

Air France-KLM boekt beste marge ooit

I Brief van de voormalige 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.

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)



François Robardet

ex-vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

Nr. 923, 31 juli 2023

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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](#) 

Pensioen

Beste lezers,

De tijd nadert dat ik met pensioen ga.

Vorige week ben ik afgetreden als directeur van Air France-KLM om de overdracht van verantwoordelijkheden aan mijn plaatsvervanger te vergemakkelijken.

Nicolas Foretz, die al enkele jaren aan mijn zijde staat, neemt het stokje van mij over, in overeenstemming met de statuten van Air France-KLM, maar dat niet alleen.

Hij neemt ook de ethische normen over die ik mezelf heb opgelegd in de Raad van Bestuur van de holding. Ik ben ervan overtuigd dat hij uw vertegenwoordiger zal zijn, net zoals ik de uwe was.

Onze vele uitwisselingen zijn daar een garantie voor. Hij zal u ook, net als ik, helpen bij het beheer van uw spaargeld. Aarzel niet om contact met hem op te nemen en hem te vertellen over je ervaringen binnen het bedrijf. Het feit dat ik naar je heb kunnen luisteren in de Raad van Bestuur is te danken aan je steun en de kwaliteit van de band die we hebben gesmeed.

Natuurlijk zal de wekelijkse nieuwsbrief, waaraan jullie zo gehecht zijn, blijven

bestaan. Ik zal nog een paar weken helpen bij de productie ervan, wat het hele punt is van mijn vertrek in twee fasen. Ik zal zeker contact met jullie opnemen voordat Nicolas het overneemt als redacteur.

Ik wil de leden van de Raad van Bestuur van Air France-KLM bedanken dat ze rekening hebben gehouden met mijn bijdragen en standpunten in onze debatten.

Nu is het tijd voor het nieuws van vorige week, dat in het teken stond van de bekendmaking van uitzonderlijke kwartaalresultaten voor de Air France-KLM-groep.

*Veel leesplezier
François*

Bericht van Nicolas Foretz, uw nieuwe beheerder

"Ik wil François feliciteren met al zijn prestaties en zijn carrière als bestuurder, en ik ben verheugd om hem op te volgen.

Mijn prioriteiten zullen zijn om u op de hoogte te houden van onze holding, om mijn kennis van de luchtvaartsector en haar uitdagingen te delen en om u te vertegenwoordigen in de Raad van Bestuur van Air France-KLM.

Tot slot zal ik naar u luisteren en u helpen bij het beheer van uw spaarplannen voor werknemers.

Nicolas

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM boekt beste marge ooit

(bron Les Echos) 28 juli - Een duidelijke opleving in de lucht. **In het tweede kwartaal heeft Air France-KLM haar nettowinst verdubbeld tot 604 miljoen euro en zelfs een "record" operationele marge van 9,6% geboekt.** De luchtvaartgroep, die een omzetsijging van 13,7% boekte tot 7,6 miljard euro, profiteerde van de aanhoudend sterke vraag naar reizen, ondanks de inflatie die ook de kosten deed stijgen. Over zes maanden steeg de omzet met 25,1% tot 13,9 miljard euro en boekte het bedrijf een nettowinst van 260 miljoen euro.

Deze resultaten werden behaald ondanks dat de stoelcapaciteit 8% lager was dan in 2019, vóór de Covid pandemie. Air France, KLM en Transavia vervoerden tussen april en juni 24,7 miljoen passagiers, 11% minder dan in dezelfde periode vier jaar geleden.

De ticketprijzen zijn sterk gestegen sinds het begin van de gezondheids crisis, door

de hoge olieprijsen, de stijgende vraag en de beperkte capaciteit. Met name **KLM**, dat een geschil heeft met de Nederlandse overheid over verkeersquota op Schiphol, **zit nog steeds 14% onder de capaciteit van voor de crisis, terwijl Air France slechts 6% achterloopt**. Maar Ben Smith, de CEO van de groep, heeft herhaald dat de groep volgend jaar weer op 100% capaciteit zit.

