

Eindelijk Air France-KLM leiden zonder een hand op de rug gebonden te hebben.

I Brief van de directeur van Air France-KLM

In de voorhoede van een meer verantwoorde Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

(De raison d'être van de Air France-KLM groep)



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 900, 20 februari 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,

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

Geachte lezers,

Deze brief is bijzonder lang; in de afgelopen week hebben veel luchtvaartmaatschappijen hun jaarresultaten gepubliceerd.

Het zal daarom niet gaan over :

. de huidige beroepsverkiezingen bij Air France (ik verzoek u dringend hieraan deel te nemen)

. noch de aanwerving van politieagenten op CDG, bedoeld om de passagiersstroom deze zomer te verbeteren,

. noch de aankondiging door de FNAM van de indiening bij de regering van de routekaart voor het koolstofvrij maken van de luchtvaartsector (krachtens artikel 301 van de klimaat- en veerkrachtwet).

Niettemin goede lectuur.

François

Persoverzicht van maandag

> **Ben Smith: "We kunnen eindelijk Air France-KLM managen zonder een hand achter de rug gebonden te hebben**

(bron Les Echos) 17 februari 2023 - **Ook het goede nieuws vliegt om de oren. In het geval van Air France-KLM gaat de terugkeer naar winst gepaard met een andere langverwachte gebeurtenis: het einde van de door de Europese Commissie opgelegde beperkingen in 2021**, in ruil voor de 4,3 miljard euro aan staatssteun.

Na langdurige besprekingen met vertegenwoordigers van de Franse regering heeft de Europese Commissie er donderdag mee ingestemd om 1,4 miljard euro staatssteun te herkwalficeren als een eenvoudige compensatiemaatregel voor de tijdens de pandemie geleden schade.

Tussen de reeds terugbetaalde bedragen en deze juridische herclassificatie **is Air France-KLM vanaf april vrij van alle Brusselse beperkingen**. Zij mag met name niet meer dan 10% van een andere luchtvaartmaatschappij overnemen voordat zij ten minste 75% van de staatssteun heeft terugbetaald.

"We zullen eindelijk ons bedrijf kunnen leiden zonder een hand achter de rug te hebben", aldus Benjamin Smith, het hoofd van Air France-KLM. "We hadden al een deel van deze steun terugbetaald, maar er moest nog 6% tot 7% worden terugbetaald om de drempel van 75% te halen", legde hij uit.

Met het einde van de beperkingen kan Air France-KLM weer het variabele deel van hun salarissen aan haar leidinggevenden betalen, evenals dividend aan haar aandeelhouders - ook al is deze laatste optie nog niet actueel gezien de inspanningen die nog moeten worden geleverd om de balans te herstellen. Bovenal zal **Air France-KLM eindelijk op gelijke voet met haar concurrenten Lufthansa en IAG kunnen deelnemen aan de consolidatierace in Europa**. Een wedstrijd die al in volle gang is, met de overname van het Spaanse Air Europa door IAG en het Italiaanse ITA Airways door Lufthansa.

(...)

Wat gaat Air France-KLM doen met deze nieuwe vrijheid? "Er zijn veel maatschappijen in Europa die voor ons interessant zouden zijn", zegt haar baas. De enige zekerheid is dat **ITA Airways niet meer op de lijst staat**. Hoewel de waarschijnlijke overname door Lufthansa geen goed nieuws is voor Air France, waarvoor Italië een van de belangrijkste markten in Europa is, lijkt Benjamin Smith er geen spijt van te hebben dat hij de deal heeft laten doorgaan. "Het is **een zaak die moeilijk te presenteren zou zijn geweest aan het bestuur**", zegt hij. "Air France en KLM hebben bij twee eerdere pogingen met Alitalia al veel geld verloren", zegt hij. "ITA Airways moest zijn merk en zijn frequent flyer-programma opgeven. Er zijn nog steeds twee luchthavens in Milaan, wat het onmogelijk maakt om er een hub van te maken. En sinds Italië de transatlantische verkeersrechten aan Emirates heeft gegeven, zijn zij nummer één geworden op Milaan-New York," vervolgt hij. "Wat Rome betreft, dat is vooral een importmarkt, waar het moeilijk is om klantentrouw op te bouwen.

Aan de andere kant **steekt**

de **Air France-KLM-baas zijn interesse in een andere privatisering niet onder stoelen of banken: die van TAP Air Portugal**, dat in 2020 wordt gehernationaliseerd. Het officiële proces met TAP Air Portugal is net begonnen", zegt hij. Portugal is een zeer interessante markt voor ons vanwege zijn positie op het Iberisch schiereiland en zijn sterke banden met Brazilië, onze grootste markt in Zuid-Amerika. TAP Air Portugal vliegt op 11 bestemmingen in Brazilië en wij op slechts drie.

De groeiestrategie van Benjamin Smith blijft niet beperkt tot externe groei. **"Wij beschikken over een groeihefboom die onze concurrenten niet hebben: onze goedkope dochteronderneming Transavia,**" zegt hij.

"We zijn bezig de vloot van Transavia te verdubbelen, waardoor we organisch kunnen groeien en tegelijkertijd onze positie op Orly veilig kunnen stellen, waar door de sluiting van verliesgevende regionale routes slots zijn vrijgekomen", legt hij uit.

De lagekostenmaatschappij, waarvan de vloot dit jaar met de komst van de eerste Airbus A320's de kaap van 100 vliegtuigen zal overschrijden, heeft haar niveau van voor de crisis al overschreden, met 8% meer passagiers dan in 2019, met name dankzij de opening van nieuwe routes naar Noord-Afrika. En hoewel Transavia nog niet winstgevend is, heeft het zijn verliezen met 50% verminderd, tot 100 miljoen euro, in 2022.

"Het zal nog enige tijd duren, maar met zijn locatie op Orly, deelname aan het frequent flyer-programma Flying Blue en een eenheidskost die vergelijkbaar is met die van easyJet, heeft Transavia alles in huis om te slagen", zegt Ben Smith.

Wat Air France betreft, heeft de optimalisering van de vloot en het gebruik ervan, samen met de vermindering van personeel en kosten, al lucht en toekomstperspectieven opgeleverd. In het vierde kwartaal deed de Air France-groep het voor het eerst zelfs aanzienlijk beter dan KLM, met 144 miljoen winst tegenover 2 miljoen verlies voor zijn Nederlandse neef, ook al blijft deze laatste over heel 2022 dubbel zo winstgevend. **"Dankzij de vereenvoudiging van de vloot van Air France, met de exit van de A380's en de komst van de nieuwe A350's, en de optimalisering van de cabines en een beter gebruik van de vliegtuigen, heeft Air France zijn eenheidskosten kunnen verlagen,** legt de CEO van Air France-KLM uit. Bijvoorbeeld, waar we vroeger anderhalf vliegtuig nodig hadden om Buenos Aires te bedienen, volstaat nu één vliegtuig, nadat we de dienstregeling hebben aangepast zodat het vliegtuig niet de hele dag op zijn bestemming aan de grond blijft.

