



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°843, 17 januari 2022

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](#)  

Persoverzicht van maandag

> Financiering van een Airbus A350-900 van Air France in het kader van een lening met het oog op duurzame ontwikkeling

(bron Next-finance) 17 januari - Op 3 december 2021 nam Air France zijn twaalfde Airbus A350-900 in ontvangst, een ultramodern vliegtuig dat opmerkelijke milieuprestaties biedt.

De financiering van dit Air France-vliegtuig werd geregeld door de Société Générale in de vorm van een banklening waarin aspecten van duurzame ontwikkeling waren geïntegreerd. Dit is de eerste termijnlening die gedekt wordt door een vliegtuig en die geïndexeerd wordt aan de milieuprestaties van de lenende luchtvaartmaatschappij. **De financieringsvoorwaarden van dit vliegtuig zijn gekoppeld aan de verwezenlijking door Air France van prestatiedoelstellingen op bepaalde sleutelindicatoren in verband met duurzame ontwikkeling.** De voor de transactie geselecteerde indicatoren hebben vooral betrekking op het aandeel brandstofefficiënte vliegtuigen van de nieuwe generatie in de vloot van Air France, alsook op het toekomstige gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof in de dagelijkse activiteiten van Air France.

De transactie wordt gedekt door een standaardverzekeringopolis (Balthazar) die wordt verstrekt door een consortium van vooraanstaande particuliere verzekeringsmaatschappijen via de verzekeringsmakelaar Marsh France.

Met deze belangrijke vliegtuigfinancieringstransactie steunt Société Générale de inspanningen van Air France om haar vloot te vernieuwen, wat centraal staat in het traject van duurzame ontwikkeling van de luchtvaartmaatschappij.

(...)

Het ambitieuze duurzaamheidsbeleid en de milieudoelstellingen van Air France-KLM zijn erkend door de recente ESG-rating van S&P, die Air France-KLM een leidende positie toekent in de luchtvaartindustrie en de algehele strategie van de Groep ondersteunt.

***Mijn commentaar:** De strijd tegen de opwarming van de aarde wordt steeds concreter.*

Banken (in dit geval de Société Générale) verstrekken nu leningen waarvan de kosten afhankelijk zijn van de inspanningen van ondernemingen op het gebied van duurzame ontwikkeling.

> Wat betekent het vertrek van CEO Pieter Elbers voor KLM?

(NU bron) 14 januari - **Pieter Elbers treedt volgend jaar terug als CEO van KLM**, zo heeft de luchtvaartmaatschappij donderdagavond bekendgemaakt. Het besluit kwam als een schok voor het personeel en de vakbonden. Wat zal er van KLM worden? Vier vragen over Elbers' plotselinge vertrek.

Wat is er aan de hand?

KLM heeft donderdag onverwacht een kort persbericht de wereld ingestuurd met de mededeling dat Pieter Elbers na acht jaar de cockpit van de luchtvaartmaatschappij zal verlaten. **De raad van commissarissen had "in goed overleg" met Elbers besloten niet aan een derde termijn te beginnen.**

Elbers blijft tot 1 mei 2023 aan het roer en zal zich tot die datum blijven inzetten voor de luchtvaartmaatschappij, **zei** hij. "Ik ben bijzonder trots op dit bedrijf en zijn uitstekende werknemers. Vooral in deze turbulente en moeilijke tijden blijven zij de kracht van KLM. **Mijn dertigjarige carrière bij de KLM Blue Family is een reis van onvoorstelbare schoonheid die ik altijd zal koesteren,**" antwoordde hij donderdag.

Wat betekent dit voor KLM?

Met Elbers verliest de luchtvaartmaatschappij een ervaren CEO die al tientallen jaren voor KLM werkt en het bedrijf door en door kent. Onder het personeel staat hij bekend als iemand die de belangen van KLM heeft verdedigd **en die er altijd voor heeft geijverd dat de luchtvaartmaatschappij binnen de holding Air France-KLM haar autonomie kon behouden.**

Dit heeft geleid tot verschillende geschillen met Air France CEO Ben Smith.

(...)

