

Air France-KLM

I Brief van François Robardet

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

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)



voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

Nr. 937, 6 november 2023

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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,

In mijn vorige brief, waarin ik het onderwerp contrails aankaartte, schreef ik :

Over de klimatologische impact van niet-CO2 effecten: Tot op heden bestaat er geen consensus over de bijdrage van contrails aan de klimaatverandering. De meest pessimisten geloven dat condensatiesporen evenveel invloed hebben als de CO2 die door *vliegtuigen* wordt uitgestoten.

Ik heb een aantal corrigerende opmerkingen ontvangen waaruit ik het volgende heb gehaald.

=== begin citaat

Dat is niet helemaal waar.

Er is nu een internationale consensus over het netto opwarmende effect van niet-CO2 effecten, die over de periode 1940-2018 een 2 keer zo grote invloed hadden op de radiatieve forcering als CO2, met een onzekerheidsbereik van de helft van CO2 tot drie keer CO2.

De meest pessimistische schattingen zijn dus meer dan 50%-50%.

De consensus is dus dat de invloed van niet-CO2-effecten van dezelfde orde van grootte is als die van CO2.

De andere parameter is de klimaatmetriek die wordt gebruikt om CO2- en niet-

CO2-effecten te vergelijken.

Stralingsforcering is beter geschikt om een periode in het verleden te analyseren. Om de impact van een vlucht of een bedrijf op het klimaat

te analyseren, gebruiken we meestal een andere metriek (GWP, PGT, ATR) voor een bepaalde tijdshorizon (20, 50 of 100 jaar). Dit vermenigvuldigt het aantal manieren om de impact te interpreteren en er is momenteel geen consensus over welke metriek we moeten gebruiken.

Een tijdshorizon van 100 jaar is te verkiezen om de volledige impact op het klimaat in rekening te brengen.

Als we uitgaan van GWP, de metriek die internationaal wordt gebruikt om andere broeikasgassen te vergelijken, zouden de niet-CO2-effecten iets minder dan de helft van CO2 vertegenwoordigen (een factor van ongeveer 0,7), en 80% van de niet-CO2-impact zou te wijten zijn aan contrails.

=== einde citaat

Hartelijk dank aan de lezers die me deze belangrijke informatie hebben gegeven.

Veel leesplezier.

François

Persoverzicht van maandag

> SAS tekent investeringsovereenkomst met Castlelake en Air France-KLM herstructureert

(bron Air Journal) 6 november - **Air France-KLM en participatiemaatschappij Castlelake LP hebben hun geplande investering in de failliete Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS met 25 miljoen dollar verhoogd tot 1,2 miljard dollar**, zo maakte SAS zaterdag bekend in een verklaring.

De deal werd specifiek gesloten met een consortium waar ook de Deense investeringsmaatschappij Lind Invest en de Deense staat deel van uitmaken na de faillissementsprocedure. SAS voegde eraan toe dat het, als onderdeel van de transactiestructuur, een nieuwe kredietovereenkomst voor debiteurenfinanciering is aangegaan met Castlelake voor 5,5 miljard SEK (505,45 miljoen USD) om haar leningen te herfinancieren, haar liquiditeit te vergroten en het bedrijf te helpen uit haar vrijwillige herstructureringsproces te komen.

SAS had op 3 oktober een investering van 1,175 miljard dollar aangekondigd van de investeerdersgroep om de luchtvaartmaatschappij te helpen redden, die in juli het faillissement aanvraagde onder druk van de Covid-19 pandemie, hoge brandstofprijzen en een pilotenstaking. Tot nu toe waren de Deense en Zweedse regeringen de belangrijkste aandeelhouders.

Hier is de verdeling van de aandeelhouders na de investering, volgens het persbericht:

- Castlake zal 32% van het kapitaal en 55,2% van de converteerbare schuld in handen hebben.
- De Deense overheid bezit 25,8% van het kapitaal en 30% van de converteerbare schuld.
- Air France-KLM bezit 19,9% van het kapitaal, 4,8% van de converteerbare schuld
- Lind Invest bezit 8,6% van het kapitaal, 10% van de converteerbare schuld
- De resterende 13,6% van het eigen vermogen wordt verdeeld onder de andere schuldeisers.