Ondanks de inflatie, die ook ten koste gaat van het besteedbaar inkomen van reizigers, **zegt Air France-KLM dat het voor het huidige kwartaal - de cruciale zomerperiode - vergelijkbare of zelfs hogere boekingsniveaus boekt dan op hetzelfde moment in 2022**. Deze trend geldt ook voor het einde van het jaar. In april lagen **de luchtvaarttarieven in Frankrijk volgens de Franse burgerluchtvaartautoriteit ongeveer 30% hoger dan in 2019**.

De algemene prijsstijging begint echter invloed te krijgen op de kosten per eenheid van de Groep, die in het tweede kwartaal met 5,6% j-o-j stegen, vergeleken met slechts 0,7% in het eerste kwartaal. Air France-KLM verwacht echter dat deze kosten tussen nu en het einde van het jaar zullen afnemen en de groep heeft herhaald dat het van plan is om de inflatiedruk te compenseren met managementmaatregelen die gelijk staan aan besparingen van 3 miljard om de kosten per eenheid in de komende drie jaar te verlagen en een operationele marge van 7 tot 8% van de omzet op de middellange termijn te stabiliseren.

De groep, die in 2022 weer winstgevend werd na een verlies van meer dan 11 miljard euro tijdens de Covid-19-crisis en zijn redding alleen te danken had aan de tussenkomst van de Franse en Nederlandse regeringen, heeft zijn schulden verder afgebouwd. **De nettoschuld is sinds eind december 2022 met 1,4 miljard euro gedaald tot 4,9 miljard euro**. De Groep heeft nu minder schulden dan in juni 2019 (5,7 miljard).

De verhouding tussen de nettoschuld en de bruto bedrijfswinst (Ebitda), die door beleggers nauwlettend in de gaten wordt gehouden omdat het weergeeft in hoeverre een bedrijf in staat is om zijn schuldeisers terug te betalen, is gedaald tot 1,2, beter dan de prognose (1,5). De groep, die zijn balans verder wil versterken, kondigde ook aan dat het "exclusieve onderhandelingen" is aangegaan met het investeringsfonds Apollo Global Management om 1,5 miljard euro te injecteren in een nieuwe dochteronderneming die wordt ondersteund door het Flying Blue frequent flyer programma. Met het oog op de toekomst heeft **de Air France-groep bevestigd dat het dit najaar wil deelnemen aan een Portugese aanbesteding om het kapitaal van TAP open te stellen**. "Ja, we zijn geïnteresseerd en we brengen onszelf in een positie om op het gepaste moment een bod te doen", bevestigde Ben Smith. Air France daarentegen ontkende elke onmiddellijke interesse in Corsair.

Mijn commentaar: In eerste instantie, toen de kwartaalresultaten bekend werden gemaakt, keken beleggers somber naar de Air France-KLM groep, omdat ze de stijging van de kosten per eenheid zorgwekkend vonden.

Daarna veranderden ze van mening. Uiteindelijk bleef de aandelenkoers vrijwel onveranderd.

> **Loyaliteitsprogramma: Air France-KLM in onderhandeling met Apollo-fonds**

(bron AFP) 27 juli - **Air France-KLM is "exclusieve onderhandelingen" aangegaan met Apollo Global Management om het investeringsfonds 1,5 miljard euro te laten injecteren in een nieuwe dochteronderneming, die de enige uitgever van Miles aan luchtvaartmaatschappijen en partners zal worden.**

De nieuwe entiteit zal "eigenaar zijn van het Flying Blue frequent flyer programma en het merendeel van de contracten met partners", aldus de **Frans-Nederlandse groep** in een persbericht, **met als doel "de balans verder te versterken"**.

