

Florence Parly in lijn voor voorzitterschap Air France-KLM

I Brief van François Robardet

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)



voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°942, 11 december 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](#) 

Persoverzicht van maandag

> Florence Parly weer in de race voor presidentschap Air France-KLM

(bron L'Informé) 7 december - **Na meer dan een jaar wachten en treuzelen zou het geduld van Florence Parly beloond moeten worden. De Raad van Bestuur van Air France-KLM, die op donderdag 7 december bijeenkomt, heeft volgens onze informatie haar benoeming tot bestuurder voorgesteld.** De 60-jarige Florence Parly neemt de plaats in van Isabelle Parize, die op 30 juni ontslag nam. De Raad van Bestuur had in juli besloten "niet te voorzien in haar onmiddellijke vervanging". Florence Parly maakt dus haar grote terugkeer naar de groep, waar ze in 2006 begon en verschillende functies bekleedde, waaronder hoofd van de Cargo business en vervolgens hoofd van de short-haul business, voordat ze in 2014 vertrok naar de SNCF.

Haar komst zal worden bevestigd op de volgende Algemene Vergadering van de Groep in juni. De voormalige minister van Defensie van Emmanuel Macron zal naar verwachting geen genoegen nemen met een zetel in de Raad van Bestuur: **zij zal naar verwachting de 73-jarige Anne-Marie Couderc opvolgen als voorzitter van Air France-KLM. Een niet-uitvoerende functie naast Ben Smith, de CEO van de Frans-Nederlandse groep, die haar benoeming heeft goedgekeurd.**

Een jaar geleden werd een headhunt georganiseerd om iemand te vinden die het management kon ondersteunen, met name in de relaties met de Franse en Nederlandse overheden, die beide aandeelhouder zijn van de groep (respectievelijk 29% en 9%). De zoektocht werd

geleid door Heidrick & Struggles en gedurende vele maanden werd het hele Parijse spectrum van mogelijke vrouwelijke bestuurders gescand. Volgens onze informatie behoorden de voormalige voorzitter van de RATP, Catherine Guillouard, en de voormalige fondsdirecteur van Eurazeo, Virginie Morgon, tot de geïnterviewden. Uiteindelijk werd echter de vrouw aanbevolen die aanvankelijk als favoriet naar voren was gekomen.

Toen haar naam medio 2022 in de pers werd genoemd, veroorzaakte het vooruitzicht intern veel opschudding. Dit gold in het bijzonder voor de piloten van de Franse luchtvaartmaatschappij, die de inkrimping van de vrachtvloot en de herstructurering van de kortereafstandsactiviteiten toen zij de leiding had, niet op prijs hadden gesteld. "Het is waar dat deze episodes hun sporen hebben nagelaten, maar de pilotenvakbonden zullen tot bezinning moeten komen en accepteren dat zij de beste kandidaat is om de belangen van het bedrijf tegenover de staat te verdedigen", zei een persoon dicht bij de groep eind november. Bovendien is **de oppositie aan de kant van de piloten de laatste tijd niet meer zo uitgesproken als een jaar geleden.**

Florence Parly is al bestuurder van veel toonaangevende bedrijven: de Caisse des dépôts et consignations, de satellietexploitant Eutelsat, het opiniepeilingsinstituut Ipsos, de nucleaire start-up Newcleo en, recentelijk, de jonge, in Grenoble gevestigde elektrische batterijgroep Verkor. In elk van deze gevallen gaf **de Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique** het groene licht "onder voorbehoud". In het bijzonder **eist** de onafhankelijke autoriteit **dat het voormalige lid van de regeringen van Édouard Philippe en vervolgens Jean Castex "zich in het kader van haar nieuwe beroepsactiviteit (...) onthoudt van elke toenadering, met inbegrip van belangenbehartiging, tot leden van de zittende regering die op hetzelfde moment als zij in functie waren (...) tot het verstrijken van een periode van drie jaar na de beëindiging van de arbeidsrelatie tussen mevrouw Parly en de betrokken persoon"**. Door dit verbod mag Florence Parly tot ... juni 2025 geen contact opnemen met de minister-president, **Élisabeth Borne**, de minister van Economie, **Bruno Le Maire**, en de gedelegeerde minister van Vervoer, **Clément Beaune**.

