

SAS stapt over naar SkyTeam



## 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).

## Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

N°955, 11 maart 2024

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](#) 

### *Persoverzicht van maandag*

> **SAS wordt gedeeltelijk overgenomen door Air France-KLM en zou in het tweede kwartaal van 2024 moeten overstappen naar SkyTeam.**

(bron Air Journal) 5 maart 2024 - **De Scandinavische nationale luchtvaartmaatschappij, die in 1997 samen met vier andere luchtvaartmaatschappijen de Star Alliance oprichtte, verandert binnenkort van alliantie na de overname door Air France-KLM.**

Air France-KLM zet de onderhandelingen voort over een meerderheidsbelang in de Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS, die sinds juli 2022 onder Chapter 11 faillissementsbescherming staat. Verwacht wordt dat SAS **in het tweede kwartaal van 2024**

van alliantie zal veranderen **en zich zal aansluiten bij SkyTeam, waarvan Air France-KLM lid is.**

Deze stap zal de dynamiek van luchtvaartallianties fundamenteel veranderen, aangezien SAS op 12 mei 1997 Star Alliance oprichtte, samen met Air Canada, Lufthansa, Thai Airways International en United Airlines. En wat de trans-Atlantische routes betreft: SkyTeam omvat Delta Airlines en Virgin Atlantic.

(...)

**Mijn commentaar:** Na de huidige transactie zal Air France-KLM een belang van 19,9% in SAS hebben (zie mijn [brief nr. 937](#)). Dit is een aanzienlijk niveau dat de toetreding van SAS tot de Skyteam-alliantie rechtvaardigt.

*Een opmerking over de drie belangrijkste allianties Star Alliance, Oneworld en SkyTeam. Deze strategische groeperingen van luchtvaartmaatschappijen zijn opgericht om reizigers een breder wereldwijd netwerk, wederzijdse voordelen door frequent flyer programma's en verbeterde connectiviteit te bieden.*

*Star Alliance, opgericht in 1997, is de grootste alliantie met meer dan 25 leden, waaronder United Airlines, Lufthansa, Air Canada en Singapore Airlines. De alliantie dekt meer dan 1.300 bestemmingen in bijna 200 landen en biedt reizigers gemakkelijk toegang tot een breed scala aan routes en diensten.*

*Oneworld, opgericht in 1999, verenigt luchtvaartmaatschappijen zoals American Airlines, British Airways, Cathay Pacific en Qantas. Oneworld bedient meer dan 1000 bestemmingen in ongeveer 170 landen. Oneworld onderscheidt zich door zijn toewijding aan de kwaliteit van de dienstverlening en consistentie van de klantervaring, waardoor het de voorkeurskeuze is voor frequent flyers.*

*SkyTeam, opgericht in 2000, omvat luchtvaartmaatschappijen als Delta Airlines, Air France, KLM en Korean Air. SkyTeam is wereldwijd sterk vertegenwoordigd en heeft meer dan 1.150 bestemmingen in meer dan 175 landen. De alliantie richt zich op het verbeteren van de operationele efficiëntie en het synchroniseren van diensten om een naadloze reiservaring te bieden. (Bron Air Journal)*

## > IAG boekt solide resultaten voor 2023 en is optimistisch voor 2024

(Investeringsbron) 3 maart 2024 - **International Airlines Group (IAG)**, het moederbedrijf van British Airways, Iberia en andere luchtvaartmaatschappijen, heeft een sterke financiële prestatie gemeld voor het volledige jaar 2023. CEO Luis Gallego **kondigde een operationele winst aan van €3,5 miljard voor het volledige jaar, wat** een aanzienlijke stijging is ten opzichte van de €1,2 miljard in 2022 en de €3,3 miljard in 2019 overtreft.

**De operationele marge bereikte 11,9%, bijna op het niveau van voor de pandemie.** De strategische initiatieven van IAG, waaronder capaciteitsgroei en transformatie-inspanningen, hebben bijgedragen aan dit succes. De Spaanse merken, met name Iberia en Vueling, en het frequent flyer-programma van IAG presteerden goed.