Een ander voorbeeld van optimalisering: de prioriteit die wordt gegeven aan klanten op rechtstreekse vluchten vanuit Parijs-CDG, in plaats van aan aansluitende vluchten, heeft ook de inkomsten per eenheid van Air France verbeterd. Aansluitende passagiers zijn minder rendabel", legt Ben Smith uit. En het potentieel van de Ile-de-France markt is enorm.

Maar de belangrijkste factor voor de verbetering van de winstgevendheid van Air France blijft het omvangrijke plan voor de vernieuwing van de vloot, met de komst van 41 Airbus A350's voor langeafstandsvluchten en 60 Airbus A220's ter vervanging van de A318's en A319's voor middellangeafstandsvluchten, wat een brandstofbesparing van 20 tot 25% oplevert.

(...)

De horizon lijkt echter minder duidelijk voor KLM, gezien de vastberadenheid van de Nederlandse regering en haar milieucapitaal om een gedwongen vermindering van het verkeer **op de luchthaven Amsterdam-Schiphol op te leggen**. **Het aangekondigde doel zou zijn het aantal vluchten terug te brengen tot 89% van het niveau van 2019, om de geluidsoverlast voor omwonenden te verminderen.**

Nog meer dan Roissy-CDG heeft de KLM-hub veel feedervluchten nodig om te kunnen functioneren, gezien de geringe omvang van de binnenlandse markt.

Dit is zeer zorgwekkend," zegt Smith. **Maar we hopen de autoriteiten ervan te overtuigen dat een drastische vermindering van het verkeer niet de enige manier is om het lawaai terug te dringen.** Hetzelfde resultaat kan worden bereikt door te investeren in nieuwe, stillere vliegtuigen," zegt hij. Dit zal opnieuw de onderhandelingsvaardigheden van de Air France-KLM-baas op de proef stellen.

Mijn commentaar: "Air France-KLM is uit de tunnel", zegt Steven Zaat, CFO van de Frans-Nederlandse groep.

In 2022 overtrof de Air France-KLM groep de verwachtingen en keerde terug naar winst, met een nettoresultaat van 728 miljoen euro (tegenover een verlies van 3,3 miljard euro in 2021). Het courante bedrijfsresultaat bereikte bijna 1,2 miljard euro (tegenover een operationeel verlies van meer dan 1,6 miljard euro in 2021). Ook moet worden opgemerkt dat de operationele marge van de groep voor 2022 met +4,5% nog hoger ligt dan die van 2019 (+4,2%).

Het belangrijkste goede nieuws is dat de groep zich dankzij deze goede resultaten heeft kunnen bevrijden van de beperkingen die de Europese Commissie heeft opgelegd na de door de Franse staat verleende steun.

Maar laten we niet vergeten dat de schuld van de groep nog steeds aanzienlijk is.

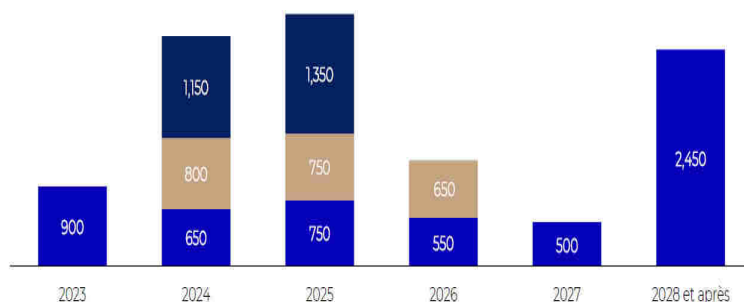
De huidige vooruitzichten laten echter toe de toekomstige terugbetalingen met sereniteit tegemoet te zien.

Het onderstaande diagram toont het bedrag dat de Air France-KLM Groep de komende jaren moet terugbetalen.

PROFIL DU REMBOURSEMENT DE LA DETTE AU 31 DÉCEMBRE 2022

Profil du remboursement de la dette⁽¹⁾

en m€



U kunt de documenten betreffende de presentatie van de resultaten (in het Frans en het Engels) vinden op mijn blog navigation.com.

Voor meer details over het bovenstaande diagram, zie pagina 36 van de presentatie van de groepsresultaten.

> Schiphol heeft 2022 verpest: ook voor luchthaven miljoenen kwijt

(bron NH Nieuws) 17 februari 2023 - **De aanhoudende chaos op Schiphol**, door ernstige personeelstekorten bij de beveiliging en wanbeleid van de directie, **drijft de luchthaven opnieuw in de rode cijfers**. Vorig jaar kwam **Schiphol uit op een verlies van 77 miljoen euro**. Alleen al de inspanningen om verstoringen in de vertrekhallen te herstellen kostten de luchthaven 120 miljoen euro extra.

Schiphol had kunnen profiteren van het sterke herstel van het vliegverkeer, maar verzuimde tijdig de grote problemen te onderkennen die de luchthaven had kunnen zien aankomen. Vakbonden, politici en werknemers zelf waarschuwden ruim van tevoren voor chaos als Schiphol het personeelstekort niet zou aanpakken.

Bij de bekendmaking van de jaarcijfers over 2021, toen Schiphol nog 287 miljoen euro verlies leed door de coronaire crisis, maakte de toenmalige directeur Dick Benschop zich geen zorgen over de congestie in de vertrekhallen, het personeelstekort en het passagiersoverschot.

(...)

Ook zijn opvolger, **waarnemend directeur Ruud Sondag, heeft de trend nog niet weten te keren**: 'Nog nooit in de geschiedenis van Schiphol hebben we zoveel reizigers en luchtvaartmaatschappijen teleurgesteld als in 2022. De inzet en het harde werken van iedereen op Schiphol heeft niet geleid tot de noodzakelijke verbeteringen van het systeem. Daardoor hebben we niet de service kunnen bieden die we wilden.'

"Het jaar 2022 zal de geschiedenisboeken ingaan als een slecht hoofdstuk (...)," aldus Sondag.

Schiphol maakt na het weekend bekend hoeveel beperkingen er gelden tijdens de komende meivakantie. De luchthaven wilde eigenlijk vanaf eind maart stoppen met

het beperken van het aantal passagiers in de vertrekhal, maar kan door personeelstekorten bij de afhandelingsbedrijven **de passagiersstroom tijdens de meivakantie toch niet altijd aan.**

Mijn commentaar: Het slecht functioneren van de dienstverlening van Schiphol heeft gewogen op de resultaten van KLM in 2022.

Deze situatie lijkt zich in 2023 tijdens de voorjaars- en zomervakantie voort te zetten.

Daarna, in 2024, wil het kabinet de geluidsoverlast voor de bewoners van Schiphol verminderen.