Het Amerikaanse investeringsfonds, dat in de zomer van 2022 de noodlijdende Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS redde, heeft al twee keer €500 miljoen geïnjecteerd in dochterondernemingen van Air France-KLM. Een tak die eigenaar is van een vloot reservemotoren profiteerde een jaar geleden van een injectie, en medio juli profiteerde ook Air France's engineering- en onderhoudsonderdelen (MRO). **"De voorgestelde structuur brengt geen verandering in de werking van het Flying Blue-loyaliteitsprogramma voor Flying Blue-deelnemers met zich mee en heeft geen gevolgen voor het sociale plan en de contracten van de werknemers van Air France, KLM en Air France-KLM"**, aldus Air France-KLM. De luchtvaartgroep zou het operationele beheer van het frequent flyer-programma behouden en de twee luchtvaartmaatschappijen zouden volledig eigenaar blijven van de Flying Blue-database, die meer dan 19 miljoen leden telt.
(...)

Mijn commentaar: *Deze operatie is bedoeld om het eigen vermogen van de Air France-KLM-groep te herstellen.*

Zoals vermeld in het persbericht zal deze operatie, indien zij wordt bevestigd, geen gevolgen hebben voor het sociaal plan.

Er zij aan herinnerd dat de verschillende door de Apollo-groep geïnvesteerde bedragen boekhoudkundig weliswaar als quasi-kapitaal worden beschouwd, maar financieel gezien vergelijkbaar zijn met schulden.

Het is de bedoeling dat deze bedragen binnen drie tot vijf jaar worden terugbetaald.

Er zij op gewezen dat Lufthansa op dezelfde wijze te werk is gegaan (zie [brief nr. 807](#)).

> **Trein versus vliegtuig: "We moeten vliegtuigen iets meer laten betalen voor het milieu", zegt de minister van Transport**

(bron Europe 1) 25 juli - Nu uit het laatste Greenpeace-rapport blijkt dat treinen in Europa twee keer zo duur zijn als vliegtuigen, sprak Clément Beaune met Europe 1 over deze kwestie, die ook een milieukwestie is.

"We moeten het spoor weer concurrerend maken ten opzichte van het vliegtuig. We moeten vliegtuigen een beetje meer een eerlijke milieuprijs laten betalen. Helaas **kosten vliegtuigen relatief weinig geld omdat ze weinig infrastructuur nodig hebben in vergelijking met treinen. Een hogesnelheidslijn kost 10 tot 20 miljoen euro per kilometer om aan te leggen, dus het is extreem duur.** En daarom subsidiëren we de trein", aldus de minister.

Kan er een belasting op vliegtuigbrandstof (paraffine) worden ingevoerd? Ja, volgens Clément Beaune: "Dit is een discussie die we in Frankrijk op Europees niveau zijn gestart. Ik hoop dat er in de komende maanden inderdaad een soort eerlijke milieubelasting komt die vliegtuigen laat betalen voor paraffine. En dan is het niet een kwestie van tegen elkaar uitspelen, het is vooral een kwestie van ervoor zorgen dat de trein goedkoper wordt; vliegtickets moeten bijvoorbeeld meer belast worden. Niet omwille van de belasting, maar om investeringen in ons spoorwegsysteem te financieren".

Mijn commentaar: Een belasting op paraffine zou alleen gevolgen hebben voor vluchten binnen Europa.

De belastingvrijstelling voor paraffine is vastgelegd in het Verdrag van Chicago inzake de internationale burgerluchtvaart, dat Frankrijk in 1944 heeft geratificeerd. Het doel was destijds om de groei van het internationale verkeer aan te moedigen.

Om de tekst te wijzigen is een unanieme stemming van de 191 lidstaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) nodig. Het internationale verdrag regelt echter alleen internationale vluchten. Er zijn geen uitzonderingen voor binnenlandse vluchten.

