

AF-KLM reorganiseert haar verkoopteams



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

**François Robardet**

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 818, 26 juli 2021

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

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

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

[volg deze link](#)  [. het is hier.](#)  [vindt u deze hier](#) 

### ***Verkiezing van de leden van de raad van toezicht van het werknemersspaarplan van de groep Air France***

Evenals bij de vorige verkiezingen zijn er twee lijsten die het leeuwendeel van de 23 zetels in de raden van toezicht van de fondsen Majoractions, Aéroactions, HEA, HEM en HET voor hun rekening nemen:

- . de door de SNPL geleide lijst (9 zetels)
- . en de door mij samengestelde lijst (12 zetels), waarop ook collega-stewardessen en grondpersoneel vertegenwoordigd zijn.

Bovendien won de lijst van de SNPL alle vijf zetels in het Concorde-fonds, een fonds dat in 1998 werd opgericht om de aandelen van de bij de aandelenruil betrokken werknemers in te zamelen.

De gekozen leden van deze twee lijsten beschikken over alle vaardigheden die nodig zijn om het spaargeld van uw werknemers de komende vijf jaar goed te beheren.

U vindt gedetailleerde informatie op mijn website, onder de rubriek "[Aandelenbezit van werknemers van Air France-KLM](#)".

Nogmaals, dank aan allen die aan deze verkiezing hebben deelgenomen.

## Persoverzicht van maandag

### > Air France-KLM reorganiseert haar verkoopteams

(bron Air Journal) 26 juli - **Air France-KLM reorganiseert haar commerciële teams over de hele wereld en brengt ze terug van acht naar vier geografische zones als** onderdeel van de transformatie van de luchtvaartgroep. De commerciële zones van de Frans-Nederlandse groep zullen worden teruggebracht tot vier: **twee binnenlandse, voor Frankrijk en de Benelux, en twee internationale met Europa en lange-afstandsvluchten.**

Bij deze gelegenheid kondigt Air France-KLM in haar persbericht twee benoemingen aan, die ingaan op 1 augustus 2021: Zoran Jelkic, momenteel Executive Vice President Frankrijk, wordt benoemd tot SVP (Senior Vice President) Long-haul, en Henri Hourcade, momenteel SVP Afrika, wordt benoemd tot SVP Frankrijk.

**De Groep zal op 30 juli haar resultaten over het eerste halfjaar presenteren;** in mei verwachtte zij dat de beschikbare zitplaatskilometercapaciteit voor Air France-KLM in het tweede kwartaal van 2021 ongeveer 50% zou bedragen ten opzichte van 2019 voor de passagiersnetactiviteiten. In de tweede helft van het tweede kwartaal heeft de groep zijn capaciteit geleidelijk opgevoerd "met het oog op de uitrol van de vaccinatie in Europa". Voor het derde kwartaal voorspelde het bedrijf dat de capaciteit in zitplaatskilometers "tussen 55% en 65% ten opzichte van 2019 zou toenemen voor het passagiersvervoer over het netwerk, als gevolg van de verwachte toename van de vraag".

***Mijn commentaar:*** De reorganisatie van de commerciële teams van Air France-KLM is in gang gezet na het vertrek van Patrick Alexandre, Executive Vice President, Commercial Sales van Air France-KLM.

*Hij werd vervangen door Henri de Peyrelongue. Tegelijkertijd werd Pieter Bootsma benoemd tot Chief Revenue Officer van Air France-KLM.*

*In de Nederlandse pers werd gemeld dat de ondernemingsraad van KLM een "voorwaardelijk positief" advies had uitgebracht voor het herstructureringsplan.*

### **KLM controleert reisdocumenten ook vooraf**

(bron Air Journal) 23 juli - **KLM Royal Dutch Airlines heeft een nieuwe Upload@Home-dienst gelanceerd, waarmee reizigers op een aantal**

## **bestemmingen kunnen controleren of ze alle documenten in verband met de Covid-19-pandemie bij zich hebben voordat ze naar de luchthaven gaan.**

Net als haar zusterluchtvaartmaatschappij Air France of Corsair International in Frankrijk, zet de nationale luchtvaartmaatschappij op haar basis in Amsterdam-Schiphol een dienst op voor de verificatie van reisdocumenten vóór de vlucht. KLM-klienten die voor het eerst naar of van Curaçao, Dubai, Lima, Sint Maarten, Istanbul, Duitsland en Spanje reizen, kunnen nu via Upload@Home vooraf controleren of ze over alle benodigde reisdocumenten beschikken.

