

Air France KLM, cash vermijdt de crash



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

**François Robardet**

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°836, 29 november 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](#) 

### Redactie

*Beste lezers,*

*In mijn vorige brief heb ik u een twaalftal infografieken over duurzame luchtvaart aangeboden, die door een team van een tiental mensen zijn gemaakt. Deze infografieken zijn aan het eind van de eerste helft van 2021 door enkele teamleden gepubliceerd via Twitter, LinkedIn en mijn brieven.*

*Verscheidenen onder u hebben mij hun opmerkingen doen toekomen, met name over de voortzetting van onze werkzaamheden.*

*Het hoofddoel van onze actie is de oprichting van een waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart, een orgaan waarin luchtvaartspecialisten en NGO's zitting hebben. Het zou tot taak hebben te werken aan de effecten van het luchtvervoer op de opwarming van de aarde en aan de acties die op nationaal, Europees en internationaal niveau worden ondernomen om de sector koolstofvrij te maken.*

*Wij overwegen ook de publicatie van een klein boek over het thema van de duurzame luchtvaart.*

*Dank u voor uw loyaliteit.*

*François*

## **Persoverzicht van maandag**

### **> Air France KLM, cash vermijdt een crash**

(bron Magazine Décideurs) 25 november - **Benjamin Smith, in 2018 benoemd tot CEO van Air France-KLM**, moet hebben geweten dat zijn functie niet vrij zou zijn van enige turbulentie. Hij wist waarschijnlijk niet hoeveel. Terwijl hij het roer overneemt van de opgestapte baas Jean-Marc Janailac tegen een achtergrond van herhaalde stakingen, presenteert de Canadees **zijn vluchtplan voor het bedrijf in 2019**. Op het menu : de resterende sociale conflicten uit de weg ruimen, Transavia, de lagekostendochter van de groep ontwikkelen, met name om de rekeningen op de Franse binnenlandse markt recht te trekken, de vliegtuigen verdichten om concurrerender te zijn, enz. De uitdaging beloofde al groot te zijn, **maar zonder rekening te houden met de gezondheids crisis en de repercussies daarvan**

**Vanaf april 2020 heeft Parijs de handen uit de mouwen gestoken om zijn vlaggenschip en de luchtvaartsector**, die van essentieel belang is voor de economie van het land, te helpen. Het bedrag van de steun van de regering: 7 miljard euro, waarvan 4 miljard euro mogelijk wordt gemaakt door een lening met staatsgarantie (PGE), het resterende bedrag is een aandeelhouderslening. Deze steun mag niet worden verward met een "blanco cheque", aangezien Air France "een inspanning moet leveren om winstgevender te zijn (...) en de meest milieuvriendelijke luchtvaartmaatschappij ter wereld te worden", benadrukte minister van Economie Bruno Le Maire.

6.500 ontslagen gepland, hopelijk zonder ontslagen

**In 2020 lanceert Benjamin Smith een nieuw plan om het bedrijf aan te passen. Het is de bedoeling het aanbod van Franse binnenlandse vluchten tegen eind 2021 met 40% te verminderen**, waarbij bepaalde bestemmingen worden gesloten wanneer er een spooralternatief is op minder dan 2,5 uur afstand en wanneer de dienst niet Roissy-Charles de Gaulle aandoet. Dit alles "zonder sociaal lijden". Om dit te bereiken stelt de directeur een massaal plan voor van vrijwillige vertrekken en niet-vervangende pensioneringen. In totaal: **meer dan 6.500 banen worden geschrappt, zo mogelijk zonder ontslagen.**

In afwachting van de vruchten van de aanpassing van haar personeelsbestand aan een luchtvaartmarkt die blijvend door de crisis en de concurrentie getroffen belooft te worden, versterkt Air France-KLM haar financiële positie met het oog op een herkapitalisatie van 4 miljard euro. **Afgelopen voorjaar heeft de groep verschillende operaties uitgevoerd om zijn eigen vermogen te herstellen,**