Sommige landen hebben zelfs het voortouw genomen en een belasting op vliegtuigbrandstof ingevoerd voor hun binnenlandse vluchten. Dit zijn onder andere de Verenigde Staten, Brazilië, Japan, Noorwegen, Zwitserland en Nederland (bron: artikel in Les Echos, november 2018).

Duitsland heeft bijvoorbeeld in 2020 een belasting op vliegtickets ingevoerd, die

naar verwachting 740 miljoen euro per jaar extra zou opbrengen (zie [mijn brief nr. 726](#)).

Als er een paraffinebelasting zou worden ingevoerd, valt te vrezen dat dit de daling van het aantal passagiers op kortereafstandsroutes zou versnellen, met een daaruit voortvloeiende daling van de werkgelegenheid.

> **Vliegbeperkingen in Amsterdam: luchtvaartmaatschappijen gaan in beroep bij het Hof van Cassatie**

(bron Air Journal) 26 juli - **Verschillende luchtvaartmaatschappijen en verenigingen zijn van plan in beroep te gaan bij het Hof van Cassatie nadat het Nederlandse Hof van Beroep de poging van de overheid om het aantal vluchten op de luchthaven Amsterdam-Schiphol te verminderen om de geluidsoverlast en de impact op het milieu te beperken, in het gelijk stelde.**

De uitspraak van begin deze maand valt nog steeds niet in goede aarde bij de luchtvaartsector. Op 25 juli 2023 kondigde KLM Royal Dutch Airlines aan dat "talrijke luchtvaartmaatschappijen" bij het Hof van Cassatie in beroep zouden gaan tegen de uitspraak van het Gerechtshof Amsterdam over "de voorgestelde invoering van een tijdelijke experimenteerregel". **Tot deze maatschappijen behoren KLM en haar dochterondernemingen Cityhopper, Martinair en Transavia, maar ook Delta Airlines, United Airlines, JetBlue, Air Canada, easyJet, Corendon en TUI fly.**

Maar ook de brancheorganisaties IATA, waarbij wereldwijd 300 luchtvaartmaatschappijen zijn aangesloten, en Airlines for America (A4A), dat 10 Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt. Volgens het persbericht van KLM wordt deze stap "gesteund" door de luchtvaartbrancheverenigingen BARIN, Air Cargo Netherlands (ACN), Airlines for Europe (A4E) en de European Regions Airline Association (ERA).

De uitspraak van het Gerechtshof Amsterdam "creëert onduidelijkheid en onzekerheid voor passagiers en de luchtvaartsector. Het is onduidelijk hoe het experimentele programma zal worden toegepast, hoe het moet worden toegepast en, uiteindelijk, hoe de beslissing het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol zal beïnvloeden", verklaart KLM. **"Bovendien is de uitspraak in strijd met nationale, Europese en internationale regelgeving. Het is in het belang van alle partijen om opheldering te krijgen".**

Het plan van de overheid is om het aantal jaarlijkse vluchten terug te brengen van 500.000 naar 460.000 onder "experimentele regelgeving". Een eerste uitspraak ten gunste van de luchtvaartmaatschappijen werd in hoger beroep vernietigd. "De rechtbank heeft niet concreet aangegeven hoe een experimentele regeling kan worden toegepast. Daardoor weten we op dit moment niet wanneer, hoe of op welke

manier de beslissing zal worden uitgevoerd en wat dat betekent voor het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol", was de reactie van de zustermaatschappij van Air France binnen de Frans-Nederlandse luchtvaartgroep.

Mijn commentaar: De door de luchtvaartmaatschappijen gevraagde opheldering zou wel eens lang op zich kunnen laten wachten.

Na de recente val van de Nederlandse regering worden in het najaar nieuwe verkiezingen verwacht.

In de tussentijd moet het Nederlandse parlement de lijst van prioritair te behandelen kwesties vaststellen. Het is niet zeker dat het programma om de activiteit op Schiphol te verminderen daar één van zal zijn.