De luchtvaartmaatschappij heeft ook aanzienlijke vooruitgang geboekt op het gebied van duurzaamheid, door het terugdringen van de koolstofintensiteit en het binnenhalen van een contract voor duurzame vliegtuigbrandstof. Vooruitkijkend naar 2024 heeft IAG vertrouwen in haar vermogen om een substantiële vrije kasstroom

te genereren en een sterke balans te behouden, ondersteund door een uitgebreid transformatieprogramma en klantgerichte investeringen.

**Mijn commentaar:** IAG keert terug naar een operationele marge van bijna 12% in 2023, een niveau dat Air France-KLM op korte termijn niet kan bereiken.

*Desondanks herstelt de aandelenkoers van IAG niet (lees de mening van een expert verderop in het beursoverzicht).*

*De IAG-groep is afgestraft door de hoge inflatie in Groot-Brittannië als gevolg van Brexit. Het heeft de salarissen sterk moeten verhogen.*

*Net als Air France-KLM heeft de IAG-groep zware schulden op haar balans. De groep blijft kwetsbaar voor cyclische neergang en ongunstige economische omstandigheden.*

## > Een belangrijke primeur voor Lufthansa: alle luchtvaartmaatschappijen van de groep zijn nu winstgevend

(bron La Tribune met AFP) 7 maart 2024 - Het is een goed jaar geweest voor de **Lufthansa** groep. Donderdag **onthulde** de Duitse luchtvervoersgigant resultaten met **een operationele winst van 2,7 miljard euro voor 2023, vergeleken met 1,5 miljard euro het jaar daarvoor**. Hierdoor verbeterde de aangepaste operationele marge tot 7,6% (4,9% het jaar daarvoor).

"Voor het eerst **rapporteerden alle luchtvaartmaatschappijen een operationele winst**", aldus de groep, waartoe naast Lufthansa ook Austrian, Swiss, Eurowings en Brussels Airlines behoren, in een persbericht.

Ter vergelijking: voor Air France-KLM, dat op 29 februari haar resultaten bekendmaakte, was dat €1,7 miljard in 2023. Dit bedrag is niettemin meer dan een half miljard euro hoger dan in 2022 en vertegenwoordigt vooral een nieuw record, dat dat van 2017 overtreft.

De Britse luchtvaartgroep IAG heeft op zijn beurt een stijging van de operationele winst gerapporteerd van 1,3 miljard euro in 2022 naar 3,5 miljard euro vorig jaar. Lufthansa **zag ook haar nettowinst meer dan verdubbelen (+112% j-o-j) tot €1,7 miljard** van €790 miljoen in 2022, waardoor het "het op twee na beste resultaat in de geschiedenis" werd, aldus het persbericht. De omzet is ook gestegen, naar 35,4 miljard euro (30,9 miljard in 2022).

Het resultaat is echter iets lager dan de schattingen van de financiële tool Factset, die een nettowinst van 1,82 miljard euro verwachtte.

Als **Europa's grootste luchtvaartgroep** zulke resultaten boekt, dan is dat omdat het **kan rekenen op een vraag die is blijven groeien sinds het einde van de** pandemie. De vraag is sterk gestegen, met een stijging van het aantal passagiers met 20% j-o-j tot 123 miljoen, dicht bij het record van 145 miljoen passagiers van voor de pandemie in 2019. Des te meer omdat de groep uitlegt dat het zijn ticketprijzen met 6% j-o-j heeft verhoogd, waardoor het zo'n hoge algemene operationele marge heeft kunnen genereren. **Voor 2024 verwacht de groep dat**

**de inkomsten uit passagiersvervoer stabiel zullen blijven of licht zullen dalen door de normalisering van de vraag.**

Aan de vrachtkant is de vraag, die tijdens Covid sterk steeg en de groep overeind hielp, "grotendeels genormaliseerd in 2023". De vrachtactiviteiten genereerden vorig jaar een bedrijfsresultaat van €219 miljoen. **Lufthansa heeft daarom aangekondigd voor het eerst sinds de pandemie weer dividend uit te keren.** Tijdens de jaarlijkse algemene vergadering op 7 mei zal een dividend van €0,30 per aandeel worden voorgesteld.

