

Air France-KLM: aandelenconsolidatie voltooid

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

N°928, 4 september 2023

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, 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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Dinsdag herhaalde de Franse minister van Transport, Clément Beaune, dat het belasten van de vervoermiddelen die de meeste CO2 uitstoten het mogelijk zou maken om een verschuiving aan te moedigen naar het spoorvervoer in het bijzonder, en om meer te investeren in de ecologische transitie.

Sindsdien zijn er veel reacties gekomen.

Gezien het belang van het onderwerp bereid ik een speciale Flash voor die jullie de komende dagen zullen ontvangen.

In de tussentijd vind je aan het einde van deze nieuwsbrief een artikel over dit nieuwsbericht en een eerste commentaar.

Ik wens u veel leesplezier.

François

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM: aandelenconsolidatie voltooid

(bron CercleFinance) 1 september - **Air France-KLM kondigt de voltooiing aan van de omgekeerde splitsing van al haar uitstaande aandelen**, zoals besloten door de Raad van Bestuur tijdens de vergadering van 4 juli en in overeenstemming met de besluiten van de Algemene Vergadering van 7 juni.

De operatie omvatte de omwisseling van 10 oude gewone aandelen voor één nieuw aandeel. Het aandelenkapitaal van de luchtvaartmaatschappij is nu verdeeld in 257.053.613 aandelen.

Aandeelhouders die geen aantal aandelen in veelvoud van 10 konden krijgen, zullen door hun financiële tussenpersoon binnen maximaal 30 dagen, d.w.z. tot 2 oktober, worden gecompenseerd voor hun resterende fractionele aandelen.

***Mijn commentaar:** Na deze operatie steeg de koers van het aandeel naar 14 euro, vergeleken met 1,4 euro de dag ervoor.*

Er is geen financiële impact voor de aandeelhouders, omdat tegelijkertijd hun aantal aandelen door 10 is gedeeld.

> Transportminister Clément Beaune wil minimumprijs voor vliegtickets in Europa

(bron Ouest-France) 31 augustus - In een interview met L'Obs op woensdag 30 augustus 2023 wil **de Franse minister van Transport Clément Beaune "een minimum luchtvaarttarief invoeren" in Europa om "sociale en milieudumping tegen te gaan"**.

Dit "voorstel" zal "in de komende dagen" aan zijn collega's in de Europese Unie worden voorgelegd, kondigde hij aan. **"Vliegtickets van 10 euro zijn niet langer een optie in dit tijdperk van ecologische transitie! Dat weerspiegelt niet de prijs voor de planeet"**, zei hij, verwijzend naar bepaald prijsbeleid van goedkope luchtvaartmaatschappijen.

Deze introductieprijzen dekken niet de werkelijke kosten per passagier van vliegvluchten, die veel meer broeikasgassen uitstoten dan treinreizen.

"Ik sta volledig achter het belasten van vervuilende activiteiten om te investeren in deze ecologische transitie", rechtvaardigde hij, terwijl de regering al van plan is om de zogenaamde "solidariteitsbelasting" op alle vluchten vanuit Frankrijk te verhogen om investeringen in de spoorwegen te financieren.

In de Franse begroting voor 2024 zouden extra belastingen op snelwegen en vliegtickets moeten worden opgenomen.

Mijn commentaar: ik heb het altijd abnormaal gevonden om vliegtickets te vinden die minder kosten dan de som van belastingen en niet-onderdrukbaar kosten (brandstof, salarissen in het bijzonder).

Maar voordat je een bodemprijs vaststelt, zou het een goed idee zijn om te kijken naar de redenen waarom deze tarieven worden aangeboden.

Ik denk aan de subsidies die lokale overheden betalen om goedkope luchtvaartmaatschappijen aan te trekken of te behouden.

Ik denk ook aan het niet naleven van wetgeving. Natuurlijk worden er regelmatig veroordelingen uitgesproken, maar pas na talloze acties, vaak onder leiding van vakbonden.

En dan is er nog het (buitensporige) aantal luchthavens en hun management. Het laatste rapport van de Cour des Comptes over "LE MAILLAGE AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS", dat afgelopen juni werd gepubliceerd, spreekt boekdelen.

