

AF-KLM zal sterker uit de gezondheidscrisis komen



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers
aandeelhouders PS en PNC

Nr. 862, 30 mei 2022

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

Als u deze pagina niet correct 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,

Sinds de aankondiging van de kapitaalverhoging van Air France-KLM met voorkeurrecht (DPS) hebben velen van u mij geschreven. Ik heb getracht u allen te antwoorden.

De essentiële informatie vindt u in mijn [Flash nr. 98](#).

Tussen nu en woensdag zal ik alle documenten die ik heb verzameld, beschikbaar stellen

op [mijn website](#).

Voorts heb ik er

in mijn [brief nr. 859](#) op gewezen dat er sinds het begin van de oorlog in Oekraïne geen correlatie meer bestaat tussen de ontwikkeling van de olieprijs en die van de paraffineprijs. Daarom geef ik nu elke week aan het eind van de brief de ontwikkeling van de prijs van vaten Brent en paraffine weer.

François

Persoverzicht van maandag

> Paradoxaal genoeg zal Air France-KLM sterker uit de

gezondheids crisis komen

(bron Les Echos) 25 mei - **De redding van Air France-KLM** zal zeer duur zijn geweest, maar zij **zal doeltreffend zijn geweest**. Het zal de groep niet alleen in staat hebben gesteld om in 2020 een faillissement te vermijden, maar ook om haar investeringen voort te zetten en uiteindelijk sterker uit de Covid-crisis te komen. **Van alle grote luchtvervoersgroepen in Europa is Air France-KLM degene die er tijdens de Covid-crisis in is geslaagd het grootste aanbod te handhaven. Daardoor heeft het marktaandeel kunnen terugwinnen, vooral in Frankrijk**

Air France-KLM is ook een van de weinige Europese luchtvaartmaatschappijen die niet hoefden te snoeien in hun vliegtuigorders. Integendeel! Air France-KLM heeft de crisis zelfs aangegrepen om de grootste Airbus-bestelling uit haar geschiedenis te plaatsen, teneinde haar middellangeafstandsvloot te vernieuwen en de groei van haar lagekostendochter Transavia France, die deze zomer de grens van 100 vliegtuigen passeert, veilig te stellen. Dit alles terwijl de kosten en de CO₂-uitstoot worden verminderd.

Air France-KLM heeft ook geprofiteerd van de crisis en het positieve effect daarvan op de vrachtmarkt om in Rodolphe Saadé en de CMA CGM-groep een nieuwe partner en belangrijke strategische aandeelhouder te vinden. En **zodra het grootste deel van de staatssteun is terugbetaald, is het niet geheel uitgesloten dat Air France-KLM Lufthansa en IAG nog inhaalt in de consolidatiewedloop, met ITA Airways of andere mogelijkheden**

Het meest verrassend is echter de vooruitgang die is geboekt op het gebied van de kosten en het concurrentievermogen. Dankzij de steun van de overheidsaandeelhouders en de hoogdringendheid van de crisis konden Air France en KLM hun kosten nog verder verlagen. In die mate zelfs dat de financiële resultaten in het eerste kwartaal van 2022 beter waren dan die van de twee belangrijkste concurrenten, IAG en Lufthansa.

Een deel van deze prestatie is het resultaat van overheidsmaatregelen ter ondersteuning van arbeidstijdverkorting. Deze ongekende kostenvermindering is echter over het geheel genomen duurzaam. **Tegen 2022 moet het transformatieplan** - en in het bijzonder de inkrimping van het personeelsbestand - **1,4 miljard euro aan recurrente besparingen opleveren bij Air France en 800 miljoen euro bij KLM.**

Dankzij dit toegenomen concurrentievermogen, in combinatie met het sterke herstel van het verkeer en een aanbod dat nog steeds iets hoger is dan dat van de concurrenten, namelijk 90% van het niveau van 2019 deze zomer, kon Air France-KLM haar doelstelling van vóór de crisis handhaven, namelijk een operationele marge van 7% tot 8% vanaf 2024. Dit is voldoende om de voormalige rode lantaarn van het Europese luchtvervoer terug te laten keren in het peloton, dankzij een crisis die haar in de bezemwagen had kunnen duwen.