> **Transport: CMA CGM's winst met zes procent gedaald**

(bron Les Echos) 29 juli - **Zoals verwacht waren de 'superwinsten' van rederij CMA CGM, die een jaar geleden bijna in hun eentje parlementaire commissies op de been brachten om na te denken over de herverdeling ervan, van korte duur.** De 'koning Midas' van de Franse economie is, net als zijn collega's in de scheepvaart- en logistieke sector, getroffen door de onvermijdelijke en zeer heftige ommekeer in de vrachttarieven, waaraan zijn winsten worden ontleend. Deze trend begon eind 2022 en heeft zich sindsdien voortgezet.

In het tweede kwartaal heeft de reus uit Marseille, de op twee na grootste rederij ter wereld, een indrukwekkende daling van de nettowinst (aandeel van de groep) gekend **tot 'slechts' 1,33 miljard dollar tegenover 7,6 miljard een jaar eerder.** Tegelijkertijd daalde de kwartaalomzet met 37% j-o-j tot 12,3 miljard dollar, **terwijl de containervolumes stabiel bleven** (-0,3%).

Tijdens het kwartaal werd 8,35 miljard dollar gegenereerd door de oorspronkelijke activiteit van de familie Saadé, scheepvaart (een zeer scherpe daling van 47,9%) en 3,8 miljard dollar door logistiek, dat momenteel stabiel is in afwachting van de integratie van de Bolloré-divisie in de boekhouding, waarvan de overname begin juli werd aangekondigd.

De marge die parlementsleden en senatoren zo deed watertanden was 21,1% van april tot juni, een daling van 28,1 punten in één jaar, waarmee de neerwaartse trend die al duidelijk was in het eerste kwartaal werd voortgezet.

Volgens het kantoor in Marseille is dit niets nieuws vergeleken met wat werd verwacht. "Zoals verwacht heeft onze sector zich in het tweede kwartaal verder genormaliseerd. In moeilijke marktomstandigheden blijven onze prestaties zeer solide", aldus CEO Rodolphe Saadé, die doorgaat met het decarboniseren van zijn

wereldwijde vloot en de integratie van zijn logistieke activiteiten, die een aanvulling vormen op die van Ceva en het voormalige Gefco (autotransport).

(...)

De markt blijft zeer onzeker tussen nu en het einde van het jaar.

(...)

Mijn commentaar: De daling die CMA-CGM waarneemt, heeft betrekking op zowel zee- als luchtvracht.

Momenteel dalen alleen de prijzen en benaderen ze het niveau van voor de crisis. De vervoerde volumes blijven stabiel, wat de exploitanten geruststelt.

> **IAG boekt weer winst in 1e halfjaar dankzij sterke reisvraag**

(bron AFP) 28 juli - De luchtvaartgroep **IAG, moedermaatschappij van British Airways en Iberia, is in de eerste helft van het jaar weer winstgevend geworden dankzij de sterke vraag naar reizen** nu de sector zich herstelt van de Covid-19 pandemie.

Het bedrijf boekte een nettowinst (aandeel van de groep) van 921 miljoen euro voor de zes maanden tot eind juni, vergeleken met een verlies van 654 miljoen euro een jaar eerder, met een omzetstijging van 45% tot 13,6 miljard euro over de periode, volgens een persbericht op vrijdag.

De groep schreef deze prestatie toe aan de sterke vraag overal en aan een "outperformance in onze Spaanse activiteiten".

(...)

IAG noteert "bemoedigende vooruitzichten voor de zomer met ongeveer 80% van de verwachte (reizen) voor het derde kwartaal al geboekt".

(...)

In het eerste kwartaal boekte

IAG, waartoe ook Aer Lingus, Level en Vueling

behoren, nog steeds een verlies van 87 miljoen euro, hoewel dit veel lager was dan vorig jaar.

(...)

