

Air France-KLM lijdt op de beurs onder de vergelijking met haar Britse concurrent IAG

## I Brief van de directeur van Air France-KLM



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

(De bestaansreden van de Air France-KLM Groep)

### François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°911, 8 mei 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](#) 

## Persoverzicht van maandag

### Redactie

*Geachte lezers,*

*De jaarlijkse Algemene Vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op woensdag 7 juni 2023 om 14.30 uur in het Hilton Hotel in Roissy. Deze zal live worden uitgezonden via webcast op de website van de Groep.*

*Alle documenten met betrekking tot de Jaarlijkse Algemene Vergadering zijn beschikbaar op de website van de Air France-KLM Groep, op de pagina Aandeelhouders, onder het kopje Jaarlijkse Algemene Vergadering. Hieronder vallen ook de resoluties die ter stemming aan de aandeelhouders zullen worden voorgelegd.*

***Net als in voorgaande jaren zal ik degenen onder u die aandeelhouder zijn van de Air France-KLM Groep voorstellen mij uw volmacht te geven. Ik zal binnenkort een speciale Flash publiceren over hoe dit in zijn werk gaat.***

*Veel leesplezier*

## > Air France-KLM lijdt op de beurs onder de vergelijking met zijn Britse concurrent IAG

(bron BFM Beurs) 5 mei 2023 - De luchtvaartgroep heeft grotere verliezen geboekt dan analisten hadden verwacht en heeft ook zijn capaciteitsprognose voor het hele jaar 2023 verlaagd. De markt kijkt naar zijn Britse concurrent IAG, die een verrassende operationele winst heeft gepubliceerd.

### **Net als Lufthansa op woensdag maakte Air France-KLM nauwelijks indruk op de markt met zijn resultaten over het eerste kwartaal.**

De eerste drie maanden van het jaar zijn nooit de belangrijkste qua activiteit voor de luchtvaartmaatschappij, in tegenstelling tot het derde kwartaal (het grootste deel van de zomerperiode). Maar nu het optimisme bij de luchtvaartmaatschappijen terugkeert en hun aandelen het goed doen (Air France-KLM is sinds het begin van het jaar met meer dan 17% gestegen, tegenover 13% voor de SBF 120), **moeten de publicaties aan de verwachtingen voldoen, of riskeren ze sancties op de beurs.**

**Dit is niet 100% het geval voor de groep onder leiding van Ben Smith.** In de eerste drie maanden van het jaar werd Air France-KLM duidelijk gestimuleerd door de verbetering van de gezondheidssituatie en het herstel van de vraag naar reizen, met bijna 20 miljoen vervoerde passagiers, een stijging van 35% ten opzichte van een jaar.

De omzet steeg met 42% tot € 6,33 miljard, in lijn met de consensus van € 6,3 miljard. **Het operationele verlies van Air France-KLM kwam echter uit op 306 miljoen euro en het nettoverlies op 344 miljoen euro, terwijl analisten een verlies van respectievelijk 294 miljoen euro en 340 miljoen euro hadden verwacht.**

Koudegolf op de beurs

**Deze verschillen zijn verre van dramatisch, maar ze zijn voldoende om het aandeel Air France-KLM te benadelen, dat rond 11 uur 's ochtends met 3,2% daalde.** De groep lijdt ook onder de vergelijking met zijn Britse concurrent IAG, de moedermaatschappij van Iberia en British Airways, die op de Londense beurs schittert met een stijging van 3%. **"Ik denk niet dat het rapport van Air France-KLM iets is om beleggers af te schrikken, het management heeft het bedrijf onder controle. Maar misschien maakt de markt een switch van Air France-KLM naar IAG"**, aldus een analist uit Londen.

"Air France-KLM stelde wat teleur over het bedrijfsresultaat van het eerste kwartaal, maar **de groep heeft zijn capaciteitsvooruitzichten voor heel 2023 behoorlijk verlaagd. Maar de publicatie van de groep bevat geen goede verrassingen om deze negatieve elementen te compenseren**", aldus Yi Zhong, analist bij onafhankelijk onderzoeksbureau AlphaValue.

Air France-KLM heeft inderdaad zijn capaciteitsprognose (d.w.z. eenvoudig gezegd het aantal aangeboden stoelen over een bepaalde periode of het aantal geïntroduceerde routes) herzien. De maatschappij schat dat ze dit jaar ongeveer 95% van haar capaciteit voor 2019 zal inzetten, terwijl ze eerder een marge tussen 95% en 100% had voorspeld.

**"IAG heeft** van haar kant ook haar capaciteitsprognose naar beneden bijgesteld, maar zeer licht. Aan de andere kant heeft de **in het VK gevestigde groep in het eerste kwartaal de verwachtingen ruimschoots overtroffen op het gebied van aangepaste operationele winst** [Ebit, noot van de redactie] met een verschil van bijna 200 miljoen euro boven de consensus, en zijn aangepaste Ebit-prognose voor 2023 verhoogd."

