

Vier lessen uit de recordzomer van de luchtvaartmaatschappijen

I Brief van de voormalige directeur van Air France-KLM



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

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)

François Robardet

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

Nr. 924, 7 augustus 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](#) 

Persoverzicht van maandag

> Vier lessen uit de recordzomer van luchtvaartmaatschappijen

(bron Les Echos) 4 augustus - **Eind vorige week kondigde ook Lufthansa, in navolging van Air France-KLM en IAG, recordresultaten aan voor het tweede kwartaal.** Volgens CEO Carsten Spohr waren dit de beste resultaten in de geschiedenis van de groep, met een EBITDA van €1,1 miljard en een marge van 11,6%.

Ondanks de stijgende prijzen verzwakt de vraag naar reizen niet en de resultaten voor de zomerperiode zouden vergelijkbaar moeten zijn voor de grote spelers in de Europese luchtvaartsector.

Iedereen zou dus als winnaar uit de bus moeten komen in de zomer van 2023, maar sommigen meer dan anderen. **De grote winnaar in dit herstel, in alle categorieën, is ongetwijfeld Ryanair**, waarvan de winst in het tweede kwartaal verviervoudigde. Niet alleen is de Ierse luchtvaartmaatschappij opnieuw de nummer één van Europa wat betreft het aantal vervoerde passagiers (183 miljoen verwacht tegen 2023), het is ook de meest winstgevende luchtvaartgroep van Europa, met een **operationele marge van 18% in het tweede kwartaal, vergeleken met 16,3% voor IAG (British Airways, Iberia, enz.), 11,6% voor Lufthansa en 9,6% voor Air France-KLM.**

(...)

Eerste vaststelling: terwijl de winsten stijgen dankzij kostenbesparingen en tariefverhogingen, **is nog geen van de drie leiders in de Europese luchtvaart terug op het activiteitsniveau van voor de crisis.** Het verst gevorderd op deze weg is IAG, dat zegt 94% van zijn aanbod voor 2019 te hebben hersteld, met een doelstelling van 97% eind december. Air France-KLM begon weliswaar vroeg met het herstelproces, maar bereikte 92% in het tweede kwartaal en streeft naar 95% tegen het einde van het jaar. Wat **Lufthansa betreft**, de Duitse groep zit nog steeds maar op 83% van het aanbodniveau voor 2019 en hoopt tegen het einde van het jaar slechts 85% te halen.

De CEO **verklaart deze achterblijvende prestaties door personeelstekorten in verkeersstorens en op luchthavens, vertragingen bij Airbus-leveringen en zelfs tekorten aan reserveonderdelen voor haar vliegtuigen.** Maar ze is niet de enige die onder het niveau van voor de crisis blijft.

Volgens cijfers van OAG, dat de aanbodzijde van luchtvaartmaatschappijen analyseert, hebben slechts zes van de 20 grootste luchtvaartmaatschappijen ter wereld het niveau van 2019 overschreden: drie low-cost (Southwest, Ryanair en EasyJet) en drie "traditionele" (United Airlines, Turkish Airlines en Latam). Voor alle anderen zal het volledig sluiten van de Covid-parenthese moeten wachten tot 2024, of zelfs 2025.

Tweede vaststelling: hoewel de crisis heeft geleid tot het verdwijnen van een aantal uitdagers en de verkoop van een aantal lamme eenden heeft versneld, heeft ze **ook de opkomst van nieuwe spelers met dubbele groeicijfers aangemoedigd.** Hiertoe behoren het Turkse Pegasus (een stijging van 34% j-o-j) en de Hongaarse lagekostenmaatschappij Wizz Air (een stijging van 24,6%).

Maar ook een aantal geherstructureerde "terugkeerders" zoals Air India (+28%) en het Poolse LOT (+26,5%). Tijdens de crisis is een twintigtal nieuwe luchtvaartmaatschappijen opgestaan, die profiteren van de overvloed aan goedkope vliegtuigen. Sommige daarvan - zoals Breeze Airways, Play en Norse Atlantic - trappen op de tenen van de grote luchtvaartmaatschappijen.