Mijn commentaar: Alle luchtvaartmaatschappijen rapporteren uitzonderlijke kwartaalresultaten en voorspellen een zeer winstgevend zomerseizoen.

> **Boeing boekt opnieuw kwartaalverlies, bevestigt prognoses voor 2023**

(bron AFP) 26 juli - **De Amerikaanse vliegtuigbouwer Boeing heeft in het tweede kwartaal een verlies geleden dat kleiner was** dan analisten hadden verwacht en bevestigde zijn prognoses voor het hele jaar.

(...)

Het nettoverlies kwam uit op 149 miljoen dollar, vergeleken met de 212 miljoen die analisten hadden verwacht. Maar een jaar eerder boekte de groep nog een winst van 193 miljoen. Dit is het **vierde kwartaal op rij dat Boeing verlies boekt**, maar het is veel kleiner dan in het eerste kwartaal (425 miljoen). Per aandeel en exclusief bijzondere posten - de maatstaf voor de markten - kwam het verlies uit op 25 cent. Dit is ook beter dan verwacht.

Qua omzet versloeg de vliegtuigbouwer de consensus met 19,75 miljard dollar tussen april en juni (+18% jaar-op-jaar). De aandelen Boeing noteerden om 14:30 GMT op de New York Stock Exchange 6% hoger op 226,96 dollar. "Boeing bereikte verschillende cruciale mijlpalen in het tweede kwartaal, met name op het gebied van cash," merkte Peter McNally van Third Bridge op in een toelichting. "De uitvoering van Boeing is verbeterd en zal dat moeten blijven doen om duurzame winstgevendheid te bereiken," zei hij.

Boeing verwacht nog steeds een operationele kasstroom tussen \$4,5 miljard en \$6,5 miljard en een vrije kasstroom tussen \$3 miljard en \$5 miljard voor het jaar. Het bedrijf **bevestigde** ook **zijn leveringsdoelen voor het jaar** (400 tot 450 voor de 737 en 70 tot 80 voor de 787).

(...)

Mijn commentaar: De Amerikaanse fabrikant heeft zijn problemen nog steeds niet opgelost.

Na de bekendmaking van de resultaten zei Boeing: "We blijven verwachten dat de 737-7 in 2023 wordt gecertificeerd en we verwachten de eerste levering nu in 2024. Wat betreft

het grootste model in de MAX-familie, voegde Boeing eraan toe: "We blijven verwachten dat de 737-10 in 2023 zal

beginnen met het testen van de FAA-certificering, met de eerste levering in 2024."

De FAA treuzelt nog steeds met het certificeren van deze twee modellen in de MAX-familie, na onthullingen over het gedrag van Boeing tijdens de MAX 8 - waarvan de vliegtuigen 346 levens eisten in crashes bij Lion Air en vervolgens Ethiopian Airlines, met als gevolg dat de wereldwijde MAX-vloot twintig maanden aan de grond werd gehouden (bron: Air Journal).

> **ADP Groep presenteert routekaart voor het eerste halfjaar**

(bron La Tribune) 27 juli - Na de onrust van de afgelopen jaren **is het vooruitzicht van een weinig verrassend eerste halfjaar ongetwijfeld een reden tot feest voor de ADP Groep**. De Parijse luchthavenuitbater heeft namelijk **resultaten gepubliceerd die in lijn zijn met zijn prognoses voor de eerste helft van 2023**. Hij is dus op weg naar een terugkeer naar een verkeersniveau - met de bijdrage van

zijn netwerk van luchthavens in het buitenland - en een rentabiliteitsniveau dat gelijk is aan zijn prestaties van voor de gezondheidscrisis.

(...)