IAG boekte in het eerste kwartaal een aangepaste operationele winst van €9 miljoen, vergeleken met de consensusverwachting van een verlies van €179 miljoen. Het Britse bedrijf zei ook dat het zich nu richt op de bovenkant van zijn eerder gecommuniceerde aangepaste bedrijfswinsten van €1,8 miljard tot €2,3 miljard. Om terug te komen op **Air France-KLM**: het bedrijf rekent **op een goede zomer** die "er veelbelovend uitziet voor al onze maatschappijen", zei CEO Ben Smith tijdens een conference call met analisten. **Chief Financial Officer Steven Zaat zei dat de maatschappij op koers ligt om haar winstgevendheidsdoelstelling voor de middellange termijn van een operationele marge tussen 7% en 8% te halen.**

Opgemerkt zij dat de luchtvaartgroep initiatieven blijft vermenigvuldigen om haar door de pandemie verzwakte balans te versterken. De maatschappij heeft aangekondigd dat zij exclusieve onderhandelingen is aangegaan met het investeringsfonds Apollo met het oog op een aandelenfinanciering van 500 miljoen euro voor een dochteronderneming voor engineering en onderhoud in de vorm van quasi-aandelenkapitaal. Air France-KLM heeft ook aangegeven dat zij aanbiedingen heeft ontvangen voor een soortgelijke transactie met haar frequent flyer-programma.

***Mijn commentaar:*** Air France-KLM heeft kwartaalresultaten bekendgemaakt die iets onder de verwachtingen liggen. Het nettoresultaat bedraagt -344 miljoen euro tegen een prognose van -340 miljoen euro.

*De koers van het aandeel is deze week echter met bijna 7% gedaald.*

*Om de betekenis van deze daling te begrijpen, is het de moeite waard om de chronologie van de gebeurtenissen te bekijken.*

*Op woensdag 3 mei kondigde Lufthansa gemengde resultaten aan, vergezeld van een zeer negatief commentaar van haar CFO: "We werken momenteel op een veel lager niveau van efficiëntie en productiviteit dan oorspronkelijk gepland".*

*Onmiddellijk daalden de aandelenkoersen van de luchtvaartmaatschappijen.*

*Op vrijdag 5 mei presenteerde Air France-KLM resultaten die anders werden geïnterpreteerd. Het bewijs is te vinden in de koppen van de twee artikelen die Reuters enkele uren na elkaar publiceerde:*

*. Om 7 uur: Air France-KLM verslaat verwachtingen in Q1, gestimuleerd door zomerboekingen*

*. vervolgens om 13 uur: Air France-KLM: Operationeel verlies hoger dan verwacht, ondanks aantrekkende vraag.*

*Kortom, ondanks de exploitatieproblemen op Schiphol en het zeer negatieve resultaat van Transavia is de prestatiekloof tussen Air France-KLM en haar belangrijkste Europese concurrenten, Lufthansa en IAG, bijna gedicht.*

*Deze situatie zou in de komende kwartalen moeten worden bevestigd als we afgaan op het goede niveau van de boekingen.*

## > Air France-KLM in gesprek met Apollo Global Management

(bron Reuters) 4 mei 2023 - **Air France-KLM heeft donderdag gezegd dat het exclusieve besprekingen is begonnen met Apollo Global Management met het oog op een quasi-aandelenfinanciering voor een specifieke operationele dochteronderneming van Air France.**

**De gesprekken hebben betrekking op een mogelijke financiering van 500 miljoen euro in het kapitaal van een dochteronderneming die een aantal Air France-activa bezit die specifiek gericht zijn op haar engineering- en onderhoudsactiviteit, aldus de groep in een verklaring.**

Air France-KLM zei dat de opbrengst van de transactie zou worden gebruikt voor algemene bedrijfsdoeleinden.

De Frans-Nederlandse luchtvaartgroep voegde eraan toe dat **de voorgestelde structuur geen operationele of sociale veranderingen tot gevolg zou hebben en derhalve geen gevolgen zou hebben voor de arbeidsovereenkomsten van de werknemers van Air France en Air France-KLM.**

**Mijn commentaar:** Deze deal, als hij doorgaat, is bijna een copy/paste van de deal uit juli 2022. Apollo investeerde 500 miljoen euro in een speciaal gevormde operationele dochteronderneming van Air France die werd gewaardeerd door eigendom van reservemotoren.

## > Air France blijft onverminderd vasthouden aan beperking luchtverkeer met China

(bron Les Echos) 1 mei 2023 - **Ja tegen een toename van het aantal vluchten**

**naar China deze zomer, maar nee tegen een terugkeer naar de situatie van voor de crisis:** dat is het antwoord van Air France op professionals uit de toeristische sector, die haar ervan beschuldigen de terugkeer van Chinese toeristen te vertragen door het herstel van de banden tussen Frankrijk en China te beperken, enkele maanden na de opheffing van de gezondheidsbeperkingen.

Air France gaat haar vluchten naar Beijing en Shanghai verhogen van de huidige één vlucht per week naar drie vluchten per week vanaf mei, en vervolgens naar één dagelijkse vlucht per stad vanaf juli. Afhankelijk van de toekenning van verkeersrechten door de Chinese autoriteiten. De Franse maatschappij is echter niet van plan deze zomer verder te gaan dan deze 14 vluchten per week. En ze denkt niet aan een terugkeer naar de luchtvaartovereenkomst van 2017, die de deuren van de Franse markt wijd openzette voor Chinese bedrijven, zolang het overvliegen van Rusland verboden blijft voor Europese bedrijven.