(...)

**Mijn opmerkingen over de resultaten van Lufthansa:** de titel van het artikel spreekt voor zich; alle bedrijven van de Lufthansa Groep zijn winstgevend, terwijl Transavia niet in staat is break-even te draaien om de redenen die in de vorige brief zijn genoemd.

**Mijn commentaar op de vergelijkende resultaten van Air France-KLM, Lufthansa Group en IAG:**

Voorzichtigheid is geboden bij het vergelijken van de resultaten van Air France-KLM, Lufthansa Group en IAG, die niet op dezelfde manier zijn blootgesteld aan de verschillende lopende conflicten.

Alle drie de groepen zijn getroffen door de oorlog in Oekraïne (verbod op vluchten boven Rusland) en door de gebeurtenissen in het Midden-Oosten (daling van de omzet).

Maar alleen Air France-KLM is getroffen door de conflicten in Afrika (verbod op vluchten over verschillende landen, waaronder Mali, Niger en Burkina Faso).

British Airways daarentegen genereert het grootste deel van haar activiteiten op Noord-Atlantische routes, die niet zijn getroffen, wat British Airways een duidelijk voordeel geeft.

2023	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Marge	Résultat net	Dette nette
Air France-KLM	30,0	1,7	5,70%	0,9	5,0
Groupe Lufthansa	35,4	2,7	7,60%	1,7	5,7
Groupe IAG	29,4	3,5	11,90%	2,7	9,2
	milliards	milliards		milliards	milliards

Bovenstaande tabel geeft een snelle vergelijking van de resultaten voor 2023 van de drie belangrijkste Europese langeafstandsgroepen.

Van alle Europese luchtvervoersgroepen lijkt de Lufthansa Group de gezondste financiële situatie te hebben. Het bewijs? Lufthansa is van plan dividend uit te keren

aan zijn aandeelhouders.

*In 2023 lagen de verkoopcijfers van de drie grootste Europese groepen dicht bij elkaar. Dit geldt niet voor hun operationele marges.*

*De operationele marge van Lufthansa is een derde hoger dan die van Air France-KLM, terwijl die van IAG dubbel zo hoog is als die van Air France-KLM.*

*Moeten we ons zorgen maken over Air France-KLM?*

*Naast de hierboven genoemde geopolitieke gebeurtenissen werd de Air France-KLM groep in 2023 benadeeld door de beperkingen op de activiteiten op Schiphol. Het had ook te maken met de snelle groei van Transavia France.*

*Voor zowel Schiphol als Transavia France zijn de vooruitzichten voor 2024 beter.*

*Voor Air France-KLM, net als voor haar Europese concurrenten, wordt 2024 een cruciaal jaar. Beleggers zullen goed in de gaten houden of ze in staat zijn de hoge prijzen te handhaven zonder klanten te verliezen.*

*Ter herinnering: de operationele marge (de verhouding tussen de omzet en het bedrijfsresultaat) is een belangrijke indicator om bedrijven in dezelfde activiteitensector met elkaar te vergelijken. Hoe hoger deze is, hoe groter de capaciteit van het bedrijf om te investeren en schulden af te lossen.*

## > **Antitrustautoriteiten EU schorten onderzoek naar bod IAG op Air Europa voorlopig op**

(bron: Reuters) 4 maart 2024 - **De antitrustautoriteiten van de EU hebben** vorige maand **hun onderzoek naar** het overnamebod van €400 miljoen (\$434,28 miljoen) van British Airways-eigenaar IAG op Air Europa **tijdelijk stopgezet**, volgens een update van de Europese Commissie die maandag op haar website is gepubliceerd.

De Europese mededingingsautoriteit stond op het punt om IAG **een antitrustwaarschuwing**

te geven **over de deal, een teken dat ze wilde dat de luchtvaartmaatschappij de corrigerende maatregelen** die ze vorige maand had ingediend zou **versterken**, zo vertelden bronnen aan Reuters.