Derde vaststelling: de crisis heeft de hiërarchie van de zwaargewichten niet fundamenteel veranderd, noch in Europa, noch wereldwijd. Met de opmerkelijke uitzondering van Turkish Airlines, dat van de dertiende naar de zevende plaats is gezakt, ziet het leidende peloton er ongeveer hetzelfde uit als in 2019, gedomineerd door Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen (United, American, Delta), gevolgd door Emirates, Southwest en Ryanair.

Hetzelfde geldt voor Europa. Terwijl Air France-KLM van de crisis kon profiteren om wat marktaandeel van zijn concurrenten af te snoepen, werd het tweede kwartaal gekenmerkt door een terugkeer naar de rangschikking van voor de crisis, met IAG terug op de tweede plaats en de Lufthansa-groep duidelijk aan de leiding, zowel qua omzet (9,4 miljard euro) als qua passagiersaantallen (55 miljoen). De aanstaande overnames van het Spaanse Air Europa door IAG en het Italiaanse ITA Airways door Lufthansa zouden deze ranglijst verder moeten versterken.

De laatste les van de zomer is dat Air France-KLM niet langer de hekkensluiter van Europa is als het gaat om winstgevendheid, en zelfs in staat lijkt om haar margedoelelstelling van 7% tot 8% te halen, maar dat IAG opnieuw de favoriet van beleggers is geworden, met een koersstijging van 32% sinds 1 januari (vergeleken met 19% voor Air France-KLM). Met de terugkeer van de Amerikaanse klanten is wat tijdens de crisis de zwakte van IAG was - haar extreme blootstelling aan de Amerikaanse markten (70% van haar activiteiten) - nu haar kracht.

Omgekeerd is wat een van de sterke punten van Air France-KLM was - haar netwerk met twee knooppunten - nu een zwakte, met de beslissing van de Nederlandse regering om het verkeer op Amsterdam-Schiphol te verminderen. Air France-KLM blijft ook de enige luchtvaartgroep die niet één, maar twee regeringen als aandeelhouders heeft. Dit hielp tijdens de crisis, maar wordt in normale tijden niet als een voordeel gezien.

***Mijn commentaar:** De sterke prijsstijging heeft Europese luchtvaartmaatschappijen in staat gesteld om recordmarges te halen en een deel van hun Covid-schulden af te betalen.*

Maar de toekomst is onzeker. Zakelijke passagiers komen maar langzaam terug, het tekort aan reserveonderdelen betekent dat niet alle vloten weer online kunnen worden gebracht en de kans op een paraffinebelasting wordt steeds groter (zie mijn [vorige brief](#)).

Hoewel het einde van het jaar er veelbelovend uitziet, zullen we tot het eerste kwartaal van 2024 moeten wachten om te zien of het herstel op hetzelfde niveau blijft.

> **De langverwachte opleving van zakenreizen in Europa blijft uitgesteld**

(bron Bloomberg, vertaald met Deepl) 7 augustus - **Sinds het einde van de pandemie van het coronavirus rekenen de grootste luchtvaartmaatschappijen in de regio erop dat zakelijke strijders terugkeren naar het luchtruim. Maar tot nu toe zijn veel zakelijke klanten buiten het reisherstel gehouden.**

Nog maar twee jaar geleden voorspelde Carsten Spohr, CEO van Deutsche Lufthansa AG, stoutmoedig een opleving van 90% in zakenreizen, door te beweren dat mensen genoeg hadden van videoconferenties. Toch heeft Europa's grootste luchtvaartmaatschappij tot nu toe slechts 60% van het aantal zakenreizen van voor de crisis teruggewonnen en mikt tegen het einde van het jaar op 70%.