De wereld is sindsdien veranderd", aldus Air France. **Het verbod om over Rusland te vliegen, dat de reis naar China met twee tot drie uur verlengt en onze brandstof- en bemanningskosten verhoogt, heeft geleid tot concurrentievervalsing ten nadele van de Franse vlag.** "Er bestaat een groot risico dat deze situatie economisch niet houdbaar is en dat er op lange termijn alleen Chinese maatschappijen tussen Frankrijk en China zullen vliegen. Het is een kwestie van billijkheid en soevereiniteit", verklaart een deskundige ter zake.

**Deze overeenkomst van 2017**, die nooit volledig is uitgevoerd, voorzag in **maximaal 126 rotaties per week tussen Frankrijk en China, waarvan 91 naar Parijs.** In 2019 bedroeg het aanbod 32 rotaties voor Air France (2 dagelijkse vluchten naar Peking en Sjanghai en 4 per week naar Wuhan) en 63 voor de Chinese maatschappijen. Maar het luchtaanbod van deze zomer, heronderhandeld tussen Parijs en Peking, kon uiteindelijk niet meer dan 50 rotaties per week bedragen, vanaf 10 juni. **Volgens de voorlopige gegevens van de Algemene Directie Burgerluchtvaart zou het aanbod zelfs beperkt kunnen worden tot een veertigtal wekelijkse rotaties. Dat is 14 voor Air France en 24 of 25 voor de Chinese maatschappijen.**

Wij vragen niet om absolute gelijkheid, maar om concurrentie op gelijke voorwaarden", aldus Air France. De maatschappij is niet de enige die pleit voor een geleidelijke en gematigde capaciteitsverhoging. **Tussen de VS en China zijn de verkeersrechten momenteel beperkt tot een totaal van 20 rotaties.**

**Volgens de DGCA zouden de 50 wekelijkse rotaties deze zomer Frankrijk terugbrengen op het niveau van Duitsland en onder dat van Nederland**, waar de rechten momenteel beperkt zijn tot 30 rotaties (waarvan 15 voor KLM). Een terugkeer naar het verkeersniveau van voor de crisis tussen Europa en China is dus niet voor morgen. "We zullen moeten zien hoe de klanten zich gedragen, maar het verkeer zal op lange termijn rond Rusland moeten worden gereorganiseerd", zegt een deskundige uit de sector.

Het is echter niet zeker dat deze argumenten de Franse bedrijven zullen overtuigen die het meest afhankelijk zijn van het Chinese toeristenmanna en wier economisch gewicht verre van verwaarloosbaar is. Een brief ondertekend door Sébastien Bazin (Accor), Nicolas Houzé (Galeries Lafayette), Henri Giscard d'Estaing (Club Med) en Augustin de Romanet (ADP) werd kort voor zijn bezoek aan China naar Emmanuel Macron gestuurd. De vier ondertekenaars eisten met name een "versoepeling van de regels voor Chinese luchtvaartmaatschappijen".

(...)

**Accor** (...) verzekerde (...) dat er "geen controversen" was tussen de toeristische sector en Air France en **benadrukte het belang van Chinese klanten voor de Franse toeristische sector.**

(...)

**Een klantenkring die nog steeds wreed ontbreekt. In het eerste kwartaal bedroeg het aantal passagiers uit China op Roissy-CDG nog slechts 10% van het niveau van 2019, tegenover 91,3% voor al het internationale verkeer.**

***Mijn commentaar: Er is niets buitengewoons aan het standpunt van Air France.***

*Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hebben president Joe Biden bijvoorbeeld gevraagd extra landingsrechten voor Chinese luchtvaartmaatschappijen goed te keuren, op voorwaarde dat zij ermee instemmen niet over Rusland te vliegen.*

## > Over de versmalling van Schiphol door Harbers komt een veiligheidsrapport

(bron Parool) 3 mei 2023 - (...) Eind maart luidden piloten van luchtvaartmaatschappijen in Het Parool de noodklok vanwege de plannen van de maatschappij om het aantal vluchten op Schiphol voor het einde van het jaar te beperken tot 460.000. Dat zijn er 40.000 minder dan nu. Dit zou een tijdelijke maatregel moeten zijn met het oog op een permanente verlaging naar 440.000 starts en landingen per jaar.

**Volgens VNV, de vereniging van verkeersvliegers, vereisen beide reductieplannen een "uitgebreide veiligheidsanalyse".** De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) heeft de afgelopen jaren herhaaldelijk om een dergelijk rapport gevraagd als er grote maatregelen op de luchthaven worden genomen.

**De heer Harbers belooft de Tweede Kamer nu dat een dergelijke uitgebreide veiligheidsanalyse zal worden opgesteld voor de definitieve reductieplannen, die eind 2024 van kracht moeten worden.** In deze analyse wordt bepaald of de voorgestelde maatregelen de veiligheid van het vliegverkeer in gevaar brengen.