(...)

Mijn commentaar: de ommekeer van SAS ligt op koers.

Van alle beleggers beperkt alleen de Air France-KLM groep zijn blootstelling aan de schuld van SAS (4,8%), op een niveau dat veel lager ligt dan zijn belang (19,9%).

> Toekomst KLM in gevaar volgens CEO

(bron Boursier) 31 oktober - (...) De beperking van het aantal vluchten op de luchthaven van Amsterdam, een maatregel van de Nederlandse regering om de geluidsoverlast te verminderen, blijft zowel in Nederland als in de luchtvaartindustrie voor opschudding zorgen. In een interview met Bloomberg zei Marjan Rintel, CEO van **KLM**, dat zijn luchtvaartmaatschappij **in het zomerseizoen van 2024 waarschijnlijk 17 dagelijkse vluchten minder zal hebben**. "Het gaat niet over vandaag en morgen, het gaat over de toekomst van KLM.... Het gaat over de toekomst van de economische positie van Nederland in de wereld en de richting die we op willen", legde de CEO uit.

KLM vertrouwt meer op haar wereldwijde netwerk dan de meeste andere Europese luchtvaartmaatschappijen omdat Nederland geen lokale markt heeft.

Mevrouw Rintel benadrukte dat toegang tot bestemmingen als New York en Azië essentieel is voor KLM om haar investeringen te kunnen betalen en dat kortereafstandsvluchten, die de maatschappij misschien zal moeten schrappen, helpen bij het vullen van langeafstandsvliegtuigen: "**voor het bedrijfsmodel van KLM voeden we ons internationale netwerk met alle kleine bestemmingen in Europa**".

De Nederlandse regering overweegt de jaarlijkse vluchten op Schiphol met ongeveer 10% te verminderen, tot 452.500, om de milieuvuiling en geluidsoverlast terug te dringen. Een stap die volgens luchtvaartmaatschappijen en

lobbygroepen de positie van Schiphol als een van Europa's toonaangevende hubluchthavens zou ondermijnen. **KLM heeft juridische stappen ondernomen tegen de eerste fase van de capaciteitsverlaging naar 460.000**

vliegbewegingen, een verlaging die volgens Rintel het vermogen van KLM om "hevig" te concurreren zou aantasten.

KLM wacht ook op een uitspraak van de Europese Commissie over de vraag of de Nederlandse regering de Balanced Approach procedure correct heeft gevolgd, een proces dat de beste praktijk beschrijft voor het implementeren van capaciteitsbeperkingen op luchthavens ten behoeve van geluidsbeperking.

De capaciteitsbeperkingen op Schiphol zullen waarschijnlijk ook gevolgen hebben voor andere luchtvaartmaatschappijen die op Nederland vliegen, aangezien zij waarschijnlijk ook een aantal slots zullen verliezen. Als gevolg daarvan dringen sommige luchtvaartmaatschappijen aan op vergeldingsmaatregelen om KLM de toegang tot andere hubs in het buitenland te ontzeggen. **JetBlue Airways bijvoorbeeld, die in augustus vanaf John F. Kennedy International Airport naar Amsterdam begon te vliegen, heeft de Amerikaanse autoriteiten gevraagd de Nederlandse maatschappij de toegang tot de luchthaven van New York te ontzeggen als ze de toegang tot Schiphol verliest.**

Rintel zei dat dergelijke eisen van andere luchtvaartmaatschappijen een "grote bedreiging" vormen voor KLM en een risico voor hun joint venture en internationale bestemmingen. "JetBlue zal niet de enige zijn... Er zullen anderen zijn. Als je op deze manier slots schrapt, zonder enig begrip van internationale afspraken, dan is het heel normaal dat JetBlue zeer beledigd is," zei de CEO van de luchtvaartmaatschappij.