Daartoe wil zij de activiteit van haar hub, een van de beste ter wereld, met 12% verminderen.

Andere oplossingen worden momenteel voorgesteld door de groep Air France-KLM, met de steun van haar partner Delta Air Lines, zoals de invoering van nieuwe vliegtuigen. Deze kunnen de geluidsemisies met 20 tot 30% verminderen.

Welke oplossing zij ook kiest, de Nederlandse regering zal de goedkeuring van de Europese Commissie moeten krijgen. Als zij het aantal vliegtuigbewegingen blijft verminderen, zal zij ook de meeste bi-nationale overeenkomsten betreffende vluchten naar Nederland moeten herzien.

> Terug naar positieve cijfers voor de "Grote 3" Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen

(bron Delta, American, United) 17 februari 2023 - **Delta Air Lines, American Airlines en United Airlines rapporteerden winst** (aangepast voor speciale items) voor **FY2022**, met een netto inkomen van respectievelijk \$2,1 miljard, \$0,3 miljard en \$0,8 miljard. -

Capaciteit en bezettingsgraad voor FY2022:

o Delta: 85% capaciteit vs. 2019 met een bezettingsgraad van 84% (-2pt vs. FY 2019).

o American: 91% capaciteit vs. 2019 met een bezettingsgraad van 83% (-2pt vs. FY 2019).

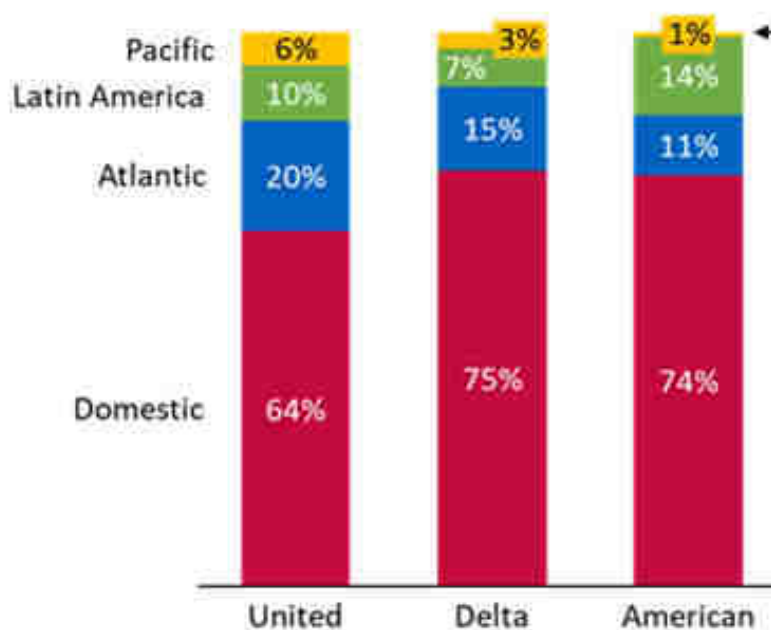
o United: 87% capaciteit vs. 2019 met een bezettingsgraad van 83% (-1pt vs. FY 2019). -

Bedrijfsopbrengsten en operationele marge (aangepast voor speciale items) voor fiscaal 2022:

o Delta: 45,6 miljard dollar (-2% vs. fiscaal 2019) met een operationele marge van 7,8%.

o American: 48,9 miljard dollar (+6,5% vs. 2019) met een operationele marge van 3,7%.

o United: \$44,9 miljard (+3,9% vs. 2019) met een operationele marge van 5,5%.



Revenus générés - Parts par région, 2022

Mijn commentaar: In termen van capaciteit liggen de drie grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen 6-8% achter op de binnenlandse markt en boven de niveaus van 2019 op de Atlantische Oceaan.

Maar in tegenstelling tot Europese luchtvaartmaatschappijen is de belangrijkste winstbron voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen de binnenlandse markt, waardoor ze snel uit de gezondheids crisis zijn gekomen.

American Airlines overtrof het capaciteitsniveau van 2019 met 15% in de Latijns-Amerikaanse regio, terwijl Delta en United daalden (met respectievelijk 9% en 3,5%).

Door de sluiting van de meeste grenzen van Azië in 2022 is de capaciteit in de regio Pacific voor alle drie de luchtvaartmaatschappijen met minstens 50% gedaald ten opzichte van 2019, maar de rendementen in deze regio zijn met ongeveer 40% aanzienlijk hoger.

In 2023 wil United de capaciteit op jaarbasis met ongeveer 18% verhogen.

Voor volgend jaar wil Delta haar capaciteit met 19% verhogen ten opzichte van 2022.

American is van plan zijn capaciteit met 10% te verhogen ten opzichte van het voorgaande jaar.

> **Personeelstekort: 34.000 vluchten geannuleerd door Lufthansa deze zomer?**

(bron Air Journal) 20 februari 2023 - De luchtvaartmaatschappij **Lufthansa bereidt zich voor om ongeveer 10% van haar vluchten tijdens het zomerseizoen te schrappen, wegens een aanhoudend tekort aan personeel. Dit probleem zal zich al in de zomer van 2022 voordoen** en zou ook de andere dochterondernemingen van de Duitse groep kunnen treffen.

(...)

Een sombere toekomst volgens de zakenkrant WirtschaftsWoche, die heeft begrepen dat ongeveer **34.000 vluchten preventief worden geschrapt uit het oorspronkelijke programma van Lufthansa, dat wil zeggen 10% van haar aanbod.**

Het besluit is genomen vanwege het personeelstekort, dat sinds afgelopen zomer in de sector aanhoudt, en het sneller dan verwachte herstel van het luchtverkeer na de Covid-19 pandemie, met name op de luchthavens op het vasteland. De maatschappij Star Alliance en haar dochteronderneming Eurowings hadden in juni ongeveer 3.000 vluchten geannuleerd, om nog maar te zwijgen van de talrijke stakingen die ook dochterondernemingen zoals Brussels Airlines hadden getroffen.

CEO Carsten Spohr ziet die chaos niet graag terugkeren en zou daarom volgens het weekblad gekozen **hebben voor preventieve annuleringen, zodat reizigers met een minimum aan zekerheid hun reis kunnen voorzien.** Van 26 maart tot 29 oktober 2023 zou dit alleen al voor Lufthansa tot 500 vluchten per dag treffen, voornamelijk tijdens de piekuren. Een woordvoerder bevestigde de beslissing, zonder het aantal te specificeren, maar voegde eraan toe dat de vluchtschema's van alle luchtvaartmaatschappijen van de groep (waaronder ook SWISS of Austrian Airlines) zouden worden "ingekort".

Mijn commentaar: Lufthansa betaalt voor haar gebrek aan anticipatie op het herstel na Covid-19.