**Harbers blijft erbij dat hij bij een tijdelijke verlaging geen studie zal laten uitvoeren.** Volgens de minister is een vermindering van 40.000 vluchten "niet drastisch omdat het niet zal leiden tot een significante verandering in het

luchtverkeer".

Een vermindering van het aantal vliegtuigbewegingen op alle banen op Schiphol leidt tot hetzelfde of een hoger veiligheidsniveau dan de bestaande situatie", schreef de minister over zijn tijdelijke reductieplan. Er wordt volgens hem niet afgeweken van de bestaande vliegprocedures die veilig worden geacht. Volgens de VNV is deze aanname onjuist en niet vast te stellen zonder onderzoek.

**In het tijdelijke versmallingsplan wordt de keuze van de te gebruiken banen niet alleen bepaald door de vliegveiligheid, maar ook door de geluidsbelasting. Als de geluidslimieten van de vliegroutes van een bepaalde baan worden overschreden, moeten andere banen worden gebruikt die door windrichting of ligging mogelijk minder veilig zijn.**

De heer Harbers erkent dit. Vanwege de gevolgen voor het milieu of bij bepaalde weersomstandigheden kan een combinatie van minder veilige banen die aan de veiligheidsnormen voldoen, worden gebruikt. Met deze afweging wordt nu al rekening gehouden en dat zal niet veranderen.

(...)

**Het is niet duidelijk of het strakke tijdschema voor de definitieve verlaging haalbaar is. De door Harbers beloofde veiligheidsstudie is nog niet aanbesteed en ook andere noodzakelijke rapporten zijn niet gereed.** Bovendien is de inspraak van het publiek in deze inkrimplingsplannen nog niet afgerond. Ten slotte zal de Europese Commissie achteraf moeten beoordelen of de procedure volgens de regels is verlopen

(...)

De piloten vragen Harbers, zoals de luchtvaartmaatschappijen al eerder hebben gedaan, om alternatieven voor de inkrimping te onderzoeken. "We dreigen in een impasse te geraken. Daarom kan de minister beter alternatieven overwegen, zonder de desastreuze gevolgen voor de werkgelegenheid in de luchtvaart en de connectiviteit voor Nederlanders."

(...)

***Mijn commentaar: De strijd in Nederland over het plan van de Nederlandse regering om de activiteiten op Schiphol te verminderen, duurt voort.***

*Terwijl de Europese Commissie heeft geëist dat er een studie wordt uitgevoerd om alternatieve oplossingen te vinden, eisen de piloten dat de gevolgen van de maatregelen voor de vliegveiligheid vooraf worden bestudeerd.*

**> Het project van een "supermaatschappij" voor vluchten naar overzeese bestemmingen staat weer op de rails**

(bron Le Monde) 3 mei 2023 - Air Austral, Corsair en Air Caraïbes zijn zeer verzwakt uit de Covid-19 crisis gekomen. De baas van Corsair zegt voorstander te zijn van het

samenvoegen van de drie maatschappijen tot een "Air Outre-Mer". **Het is de arlesienne van de Franse luchtvaart. Sinds enkele jaren is de oprichting van een tweede driekleurige vlag naast Air France het onderwerp van steeds terugkerende geruchten.** Maar het uitbreken van de Covid-19 pandemie heeft de kaarten opnieuw geschud. Na de gezondheids crisis zijn er nog maar twee soorten luchtvaartmaatschappijen over: die welke in moeilijkheden verkeren en die welke sterker uit de beproeving zijn gekomen.

(...) De

ideale oplossing zou volgens specialisten in de Franse luchtvaartsector zijn om naast Air France een pool op te richten die zich richt op overzeese bestemmingen: West-Indië, Frans Guyana en Réunion. Een "Air Outre-Mer" die Air Austral, de maatschappij van La Réunion, Corsair en Air Caraïbes zou verenigen (...)

**De moeilijke financiële situatie van de drie maatschappijen zet dit project regelmatig opnieuw in de kijker. Terwijl Air France sterker uit de crisis is gekomen, zijn Air Austral, Corsair en Air Caraïbes in meer of mindere mate lamgeslagen.**

Air Austral, overgenomen door een consortium van 27 lokale investeerders, kan profiteren van een welkome frisse wind: 185 miljoen euro van de 250 miljoen euro schuld is zojuist met een penningstreek weggewerkt.

Air Caraïbes en **Corsair zijn**

jaloers op deze redding. Deze laatste werkt aan de oprichting van een ronde tafel en **onderhandelt met de staat over een vermindering van haar schuld met 80 miljoen euro.** De maatschappij wil "kwietschelding of herschikking", aldus de heer de Izaguirre. Met andere woorden, net als bij Air Austral, de belastingbetaler laten betalen. **In de tussentijd heeft zij de publicatie van haar rekeningen uitgesteld, die voor eind 2022 gepubliceerd hadden moeten worden.** En het zijn **niet alleen financiële problemen die een fusie van de drie kleine maatschappijen tegenhouden. Er zijn ook ego-kwesties. Geen van de drie wil onder de duim van de andere twee**

(...)