Dit is een bijzonder lange periode, die voor de Raad van Bestuur van de Air France-KLM groep aanleiding zou zijn om de benoeming van Florence Parly als voorzitter met nog een jaar uit te stellen. Aanvankelijk zou Anne-Marie Couderc, die de leeftijdsgrens had bereikt, haar mandaat neerleggen tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders in juni 2024. Deze termijn, die al een keer was uitgesteld tot eind 2022, wordt nu opnieuw uitgesteld. **Florence Parly zal pas in 2025 aantreden als voorzitter van de Groep.**

(...)

Mijn commentaar: Haar naam stond regelmatig bovenaan de lijst van kanshebbers om Anne-Marie Couderc op te volgen als niet-uitvoerend voorzitter van Air France-

KLM.

Tussen nu en haar benoeming moeten een aantal zaken worden opgelost:

- Zal de reikwijdte van zijn functie puur niet-uitvoerend zijn, of zal deze inbreuk maken op de prerogatieven van Chief Executive Ben Smith?
- Accepteert ze dezelfde beloning als Anne-Marie Couderc, €200.000 per jaar?

Eén ding is zeker: zijn uitgebreide kennis van luchtvaartmaatschappijen zal hem in staat stellen om Ben Smith uit te dagen.

> Ben Smith, CEO van Air France-KLM, wint prijs voor Manager van het Jaar

(bron BFM Business) 6 december - **"Ik ben echt trots". Ben Smith, CEO van Air France-KLM en winnaar van de Manager of the Year award tijdens de BFM Awards 2023, die deze dinsdag in Parijs worden gehouden, rondt een topjaar af voor de groep.**

Na de "nachtmerrie" van de Covid-reeks, waarin de nationale luchtvaartmaatschappij bijna verdween, eindigt Air France-KLM 2023 in goede vorm, gestimuleerd door het enorme herstel van het verkeer en de resultaten van de strategie van de CEO.

Ben Smith prees het "ongelooflijke niveau van professionalisme" van zijn teams, "een solide basis" in deze moeilijke periode. Hij benadrukte dat deze prijs "een eer was, namens de 78.000 werknemers" van de Air France-KLM groep.

Vandaag heeft de groep een recordwinstgevendheid bereikt, "we hebben veel veranderingen doorgevoerd", legt Ben Smith uit, "we hebben de vloot vereenvoudigd en gerationaliseerd, we hebben een aantal vrij moeilijke beslissingen genomen, we hebben meer dan 200 vliegtuigen gekocht zodat ze na de crisis beschikbaar zijn en we hebben er alles aan gedaan om ervoor te zorgen dat al het personeel aanwezig is om zo snel mogelijk weer operationeel te zijn".

Daardoor kon Air France-KLM al heel vroeg profiteren van de opleving van het wereldwijde verkeer, eerder dan haar concurrenten. "

(...

) De

uitdaging voor de luchtvaartmaatschappij is nu om de tientallen vliegtuigen die bij Airbus zijn besteld op tijd te

ontvangen. **Ben Smith bevestigt de "spanning op de toeleveringsketen, het tekort aan materialen" die de levertijden verlengen.** "Het is veel druk, maar we boeken vooruitgang, het is een uitdaging".

Deze modernere en dus zuinigere vliegtuigen moeten niet alleen de toename van het verkeer ondersteunen, maar ook het streven van de Groep naar een koolstofarme economie versnellen. **"Het is absoluut essentieel om een vloot te**

hebben met nieuwe-generatietechnologie als we onze milieudoelstellingen willen halen", vervolgt hij.

"We zijn al 's werelds grootste inkoper van SAF," herinnert Ben Smith ons eraan.

Mijn commentaar: De prijs van Ben Smith is een erkenning voor de hele Air France-KLM-groep.

> **Honderd vluchten geannuleerd op Schiphol deze vrijdag**

(bron Belga) 8 december - **De luchthaven Schiphol in Nederland heeft vrijdag 117 vluchten geannuleerd vanwege slechte weersomstandigheden** en een cascade-effect na vluchten die donderdag al vertraagd of geannuleerd waren, aldus een woordvoerder.