Ik geef hieronder een uittreksel uit het persbericht weer.

=== begin citaat In

2019 telde Frankrijk 73 luchthavens in Europees Frankrijk. Daarvan verwerkten 41 hubs in datzelfde jaar tussen de 10.000 en 3 miljoen commerciële passagiers.

In dit verslag wordt gekeken naar de specifieke situatie van deze categorie infrastructuur, bekend als "tussenliggende luchthavens", waarvan de verkeersniveaus hoger liggen dan die van lokale luchthavens, maar niet die van internationale luchthavens evenaren. De meeste van deze luchthavens zijn sinds de decentralisatie van de luchthavens eigendom van lokale overheden.

Geconfronteerd met gemeenschappelijke uitdagingen dienen deze luchthavens verschillende doelen en helpen ze geïsoleerde gebieden te ontsluiten of regionale metropolen met goede verbindingen te bedienen.

(...) Als het gaat om

luchthavennetwerken heeft geen van de publieke spelers de verantwoordelijkheid of een algemene visie.

(...)

De overheden moeten de strategie en de beheersmethoden voor het luchthavennetwerk, een strategisch instrument voor de openbare mobiliteit, grondig herzien.

Dankzij de oprichting van een waarnemingscentrum voor luchthavens met geharmoniseerde en volledige gegevens zou de staat in overleg met de regio's een nationale luchthavenstrategie moeten vaststellen.

Op die manier kan de efficiëntie van het luchthavennetwerk worden verbeterd en kunnen prioriteiten worden gesteld op het gebied van regionale planning.

=== einde citaat

Tot slot werpt het rapport een licht op een onderwerp dat voor zichzelf spreekt:

C - Steun aan luchtvaartmaatschappijen: een gebrek aan transparantie (...)

b) Extra kortingen, onderhandeld in onderling overleg

Naast de aanpassingen die in de gepubliceerde tarieven zijn voorzien, zijn de commerciële overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens ook het resultaat van een "onderhandelingsspel" (...)

Sommige luchthavens sluiten contracten die economisch ongunstig zijn en gaan zelfs zover dat ze ermee instemmen de luchthavendienst gratis te gebruiken en soms zelfs een deel van hun niet-luchtvaartinkomsten af te nemen, voor zover ze die hebben.

> KLM teleurgesteld over wens minister Harbers om versmalling Schiphol door te drukken: "onbegrijpelijk".

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met Deepl) 1 september - **KLM is zwaar teleurgesteld nu duidelijk is dat minister Harbers de krimpplannen voor Schiphol wil doorzetten, zij het iets afgezwakt door het einddoel te verhogen van 440.000 naar 452.500 vluchten.** Volgens de luchtvaartmaatschappij hoort een demissionair kabinet niet zulke ingrijpende besluiten te nemen en kan de geluidsoverlast ook worden teruggedrongen zonder het aantal vluchten te verminderen.

"Helaas is vandaag het kabinetsvoornemen bekend gemaakt om het aantal vluchten op het Nederlandse Schiphol drastisch te verminderen. De minister kiest daarmee voor een eenzijdige focus op het verminderen van het aantal vluchten als doel op zich. Wij vinden dit onbegrijpelijk. Het gaat niet om het aantal vliegbewegingen, maar om geluidsreductie. Geluidsdoelen kunnen op een betere manier worden bereikt, waarmee omwonenden, het klimaat, luchtvaartmaatschappijen en de Nederlandse economie echt geholpen zijn", schrijft KLM.

Met ons plan 'schoner, stiller, goedkoper' laten we zien dat we de geluidsdoelen ook met het huidige aantal vluchten kunnen

halen. Dit plan is een serieuze toezegging van KLM. We kunnen het realiseren als we de benodigde ruimte hebben. Het haalt de doelstellingen en zorgt voor een snellere vernieuwing van onze vliegtuigen, waardoor we schoner, stiller en zuiniger kunnen vliegen." "Aan de

andere kant **kiest de minister voor een onnodige versmalling in plaats van een echte verbetering. Wij vinden het onvoorstelbaar dat de minister afbreekt wat**