Corsair komt in ieder geval in alle scenario's voor. In de zomer van 2022 werd het idee van een fusie met Air Austral, gesteund door de regering, opgegeven na fel verzet van de gekozen vertegenwoordigers van de regionale raad van Réunion. Bij Air Caraïbes en French Bee, eigendom van de familiegroep Dubreuil, is het meer dan de moeilijke uitstap uit Covid-19, een kwestie van leeftijd die de fusie zou kunnen forceren. Jean-Paul Dubreuil is iets ouder dan 80 jaar, heeft sinds zijn 17e zijn vliegbrevet op zak en staat sinds 1966 aan het roer van de groep. Maar zijn drie kinderen, zijn erfgenamen, delen zijn passie voor het luchtvervoer niet.

Een oplossing zou iedereen op één lijn kunnen brengen: die van een vrede stichter die over de middelen zou beschikken om de drie maatschappijen samen te brengen. Volgens onze informatie zou een investeringsfonds werken aan de oprichting van een maatschappij, waarvan het de meerderheid van het kapitaal zou bezitten, en waarin Air Caraïbes, Corsair en Air Austral zouden worden ondergebracht. De drie actoren zouden een deelneming krijgen in verhouding tot hun belang.



Dit discrete project lijkt nog lang niet alle spelers te hebben overtuigd, maar **waarnemers van de sector zijn ervan overtuigd dat de realiteit van de markt zich uiteindelijk aan iedereen zal opdringen**. En dit geldt des te meer nu de concurrentie toeneemt, vooral over de Atlantische Oceaan, en de prijzenoorlog weer opblaait. Naast de kleine Noorse lagekostenmaatschappij Norse, die in maart tussen Parijs en New York is gestart, gaat ook de grote Amerikaanse lagekostenmaatschappij JetBlue vanaf 29 juni de Franse hoofdstad verbinden met de Amerikaanse megalopolis.

**Mijn commentaar:** *Kan eenheid kracht zijn?*

*Zelfs als de ego's van hun leiders terzijde worden geschoven, is het moeilijk voor te stellen dat Air Austral (9 B777, B787, A220 toestellen), Corsair (9 A330's) en Air Caraïbes (12 A330's, A350's, ATR72's) zo'n heterogene vloot hebben.*

*Voor Corsair, de slechtste van de drie maatschappijen, moet dringend een oplossing worden gevonden. Het uitstel van de publicatie van haar rekeningen voor 2022 is een alarmerend signaal.*

## > **Japan Airlines bouwt vrachtvloot om met drie Boeing 767-300ERF's**

(bron Journal de l'Aviation) 2 mei 2023 - **Japan Airlines heeft besloten zijn bedrijfsmodel te wijzigen en zijn activiteiten opnieuw uit te breiden met een subvloot die volledig uit vracht bestaat**. Het bedrijf heeft aangekondigd dat het vanaf het einde van het fiscale jaar (eerste kwartaal 2024) geleidelijk drie Boeing 767-300ERF's zal introduceren. Het zal aanvankelijk Oost-Azië bedienen en vervolgens de binnenlandse markt.

Dit zal de eerste keer in dertien jaar zijn dat de luchtvaartmaatschappij speciale vrachtvliegtuigen zal inzetten. De maatschappij zegt dat de vrachtactiviteiten een effectieve manier zijn geweest om inkomsten te genereren, door de vrachtruimtes van haar vliegtuigen te gebruiken en met partners te werken voor eenmalige operaties wanneer de vraag het grootst is. Maar nu wil zij in deze sector groeien, wat naar eigen zeggen betekent dat zij een eigen vloot moet opbouwen.

Japan Airlines zegt dat een nieuw bedrijfsmodel zal worden ontwikkeld om een stabiele en groeiende activiteit te garanderen ondanks schommelingen en seizoensgebondenheid van de vraag. **De maatschappij richt zich op binnenlandse en internationale markten, in samenwerking met gespecialiseerde logistieke bedrijven, en op routes waar de vraag verzekerd is**. Het zal kunnen inspelen op de toegenomen behoefte aan logistiek in Japan als gevolg van een tekort aan aanbod in het wegvervoer.

**Mijn commentaar:** Japan Airlines heeft in 2022-2023 voor het eerst sinds 2019-2020 weer een jaarlijkse nettowinst geboekt en begint daarmee de bladzijde van de pandemie om te slaan.

De nettowinst voor het fiscale jaar dat eindigde op 31 maart 2023 bedroeg 228 miljoen euro, volgens de dinsdag bekendgemaakte resultaten.

In de twee voorgaande boekjaren boekte Japan Airlines een cumulatief nettoverlies van 3,5 miljard euro.

Het project van de vrachtvloot blijft in dit stadium bescheiden.

## > Na Go First noemt Lufthansa een probleem met een Pratt & Whitney-motor en zet een derde van haar A220-vloot aan de grond.