Ik heb het hier al meermaals gezegd: in tegenstelling tot alle voorspellers heeft Air France-KLM geanticipeerd op het herstel door het aantal personeelsinkrimpingen bij de bemanning te beperken. De Frans-Nederlandse groep heeft daar in 2022 de vruchten van geplukt.

Bij Lufthansa was dat niet het geval.

> **Volotea en Eurowings leggen basis voor nieuwe low-cost alliantie in Europa**

(bron Les Echos) 15 februari 2023 - Het is geen huwelijk, of zelfs geen verloving, maar **het is toch een vergevorderde flirt tussen twee van Europa's belangrijkste low-cost luchtvaartmaatschappijen - Volotea en Eurowings.** De luchtvaartmaatschappij uit Barcelona en de low-cost dochteronderneming van Lufthansa kondigden woensdag hun voornemen aan om een deel van hun netwerken gezamenlijk op de markt te brengen.

Vanaf april zullen Volotea en Eurowings op hun respectieve websites "meer dan 140 routes" verkopen: 100 van Eurowings en 40 van Volotea, waaronder zes nieuwe Volotea-routes tussen Frankrijk (Bordeaux, Lyon, Nantes) en Duitsland (Hamburg, Berlijn, Düsseldorf en Stuttgart).

Hierdoor zal de Catalaanse maatschappij met minder risico de Duitse markt kunnen betreden, waar ze momenteel voor rekening van Airbus alleen tussen Hamburg en Toulouse vliegt. De overeenkomst met Eurowings is namelijk strikt beperkt tot een commercieel partnerschap, zoals die met TAP Air Portugal en Aegean in Griekenland.

(...)

Hoewel Volotea in Barcelona is gevestigd, is het een belangrijke speler geworden op de Franse markt, waar de interregionale routes door de SNCF en andere maatschappijen slecht werden bediend. In enkele jaren tijd heeft Volotea van Frankrijk haar belangrijkste markt gemaakt, vóór Italië en Spanje, met een jaarlijks aanbod van 6,5 miljoen zitplaatsen op een totaal van 12 miljoen zitplaatsen, en acht permanente bases.

Eurowings van zijn kant blijft hoofdzakelijk Duits, na de overname van het netwerk van zijn ter ziele gegane neef Germanwings. Oorspronkelijk leek het er vooral om te gaan de Duitse markt te verdedigen tegen de honger van EasyJet en Ryanair. Maar net als Transavia in Frankrijk wil de Lufthansa-dochter een echte Europese lagekostenmaatschappij worden, door haar web buiten Duitsland te weven

***Mijn commentaar:** Het aanstaande partnerschap tussen Volotea en Eurowings is gebaseerd op een minimale overeenkomst tussen beide luchtvaartmaatschappijen.*

Er zal moeten worden gewacht alvorens een oordeel te vellen over de gevolgen van deze overeenkomst.

> Consolidatie: Air France-KLM klaar voor de Franse overzeese departementen

(bron La Tribune) 17 februari 2023 - **Ben Smith**, CEO van Air France-KLM, heeft vrijdag een bommetje laten vallen. **Gevraagd naar de concurrentie in de overzeese gebieden** helemaal aan het eind van de presentatie van de jaarresultaten van 2022, **verklaarde** de Canadese topman **dat er behoefte is aan consolidatie en liet hij doorschemeren dat hij misschien wel maatregelen gaat nemen.** De doelen zijn op de vingers van één hand te tellen: de Reunionese maatschappij Air Austral, Corsair, aanwezig op zowel Reunion als West-Indië en de twee maatschappijen van de Dubreuil-groep, French Bee op Reunion en Air Caraïbes op West-Indië.

(...)

Meer zei Ben Smith niet, maar het was genoeg om roet in het eten te gooien. Vooral omdat hij enkele minuten eerder had aangekondigd dat Air France-KLM met de

terugbetaling van de staatssteun en de opheffing van de Europese beperkingen op het punt stond haar speelruimte en haar vrijheid om volledig deel te nemen aan een kapitaaloperatie terug te krijgen.

(...)

De baas van Air France-KLM liet niets los over de vorm die deze consolidatie zou kunnen aannemen. Er zijn vele mogelijkheden tussen een overname, een minderheidsbelang, een joint venture of een commerciële overeenkomst. Air France en Air Austral hebben al een overeenkomst over diensten naar Réunion: de Reunionese maatschappij verkoopt een toewijzing van 30 stoelen aan de nationale maatschappij op haar vluchten tussen Roissy en Saint-Denis.

(...)

De afgelopen drie jaar zijn zwaar geweest.

De maatschappijen hebben natuurlijk te kampen gehad met aanzienlijke activiteitsdalingen, versnipperd tussen opsluitingen, conflicten, de Omicron-variant... En hoewel het verkeer dynamischer is geweest dan elders, zijn de prijzen laag gebleven door de sterke concurrentie. Vooral de houding van Air France, die tot 60% meer capaciteit online heeft gebracht zonder aan de tarieven te raken ondanks de stijging van de productiekosten en de explosie van de brandstofrekening, is door de andere maatschappijen aangehaald.

(...)

Terwijl de volumes sinds het voorjaar goed zijn, zijn de prijzen pas in het najaar echt gestegen. In feite hebben noch French Bee en Air Caraïbes, noch Corsair, noch Air Austral nog winst gemaakt, hoewel de situatie verbetert.

(...)

Corsair en Air Austral hadden kunnen trouwen. Dat was althans het project dat het Interministerieel Comité voor Industriële Herstructurering (CIRI, een overheidsdienst die zich bezighoudt met steun aan luchtvaartmaatschappijen) afgelopen zomer heeft uitgevoerd, maar het moest het opgeven vanwege het verzet van de regio Réunion, de eigenaar van Air Austral. Eerder hadden de twee maatschappijen de mogelijkheid bestudeerd van een commerciële joint venture met aanzienlijke potentiële voordelen.

Air Caraïbes had aan het begin van de zaak ook belangstelling getoond voor een fusie, maar meer op commercieel niveau. In ieder geval **verklaarde Marc Rochet destijds dat hij geloofde dat het luchtvervoer zich zou moeten consolideren nu de crisis ten einde loopt: "Er zal een concentratie plaatsvinden aan het einde van deze reeks en de maatschappijen zullen onvermijdelijk gedwongen worden zich te verenigen.**

Mijn commentaar: De directeurs van elk van de Franse luchtvaartmaatschappijen die op DOM-TOM vliegen, praten al jaren over de noodzaak om het aantal maatschappijen te verminderen.

Op voorwaarde natuurlijk dat hun luchtvaartmaatschappij niet verdwijnt. Dat wil geen van de bazen van French Bee, Air Caraïbes, Corsair of Air Austral.