Er moet echter een onderscheid worden gemaakt tussen de Parijse luchthavens en de rest van de groep. Zoals Philippe Pascal, Chief Financial Officer, uitlegt, hebben de Parijse hubs nog steeds een achterstand in het herstellen van hun verkeer naar Azië, in het bijzonder China. Dit is nog steeds slechts 61% van het niveau van 2019 en herstelt zich langzamer dan andere sectoren zoals Afrika en Noord-Amerika. Voorlopig heeft Paris Airports slechts 90% van zijn verkeer van 2019 hersteld, d.w.z. 47 miljoen passagiers, terwijl zijn Turkse partner TAV Airports op 96% zit en zijn Indiase partner GMR Airports op 108%.

Augustin de Romanet wijst erop dat dit in lijn is met de prognoses van begin dit jaar, die uitgingen van een herstel van het verkeer tussen 95 en 105% van het niveau van 2019 voor de groep - wat zou neerkomen op 320 tot 350 miljoen passagiers - en slechts tussen 87 en 93% voor de Parijse luchthavens.

(...)

De stijging van de inkomsten wordt echter grotendeels tenietgedaan door de stijging van de bedrijfskosten, met name voor externe diensten als gevolg van de toename van het verkeer, en voor de loonkosten tussen maatregelen voor werknemers en werving, zoals Philippe Pascal aangeeft.

(...)

Ondanks deze operationele en financiële prestaties zag de ADP Groep zijn schuld stijgen met ongeveer 9% tot iets meer dan € 8 miljard. Dit is te wijten aan de betaling van €309 miljoen aan dividenden en investeringen van €353 miljoen, maar ook aan twee eenmalige gebeurtenissen: de inschrijving van €331 miljoen aan converteerbare obligaties in vreemde valuta (FCCB) uitgegeven door GMR Airports Infrastructure (GIL) als onderdeel van zijn fusie met GMR Airports (GAL), en de betaling van €119 miljoen aan de Turkse luchthavenautoriteit voor de vervroegde betaling van 25% van de Ankara-concessie.

(...)

Augustin de Romanet kondigde ook de lancering aan van een werknemersparticipatieregeling voor de Parijse luchthavens. De regeling, die tussen 2023 en 2024 zal worden ingevoerd, bestaat uit een gratis toewijzing van aandelen aan werknemers, gevolgd door de mogelijkheid om meer aandelen te verwerven tegen preferentiële voorwaarden.

Mijn commentaar: ADP voorspelt een terugkeer naar de verkeersniveaus van 2019 "tussen 2023 en 2024" op groepsniveau en "tussen 2024 en 2026" voor Paris Aéroport.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM aandeel afgelopen jaar



Twee gebeurtenissen hebben de aandelenkoers het afgelopen jaar beïnvloed:

- . in juni 2022, de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro
- . in februari 2023, de aankondiging van goede resultaten voor 2022.

Geen verdere opmerkingen

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 31 juli op €1,571. Het aandeel daalt deze week met -1,29%. De aankondiging van goede kwartaalresultaten werd tenietgedaan door een hoger dan verwachte stijging van de kosten per eenheid.

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

In een nota van 12 juli getiteld "Please return to your seats", die naar de researchklanten van Deutsche Bank (dealing rooms, fondsbeheerders, institutionele beleggers) werd gestuurd, kondigde sectorspecialist-analist Jaime Rowbotham aan dat hij zijn aanbeveling verlaagde naar "hold", met een koersdoelverlaging voor Air France-KLM van €2,3 naar €1,85. Op dezelfde dag, 12 juli, daalde de aandelenkoers van Air France-KLM met bijna 4%.

De gemiddelde analistenkoers (consensus) voor 12 maanden voor het aandeel AF-KLM is €1,94 (vergeleken met €1,50 begin januari). Het hoogste koersdoel is €2,45, het laagste €1,10. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Details over de analistenconsensus vind je op mijn blog.

Mijn nieuwe commentaar: De aankondiging van goede kwartaalresultaten werd tenietgedaan door een hoger dan verwachte stijging van de kosten per eenheid.