De vrees bestaat dat KLM vanaf dat moment voornamelijk vanuit Parijs zal worden bestuurd en nauwelijks nog in staat zal zijn eigen beslissingen te nemen over personeelsbeleid of andere strategische kwesties. De vakbonden zijn bezorgd over de werkgelegenheidssituatie als dit zou gebeuren.

Wat zijn de reacties op het vertrek van Elbers?

Iedereen reageert met verbazing en zag deze aankondiging nu niet aankomen.

(...)

Vrijdag is het KLM-personeel een petitie gestart om Elbers te behouden. De petitie heeft nu ongeveer zesduizend handtekeningen. **Initiatiefnemer Marcel van Tiel (...) denkt dat de CEO uiteindelijk uit eigen beweging is vertrokken,** maar onder lichte druk van Air France.

(...)

Van Tiel verwacht niet dat de petitie het besluit zal terugdraaien, maar wil met deze actie laten zien hoe belangrijk het is dat KLM niet in handen van de Fransen terechtkomt.

(...)

Wie wordt de nieuwe CEO?

Het is nog niet duidelijk. Volgens een woordvoerder wordt er gezocht naar een nieuwe stuurman en zal er later meer informatie volgen. Volgens De Telegraaf circuleren er enkele namen. Pieter Bootsma, de huidige Chief Revenue Officer, is naar verluidt in de running om hem op te volgen, maar ook Transavia-baas Marcel De Nooijer is in de running. Ook Rabobank-directeur Wiebe Draijer zou belangstelling hebben voor de functie.

Mijn commentaar: De conflicten tussen het hoofd van de Air France-KLM Groep en het hoofd van KLM dateren niet van de komst van Ben Smith.

Zodra KLM door Air France was overgenomen, leidde de verdeling van verantwoordelijkheden en beslissingen tot spanningen.

De kern van het debat kan eenvoudig worden samengevat: de Air France-KLM groep was bereid KLM autonomie te verlenen, terwijl KLM onafhankelijk wilde blijven.

> De toekomst van Schiphol

(bron Luchtvaartnieuws vertaald met DeepL) 15 januari - De **luchthaven Schiphol is een van de zaken die het nieuwe kabinet meteen kan aanpakken.** Kan de luchthaven onder voorwaarden van 'matiging en

beheersing' blijven groeien naar 600.000 tot 650.000 vliegbewegingen in 2035, waarvan 25.000 tot 45.000 via Lelystad? Of blijft de luchthaven, die door Corona is teruggebracht tot 267.000 vluchten, steken op 350.000 of 400.000 en zal Lelystad nooit opengaan voor commerciële (vakantie)vluchten?

(...)

In een recente white paper, getiteld 'Het belang van de hub Schiphol', **verduidelijkt KLM haar visie. "Om een gezonde concurrentiepositie te behouden, moeten wij en Schiphol in staat zijn om met minimaal 1,5% per jaar te groeien.** Wij doen alles wat in ons vermogen ligt om dit veilig, duurzaam en met minder overlast te bereiken. Daartoe investeren we in de modernste vliegtuigen, die stiller en zuiniger zijn, en gebruiken we waar mogelijk schonere brandstof."

Volgens KLM zullen, als Schiphol zijn rol als hub verliest, andere luchthavens in Europa en de rest van de wereld deze functie onmiddellijk overnemen. "Er is een ernstig risico van een capaciteitstekort bij Corona. **Daarom moeten wij blijven investeren in grote infrastructuurprojecten. Het toevoegen van een Pier A is niet voldoende; er is een extra terminal nodig om 20 miljoen passagiers te verwerken.** Vertrekhallen 1 en 2 kunnen dan eventueel landzijdig worden uitgebreid."

Volgens KLM en veel deskundigen zal de groeiende vraag naar vliegtoeren de komende decennia zeker aanhouden, ondanks de vergroening. (...) **Wil Schiphol op termijn met minder overlast boven de 650.000 passagiers uitkomen, dan is de baan parallel aan de Kaagbaan een noodzaak,** zo is de visie van de luchthavenexploitant. **Schiphol wil in 2024-25 terugkeren naar het niveau van voor de Covid van 500.000 vluchten. Eerder had de luchthaven gezegd een jaarlijkse groei van 1,5% te verwachten. Dit zou neerkomen op ongeveer 600.000 vluchten in 2035.** KLM is hier ook voorstander van. Als een ondergrens, natuurlijk.