> Tata investeert fors in Air India en zet in op groei land

(bron AFP) 14 februari 2023 - Een van India's grootste en oudste conglomeraten **[Tata]** heeft **besloten enkele miljarden dollars te investeren in Air India**, dat sinds een jaar weer in zijn gelederen zit, daarbij rekenend op de groeiende middenklasse van het land en de vraag naar vliegreizen, zeggen deskundigen.

(...)

De laatste jaren is Air India een staatsbedrijf met schulden geworden, ver verwijderd van zijn vroegere imago dat het de bijnaam "Maharadja van het luchtruim" opleverde.

Sinds 2009 hebben opeenvolgende Indiase regeringen bijna 15 miljard dollar uitgegeven om het bedrijf overeind te houden, totdat Tata het in 2022 kocht voor 2,4 miljard dollar.

(...)

Volgens Shakti Lumba, voormalig chief operating officer van IndiGo, dat Air India allang heeft vervangen als grootste binnenlandse luchtvaartmaatschappij van het land, kan **de Tata-groep "een merk van wereldklasse bouwen"**.

India, een van de snelst groeiende grote economieën ter wereld, **zei in februari dat het investeert in de ontwikkeling van ongeveer 100 luchthavens in het hele land tegen 2024.**

India's middenklasse groeit elk jaar met miljoenen, **veel luchthavens worden uitgebreid en verschillende regio's hebben net hun eerste luchthaven gekregen.**

Deskundigen schatten dat de **Indiase markt de komende 10 tot 15 jaar minstens 2.000 vliegtuigen nodig zal hebben**, en gevestigde Indiase groepen zoals Tata zullen een belangrijke rol spelen om aan de vraag te voldoen.

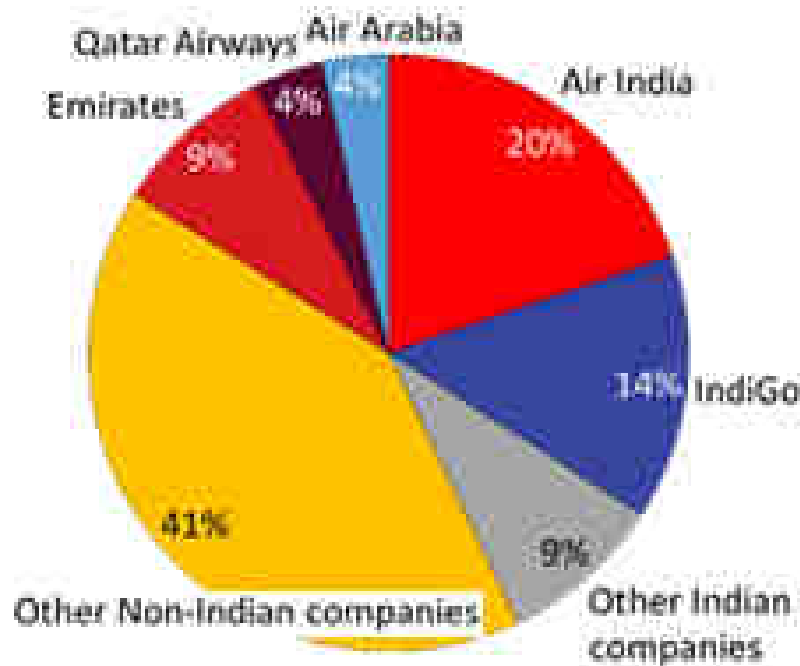
(...)

De fusie van Air India met Vistara, een joint venture van Tata en Singapore Airlines, zal de Indiase maatschappij naar verwachting tot de tweede grootste op de binnenlandse markt maken na IndiGo.

Maar de uitbreiding van Air India zal niet zonder turbulentie verlopen voor de 154 jaar oude groep, vertelde Mark Martin, CEO van Martin Consulting, aan AFP.

"Ze zullen talent moeten rekruteren en de warme Indiase gastvrijheid moeten heroveren die (Air India) in de jaren zestig en zeventig tot een van de vijf beste luchtvaartmaatschappijen ter wereld maakte," voegde Martin eraan toe.

(...)



Marktaandeel in termen van internationale zetelcapaciteit uit India in 2022

Mijn commentaar: Lange tijd was de langeafstandsontwikkeling van Indiase luchtvaartmaatschappijen gedoemd te mislukken.

Daar waren vele redenen voor, zoals een gebrek aan luchthaveninfrastructuur, een gebrek aan belangstelling voor internationaal vervoer en een gebrek aan politieke wil.

Deze tijd lijkt voorbij. Er worden nieuwe luchthavens gebouwd en oude worden uitgebreid en verbeterd.

Indiase luchtvaartmaatschappijen zullen binnenkort over de infrastructuur beschikken om internationaal uit te breiden.

> Airbus boekt nieuwe recordwinst

(bron Journal de l'Aviation) 16 februari 2023 - **Airbus heeft** op 16 februari zijn jaarcijfers gepubliceerd. De vliegtuigbouwer zag **zijn omzet met 13% stijgen tot 58,76 miljard euro, dankzij** hogere leveringen in de divisie Commercial Aircraft en de sterkte van de dollar, alsmede groei in diensten en een gunstigere mix in de Airbus Helicopters-activiteiten. De aangepaste EBIT steeg met 16% tot €5,6 miljard, terwijl **de nettowinst een record van €4,25 miljard bereikte, een stijging van 1% ten opzichte van 2021.**

Airbus herinnert eraan dat het in 2022 1.078 bruto orders heeft geboekt, of 820 netto orders na annuleringen. De (netto) vliegtuigen hebben een waarde van 59,727 miljard euro.

De leveringen van commerciële vliegtuigen bereikten 661 vliegtuigen, een stijging van 8% ten opzichte van 2021, maar een teleurstelling voor Airbus, dat een

tweemaal zo grote groei had voorspeld, maar werd afgeremd door zijn toeleveringsketen.

Voor 2023 mikt de vliegtuigbouwer op een aangepaste EBIT van 6 miljard euro en een vrije kasstroom van 3 miljard euro. Hij keert ook terug naar zijn oorspronkelijke leveringsdoelstelling voor 2022, 720 leveringen van commerciële vliegtuigen.

Mijn commentaar: De CEO van Airbus heeft de doelstelling van 65 single-aisle A320's per maand tegen eind 2024 opnieuw bevestigd.

De doelstelling van 75 vliegtuigen per maand is alleen verschoven van medio 2025 naar 2026.

Hierdoor behoudt Airbus een grote voorsprong op Boeing, waarvan de groeiprognozes momenteel beperkt zijn tot 42 B737's per maand vanaf het tweede kwartaal van dit jaar en tot 60 op een onbepaalde datum.

Maar de uitdaging van het opstarten van vliegtuigen met één gangpad gaat verder dan de concurrentie met Boeing. Met meer dan 6.000 A320's in bestelling (waarvan 60% A321's) vertegenwoordigt de orderportefeuille voor vliegtuigen met één gangpad al meer dan tien jaar productie.