De SkyTeam alliantie "begrijpt dat reizen met alle Covid-19 eisen op dit moment een uitdaging kan zijn, vooral omdat de regels veranderen en van land tot land kunnen verschillen". Pre-validatie van de door de bestemming vereiste documenten via Upload@Home "stelt de klant in staat zich er vooraf van te vergewissen dat zijn documentatie in orde is. Bovendien kan het vooraf controleren van documenten de incheckprocedure op de luchthaven versnellen," aldus de verklaring. Het aantal KLM-bestemmingen waarvoor Upload@Home beschikbaar is "zal naar verwachting in de nabije toekomst toenemen".

*Mijn commentaar: Vorige week heb ik u meegedeeld dat een soortgelijk aanbod door Air France werd gelanceerd: de "Ready to fly"-dienst.*

## **United Airlines brandt nog steeds cash, maar zet in op heropleving vliegverkeer**

(bron La Tribune met AFP) 21 juli - Nog steeds in de rode cijfers, **United Airlines verliest de hoop niet en is zeer optimistisch voor de komende maanden.** De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij verloor nog steeds 434 miljoen dollar van april tot juni. Toch heeft United Airlines, ook al zijn deze cijfers nog steeds slecht, zijn verlies ten opzichte van het tweede kwartaal van 2020 (1,6 miljard), toen het verkeer in de Verenigde Staten het laagst was als gevolg van de Covid-19 pandemie, grotendeels beperkt en rekent het op een opleving van het verkeer.

Dankzij een geslaagde vaccinatiecampagne in de Verenigde Staten en de geleidelijke heropleving van de economie, keren de Amerikanen geleidelijk terug naar het vliegtuig. Bovendien zijn **internationale reizen en zakenreizen "nog sneller gestegen dan verwacht"**, aldus het bedrijf dinsdag in een verklaring. De inkomsten van United zijn ten opzichte van vorig jaar meer dan verviervoudigd tot 5,47 miljard dollar, maar blijven 52% lager dan dezelfde periode in 2019.

(...) Met

name dankzij de geleidelijke terugkeer van zakenreizen tegen het einde van de zomer, verwacht het bedrijf in de tweede helft van het jaar aangepaste winst voor belastingen te genereren, aldus de verklaring.

**United Airlines** lijkt zich geen zorgen te maken over de toenemende dreiging van de variant Delta en verwacht een volledige terugkeer van de vraag tegen 2023. Om zich hierop voor te bereiden, **plaatste** de maatschappij **eind juni de grootste bestelling uit haar geschiedenis**: 200 Boeing 737 MAX en 70 Airbus A321neo.

Deze twee nieuwe contracten weerspiegelen het dynamisme van het herstel van het binnenlandse luchtvervoer in de Verenigde Staten. **Zij illustreren ook de wens van United Airlines om een inhaalbeweging te maken op dit deel van haar netwerk, dat momenteel het slechtst geplaatst is van alle Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Als Amerikaanse luchtvaartmaatschappij die het meest afhankelijk is van het internationale verkeer, is United Airlines de facto de maatschappij die het hardst wordt getroffen door de crisis in de langeafstandsvluchten**, als gevolg van de reisbeperkingen. Met deze 270 nieuwe vliegtuigen wil United zijn capaciteit op het Noord-Amerikaanse netwerk met ongeveer 30% verhogen.

Aan de andere kant gaven Delta en American Airlines vorige week ook aan dat zij hadden geprofiteerd van de opleving in de aankoop van tickets in de Verenigde Staten in het tweede kwartaal om hun financiën wat te verbeteren. American Airlines kondigde op 13 juli aan dat het van het herstel van het luchtverkeer in de VS had geprofiteerd om in het tweede kwartaal voor het eerst sinds het begin van de pandemie weer een positieve cashflow te bereiken.

(...)

Delta Airlines van haar kant maakte op 14 juli beter dan verwachte resultaten voor het tweede kwartaal bekend, en noteerde zelfs haar eerste nettokwartaalwinst sinds het begin van de pandemie, en toonde zich ook optimistisch over het geleidelijke herstel van het verkeer

(...)