Mijn commentaar: Net als tijdens de subprime-crisis in 2009 heeft Air France-KLM gebruik gemaakt van haar sterk gediversifieerde netwerk om haar vliegtuigen in de minst getroffen regio's in te zetten.

De Frans-Nederlandse groep plukt ook de vruchten van zijn in het najaar van 2019 gelanceerde transformatieplan.

> Anne Rigail, de vleugels van verlangen

(bron Le Figaro) 28 mei - **Met de Covid-crisis**, toen de hele luchtvaartsector in het slop zat en zijn toekomst zeer onzeker was, **was elke beslissing een gok. Aan het hoofd van Air France maakte Anne Rigail keuzes die soms sterk afweken van die van haar concurrenten.** Zo koos zij als eerste voor totale flexibiliteit van het ticket. Deze maatregel is nog steeds van kracht terwijl de concurrenten alle bouten aan het aandraaien zijn. Maar bovenal **drong zij erop aan dat Air France een minimumaanbod zou handhaven op bijna haar gehele netwerk.** Zij plukt daar nu de vruchten van: de vliegtuigen zitten vol en het bedrijf heeft een aanzienlijk marktaandeel verworven.

Zijn flair is gebaseerd op zijn ervaring. Anne Rigail, een van de weinige vrouwen aan het hoofd van een internationale luchtvaartmaatschappij, verplaatst zich altijd in de schoenen van de passagier. Zij begon haar carrière bij Air Inter - en welke betere school is er dan deze Frans-Franse maatschappij die, lang voor EasyJet, het "gemakkelijke vliegtuig" had uitgevonden? Sindsdien hebben de meeste lagekostenmaatschappijen dit model en de eenvoudige prijsstelling ervan overgenomen.

Als hoofd van Orly en vervolgens Roissy voor Air France, leerde zij jongleren met alle verschillende taken bij een tussenstop, en zo goed mogelijk aan de verwachtingen van de passagiers te voldoen. Anne Rigail heeft de les geleerd: voor klanten zijn eenvoudige dingen het doeltreffendst. Vandaag **blijft de tevredenheid van de gebruikers van Air France haar grootste zorg.** De concurrentie moet voorzichtig zijn: zij wil op dit punt onverslaanbaar zijn.

Zij is ervan overtuigd dat, hoewel de prijs een belangrijk criterium is, een hoge kwaliteit van de dienstverlening even belangrijk is. **"De vliegtuigen moeten op tijd zijn, maar bovenal moeten we de passagiers helpen in geval van onregelmatigheden,"** zegt ze.

(...)

Anne Rigail is een onvermoeibare werker (...) Ze slaapt soms in haar kleine flat in Roissy om 's morgens vroeg op het werk te zijn. En om **in wanhoop de rijen te zien voor de politiecontrole bij vertrek en aankomst in Roissy, omdat 180 ambtenaren, die tijdens de pandemie en de daling van het verkeer ontheemd waren geraakt, niet opnieuw in dienst zijn genomen door het ministerie van**

Binnenlandse Zaken.

Evenzo hebben haar maandelijkse besprekingen met Alain Krakovitch, het hoofd van de Voyage SNCF, voor een betere coördinatie tussen spoor en lucht, niet geleid tot een vermindering van de rijen voor de aankoop van een ticket op het station van Roissy in de vroege ochtend. Zij betreurt dit ten eerste: **"Vervoer is een langetermijnstrategie, maar het is ook een aaneenschakeling van details die er allemaal toe doen"**, vertelde zij ons toen zij bij Air France verantwoordelijk was voor de klantenervaring. Dit is waarschijnlijk de reden waarom 50% van de business class passagiers van de luchtvaartmaatschappij vakantiegangers zijn. Een uniek geval in de wereld. Maar het is een specificiteit die zeer nuttig is voor Air France met de toenemende schaarste van zakenreizen.