(bron Livemint, vertaald met DeepL) 4 mei 2023 - De Duitse luchtvaartmaatschappij **Lufthansa AG** zei donderdag dat ze een derde van haar Airbus A220-vloot in Zürich aan de grond had gehouden vanwege problemen met Pratt en Whitney-motoren. Het is een cruciale terugroepactie voor luchtvaartmaatschappijen in de aanloop naar het zomerseizoen.

Carsten Spohr, chief executive van Lufthansa, zei dat het aan de grond houden van de narrow-body vliegtuigen een aanvulling was op drie andere "gloednieuwe" vliegtuigen met Pratt motoren.

"Overall in de toeleveringsketen ontbreken onderdelen en de bedrijven moeten hun productiefaciliteiten opnieuw opbouwen", aldus Spohr.

Lufthansa exploiteert 30 A220's bij haar Zwitserse dochteronderneming, wat **betekent dat ongeveer 10 vliegtuigen momenteel aan de grond staan**. Volgens Bloomberg News overweegt de luchtvaartmaatschappij meer van dit model te bestellen om haar regionale vloot te vernieuwen.

Luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld kampen met een tekort aan motoren en onderdelen, vooral voor hun laatste generatie vliegtuigen met een smalle romp. Leveranciers van Pratt & Whitney, een dochteronderneming van Raytheon Technologies Corporation, hebben te kampen met een achterstand in bestellingen van onderdelen.

**Go Airlines India Ltd. vroeg deze week insolventiebescherming aan en verweet falende Pratt & Whitney-motoren dat bijna de helft van zijn Airbus-vloot aan de grond werd gehouden in een tijd van een sterk groeiende vraag naar reizen.**

**Pratt & Whitney-motoren hebben ook de Indiase luchtvaartmaatschappij Go First India Ltd gedwongen een deel van haar vloot van gloednieuwe Airbus SE-vliegtuigen de afgelopen drie jaar in totaal 17.244 dagen aan de grond te houden.**  
(...)

De luchtvaartmaatschappij moest 30,5% van haar Airbus A320neo-vloot in 2020, 25,6% in 2021 en 33,9% in 2022 aan de grond houden omdat Pratt er niet in slaagde nieuwe motoren en reserveonderdelen te leveren. In totaal komt dit neer op meer dan 47 jaar potentiële vliegtijd tussen januari 2020 en februari 2023, toen de vliegtuigen aan de grond werden gehouden.

(...)

**Mijn commentaar:** De betrokken Pratt & Whitney PW1100G-motoren (eerste generatie) zijn geïnstalleerd op Airbus A220, Embraer 175, 190 en 195-E2 en als optie op de A320 neo.

*De in het artikel genoemde luchtvaartmaatschappijen Lufthansa, Go Airlines India en Go First India zijn de laatste luchtvaartmaatschappijen die getroffen zijn door de problemen van de motorfabrikant, na Iraqi Airways, Air Tanzania, Air Senegal en EgyptAir.*

*Ook KLM is bezorgd: 5 van haar 12 Embraer 195-E2's kampen met motorproblemen. Air France wordt gespaard, omdat haar A220-vloot recenter is en de motoren ervan van de laatste wijzigingen hebben geprofiteerd.*

*Pratt & Whitney zei dat het "zich inzet voor het succes van onze luchtvaartklanten" en voegde eraan toe dat het "voorrang zal blijven geven aan leveringsprogramma's voor alle klanten".*

*Maar de motorfabrikant worstelt om de vraag bij te houden met een leveringsketen die nog steeds tekortschiet.*

*De eerste luchtvaartmaatschappijen die voor de PW1100G kiezen, zullen waarschijnlijk enkele maanden nadeel ondervinden.*

## > **ADP: grenswachttijden in maart**

(bron Air Journal) 2 mei 2023 - De maandelijkse barometer die door de ADP Groep en de Dienst Grenspolitie is opgesteld van de wachttijden die passagiers bij de verschillende grenscontroleposten van de luchthavens Paris-Charles de Gaulle en Paris-Orly ondervinden, wijst op een algemene stabiliteit ten opzichte van februari. Er is een programma ter versterking van de luchtsluizen van PARAFE gestart.

**In maart 2023 wachtte op Parijs-CDG 81% van de bijna 3,3 miljoen passagiers op internationale vluchten buiten Schengen minder dan 10 minuten, 96% minder dan 30 minuten en 99% minder dan 45 minuten.**

**Op Parijs-Orly wachtte 86% van de bijna 1,2 miljoen passagiers op internationale vluchten buiten Schengen minder dan 10 minuten, 99% minder**

**dan 30 minuten en bijna 99% minder dan 45 minuten.**

Ter herinnering, in het persbericht van ADP staat: "**de maximale wachttijden bij de grenspolitie op de luchthavens, die door de premier zijn vastgesteld tijdens de interministeriële raad over toerisme van 26 juli 2017, bedragen 30 minuten voor Europese onderdanen en 45 minuten voor niet-Europeanen**".