**waaronder een fondsenwerving van meer dan een miljard euro. Verwacht wordt dat andere zullen volgen**, zoals aandelenemissies of quasi-aandeleninstrumenten. In mei werden de aandeelhouders van de groep uitgenodigd om buitengewone resoluties aan te nemen. **Het bedrijf wacht nu op "de juiste omstandigheden op de markt" om tot actie over te gaan.** Tegelijkertijd heeft de groep een herschikking van haar EMP verkregen en is zij in gesprek met de Nederlandse staat en de Europese Commissie om haar aandeelhouderslening van 1 miljard euro aan KLM (van de 3,4 miljard euro steun van het land) om te zetten in quasi-aandelenkapitaal. De herkapitalisatie is nog niet voltooid. Maar de lucht is al aan het klaren voor het bedrijf. In oktober kondigde Air France-KLM aan voor 2021 een positief bruto exploitatieoverschot (Ebitda) te verwachten, nadat het in het derde kwartaal weer in het groen was gesprongen, met name dankzij de versoepeling van de reisbeperkingen. De kwartaalomzet bedroeg 4,57 miljard euro, een stijging van 81% op jaarbasis. Dit geeft reden om optimistischer te zijn over de toekomst.

***Mijn commentaar:** De aankondiging van de nieuwe Omicron-variant, na de publicatie van dit artikel, verandert de situatie voor de Air France-KLM groep niet fundamenteel.*

*De voortzetting van de herkapitalisatie van Air France-KLM, die synoniem is met de terugbetaling van de schuld van Covid, is afhankelijk van een verbetering van de marktvoorwaarden.*

## > Een koninklijke piloot voor voetbalfans

(bron Air Journal) 25 november - **De Nederlandse vorst Willem-Alexander zat woensdag aan de stuurknuppel van een vlucht van KLM Royal Dutch Airlines** tussen Amsterdam en Praag, waar vanavond een Europacupwedstrijd tussen het Praagse Slavia en Feyenoord wordt gespeeld.

**Op 24 november 2021 zat de Koning aan het stuur van vlucht KL1355 van de Nederlandse nationale luchtvaartmaatschappij** tussen haar basis in Amsterdam-Schiphol en de luchthaven Praag-Vaclav Havel, uitgevoerd door een Boeing 737-800 met plaats voor 20 passagiers in Business Class, 6 in Premium en 150 in Economy. Een lijnvlucht met onder meer fans van Feyenoord Rotterdam, die volgens aviation24.de de grappen van de koninklijke piloot - bekend als Ajax Amsterdam-fan - met goed fatsoen accepteerden.

**Willem-Alexander is sinds 1987 verkeersvlieger en vliegt meerdere keren per maand met een KLM-toestel.** Hij heeft zijn passie sinds zijn troonsbestijging in 2013 niet opgegeven en wil zijn brevet behouden. Hij

is gekwalificeerd op Fokker 70's, die door Cityhopper werden ingezet, en op Boeing 737's; de KLM heeft hem sinds 1996 'in dienst'.  
(...)

***Mijn commentaar:** De aanwezigheid van de Nederlandse koning aan de stuurknuppel van een KLM-vliegtuig is minder anekdotisch dan het lijkt.*

*Het toont de gehechtheid van het Nederlandse volk aan de nationale luchtvaartmaatschappij KLM.*

*De naam van het bedrijf zelf is suggestief: KLM is het acroniem voor Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, wat staat voor Royal Aviation Company.*

### > Iberia's Chief Operating Officer is nu pessimistischer over de Air Europa deal.

(Reuters bron) 25 nov - De chief commercial officer van luchtvaartmaatschappij Iberia zei donderdag dat het bedrijf nu eerder pessimistisch dan optimistisch was over de overname van rivaal Air Europa.

**"We zijn nu eerder pessimistisch dan optimistisch over de fusie van Air Europa,"** zei Maria Jesus Lopez, chief operating officer van Iberia, op een evenement over de toekomst van de luchtvaart in Madrid. In een poging de deal rond te krijgen heeft International Airlines Group, eigenaar van British Airways en Iberia, concessies aangeboden om tegemoet te komen aan de antitrustbezwaren van de EU ten aanzien van haar bod van 500 miljoen euro (579,6 miljoen dollar) op de Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa.

**Het uitvoerend orgaan van de EU, dat overeenkomstig zijn beleid geen details heeft verstrekt, heeft zijn termijn voor een besluit over de deal verlengd tot 4 januari.**

### > TAP Air Portugal: 134 miljoen euro verlies in het derde kwartaal ondanks een toename van het aantal passagiers

(bron AFP) 25 november - **TAP Air Portugal heeft in het derde kwartaal van 2021 een verlies geleden van 134,5 miljoen euro,** ondanks bemoedigende tekenen van herstel, waaronder een toename van het aantal vervoerde passagiers, zei de luchtvaartmaatschappij donderdagavond.