"We kunnen bevestigen dat de Commissie op 1 maart 2024 haar onderzoek naar de overname van Air Europa door IAG heeft stopgezet, met ingang van 9 februari 2024," zei een woordvoerder van de Commissie, eraan toevoegend dat de toezichthouder om bepaalde gegevens had gevraagd.

"Zodra de ontbrekende informatie door de partijen is verstrekt, wordt de klok opnieuw gestart en wordt de wettelijke termijn voor het besluit van de Commissie dienovereenkomstig aangepast."

De vorige deadline die de Commissie had vastgesteld voor een uitspraak over de

overeenkomst was 7 juni.

**IAG en Air Europa hebben in 2021 afgezien van een eerdere overeenkomst,** omdat de voorgestelde corrigerende maatregelen de mededingingsbezwaren van de EU niet wegnamen.

***Mijn commentaar:*** De onderbreking van de studie van dit dossier is maar een halve verrassing, en wel om twee redenen.

*De eerste is het ontslag vorig jaar van de directeur van DG Move (het Directoraat Transport en Mobiliteit van de Europese Commissie) na de onthullingen rond Qatargate.*

*Ter herinnering: vorig jaar was er een corruptieschandaal gericht tegen leden van het Europees Parlement waarbij ook Marokko en Mauritanië betrokken waren: om meer verkeersrechten in Europa te krijgen, zou Qatar Europese ambtenaren hebben omgekocht.*

*Ten tweede is het onwaarschijnlijk dat de Europese Commissie en haar management belangrijke beslissingen zullen nemen in de aanloop naar de Europese verkiezingen begin juni.*

*Hetzelfde zal ongetwijfeld gelden voor de zaak Lufthansa - ITA Airways.*

## > Turkish Airlines in gesprek om gratis internet aan te bieden

((bron Business Travel) 5 maart 2024 - Turkish Airlines is in gesprek met verschillende bedrijven, waaronder Inmarsat, de joint venture tussen Turkcell en Satelio, en Elon Musk's Starlink.

**Het doel van Turkish Airlines is om binnen een jaar internettoegang aan te bieden, aldus de** voorzitter van de raad van bestuur, professor Ahmet Bolat, geciteerd door Executive Traveller tijdens een interview in Melbourne.

Op dit moment hebben zakenreizigers één GB aan data (onbeperkt voor Elite- of Elite Plus-leden) tegen onbeperkt berichtenverkeer in Economy class en tussen 400 MB en onbeperkte internettoegang, afhankelijk van de status van het frequent flyer-programma.

**De luchtvaartmaatschappij lanceerde onlangs een automatisch vertaaltoestel voor de communicatie tussen haar personeel en passagiers.** Ongeveer honderd apparaten zijn geïnstalleerd bij de balies van Turkish Airlines.

***Mijn commentaar:*** Turkish Airlines, gesteund door haar regering, heeft een zeer grote vloot en netwerk.

*Daarom is het belangrijk om in dit segment een aantrekkelijker aanbod te hebben*

*dan de Europese luchtvaartmaatschappijen, die het merendeel van hun vluchten uitvoeren met vliegtuigen met een brede romp.*

*Het middellangeafstandsproduct van Turkish Airlines bevindt zich in het topsegment van de markt en is erg populair bij klanten.*

*Turkish Airlines biedt hen IFE's, comfortabele stoelen, vooral in de eerste klas, met een hoge stoelafstand, een zeer respectabel cateringaanbod en binnenkort gratis internettoegang.*

*De steeds hogere positionering van hun vluchtproduct zou een concurrentievoordeel kunnen worden.*

*De ontwikkeling van deze luchtvaartmaatschappij, die niet onderworpen is aan bepaalde Europese regelgeving (met name op milieugebied), is niet alleen een bron van zorg voor de luchtvaartmaatschappijen in de Golfstaten, maar ook voor de Europese luchtvaartmaatschappijen.*

## > **Boeing klaar om onderaannemer Spirit te kopen in poging een einde te maken aan de tegenslagen van de 737 MAX**

((bron La Tribune) 2 maart 2024 - **Herinternaliseren van de productie om tegenslagen te voorkomen.** Zelfs als dat betekent dat je een grote stap terug moet zetten en de controle moet terugwinnen over een activiteit die bijna twintig jaar geleden werd uitbesteed. Dit is wat Boeing probeert te doen met Spirit Aerosystems, zijn grootste onderaannemer, wiens activiteit voor de productie van vliegtuigrompen deel uitmaakte van de perimeter van Boeing voordat het in 2005 werd verkocht als onderdeel van een nieuwe strategie die werd ingevoerd met de lancering van de B-787.