Gebeurtenissen die leiden tot wachttijden van meer dan 30 minuten (gebeurtenissen die meer dan 50 passagiers treffen, per kalenderweek. Twee voorvallen moeten 20 minuten uit elkaar liggen, anders wordt slechts één voorval geteld):

Op Parijs-Charles de Gaulle

- Week 9: 25 voorvallen met gevolgen voor ongeveer 7.950 passagiers, met een gemiddelde wachttijd van 45 minuten.
- Week 10: 40 voorvallen met ongeveer 14.900 passagiers, met een gemiddelde wachttijd van 45 minuten.
- Week 11: 34 voorvallen met ongeveer 11.650 passagiers, met een gemiddelde wachttijd van 45 minuten.
- Week 12: 56 evenementen met ongeveer 20.730 passagiers en een gemiddelde wachttijd van 50 minuten.
- Week 13: 44 evenementen met ongeveer 11.300 passagiers en een gemiddelde wachttijd van 45 minuten.

Op Paris-Orly

- Week 9: 6 evenementen met ongeveer 890 passagiers, met een gemiddelde wachttijd van 55 minuten.
- Week 10: 4 evenementen met ongeveer 450 passagiers en een gemiddelde wachttijd van 35 minuten.
- Week 11: 12 voorvallen met ongeveer 2.150 passagiers, met een gemiddelde wachttijd van 40 minuten.
- Week 12: 12 evenementen met ongeveer 1.930 passagiers en een gemiddelde wachttijd van 40 minuten.
- Week 13: 1 voorval met ongeveer 100 passagiers, met een gemiddelde wachttijd van 35 minuten.

(...)

**De ADP Groep verhoogt, in samenwerking met de grenspolitie, het aantal PARAFE-luchtsluizen (Automated Rapid Border Crossing) op de Parijse luchthavens. Momenteel zijn er 122 luchtsluizen** (100 in Roissy, 22 in Orly), maar de Parijse luchthavenexploitant heeft aangekondigd dat hij " bezig is de bestaande luchtsluizen te herschikken (wat mogelijk is door de sluiting van de 2AC-terminals voor werkzaamheden) en nieuwe luchtsluizen te installeren aan de grenzen die het meest worden gebruikt". Op CDG zijn de werkzaamheden op 8 maart begonnen om vijf extra luchtsluizen toe te voegen aan de vertrekhal van terminal 1, waardoor het aantal tegen begin mei van drie op acht komt. Op 22 maart zijn soortgelijke

werkzaamheden begonnen aan Terminal 2E aankomst, waardoor medio mei vijf luchtsluizen worden toegevoegd aan de tien die momenteel in gebruik zijn. Tegen de zomer van 2023 zullen 17 luchtsluizen zijn geïnstalleerd.

## **De ADP Groep "zal dit uitbreidingsplan voortzetten", met als doel 170 luchtsluizen aan te bieden voor de zomer van 2024 (+39%).**

***Mijn commentaar:** Tijdens de zomer van 2022 stonden er te veel rijen op de Parijse luchthavens.*

*De reden: het gebrek aan personeel bij ADP (en haar dienstverleners) en de politie.*

*Met de nadering van de grote sportevenementen die in Frankrijk worden georganiseerd (het WK rugby aan het eind van het jaar, de Olympische Spelen volgend jaar) is de aanwerving hervat. Zonder enige zekerheid te bieden over het goede verloop van de activiteiten tijdens de komende zomerpiek.*

## **> Emirates en Etihad Airways versterken hun interline-overeenkomst in de Verenigde Arabische Emiraten**

(bron Air Journal) 7 mei 2023 - **Emirates en Etihad Airways hebben een memorandum van overeenstemming (MoU)** ondertekend om hun interline-overeenkomst uit te breiden en reizigers een ruimere keuze aan routes te bieden bij een bezoek aan de Verenigde Arabische Emiraten (VAE).

**De overeenkomst, de eerste in haar soort tussen de twee grootste luchtvaartmaatschappijen van de VAE, heeft tot doel het toerisme naar de VAE te stimuleren door bezoekers in staat te stellen met één boeking meerdere bestemmingen te bezoeken.** Deze zomer zullen klanten van Emirates of Etihad één ticket naar de VAE kunnen kopen via de luchthavens van Dubai en Abu Dhabi. De nieuwe overeenkomst biedt reizigers die de VAE willen verkennen ook de flexibiliteit van één ticket voor hun hele reis en een gemakkelijke check-in van bagage. Bij de start van dit uitgebreide partnerschap zal **elke luchtvaartmaatschappij zich richten op bezoekers uit Europa en China naar de VAE.** Dankzij de open jaw-overeenkomst kunnen reizigers hun reis optimaliseren en Abu Dhabi, Dubai of een ander emiraat van de VAE ervaren zonder een retourvlucht via hun aankomstluchthaven te moeten nemen. **Klanten die naar de VAE reizen, hebben ook de mogelijkheid om 'multi-city' routes te nemen, wat betekent dat ze vanuit één stad via het netwerk van Emirates of Etihad Airways kunnen reizen.**

Dit uitgebreide interline partnerschap bouwt voort op het engagement van beide Emirates-luchtvaartmaatschappijen om de doelstelling van de regering van de VAE te ondersteunen om van de VAE een van de belangrijkste bestemmingen ter wereld te maken. Het toerisme is een van de belangrijkste pijlers van de economie van de VAE en zal naar verwachting 5,4% van het totale BBP van de natie bijdragen,

oftewel 116,1 miljard dirham (31,6 miljard dollar), en tegen 2027 meer dan een miljoen banen ondersteunen.