British Airways ziet vergelijkbare trends. **Luis Gallego, CEO van moederbedrijf IAG SA, zegt dat de vooruitgang "langzamer gaat dan we aan het begin van het**

jaar dachten".

Ben Smith, CEO van Air France-KLM, zei dat hij niet verwacht dat de Franse binnenlandse markt ooit zal herstellen. "Dat zullen we niet," zei hij.

De redenen zijn uiteenlopend, maar samen vormen ze een muur van obstakels die de luchtvaartmaatschappijen niet hebben kunnen overwinnen. Dit is een grote uitdaging, omdat zakenreizigers over het algemeen meer betalen, zelfs als ze in economy class vliegen - ze vliegen op kortere termijn en kiezen duurdere tickets die hen meer flexibiliteit geven.

Dit maakt hen meer winstgevende klanten dan vakantiepassagiers, die grotendeels hebben bijgedragen aan het herstel van de luchtvaartmaatschappijen na de dieptepunten van de Covid. Luchtvaartmaatschappijen rekenen ook op de terugkeer van zakenreizigers, aangezien de hausse aan 'wraakreizen', die het vrijetijdssegment voedde, op zijn retour begint te raken.

(...)

Tijdens de crisis sneden grote bedrijven in hun reisbudgetten om te overleven en ontdekten ze dat het gemak en de efficiëntie van vergadersoftware sommige reizen overbodig maakten. Nu, geconfronteerd met kosteninflatie en druk om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, **zien ze geen reden om van koers te veranderen.**

Hoewel de meeste luchtvaartmaatschappijen niet verwachtten dat zakenreizen zich volledig zouden herstellen na de pandemie, verwachtten ze wel dat het 85% zou worden, zegt Neil Glynn, analist bij Air Control Tower. In plaats daarvan ligt het zakenverkeer rond de 60% in Duitsland, 70% in Japan en maximaal 80% in de VS.

Dit is deels te wijten aan een cultuur van werken op afstand, maar ook aan het bewustzijn van CO2-uitstoot en het welzijn van werknemers.

De zorgen over zakenreizen in Europa weerspiegelen de zwakke punten in de VS, waar American Airlines Group Inc. en Southwest Airlines tot de maatschappijen behoren die veranderingen hebben doorgevoerd om zich aan te passen aan de afnemende vraag van bedrijven. Scott Kirby, CEO van United Airlines Holdings Inc, beschreef een "zakelijke recessie" in de VS, terwijl hij zijn vertrouwen uitsprak in een terugkeer naar normaliteit.

(...)

Smith van Air France-KLM zei dat hoewel de groep onmiddellijk na de pandemie een toename in zakenreizen zag, de groei in zakelijke boekingen vrijwel tot stilstand kwam. Hij wees erop dat Air France altijd een hoog percentage vakantie reizigers in de premium cabines heeft gehad, "en dat balanceert vrij goed met het zakelijk verkeer".

De luchtvaartmaatschappijen zeiden vooruitgang te zien. Gallego van IAG verwacht dat sommige zakelijke klanten dit kwartaal zullen terugkeren naarmate het risico van zomerse chaos op luchthavens afneemt. Leidinggevend worden ook aangemoedigd door zogenaamde 'bleisure travelers', die vakantie combineren met zakenreizen.

(...)

Vrijetijdsreizen helpen het zakelijk verkeer op London Heathrow in stand te houden," zei vertrekkend CEO John Holland-Kaye. Zakenreizigers vertegenwoordigen echter slechts 30% van alle passagiers op de Britse hub, vergeleken met 34% vóór de pandemie.

(...)

Mijn commentaar: Van de drie grote Europese luchtvaartgroepen is Air France-KLM het minst afhankelijk van zakelijke klanten (Lufthansa en IAG vervoeren twee tot drie keer zoveel zakelijke passagiers als de Frans-Nederlandse groep).

Dit kan worden verklaard.

British Airways heeft een zakelijke klantenkring die verbonden is aan de beurssector en aan bevoorrechte uitwisselingen met de Verenigde Staten.