***Mijn commentaar:** Met de maatregelen die ze oplegt, probeert de Nederlandse regering de koek op te eten.*

Ze wil de geluidsoverlast en de uitstoot van schadelijke gassen met 15% verminderen door de activiteit te verminderen, in de wetenschap dat de aankoop van nieuwe vliegtuigen door de luchtvaartmaatschappijen het mogelijk maakt om dit doel te bereiken.

Een verduidelijking over de komende activiteitsvermindering: in eerste instantie in de zomer van 2024,

- *luchtvaartmaatschappijen met historische slots (zoals KLM, Air France, Delta Air Lines en easyJet) zullen hun slots met 3,1% moeten verminderen,*
- *Luchtvaartmaatschappijen zonder historische rechten op de luchthaven zullen geen slots krijgen voor de volgende zomer.*

JetBlue Airways heeft tegen deze maatregel geprotesteerd en geëist dat KLM als

verginging niet meer op New York mag vliegen.

> Norse haalt 400 miljoen DKK op om rekeningen te betalen

(bron check-in.dk, vertaald met DeepL) 6 november - (...) Als onderdeel van haar kwartaalverslag **kondigde Norse Atlantic Airways aan dat ze USD 45 miljoen extra kapitaal zou ophalen via** een aandelenemissie. Volgens het bedrijf was de belangstelling van investeerders echter zo groot dat het 55 miljoen dollar (ongeveer 390 miljoen DKK) heeft opgehaald.

Er was dringend behoefte aan kapitaal en een deel van het geld zal worden gebruikt om rekeningen te betalen. Dit wordt benadrukt in een persbericht van de beurs, waarin staat dat "het bedrijf onderhandelingen aan het afronden is met een belangrijke leverancier die een betalingsversnellingsplan nodig heeft".

Daarnaast **stelt het bedrijf dat het extra kapitaal de liquiditeit tijdens het winterseizoen zal verbeteren totdat** de inkomsten uit de kaartverkoop voor de zomer binnenkomen.

De kapitaalverhoging komt nadat Norse Atlantic Airways afgelopen woensdag voor het eerst sinds haar eerste vlucht in juni 2022 een winstgevend kwartaal aankondigde. De nettowinst voor juli, augustus en september, die overeenkomen met het hoogseizoen, bedroeg echter slechts 1,3 miljoen dollar (11,6 miljoen Deense kronen). Dit verschil moet worden gezien in het licht van het feit dat het tweede kwartaal van het jaar eindigde in een verlies van 28 miljoen dollar (240 miljoen Deense kronen).

Norse Atlantic Airways slaagde erin de omzet tussen het tweede en derde kwartaal te verdubbelen en ook de bezettingsgraad van vliegtuigen bereikte een recordniveau voor de maatschappij. **Deze vooruitgang werd echter niet weerspiegeld in de resultaten.**

Jacob Pedersen, hoofd aandelenresearch bij Sydbank, vertelde Check-in.dk dat de winst mager was als je bedenkt dat luchtvaartmaatschappijen in heel Europa recordresultaten boekten in het derde kwartaal.

(...)

In haar kwartaalverslag legt Norse uit dat ze nieuwe mogelijkheden onderzoekt en dat ze is benaderd door "verschillende spelers in de sector". Gezien de grote belangstelling is Norse van mening dat haar activiteiten, marktpositie en activa als aantrekkelijk worden gezien. Het bedrijf zal strategische adviseurs inschakelen als onderdeel van het proces.

Norse heeft een vloot van 15 Boeing 787 Dreamliners, waarvan er vijf worden geleased aan de Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa. Deze vliegtuigen moeten tussen eind maart en juni 2024 aan Norse worden teruggegeven.

Mijn opmerkingen: Norse Atlantic Airways is een Noorse goedkope langeafstandsluchtvaartmaatschappij. Haar routes zijn geconcentreerd op de Noord-Atlantische Oceaan.