KLM in bijna 104 jaar heeft helpen opbouwen. Wij doen er alles aan om de luchtvaart schoner, stiller en zuiniger te maken. Die verantwoordelijkheid voelen we elke dag. Het terugdringen van geluid vereist geen radicale vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol", aldus de luchtvaartmaatschappij. Marjan Rintel, CEO van KLM: "(...) **Het is moeilijk voor te stellen dat zo'n radicaal besluit genomen kan worden door een demissionair kabinet, als de Tweede Kamer op 12 september stemt over de controversieel verklaarde onderwerpen.** Als demissionair minister onderhoud je de winkel niet door hem te sluiten! (...)

***Mijn commentaar:** Sinds de oprichting van de Air France-KLM Groep heeft de Nederlandse staat er voortdurend voor gezorgd dat zijn koninklijke luchtvaartmaatschappij KLM niet werd benadeeld.*

Dit culmineerde in februari 2019 in een verrassend belang van 14% van de Nederlandse staat in Air France-KLM. Minister Harbers, die voorstander is van downsizing, maakte deel uit van dit kabinet.

Verder

=== begin citaat (bron het Universele Document gepubliceerd op de Algemene Vergadering van Air France-KLM in juni 2023, pagina 442, hoofdstuk Toezeggingen aan de Nederlandse Staat) In het

kader van de fusieoperatie in 2004 heeft (...) de Nederlandse Staat toegezegd bij het bepalen van zijn burgerluchtvaartbeleid rekening te houden met het belang van de activiteiten van KLM op Schiphol. Daarnaast **heeft de Nederlandse staat toegezegd:**

. **de bestaande portefeuille van aan KLM verleende verkeersrechten te handhaven**, met uitzondering van de verkeersrechten die gedurende een cumulatieve periode van twaalf maanden niet door KLM zijn gebruikt;

. toekomstige aanvragen van KLM voor het verlenen van nieuwe verkeersrechten op een billijke en niet-discriminerende wijze te blijven onderzoeken.

=== einde citaat

De Air France-KLM-groep, die vaststelt dat de Nederlandse regering haar toezeggingen niet nakomt, zegt dat ze "geen andere keuze heeft dan haar strategie aan te passen om haar Europese marktaandeel in een mondiale sector te behouden" en waarschuwt dat "dit onder meer inhoudt dat ze haar investeringsplannen in Nederland voor de komende jaren herzielt en de capaciteit binnen ons netwerk opnieuw toewijst."

Ruud Sondag, interim CEO van Schiphol Group, sloeg van zijn kant de spijker op zijn kop door de demissionaire regering op te roepen haar bezuinigingsplannen op de luchthaven door te zetten.

> Een Airbus-Air France alliantie overwogen voor A350 onderhoud - Figaro

(bron Reuters) 30 augustus - **Airbus en Air France werken aan de oprichting van een joint venture voor het beheer van een deel van het onderhoud van de A350**, een van de paradepaardjes van de Europese vliegtuigbouwer, meldde Le Figaro woensdag, zonder zijn bronnen te specificeren.

Volgens de krant hopen de twee groepen dat dit project, bekend onder de naam "Cyrus", begin volgend jaar kan worden afgerond, zodra de wettelijke hindernissen op nationaal en Europees niveau zijn genomen.

Deze nieuwe entiteit zou zich uitsluitend richten op de revisie en reparatie van de elektronische en mechanische apparatuur van de A350, zonder zich te bekommeren om de motoren, de cabine of de stoelen, aldus Le Figaro.

Het zou geleid worden door twee managers - één van elk van de twee groepen.

Airbus en Air France zouden zo de concurrentie willen aangaan met Lufthansa, de leider op deze markt met, volgens de krant, een marktaandeel van 40%, tegenover 20% voor de vliegtuigbouwer en 20% voor de luchtvaartmaatschappij.

***Mijn commentaar:** Het nieuws werd bevestigd in een persbericht van Air France-KLM, waarvan hier een uittreksel volgt.*

Air France-KLM en Airbus kondigen vandaag aan dat Air France en Airbus exclusieve onderhandelingen zijn aangegaan om een joint venture op te richten voor de wereldwijde levering van onderhoudsdiensten voor Airbus A350-toestellen, inclusief supply chain management, reparaties en het opzetten van een gedeelde wereldwijde inventaris van toestellen.