De Nederlandse luchtvaartmaatschappij **KLM zei dat ze ongeveer veertig vluchten had geannuleerd**. Ongeveer twintig daarvan waren retourvluchten vanaf verschillende Europese bestemmingen. "Een woordvoerder zei: "We zijn ons bewust van het ongemak voor onze passagiers en doen ons uiterste best om hen op de volgende vluchten te boeken, afhankelijk van de beschikbaarheid van stoelen.

Donderdag had KLM al 66 retourvluchten geannuleerd vanwege de mist.

Aansluitingen van andere maatschappijen moesten worden uitgesteld, waardoor sommige vliegtuigen vrijdag niet konden vertrekken. "Piloten en cabinepersoneel mochten niet vertrekken omdat de wettelijke rusttijden niet waren gerespecteerd", verklaarde een woordvoerder van de luchthaven.

Mijn commentaar: Ik heb nog niet de gelegenheid gehad om over dit belangrijke onderwerp voor KLM te praten.

In de winter maken slechte weersomstandigheden het regelmatig noodzakelijk om Schiphol tijdelijk te sluiten. Dit heeft een negatief effect op de prestaties van KLM en haar dochterondernemingen.

> **De fusie tussen ITA Airways en Lufthansa eindelijk op de EU-agenda**

(bron: La Quotidienne) 5 december - **De kennisgeving van de Lufthansa-deal met ITA Airways is aangekomen op het bureau van de EU: na maanden en maanden** - in lijn met wat premier Giorgia Meloni vorige week had gehoopt - is de beslissende stap voor de voltooiing van de intrede van Lufthansa in het kapitaal van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij zojuist formeel en officieel door de Mef meegedeeld aan de mededingingscommissie van de EU.

Tegelijkertijd heeft **Lufthansa de Europese Commissie ook in kennis gesteld van de verwerving van een minderheidsbelang van 41% in ITA Airways.**

De Commissie zal nu haar formele onderzoeksprocedure inleiden. De deadline voor de eerste fase van het onderzoek is 15 januari 2024.

In het geval van een negatieve beoordeling, en omdat de kwestie van de routes nog moet worden opgelost, zou het onderzoek nog drie en een halve maand kunnen duren en dus in het voorjaar van 2024 kunnen worden afgerond.

De kennisgeving belandde op de tafel van Didier Reynders, de EU-baas die verantwoordelijk is voor mededinging, na een discussie die ertoe leidde dat de partijen alle mogelijke obstakels voor de goede werking van de interne markt ontleedden en anticipeerden en probeerden solide oplossingen in te voeren die de controle van de EU aantonen.

(...)

Mijn commentaar: Het proces van het kopen van een luchtvaartmaatschappij is lang en zit vol valkuilen

Lufthansa ondervindt dezelfde moeilijkheden als Iberia bij de overname van Air Europa.

Opgemerkt moet worden dat ITA Airways na meer dan 75 jaar de luchthaven Milaan Malpensa begin januari 2024 zal verlaten om zich te concentreren op de hub Milaan Linate en de belangrijkste hub, Rome Fiumicino.

De hevige concurrentie op de langeafstandsmarkt New York-Milaan en het gebrek aan hub-and-spoke verkeer naar Malpensa hebben de beslissing onvermijdelijk gemaakt.

> **Verduistering van overheidsmiddelen in Charente-Maritime: het financieel parket onderzoekt mogelijke voordelen toegekend aan Ryanair**

(bron AFP) 8 december - Volgens een gerechtelijke bron, die een bericht van France Bleu van vrijdag bevestigde, is er een onderzoek geopend door de nationale financiële openbare aanklager (PNF) naar verdenkingen van verduistering van overheidsmiddelen ten gunste van Ryanair, dat opereert vanaf de luchthaven van La Rochelle.

Het vooronderzoek werd al in mei geopend voor "vriendjespolitiek, verduistering van overheidsmiddelen en het verbergen van deze overtredingen" na de publicatie in het voorjaar van een rapport van de regionale rekenkamer van Nouvelle-Aquitaine. Het zou "Ryanair, het gezamenlijke syndicaat dat de luchthaven beheert, de Kamer van Koophandel en Industrie" en de toeristische dienst Charentes Tourisme kunnen betreffen, aldus de gerechtelijke bron.