Het is de opvolger van Norwegian Long Haul, zelf een dochteronderneming van Norwegian, toen Norwegian in 2021 zijn activiteiten staakte.

Sinds de oprichting heeft Norse Atlantic Airways moeite gehad om van de grond te komen. Het heeft moeten lenen om het hoofd te bieden aan cashflowproblemen, wat nooit een goed teken is voor een bedrijf.

Vier artikelen over resultaten van luchtvaartmaatschappijen

> Recordzomer voor Lufthansa, zelfs beter dan Air France-KLM

(bron La Tribune) 2 november - **Lufthansa** bevestigt haar goede start van het jaar in **het derde kwartaal**. Tussen juli en september **boekte** Europa's grootste luchtvervoersgroep **een winststijging van 47% j-o-j tot 1,2 miljard euro**, zo blijkt uit cijfers die op donderdag 2 november zijn gepubliceerd. In termen van omzet was de stijging 8%, tot 10,3 miljard euro over het hele jaar. Dit maakt het "het sterkste kwartaal in haar geschiedenis in termen van omzet", aldus de groep in een persbericht. De aandelen van Lufthansa stonden 's middags bijna 7% hoger op de beurs van Frankfurt.

Deze situatie zal zich in het vierde kwartaal voortzetten, met een **gemiddelde omzet per passagier "op het niveau van vorig jaar en ongeveer 25% boven het niveau van voor de crisis"** van Covid-19, zei de CEO van de groep, Carsten Spohr, tijdens een conference call.

Het feit dat er nog steeds sprake is van inflatie "zoals in alle sectoren" betekent ook dat de huidige boekingen "geen prijsdaling laten zien", voegde hij eraan toe.

Volgens het persbericht van Lufthansa is het resultaat over het derde kwartaal het directe resultaat van een aantal factoren. "Deze stijging is voornamelijk toe te schrijven aan een combinatie van een sterke vraag, een groter capaciteitsaanbod en aanhoudend hoge gemiddelde prijzen", aldus de groep.

(...)

Tegelijkertijd bevestigt Lufthansa haar winstvooruitzichten voor het hele jaar "ondanks de geopolitieke situatie, die moeilijk blijft", aldus het persbericht. De operationele winst zou €2,6 miljard moeten bedragen, tegenover €1,5 miljard in 2022. Anderzijds **lijdt de groep onder de stijging van de paraffineprijzen, met een verwachte jaarfactuur van ongeveer 8,0 miljard euro, een half miljard euro meer dan aanvankelijk voorspeld.**

(...)

Deze resultaten bevestigen de terugkeer naar de normale gang van zaken in de sector, na de recordwinst die Air France-KLM vorige week bekendmaakte, zij het lager dan die van de Duitse groep. De Franse reus verdubbelde zijn nettowinst tot €931 miljoen en boekte een omzet van €8,66 miljard (+6,8%). Bovendien boekte het deze zomer de hoogste operationele kwartaalwinst in zijn geschiedenis, met 1,34 miljard euro, synoniem met een operationele marge van 15,5% (een record).

Op het gebied van passagiers deed Lufthansa het opnieuw beter dan Air France-KLM. Van juli tot september vervoerde de Franse groep 27 miljoen mensen, 7,6% meer dan in dezelfde periode vorig jaar. Dat is een verschil van 11 miljoen passagiers. Dit komt niet als

een verrassing gezien de superieure omvang van de Duitse groep (...) Maar Lufthansa's groei over het kwartaal was twee keer zo snel als die van Air France-KLM, dat nu elke voorsprong die het misschien had aan het begin van het herstel lijkt te zijn kwijtgeraakt.

Mijn commentaar: De afgelopen dagen hebben de meeste luchtvaartmaatschappijen uitzonderlijke resultaten gemeld.

Ze komen met dezelfde (gerechtvaardigde) verklaringen: tariefverhogingen die de kostenstijgingen (lonen, brandstof) ruimschoots dekken.

