

Air France-KLM rondt eerste wereldwijde aandelenplan voor werknemers succesvol af

I Brief van François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoorde Europese luchtvaart brengen we mensen samen om te bouwen aan de wereld van morgen
(raison d'être van de Air France-KLM Groep).



voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers PS en PNC-aandeelhouders

N°944, 25 december 2023

Als

u deze pagina

niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg deze link](#)  , [het is hier](#),  [vindt u deze hier](#) 

Redactie

Beste lezers,



Ik wens jullie allemaal hele fijne feestdagen.

Ik wil ook graag van deze gelegenheid gebruik maken om al mijn collega's te bedanken die onze klanten helpen reizen tijdens de feestdagen.

*Veel leesplezier
François*

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM rondt eerste wereldwijde aandelenplan voor werknemers succesvol af

(bron Les Echos) 21 december - Het hippe eindejaarsgeschenk bij Air France-KLM was een aandeel in het bedrijf. **Bijna 17.000 werknemers van de groep in 19 landen namen deel aan de kapitaalverhoging van Air France-KLM**, die donderdag werd afgesloten. Dit vertegenwoordigt een inschrijvingspercentage van ongeveer 22%, voor een gemiddeld bedrag van 2.100 euro per inschrijver, exclusief werkgeversbijdrage, **wat het aandeel van de werknemers in het kapitaal van Air**

France-KLM op 3,3% brengt, voor een bedrag van meer dan 46 miljoen euro.

Hoewel deze cijfers bescheiden lijken, liggen ze voor Air France-KLM in lijn met het gemiddelde van de CAC 40-bedrijven en vormen ze een primeur op groepsniveau.

In het verleden hadden Air France en KLM al aandelenplannen voor werknemers gelanceerd, elk afzonderlijk. Maar **dit is de eerste keer dat Air France-KLM een wereldwijde operatie heeft gelanceerd, die openstaat voor alle medewerkers van entiteiten met meer dan 100 werknemers** (d.w.z. ongeveer 75.000 in aanmerking komende werknemers) in de 19 landen waar de groep actief is.

De aangeboden voorwaarden waren zeer aantrekkelijk. Met een inschrijvingsprijs van 8,06 euro per aandeel bood de operatie een korting van 30% - het wettelijke maximum - op de gemiddelde koers van het AF-KLM-aandeel tussen 10 oktober en 6 november. Naast deze korting bood het bedrijf een matchingbijdrage van maximaal 750 euro bruto (exclusief CSG) voor de eerste 1.000 euro aan aandelen.

Elke werknemer van Air France-KLM kon dus aandelen ter waarde van 1.000 euro krijgen voor een inhouding van slechts 80 euro op zijn salaris. Het meest reageerden Air France-KLM werknemers in Duitsland, waar de inschrijvingsgraad bijna 40% bedroeg, vergeleken met 26,4% in Frankrijk en 14% in Nederland. Het verschil tussen Frankrijk en Nederland kan worden verklaard door het Nederlandse belastingstelsel, dat minder gunstig is voor aandelenbezit door werknemers dan in Frankrijk.

Het belangrijkste doel van de operatie voor Air France-KLM was niet zozeer om extra geld in te zamelen - de 46 miljoen euro die werd opgehaald is weinig vergeleken met de miljarden die Air France-KLM bij eerdere kapitaaltransacties heeft opgehaald - maar meer **om het werknemersaandeel, dat door de laatste twee kapitaalverhogingen was verwaterd, te herstellen.**

Van 3,7% op 31 december 2021 was deze participatie gedaald tot 1,2%, waardoor de aanwezigheid van twee vertegenwoordigers van werknemersaandeelhouders in de Raad van Bestuur ter discussie kwam te staan.

Dankzij deze kapitaalverhoging voorbehouden aan het personeel, zullen de vertegenwoordigers van het personeel twee zetels behouden in de Raad van Bestuur, één voor de piloten en de andere voor de vertegenwoordiger van het cabinepersoneel of grondpersoneel. Ze blijven dus betrokken bij strategische beslissingen.