***Mijn commentaar:*** *United Airlines lijkt een eerste conclusie te trekken uit de Covid-19 crisis: om te kunnen concurreren met haar twee concurrenten Delta Air Lines en American Airlines, zal zij haar middellange-afstandsnetwerk, haar huidige zwakke punt, moeten versterken.*

## **Lufthansa Groep: de nieuwe Eurowings Discover stijgt morgen op**

(bron Air Journal) 23 juli - (...) **Het Ocean-project van de Duitse groep, dat de lowcost Eurowings, CityLine en SunExpress samenbrengt**

(de fusie met Brussels Airlines werd verworpen), **is omgedoopt tot Eurowings Discover (4Y), en zal op 24 juli 2021 van start gaan** met Airbus A330-200's. Met vertrek vanuit Frankfurt op woensdag en zaterdag om 19.35 uur, aankomst de volgende dag om 5.10 uur in Mombasa-Moi, vervolgens om 7.00 uur in Zanzibar-Abeid Amani Karume; retourvluchten vertrekken op donderdag en zondag om 8.50 uur vanuit Tanzania, vervolgens om 11.00 uur vanuit Kenia en landen om 18.40 uur.

Eurowings Discover concurreert met Condor op deze twee bestemmingen, die in oktober jongstleden door de moedermaatschappij Lufthansa werden bekendgemaakt en nu zijn overgedragen aan de nieuwe dochteronderneming - die onder haar eigen commerciële en operationele verantwoordelijkheid opereert en haar codes deelt. In augustus wordt het Eurowings Discover vluchtprogramma vervolledigd met drie wekelijkse rotaties naar Punta Cana in de Dominicaanse Republiek, en vijf naar Windhoek in Namibië. In oktober worden nieuwe routes geopend naar Las Vegas in de VS en naar Mauritius (beide met drie vluchten per week).

In het winterschema voor 2021 zullen Bridgetown (Barbados), Montego Bay (Jamaica) en Varadero (Cuba) aan het programma worden toegevoegd, met elk drie wekelijkse vluchten. En in november zullen de eerste middellangeafstandsroutes worden geïntroduceerd, "naar de Canarische Eilanden, Egypte en Marokko". Allen onderhevig aan reisbeperkingen vanwege de Covid-19 pandemie.

**"De timing kon niet beter zijn. Mensen kunnen eindelijk weer reizen en wij zijn er helemaal klaar voor om hen naar de mooiste bestemmingen ter wereld te vliegen,"** verklaarde Wolfgang Raebiger, CEO van Eurowings Discover, vorige maand. "We hebben in slechts één jaar een luchtvaartmaatschappij opgebouwd - een ambitieus doel dat we hebben bereikt met de grote steun van de hele Lufthansa-groep, een gemotiveerd team en in nauwe samenwerking met de Duitse federale luchtvaartautoriteit. Wij willen onze oprechte dank betuigen aan alle betrokkenen.

**De vloot van Eurowings Discover zal dit jaar in totaal uit maximaal elf toestellen bestaan, wat tegen midden volgend jaar tot 21 toestellen zal stijgen** (tien A320's en elf A330's, alle uit de vloot van de Star Alliance-groep). Aan de passagierszijde zullen de reizigers, dankzij de volledige integratie in het feeder-netwerk van Lufthansa, "profiteren van end-to-end boekingsprocessen en vlot transferverkeer". **Het is nu al van plan volgend jaar een tweede basis te openen in München.** (...)

***Mijn commentaar: Het project van de Lufthansa groep is twijfelachtig.***

*Zij is bezig met de oprichting van een goedkope lange-afstandsluchtvaartmaatschappij, terwijl deskundigen twifelen aan de relevantie van het model. Het recente faillissement van Norwegian bewijst dit.*

*Deze nieuwe maatschappij zal concurreren met Condor, een andere Duitse luchtvaartmaatschappij die 550 miljoen euro aan financiële steun van de Duitse regering heeft ontvangen.*

## **Ryanair verliest 273 miljoen euro in het eerste kwartaal**

(bron Le Journal de l'Aviation) 26 juli - **Ryanair heeft in het eerste kwartaal een verlies geleden van 273 miljoen euro**, een stijging van 47% ten opzichte van het eerste kwartaal van 2020. Anderzijds is de omzet verdrievoudigd tot 371 miljoen euro, dankzij de toename van het aantal passagiers: 8,1 miljoen van hen zijn aan boord gegaan van haar vliegtuigen, tegenover 500.000 in dezelfde periode vorig jaar.