Ze verzuimen te vermelden dat, als hun activiteiten het niveau van 2019 niet hebben bereikt, dit vaak komt doordat ze de meest verliesgevende routes hebben ingekrompen of zelfs geschrapt.

> Ryanair: winst eerste halfjaar sterk gestegen, dankzij verkeer en prijzen

(bron AFP) 6 november - De Ierse luchtvaartmaatschappij **Ryanair kondigde maandag een 72% jaar-op-jaar stijging van de nettowinst aan tot 2,2 miljard euro voor haar eerste halfjaar**, met name gestimuleerd door "record" verkeer afgelopen zomer en hogere tarieven.

Het resultaat werd gestimuleerd door een "sterke paasperiode in het eerste kwartaal, recordverkeer in de zomer en hogere tarieven die de aanzienlijk hogere brandstofkosten over het halfjaar compenseerden", aldus Ryanair in een verklaring.

Mijn commentaar: Om zijn aandeelhouders te belonen - die tijdens de Covid-crisis €400 miljoen aan eigen vermogen hebben ingebracht - is Ryanair van plan een gewoon dividend van €400 miljoen voor te stellen, waarvan de helft in februari 2024 wordt uitbetaald en de andere helft na de volgende AVA.

CEO Michael O'Leary, die 3,873% van het kapitaal bezit, zou €15,5 miljoen moeten

ontvangen.

Bovendien zou Michael O'Leary volgens het plan van de Ierse lagekostenmaatschappij (bron: Les Echos) tot €100 miljoen kunnen verdienen als hij erin slaagt om de jaarlijkse winst (die voor het boekjaar 2018-2019 op €1 miljard wordt geschat) tegen 2024 te verdubbelen. Dit zou al in het huidige boekjaar kunnen worden bereikt.

De Groep geeft ook aan dat het een nieuw beloningsbeleid heeft opgesteld vanaf het boekjaar 2024/2025, waarbij 25% van de jaarlijkse winst na belastingen zal worden teruggegeven aan de aandeelhouders.

Na deze aankondigingen steeg de koers van het Ryanair-aandeel maandagochtend met meer dan 5% op Euronext Dublin, waarmee de winst sinds het begin van het jaar op meer dan 31% komt.

> **LATAM Airlines negen maanden na faillissement weer winstgevend**

(bron Air Journal) 31 oktober - **LATAM Airlines heeft in het derde kwartaal van 2023 een nettowinst geboekt van 232 miljoen dollar, vergeleken met een nettoverlies van 296 miljoen dollar in dezelfde periode vorig jaar.**

De omzet steeg tussen juli en september met 18% tot 3 miljard dollar. Deze kwartaalresultaten maken deel uit van een solide herstel voor de Zuid-Amerikaanse luchtvaartgroep, die ook zijn verwachtingen voor het volledige jaar 2023 heeft verhoogd, nadat het eind vorig jaar uit een faillissementsprocedure van hoofdstuk 11 in de VS kwam met een robuust reorganisatieplan van 8 miljard dollar.

(...)

Geen commentaar

> **Air Portugal meldt positieve resultaten voor de eerste 9 maanden van 2023**

(bron Aeroweb) 5 november - In de **eerste negen maanden van 2023 heeft TAP Air Portugal opnieuw een historische mijlpaal bereikt met een record nettowinst van 203,5 miljoen euro.**

De bedrijfsopbrengsten voor de eerste negen maanden van 2023 stegen tot 3,2 miljard euro, een aanzienlijke stijging van 725 miljoen euro (+29,7%) ten opzichte van dezelfde periode in 2022.

De eerste drie kwartalen van 2023 werden gekenmerkt door een aanzienlijke prestatie van de financiële en commerciële indicatoren van de

luchtvaartmaatschappij. TAP behaalde een recurrente EBITDA van 752,4 miljoen euro, met een marge van 24%, en een solide recurrente EBIT van 400,7 miljoen euro, met een marge van 13%.