(...)

"Wij hebben voorzichtig vertrouwen" in de ontwikkeling van de activiteiten van TAP, zei Christine Ourmières-Widener, de Franse president-directeur van de luchtvaartmaatschappij.

De Portugese luchtvaartmaatschappij, waarvan de financiële moeilijkheden toenamen met de Covid-19 pandemie, werd vorig jaar in een noodsituatie gered door de staat. **De regering zag zich genoodzaakt de luchtvaartmaatschappij te renationaliseren om de schatkist te spekken in ruil voor een herstructureringsplan, dat in december jongstleden aan Brussel werd voorgelegd en waarvan de conclusies de komende dagen worden verwacht.** Dit plan voorziet in een inkrimping van het personeelsbestand, een verlaging van de salarissen en een inkrimping van de vloot.

### > In Dubai, Airbus overwint Boeing

(bron Le Figaro) 26 november - **Airbus heeft een grote indruk gemaakt op de luchtshow van Dubai**, de eerste in zijn soort die sinds het begin van de pandemie is gehouden. Het evenement eindigde op 18 november zelfs met een knaller voor de Europese vliegtuigbouwer, **met een totaal van 408 orders en aankoopverbintenissen, vergeleken met slechts 80 voor zijn Amerikaanse rivaal Boeing.**

In drie dagen werd de wedstrijd beslist en werd de overwinning van Airbus ingeluid, met name gedragen door het succes van de A321, die niet minder dan 358 bestellingen opleverde (waaronder een vaste bestelling van 255 vliegtuigen op de eerste dag).

Dit vliegtuig beantwoordt inderdaad aan de aspiraties van de luchtvaartmaatschappijen, die zich willen uitrusten met modellen uit het middensegment met een grotere passagierscapaciteit (doelstelling: verlaging van de kosten per zitplaats) en waarvan de actieradius een maximale flexibiliteit biedt. Dit is een marktsegment waarin Boeing moeite heeft haar voordelen te doen gelden. De nieuwste aanwinst, de 777X, heeft in Dubai, waar hij voor het eerst in het buitenland te zien was, geen kopers kunnen overtuigen.

(...)

***Mijn commentaar: Boeing betaalt een hoge prijs voor zijn problemen :***

*. met de 737 Max: bij twee ongelukken kwamen 346 mensen om het leven. Boeing heeft toegegeven de opleidingsbehoeften van piloten voor dit model vliegtuig te hebben geminimaliseerd,*

*. met de 787: de Amerikaanse FAA heeft de leveringen van de Boeing*

*787 in mei van dit jaar stopgezet wegens problemen met de kwaliteitscontrole van de nieuw gebouwde toestellen*

*De uitdaging voor Airbus zal erin bestaan het produktietempo op te voeren tot een niveau dat toereikend is om zijn klanten tevreden te stellen.*

## > Regering opent deur naar hervorming luchthaven

(bron Les Echos) 28 november - De vele oproepen van de Franse luchthavens aan de Staat om hulp hebben eindelijk gehoor gevonden. Terwijl alle actoren in de sector, die door de crisis met de rug tegen de muur staan, al twee jaar aandringen op een herziening van de regelgeving inzake de vaststelling van de luchthavengelden, lijkt de regering eindelijk bereid zich over dit onderwerp te buigen. In een videoboodschap die vrijdag na afloop van het jaarlijkse congres van de Franse Airports Union werd uitgezonden, kondigde de **afgevaardigde minister van Vervoer, Jean-Baptiste Djebbari, aan een studie te zullen verrichten naar een mogelijke hervorming van het regelgevingskader.**

**Het doel van deze hervorming**, waarvoor nog geen datum is vastgesteld, **zou zijn** de luchthavens in staat te stellen de zware investeringen te doen die nodig zijn om de energietransitie in het luchtvervoer te begeleiden. Maar ook, meer in het algemeen, **om het economisch model van de Franse luchthavens te heroverwegen, dat gebaseerd is op een voortdurende groei van het verkeer en door de Covid-crisis volledig onbruikbaar is geworden.**