Dit werknemersaandeelhouderschap is ook bedoeld als een extra stimulans, bovenop de winstdeling, voor het succes van het bedrijf.

Door onze werknemers de mogelijkheid te bieden aandeelhouder van Air France-

KLM te worden, willen we hen nauw betrekken bij de collectieve prestaties van onze Groep en hen laten delen in de creatie van waarde op de lange termijn", legt CEO Benjamin Smith van Air France-KLM uit in een persbericht. Het hoge niveau van werknemersparticipatie getuigt van hun vertrouwen en betrokkenheid en van hun wens om bij te dragen aan ons toekomstige succes.

Het enige nadeel met betrekking tot het financiële belang van de operatie is dat de begunstigden van het aandelenplan voor werknemers hun aandelen vijf jaar lang niet kunnen doorverkopen. Hopelijk is de aandelenkoers tegen die tijd gestegen.

In de afgelopen vijf jaar - die, toegegeven, bijzonder moeilijk waren - heeft de koers van het Air France-aandeel de neiging gehad om het tegenovergestelde traject te volgen. **Wat dividenden betreft, heeft Air France-KLM al ongeveer tien jaar geen dividend uitgekeerd aan haar gewaardeerde aandeelhouders.** En hoewel de groep weer recordwinsten boekt, is er nog geen datum vastgesteld voor de hervatting van de uitkeringen, omdat het terugdringen van de schulden prioriteit heeft.

***Mijn commentaar:** Een aantal van ons in de Raad van Bestuur van Air France-KLM heeft ervoor geijverd dat werknemers en bepaalde voormalige werknemers - degenen die aandelen hadden behouden in fondsen voor werknemersparticipatie - aandelen in de groep kunnen krijgen tegen een voorkeurtarief.*

De toetreding van werknemers uit de hele groep tot het kapitaal van Air France-KLM is een welkome vernieuwing.

Opgemerkt dient te worden dat het overschrijden van de drempel van 2% werknemersaandelen de aanwezigheid van uw twee bestuurders die werknemersaandeelhouders vertegenwoordigen, veiligstelt.

> **Air France-KLM: Europese justitie schrapt reddingsplan van de groep vanwege gezondheidscrisis**

(bron Le Monde) 20 december - Op woensdag 20 december heeft **het Europese Hof van Justitie aangekondigd dat het de besluiten tot goedkeuring van de massale steun van Frankrijk aan Air France en Air France-KLM tijdens de gezondheidscrisis veroorzaakt door de Covid-19 pandemie nietig heeft verklaard, door te oordelen dat de Europese Commissie "een fout heeft gemaakt" bij het verlenen van haar toestemming.**

De zaak was aanhangig gemaakt bij het Hof van Justitie van de Europese Unie (HvJEU) door de luchtvaartmaatschappijen Ryanair en Air Malta, die van mening waren dat de steunmaatregelen "in strijd waren met het recht van de Europese Unie", kondigde het Hof aan in een persbericht.

De praktische gevolgen van deze uitspraken zijn onzeker. De miljarden euro's

aan staatssteun die Air France-KLM en haar luchtvaartmaatschappijen in staat stelden de gezondheids crisis te overwinnen die het wereldwijde luchtvervoer in 2020 tot stilstand bracht, zijn inmiddels met rente terugbetaald.

"Air France-KLM en Air France nemen nota van de twee uitspraken," zei de luchtvaartgroep in een reactie aan Agence France-Presse, eraan toevoegend dat de twee maatschappijen ze "zorgvuldig zullen bestuderen (...) om de gevolgen ervan te beoordelen".

"Air France-KLM en Air France zullen overwegen of ze een beroep tot nietigverklaring zullen indienen bij het Hof van Justitie van de Europese Unie. Tegelijkertijd zullen Air France-KLM en Air France bijdragen aan eventuele uitwisselingen tussen de Franse staat en de Europese Commissie met het oog op de goedkeuring van eventuele nieuwe goedkeuringsbesluiten", aldus dezelfde bron. Bovendien **herinnert de groep eraan "dat Air France-KLM en Air France op 19 april 2023 alle voorwaarden hebben nageleefd en toegepast voor de beëindiging van de staatssteun in het kader van de tijdelijke kaderregeling van de Europese Unie betreffende Covid-19"**.