Eind juni 2023 heeft TAP de obligaties 2019-2023 afgelost voor in totaal €200 miljoen. De ratio netto financiële schuld/EBITDA per 30 september 2023 is aanzienlijk verbeterd tot 2,4x, een duidelijke verbetering ten opzichte van de ratio van 3,5x die eind 2022 werd genoteerd.
(...)

Geen commentaar

> Terugroepen motoren zal meerdere Lufthansa vliegtuigen aan de grond houden in 2024

(bron DPA) 2 november - **Een wereldwijde terugroeping van motoren zal volgend jaar waarschijnlijk dagelijks 20 vliegtuigen van Lufthansa Airbus aan de grond houden.** In totaal heeft de groep 64 vliegtuigen die zijn uitgerust met de motor van fabrikant Pratt & Whitney, zei bestuursvoorzitter Carsten Spohr tijdens een conference call over de kwartaalcijfers van donderdag in Frankfurt. Inclusief reservemotoren moeten in totaal 146 motoren van de Lufthansa groep worden onderhouden als onderdeel van deze terugroepactie. Spohr vertrouwt hiervoor op zijn dochteronderneming Lufthansa Technik. Dit zou de onderhoudstijd aanzienlijk moeten verkorten.

RTX-dochter Pratt & Whitney kondigde deze zomer een grote terugroepactie voor straalmotoren aan. De reden was een problematisch metaalpoeder dat Pratt & Whitney had gebruikt bij de productie van turbineschijven. Dit type motor wordt wereldwijd gebruikt in ongeveer één op de twee straalvliegtuigen uit de A320neo-serie, het populairste model van Airbus.

Spohr hoopt de betreffende motoren sneller te kunnen onderhouden dan Pratt & Whitney en **haar Duitse partner MTU. MTU schat dat elke motor tot 300 dagen buiten dienst zal zijn,** vooral vanwege de lange wachttijden voor werkplaatsafspraken en reserveonderdelen. Spohr hoopt dat Lufthansa Technik dit 100 dagen sneller zal bereiken.

(...)

Mijn commentaar: *Het terugroepen van de Pratt & Whitney motoren werd afgelopen juni aangekondigd.*

Pratt & Whitney kondigde aan dat dit onderhoud het bedrijf tussen de 3 en 3,5 miljard dollar zou kosten in de "komende jaren".

1.200 vliegtuigen zijn mogelijk getroffen (van de ongeveer 3.000 die zijn uitgerust

met deze beroemde PW1100 GTF-motor).

De belangrijkste getroffen luchtvaartmaatschappijen zijn Spirit Airlines, JetBlue Airways, Lufthansa en Indiase IndiGo.

> En een faraonisch vliegveld rees op uit de golven...

(bron Journal de l'Aviation) 31 oktober - **Het heeft nu een officiële naam en wordt de grootste luchthaven ooit gebouwd op zee**, net als de Kansai International hub (Osaka), Chubu Centrair (Nagoya) of de aanstaande Chek Lap Kok uitbreiding (Hong Kong) voor zijn derde landingsbaan. Maar deze keer **gaat het voor het eerst om continentaal China**, dat tot nu toe geen hub op zee had.



De toekomstige internationale luchthaven Dalian Jinzhou Bay, die ten noorden van de stad Dalian (provincie Liaoning) aan de Golf van Bohai moet worden gebouwd, is nu al het gesprek van de dag, net als veel andere Chinese luchthavens die de afgelopen jaren zijn gebouwd.

De eerste vulwerkzaamheden om een kunstmatig eiland van meer dan 21 vierkante kilometer te vormen begonnen stilletjes in 2011, terwijl het project een jaar later voor het eerst werd onthuld, met een eerste opening gepland voor 2018.

(...)

Op 19 oktober kreeg het luchthavenproject officieel de naam Dalian Jinzhou Bay van de Civil Aviation Administration of China (CAAC). De grond- en bouwwerkzaamheden aan de nieuwe luchthaven begonnen op 28 oktober en gingen van de status "voorbereid" naar de status "in gevecht".

