwest) 80% van hun binnenlandse markt in handen.

De Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen bevinden zich in een oligopolistische situatie, waardoor zij bijvoorbeeld bijna de gehele stijging van de brandstofkosten kunnen doorberekenen in hun ticketprijzen, in tegenstelling tot de Europese luchtvaartmaatschappijen.

Het verzet van de Amerikaanse regering tegen de fusie tussen JetBlue en Spirit lijkt op een achterhoedegevecht.

> TAP Air Portugal: de directeur-generaal ontslagen door de Portugese staat

(bron La Tribune) 10 maart 2023 - **Manuel Beja, voorzitter van TAP, en zijn algemeen directeur, de Française Christine Ourmières-Widener, zullen "TAPgate" niet overleefd hebben.** Ze zijn maandag ontslagen nadat het schandaal in december uitbrak toen de pers onthulde dat Alexandra Reis, toenmalig staatssecretaris van Financiën, de raad van bestuur van het bedrijf had verlaten met een schadevergoeding van 500.000 euro. Zij worden beiden vervangen door de Portugees Luis Rodrigues, die tot nu toe aan het hoofd stond van de regionale luchtvaartmaatschappij van de Azoren, SATA.

Vóór dit ontslag had deze zaak al geleid tot het aftreden van de vorige minister van Infrastructuur en zijn staatssecretaris, waardoor het imago van de socialistische regering van premier Antonio Costa werd geschaad.

(...)

Tijdens een parlementaire hoorzitting **verklaarde Christine Ourmières-Widener**

dat het vertrek van Alexandra Reis uit de onderneming het gevolg was van "meningsverschillen" in verband met de uitvoering van het reddingsplan, waarbij zij aangaf dat zij de "aanbevelingen van de advocaten" had opgevolgd wat betreft de meegedeelde informatie en dat zij de staat, de aandeelhouder, altijd op de hoogte had gehouden.

Zij verklaarde ook dat de inspanningen om TAP om te vormen "vruchten beginnen af te werpen". De Portugese luchtvaartgroep, waarvan de problemen door de pandemie waren toegenomen, werd in 2020 volledig gehernationaliseerd in ruil voor de toepassing van een door Brussel opgelegd herstructureringsplan. Het reddingsplan van 3,2 miljard euro voor TAP voorzag onder meer in een inkrimping van het personeelsbestand, een vermindering van de lonen en een inkrimping van de vloot.

Deze resultaten "geven ons vertrouwen" voor 2023, maar **TAP, waarvan de regering heeft aangekondigd het te willen herprivatiseren, heeft "stabiliteit" nodig. Air France KLM heeft haar belangstelling voor een participatie niet onder stoelen of banken gestoken, net als Lufthansa.**

Christine Ourmières-Widener is

een voormalige Air France-medewerkster die haar carrière in 1988 begon in het onderhoud. Ze stond tussen 2017 en 2020 aan het hoofd van de Britse regionale luchtvaartmaatschappij Flybee, nadat ze in 2010 aan het roer had gestaan van CityJet toen deze Ierse luchtvaartmaatschappij tot de Franse groep behoorde. Op 24 juni 2021 nam ze de leiding van TAP over.

> Heathrow moet prijzen verlagen na touwtrekken met luchtvaartmaatschappijen

(bron AFP) 8 maart 2023 - De **Britse burgerluchtvaartautoriteit (CAA) heeft woensdag de Londense luchthaven Heathrow gevraagd de heffingen die zij aan luchtvaartmaatschappijen aanrekent te verlagen, na een touwtrekkerij met luchtvaartmaatschappijen over de vraag of deze te hoog zijn.** De heffingen zullen in 2023 op het huidige niveau blijven, maar "de maximale gemiddelde prijs per passagier zal dan met ongeveer 20% dalen (...) tot 25,43 pond (ongeveer 28,6 euro) per passagier in 2024 en grotendeels stabiel blijven tot eind 2026", aldus de CAA in een verklaring. "