De beslissing van woensdag is een echo van die van 10 mei 2023, toen dezelfde rechtbank, opnieuw doorverwezen door Ryanair, twee grote herkapitalisatieplannen van luchtvaartmaatschappijen nietig verklaarde, dat van Lufthansa door Duitsland en dat van SAS door Denemarken en Zweden.

***Mijn commentaar:** Volgens het Hof van Justitie is het de Europese Commissie die onvoldoende grondige controles heeft uitgevoerd.*

De Commissie wordt verweten dat zij zich er onvoldoende van heeft vergewist dat de aan Air France verleende steun niet ten goede kwam aan andere entiteiten van de Air France-KLM-groep.

Air France noch KLM zijn rechtstreeks betrokken bij de uitspraak.

> **Air France: een dozijn A220's aan de grond door piloottekort**

(bron Capital) 19 december - **Waarom staan veel vliegtuigen van Air France aan de grond?** Onze collega's van Franceinfo ontdekten de reden op dinsdag 19 december en onthulden dat meer dan een dozijn vliegtuigen van de Franse luchtvaartmaatschappij, A220's om precies te zijn, niet kunnen vliegen. De oorzaak? **Voornamelijk een gebrek aan getrainde piloten**, volgens Franceinfo. Daar zijn verschillende redenen voor. Ten eerste is het aantal vluchten sinds de Covid-19 pandemie sterk gestegen. In november hadden de luchtvaartmaatschappijen wereldwijd zelfs 97,3% van hun verkeer van 2019 teruggewonnen, volgens cijfers van de International Air Transport Association (IATA).

Maar de oorlog in Oekraïne heeft ook een grote rol gespeeld in dit tekort aan

piloten. **Om bijvoorbeeld in Japan te komen, moet je het Russische luchtruim omzeilen, wat veel langer duurt en vier piloten vereist in plaats van drie.**

Capital noemde dit een paar weken geleden al, maar de geschatte behoefte aan piloten voor luchtvaartmaatschappijen ligt de komende jaren tussen de 500.000 en 600.000 professionals.

(...)

Ondervraagd door Franceinfo **wilde Air France erop wijzen dat "sommige vliegtuigen niet beschikbaar zijn", maar "om operationele redenen zoals het weer, storingen of onderhoud"**. Het bedrijf beweert dat "het opleidingssysteem voor piloten op volle toeren draait". In november wees de École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), gevestigd in Toulouse, erop dat van de 1200 kandidaten er elk jaar slechts 23 werden bevorderd en dat dit volgend jaar niet zou veranderen.

(...)

Mijn commentaar: ik heb dit de afgelopen weken al gezegd. Er zijn verschillende redenen voor het gebrek aan beschikbare vliegtuigen waarmee de meeste luchtvaartmaatschappijen te kampen hebben.

Er zijn verschillende verklaringen voor het personeelstekort, dat niet alleen piloten treft maar ook andere personeelscategorieën (in onderhoud en IT).

Naast de verklaringen die in het artikel worden genoemd, heb ik onlangs vernomen dat sommige potentiële rekruten voorwaarden stellen in verband met duurzame ontwikkeling.

Ze vragen garanties over hun toekomstige CO2-voetafdruk door het bedrijf te vragen naar de genomen maatregelen, zoals het gebruik van telewerken of videoconferenties. Gunstige reisvoorwaarden zijn steeds minder een argument om talent aan te trekken.

Wat de beschikbaarheid van reserveonderdelen betreft, heb ik de gelegenheid gehad om te wijzen op de tekorten aan grondstoffen zoals titanium, staal, koper, aluminium, enz.

(zie [mijn brief nr. 943](#)).

Tot slot nodig ik je uit om het Bonusartikel aan het einde van deze brief te lezen. Je zult zien hoezeer de strategie van China een steeds grotere impact heeft op alle activiteitensectoren.