Als Airbus niet in staat is binnen een redelijke termijn leveringsdata aan te bieden, zal het waarschijnlijk klanten verliezen. Airbus had nog meer vliegtuigen aan Air India kunnen verkopen als de eerste leveringsdata niet zo ver weg lagen.

> **Safran Group keert terug naar omzet van voor de crisis in 2023**

(bron Air & Cosmos) 17 februari 2023 - **De groep Safran wil**, met alle gebruikelijke voorzorgsmaatregelen voor de financiële markten en de betrokken autoriteiten, **in 2023 een omzet bereiken van ten minste 23 miljard euro. Dat is ver verwijderd van de 24,64 miljard euro die in 2019 werd behaald vóór het** uitbreken van de Covid 19 pandemie. Dit is een verzwarende factor voor een groep die al zwaar geschokt is door het Boeing 737 MAX-debacle, dat resulteerde in een vliegverbod en vervolgens een productiestop van het middellangeafstandsvliegtuig gedurende vele maanden. Dit was een dubbele whammy voor de Safran Group, die zijn omzet zag dalen tot 16,5 miljard euro in 2020 en vervolgens verder kromp tot 15,25 miljard euro in 2021. Een frontale botsing die met grote kalmte werd beheerd.

De prognose voor 2023 is gebaseerd op een aantal veronderstellingen. "Het uitblijven van nieuwe verstoringen in de wereldeconomie", maar ook "een terugkeer in de loop van 2023 naar het niveau van 2019 wat betreft de totale capaciteit in het segment vliegtuigen voor de korte en middellange afstand", aldus Olivier Andriès, CEO van de Safran-groep, en die vervolgt: **"een stijging met ongeveer 50% van het aantal leveringen van Leap-motoren (1.700) en een stijging met 20% tot 22% van de omzet van de activiteit civiele motordiensten"**. Met "één element van aandacht: de productiemogelijkheden van de toeleveringsketen". Er zijn nog steeds knelpunten op het gebied van componenten en grondstoffen. In die mate dat de

productie van gerecycleerd titanium door Aubert & Duval "een punt van waakzaamheid" is geworden. "Er zijn sterke verwachtingen van de Franse en Europese industrie", benadrukte Olivier Andriès.

Ondanks deze beperkingen op de toeleveringsketen en de stopzetting van de activiteiten in Rusland (300 miljoen euro omzet) na de invasie in Oekraïne, profiteerde **de Safran Groep van het herstel van het luchtverkeer in heel 2022, de hervatting van de leveringen van de Boeing 737 MAX en de goede prestaties van de Airbus-leveringen.** Dit blijkt uit de leveringen van de belangrijkste programma's: +34% voor de CFM Leap (1.136), +10% voor landingsgestellen en +28% voor Airbus A350-toiletten, +160% voor A330neo gondels en +24% voor A320 ontsnappingsgondels. Het enige minpunt waren de problemen met de Boeing 787, die wogen op de leveringen van landingsgestellen (-49%) en "elektrische kernen" (-30%).

Het sterke herstel van de leveringen van uitrustingen en motoren, gecombineerd met die van diensten voor civiele motoren (+29,3%), leidde tot een stijging met bijna 16% van de organische omzet, die bovendien met 1,4 miljard euro werd afgerond dankzij een positief euro/dollarkoerseffect. Al met al bedroegen de inkomsten iets meer dan 19 miljard euro, een sprong van 25% ten opzichte van 2021.

***Mijn commentaar:** Safran profiteert van het herstel van de verkoop en leveringen van vliegtuigen in 2022.*

Motoren vertegenwoordigen een aanzienlijk deel (ongeveer 25%) van de aankoopprijs van nieuwe vliegtuigen.

> ADP heeft zijn marges in 2022 opgeblazen, in afwachting van het effect van de inflatie

(bron La Tribune) 16 februari 2023 - Voor **de ADP-groep** (Aéroports de Paris) is het verkeer nog niet volledig teruggekeerd, maar de omzet is er wel. De luchthavengroep, die zeker profiteert van een uitbreiding van zijn activiteiten, heeft **het in 2022 zeer goed gedaan en heeft het niveau van 2019 bijna geëvenaard.** Maar in deze tijden van herstel en heropbouw van het bedrijf, synoniem met een sterke stijging van de kosten, ligt de focus vooral op de rentabiliteit. En in dat opzicht heeft de luchthavengroep het zeer goed gedaan. Hoewel de activiteit in 2023 zou moeten blijven groeien, blijft voorzichtigheid geboden: bepaalde kostenfactoren die tot nu toe werden vermeden, zouden nu een impact moeten hebben.

"We hebben al onze doelstellingen bereikt", zei **Augustin de Romanet, CEO van de ADP-groep,** voor de presentatie van de resultaten van 2022 op donderdag. Met een omzet van 4,7 miljard euro heeft de groep zijn activiteit met bijna 70% zien toenemen ten opzichte van 2021.

Deze prestatie is te danken aan het herstel van het verkeer. Het is meer dan verdubbeld in de Parijse luchthavens om 87 miljoen passagiers te bereiken. En de ADP-groep heeft de kaap van 280 miljoen passagiers overschreden, met inbegrip

van zijn internationale participaties in de Turkse groep TAV Airports, het Indiase GMR Airports en zijn andere luchthavens. De groep is dus terug op een verkeersniveau van meer dan 80% van dat van 2019, zowel voor de Parijse luchthavens alleen als voor de hele perimeter. Het herstel verloopt nog sneller naar het einde van het jaar toe en de groep zou tegen dit jaar het volledige verkeer moeten hebben teruggewonnen (95 tot 100% verwacht). Voor de Parijse luchthavens alleen zal men waarschijnlijk moeten wachten tot eind 2024 (90 tot 100% verwacht), of zelfs 2025 (95 tot 105%).

(...)

Zoals Philippe Pascal, financieel directeur van de groep, uitlegt, is de omvang veranderd door de aankoop door TAV Airports van de luchthaven van Almaty in Kazachstan in 2021, waardoor 229 miljoen euro in de inkomsten van ADP kon worden opgenomen.

Daarnaast de goede prestaties van retail en diensten in Parijs, die met een stijging van 75% sterker groeiden dan de luchtvaartinkomsten. Zij zijn dus bijna terug op hun niveau van vóór de crisis, en overtroffen dit zelfs voor de activiteiten in de voorbehouden sector, nu gegroepeerd onder de naam Extime Paris (voorheen Société de distribution aéroportuaire). De gemiddelde omzet per passagier bereikte 27,4 euro over het jaar, en zelfs 31 euro over het laatste kwartaal, tegenover minder dan 20 euro in 2019. Augustin de Romanet wijst erop dat dit bedrag kan oplopen tot 60 euro op bepaalde terminals van Roissy, ver voor de Europese concurrenten.