(...)

Het gecumuleerde exploitatietekort van de luchthaven bedroeg meer dan 3,73

miljoen euro voor 2017 en 2018. Dit kan met name worden verklaard door de lage passagiersaantallen van de luchthaven (240.000 in 2018), maar vooral door de "grote bedragen die aan luchtvaartmaatschappijen zijn betaald om het commerciële verkeer in stand te houden of te ontwikkelen".

Tussen 2017 en 2018 bedroegen deze bedragen in totaal 3,5 miljoen euro, "waaronder 2 miljoen euro aan Ryanair". Deze steun komt bovenop de financiering van de openbaredienstverplichting "om de regio open te stellen".

Sinds 2017 heeft de Kamer van Koophandel en Industrie "kortingen op heffingen gebruikt om andere routes te creëren, evenals zogenaamde 'voorzichtige investeerders'-contracten", waarbij een luchthaven toestemming krijgt om een bedrijf te subsidiëren als de winstgevendheid gegarandeerd is. Maar de kamer heeft onregelmatigheden ontdekt die mogelijk van invloed zijn geweest op verschillende van deze contracten.

Sommige contracten werden pas weken nadat ze van kracht werden ondertekend", aldus de kamer.

Er werden ook andere bewegingen aangestipt: **de CCI betaalde Charentes Tourisme ook 500.000 euro per jaar, "dat vervolgens aan Ryanair werd betaald voor marketingdiensten".** De Kamer benadrukt het "gebrek aan controle over deze diensten, waarvan sommige niet bestaan" en is van mening dat "het werkelijke doel van deze regeling is om te verhullen dat de luchthaven extra financiering heeft toegekend" aan de Ierse luchtvaartmaatschappij, zonder de Europese wetgeving inzake staatssteun na te leven.

***Mijn commentaar:** ik heb de indruk dat ik steeds opnieuw naar dezelfde film kijk en dat ik het einde ken.*

Na enkele jaren van juridische procedures zal Ryanair uiteindelijk veroordeeld worden, zoals regelmatig gebeurt in Frankrijk.

Maar zolang de lokale autoriteiten toegeven aan de sirenenzang van Ryanair, zal de situatie zich herhalen.

> Productiecijfers: Safran roept Airbus en Boeing op tot meer realiteitszin

(bron Air & Cosmos) 7 december - **Geconfronteerd met de aanhoudende problemen van Airbus en Boeing om hun doelstellingen voor de levering van vliegtuigen voor de middellange afstand te halen, heeft de CEO van de Safran-groep de vliegtuigbouwers gevraagd voorzichtiger te zijn met het aankondigen van verhogingen van het productietempo.**

Tijdens een reis naar Marokko met de pers, waaronder Reuters en l'Usine Nouvelle, om de strategische banden met de lokale luchtvaartindustrie te versterken, heeft de

CEO van de Safran groep Airbus en Boeing gevraagd om voorzichtiger te zijn met het aankondigen van verhogingen van de productiesnelheid van hun A320neo en Boeing 737 MAX vliegtuigfamilies voor de middellange afstand. **Via haar gezamenlijke dochteronderneming CFM International met GE Aerospace is de groep de exclusieve motorfabrikant voor de Boeing 737 MAX en heeft ze een marktaandeel van 60% voor de A320neo-familie.** Na het niet halen van de doelstelling van 720 leveringen in 2022 voor alle modellen samen, riskeert Airbus een herhaling in 2023.

Op 30 november 2023 had de Europese fabrikant 623 vliegtuigen afgeleverd en heeft er nog bijna honderd te gaan om de 720-grens te halen. Het aantal geleverde A320neo middellangeafstandsvliegtuigen stond op 490, vergeleken met 440 op 30 november 2022. Airbus eindigde 2022 met 516 leveringen van A320neo Family-vliegtuigen. **Er wordt zeker vooruitgang geboekt. Maar Boeing heeft zijn oorspronkelijke doelstelling** van 400 tot 450 leveringen van Boeing 737 MAX tegen 2023 **moeten terugschroeven**, en de uitdaging is om 375 geleverde eenheden te bereiken. Als gevolg daarvan zal Safran minder CFM Leaps leveren dan gepland: tussen 1.600 en 1.650, vergeleken met de 1.700 die oorspronkelijk gepland waren. Hetzelfde geldt voor de levering van motorgondels. "In de loop van het jaar hebben we onze productie van motorgondels in het bijzonder moeten verlagen ten opzichte van wat gepland was", legt de CEO van de Safran-groep uit.