Verwacht wordt dat het aantal passagiers in deze periode zal terugkeren naar het niveau van vóór de pandemie", voorspelt de CAA, en **deze lagere tarieven "zouden de passagiers ten goede moeten komen (...)** terwijl ze Heathrow ook in staat stellen" om te blijven investeren en zijn activiteiten te financieren, aldus de verklaring. **Het besluit "is onzinnig" in een tijd** waarin "luchtvaartmaatschappijen enorme winsten maken en Heathrow een tekort blijft houden", **aldus de grootste luchthaven van het Verenigd Koninkrijk** in een verklaring, waarin het zegt te overwegen wat het met de aankondiging zal doen. (...) **"De CAA is niet ver genoeg gegaan" bij het verlagen van de tarieven**, zei de Britse luchtvaartmaatschappij Virgin Atlantic in een verklaring, waarin zij stelde

dat **Heathrow, "de duurste luchthaven ter wereld", opzettelijk lage passagiersprognoses had ingediend om haar eisen voor prijsverhogingen te rechtvaardigen**. De luchthaven werd afgelopen voorjaar en ook tijdens de zomervakantie geconfronteerd met stakingen en personeelstekorten, met als gevolg lange rijen, vertragingen, problemen bij de bagageafhandeling en annuleringen van vluchten.

Omdat de sector moeite had om de toegenomen vraag op te vangen, moest Heathrow ook het aantal passagiers dat per dag haar faciliteiten passeerde beperken. De CAA zei woensdag dat in haar besluit rekening wordt gehouden met een investeringsprogramma van 3,6 miljard pond van Heathrow en met stimulansen voor de luchthaven om een kwaliteitsdienst te verlenen.

***Mijn commentaar:** Het kan niet genoeg herhaald worden. De gezondheids crisis heeft een ongekende impact gehad op de luchtvaartindustrie als geheel.*

Maar luchthavens en luchtvaartmaatschappijen bevinden zich in zeer verschillende concurrentiesituaties.

In tegenstelling tot luchtvaartmaatschappijen bevinden luchthavens zich in een monopolistische positie die soms leidt tot misbruik van machtspositie.

Het is de taak van de regelgever om dergelijk misbruik te voorkomen. In Frankrijk is dit de taak van de transportregulator (voorheen ARAFER).

Beurspersoverzicht

> Air France-KLM in zicht in de nieuwe samenstelling van de indexen

(bron Boursier) 9 maart 2023 - **De Wetenschappelijke Raad van Indexen heeft zojuist zijn driemaandelijke herziening van de Parijse indexen aan Euronext voorgelegd.** Niet verrassend blijft de CAC40 ongewijzigd. **Air France-KLM is daarentegen de grote winnaar van deze indexherziening, aangezien de luchtvaartmaatschappij is opgenomen in de CAC Next 20 en de CAC Large 60.** Er zijn geen dossiers die uit deze twee toonaangevende indices zijn geschrapt.

(...)

Air France-KLM is verwijderd uit de CAC Mid 60 en de CAC Mid & Small index.

(...)

Deze indexwijzigingen worden in aanmerking genomen na het sluiten van de markt op vrijdag 17 maart. Zij worden van kracht vanaf maandag 20 maart.

De volgende vergadering van het indexcomité vindt plaats op 8 juni. De volledige

jaarlijkse herziening van de CAC-familie van indexen zal in september plaatsvinden.

Mijn commentaar: De Parijse beurs rangschikt bedrijven van nationaal of Europees belang.

Elk bedrijf heeft zijn eigen index die wordt gewogen volgens de waarde van zijn op de markt beschikbare aandelen. De weging varieert van bedrijf tot bedrijf, afhankelijk van de kapitalisatie van de vrij verhandelbare aandelen.

De SBF 120 (voor Société des Bourses Françaises) is een beursindex van de Parijse beurs. Hij groepeerde de 120 grootste Franse bedrijven.

De SBF 120 is als volgt verdeeld:

.
CAC 40: de 40 grootste kapitalisaties.

.
CAC Next 20: de volgende 20.

.
CAC Mid 60: de volgende 60.

Opmerking: de CAC Large 60 omvat bedrijven die in de CAC 40 en de CAC Next 20 zijn opgenomen.