De beoogde samenwerking zou de vorm aannemen van een 50-50 joint venture tussen Air France en Airbus en zou de overdracht inhouden van bepaalde vliegtuiguitrusting die in het bezit is van beide partners naar de gedeelde inventaris van de joint venture.

> Europese piloten maken zich zorgen over vermoeidheid en de bijbehorende risico's

(bron Air Journal) 2 september - **De European Cockpit Association (ECA), een organisatie die piloten vertegenwoordigt, heeft een rapport gedeeld waarin vermoeidheidsgerelateerde risico's in het Europese luchtvaartstelsel worden belicht en waarin wordt gewaarschuwd voor tekortkomingen in het veiligheidsbeheer.**

Het rapport, dat onderzoek deed onder bijna 6.900 Europese piloten uit 31 landen, werd namens de ECA uitgevoerd door adviesbureau Baines Simmons op het gebied

van veiligheidsbeheer in de luchtvaart en werd op 28 augustus 2023 gepubliceerd. Tijdens de onderzoeksperiode tussen 1 en 22 juli 2023 stelde Baines Simmons piloten een aantal vragen over vermoeidheid en vermoeidheidsgerelateerde veiligheidsfactoren. Het aantal respondenten was hoger dan aanvankelijk verwacht. **Volgens de ECA "toont het rapport aan dat vermoeidheid zich al vóór het hoogseizoen in de cockpit opbouwde", waarbij drie op de vier piloten in de afgelopen vier weken minstens "één microslaap" hebben doorgemaakt tijdens het vliegen met een vliegtuig.** In deze periode zei een kwart vijf of meer microslaapjes te hebben doorgemaakt tijdens actieve dienst. "Daarnaast zei 72,9% van de piloten dat ze niet genoeg rust kregen om tussen de taken door te kunnen herstellen van vermoeidheid", vervolgt de ECA.

Volgens de vertegenwoordigende instantie meldden veel ondervraagde piloten onvoldoende rustperiodes, maar had bijna een op de vijf piloten gebruik gemaakt van "Discretionaire bevoegdheid van de commandant (CD) om vliegtaken te verlengen bij twee of meer gelegenheden in de afgelopen vier weken". **Verontrustend is dat meer dan 60% van de ondervraagde piloten zich zorgen maakt over de negatieve gevolgen als ze weigeren hun vliegdiensuren te verlengen.** "Dit zijn zorgwekkende signalen en duidelijke aanwijzingen dat vermoeidheidsgerelateerde risico's bij veel Europese luchtvaartmaatschappijen niet goed worden beheerd," zei Otjan de Bruijn, voorzitter van de ECA, en voegde eraan toe dat het rapport "zorgwekkend" was.

De voorzitter van de ECA wees er ook op dat de piloten werden onderzocht aan het begin van de zomerpiek in juli 2023, wat betekent dat "de vermoeidheidsniveaus in augustus maar één kant op kunnen zijn gegaan - omhoog". **Een andere zorgwekkende trend die de Bruijn signaleert is een structureel probleem binnen het Europese luchtvaartstelsel, waarbij luchtvaartmaatschappijen vermoeidheidsgerelateerde veiligheidsrisico's niet effectief beheren.** De gegevens in het rapport "toonden aan dat er uitdagingen en tekortkomingen zijn in de regelingen voor het beheer van vermoeidheidsrisico's bij de exploitant in alle vertegenwoordigde landen, evenals hiaten in het toezicht van de regelgevende instanties", voegde de Bruijn toe.

Uit het rapport blijkt dat 53,2% van de ondervraagde piloten zei dat "het risico op vermoeidheid 'meestal slecht' of 'slecht' werd beheerd binnen hun luchtvaartmaatschappij". **Het VK (72,0%), Malta (66,5%), Spanje (63,1%) en Ierland (61,7%) waren de landen waar het hoogste percentage bemanningen aangaf dat [Fatigue Risk Management (FRM)] over het algemeen niet of niet goed werd beheerd,"** vervolgt het rapport.