> Luchthaven Schiphol kan 483.000 vluchten verwerken in 2024, waarvan 13.000 meer in de zomer

(bron Nlimes, vertaald met DeepL) 21 december - **Schiphol maakte donderdag bekend dat het 293.000 vluchten kan verwerken** voor het zomerseizoen van 2024,

13.000 meer dan eerder aangekondigd. **Voor heel 2024 heeft** Schiphol de capaciteit om **483.000 vluchten** af te handelen. Dit betekent dat de eerdere verlaging van 460.000 vluchten niet meer van toepassing is.

Het kabinet wilde dat Schiphol vanaf april het maximaal aantal vliegbewegingen zou verlagen van 500.000 naar 460.000. Het doel van deze maatregel was om de geluidsoverlast rond de luchthaven te verminderen, omdat Schiphol al jaren de grenzen van haar milieuvergunningen overschrijdt. De luchtvaartsector heeft haar ongenoegen geuit over het plan.

(...)

Demissionair minister van Infrastructuur Mark Harbers schortte het project in november op na felle kritiek van de luchtvaartsector, de Verenigde Staten en de Europese Unie.

Donderdag kondigde de luchthaven aan dat het tegen 2024 483.000 vluchten zou kunnen verwerken als de luchtvaartmaatschappijen erin zouden slagen de piekuren te verlichten. Volgens de luchthaven hebben de afgelopen weken aangetoond dat een beperkte reductie tijdens de piekuren nodig is om een veilige en stabiele werking mogelijk te maken.

(...)

Volgens de luchthaven hebben **de luchtvaartmaatschappijen toegezegd hieraan te zullen bijdragen.**

KLM zei tevreden te zijn met het capaciteitsplan. "Dit stelt KLM in staat om verder te herstellen van de periode van ernstig coronavirus", aldus de luchtvaartmaatschappij in een verklaring.

Mijn commentaar: De horizon ziet er rooskleurig uit voor de Air France-KLM groep op Schiphol.

We moeten echter voorzichtig blijven omdat het personeelsbestand komende zomer onder druk komt te staan. De kleinste hik kan de zaken verstoren.

> De Air France-KLM-groep kondigt de levering van haar eerste Airbus A321neo aan

(bron Aeroweb) 19 december - **De Air France-KLM groep heeft de levering van haar eerste Airbus A321neo aangekondigd.** Het vliegtuig, met registratie PH-YHZ, werd op 19 december 2023 geleverd. Het is **bestemd voor** de low-cost luchtvaartmaatschappij van de groep, **Transavia Nederland**. De cabine van het vliegtuig is uitgerust met 232 stoelen in een eenklasconfiguratie en het zal op 5 januari zijn eerste commerciële vlucht maken vanaf de luchthaven Schiphol.

Deze eerste levering volgt op de bestelling die Air France-KLM in 2021 plaatste voor 100 toestellen uit de Airbus A320neo-familie. Samen met de aankooprechten voor nog eens 60 vliegtuigen is deze order bedoeld om de vloot van KLM en

Transavia Nederland te vernieuwen en de vloot van Transavia France te vernieuwen en uit te breiden.

De eerste leveringen van A320neo's aan Transavia France en KLM staan gepland voor respectievelijk begin januari en medio 2024.

Benjamin Smith, Chief Executive Officer van de Air France-KLM Groep: **"Dit is het begin van een nieuw hoofdstuk voor Transavia en voor de Groep. Door de Airbus A320neo-familie aan onze vloot toe te voegen, rusten we onszelf uit met stillere, schonere en zuinigere vliegtuigen die** meer passagiers kunnen vervoeren. Deze belangrijke langetermijninvestering bevestigt ons engagement om onze ecologische voetafdruk te verkleinen en tegelijkertijd de ervaring van onze klanten te verbeteren."



Mijn commentaar: De komst van deze eerste Airbus met één gangpad in de vloot van Transavia Nederland, daarna KLM en Transavia France betekent een belangrijke stap voor de Frans-Nederlandse groep.