Deze prestatie werd geleverd ondanks het lage aandeel Aziatische passagiers en vooral de afwezigheid van de Chinezen, die vóór de crisis 2% van het verkeer maar 15% van de inkomsten vertegenwoordigden. De geleidelijke hervatting van de vluchten met China - 6 vluchten per week vandaag en een dertigtal in juni, tegenover een honderdtal in 2019 - zou een verdere verbetering van de commerciële inkomsten mogelijk moeten maken. De doelstelling van Extime Paris is verhoogd tot 29,5 euro per passagier voor 2025, hoewel de Parijse luchthavens voorzichtig blijven over dit bedrag

(...)

Wat het nettoresultaat van 516 miljoen euro betreft, "dit vraagt geen ander commentaar dan te zeggen dat het een van de beste is die de ADP-groep ooit heeft behaald omdat het dicht bij het resultaat van 2019 ligt en ons toelaat een dividend van 3 euro per aandeel uit te keren", aldus Augustin de Romanet, CEO van de ADP-groep.

(...)

Naast deze boekhoudkundige overwegingen wijst financieel directeur Philippe Pascal van ADP vooral op "een belangrijk cyclisch effect in 2022". Hij legt uit dat de ADP-groep, om het hoofd te bieden aan een dynamischer verkeer dan verwacht, "snel maar niet volledig heeft aangeworven, vandaar een tijdelijke overprestatie" vorig jaar. Dit zal worden verminderd met de aanwervingen die aan de gang zijn om zich aan te passen aan het activiteitsniveau. Vorig jaar werd een plan gelanceerd om 600 mensen aan te werven om het herstel van het verkeer te begeleiden.

"In 2023 zullen wij een normalisering van onze kostenstructuur ingaan die zal leiden

tot een kleine vermindering die wij in onze doelstellingen proberen in te passen", vervolgt de financieel directeur, die ook verzekert dat "dit geen verband houdt met een onderprestatie of een moeilijkheid om onze kosten voor 2023 en de volgende jaren in de hand te houden".

(...)

Daar komt nog het effect van de inflatie bij, voornamelijk vanaf 2024 en 2025.

Voorlopig is dit nog niet voelbaar op de kosten, om verschillende redenen, zoals Philippe Pascal uitlegt: "Wij waren goed beschermd op onze energiekosten met wereldwijd gunstige indexen en contracten met vaste prijzen die in de regel nog niet verlengd hoeven te worden. Dat zal vanaf 2024 niet meer het geval zijn en ADP moet zich dus terdege bewust zijn van de stijging van de energieprijzen. De algemene salarisverhogingen van 3%, die in de zomer van 2022 zijn toegekend om het personeel in staat te stellen deze zelfde inflatie op te vangen, zullen ook volledig van kracht worden met de terugkeer naar een volledige bezetting.

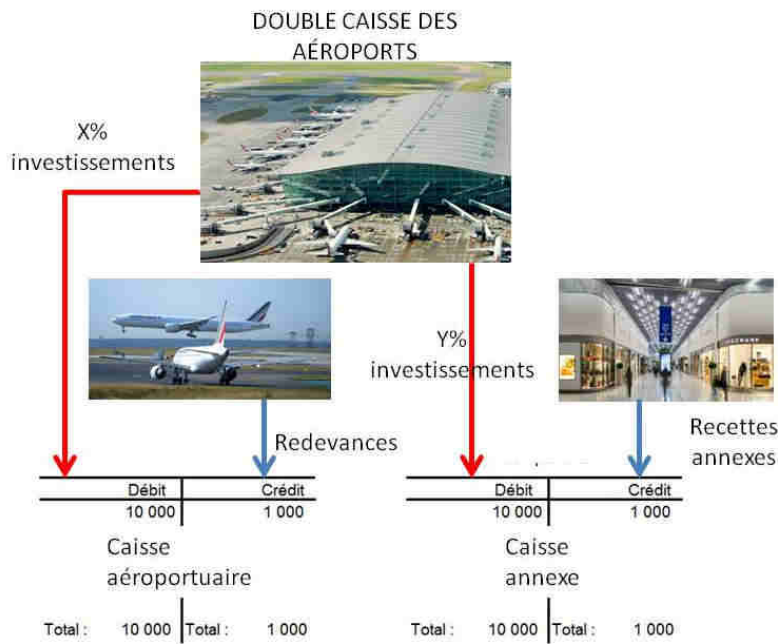
Daarom zijn de geraamde huidige kosten per passagier voor 2024 en 2025 naar boven bijgesteld. Voorheen lag de marge tussen 16 en 18 euro, nu tussen 17 en 20 euro.

Dit effect zal ook merkbaar zijn in de kapitaaluitgaven. De groep, inclusief de dochterondernemingen, gaat daarom van een gemiddelde jaarlijkse doelstelling van ongeveer een miljard euro in constante euro's tot 2025 naar 1,3 miljard euro in lopende euro's. 300 miljoen, waarvan naar verwachting tweederde wordt opgevangen door de inflatie en het resterende derde wordt gebruikt voor de financiering van nieuwe projecten. "We waren tot nu toe immuun, maar vanaf nu zullen we bij de ondertekening van de bouw van een kleine infrastructuur de volledige materiaalkosten tot nu toe moeten opnemen", besluit Philippe Pascal.

Mijn opmerking: De zeer goede resultaten van de ADP-groep (een marge van 35%), die hoger zijn dan die van Air France-KLM (een marge van 5%), doen de vraag rijzen naar de verdeling van de waarde.

Zo wordt bij de berekening van de vergoedingen geen rekening gehouden met het overheersende aandeel van de commerciële en dienstverlenende activiteiten in Parijs.

Zoals ik in mijn brief nr. 888 heb aangegeven, is het geval van de luchthavens bijzonder omdat hun inkomsten en investeringen via een dubbel fonds worden beheerd.



Het duale kassasysteem houdt in dat de heffingen voor zuivere luchthavenactiviteiten, waarvan het bedrag wordt gevalideerd door de transportregulator (ART), worden gescheiden van de neveninkomsten uit winkels, onroerend goed of parkeerplaatsen.

Het dubbele kassasysteem stelt de luchthavens ook in staat investeringen toe te wijzen volgens regels die voor discussie vatbaar zijn. Hoe kan immers worden voorkomen dat de kosten voor de bouw van een terminal (waarin luchtvaartmaatschappijen en winkels zijn ondergebracht) aan elk van beide fondsen worden toegewezen ten nadele van de luchtvaartmaatschappijen?

Bijgevolg kunnen de luchtvaartdiensten, die deel uitmaken van het gereguleerde gebied, niet worden gesubsidieerd met inkomsten uit winkels of parkeerterreinen (de zogenaamde niet-luchtvaartdiensten) waarop de luchthavens vrijelijk prijzen kunnen vaststellen en die zeer hoge marges opleveren.