De ECA wees er ook op dat "slechts 10,8% van de piloten antwoordde dat vermoeidheidsmeldingen hun luchtvaartmaatschappij ertoe hadden aangezet operationele veranderingen door te voeren om de veiligheid te verbeteren", terwijl slechts 13,2% zei dat hun werkgevers "goed met de bemanning communiceerden over vermoeidheidsmeldingen". Tot slot zei volgens de representatieve organisatie "slechts 12% vertrouwen te hebben in het meldingssysteem van hun

luchtvaartmaatschappij". "

We hopen dat [het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)] en nationale autoriteiten in heel Europa het rapport zorgvuldig zullen bestuderen en de nodige stappen zullen ondernemen om ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen effectieve vermoeidheidsrapportagesystemen aanbieden en hun veiligheidsrisico's in verband met vermoeidheid goed beheren," concludeerde Philip von Schöppenthau, secretaris-generaal van de ECA.

Mijn commentaar: De resultaten van dit onderzoek moeten met voorzichtigheid worden behandeld; het betrof voornamelijk Angelsaksische landen en nergens wordt vermeld bij welke luchtvaartmaatschappijen de piloten werken.

Percentage antwoorden per land (voor een totaal van 6.893 antwoorden): Verenigd Koninkrijk 12,7% (874) Spanje 12,1% (834) Duitsland 11,3% (777) Zwitserland 11,2% (771) Ierland 9,4% (648) Malta 6,9% (474) Nederland 6,1% (418) ... In Frankrijk namen zeer weinig chauffeurs (66, of 0,8% van de respondenten) deel aan het onderzoek.

Er moet echter worden opgemerkt dat de meeste "landen waar het hoogste percentage bemanningen aangaf dat [het beheer van het vermoeidheidsrisico (FRM)] over het algemeen niet of niet goed werd beheerd" grote lagekostenmaatschappijen herbergen (Groot-Brittannië, Ierland, Malta).

> De Franse luchtvaartindustrie is in opstand gekomen door de invoering van een nieuwe belasting

(bron AFP) 4 september - **De luchtvaartindustrie heeft bij monde van Pascal de Izaguirre, voorzitter van de Fnam, haar vijandigheid tegen de invoering van een nieuwe belasting herhaald.** "Het hoeft geen betoog dat we fel gekant zijn tegen deze belasting, waarover geen enkel overleg heeft plaatsgevonden", verklaarde hij op BFM Business.

Dit in reactie op de minister van Transport, Clément Beaune, die dinsdag had herhaald dat het belasten van de vervoermiddelen die de meeste CO2 uitstoten het mogelijk zou maken om een verschuiving naar met name het spoor te stimuleren en meer te investeren in de ecologische transitie. Vervolgens bevestigde hij op de Medef zomeruniversiteit dat de volgende begrotingswet belastingen op autowegmaatschappijen en vliegtickets zou bevatten.

In een persbericht van 30 augustus had **de FNAM** al zijn verbazing uitgesproken over "de vorm van deze aankondiging, waarover geen overleg of informatievergaring heeft plaatsgevonden met de spelers in de luchtvaartsector". Volgens de FNAM "vormt de opeenstapeling van belastingmaatregelen een nodeloze bedreiging voor de toekomst van de Franse vlag" en als het plan niet wordt aangenomen, zal de FNAM **"de beschikbare rechtsmiddelen tegen de uitvoering van een dergelijke**

maatregel bestuderen".

Deze belastingverhoging "komt bovenop de geplande verhoging van de solidariteitsbelasting op vliegtickets" en voorspelt een verdere stijging van de ticketprijzen, aldus Pascal De Izaguirre. De Izaguirre, die ook voorzitter is van Corsair, voegde eraan toe dat "bijna de helft van de prijs van een ticket voor binnenlandse routes in Frankrijk of Europa al bestaat uit belastingen en heffingen", terwijl hij benadrukte dat de marges van de sector "extreem laag" bleven ondanks de opleving van de activiteit en de tarieven die sterk waren gestegen na de gezondheids crisis.