De drie luchtvaartmaatschappijen zullen hun middellangeafstandsvloten geleidelijk laten overschakelen van Boeing naar Airbus.

> **Lufthansa vermindert groei vluchtschema**

(Reuters bron) 18 december - **De Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa zal niet in staat zijn om haar vluchtschema zo veel uit te breiden als gepland, omdat het worstelt om de capaciteit te verhogen als gevolg van onverwachte motorrevisies en vertragingen bij de levering,** vertelde CEO Carsten Spohr aan een Duitse krant.

Ongeveer 20 van Lufthansa's 450 Airbus A320's zullen in 2024 aan de grond worden gehouden vanwege motorrevisies, vertelde Spohr aan de Sueddeutsche Zeitung.

"We zullen het vluchtplan voor 2024 enigszins aanpassen en de oorspronkelijk geplande groei iets verminderen," zei hij.

Lufthansa had begin november gezegd dat het aanbod in het laatste kwartaal 91% van het niveau van voor de pandemie zou moeten bereiken en volgend jaar 95%.

De heer Spohr zei dat het enkele jaren zou duren voordat de toeleveringsketens weer zouden functioneren zoals voor de pandemie en voordat Lufthansa de bestelde vliegtuigen zou kunnen gebruiken.

(...)

Mijn commentaar: Om het tekort aan langeafstandsvliegtuigen op te vangen, is Lufthansa gedwongen om opnieuw A380's in te zetten.

De extra kosten zijn aanzienlijk, omdat Lufthansa na twee jaar buiten dienst te zijn geweest met dit type vliegtuig, piloten en gezagvoerders heeft moeten omscholen.

> **Corsair gered... door een Afrikaanse staat**

(bron Capital) 20 december - **De luchtvaartmaatschappij Corsair kan eindelijk opgelucht ademen**, meldt Le Figaro. De maatschappij werd opgericht in 1981 en heeft Orly als thuisbasis en vliegt voornamelijk op de Franse overzeese departementen. De maatschappij verkeert niet in financiële problemen, "doet het heel goed" en heeft "geen cashflowproblemen", bevestigde haar CEO, Pascal de Izaguirre, in december 2022. Maar net als alle andere CEO's van het bedrijf riep hij op tot "heronderhandeling" van de "financiële schuld". **Een herkapitalisatie van de €30 miljoen die nodig is om de leningen terug te betalen die zijn aangegaan tijdens de Covid-19 pandemie.**

In tegenstelling tot andere luchtvaartmaatschappijen, die in 2022 weer winst maakten, genereerde Corsair geen enkele winst. Met andere woorden, zonder een kapitaalinjectie zou **Corsair failliet dreigen te gaan**. Maar volgens berichten in Le Monde en Le Figaro kloppen investeerders op de deur om een dergelijke afloop te voorkomen, zoals bijvoorbeeld XL Airways en Aigle Azur, die niet in staat waren om te herstellen van de pandemie. **Twee groepen investeerders hebben toegezegd geld voor te schieten.** De eerste is **de pool van West-Indische toeristische spelers en de OMRP-holding die Corsair in 2020 heeft overgenomen.** Deze entiteit legt 15 miljoen euro op tafel.

"Vandaag bezitten we 10% van het bedrijf. We zullen deelnemen aan deze herkapitalisatie. Ik weet niet hoeveel, maar we geloven in het businessmodel van deze maatschappij", bevestigde Laurent Abitbol, hoofd van het reisbureaunetwerk Havas Voyage, aan Le Figaro.