Dalian Jinzhou Bay International Airport is ontworpen om tot 80 miljoen passagiers en 1,5 miljoen ton vracht per jaar te verwerken, dankzij de toekomstige vier start- en landingsbanen, twee passagiersterminals, een treinstation en een vrachtterminal.

De eerste fase van het project omvat echter slechts twee start- en landingsbanen (3.600 meter en 3.400 meter) en één passagiersterminal met een oppervlakte van 500.000 vierkante meter en ongeveer 80 contactpunten voor vliegtuigen. De initiële capaciteit zal 43 miljoen passagiers en 550.000 ton vracht per jaar bedragen, met een maximum van 540.000 bewegingen.

De hub-and-spoke lay-out van de terminal zal de maximale afstand die passagiers moeten afleggen beperken tot slechts 320 meter van de controleposten (PIF), een architectuur die zijn waarde al heeft bewezen voor de gigantische internationale luchthaven Beijing-Daxing die in 2019 wordt geopend. De luchthaven wordt natuurlijk een categorie 4F-luchthaven voor de A380 en 777X. Ter indicatie: **het Midden-Koninkrijk heeft 248 luchthavens die openstaan voor passagiersvervoer door de lucht** (waaronder 29 met meer dan 10 miljoen passagiers per jaar). In **2025 zullen dat er 270 zijn**. Op de langere termijn voorziet het 14e vijfjarenplan van China in een totaal van 140 luchthavenprojecten tussen nu en 2035 (nieuwe luchthavens, uitbreidingsprojecten, enz.).

***Mijn commentaar:** ik schreef altijd dat tegenwoordig alle uitbreidings- of bouwprojecten van luchthavens gedoemd zijn te mislukken, omdat ze worden afgewezen door de lokale bevolking of omdat ze onverenigbaar zijn met de strijd tegen klimaatverandering.*

Deze opmerking geldt vooral voor democratieën.

Beurs persoverzicht

> Met een helpende hand van de Fed klimmen Lufthansa en Air France-KLM op de beurs

(bron BFM Bourse) 3 november - **De Duitse luchtvaartmaatschappij is deze donderdag fors gestegen op de beurs van Frankfurt.** Dat geldt ook voor andere groepen in de sector, die profiteren van de hernieuwde belangstelling voor cyclische aandelen na een geruststellende boodschap van de Amerikaanse Federal Reserve. (...)

Net als al haar concurrenten had Lufthansa een goede zomer, met 38 miljoen passagiers tussen juli en eind september. (...)

Maar **buiten Lufthansa, gesterkt door haar resultaten, boeken alle Europese luchtvaartmaatschappijen vooruitgang.** In Parijs steeg Air France-KLM met 5,4%. In Londen ging IAG, de moedermaatschappij van het Britse Ariways en Iberia, er 3,3% op vooruit en easyJet 3,1%.

De Pavloviaanse reflex zou zijn om te denken dat al deze groepen profiteren van een positieve kruislesing van de resultaten van Lufthansa. Maar dat is niet het geval.

"Eerlijk gezegd is er niets heel verrassends aan de resultaten van Lufthansa voor de sector als geheel, gezien het feit dat Air France-KLM en IAG vorige week hun resultaten publiceerden. **De reactie is meer te wijten aan de verklaring van de Amerikaanse Federal Reserve (Fed) op woensdagavond**", aldus een in Londen gevestigde sectoranalist.

De Fed hield haar belangrijkste rentetarieven ongewijzigd en haar voorzitter, Jerome Powell, gaf een boodschap van voorzichtigheid tijdens zijn persconferentie. Maar zijn opmerkingen worden door de markt gezien als geruststellend en wijzen erop dat de belangrijkste rentetarieven op hun huidige niveau blijven in afwachting van mogelijke verlagingen in 2024.