Bijgevolg verhogen de luchthavens, zonder deze meevaller om het door de aandeelhouders van het luchtvaartfonds verwachte rentabiliteitsniveau te bereiken, de luchthavengelden.

Dit brengt de luchtvaartmaatschappijen die op Roissy en Orly opereren ertoe om regelmatig te vragen dat alle ADP-inkomsten in één fonds worden geboekt.

Beurspersoverzicht

> Air France KLM valt terug, voorzichtigheid overheerst

(bron Boursier) 20 februari 2023 - **Air France KLM staat 1,5% lager op 1,74 euro aan het begin van een licht dalende week** in Parijs. Het nieuws rond de

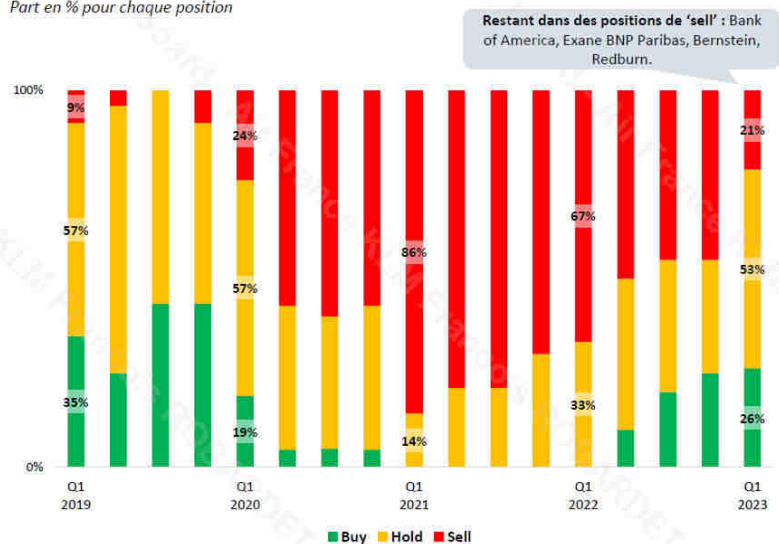
luchtvaartmaatschappij wordt gemarkeerd door verschillende notities van analisten na de publicatie van de jaarrekening van de maatschappij. **Oddo BHF heeft zijn koersdoel verhoogd van 1,65 euro naar 2,1 euro en blijft 'neutraal'. De ommekeer is zeker indrukwekkend, maar de analist wil garanties dat het bedrijf een rationele aanpak zal hanteren voor potentiële externe groeioperaties.**

Daarnaast let de makelaar ook op de evolutie van de vrachtactiviteiten, die onder toenemende druk staan nu passagiersvliegtuigen terugkeren naar de bunkers. Het aandeel wordt verhandeld op een EV/EBITDA 2023e multiple van 2,8x, in lijn met zijn 5-jarig pre-Covid gemiddelde. Bernstein heeft zijn koersdoel verhoogd naar 'underperform' van €1 naar €1,25.

Ondanks het feit dat de situatie duidelijk beter is dan kort geleden, blijft de markt voorzichtig over het aandeel. Van de 19 analisten die het aandeel volgen op de lijst van 'Bloomberg' zijn er slechts 4 'buy', 10 'hold' en 5 'sell'. Het twaalfmaandsdoel is vastgesteld op EUR 1,63.

Recommandation des analystes publiée sur Air France-KLM

Part en % pour chaque position



Mijn commentaar: De bovenstaande grafiek geeft de evolutie weer van de aanbevelingen van analisten sinds Q1 2019.

De impact van de Covid-19-crisis is duidelijk.

De recente aankondigingen van het einde van de door de Europese Commissie opgelegde beperkingen zullen de terughoudendheid van analisten waarschijnlijk verminderen.

Einde persoverzicht

> [Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM in 2022](#)



De gebeurtenis die de grootste invloed had op de aandelenkoers in 2022 was de kapitaalverhoging van EUR 2,256 miljard in juni. Deze werd gebruikt om de terugbetaling van de staatssteun te versnellen en de schuld te verminderen.

De Franse en Nederlandse overheid hadden in de mate van hun rechten deelgenomen en hun deelneming bleef ongewijzigd. CMA CGM werd een nieuwe strategische referentieaandeelhouder met een belang van 9,0% in de groep.

De werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder waren via de FCPE's namen in mindere mate deel aan de kapitaalverhoging, via een blanco transactie.

Als gevolg daarvan is de koers van het aandeel, die vóór de operatie ongeveer 2 euro bedroeg, sindsdien gedaald tot ongeveer 1,30 euro.

Na de aankondigingen van medio februari 2023 staat hij nu op bijna 1,70 euro.

> Mijn commentaar op de koers van het Air France-KLM aandeel deze week

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 20 februari op 1,696 euro. Het is deze week sterk gestegen met +9,92%. De recente aankondigingen over de resultaten van 2022 en over het einde van de door de Europese Commissie opgelegde beperkingen verklaren deze stijging.

Sinds het begin van het jaar is hij met 35% gestegen.

De gemiddelde (consensus) analistenwaardering op 12 maanden voor het aandeel AF-KLM is 1,62 euro. Het hoogste koersdoel is 2,10 euro, het laagste 1,10 euro. Ik hou alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

> [Mijn commentaar op de ontwikkeling van de brandstofprijzen in 2022](#)

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 Jet Fuel. Het verschil tussen beide producten lag tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

> [Mijn commentaar op de brandstofprijzontwikkelingen van deze week](#)

Het vat Jet Fuel in Europa is deze week met -\$7 gedaald tot \$107. Na een piek op \$182 in juni 2022 was het begin augustus teruggevallen tot \$132. Iets meer dan een jaar geleden stond hij nog op \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt deze week met -\$3 tot \$83. Dit ligt dicht bij het gemiddelde niveau van de afgelopen vijf jaar, uitzonderlijke gebeurtenissen niet meegerekend.

Van medio februari tot eind juli jojoënd tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt hij tussen 85 en 99 dollar.

Begin maart bereikte Brent \$132, dicht bij zijn record van \$150 (in 2008).

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **nadert vliegtuigbrandstof nu zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en ruwe Brent-olie bedraagt nu slechts 24 dollar per vat.** Sinds het begin van het Oekraïense conflict bedroeg dit verschil bijna 50 dollar.

Goed om te weten.

> [Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn](#)

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

Om te vermijden dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, **raad ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren.** Dit 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 haar hebt

gekocht.

> **Beheer van de CIPF**

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u 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 informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

Details

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

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

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers...

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

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

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) een e-mailadres naar keuze te geven.

| François Robardet

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

**U kunt mij vinden op mijn twitter
account @FrRobardet**

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Bij mijn verkiezing kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [\[uitschrijven\]](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#)

mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.408 mensen ontvangen dit persoverzicht live