Deze besprekingen komen op een moment dat de Boeing 737 MAX weer een golf van turbulentie doormaakt **als gevolg van de moeilijkheden bij Spirit AeroSystems, dat de schuld krijgt van een aantal productieproblemen** die de afgelopen maanden bij het vliegtuig zijn geconstateerd.

(...)

**Volgens Boeing zou "de hereniging (...)** van de **productieactiviteiten de veiligheid van de luchtvaart verder verhogen**, de kwaliteit verbeteren en de belangen van onze klanten, werknemers en aandeelhouders dienen".

Spirit AeroSystems ligt onder vuur sinds een incident op 5 januari, toen een deur van kurk in de romp van een Boeing 737 MAX 9 van Alaska Airlines tijdens de vlucht losbrak. In de nasleep werden de industriële praktijken van Boeing en haar onderaannemer in twijfel getrokken, waarbij de Amerikaanse regelgevende instantie voor de luchtvaart (FAA) een onderzoek startte naar de kwaliteitscontroles die de fabrikant had ingesteld. Naarmate 2023 vorderde, meldde Boeing ook productieproblemen, waarvan sommige met de romp, waardoor de productiesnelheid en leveringen afnamen.

In april 2023 maakte de vliegtuigbouwer melding van gebreken in onderdelen die door Spirit waren geleverd voor de "achterste romp" van bepaalde 737's. Enkele

maanden later rechtvaardigde de groep vertragingen in de leveringen van de 737 MAX door een probleem met een waterdicht schot. Eind december noemde het ook het risico van een "losse bout" in het roerbedieningssysteem.

(...)

**Boeing is veruit de grootste klant van Spirit**, met 60% van de inkomsten van de Amerikaanse vliegtuigbouwer in 2022.

**Dit is niet de eerste keer dat Boeing zijn industriële model in twijfel trekt.** In 2008, toen de 787 ook een reeks tegenslagen te verwerken kreeg, erkende het management dat het te ver was gegaan met het uitbesteden van de productie.

Ter herinnering: toen Boeing in 2004 de 787 lanceerde, voerde het bedrijf een nieuw industrieel systeem in als antwoord op de toenmalige problemen. Het Amerikaanse bedrijf koos ervoor om zich te concentreren op het ontwerp, de verkoop en de assemblage van zijn vliegtuigen en de rest uit te besteden.

Als gevolg daarvan **werd 70% van de 787 "uitbesteed" aan een groot aantal onderaannemers** die een groot deel van de ontwikkelingskosten op zich namen (en wiens rendement op investering afhangt van het succes van het vliegtuig). De WSJ meldde ook dat Spirit AeroSystems de mogelijkheid onderzoekt om zijn lerse activiteiten, die leveren aan Airbus, Boeings grote Europese rivaal, te verkopen.

***Mijn commentaar:*** De uitbestedingsstrategieën van grote concerns zijn vaak gericht op het optimaliseren en verminderen van kosten en activiteiten.

*Dit brengt risico's met zich mee in een sector met zeer hoge veiligheidseisen, zoals de vliegtuigbouw.*

*We moeten uiterst rigoureuus zijn in onze keuze van onderaannemers en in de manier waarop we ze controleren.*

*Het feit dat Boeing uiteindelijk de productie van de B737 MAX heeft uitbesteed, net als bij de B787, is een bewijs van een uitholling van de veiligheidscultuur van het bedrijf en een erkenning van strategisch falen.*

## > **Het gemeenschappelijk Europees luchtruim: naar minder CO<sup>2</sup> uitstotende luchtvaart?**

((bron TourMaG) 6 maart 2024 - (...)) **Het Europees Parlement, de Raad en de Europese Commissie hebben eindelijk een akkoord bereikt over het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Het heeft** maar liefst 10 jaar geduurd voordat de 3 organen tot een akkoord kwamen.