Directeur Sijas Akkerman van de **Noord-Hollandse Natuur en Milieufederatie is heel duidelijk.** "Wij vragen de nieuwe regering om een einde te maken aan de illegale situaties op Schiphol. Dit betekent dat het **maximum van 400.000 vliegbewegingen**, de ruimte die de natuurvergunning biedt voor stikstofemissies, niet mag worden overschreden. Ook moet onmiddellijk een einde worden gemaakt aan de vreemde vervroegde toepassing van geluidsnormen. Ook in dit geval **kan de daling van het verkeer niet worden vermeden.**



Mijn opmerking: Schiphol is, net als Orly, een luchthaven waar het aantal jaarlijkse slots (opstijgingen/landingen) door regelgeving is beperkt.

Sinds Schiphol verzadigd raakte, een paar jaar voor de gezondheids crisis, hebben de luchtvaartmaatschappijen om opheffing van Schiphol gevraagd. Maar zonder succes.

De benoeming van de Nederlandse Groene leider Sigrid Kaag tot minister van Financiën zal waarschijnlijk elke uitbreiding van de luchthaveninfrastructuur tot de Griekse kalender uitstellen.

Er wordt zelfs gevreesd dat het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol zal worden teruggebracht als de luchtvaartmaatschappijen hun doelstellingen op het gebied van decarbonisatie niet halen.

Volgens de Nederlandse pers wordt verwacht dat de Nederlandse en Franse ministers van Financiën binnenkort besprekingen zullen voeren.

> Equair vertrouwt zijn vliegtuigen toe aan AFI KLM E&M

(bron aeroweb) 13 januari - Ecuador's nieuwe luchtvaartmaatschappij **Equair heeft aangekondigd dat het AFI KLM E&M heeft geselecteerd voor het leveren van equipment support voor haar twee Boeing 737 NG vliegtuigen.** Het meerjarencontract omvat

onderhoud, reparaties, toegang tot de uitrustingspool van AFI KLM E&M, alsmede de levering van een geavanceerde voorraad (Main Base Kit) op de basis van de klant op de internationale luchthaven Mariscal Sucre (Quito, UIO).

Gabriela Sommerfeld, CEO van Equair, verklaarde: "Het is belangrijk voor ons om onze activiteiten te starten met het hoogste kwaliteitsniveau. Daarom **hebben wij gekozen voor een toonaangevende MRO-oplossing, die de beschikbaarheid van onderdelen garandeert en daarmee de beschikbaarheid van onze vloot ten behoeve van onze passagiers.**"

(...)



Mijn commentaar: Dit artikel laat zien dat zodra een contract wordt ondertekend tussen AFI KLM E&M en een nieuwe klant, de behoefte aan investeringen aanzienlijk is.

De aankoop van reserveonderdelen vindt plaats lang voordat de eerste facturen worden uitgeschreven.

Zelfs in tijden van crisis is het belangrijk dit soort investeringen niet te verminderen, anders verliest u contracten.

> Luchthaven van Pau: afgevaardigden van Béarn hekelen komst Transavia

(bron Sud-Ouest) 12 januari - **De komst van Transavia op de route Pau-Orly bevalt de volksvertegenwoordigers van Béarn niet.** (...) Zij reageren op de aankondiging dat deze low-cost dochteronderneming van Air France op 27 maart de Parijse route zal overnemen. Tot dan wordt de dienst verzorgd door Air France.

(...)