Maar er is **nog een andere investeerder, en niet de minste, nogal verrassend: de Republiek Congo.** Een speler in de luchtvaartindustrie legt uit: "Dit land wil af van het monopolie van Air France op de route Parijs-Brazzaville, die weinig vluchten

aanbiedt en de ticketprijzen opdrijft. Hij legt uit dat een vlucht Parijs-Brazzaville nu twee keer zoveel kost (2.000 euro) als een vlucht Parijs-Tokio. Waarom is Congo bereid om 15 miljoen euro te investeren? **Omdat de regering geen nationale luchtvaartmaatschappij meer heeft en het opnieuw opstarten ervan veel meer zou kosten.**

Er komt dus geen 'huwelijk' met Air Austral van Réunion, net zomin als met Air France. **Hoewel deze stap voorwaarts geruststellend is, zijn er nog enkele struikelblokken. Corsair moet de Franse regering al overtuigen om een deel van haar belasting- en socialezekerheidsschulden kwijt te schelden. Daarna zal het vooral Brussel moeten overtuigen.**

Volgens een luchtvaartspecialist is het probleem dat het normaal gesproken niet mogelijk is om Europa twee keer in minder dan tien jaar te benaderen "om haar goedkeuring te krijgen voor een plan dat staatssteun inhoudt". Brussel zal ook moeten beslissen of de nieuwe staatssteun de concurrentie verstoort, voegt Le Figaro eraan toe. Er zit dus schot in de zaak, maar Corsair is nog lang niet gered.

Mijn commentaar: Corsair heeft in het najaar te kampen gehad met terugkerende financiële problemen.

Het is moeilijk om de precieze redenen hiervoor te kennen, aangezien Corsair, waarvan het boekjaar in september eindigt, noch zijn jaarrekening voor 2022, noch die voor 2023 heeft gepubliceerd!

Als wordt bevestigd dat Corsair in 2023 geen winst heeft gemaakt, zal de luchtvaartmaatschappij haar kostenstructuur in vraag moeten stellen.

Een verduidelijking van de eisen van Corsair. Volgens BFM Business "heeft het bedrijf via de interministeriële commissie voor industriële herstructurering een verzoek ingediend bij de staat om 147 miljoen euro aan belasting- en socialezekerheidsschulden kwijt te schelden of op zijn minst te herstructureren".

> IndiGo wordt de eerste Indiase luchtvaartmaatschappij die 100 miljoen passagiers per jaar verwerkt

(bron: Traveldailymedia) 21 december - **IndiGo, de favoriete luchtvaartmaatschappij van India, heeft geschiedenis geschreven door de eerste Indiase luchtvaartmaatschappij te worden die 100 miljoen passagiers heeft vervoerd in één kalenderjaar.** Met deze prestatie is IndiGo toegetreden tot het selecte clubje van wereldwijde luchtvaartmaatschappijen die op deze schaal opereren. **Deze ontwikkeling versterkt IndiGo's positie als een van 's werelds top 10 luchtvaartmaatschappijen in termen van passagiersverkeer.**
(...)

Pieter Elbers, CEO van IndiGo, zei: "We zijn ongelooflijk enthousiast dat we deze historische mijlpaal van 100 miljoen passagiers in één jaar hebben bereikt. Dit historische cijfer is het resultaat van de liefde en het vertrouwen dat onze klanten ons schenken, maar ook van het harde werk en de passie van alle IndiGo collega's. Deze mijlpaal is ook een bevestiging van onze strategie, die zo ijverig is geïmplementeerd. Bij IndiGo zijn we er trots op dat we de natie vleugels geven, al 17 jaar lang mensen en ambities met elkaar verbinden en vliegreizen toegankelijk maken voor honderden miljoenen Indiërs."

In 2022 is IndiGo begonnen met een groeistrategie gebaseerd op drie strategische pijlers - 'Reassure, Develop and Create' - om haar groeiplannen te ondersteunen, aangezien ze streeft naar een verdubbeling van haar omvang en schaal tegen het einde van het decennium. Om deze ambities kracht bij te zetten, heeft de luchtvaartmaatschappij een historische order voor 500 nieuwe vliegtuigen geplaatst bij Airbus. Deze order komt bovenop IndiGo's eerdere orders voor meer dan 450 vliegtuigen.

(...)

***Mijn commentaar:** de groei van IndiGo is in lijn met de voorspellingen van IATA, die een 7-voudige toename van het verkeer in India voorspellen tussen 2015 en 2050. Lees [mijn brief nr. 930](#) over dit onderwerp.*

> Airbus verslaat Boeing in 2023

(bron Tourmag) 19 december - **Als het duel tussen Airbus en Boeing een bokswedstrijd was, zou de scheidsrechter niet tot het einde van de wedstrijd hebben gewacht om de winnaar aan te kondigen.** Het was een echte knock-out overwinning in de 3e ronde.