(...) De

uitdaging van het gemeenschappelijk luchtruim is (...) om over de nationale grenzen heen te kijken, om een algemene visie en beheer van het verkeer te hebben.



(...)

Het harmoniseren van de Europese luchtverkeersstromen zal ons in staat stellen om uit te zoomen, om een meer globale kijk te hebben, om het luchtruim niet alleen in termen van nationaal grondgebied te ontwerpen, maar in termen van Europa," is hoe Brussel de situatie probeert samen te vatten.

**De tekst die door de drie Europese instanties is aangenomen, voorziet in de invoering van prestatieplannen voor luchtvaarnavigatiediensten om het beheer van het EU-luchtruimnetwerk te verbeteren.** Er zullen ook bindende doelstellingen **en stimulansen** worden toegevoegd **om vluchten efficiënter en milieuvriendelijker te maken.**

(...) Het

was niet eenvoudig om

deze harmonisatie tot stand te brengen

, zelfs niet op het laatste moment. "Ik betreur vooral het gebrek aan ambitie aan de kant van Frankrijk, dat koste wat het kost zijn nationale prerogatieven wilde behouden," vervolgt Karima Delli.

In de praktijk zou het gemeenschappelijk Europees luchtruim de stiptheid van de vluchten voor passagiers aanzienlijk moeten verbeteren, maar dat is niet alles:

(...)

Door de afschaffing van de nationale grenzen zullen vluchten rechtdoor kunnen vliegen zonder omwegen te maken. **"Volgens de Europese Commissie zou de voltooiing van het gemeenschappelijk Europees luchtruim leiden tot een vermindering van de CO2-uitstoot met 10%.** Dit is misschien een beetje een overschatting, maar het is niet onbelangrijk gezien de moeilijkheden die de luchtvaartsector momenteel ondervindt bij het koolstofvrij

(...)

***Mijn commentaar: Het is een understatement om te zeggen dat sommige Europese vliegroutes verre van direct zijn.***

*Tijdens het werk dat OMNES en ENAC Alumni hebben uitgevoerd om het Waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart op te richten, hebben we een aantal infografieken voorgesteld, waaronder deze over het gemeenschappelijk Europees luchtruim:*



*Verscheidene landen, niet alleen Frankrijk, hebben de stap traag gezet, ofwel vanwege de soevereiniteit van hun nationale luchtruim, ofwel vanwege de druk van hun nationale luchtvaartnavigatiediensten en luchtverkeersleiders.*

*De operationele en milieuvoordelen van het project vereisen een reorganisatie van de luchtvaartnavigatiediensten.*

*In Frankrijk moet dit gebeuren in een context van grote veranderingen.*

*De luchtvaartnavigatiediensten gebruiken momenteel de nieuwe 4-Flight IT-tool voor luchtverkeersleiding van Thales.*

## **Beurs persoverzicht**

### **> Waarom stijgt de koers van IAG niet?**

(bron fool.co, Jon Smith, vertaald met DeepL) 5 maart 2024 - De luchtvaartindustrie profiteert nu van het einde van de pandemie en de reisboekingen zijn gestegen. International Consolidated Airlines Group heeft geprofiteerd en is van verlies naar winst gegaan. Toch **is de aandelenkoers van IAG het afgelopen jaar met 6% gedaald en heeft hij geen vonk**. Dit is wat ik [Jon Smith] denk dat er aan de hand is.

Recente resultaten geven reden tot voorzichtigheid

Hoewel de resultaten van 2023 uitstekend waren, denk ik dat er nog steeds terughoudendheid is om te geloven dat de luchtvaartmaatschappij volledig uit de problemen is. Hoewel de capaciteit is teruggekeerd naar het niveau van voor de pandemie, is **de impact van de pandemie nog steeds zichtbaar in financiële termen.**

Zo bedroegen de totale verplichtingen vorig jaar €34,4 miljard. In de resultaten voor 2019 (het laatste volledige jaar voor de pandemie) was dat echter 28,6 miljard euro. Het is dus duidelijk dat de maatregelen die zijn genomen om het bedrijf in moeilijke tijden te ondersteunen nog steeds relevant zijn.