"Laten we niet vergeten dat het verkeer tussen het luchthavenplatform van Pau en Parijs niet hoofdzakelijk toeristisch verkeer is, aldus de parlementsleden. **Het betreft zakenverkeer waarvoor vluchten vanuit Pau en Parijs om 6 uur 's morgens moeten vertrekken en zowel naar Pau als naar Parijs om 9 uur 's avonds moeten terugkeren. Transavia is geen voorstander van dit soort tijdsschema's.** Onze regio, die een snelle ontwikkeling doormaakt met bedrijven van wereldklasse, kan zich geen goedkope luchtverbindingen veroorloven

Een blik op de website van Transavia leert dat de maatschappij tijdens de eerste week van de dienst drie vluchten aanbiedt om 6.45 uur van Pau naar Orly. In de andere richting biedt zij ook drie vluchten per week aan in het tijdvak 20.00 uur, voor aankomst in Pau na 21.00 uur.

(...)

Zij voegen eraan toe dat Transavia "een vloot heeft die uitsluitend uit Boeing-vliegtuigen bestaat, terwijl iedereen de dichtheid van onze luchtvaartindustrie kent die met Airbus verbonden is"

(...)

"De geuite bezorgdheid is legitiem, vindt François Bayrou, burgemeester en voorzitter van het stadsgewest Pau. Een regio als de onze kan zich niet ontwikkelen zonder de zekerheid van solide luchtverbindingen die aan onze behoeften zijn aangepast. Dit is waarschijnlijk het geval voor Roissy maar niet voor Orly. Onze mobilisatie moet onverdroten zijn, zodat - zodra de situatie van het luchtvervoer verbetert - de frequentie van de vluchten volgt

François Bayrou nam deel aan de onderhandelingen met Air France. Het oorspronkelijke ontwerp is verbeterd," geeft de man toe die tevens de Hoge Commissaris voor Planning is. Maar er is nog veel vooruitgang te boeken. We moeten standvastig zijn.

Mijn commentaar: De journalist geeft de juiste antwoorden op de vragen van de politici.

Ik kan hier alleen aan toevoegen dat het argument dat Transavia alleen met Boeing-vliegtuigen vliegt, over een paar jaar achterhaald zal zijn. De low-cost maatschappij zou haar eerste Airbus A320 Neo in 2023 of 2024 moeten hebben.

> **Delta Air Lines zal winstgevend zijn in 2021**

(bron Journal de l'Aviation) 14 januari - Ondanks een zeer moeilijk jaar is **Delta Air Lines erin geslaagd om in 2021 winst te maken** (volgens GAAP). Het bedrijf boekte over het jaar een omzet van 29,9 miljard dollar (een daling van 36% ten opzichte van 2019) en een nettowinst

van 280 miljoen dollar (-94%).

Het bedrijf kreeg in het begin van de crisis **veel steun van de Amerikaanse regering, maar heeft ook een goed tweede halfjaar (winstgevend) en een zeer goed vierde kwartaal achter** de rug, waarin de inkomsten weer op 80% van die van december 2019 kwamen.

Over het hele jaar was de capaciteit slechts 29% lager dan in 2019 en het verkeer 43%.

Het begin van 2022 zal echter worden verstoord door de omicron-variant, die volgens Delta Air Lines de vraag gedurende twee maanden zal vertragen. Het heeft zijn aanbod gestabiliseerd en verwacht dat januari en februari opnieuw een verlieslatende maand zullen zijn, waarna in maart opnieuw winst zal worden gemaakt. Daarna verwacht zij dat de resterende kwartalen van het jaar winstgevend zullen zijn.

***Mijn commentaar:** Voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen is de binnenlandse markt het meest winstgevend. Het was de eerste die herstelde tijdens de gezondheids crisis.*

> **Boeing herstelt zich in 2021, met iets meer orders dan Airbus**

(bron Les Echos) 11 januari - **Het jaar 2021 was niettemin het jaar van de start voor Boeing** en zijn commerciële vliegtuigen, ook al heeft de Amerikaanse vliegtuigbouwer zijn kruishoogte nog lang niet hervonden. Na een dieptepunt in 2020 slaagde **Boeing er vorig jaar in 340 burgervliegtuigen af te leveren**, tegenover 157 het jaar voordien. En **hoewel Airbus op dit gebied met 611 leveringen een grote voorsprong blijft houden, is de Amerikaanse vliegtuigbouwer er niettemin in geslaagd meer orders in de wacht te slepen dan zijn Europese rivaal, met een totaal van 909 bruto orders, wat neerkomt op 535 netto orders, na aftrek van de annuleringen (tegen respectievelijk 771 en 507 voor Airbus).**

Boeing is echter vooral tevreden omdat het erin geslaagd is de commerciële carrière van de 737 Max nieuw leven in te blazen, met een totaal van 749 bestellingen in de loop van het jaar, meer dan de A320-familie van Airbus (661).