De low-cost maatschappij wijst erop dat het kwartaal slecht begon, met geen reizen met Pasen en een late versoepeling van de reisbeperkingen in Europa. Onzekerheid over de groene lijsten en een zeer voorzichtige Ierse regering hielden de trend van late boekingen en lage tarieven aan de gang.

(...)

**Ryanair verwacht dat haar verkeer zal toenemen van 5 miljoen passagiers in juni tot 9 miljoen in juli en 10 miljoen in augustus, maar haar tarieven zullen ver onder het niveau van 2019 blijven om het verkeer te stimuleren en haar bezettingsgraad te herstellen.**

**De onderneming zegt geen zicht te hebben op haar financiële resultaten voor het boekjaar 2022 (dat ingaat op 1 april 2021)**, maar hoopt een klein verlies te maken of break-even te draaien. Zij heeft haar verkeersprognoses evenwel aangescherpt tot 90 à 100 miljoen passagiers (in plaats van 80 à 120 miljoen), indien de pandemie niet terugslaat. Ten slotte verwacht zij dat haar groeicijfers in de zomer van 2022 zullen terugkeren naar een niveau dat gelijkwaardig is aan dat van 2019.

***Mijn commentaar:*** *De Ierse luchtvaartmaatschappij heeft te lijden gehad onder de beperkingen in verband met de opkomst van de Delta-variant in Groot-Brittannië.*

*Opgemerkt zij dat voor Ryanair het eerste fiscale kwartaal het tweede kwartaal van het kalenderjaar is, van april tot juni.*

## **Johan Lundgren, CEO van EasyJet: "Nee tegen concurrentievervalsende steun**

(bron Le Journal du Dimanche) 25 juli - Voor zijn eerste uitstapje buiten het VK in meer dan een jaar, maakte de Zweed aan het hoofd van Europa's tweede grootste luchtvaartmaatschappij na Ryanair een tussenstop in Parijs om zijn teams te ontmoeten. Hij maakte van de gelegenheid gebruik om, exclusief voor de JDD, te ontcijferen hoe het einde van de crisis in de luchtvaartsector gestalte krijgt. **Johan Lundgren verzekert ons dat zijn bedrijf nog steeds gericht is op groei, die deze zomer zal komen van de grote Europese hoofdsteden en de Franse binnenlandse vluchten.**

**We zullen slechts 60% van onze vluchten uitvoeren in vergelijking met de zomer van 2019**, maar wat nog belangrijker is, we zullen de meeste vluchten in Europa uitvoeren, niet vanuit het VK. Twee derde van onze passagiers zijn nu in Europa. Dankzij hen zullen wij blijven groeien, zoals in Berlijn of in Amsterdam, waar wij dit jaar meer vluchten inplannen dan in 2019. Al met al voorspellen wij dat wij pas in 2023 weer het activiteitsniveau van voor de crisis zullen bereiken, waarbij het herstel per land sterk uiteenloopt. Maar er is geen scenario geschreven.

*U hebt alleen al in het laatste kwartaal een verlies van 370 miljoen euro geleden. Is dit deels te wijten aan de afwezigheid van Britse klanten?*  
Ja, en ik sta zeer kritisch tegenover de keuzes die het VK heeft gemaakt op het gebied van reisbeperkingen. Waarom een quarantaine opleggen aan mensen die hun twee doses hebben gehad? Het land isoleert zich op het moment dat Europa weer op gang komt, wat ironisch is omdat de inentingscampagne daar veel eerder is begonnen. Europa leidt de weg uit de crisis.