Lufthansa vervoert daarentegen meer industriële klanten dan Air France en KLM.

Air France heeft een groter toeristisch cliënteel dan haar concurrenten (Frankrijk is de belangrijkste toeristische bestemming ter wereld).

> **Lufthansa daalt 6,6%, gedrukt door stijgende kosten in Q2**

(bron Agefi) 3 augustus - **Het aandeel Lufthansa daalde donderdagochtend met 6,6% tot 8,24 euro, ondanks beter dan verwachte resultaten. De kosten van de luchtvaartmaatschappij stegen** en de capaciteit werd dit jaar beperkt door personeelstekorten bij de luchtverkeersleiding en leveringsproblemen.

Lufthansa zei dat de kosten in het tweede kwartaal waren gestegen, vooral voor de luchtverkeersleiding en luchthavengelden, maar ook voor onderhoud en reserveonderdelen.

Haar Frans-Nederlandse rivaal **Air France-KLM deed vorige week soortgelijke aankondigingen** en verwees daarbij ook naar de gevolgen van loonsverhogingen.

"De markt was niet blij met de stijging van de eenheidskosten exclusief brandstof die Air France-KLM vorige week aankondigde, dus het risico bestaat dat hetzelfde zal gebeuren [met Lufthansa]," zeiden analisten van Deutsche Bank in een notitie voor hun klanten.

Mijn commentaar: Beleggers hebben de luchtvaartmaatschappijen gestraft omdat ze hun kosten niet onder controle hadden.

Toch hebben ze recordresultaten geboekt door kostenstijgingen door te berekenen in de ticketprijzen.

Bonusartikel

> Debat: Decarbonisatie, quota... wat moeten we doen met vliegtuigen, het privilege van een minderheid?

(bron: The Conversation) 2 augustus - President Emmanuel Macron verklaarde onlangs dat hij van plan is om enkele miljarden euro's te investeren in het koolstofvrij maken van de luchtvaart. Er zijn verschillende stemmen opgegaan om het riskante, zelfs illusoire karakter van deze ambitie te onderstrepen en ons te herinneren aan de dringende noodzaak om het luchtverkeer te verminderen.

Een paar weken eerder stelde de ingenieur Jean-Marc Jancovici voor om het aantal vluchten in een mensenleven te beperken tot vier, wat een verhit debat op gang bracht over het terugdringen van het gebruik van vliegtuigen door individuen.

Deze controverses gaan echter voorbij aan een centraal aspect van het probleem: vliegen **is een privilege dat dominantieverhoudingen tussen en binnen landen in stand houdt.**

Het vliegtuig, een privilege van het globale Noorden

De toespraak van Emmanuel Macron, het voorstel van Jean-Marc Jancovici en de meeste reacties daarop zijn gebaseerd op een vooronderstelling: het vliegtuig is een essentieel vervoermiddel en het probleem is dat het vervuult. Toch heeft 80 tot 90% van de mensen nog nooit in hun leven een vliegtuig genomen. In **2018 nam slechts 4% van de wereldbevolking een internationale vlucht.**

Deze minderheid die wel met het vliegtuig reist, is niet gelijkmatig over de planeet verdeeld: ze wonen in rijke landen. Ongeveer 40% van de mensen in de rijkste landen heeft minstens één keer per jaar gevlogen, tegenover minder dan 1% van de mensen in de armste landen.

Als we de gevlogen afstanden van een continent vergelijken met de bevolking, dan is de afstand per hoofd van de bevolking 3000 km in Europa vergeleken met 100 km in Afrika. **De meeste luchtvaartmaatschappijen verbinden landen in het noorden van de wereld met elkaar. Ze worden gebruikt om mensen tussen deze landen te verplaatsen, voor hun vrije tijd maar ook om de handel en economische uitwisselingen te stimuleren.**

Het vliegtuig is dus een transportmiddel dat de economische en politieke overheersing van de landen in het Noorden ondersteunt en bijdraagt aan de klassenoverheersing binnen deze landen.