Air France heeft al gevraagd om "eerlijke concurrentievoorwaarden te respecteren, om te voorkomen dat de bestaande concurrentievervalsing met niet-Europese maatschappijen wordt versterkt". Op dit punt **zegt Clément Beaune dat hij de discussie wil uitbreiden naar Europees niveau tijdens een bijeenkomst van de Europese ministers van transport eind september**: "Het heeft geen zin om Franse luchtvaartmaatschappijen te belasten als de anderen geen inspanning leveren. **Ik waak erover dat onze luchtvaartmaatschappijen, zoals Air France, en onze luchthavens niet de dupe worden.** Een vergadering die ook zou kunnen gaan over het idee om paraffine op Europees niveau te belasten. **"Als er nieuwe belastingen moeten komen, dan moeten die geormerkt worden voor het koolstofvrij maken van het luchtvervoer, en niet om de SNCF te financieren"**, pleitte de voorzitter van Corsair, erop wijzend dat zijn sector zich heeft gecommitteerd aan nul netto CO₂-uitstoot in 2050, wat enorme investeringen in materieel en niet-fossiele brandstoffen zal vergen. Clément Beaune kondigde ook aan dat de belastingverhoging "ook de €300 miljoen per jaar zou financieren die de regering investeert in de luchtvaartindustrie om duurzame brandstoffen en de groene vliegtuigen van morgen te financieren".

***Mijn commentaar:** Minister Clément Beaune heeft deze week zijn toon veranderd. Hij zegt niet langer dat alle opbrengsten van de nieuwe belastingen op vlieg reizen en snelwegen naar het spoor gaan. Een deel zou ook naar het luchtvervoer kunnen gaan.*

Niet genoeg om de FNAM gerust te stellen, die maar half vertrouwen heeft in deze ommezwaai. "We zullen het pas zeker weten als de PLF (Finance Bill) eind september wordt gepresenteerd," zegt Laurent Timsit, algemeen afgevaardigde van FNAM.

Beurs persoverzicht

> **Air France-KLM: Oddo BHF blijft 'neutraal', verlaagt koersdoel**

(bron CercleFinance) 4 september - **Oddo BHF handhaaft zijn 'neutrale' rating op**

het aandeel Air France - KLM met een koersdoel dat is verlaagd van €21 naar €17,5 (na kapitaalvermindering) om 'een iets voorzigtiger benadering van de kosten per eenheid te hanteren'.

(...)'

Na een goed zomerseizoen verwachten we dat de yield in Q3 2023 stabiel zal zijn ten opzichte van Q3 2022 (maar +25% hoger dan in 2019, gedreven door Noord- en Zuid-Amerika) en een yoy (jaar-op-jaar) daling van -5% in Q4 om het licht verwaterende effect van de terugkeer van capaciteit te incorporeren', wijst Oddo BHF.

De broker rekent nu op de beleggersdag die op 7 november wordt gehouden, omdat hij van mening is dat deze "cruciaal zal zijn voor het herstel van het vertrouwen in het vermogen van de onderneming om de effecten van de inflatie te neutraliseren".

Hoewel Air France-KLM denkt dat het zijn problemen met negatief eigen vermogen heeft opgelost (via de afgeronde transacties met Apollo (500 miljoen euro op basis van MRO-onderdelen en 1,5 miljard euro op het Flying Blue frequent flyer-systeem), blijft Oddo BHF in deze sector de voorkeur geven aan Ryanair.

Geen commentaar

Einde persoverzicht

> Koersverloop Air France-KLM (en vier andere luchtvaartmaatschappijen) over de afgelopen vijf jaar

Aandelenkoers Air France-KLM over de afgelopen vijf jaar :



Aandelenkoers van Lufthansa in de afgelopen vijf jaar :



Aandelenkoers van IAG in de afgelopen vijf jaar :



Aandelenkoers van easyJet over de afgelopen vijf jaar :



Aandelenkoers Delta in de afgelopen vijf jaar :



Mijn commentaar: De bovenstaande tabellen (bron: Boursorama) tonen de respectieve koersbewegingen van Air France-KLM, Lufthansa, IAG, easyJet en Delta over vijf jaar.

Het Covid-19 effect is duidelijk. Het effect van het conflict in Oekraïne is ook duidelijk, maar in mindere mate.