Als Anne Rigail voor de luchtvaart koos, was dat zowel uit verlangen als uit plezier, omdat zij gepassioneerd is door de ongelooflijke technische evolutie van vliegtuigen. **Samen met Ben Smith, de CEO van Air France-KLM, verdedigt ze een duurzamer beleid en vermenigvuldigt ze innovatieve experimenten zoals vluchten met een hoog aandeel duurzame brandstof**, die morgen de norm zullen zijn. In het midden van de Covid-crisis, toen alle luchtvaartmaatschappijen zich gedeisd hielden, drong zij er bij Air France op aan om nieuwe, zuinigere vliegtuigen te kopen. Dit toont aan dat het gelooft in de vliegtuigen van morgen.

***Mijn commentaar:** Hoewel in dit artikel de nadruk wordt gelegd op de goede initiatieven van Air France tijdens de gezondheidscrisis, mag KLM niet worden vergeten.*

Anne Rigail en Pieter Elbers hebben tijdens de gezondheidscrisis voortdurend samengewerkt. Er vonden veelvuldige uitwisselingen plaats, zodat zodra de ene maatschappij, Air France of KLM, met succes een idee testte, de andere maatschappij daardoor werd geïnspireerd.

Zo was KLM bijvoorbeeld de eerste Europese luchtvaartmaatschappij die haar vrachtaanbod uitbreidde door passagiersvliegtuigen te gebruiken voor het vervoer van uitsluitend vracht.

> Verslag van de staatsagent over de naleving door KLM van de voorwaarden van het steunplan

(bron Nederlandse pers) 30 mei - In een brief informeren de Nederlandse minister van Financiën Sigrid Kaag en minister van Infrastructuur Mark Harbers het parlement en de senaat over de laatste bevindingen van staatsagent Jeroen Kremers over de naleving door KLM van de voorwaarden van het steunpakket. **De Senaat had de staatsagent om informatie verzocht na de aankondiging van de Nederlandse deelneming in de claimmissie van de groep.** Normaliter brengt de

heer Kremers om de zes maanden een tussentijds verslag uit, maar naar aanleiding van het verzoek heeft hij nu zijn "laatste waarnemingen" meegedeeld.

Een van de meest opvallende bevindingen is dat de geplande collectieve arbeidsovereenkomsten (CAO) met de piloten niet aan de gestelde voorwaarden zullen voldoen. Bovendien zal de geplande loonsverhoging van vijf procent voor alle CAO-werknemers niet aan de voorwaarden voldoen, tenzij andere maatregelen worden genomen om de kosten te verlagen. De heer Kremers wijst erop dat hij hierover niet is geïnformeerd, hoewel het deel uitmaakt van de afspraken.

Een woordvoerder van de Nederlandse minister van Financiën Sigrid Kaag zei tegen PNA dat de conclusies "substantieel" zijn en dat ze duidelijk maken dat "we er nog niet zijn". De regering zal de bevindingen van de staatsagent binnenkort met KLM bespreken, en de woordvoerder benadrukte dat "het uitgangspunt is dat KLM de gemaakte afspraken moet nakomen".

In antwoord op het verslag **benadrukte KLM dat zij reeds was begonnen met de terugbetaling van de ontvangen steun en dat zij het beter had gedaan door de "beheersbare kosten" met 30% te verminderen (de voorwaarde was een vermindering met 15%).** KLM verklaarde verder dat zij haar duurzaamheidsprogramma is blijven uitvoeren in overeenstemming met de door de regering gestelde voorwaarden. Met betrekking tot **de vermeende belastingontduiking door piloten die in het buitenland wonen, zei KLM een werkgroep te hebben gevormd** met de vakbonden VNV, FNV en VNC **om "snel een oplossing te vinden"**, waarbij zij erkende dat de bestaande wet- en regelgeving moet worden nageleefd. De luchtvaartmaatschappij zei dat het probleem 2,9% van het totale personeelsbestand betrof en dat het om een "kleine groep" vliegend personeel ging.