Tegen deze achtergrond wordt Olivier Andriès aangespoord om voorzichtig te zijn met het oog op de plannen van de twee vliegtuigbouwers om het productietempo van middellangeafstandsvliegtuigen te verhogen tegen 2025-2026. Hij merkt op: "De productiesnelheid van 75 Airbus A320neo vliegtuigen per maand, ooit aangekondigd als een totem voor 2025, is nu uitgesteld tot 2026. "Tussen Covid, de oorlog in Oekraïne, de energie-inflatie, het tekort aan grondstoffen en het tekort aan talent is de toeleveringsketen nog steeds niet teruggekeerd naar een normale situatie", herinnert de CEO van de Safran Group zich, die vervolgt: "Het heeft geen zin om **onrealistische dingen te projecteren als niemand in staat is om ze te bereiken. We moeten ambitieus maar realistisch zijn.**

***Mijn commentaar:** De moeilijkheden die de leveranciers van reserveonderdelen ondervinden, hebben gevolgen voor de vliegtuigbouwers.*

Als Safran bedenkingen heeft over de productie in 2024, zullen deze bedenkingen in 2025 nog steeds gelden, aangezien een terugkeer naar een nominale situatie voor de levering van reserveonderdelen niet voor 2026 wordt verwacht.

> Airbus: C919 van concurrent Comac maakt eerste stap buiten China

(bron AFP) 5 december - Dit is ongetwijfeld een van de eerste tekenen van China's ambities en zijn Comac C919. Dit eerste vliegtuig van Chinese makelij vliegt

volgende week over Hongkong voor zijn eerste uitstapje buiten het Chinese vasteland, kondigden de autoriteiten van Hongkong dinsdag aan. De C919, die in mei zijn eerste commerciële vlucht maakte, is het middelpunt van Pekings ambities om te concurreren met westerse vliegtuigen zoals de Boeing 737 MAX en Airbus A320 en om China minder afhankelijk te maken van buitenlandse technologie.

(...)

China heeft zwaar geïnvesteerd in de productie van het C919-toestel. Beijing hoopt dat dit vliegtuig met één gangpad kan concurreren met westerse vliegtuigen, ook al komen veel van de gebruikte onderdelen uit het buitenland.

De ontwikkeling van het vliegtuig begon in 2008, maar het werd pas vorig jaar officieel gecertificeerd om te vliegen. De C919 heeft nog geen internationale klant gevonden, terwijl de ARJ21 volgens Bloomberg News in China en Indonesië opereert. Comac, dat in handen is van de overheid, heeft ongeveer 1.200 bestellingen voor de C919 geboekt, volgens zijn plaatsvervangend algemeen directeur Zhang Yujin in januari. Het bedrijf is van plan om de jaarlijkse productiecapaciteit binnen vijf jaar te verhogen naar 150 modellen, zei Zhang Yujin toen.

Mijn commentaar: Wat is er Chinees aan de Comac C919?

De infographic hieronder geeft wat antwoorden. De romp, vleugels en staartvlakken zijn Chinees. De rest is Frans, Engels, Duits of Amerikaans.



Dit is geen verrassing, want hetzelfde geldt voor Airbus en Boeing. Afgezien van de stroomlijnkappen zijn de andere onderdelen afkomstig van leveranciers buiten de vliegtuigfabrikanten.

Motoren, bijvoorbeeld, vertegenwoordigen 25% van de waarde van het vliegtuig. Drie motorfabrikanten bieden oplossingen:

- *Rolls-Royce, wiens Trent familie van turbojetmotoren Airbus A330's, A340's,*

A350's en A380's aandrijft, evenals Boeing 777's en 787's.