Als gevolg daarvan daalde de obligatierente, waarbij de 10-jaars Amerikaanse Treasury Note donderdag daalde naar 4,66%, van 4,9% op woensdag voor de Fed-vergadering. **Deze renteverlaging is goed voor cyclische aandelen op de aandelenmarkt** en vermindert de angst voor de koopkracht van huishoudens, die wordt bedreigd door de krappere kredietkosten.

"Het is echt dit uitstel van de rente in de VS dat sectoren ondersteunt die het de laatste tijd zwaar te verduren hebben gehad, zoals luchtvaartmaatschappijen", vervolgde de eerder genoemde analist uit Londen.

Mijn commentaar: Toen Air France-KLM vorige maand recordkwartaalresultaten bekendmaakte, huiverde de aandelenkoers nauwelijks.

Er was alleen een waarschuwendende boodschap van de Amerikaanse Federal Reserve (Fed) voor nodig om het aandeel Air France-KLM een sprong van +5,4% te laten maken.

Ik laat het aan de experts over om hier commentaar op te geven. Ik ben niet in staat om dat te doen.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM is maandag 6 november gesloten op 11,786 euro. Het aandeel steeg deze week met +7,77%.

In vier maanden tijd heeft het aandeel Air France-KLM meer dan 33% verloren. De andere luchtvaartmaatschappijen staan er nauwelijks beter voor.

De aandelenkoers was €12,53 op 2 januari 2023 en €17,77 op 19 juni 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 18,16 euro (vergeleken met 15,0 euro begin januari). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 11,0 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

Mijn nieuwe opmerking: Lees mijn vorige opmerking!!!

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$1 gestegen naar \$121. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$ 2 tot \$ 86.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 joeg de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

Mijn commentaar: De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent ruwe olie is deze week opnieuw gestegen, van \$32 naar \$35. Voor het conflict in Oekraïne was de spread \$15.

Voor het conflict in Oekraïne was de spread ongeveer \$15. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50.

Goed om te weten

> **Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders**

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw

aandelen via deze instelling hebt gekocht.

Mijn opmerking: Als u aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, moet u zich één keer per jaar aanmelden bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat uw account als inactief wordt beschouwd.

Let op: Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek om in te loggen op hun rekening of om Natixis Interépargne te bellen om hun PEE-rekening te reactiveren.

Na 10 jaar inactiviteit wordt je rekening overgedragen aan de Deposito- en Consignatiekas.

[Ga naar mijn website](#)

om je PEE te deblokken.

> Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die je in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

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

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

Mijn commentaar: Als u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigaction, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM](#).

> Herinnering: Air France-KLM, werknemersparticipatie gepland

Air France-KLM heeft aangekondigd 'Partners for the future' te willen lanceren, een werknemersparticipatie die wordt aangeboden aan ongeveer 75.000 in aanmerking komende werknemers in 20 landen, om de band tussen de groep en haar werknemers te versterken.

Ongeveer 95% van het personeel van de luchtvaartmaatschappij zal de kans krijgen om deel te nemen. De voorgestelde aandelen zullen worden uitgegeven als onderdeel van een kapitaalverhoging van maximaal 3% van het aandelenkapitaal

van Air France-KLM.

Volgens het indicatieve tijdschema zal het besluit over de inschrijvingsprijs worden genomen op 7 november, zal de inschrijvingsperiode lopen van 13 tot 24 november en zal de kapitaalverhoging plaatsvinden op 21 december 2023.

Mijn commentaar: Een verduidelijking: werknemers van de Air France-KLM groep in een twintigtal landen komen in aanmerking.

In Frankrijk kunnen gepensioneerden en vervroegd gepensioneerden die op de laatste dag van de inschrijvingsperiode nog activa in de PEE/PEG hebben, zich inschrijven, maar ze profiteren niet van de matchingbijdrage.

Alle informatie is te vinden op de [speciale website](#).

Details

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

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

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

voormalig directeur van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount [@FrRobardet](#)

Bij onze verkiezing kregen Nicolas en ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

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

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)

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

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

11.486 mensen ontvangen dit persoverzicht live