***Mijn opmerking:** De Nederlandse Staat heeft verschillende voorwaarden gesteld aan de steunmaatregelen voor KLM. Een van deze voorwaarden was dat KLM een herstructureringsplan moest uitvoeren.*

De heer Jeroen Kremers, die als gemachtigde van de Staat is aangesteld, heeft aan het begin van zijn missie een opmerking gemaakt over de belastingheffing op de inkomsten van in het buitenland wonende piloten.

Dit is geen uniek KLM-probleem. Bij de meeste luchtvaartmaatschappijen woont het cockpitpersoneel ver van de plaats waar ze werken. Zij maken regelmatig gebruik van het vliegtuig van hun bedrijf om hun vertrekstation te bereiken, en dit lijkt geen problemen op te leveren.

> Waarom Air France-KLM ITA Airways (het vroegere Alitalia) wil losweken uit de klauwen van Lufthansa

(bron La Tribune) 27 mei - (...) ITA Airways, dat werd opgericht als opvolger van het

failliete Alitalia, ziet er niettemin uit als een echte hoofdpijndossier. Waarom doen de twee groepen dan zo hun best om de nieuwe Italiaanse staatsluchtvaartmaatschappij te verleiden?

Als de belangen van de twee groepen in ITA Airways vanaf de oprichting van de Italiaanse maatschappij bekend waren, was **Lufthansa de eerste om te gaan**. Eind januari gaf zij **een blijk van belangstelling om samen met de Italiaans-Zwitserse reder MSC** (Mediterranean Shipping Company) de meerderheid **van het kapitaal van ITA Airways te kopen**. De Duitse groep slaagde er echter niet in van de Italiaanse staat, die vastbesloten was de inzet te verhogen, een exclusieve onderhandelingsperiode van 90 dagen te verkrijgen.

(...)

Het agentschap Reuters geeft aan dat Lufthansa 20% van het kapitaal van het Italiaanse overheidsbedrijf zou willen verwerven (in tegenstelling tot de 40% waarvan eind januari sprake was), terwijl haar partner 60% zou nastreven.

Het saldo zou voorlopig in handen van de Italiaanse staat blijven, vóór een verkoop tussen 2024 en 2026 volgens de transalpine pers.

Er is meer voor nodig om **Air France-KLM**

te ontmoedigen. Met zijn kapitaalverhoging die op 9 juni afloopt en zijn overeenkomst met het investeringsfonds Apollo (die waarschijnlijk nog enkele maanden op zich zal laten wachten), zal het concern zich binnenkort kunnen bevrijden van de Europese beperkingen op grootschalige kapitaaloperaties.

(...)

AFP meldt dat de Franse groep in zee is **gegaan met het Amerikaanse investeringsfonds Certares, dat gespecialiseerd is in toerisme en zeer actief is op de Europese markt**. Delta Airlines, een aandeelhouder van Air France-KLM en ook een voormalige bondgenoot van Alitalia, is ook aan boord.

(...)

Air France-KLM bevestigt in ieder geval haar eind vorige zomer aangekondigde **voornemen** om een sterke relatie met ITA Airways tot stand te brengen. De Franse groep was inderdaad zeer snel besprekingen begonnen om een nieuw partnerschap tot stand te brengen, dat zo ver zou kunnen gaan als een "joint-venture", een zeer uitgebreid commercieel partnerschap dat overeenkomt met het hoogst mogelijke niveau van integratie tussen luchtvaartmaatschappijen vóór een fusie. Tot dusver zijn **alleen codeshares gesloten tussen ITA Airways, Air France en KLM**.

Parallel daarmee heeft de Skyteam-alliantie de nieuwe luchtvaartmaatschappij de door Alitalia vrijgekomen stoel aangeboden.

De situatie zal in de komende weken duidelijker worden. De Italiaanse staat moet in de komende weken een keuze maken tussen de twee aanbiedingen, waarvan er twee zijn, behoudens verrassingen. De verkoop zou dan tegen eind juni rond moeten zijn.