> **Brandstofprijzen deze** week

Het vat Jet Fuel in Europa is voor de tweede week op rij sterk gestegen, met \$8 tot \$117. Het stond op \$79 voor de oorlog uitbraak. Het stond op \$79 voordat de oorlog in Oekraïne uitbraak.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **deze week sterk gestegen met \$5 naar \$86.**

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 joede de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt hij tussen \$75 en \$99.

De kloof tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brentolie wordt groter. Het bedraagt nu \$31. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was het verschil bijna \$50.

Mijn nieuwe commentaar: De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie blijft toenemen. Het staat nu op \$31.

In vijf weken tijd is de prijs van vliegtuigbrandstof in Europa met 25% gestegen.

Goed om te weten

> **Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders**

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren.** Dit e-mailadres 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 Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

Mijn opmerking: Als je aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, vergeet dan niet om één keer per jaar in te loggen bij je accountmanager om te voorkomen dat het als inactief wordt beschouwd.

Inactiviteit in VEE's wordt geregeld door de wet Eckert.

Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek verbinding te maken met hun rekening of Natixis Interépargne te bellen om hun rekening opnieuw te activeren.

Natixis Interépargne stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de activa overgedragen aan CDC, die ze 20 jaar vasthoudt.

Dit is in feite de oude 30-jarige verjaringstermijn, die uiteenvalt in 2 fasen: 10 jaar bij de rekeninghouder en 20 jaar bij CDC.

Inactiviteit betekent geen transacties uitvoeren en/of niet inloggen op uw rekening en/of niet bellen naar en/of schrijven naar Natixis Interépargne.

Dit systeem is ook van toepassing op de PERCO/PER sinds de wet PACTE.

> Beheer van fondsen voor werknemersparticipatie (FCPE) / Consolidatie van aandelen Air France-KLM

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die je 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 wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM.](#)

Mijn specifieke opmerking over de aandelenconsolidatie: Op 21 juli heeft Natixis Interépargne per e-mail informatie gestuurd naar alle huidige en voormalige werknemersaandeelhouders.

Dit is de inhoud:

Op 12 juli 2023 publiceerde Air France-KLM een persbericht (klik [HIER](#) om dit

document te openen) waarin een aandelenconsolidatie (1 nieuw aandeel consolideert 10 oude aandelen, wat resulteert in een 10-voudige waardevermeerdering) en een kapitaalvermindering werden aangekondigd.

Houders van FCPE-eenheden zijn niet betrokken bij de in het persbericht vermelde ruilperiode die loopt van 31 juli tot 30 augustus.

Op deze datum zullen de FCPE's Concorde, Majoractions en Aeropelican 10 keer minder aandelen bezitten, aangezien de waarde van het aandeel met hetzelfde bedrag is vermenigvuldigd.

Aangezien deze operatie elkaar compenseert, zullen de houders van aandelen van deze FCPE's geen effect zien op het bedrag van hun spaartegoeden.

Ter informatie: op 31 augustus wordt de koers van het aandeel (vermenigvuldigd met 10) opnieuw gecorrigeerd met de waarde van de deelnemingsrechten, die identiek blijft:

- zodat de waarde van de deelnemingsrechten van het FCPE zo dicht mogelijk bij de koers van het aandeel ligt;
- met als gevolg dat het totale aantal deelnemingsrechten van het FCPE wordt verminderd.

Onze diensten [Natixis Interépargne] zullen u voor het einde van de handelsperiode, op 31 augustus, een nieuwe mededeling toesturen.

Details

Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.

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

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

voormalig directeur van Air France-KLM.

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

Nicolas Foretz, PNC, directeur van Air France-KLM, als vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PNC en PS



Om Nicolas te schrijven: [bericht voor Nicolas Foretz](#).

Ten tijde van onze verkiezing kregen we de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persbericht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie in Air France-KLM.

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)

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

. Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#).

11.505 mensen ontvangen dit persoverzicht live