- *Pratt & Whitney met zijn PW1000G (A320 NEO) en PW4000 (Boeing 777 en Airbus A330) motoren*
- *CFM International, een joint venture die in 1974 is opgericht door Safran en General Electric. Zij zitten achter 's werelds best verkochte motorserie: de CFM56.*

Deze turbojet drijft wereldwijd zo'n 15.000 vliegtuigen aan, voornamelijk de Boeing 737, de Airbus A320-familie en de Airbus A340-200 en A340-300. Hun nieuwste model is de LEAP. Deze motor, die de CFM56 moet vervangen, drijft een aantal van de nieuwe Airbus A320 NEO, Boeing 737 MAX en COMAC C919 aan.

- *General Electric bouwt ook motoren voor Airbus A300, A310, A330 en A380 vliegtuigen, Boeing 747, 767, 777 en 787 vliegtuigen en Bombardier CRJ-700, 900 en 1000 vliegtuigen.*

> Londen hekelt "misleidende" advertenties van Air France, Lufthansa en Etihad

(bron AFP) 6 december - **De Britse Advertising Standards Authority (ASA) heeft woensdag advertenties verboden die in juli op Google waren gepubliceerd door de luchtvaartmaatschappijen Air France-KLM, Lufthansa en Etihad Airways, omdat ze milieuclaims bevatten die als "misleidend" werden beschouwd.**

De ASA haalt regelmatig uit naar advertenties van transportbedrijven over het milieu, met name voor greenwashing, en legde woensdag uit dat het handelde als onderdeel van een bredere operatie gericht op "klimaatverandering en het milieu".

In een advertentie voor Air France stond "Manchester naar Bangkok (...) Air France zet zich in voor de bescherming van het milieu: reis beter en duurzaam", aldus de ASA in een uitspraak.

In een tijd waarin "luchtvervoer hoge niveaus van uitstoot" van CO2 en andere stoffen produceert, en "bij gebrek aan enig bewijs dat Air France het milieu beschermt en de luchtvaart duurzaam maakte, concludeerden we dat deze beweringen de consumenten een misleidende indruk gaven", zei de autoriteit.

"De reclame mag niet meer in deze vorm verschijnen", beval de ASA, erop wijzend dat "Air France-KLM geen wezenlijk antwoord heeft gegeven" op haar vragen. De luchtvaartmaatschappij, die door AFP werd benaderd, reageerde niet onmiddellijk.

Europa's grootste luchtvervoersgroep Lufthansa, die begin maart al door de ASA tot de orde was geroepen voor een advertentie waarin het beweerde "de toekomst" van de planeet te beschermen, werd woensdag bekritiseerd voor een advertentie waarin onder andere werd voorgesteld "duurzamer te vliegen".

Het bedrijf had tegenover de toezichthouder aangevoerd dat de reclame verwees

naar "groene tarieven" die passagiers konden kiezen op Europese vluchten, die het gebruik van zogenaamde duurzame vliegtuigbrandstoffen en bijdragen aan klimaatbeschermingsprojecten weerspiegelden.

Maar deze uitleg was niet duidelijk gespecificeerd in de reclame, bekritiseerde de ASA.

De luchtvaartmaatschappij, die de betwiste zin uit haar advertentie heeft verwijderd, vertelde AFP op woensdag dat het "betreurt dat de advertentie in kwestie" haar beweringen ten gunste van het milieu niet verder had onderbouwd.

De Emirati luchtvaartmaatschappij Etihad Airways, die in april al twee van haar advertenties op de vingers zag getikt door de Britse toezichthouder, is deze keer bekritiseerd voor het opnemen van de woorden "milieubescherming" in een advertentie.

Hoewel de claim onmiddellijk werd ingetrokken, "hebben we geen bewijs gezien" dat het bedrijf "zich inzet voor een dergelijke aanpak of dat het actief werkt aan de bescherming van het milieu", aldus de ASA.

"Duurzaamheid is een belangrijke prioriteit voor Etihad, dat een uitgebreid programma heeft om de luchtvaart koolstofvrij te maken", waaronder modernisering van de vloot, duurzame brandstoffen, koolstofcompensatie en herbebossing, zei het bedrijf woensdag in een verklaring aan AFP.