Intussen is het **onmiskienbaar dat Frankrijk en Duitsland hun positie in Italië willen versterken. En deze confrontatie duurt nu al zo'n vijftien jaar, na talrijke gevechten in het Alitalia-tijdperk**. ITA Airways is echter nog steeds slechts een ersatz van de emblematische Italiaanse maatschappij. Ondanks de vele

aankondigingen blijft de vloot beperkt tot minder dan zestig vliegtuigen, waaronder acht A330's en A350's voor langeafstandsvluchten. Het grootste deel van de inspanningen moet nog worden geleverd om tegen het eind van het jaar tot 78 vliegtuigen en tegen eind 2025 tot 105 te komen. Voor deze zomer omvat het programma 64 bestemmingen, waaronder 23 binnenlandse, 34 regionale en 7 intercontinentale. Dat is 20 meer dan een paar maanden geleden, maar het bedrijf staat nog ver af van de grote spelers in de sector. Anderzijds is het **samengaan met ITA Airways ongetwijfeld de beste manier om een sterke voet aan de grond te krijgen op de machtige Italiaanse markt**. Vóór de crisis was het de 5e grootste Europese markt met meer dan 150 miljoen passagiers, en stond het zelfs op de 4e plaats als alleen rekening werd gehouden met het internationale verkeer. Het noorden van het land dat wordt bediend door de luchthaven van Milaan, waar ITA Airways de meeste slots van Alitalia heeft weten te behouden, is een belangrijk gebied voor zakenverkeer met een hoge rentabiliteit

Het van Alitalia geërfde netwerk biedt belangrijke synergieën met dat van Lufthansa en Air France, met een sterke aanwezigheid in Milaan en zijn belangrijke zakenverkeer, alsook in Rome en zijn formidabel toeristisch potentieel. Deze tweedeling is een van de grootste zwakke punten van Alitalia geweest. **Jarenlang was de onderneming, mede om politieke redenen, gedwongen een dubbel knooppuntensysteem te handhaven, waardoor haar krachten en middelen werden verdeeld.**

ITA Airways, dat over beperkte middelen beschikt, heeft zich genoodzaakt gezien zich te heroriënteren en zet zijn langeafstandsvluchten voorlopig alleen op de Italiaanse hoofdstad in, afgezien van een eerste vlucht tussen Milaan en New York. Dit is een begrijpelijke

strategie, aangezien Alitalia een aantal van haar veren heeft verloren door het spelen van beide zijden van het hek, maar het laat veel ruimte voor Air France-KLM en Lufthansa in Noord-Italië. Het is aan de twee groepen om passagiers met een hoge toegevoegde waarde naar hun eigen hubs aan te trekken, hetzij alleen, hetzij in partnerschap met ITA Airways.

ITA Airways zou ook voor een extra bron van inkomsten kunnen zorgen door een joint venture zoals Alitalia in haar tijd op de transatlantische route te integreren. Gedurende 10 jaar opereerde deze laatste naast Air France-KLM en Delta Airlines. Hoewel het potentiële volume van de activiteiten van ITA Airways nog klein is, lijkt de nieuwe Italiaanse maatschappij vastbesloten haar activiteiten in de Verenigde Staten uit te breiden. Van de 7 intercontinentale bestemmingen omvat het netwerk onder meer Boston, New York, Los Angeles en Miami.

Mijn commentaar: Een deel van de problemen van het ter ziele gegane Alitalia vloeit, zoals in het artikel wordt uitgelegd, voort uit de moeilijkheden die de Italiaanse luchtvaartmaatschappij ondervond om haar dubbele hub met ongelijksoortige klantenprofielen te beheren.

De Italiaanse staat heeft aangekondigd dat hij tegen eind juni een besluit wil nemen. Het halen van deze deadline zou een primeur zijn in de geschiedenis van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij.