"De luchthavens hebben 60% van hun omzet verloren, terwijl hun kosten slechts met 21% zijn gedaald", herinnert UAF-voorzitter Thomas Juin zich. "Om te overleven, moesten we schulden maken en onze investeringen met 30% verminderen. Maar de crisis is nog niet voorbij. We zullen het verkeer van 2019 in het beste geval niet voor 2024 terugwinnen. En we zullen onze investeringscapaciteit pas over tien jaar terugverdienen," voegde hij eraan toe. In de **studie, die is toevertrouwd aan de Rijksluchtvaartdienst, moeten de voor- en nadelen worden afgewogen van een eventuele veralgemening van het zogenaamde "dual-tillage"-systeem** of de afgezwakte versie daarvan, het "single-tillage"-systeem. Dit is een zeer gevoelige kwestie die luchtvaartmaatschappijen en luchthavens al jaren verdeelt. **Het dubbelfonds bestaat uit de scheiding van de heffingen die worden geïnd voor zuivere luchthavenactiviteiten, waarvan het bedrag wordt gevalideerd door de "Transport Regulation**

**Authority" (ART), en de neveninkomsten uit winkels, onroerend goed of parkeerterreinen, waarop de luchthaven vrijelijk haar marge kan vaststellen.** "Dit is de beste manier om de werkelijke prijs van de aan de luchtvaartmaatschappijen verleende diensten vast te stellen en te voorkomen dat er te weinig of te veel wordt geïnvesteerd in verhouding tot hun behoeften," aldus Franck Goldnadel, het hoofd van de luchthaven van Nice. **De luchtvaartmaatschappijen geven echter over het algemeen de voorkeur aan het systeem van één enkel fonds waarin alle inkomsten worden opgeteld bij de uitgaven.** Dit maakt het mogelijk het bedrag van de heffingen te verlagen, door de winkels en de parkeerterreinen een deel van de kosten van de diensten en investeringen te laten dragen. Tussen deze twee uitersten hebben de luchthavens getracht een middenweg te vinden door sommige, maar niet alle, commerciële inkomsten in de subsidieberekening op te nemen. Dit is met name het geval voor de luchthavens van Parijs en Nice, terwijl Lyon, Toulouse en Marseille trouw zijn gebleven aan het ene fonds. Dit maakt het systeem er niet begrijpelijker op.  
(...)

***Mijn commentaar:** De kwestie van de dubbele schatkist is een oud probleem. Naar mijn mening is de kwestie slecht ingekaderd, aangezien de meeste commentatoren zich alleen bezighouden met de inkomstenkant van de luchthavenbegroting.*

*Luchthavens kunnen vasthouden aan het "dual till"-principe, dat het meest gangbare systeem ter wereld is. Het is voor hen gemakkelijk om een onderscheid te maken tussen de bronnen van inkomsten, door de commerciële inkomsten aan de ene kant en de luchtvaartinkomsten aan de andere kant te plaatsen.*

*De echte vraag is hoe de kapitaaluitgaven moeten worden toegewezen aan het een of het ander.*

*Wie moet bijvoorbeeld de kosten dragen voor de bouw van de terminals?*

*De luchtvaartmaatschappijen, voor wie deze uitrusting onmisbaar is? Of de winkels, die de ruimte ook nodig hebben?*

*Over deze kwestie werd gediscussieerd toen Aéroports de Paris haar uitbreidingsproject voor Charles de Gaulle lanceerde door de bouw van Terminal 4. De plannen voor Terminal 4 zijn opgesteld met de behoeften van de detailhandel als prioriteit, terwijl de behoeften van de*

*luchtvaartmaatschappijen werden verwaarloosd.*

*Een van de eerste besluiten van Ben Smith na zijn ambtsaanvaarding in 2018 was aan te geven dat Air France in zijn huidige vorm zou weigeren de voor haar bestemde terminal T4 in gebruik te nemen, waardoor ADP zijn plannen moest herzien alvorens zijn project voor onbepaalde tijd uit te stellen.*

## > Parijs-Nice, Lille-Marseille... Deze reizen zijn systematisch goedkoper per vliegtuig dan per trein

(bron L'Express) 26 november - Moet je met **de trein of met het vliegtuig gaan?** Met nog minder dan een maand te gaan voor de feestdagen en met stijgende ticketprijzen, trekt een verrassend feit de aandacht. **Op bepaalde bestemmingen en op vergelijkbare tijdstippen is de prijs van een SNCF-treinkaartje gelijk aan die van een Air France-ticket, of zelfs duurder, voor dezelfde reis.** In vergelijking met die van low-cost maatschappijen is het verschil soms zelfs spectaculair.