Mijn commentaar: Dit is niet de eerste keer dat luchtvaartmaatschappijen zijn opgepakt voor misleidende reclame op "milieu"-gronden. En het zal waarschijnlijk ook niet de laatste keer zijn.

Ze zitten gevangen in een vicieuze cirkel tussen enerzijds NGO's en klanten die hen onder zware druk zetten om hun vluchten koolstofvrij te maken en anderzijds een gebrek aan duurzame vliegtuigbrandstoffen.

Let op: dit is een poging tot uitleg, geen rechtvaardiging!

Beurs persoverzicht

> JPMorgan bezorgd over winstgevendheid Air France-KLM volgend jaar

(bron BFM Beurs) 7 december - **De Amerikaanse bank is overgegaan van "overwogen" naar "onderwogen" in de luchtvaartgroep, evenals in zijn rivalen Lufthansa en IAG. De bank vreest dat capaciteitsuitbreidingen in de sector zullen leiden tot een minder gunstig prijsklimaat.**

Het jaar 2023 was duidelijk een jaar van opleving voor de luchtvaartmaatschappijen, tenminste wat betreft de resultaten. Dit werd duidelijk

geïllustreerd door de rekeningen over het derde kwartaal van Air France-KLM: de Frans-Nederlandse luchtvaartgroep boekte een recordbedrijfswinst van €1,34 miljard. Naast de opleving van het luchtverkeer onderstreept dit de transformatie van de groep onder leiding van CEO Ben Smith, die dinsdag tijdens de 2023 BFM Awards werd

uitgeroepen tot manager van het jaar.

Feit blijft dat er na dit prachtige jaar voor de sector in 2023 natuurlijk vragen worden gesteld over volgend jaar. Zullen luchtvervoersgroepen nog steeds profiteren van zo'n sterke gunstige wind?

Op donderdag 7 december legde JPMorgan een steen in de tuin van de luchtvaartmaatschappijen. De Amerikaanse bank verlaagde de rating van verschillende aandelen in de Europese luchtvaartsector. De bank vreest dat capaciteitsuitbreidingen, d.w.z. het vereenvoudigen van het aantal vluchten en routes door luchtvaartmaatschappijen, zullen drukken op de yields, d.w.z. het prijsklimaat (en dus de prijzen).

JPMorgan maakt zich meer zorgen over langeafstandsvluchten en vreest een 'overaanbod' in dit segment, terwijl de capaciteit van korte- en middellangeafstandsvluchten waarschijnlijk niet significant zal toenemen door de problemen bij Pratt & Whitney. Honderden vliegtuigen die door de motorfabrikant zijn uitgerust, zoals de A320-vliegtuigen met één gangpad van Airbus, staan aan de grond vanwege een technisch probleem met de GTF-motor. Dit zet het kortefstands aanbod duidelijk onder druk.

De bank geeft daarom de voorkeur aan low-cost

carriers boven legacy airlines zoals Air France-KLM, Lufthansa en IAG, het moederbedrijf van British Airways en Iberia.

"We zijn voorzichtig over de sector tot 2024, gezien het potentieel voor grote capaciteitsverhogingen om tegemoet te komen aan de zwakkere onderliggende vraag van passagiers", aldus JPMorgan. De bank vreest dat de verzwakking van de binnenlandse vraag in de Verenigde Staten zal worden doorgegeven aan Europa, ook al is de capaciteit in dit segment lager dan in de Verenigde Staten (100% van de niveaus van 2019, vergeleken met ongeveer 120% in de Verenigde Staten).

Air France-KLM ontsnapt niet aan het pessimisme van JPMorgan. De Amerikaanse bank heeft zijn rating voor het aandeel gewijzigd van "overweight" naar "underweight", het advies verlaagd van "buy" naar "sell" en het koersdoel verlaagd van €21,5 naar €9,5.

(...)

Desondanks is de bank van mening dat de groep de afgelopen jaren kosten noch moeite heeft gespaard. **"Air France-KLM is fundamenteel een beter bedrijf dan voor de pandemie**, waarbij het herstel van de marges getuigt van de herstructurering die binnen de groep is doorgevoerd. De balans is ook aanzienlijk verbeterd en het bedrijf zou tegen het einde van het jaar een positief eigen vermogen moeten hebben", legt JPMorgan uit.