IAG en easyJet hebben moeite om terug te keren naar hun niveau van voor Covid en betalen ongetwijfeld voor de gevolgen van Brexit.

Lufthansa, dat zijn Covid-schulden snel terugbetaalde, zit nu dicht bij zijn niveau van 2019.

Delta is terug op zijn niveau van 2019, dankzij een sterke binnenlandse markt en een oligopolie in de Verenigde Staten.

Air France-KLM volgde een vergelijkbaar patroon als Lufthansa, behalve sinds het begin van het jaar. Hoewel de Frans-Nederlandse groep haar Covid-schulden heeft kunnen terugbetalen, is haar eigen vermogen nog steeds niet tot een bevredigend niveau gestegen.

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM is maandag 4 september gesloten op 14,10 euro. Het aandeel daalt deze week met -0,76%. De aankondiging van goede kwartaalresultaten door Air France-KLM en vervolgens 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 commentaar:** In twee maanden tijd heeft de koers van het aandeel Air France-KLM meer dan 20% verloren. De andere luchtvaartmaatschappijen staan er niet beter voor.*

Lufthansa heeft 12% verloren, Delta 15% en easyJet 11%.

LAG is de enige van de vijf luchtvaartmaatschappijen die in het vorige commentaar werd genoemd die 5% is gestegen, hoewel het nog steeds ver verwijderd is van het niveau van 2019.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met \$4 naar \$125. De prijs was eind juni \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt licht met \$1 tot \$86.

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

De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog. Die bedraagt nu 39 dollar, terwijl die vóór het conflict in Oekraïne rond de 15 dollar lag. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg de spread bijna \$50.

***Mijn commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog.*

Het is nu 39 dollar, terwijl het voor het conflict in Oekraïne rond de 15 dollar lag. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was het verschil bijna \$50.

Deze decorrelatie tussen de prijs van ruwe Brent en de prijs van vliegtuigbrandstof

heeft ertoe geleid dat luchtvaartmaatschappijen hun brandstofdekkingsstrategie hebben herzien. Vóór de Oekraïense crisis was de meeste brandstofdekking gebaseerd op de prijs van ruwe Brentolie.

==> Citaat uit het universele registratiedocument 2022 van de Air France-KLM Groep, pagina 173:

(Aldus) had de Air France-KLM Groep een beleid geïmplementeerd om het brandstofprijrisico systematisch af te dekken, hoofdzakelijk op basis van de olieprijs (Brent).

Aan het begin van de Oekraïense crisis, in een context van hoge volatiliteit en spanning op de grondstoffenmarkt, integreerde de Air France - KLM Groep nieuwe indekkingsinstrumenten op de kraakmarges om het risico beter in te dekken dat verbonden is aan de ont koppeling tussen de indices die de prijs van ruwe olie weergeven (Brent ICE) en de indices die de prijs van geraffineerde producten weergeven (Gasoil ICE en Jet CIF NWE).

<== einde citaat

Om het duidelijk te stellen: een deel van de brandstofdekking van de Air France-KLM Groep is nu gebaseerd op de prijs van Jet Fuel (paraffine).

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 commentaar: 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 tegoeden 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 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 navigaction, 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 worden niet beïnvloed door de in het persbericht vermelde omwisselingsperiode die loopt van 31 juli tot 30 augustus.

Op 31 augustus is de koers van het aandeel (vermenigvuldigd met 10) opnieuw gecorreleerd met de waarde van de eenheid, die identiek zal blijven:

- zodat de waarde van de FCPE-eenheid zo dicht mogelijk bij de koers van het aandeel zal liggen;
- met als gevolg een vermindering van het totale aantal FCPE-eenheden.

De FCPE's Concorde, Majoractions en Aeropelican hebben 10 keer minder aandelen, omdat de waarde van het aandeel met hetzelfde bedrag is vermenigvuldigd.

Aangezien deze twee operaties elkaar compenseren, hebben de houders van deelnemingsrechten in deze FCPE's geen gevolgen gehad voor het bedrag van hun spaartegoeden.

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](#).

11.525 mensen ontvangen dit persoverzicht live