Socialisatie van de elites Laten we

Frankrijk als voorbeeld nemen: reizen per vliegtuig is nog lang geen gemeengoed en blijft voorbehouden aan de allerrijksten en de hoogst opgeleiden. Meer dan de helft van de rijkste 10% van de Fransen vliegt minstens één keer per jaar, tegenover 13% van de armste 50%. Dit geldt voor een derde van de hoger opgeleiden, tegenover 10% van de lager opgeleiden.

Reizen speelt al lang een belangrijke rol in de socialisatie van de elite. Culturele reizen of studiereizen naar het buitenland helpen om hen voor te bereiden op het bekleden van dominante posities. Later hielpen ze om een kosmopolitische levensstijl of carrière te behouden die hun klasseafkomst weerspiegelde.

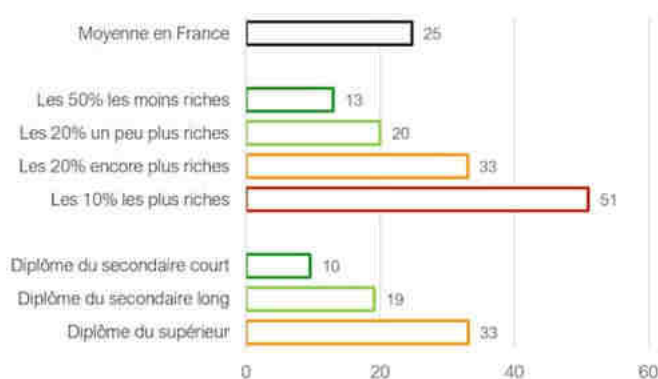
Vliegen is dus een privilege dat de accumulatie van duurzame middelen - of kapitaal - van verschillende aard mogelijk maakt: sociaal, cultureel en economisch. Als gevolg daarvan worden de sociale trajecten van leden van de dominante klassen gekenmerkt door een groot aantal vluchten.

De sterke sociale selectiviteit van vliegereizen is echter nauwelijks zichtbaar in het publieke debat. Dit komt omdat de mensen die deelnemen - zakelijke en politieke leiders, wetenschappers en journalisten - spreken vanuit hun klassepositie.

Voor hen is vliegen een vertrouwde ervaring, ook al zien ze het nu als een probleem of hebben ze het opgegeven. Hierdoor verspreiden ze het - valse - idee dat een vliegquotum een beperking is voor iedereen. Ze zien niet in dat dit vooral het geval is wanneer het vliegtuig cruciaal is om een dominante positie te behouden of door te geven aan de kinderen. Jean-Marc Jancovici kan als volgt generaliseren:

"Vier vluchten in een mensenleven is niet nul, we zouden heel goed een systeem kunnen opzetten waarbij je, als je jong bent, twee van de vier vluchten hebt om de wereld te gaan ontdekken."

Jaarlijks aantal vliegereizen (%) naar levensstandaard en opleidingsniveau



33% van de afgestudeerden van het hoger onderwijs heeft minstens één keer per

jaar gevlogen. Eurobarometer 2014, Enquête nationale transports 2008, Demoli en Subtil, 2019.

De koolstofvoetafdruk Een teken van klasse dominantie, het vliegtuig is een buitensporige uitstoter van broeikasgassen (BKG), veel meer dan enig ander vervoermiddel.

Elk jaar stoot een persoon uit de hogere klasse gemiddeld enkele tonnen broeikasgassen uit door met het vliegtuig te reizen. Alleen al daarom staat de koolstofvoetafdruk van hun sociale traject in geen verhouding tot dat van de meeste individuen, die nog nooit in hun leven een vliegtuig hebben genomen of dat slechts bij uitzondering hebben gedaan.