**De andere factor om rekening mee te houden is de stijging van de kosten.** De looninflatie heeft geleid tot een stijging van de arbeidskosten met 16,7% in 2023 ten opzichte van 2022. Brandstof- en oliekosten zijn ook gestegen met 23,5% op jaarbasis. Het bedrijf moet deze kosten onder controle houden, anders kan de toekomstige winstgevendheid snel teniet worden gedaan.

(...)

**Mijn commentaar:** Sinds het begin van 2024 is de koers van het aandeel IAG met -1,7% gedaald.

In dezelfde periode is de koers van Lufthansa met 15,3% gedaald en die van Air France-KLM met 28%.

## **Bonusartikel**

### **> Luchthavens en luchtvaartmaatschappijen: de Olympische uitdagingen van Parijs 2024**

((bron TourMaG) 6 maart 2024 - Zonder onze dierbare Baron Pierre de Coubertin te willen beledigen, **is het voor de mensen die verantwoordelijk zijn voor de Parijse infrastructuur, de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen, in het bijzonder Air France, niet alleen belangrijk om deel te nemen, maar om het evenement te winnen dat de aankomst en het reizen is van 15 miljoen mensen die worden verwacht tijdens de Olympische Spelen van 2024.**

(...)

Voor degenen die betrokken zijn bij de luchtvaartindustrie is dit niet het moment om zich te verheugen, maar om zich in te spannen.

(...) **Franse luchtvaartmaatschappijen zitten**

echter meestal goed vol in deze tijd van het jaar, dus er is **geen specifieke piek voor deze periode van de Spelen.**

Pascal de Izaguirre, voorzitter van de FNAM, zei

onlangs dat er rekening moet worden gehouden met het aantal reizen dat door het evenement wordt gegenereerd, maar ook met het aantal reizen dat niet wordt

gemaakt of wordt uitgesteld vanwege de Spelen. Tot nu toe heeft Frenchbee slechts

een kleine toename van vluchten uit de Verenigde Staten gemeld.

Volgens sommige analisten **kan de positieve impact meer worden verklaard door de stijging van de tarieven dan door het toegenomen volume**

(...)

**Op lange termijn zou de grotere naamsbekendheid echter de aanwerving van nieuwe klanten en de vooruitzichten op inkomsten moeten bevorderen"**... Als

alles goed gaat natuurlijk, want Air France mag, net als de andere luchtvaartmaatschappijen, niet falen in de dienstverlening aan de reizigers die naar Parijs komen, en in het bijzonder aan de atleten en delegaties.

(...)

Voor de ADP-groep is de situatie hetzelfde. Zullen de Olympische Spelen winstgevend zijn? Niets is zeker, gezien de hoge kosten van de voorbereiding op deze buitengewone periode.

(...) Er zal

geïnvesteed moeten worden om het succes van de gedeelde missies met de luchtvaartmaatschappijen te garanderen, zodat de eerste momenten van de festiviteiten een succes worden voor de honderden delegaties van atleten, duizenden journalisten, toeschouwers, ambassadeurs en staatshoofden van over de hele wereld.

"De **overgrote meerderheid zal bij ons hun eerste en laatste herinneringen ophalen**", aldus Augustin de Romanet, die publiekelijk beloofde dat "de Olympische en Paralympische Spelen van Parijs 2024 zowel de expertise van onze luchthavens als ons gevoel voor gastvrijheid zullen demonstreren".

**Op het hoogtepunt van de Spelen zullen er 4.000 delegatieleden en journalisten per dag aankomen, 114.000 stuks bagage en 47.000 stuks sportuitrusting, waaronder 17.000 extra grote uitrustingen (4.000 per jaar in een normaal jaar).**

Bagage zal dus een grote zorg zijn

(...)