Paradoxaal genoeg hebben **de honderden** vliegtuigen die tijdens het vliegverbod voor de 737 Max werden opgeslagen Boeing in staat gesteld zijn klanten aantrekkelijker leveringstermijnen, en waarschijnlijk ook prijzen, aan te bieden dan Airbus, dat voor de komende twee jaar een volledig leveringsschema heeft. Daarom heeft de Amerikaanse low-cost maatschappij Allegiant, die voordien met Airbus-vliegtuigen vloog, onlangs gekozen voor 50 Max-vliegtuigen die vanaf volgend jaar

worden geleverd.

Boeing blijft ook profiteren van een groter aanbod langeafstandsvliegtuigen dan Airbus en van zijn dominante positie op de markt voor vrachtvliegtuigen. De Amerikaanse vliegtuigbouwer heeft 144 orders voor wide-body lange-afstandsvliegtuigen, zowel voor vracht als voor passagiers, in de wacht kunnen slepen, tegenover 46 voor Airbus. Het enige minpunt is dat het laatste model, de 777X, vorig jaar slechts één order voor 11 vliegtuigen heeft binnengehaald, namelijk van Singapore Airlines. Het opeenvolgende uitstel van de eerste leveringen aan Emirates is daar waarschijnlijk niet de schuld van. **Anderzijds heeft 2021 zijn beloften duidelijk niet waargemaakt, gezien de diverse problemen met gebreken die zijn geconstateerd bij de 737 Max en de 787.** Boeing kon vorig jaar slechts 261 Maxes leveren, terwijl er in de VS meer dan 400 toestellen in voorraad waren. Het meest teleurstellend was echter de stopzetting van de leveringen van 787's, waarvan er in 2021 slechts 14 konden worden geleverd, tegen 53 in 2020.

***Mijn commentaar:** Ondanks de vele tegenslagen heeft Boeing zich in 2021 uiteindelijk goed staande gehouden.*

Ik neem nota van de hervatting van de leveringen en vluchten van de B737 Max. Na de twee ongevallen waarbij 346 mensen om het leven kwamen, voorspelden sommige specialisten dat passagiers niet graag meer in dit vliegtuig zouden stappen.

> Internationaal luchtvervoer: Chinese koude douche

(bron Voyages d'Affaires) 13 januari - **De burgerluchtvaartautoriteit van China (CAAC)** heeft vorige week het nieuwe vijfjarenplan voor de ontwikkeling van het luchtvervoer in het land gepubliceerd. Met een indicatie die de toon zet voor de evolutie van de luchtvaartsector voor het hele jaar 2022. De regelgevende instantie voor het luchtvervoer **heeft namelijk aangegeven dat China zich in 2022 zal concentreren op de uitbreiding van het aantal binnenlandse vluchten. Het herstel van de internationale luchtvaartmaatschappijen wordt pas verwacht tussen 2023 en 2025.**

Volgens het door Reuters gerapporteerde vervoersplan zal China in de periode 2021-2022 zijn inspanningen dus richten op de bestrijding en preventie van Covid-19. Zij belooft ook talrijke maatregelen ter ondersteuning van haar luchtvaartmaatschappijen, zodat de "ontwikkelingsdynamiek" in de komende jaren kan worden voortgezet.

"De periode van 2023 tot 2025 is een periode van groei", aldus de CAAC. **"De nadruk ligt op het uitbreiden van de binnenlandse markt,** het herstellen van de internationale markt, het vrijgeven van het

effect van hervormingen en het verbeteren van de mate van openheid".