Bonus artikel

> Air France: FO blijft vakbond nummer één, de CGT opnieuw representatief

(bron AFP) 7 maart 2023 - FO bleef de leidende vakbond bij Air France na beroepsverkiezingen die werden gekenmerkt door een historisch hoge opkomst en een terugkeer van de CGT onder de representatieve organisaties, volgens resultaten die dinsdag door AFP zijn geraadpleegd. **De verkiezingen, die werden gehouden van 13 februari tot 6 maart, kenden een hogere opkomst dan vier jaar geleden met 77,83% van de kiezers.**

De FO, verenigd met de SNPNC voor het cabinepersoneel, behaalde **20,11% van de stemmen voor de** hele maatschappij, een lichte daling ten opzichte van de vorige stemming (-1,2 punten). **Daarna volgden de CFDT, verenigd met de UNPNC**, met 18,55% van de stemmen (+2,1 punten), **Unsa-Aérien** met 16,28% (+3 punten) **en de CGE-CGC, verenigd met de UNAC**, met 15,09% (+0,7 punten). **De CGT, die vier jaar geleden de representativiteitsdrempel van 10% niet haalde, slaagde ditmaal wel met 10,77%** van de stemmen (+1,5 punt).

Een ander opmerkelijk feit is dat **de SNGAF**, een vakbond voor cabinepersoneel die in 2019 onverwacht was doorgebroken met meer dan een derde van de stemmen in het college van stewardessen, **deze keer haar representativiteit heeft verloren**. Haar aantal stemmen is bijna gehalveerd. Bij de piloten behoudt **de SNPL haar overweldigende meerderheid met 77,35% van de stemmen**. De vakbonden SPAF (11,70%) en Alter (10,95%) behouden niettemin hun representativiteit binnen het pilotencollege.

Mijn commentaar: Dank aan de werknemers van Air France die hebben deelgenomen aan de beroepsverkiezingen.

Einde persoverzicht

> Koersverloop Air France-KLM aandeel sinds 2022



De gebeurtenis die de grootste invloed had op de aandelenkoers in 2022 was de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro in juni. Deze werd gebruikt om de terugbetaling van de staatssteun te versnellen en de schuld te verminderen.

In 2023 werden de opheffing van de staatssteunbeperkingen en de geleidelijke verbetering van de balans van het bedrijf door de analisten toegejuicht.

De koers van het aandeel, die aan het begin van het jaar onder de €1,30 lag, staat nu boven de €1,70.

Geen nieuwe opmerkingen

> Koersverloop Air France-KLM aandeel

Het aandeel Air France-KLM is maandag 13 maart gesloten op 1,673 euro. Het daalt deze week met -8,88%. De recente aankondigingen over de resultaten van 2022 en over het einde van de door de Europese Commissie opgelegde beperkingen verklaren deze stijging.

Op 2 januari 2023 stond de koers op 1,253 euro.

De gemiddelde (consensus) 12-maands waardering van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,72 euro. Het hoogste koersdoel is 2,30 euro, het laagste 1,10 euro. Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

Mijn nieuwe commentaar: In één week tijd heeft hij bijna 9% verloren, de helft van de stijging die werd waargenomen na de publicatie van de goede resultaten van 2023.

> Ontwikkeling brandstofprijzen in 2022

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat ruwe Brent-olie en een vat Jet Fuel. In 2022 schommelde het verschil tussen beide producten tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

Geen nieuwe opmerkingen

> Ontwikkelingen brandstofprijzen deze week

Het vat Jet Fuel in Europa is deze week met -\$8 gedaald tot \$106. Na een piek op \$182 in juni 2022 was het begin augustus teruggevallen tot \$132. Voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne stond hij op \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt deze week met -\$5 tot \$81. Dit ligt dicht bij het gemiddelde niveau van de afgelopen vijf jaar, uitzonderlijke gebeurtenissen niet meegerekend.

Van midden februari 2022 tot eind juli jojoënd tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt ze tussen 85 en 99 dollar.

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, nadert vliegtuigbrandstof nu zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen

vliegtuigbrandstof in Europa en Brent-olie bedraagt nu slechts 25 dollar per vat. In 2022, sinds het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna 50 dollar.

Geen nieuwe opmerkingen

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 vermijden dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, **raad ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit 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 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden 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.

U kunt mij vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Bij mijn verkiezing kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

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](#).

11.426 mensen ontvangen dit persoverzicht live