**Voor de grenscontroles investeert de ADP Groep in de installatie van bijkomende automatische luchtsluizen: in de zomer van 2024 zullen 188 Parafe luchtsluizen worden geïnstalleerd, tegenover 121 in de zomer van 2023 (152 in Paris-CDG en 36 in Paris-Orly).**

Uit de gegevens die momenteel beschikbaar zijn, blijkt dat de overgrote meerderheid van de geaccrediteerde passagiers zal aankomen en vertrekken vanaf Parijs-Charles de Gaulle.

(...) **Voor de drie zeer "hete" dagen wanneer de atleten massaal terugkeren na de slotceremonie op 11 augustus, noemde Augustin de Romanet onlangs de bouw van een tijdelijke terminal**, "een terminal die slechts drie dagen zal worden gebruikt en die we hebben gebouwd in de pampa's van CDG".

(...)

Om de luchthavens te verlaten of te betreden, zullen delegaties voorrang krijgen en

profiteren van een gedeeltelijk geprivatiseerd systeem.

Tussen Parijs en Roissy-CDG zullen rijstroken worden aangelegd die gereserveerd zijn voor geaccrediteerde personen, om te voorkomen wat de inwoners van Ile-de-France dagelijks ervaren: een verzadigde wegeninfrastructuur en de eindeloze "chaos" van de RER B lijn. We mogen niet vergeten dat de privatisering van het spoor een vereiste was van de voorwaarden van het Internationaal Olympisch Comité (IOC).

**Voor gewone mensen, vooral werknemers van luchtvaartmaatschappijen, blijft het risico om met moeite Roissy te bereiken zeer reëel. Verkeersbeperkingen op de A1, de A13 en tweederde van de ringweg rond Parijs kunnen een nachtmerrie worden.**

(...)

Geïnterviewd door TourMaG zei **Arnaud Duplay, die bij ADP de leiding heeft over het project om de Parijse Olympische en Paralympische Spelen van 2024 te organiseren**: "We nemen de kwestie van de wegomstandigheden zo serieus mogelijk.

**Samen met Air France hebben we een gezamenlijke brief ondertekend aan de nationale autoriteiten om een vlotte toegang tot de luchthavenhubs te garanderen, in het bijzonder voor alle werknemers.** Tot slot hebben we bereikt dat onze zaak met dezelfde aandacht wordt onderzocht als voor de andere Olympische locaties".

(...)

***Mijn commentaar:** Het verwelkomen van de deelnemers aan de Olympische Spelen betekent een enorme toename van activiteiten voor luchtvaartmaatschappijen en luchthavenpersoneel.*

*Verkeersbeperkingen tussen Parijs en Roissy-CDG zullen waarschijnlijk een impact hebben op de toegang tot de luchthaven voor zowel klanten als luchthavenpersoneel.*

## **Einde persoverzicht**

**> Koersontwikkeling Air France-KLM**

**Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 8 maart op 9,71 euro.** Het aandeel is deze week sterk gedaald met -5,04%, na de aankondiging van gemengde resultaten voor het vierde kwartaal van 2023.

**Sinds het begin van het jaar heeft de koers van het aandeel Air France-KLM 28% verloren.**

Het stond op €12,53 op 2 januari 2023 en op €17,77 op 19 juni 2023.

**Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 16,33 euro** (het was 15,0 euro begin januari 2023). 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.

***Mijn commentaar:*** De aandelenkoers van Air France-KLM is deze week opnieuw gedaald.

*Voor de meeste beleggers overschaduwde de aankondiging van zwakker dan verwachte resultaten voor het vierde kwartaal van 2023 de goede resultaten voor het hele jaar.*

> **Brandstofprijzen deze** week

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met \$4 naar \$105.** Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$2 tot \$82 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.

*De Jet Fuel spread in Europa en Brent ruwe olie zijn deze week gedaald tot \$ 23 per vat. Dit is de tweede week dat de spread onder de \$25 is gedaald.*

*Van februari tot juli 2023 keerde de spread terug naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Sinds augustus 2023 bedraagt de spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brentolie systematisch meer dan \$30.*

## **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.**

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

**Je kunt me al je 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

**Vertegenwoordiger van PS- en PNC-werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van Air France-KLM.**

**U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.526 mensen ontvangen dit persoverzicht live