*Hoe zit het met Frankrijk?*

Het is van oudsher een van onze belangrijkste markten en deze zomer neemt het verkeer zeer snel toe. Ons programma van binnenlandse vluchten is verder ontwikkeld, met name met een vierde luchthaven op Corsica (Calvi), vluchten naar Toulon en in totaal zeven bases **in Frankrijk** waar vliegtuigen en bemanningen zijn gestationeerd. **We bieden meer binnenlandse vluchten aan dan voor de pandemie. Zij vertegenwoordigen 70% van onze activiteit, tegenover 30% voor vluchten naar het buitenland.** Twee jaar geleden was dit precies het tegenovergestelde. **Dit is een teken dat er een sterke vraag is naar binnenlandse routes en dat onze strategie de juiste was.**

*Dus uw belangrijkste concurrent is de SNCF?*

**Wij exploiteren geen routes waar er een reëel alternatief per trein is.** Dit is waar in Frankrijk en in heel Europa. **Drie uur is de limiet waarop passagiers overstappen op het vliegtuig.** Ik zie niet in waarom dit gedrag zou moeten veranderen en ik wil het ook niet. (...)

*Hebt u tijdens de crisis hulp gekregen van regeringen, met name Franse?*

Wij zijn dan wel een lagekostenmaatschappij, maar **wij opereren in Frankrijk**, met bemanningen in Frankrijk en werknemers met Franse contracten. **Hierdoor hebben wij kunnen profiteren van een gedeeltelijke activiteit. In het Verenigd Koninkrijk hebben wij een door de Staat gegarandeerde lening verkregen.** Ik ben nooit tegen dit soort steun geweest. We staan voor een crisis waarop geen enkel bedrijf was voorbereid. Maar wanneer we de steunbedragen zien die aan sommigen worden toegekend, kunnen we vrezen voor een versterking van de concurrentie. Dit is niet eerlijk en we zullen het niet accepteren. Wij zijn tegen overheidssteun die de concurrentie vervalst.

*Zoals de steun aan Air France-KLM?*

Wij zijn de grootste maatschappij in het VK, de op één na grootste in Europa en **wij hebben 600 miljoen euro steun gekregen van de Britse regering, vergeleken met meer dan 10 miljard euro voor Air France-KLM** en het equivalent voor sommige andere maatschappijen. Nogmaals, ik ben niet tegen hulp. We gebruiken infrastructuur die weer moet gaan werken. Maar **wij zullen nagaan of de toegekende middelen** werkelijk bedoeld **waren** om het voortbestaan van de onderneming te garanderen of **om haar in staat te stellen marktaandeel te behouden.** Indien dit laatste het geval is, zullen wij de nodige maatregelen nemen.

*Denk je dat het afkraken van luchtvaartmaatschappijen oneerlijk is?*

Wij kunnen niet langer groeien ten koste van het milieueffect, zoals wij in het verleden hebben gedaan. EasyJet was de eerste luchtvaartmaatschappij die het Europese CO<sub>2</sub>-handelssysteem steunde en automatische en vrijwillige koolstofcompensatie lanceerde. Elke ton brandstof die wij gebruiken, wordt gecompenseerd door de financiering van projecten over de hele wereld ter bestrijding van ontbossing en andere problemen. Dit is geen keuze die wij de passagiers aanbieden zoals andere luchtvaartmaatschappijen doen. Bij EasyJet integreren we het in onze activiteiten en onze kosten. Wij werken ook samen met Airbus aan de energie-efficiëntie van onze vliegtuigen. **Wij zijn zeer betrokken bij de ontwikkeling van elektrische en waterstofvliegtuigen omdat vroeg of laat de technologie er zal zijn**



**en zij zullen vliegen. Airbus heeft gezegd dat het tegen 2035 een emissieloos vliegtuig zal hebben. Dat zal het spel veranderen en wij willen de eersten zijn die dat doen.**

*Kan met uw inspanningen rekening worden gehouden in het voorstel voor een Europese belasting op luchtvaartmaatschappijen dat in behandeling is?*

Ik denk dat **wij de enige Europese luchtvaartmaatschappij zijn die 100% voorstander is van een brandstofbelasting. Maar wel onder bepaalde voorwaarden: de opbrengst van de belasting moet rechtstreeks worden geïnvesteerd in projecten om de luchtvaart koolstofvrij te maken.** De belasting moet ook eerlijk worden toegepast op iedereen. De Europese Commissie heeft het over het vrijstellen van bepaalde maatschappijen... We weten dat het grootste deel van de uitstoot afkomstig is van lange-afstandsvluchten. Het is ondenkbaar dat met dit soort trajecten - of verkeer in hubs - geen rekening wordt gehouden. Zelfs indien dit de grote nationale luchtvaartmaatschappijen bevoordeelt, wat het doel schijnt te zijn. Tenslotte zal **deze Europese belasting in de plaats moeten komen van nationale belastingen die geacht worden op milieudoelstellingen gericht te zijn**, maar die vaak in de schatkist van regeringen belanden.