Bovendien is dit de tweede interline-overeenkomst tussen de twee Emirates-luchtvaartmaatschappijen. In 2018 hadden Emirates Group Security en Etihad Aviation Group (EAG) een memorandum van overeenstemming (MoU) ondertekend om de luchtvaartbeveiliging te verbeteren, met inbegrip van het delen van informatie en inlichtingen voor hun respectieve activiteiten binnen en buiten de VAE. Het jaar daarvoor ondertekende Emirates een overeenkomst met het ministerie van Cultuur en Toerisme van Abu Dhabi om het toerisme in de hoofdstad van de VAE te bevorderen.

***Mijn commentaar:*** De Golf maatschappijen zijn op de post-Covid bijeenkomst. Zij willen meer reizigers aantrekken.

*Qatar Airways zal Toulouse, Nice en Lyon aandoen en biedt aan om deze met zijn hub te verbinden via vluchten van 6 tot 7 uur.*

*Passagiers die naar Azië reizen zullen dan de keuze hebben tussen een vlucht van 1 uur en een vlucht van 12 uur (Air France) en twee vluchten van 6 of 7 uur (Qatar Airways). De vraag is: wat kiezen ze voor dezelfde prijs?*

*De kwaliteit van de hub zal een belangrijk criterium zijn. Maar de verbindingstijd (tussen middernacht en twee uur 's nachts in Doha in west-oostelijke richting, tussen zes en acht uur 's ochtends in de andere richting) kan in het nadeel van Qatar Airways werken.*



De concurrentie tussen de drie Golfmaatschappijen is zwaar, vooral omdat hun luchthavens zeer dicht bij elkaar liggen. De hubs van Emirates en Etihad liggen op minder dan 200 km van elkaar. De hub van Qatar ligt iets verder weg, op ongeveer 400 km.

Ter verduidelijking: Dubai is de dichtstbevolkte stad in de Verenigde Arabische Emiraten, een staat die zeven emiraten omvat: Abu Dhabi (het grootste emiraat), Dubai, maar ook Sharjah, Fujairah, Ajman, Ras Al-Khaimah en Umm Al-Quwain.

## Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM over het afgelopen jaar**



Twee gebeurtenissen hebben de koers van het aandeel het afgelopen jaar beïnvloed:

- . in juni 2022 de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro
- . in februari 2023 de aankondiging van goede resultaten voor 2022.

**Geen nieuwe opmerkingen**

> **Koersverloop Air France-KLM aandeel**

Het aandeel Air France-KLM staat bij sluiting op maandag 8 mei op **1,46 euro**. Het is deze week **sterk gedaald met -6,98%**.



Het stond op 2 januari 2023 op 1,253 euro.

**Het 12-maands analistengemiddelde (consensus) voor het aandeel AF-KLM is 1,88 euro** (begin februari was het 1,55 euro). Het hoogste koersdoel is 2,40 euro, het laagste 1,10 euro. Ik hou alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Volgens AFP zijn de markten gemengd, tussen de vertragende inflatie en de vrees voor een recessie in de VS.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

***Mijn (nieuwe) commentaar:** De koers van Air France-KLM heeft geleden onder de aankondiging van gemengde kwartaalresultaten en een zwakker dan verwachte jaarprognose (passagiersactiviteit op 95% van het niveau van 2019).*

### > **Ontwikkeling brandstofprijzen in 2022**

**Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat ruwe Brent-olie en een vat Jet Fuel.** In 2022 schommelde het verschil tussen beide producten tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

De afgelopen twee maanden is het verschil tussen beide producten (Jet Fuel en ruwe olie) kleiner geworden en nadert het het verschil van vóór de oorlog in Oekraïne.

### **Geen nieuwe opmerkingen**

### > **Ontwikkelingen brandstofprijzen deze week**

**Het vat Jet Fuel in Europa is deze week met -\$3 gedaald tot \$91.** Na een piek op \$182 in juni 2022 was het begin augustus teruggevallen tot \$132. Het stond op \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

**Brent ruwe olie (Noordzee) daalt deze week met -\$5 tot \$75. Het effect van de OPEC+ aankondigingen van productievermindering vervaagt.**

Van midden februari 2022 tot eind juli jojoënd tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt ze tussen \$75 en \$99.

Terwijl olie al enkele weken terug is op een normaal niveau, zit **Jet Fuel nu heel dicht bij zijn normale niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en Brent-olie bedraagt nu slechts 16 dollar per vat.** In 2022, aan het begin van



het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna 50 dollar.

Hoewel het nog te vroeg is om definitieve conclusies te trekken, is dit goed nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen. Als dit wordt bevestigd, kunnen zij meer middelen inzetten voor duurzame vliegtuigbrandstoffen.

**Geen nieuwe opmerkingen**

## 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](#).

11.445 mensen ontvangen dit persoverzicht live