Nemen we **het voorbeeld van Parijs-Nice**, voor een passagier zonder kortingskaart en ouder dan 26 jaar. Indien u drie weken op voorhand boekt voor een vertrek op 18 december op een vroeg tijdstip - 7.20 uur - rekent Air France 72 euro voor een enkele reis. Het treinkaartje kost 115 euro. Op de terugreis, op 26 december, betaalt deze passagier, die om 6.05 uur uit Nice vertrekt, 103 euro bij de luchtvaartmaatschappij. Op het spoor, zal hij 115 euro betalen bij het kraaien van de haan. Het komt erop neer dat onze reiziger, door de goedkoopste route te kiezen, wekomt met 175 euro voor een retourtje Air France, vergeleken met... 230 voor de SNCF! Een voordeel waarbij nog geen rekening is gehouden met de duur van de reis: 1u25 vliegtijd in het vliegtuig - veiligheidscontroles en tijd om naar de luchthaven te komen niet meegerekend - tegenover iets minder dan 6 uur voor de trein. **Het is duidelijk dat de consument er geen financieel belang bij heeft de landroute te nemen in plaats van de luchtroute, ook al wil de overheid meer ecologisch vervoer aanmoedigen.** En toch, volgens cijfers van UFC-Que Choisir, stoot de luchtvaartsector 70 keer meer broeikasgassen uit dan de TGV.

(...)

Een bug in de matrix? Niet echt. **Parijs-Nice is geen uitzondering.** Aan de hand van een tiental reizen hebben wij de prijzen van de SNCF, Air France en de low-cost maatschappijen voor de komende twee maanden vergeleken. Onze typische reiziger is altijd dezelfde: een volwassene tussen 26 en 59 jaar, zonder klantenkaart of kortingen, die drie weken op voorhand boekt. Hoewel de trein in vele gevallen voordelig blijft, is de



luchtreiziger op een aantal trajecten, zoals Parijs-Montpellier, Lille-Marseille en Parijs-Biarritz, een winnaar.

(...)

**Deze goedkopere routes met Air France hebben vaak één ding gemeen: de aanwezigheid van een low-cost**

**luchtvaartmaatschappij op dezelfde route.** Het Britse EasyJet en het Ierse Ryanair tussen Lille en Marseille, het Spaanse Volotea tussen Nantes en Toulouse, of Vueling tussen Brest en Parijs.

(...)

**In deze prijzenoorlog is de SNCF in het nadeel: de kosten en het onderhoud van haar infrastructuur.** "Evenals de kosten van de tolgeden, die vrij hoge vergoedingen zijn die de spoorwegmaatschappij moet betalen," merkt Frédéric Marty, een economisch onderzoeker bij het CNRS, op. Dit leidt tot hogere exploitatiekosten. "Wij zijn een groot voorstander van de spoorwegen, waarvan de infrastructuurkosten inherent veel hoger zijn dan die van vliegtuigen: **de staat steekt over een periode van tien jaar 75 miljard euro in het spoorweginet**", aldus het ministerie van Vervoer, dat zegt erop toe te zien dat alle maatregelen worden genomen "om te voorkomen dat bepaalde maatschappijen zich op het gebied van prijsdumping of sociale dumping gaan gedragen.

Op welke manier? Wij zorgen ervoor dat de luchtvervoerssector de milieukosten van zijn activiteit op zich neemt," leggen zij uit. **De luchtvaartmaatschappijen** moeten dus koolstofquota inleveren: **vanaf 2022 zullen zij verplicht binnenlandse compensaties moeten uitvoeren. Air France betaalt deze compensatie al... zonder dat dit een voordeel is voor de trein.** Voorlopig is geen specifieke belasting op paraffine gepland: het is niet de bedoeling de consument, die van deze situatie profiteert, te benadelen.