Stelt u zich eens voor dat **de fabrikant**

in een week tijd, van Turkish Airlines tot easyJet, via Avolon, orders heeft **geboekt** voor 521 nieuwe vliegtuigen die de komende jaren zullen worden geproduceerd.

In 2013, het historische jaar van Airbus, werden er 1.503 orders geboekt en voor **2023 staat**

de teller op **1.883 netto orders, volgens** onze collega's van La Dépêche.

Om tot deze Danteske statistieken te komen, heeft Airbus de afgelopen dagen XXL-bestellingen genoteerd bij Turkish Airlines (220 vliegtuigen, waaronder 150 A321's, Airbus' bestseller, en 70 A350's met brede romp), Avolon (100 A321neo's), Azul Linhas Aéreas (vier A330neo's), easyJet (157 vliegtuigen uit de A320neo-familie) en tot slot Lufthansa, met een bestelling van 40 Airbus A220's. Al met al hebben de werkplaatsen in Toulouse en in heel Europa veel om naar uit te kijken, want **de teams hebben 11 jaar werk voor de boeg!** Volgens onze collega's van Les Echos **staan er meer dan 8.000 vliegtuigen op de orderlijst, tegenover 6.000 voor Boeing.**

Deze aankondigingen staan haaks op de emissiereductiedoelstellingen die nodig zijn voor het toerisme. Hoewel deze vliegtuigen minder vervuילend zijn, is het onwaarschijnlijk dat de toename van het aantal vliegwezen en vliegtuigen in de lucht de voetafdruk van de sector zal verminderen, ook al roepen deskundigen op om de groei van het toerisme los te koppelen van die van het luchtverkeer.

Mijn commentaar: De uitdaging voor zowel Airbus als Boeing in de komende jaren zal zijn om op tijd te leveren aan hun klanten.

Bonusartikel

> Aardbeving in de wereldhandel: China verbiedt export van technologieën die verband houden met strategische metalen

(bron La Tribune) 21 december - De dreiging hing al enkele maanden in de lucht. Nadat **China** de uitvoer van twee strategische metalen (gallium en germanium) al afhankelijk had gemaakt van de toestemming van de centrale overheid, **kondigde het donderdag aan dat het de uitvoer van een reeks technologieën in verband met de winning van zeldzame aardmetalen zou stopzetten. Een keerpunt in de geschiedenis van de wereldhandel.**

En met reden: **deze metalen zijn essentieel voor de ontwikkeling van een breed scala aan technologieën (batterijen, chips, smartphones, LCD-schermen, internet, windturbines, militaire apparatuur, enz.)** Ter herinnering: zeldzame aardmetalen zijn een groep van 17 elementen die gebruikt worden in hoogtechnologische producten. De winning ervan is dus van vitaal belang.

Tegen de achtergrond van de groeiende rivaliteit met de Verenigde Staten is het duidelijk dat het Rijk van het Midden zijn handelspartners verschillende materialen zal ontnemen om de technologische onafhankelijkheid te domineren. **China's** eerste waarschuwingsschot werd afgelopen juli gelost, maar met deze stop heeft het land **weer een stap voorwaarts gezet**. De op één na grootste economie ter wereld, vastbesloten om de leiding te nemen, heeft nu ongeveer driekwart van de productie van zeldzame aardmetalen in handen.

Concreet **verbiedt het voortaan de export van "technologieën voor de winning, verwerking en het smelten van zeldzame aardmetalen"**, volgens een lang document dat donderdag door het ministerie van Handel werd gepubliceerd. De nieuwe regelgeving heeft echter geen gevolgen voor de export van producten op basis van zeldzame aardmetalen zelf. Aan de andere kant zou het de inspanningen kunnen belemmeren om deze sector buiten China te ontwikkelen.

In tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, is deze groep van 17

metalen, die essentieel zijn voor geavanceerde technologieën, relatief overvloedig aanwezig. Maar hun bijzonder gewilde elektromagnetische eigenschappen maken ze tot "strategische metalen".

In 2022 haalde China 58% van de wereldproductie en raffineerde het 89% van de zeldzame aardmetalen. Volgens het Internationaal Energieagentschap (IAEA) kan de behoefte aan koolstofarme technologieën, met name voor motoren van elektrische voertuigen en offshore-windturbines, de wereldwijde vraag tegen 2040 verzevenvoudigen tot bijna 2 miljoen ton per jaar, vergeleken met 280.000 ton in 2022.

Westerse landen, met name de Verenigde Staten, maar ook de Europese Unie (EU), beschouwen de levering van deze metalen steeds meer als een kwestie van nationale veiligheid, vooral omdat de wereldwijde energietransitie de angst voor mogelijke tekorten in de toekomst aanwakkert.

Naast de permanente magneten die in windturbines en elektrische auto's worden gebruikt, worden sommige zeldzame metalen ook gebruikt in televisieschermen, drones en harde schijven. Als reactie hierop zou de EU "actie binnen de WTO" kunnen overwegen. Maar "de WTO is een lege huls omdat de Verenigde Staten en China al enkele jaren buiten de instelling om beslissingen nemen", vertelde Sylvain Bersinger van het onderzoeksbureau Astérès aan La Tribune.

Op dezelfde dag kondigden de Verenigde Staten aan dat ze van plan waren een enquête te houden onder hun bedrijven om te bepalen hoe ze in China geproduceerde halfgeleiders inkopen.

Dit onderzoek "zal informatie opleveren voor het Amerikaanse beleid dat gericht is op het versterken van de toeleveringsketen van halfgeleiders, het bevorderen van een gelijk speelveld voor de traditionele chipproductie en het verminderen van de nationale veiligheidsrisico's die China met zich meebrengt", legde het ministerie van Handel uit in een persbericht.

Het doel is dat de Verenigde Staten hun voorsprong van "enkele jaren" op China behouden op het gebied van halfgeleiderontwerp. **"In de afgelopen jaren hebben we mogelijke tekenen gezien van zorgwekkende praktijken van de kant van China die gericht zijn op het verhogen van de halfgeleiderproductie door hun bedrijven en het moeilijker maken voor Amerikaanse bedrijven om te concurreren"**, legde minister van Handel Gina Raimondo ook uit in het persbericht, verwijzend naar een rapport dat op 12 december werd uitgebracht door een Amerikaanse parlementaire commissie die opriep tot een "reset" van de economische relatie tussen de Verenigde Staten en China.

Mijn commentaar: Allereerst een belangrijke opmerking: in tegenstelling tot wat hun naam doet vermoeden, zijn zeldzame aardmetalen (17 metalen) niet zeldzaam.

Ten tweede kondigde Japan in 2018 aan dat het op de bodem van zijn wateren het

equivalent van honderden jaren wereldwijde voorraad aan zeldzame aardmetalen had ontdekt: 780 jaar yttrium, 620 jaar europium, 730 jaar dysprosium...

De technieken voor de exploitatie van deze afzetting, die zich 2.200 kilometer ten zuidoosten van Tokio in Japanse territoriale wateren en op een diepte van 5.500 meter bevindt, moeten nog worden ontwikkeld.

In de tussentijd blijven bedrijven afhankelijk van de goodwill van China.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 22 december op 13,684 euro. Het aandeel **stijgt deze week met +2,50%.**

Sinds begin november is de koers van het aandeel Air France-KLM met meer dan 25% gestegen.

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

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 17,19 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.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

Geen commentaar

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa steeg met \$5 tot \$112. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$2 tot \$79 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 commentaar: De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-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 gestegen van \$30 naar \$33.

Deze week is hij gestegen van \$30 naar \$33.

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 werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigaction, onder het kopje werknemersparticipatie 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](#).

11.518 mensen ontvangen dit persoverzicht live