***Mijn commentaar:** Van alle antwoorden van de belangrijkste concurrent van de Air France-groep in Frankrijk is het antwoord over de concurrentie met de SNCF het interessantst.*

## **EU luchthaven slots: handhaving regels bekritiseerd**

(bron Le Figaro met AFP) 26 juli - **Brussel heeft maandag voorgesteld om de tijdelijke versoepeling van de regels voor luchthavenslots** voor luchtvaartmaatschappijen te **verlengen voor de winter van 2021-2022**, wat kritiek opleverde van de International Air Transport Association, die pleit voor verdere versoepeling. Volgens de EU-regels moeten luchtvaartmaatschappijen normaliter ten minste 80% van de hun toegewezen start- en landingsslots op luchthavens gebruiken, anders verliezen zij hun rechten het volgende seizoen.

Nadat deze regels bij het begin van de pandemie in maart 2020 waren opgeschort om te voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen lege vluchten zouden uitvoeren om hun slots te behouden, heeft Brussel aanbevolen geleidelijk terug te keren naar de normale situatie. **Sinds 28 maart 2021 moeten luchtvaartmaatschappijen 50% van hun geplande start- en landingsslots tijdens de zomer van 2021 gebruiken om ze voor het volgende seizoen te behouden.**

"Nu de luchtvaartsector zich begint te herstellen van de gevolgen van de Covid-19-crisis, blijft de Commissie vasthouden aan de vrijstelling van de normale regels voor de toewijzing van slots aan luchtvaartmaatschappijen", aldus de Commissie in een verklaring. Zij stelt derhalve voor deze vrijstelling te verlengen voor de volgende dienstregelingsperiode van 31 oktober tot en met 27 maart 2022.

**De Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA)** noemde het voorstel "niet in overeenstemming met de realiteit" voor het winterseizoen, in een verklaring die vrijdag vóór de officiële aankondiging werd uitgegeven.

Het **bekritiseerde de Commissie voor het "negeren" van de argumenten van de Lid-Staten en de luchtvaartindustrie die hadden gepleit "voor een veel lagere drempel", waarbij erop werd gewezen dat de vraag in de winter altijd lager is dan in de zomer.**

(...)

Het voorstel moet nog worden goedgekeurd door het Europees Parlement en formeel worden goedgekeurd door de Raad, die de lidstaten vertegenwoordigt.

***Mijn commentaar:*** De Europese Commissie heeft zich gebaseerd op prognoses van het intra-Europees verkeer om de minimale drempel voor het gebruik van slots voor het komende winterseizoen vast te stellen op 50%.

*Hierbij wordt geen rekening gehouden met de lage prognoses voor het internationale verkeer in de betrokken periode (oktober 2021 tot maart 2022).*

*Als de Europese Commissie haar voorstel handhaaft, zullen luchtvaartmaatschappijen met een sterk netwerk voor langeafstandsvluchten waarschijnlijk gedwongen worden met vliegtuigen met weinig passagiers te vliegen om hun slots te behouden.*

## **Einde van het persoverzicht**

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

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

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

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

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

**Het aandeel Air France-KLM staat** bij het sluiten van de beurs op maandag 26 juli **op 4,012 euro**. Het is deze week sterk gestegen met +5,80%. **Het heeft deze week herwonnen wat het de week ervoor had verloren.**

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,24 euro**. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

**Brent ruwe olie (Noordzee) is sterk gestegen van \$6 naar \$75 per vat. Deze week heeft het herwonnen wat het de week ervoor verloor.**

Sinds een dieptepunt eind oktober 2020 (37 dollar) is het gestaag gestegen.

Nu het luchtverkeer aantrekt, is deze hoge prijs slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen.

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

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

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

Tot ziens.

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

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

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

## **François Robardet**

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

**Je kunt me vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)**

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

Indien u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

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

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10912 mensen ontvangen dit persbericht live