> Het chaotische ontwaken van het luchtvervoer

(bron L'Opinion) 27 mei - Lege luchthavens, vliegtuigen aan de grond, het luchtverkeer in vrije val en gevreesd wordt dat het nog lang op de bodem van het gat zal blijven liggen. Dit alles is zeer oude geschiedenis. **De opleving van het toerisme doet de bladzijde van Covid omslaan, en het rentmeesterschap volgt niet altijd.** De Nederlandse luchtvaartmaatschappij **KLM zag zich donderdag genoodzaakt opnieuw een drastische maatregel te nemen: zij schortte de ticketverkoop voor alle vluchten vanaf Amsterdam Airport Schiphol op tot maandag.** Een van Europa's drukste luchthavens van voor de pandemie is volledig overbelast, onder meer door een tekort aan beveiligingspersoneel. Er heerst al enkele weken chaos. Tussen passagiersgevechten en lange rijen is de spanning nog niet gezakt. **De vakbonden** van bagageafhandelaars en beveiligingsbedrijven dreigen volgende week met een staking en **eisen een vermindering van het aantal vluchten om de congestie op de luchthaven te verlichten.** KLM heeft zich niet doof gehouden voor deze vraag, aangezien zij tijdens een eerdere verkeerspiek in het laatste weekend van april tientallen vluchten heeft geannuleerd.

Dit lost het fundamentele probleem niet op: **het personeelstekort. Dit is een "post-pandemisch" probleem, en de luchtvaartsector is niet de enige die eronder te lijden heeft, maar het zal van cruciaal belang zijn nu de zomervakantie nadert.**

De lagekostenmaatschappij Transavia Nederland zag zich genoodzaakt ongeveer 500 vluchten tijdens het zomerseizoen te schrappen wegens een gebrek aan cabinepersoneel. EasyJet zal ook het aantal stoelen in haar A319-vloot in het VK moeten verminderen om te voldoen aan de Britse norm van één cabinepersoneelslid per 50 stoelen.

Begin mei heeft de IATA, de internationale vereniging van luchtvaartmaatschappijen, opgeroepen om de oorzaken van de congestie op veel luchthavens "dringend aan te pakken".

(...)

Volgens Olivier Jankovec

, directeur van ACI Europe, "is het **nu een kwestie van opnieuw personeel aannemen op een zeer krappe arbeidsmarkt in heel Europa. Maar het is onmogelijk om van de ene dag op de andere aanpassingen door te voeren gezien de veiligheidsaccreditatieprocessen en de tijd die nodig is voor opleiding.** De aanwervingsproblemen zijn "enorm", bevestigde vorige maand op BFM Business Augustin de Romanet, de CEO van de ADP-groep.

(...)

Het wereldwijde passagiersvolume in maart 2022, het laatst bekende cijfer, is nog nooit zo dicht bij het niveau van vóór de pandemie in 2019 geweest, ook al blijft het

volgens IATA-cijfers 41% lager. De lente zou de aan de gang zijnde normalisering moeten versterken

Air France verwacht deze zomer bijvoorbeeld 90% van haar capaciteit te benutten in vergelijking met 2019. De Franse maatschappij, die in dit stadium geen hinder ondervindt van de congestie van buitenlandse luchthavens, heeft een beroep gedaan op 200 grondpersoneelsleden met een contract van bepaalde duur tussen april en september (70% in Roissy en Orly, de rest in de grote provinciesteden) om de zomerkoorts zo goed mogelijk te beheren. Na grootscheepse plannen voor vrijwillig vertrek en contractuele onderbrekingen, en na enkele duizenden werknemers gedurende twee jaar met verlof te hebben gestuurd, bevindt het Franse bedrijf zich nu ook in een aanwervingsfase. Onder de piloten in het bijzonder: niet minder dan 300 zullen in de loop van het jaar bij Air France in dienst treden.

(...)

Mijn commentaar: *Waarom is het zo moeilijk om aanwervingen te doen op de luchthavens van Roissy en Orly?*

Een artikel in Les Echos, gepubliceerd op 28 mei, geeft de volgende verklaring:

"In de schaduw van de luchtvaartmaatschappijen lijden de dienstverleners onder een gebrek aan erkenning van hun werk en bieden zij onaantrekkelijke werktijden. Dit is niet genoeg om mensen aan te trekken. Temeer daar, met de jongste verhoging van het minimumloon, de eerste acht coëfficiënten van de collectieve arbeidsovereenkomst nu op het minimumloon liggen.