De duurzame hulpbronnen die ze tijdens deze reizen heeft verzameld, hebben dus een zeer hoge ecologische prijs. Of deze persoon de afgelopen jaren al dan niet is gestopt met vliegen, verandert de kosten van haar privilege slechts marginaal.

Het debat over de toekomst van vliegereizen gaat dus vooral over de ecologische voetafdruk van dominante sociale posities, en niet over universeel individueel gedrag dat gecorrigeerd moet worden.

Quota, een ambivalent voorstel
Vanuit dit perspectief, **hoe moeten we het idee van een quotum van vier vluchten in iemands leven interpreteren?**

De eerste interpretatie is progressief. Men zou kunnen argumenteren dat de uitbreiding van het voorrecht om vier keer te vliegen naar de hele maatschappij alle jongeren, zonder onderscheid, de kans zou geven om "de wereld te ontdekken". Deze interpretatie is echter extreem kostbaar in ecologische termen.

Elk persoon vier keer vliegen in zijn leven zou een zeer groot deel verbruiken van het koolstofbudget dat de mensheid nog heeft. Om een orde van grootte te geven: als je elke Fransman en vrouw vier retourvluchten Parijs-New York in hun leven aanbiedt, verbruikt dat het equivalent van 6% van het sterk overschatte koolstofbudget dat de National Low Carbon Strategy tegen het einde van de jaren 2020 aan transport toekent.

Naarmate het koolstofbudget in de loop der jaren afneemt, zou dit nog zwaarder wegen: deze vluchten zouden gelijk staan aan 5 tot 10% van het totale koolstofbudget van Frankrijk in 2050.

Deze progressieve interpretatie is nauwelijks denkbaar. Een andere, waarschijnlijk meer in lijn met de visie van Jean-Marc Jancovici, zou zijn om mensen die niet vliegen niet aan te moedigen om te vliegen, maar om degenen

die wel vliegen te beperken.

Uiteindelijk betekent dit dat leden van de hogere klassen in noordelijke landen het voorrecht moeten behouden om een beetje te kunnen vliegen. Het zijn dus hun privileges die centraal zouden moeten staan in het debat, zoals dat over het koolstofvrij maken van de luchtvaart.

Koolstofvrij maken voor een minderheid?

Als we de opwarming van de aarde zoveel mogelijk willen beperken, betekent het blijven vliegen van vliegtuigen dat we ze snel koolstofvrij moeten maken. Dit is zelfs het geval als we besluiten om vluchten door de hogere klassen in de rijkste landen te beperken.

Op korte termijn is er echter geen oplossing waarmee we evenveel kunnen vliegen zonder broeikasgassen uit te stoten. **Emmanuel Macron heeft daarom voorgesteld om tussen nu en 2027 8,5 miljard euro te investeren in de ontwikkeling van "ultra-schone vliegtuigen" en duurzame brandstoffen.**

De ambitie spreekt de wereld van ingenieurs aan, wiens eigenschappen affiniteit hebben met zowel de vliegtuigstandaard als dit soort technologisch denken. Het roept ook veel weerstand op: ultra-schone luchtvaart zal in de nabije toekomst niet bestaan, en het zou hoe dan ook een zeer grote hoeveelheid landbouwgrond of koolstofarme elektriciteit vereisen.

Maar **de vraag is niet alleen of het mogelijk is, maar ook of het wenselijk is.** Voordat we beslissen of een sector een dergelijke investering verdient, moeten we terug naar de kern van het debat over meer netelige kwesties dan technologische haalbaarheid: wie geven we de kans om zo'n groot deel van het resterende koolstofbudget van de mensheid te consumeren? Voor welke collectieve doeleinden?

Een noodzakelijk democratisch debat

Het stellen van deze vragen zou het mogelijk maken om een centrale dimensie van de ecologische ramp aan te pakken: het is in de eerste plaats het werk van de meest bevoorrechte delen van de planeet, in termen van klasse maar ook van geslacht en ras.