Maar de Amerikaanse bank ziet tekenen dat de capaciteitsverhogingen in het vierde kwartaal mogelijk al ten koste gaan van de rendementen en de beladingsgraad van de vliegtuigen van de groep. Als gevolg hiervan "**zijn we bezorgd dat de toegenomen capaciteit volgend jaar zou kunnen leiden tot druk op de inkomsten per eenheid en een daling van de jaar-op-jaar winst**", voegt het toe. De analistenconsensus verzameld door Bloomberg verwacht dat de operationele winst van Air France-KLM in 2024 zal verbeteren.

Er moet worden opgemerkt dat Air France-KLM op 14 december (een week vanaf vandaag) een beleggersdag houdt, waardoor de groep de angst van de markt en analisten kan wegnemen.

Naast Air France-KLM heeft JPMorgan ook zijn advies voor Lufthansa verlaagd van "overwogen" naar "onderwogen" en voor IAG van "neutraal" naar "onderwogen". Het blijft "neutraal" voor EasyJet en Wizz, terwijl het favoriete aandeel in de sector Ryanair blijft, omdat de bank wordt aangetrokken door de eersteklas marges en kasstroom. De Ierse lagekostenmaatschappij heeft sinds het begin van het jaar opmerkelijk goed gepresteerd en de aandelenkoers zal naar verwachting met 50% stijgen tegen 2023.

Mijn commentaar: Van alle analisten is JPMorgan het meest pessimistisch over de langeafstandsluchtvaartmaatschappijen (Air France-KLM, IAG en Lufthansa).

Het stelt een koersdoel voor Air France-KLM voor van €9,50, vergeleken met het analistengemiddelde van €17,41 (zie details op mijn blog op de pagina [Consensus van financiële analisten](#)).

Beleggers waren niet onder de indruk van de aankondiging van JPMorgan.

Het bewijs: Air France-KLM steeg met bijna 5% op de Parijse beurs na het onderzoek van IATA naar de prognoses voor de luchtvaartmarkt.

IATA geeft aan dat de nettowinst voor de luchtvaartsector in 2024 25,7 miljard dollar zou moeten bedragen (nettowinstmarge van 2,7%). Dit is een lichte verbetering ten opzichte van 2023, waarin een nettowinst van 23,3 miljard dollar wordt verwacht (nettowinstmarge van 2,6%).

Vanaf 2024 geven de vooruitzichten aan dat we meer normale groeipatronen kunnen verwachten voor passagiers en vracht," aldus Willie Walsh, directeur-generaal van IATA.

Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air** France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 4 december op **12,218 euro**. Het

aandeel **stijgt** deze week met **+1,99%**.

In vier weken tijd is de koers van het Air France-KLM-aandeel met meer dan 11% gestegen.

Op 2 januari 2023 stond de koers op 12,53 euro en op 19 juni 2023 op 17,77 euro.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 17,41 euro (vergeleken met 15,0 euro begin januari). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9,50 euro. 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.

Geen commentaar

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met \$6 naar \$105. De prijs was eind juni \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) **daalt met \$3 tot \$76 per vat.**

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

***Mijn nieuwe commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent ruwe olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50. Deze is deze week gedaald van \$32 naar \$29.*

Deze week is hij gedaald van \$32 naar \$29.

Van februari tot juli van dit jaar was de spread teruggekeerd naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Sinds augustus is hij systematisch boven de \$ 30 uitgekomen.

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 u aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, moet u zich één keer per jaar aanmelden bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat uw account als inactief wordt beschouwd.

Let op: Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek om in te loggen op hun rekening of om Natixis Interépargne te bellen om hun PEE-rekening te reactiveren.

Na 10 jaar inactiviteit wordt je rekening overgedragen aan de Deposito- en Consignatiekas.

[Ga naar mijn website](#)
om je PEE
te deblokken.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

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 werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM](#).

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](#)

Bij onze verkiezing kregen Nicolas en ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persbericht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van 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