Beurs persoverzicht

> Air France-KLM's aanbod omvat een hoge maar consistente korting

(bron Agefi) 25 mei - **Het cijfer is indrukwekkend.** Om 2,26 miljard euro op te halen - 80% van haar beurskapitalisatie vóór de aankondiging van de operatie - en een deel van haar schulden af te lossen, gaat **Air France-KLM nieuwe aandelen uitgeven tegen een prijs die 73% lager ligt dan de slotkoers van het aandeel op 23 mei.** Op het eerste gezicht is de korting enorm, maar in werkelijkheid "is het standaard, gezien de marktcontext en de omvang van de emissie", zegt Alexis Bauza, uitvoerend directeur aandelenkapitaalmarkten bij Natixis CIB, die een van de banken is die de operatie leidt met Deutsche Bank, HSBC, Crédit Agricole CIB en Société Générale.

"De nominale korting van 73% is niet representatief, we moeten kijken naar de korting op de waarde van het aandeel minus het preferente inschrijvingsrecht

[DPS]. Op basis van de ex-DPS prijs bedraagt de korting 40%," legt Alexis Bauza uit. **Bij dit niveau**, dat nog steeds relatief hoog is, is rekening gehouden met de moeilijke marktomstandigheden en de grote volatiliteit van de beurskoersen in de luchtvaartsector. Het **is ook in overeenstemming met recente transacties in de sector: "Lufthansa voerde zijn kapitaalverhoging afgelopen najaar uit met een korting van 39,3%, en EasyJet stemde afgelopen september in met een korting van 35,8%,"** aldus de Natixis CIB-expert.

Het bedrag van de DPS, dat 2.345 euro bedraagt, "kan mechanisch worden verklaard door de omvang van het aanbod en de omvang van de korting", benadrukt een andere bankier. Elke DPS geeft recht op drie aandelen tegen een verlaagde prijs, en de waarde ervan wordt dienovereenkomstig berekend. Deze rechten, die vanaf 7 juni op de markt kunnen worden verkocht, zullen intensief worden geruild om **CMA CGM in staat** te stellen een belang in Air France-KLM te nemen. Twee van de referentieaandeelhouders van de onderneming, China Eastern Airlines en Delta Air Lines, zullen een deel van hun rechten verkopen en de rest uitoefenen met het oog op een zuivere operatie.

Verwacht wordt dat

de logistieke reus **tot 9% van het kapitaal van de luchtvaartmaatschappij zal recupereren voor een maximumbedrag van 400 miljoen euro. China Eastern Airlines en Delta Air Lines zullen verwateren van 9,6% en 5,8% tot respectievelijk 4,7% en 2,9%. De Franse en de Nederlandse regering** zullen al hun preferente inschrijvingsrechten uitoefenen - in het geval van Frankrijk via een schuldcompensatie - en **zullen bijgevolg respectievelijk 28,6% en 9,3% van het kapitaal behouden**. Met meer dan 37% van de aandelen hebben de Franse aandeelhouders de controle heroverd, terwijl de wurggreep die Air France-KLM ervan weerhield deel te nemen aan de consolidatie van de sector, losser wordt.

Einde van het persoverzicht

> Algemene vergadering Air France-KLM van dinsdag 24 mei 2022

De Algemene Vergadering van Air France-KLM werd gehouden op dinsdag 24 mei 2022 in het Hilton Hotel in Roissy.

Bijna duizend werknemers en ex-werknemers gaven me hun volmacht.

Alle resoluties zijn aangenomen.

Er zij op gewezen dat de twee vertegenwoordigers van de werknemers en gewezen werknemers die aandeelhouder zijn, officieel door de Algemene Vergadering zijn benoemd:

. Bij de piloten volgt Michel Delli-Zotti, met Guillaume Gestas als mogelijke

vervanger, Paul Farges op.

..

Voor het cabinepersoneel en het grondpersoneel ben ik herbenoemd, met Nicolas Foretz (cabinepersoneel) als mijn mogelijke vervanger.

Ik dank u allen voor uw vertrouwen en loyaliteit.