Een dergelijk debat zou helpen om de noodzakelijke activiteitsvermindering in een sector die weliswaar een symbool is van de Franse industrie, maar ook een van de meest onrechtvaardige en koolstofintensieve in de recente geschiedenis, acceptabeler te maken.

Om het acceptabeler te maken, ook voor de mensen die er het meest onder zullen lijden: degenen die er werken. Dit zou een interessante democratische oefening zijn,

die door vele anderen gevolgd zou moeten worden.

Mijn commentaar: De auteurs van dit artikel zijn Yoann Demoli, Universitair hoofddocent sociologie aan de Universiteit van Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines (UVSQ) en Julien Gros, CNRS Research Fellow, verbonden aan LISST (Universiteit van Toulouse Jean-Jaurès).

Ze gaan onder andere in op een veelgehoorde vraag: is vliegen een vervoermiddel voor de rijken?

Op wereldschaal is het antwoord duidelijk: ja.

40% van de mensen in de rijkste landen heeft minstens één keer per jaar gevlogen, vergeleken met minder dan 1% van de mensen in de armste landen.

Ik vraag me dit al een hele tijd af. Is de luchtvaart voorbestemd om tegen 2050 40% van de wereldbevolking te vervoeren?

Zo ja, hoe kunnen we dan hopen de impact van de luchtvaart op het klimaat te beperken? Zo nee, hoe kunnen we degenen die vandaag niet reizen dan uitleggen dat ze morgen niet zullen reizen?

Deze vraag geldt voor alle aspecten van de strijd tegen klimaatverandering. Moeten ongelijkheden blijven bestaan in naam van deze strijd, of moeten we decarbonisatiescenario's ontwikkelen die een vermindering van de wereldwijde ongelijkheden inhouden?

Volgens Céline Guivarch, econoom bij CIRED:

"Over het algemeen, zowel op het niveau van landen als individuen, zijn de minst rijken het meest kwetsbaar voor klimaatverandering, terwijl de rijksten verantwoordelijk zijn voor het grootste deel van de uitstoot van broeikasgassen. (...)

Omdat de uitstoot in de minst ontwikkelde landen zo laag is, is het een illusie te denken dat zij zich kunnen ontwikkelen zonder hun uitstoot te verhogen. Dit betekent dat er zeer krachtige maatregelen nodig zijn om de uitstoot in de ontwikkelde landen te verminderen".

Zijn we hier klaar voor?

Einde persoverzicht

> Aandelenkoers Air France-KLM 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 7 augustus op €1,487. Het aandeel daalt deze week met -5,32%. De aankondiging van goede kwartaalresultaten door Air France-KLM en Lufthansa werden tenietgedaan door een hoger dan verwachte stijging van de kosten per eenheid. Aandelen in de twee luchtvaartgroepen daalden met een vergelijkbaar bedrag.

De aandelenkoers was €1,253 op 2 januari 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €1,97 (deze was €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.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

Mijn nieuwe commentaar: De aankondigingen van goede kwartaalresultaten van Air France-KLM en vervolgens Lufthansa werden tenietgedaan door hoger dan verwachte stijgingen van de kosten per eenheid.

Aandelen in beide luchtvaartgroepen daalden met vergelijkbare bedragen.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is voor de derde achtereenvolgende week sterk gestegen, met \$5 tot \$122. De prijs stond voor het uitbreken van de oorlog op \$79. De prijs stond op \$79 voordat de oorlog in Oekraïne uitbrak.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **deze week stabiel op \$86**.

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

De kloof tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie wordt groter. Het staat nu op \$ 35. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de kloof bijna \$50.

***Mijn nieuwe commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is sinds eind juni 2023 groter geworden. Het staat nu op \$ 35.*

In zes weken tijd is de prijs van vliegtuigbrandstof in Europa met 30% 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 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 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 zal 10 oude aandelen combineren, wat resulteert in een 10-voudige waardevermeerdering) en een kapitaalvermindering worden 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](#).

11.507 mensen ontvangen dit persoverzicht live