***Mijn commentaar: Wat kunnen we leren van deze observatie?***

*Wanneer we de keuze hebben tussen twee vergelijkbare producten (in dit geval een trein- of vliegtuigreis tussen twee grote steden), is het product met de minste CO<sub>2</sub>-uitstoot vaak het duurst.*

*Zijn we bereid de duurdere te kiezen om de planeet te redden?*

*Zijn wij bereid, individueel en collectief, onze consumptie te verminderen om de planeet te beschermen?*

*Zijn wij, de inwoners van de rijkste landen, bereid een extra inspanning te leveren om de inwoners van de armste landen een levensstandaard*

*te laten genieten die vergelijkbaar is met de onze, zonder meer te vervuilen?*

## **Beurs persoverzicht**

### **> Wereldmarkten dalen door nieuwe Covid-19 variant**

(bron AFP) 26 november - Van aandelen tot olie, de **wereldmarkten zijn vrijdag gekelderd, in paniek door de ontdekking van een nieuwe variant van Covid-19 in Zuid-Afrika.**

De Europese indexen kenden hun slechtste sessies in meer dan een jaar: Parijs daalde met 4,75%, Londen met 3,64%, Frankfurt met 4,15% en Madrid met 4,96%.

(...)

De neergang trof ook de Aziatische beurzen en de olieprijsen, die sterk afhankelijk zijn van de verwachtingen inzake economische activiteit, die meer dan 10% verloren.

(...)

Deze variant, die aanvankelijk B.1.1.529 werd genoemd en vrijdag door de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) de naam Omicron kreeg, heeft het potentieel om zich zeer snel te verspreiden, aldus wetenschappers, die in dit stadium niet weten of de vaccins die momenteel beschikbaar zijn, er doeltreffend tegen zijn.

"Het **meest verontrustende aan deze nieuwe variant op dit moment is hoe weinig we erover weten**, met vroege aanwijzingen dat hij problematischer kan zijn dan de Delta-variant," zei Craig Erlam, een analist bij Oanda.

(...)

**De aandelen van de luchtvaartmaatschappijen, die al onder druk stonden door de pandemie, kregen een klap toen de eerste reisbeperkingen werden ingevoerd.**

**In Europa verloor IAG, de moedermaatschappij van British Airways, 14,85% en Lufthansa 12,84%.** Vliegtuigbouwer Airbus daalde 11,49% en vliegtuigmotorenbouwer Rolls-Royce 11,62%. Hotelgroep InterContinental daalde 9,16%.

Op Wall Street daalde American Airlines met 8,79% en Delta Airlines met 8,34%.

(...)

**In Londen daalde de Brent Noordzee ruwe olie voor dezelfde maand met 11,55% tot 72,72 dollar.**

(...)

## ***Einde van het persoverzicht***

### **> Betaling van de winstdelingsregeling Air France 2019. Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

**De werknemers van Air France zullen hun winstdeling voor 2019 in de komende dagen ontvangen. Deze winstdeling had eind 2020 moeten zijn uitbetaald.** Een akkoord tussen de vakbonden en de directie van Air France heeft Air France in staat gesteld haar cashflow tijdelijk te verlichten door de betaling met een jaar uit te stellen.

**De betrokken werknemers hebben van Natixis een brief ontvangen waarin zij tot 14 december 2021 de tijd krijgen om hun voorkeur kenbaar te maken:**

==> **INVESTEREN** Ik spaar en geniet een belastingvrijstelling\*

==> **INVESTEREN EN ONTVANGEN** Ik investeer een deel en ontvang het andere deel

==> **ONTVANGEN** Het bedrag wordt opgenomen in mijn belastbaar inkomen

Om te voorkomen dat u telkens vergeet uw adres te wijzigen, 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.

Op mijn [website](#)

vindt u hoe u toegang krijgt tot de websites van de managers.

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

**Het aandeel Air France-KLM is op maandag 29 november gesloten op 3,784 euro. Het is deze week sterk gedaald met -5,59%. De aankondiging om de vluchten naar zuidelijk Afrika te staken na de ontdekking van een nieuwe variant (Omicron) verklaart deze daling.**

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

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt 3,29 euro.** Het hoogste koersdoel is 5,5 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 deze week sterk gedaald van \$9 naar \$73.**

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

**Op 25 oktober had Brent met 86 dollar een niveau bereikt dat sinds 2014 niet meer was gezien,** gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. De prijs van aardgas blijft stijgen tot het hoogste niveau in ten minste zeven jaar. Beleggers lijken het gevoel te hebben dat de olie- en gasproducenten tijdens de pandemie te veel hebben bezuinigd, zodat de druk van de vraag de markt uit evenwicht brengt.

**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](#). 10975 mensen ontvangen dit persbericht live