> **Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze 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, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

> **Beheer van investeringsfondsen voor werknemers. Goed om te weten.**

Wanneer u geld belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U bezit niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 voor een periode van vijf jaar hebt verkozen, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde bezitten alleen Air France-aandelen.

De fondsen Horizon Epargne Actions (HEA), Horizon Epargne Mixte (HEM) en Horizon Epargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

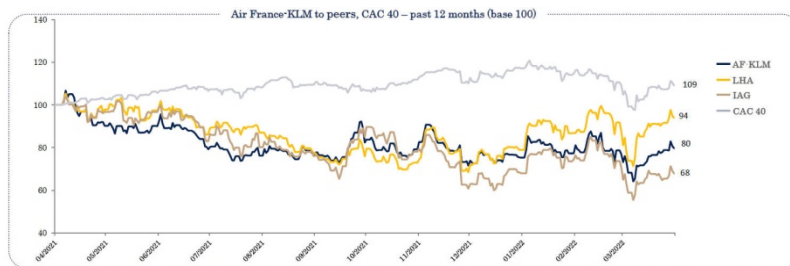
Mijn commentaar: Indien u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, rubriek Air France-KLM employee shareholding](#).

> **Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM**

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 30 mei gesloten op 1,875 euro. Hij noteerde op 24 mei op 2,030 euro. Het is deze week gedaald met -7,64%.

De DPS van Air France-KLM staat op 1,630 euro bij de sluiting op maandag 30 mei. Bij de opening op 25 mei noteerde de munt 1,441 euro. Het is deze week met +13,12% gestegen.

De totale waarde van het aandeel + DPS is in één week gestegen van 3,471 naar 3,505 euro, een variatie van +0,98%.



Vergelijkende evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM ten opzichte van die van IAG en LH over één jaar.

Sinds maart 2021 heeft de koers van het aandeel Air France-KLM zich grotendeels op dezelfde wijze ontwikkeld als die van haar twee belangrijkste Europese concurrenten, de groepen Lufthansa en IAG.

Sinds het begin van het jaar is er echter sprake van een divergentie. De aandelenkoers van Lufthansa doet het beter dan die van Air France-KLM, waarschijnlijk omdat de herkapitalisatie van Air France-KLM langer duurt dan verwacht.

De koers van het IAG-aandeel is sterk gedaald. De hoge schuldenlast van het Brits-Spaanse concern wordt door analisten benadrukt.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedroeg EUR 3,26 voordat de kapitaalverhoging werd aangekondigd. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

> [Mijn commentaar op de evolutie van de](#) brandstofprijzen

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat vliegtuigbrandstof.

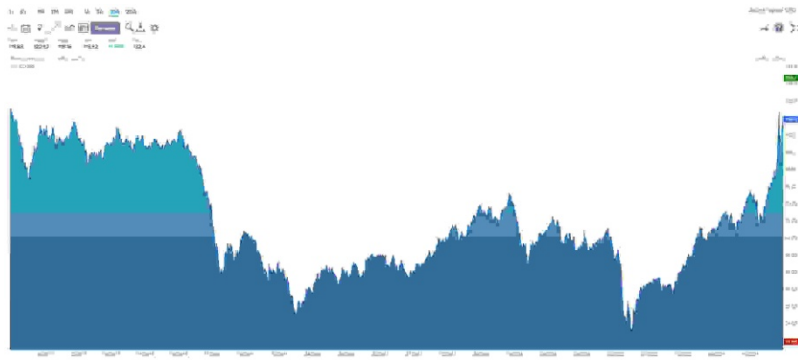
Jet fuel is deze week gestegen van \$12 naar \$158 per vat.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **deze week met \$8 gestegen tot \$121.**

Sinds midden februari schommelt het tussen \$100 en \$120.

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij zijn record van 150 dollar (in 2008).

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.



Evolutie van de olieprijs over tien jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het werknemersaandeelhouderschap...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

| François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder van PNC en PS zijn.

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u dit persbericht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

. Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11135 mensen ontvangen dit persbericht live