Een dergelijke aankondiging zal derhalve gevolgen hebben voor de gehele luchtvaartsector, zowel voor buitenlandse als voor Chinese luchtvaartmaatschappijen. Laatstgenoemde zou echter minder onder deze strategie moeten lijden vanwege het enorme potentieel van de binnenlandse markt. Volgens de statistieken van de OAG (Official Aviation Guide of the Airways) is het aantal aangeboden stoelen door de drie Chinese luchtvaartgiganten, Air China, China Eastern en China Southern, in december 2021 met respectievelijk -5,2%, -5,9% en -3,7% gedaald ten opzichte van 2019.

(...)

Een opleving van het virus in bepaalde Chinese steden heeft sinds het einde van het jaar echter een negatief effect gehad.

(...)

)Deze rem op de binnenlandse luchtvaartmaatschappijen is geactiveerd door het strikte "zero Covid"-beleid. Dit beleid is door de autoriteiten zelfs nog versterkt met de naderende Olympische Winterspelen van Peking in februari. Het komt tot uiting in de opschorting van vele vluchten.

(...)

De afsluiting van China van de rest van de wereld zal de planeet dwingen het zonder deze lucratieve markt te stellen. Maar aangezien dit het derde jaar zal zijn dat het wereldwijde luchtverkeer zonder Chinese reizigers plaatsvindt, raken de maatschappijen eraan gewend. Niet in het minst in Europa...

***Mijn opmerking :** In China, evenals in de VS, is de binnenlandse luchtvervoersmarkt overheersend, hetgeen niet het geval is in Europa.*

Dit verklaart waarom Europese luchtvaartmaatschappijen het moeilijker hebben om de huidige crisis te boven te komen.

> VINCI Luchthavens: nog 7 luchthavens in Brazilië, waaronder Manaus

(bron Air Journal) 13 januari - De Franse luchthavenexploitant **VINCI** heeft op 12 januari 2022 **aangekondigd dat het de exploitatie van de luchthaven Manaus-Eduardo Gomes heeft overgenomen**, in het kader van een concessiecontract met een looptijd van 30 jaar dat in april jongstleden door de Braziliaanse burgerluchtvaartautoriteit is gegund.

(...)

Zes andere luchthavens in de regio - Porto Velho, Rio Branco, Boa Vista, Cruzeiro do Sul, Tabatinga en Tefé - **zullen in februari 2022 toetreden tot de portefeuille van VINCI Airports**; samen verwerken

deze zeven luchthavens in 2019 7 miljoen passagiers. De zeven worden voorgesteld als "essentieel voor de ontsluiting van een regio van 3,8 miljoen km²".

(...)

"Voortbouwend op de goede milieuprestaties van de luchthaven Salvador de Bahia, die de meest duurzame luchthaven van Brazilië is geworden" sinds de overname van de activiteiten in 2018, zal VINCI Airports ook haar milieuactieplan in het Amazonegebied inzetten. Het is de bedoeling de CO₂-uitstoot van de luchthavens te verminderen - met name dankzij de bouw van een zonnepark - en hun water- en afvalbeheer te verbeteren. Ten slotte zal een programma voor koolstofputten in de bossen worden uitgevoerd om hun resterende CO₂-emissies vast te leggen en tegelijk het Amazonewoud en de biodiversiteit te helpen beschermen.

Zodra de luchthaven van Manaus en de zes andere hubs in de regio zijn geïntegreerd, zal VINCI Airports 53 luchthavens in 12 landen exploiteren, waaronder acht in Brazilië. Zo wordt zij "de grootste internationale luchthavenconcessiehouder van het land in termen van het aantal beheerde luchthavens", en heeft zij bijna 500 mensen in dienst.

(...)

Mijn commentaar: Voor Vinci Airports is de mislukte privatisering van Aéroports de Paris oude geschiedenis.

Het bedrijf heeft zich sindsdien resoluut op de internationale markt gericht, met name door in 2018 een belang van 50,01% te nemen in London Gatwick Airport.

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 is op maandag 7 januari gesloten op 4,204 euro. Het is -2,00% gedaald.

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



Koersevolutie van het Air France-KLM aandeel over vijf jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

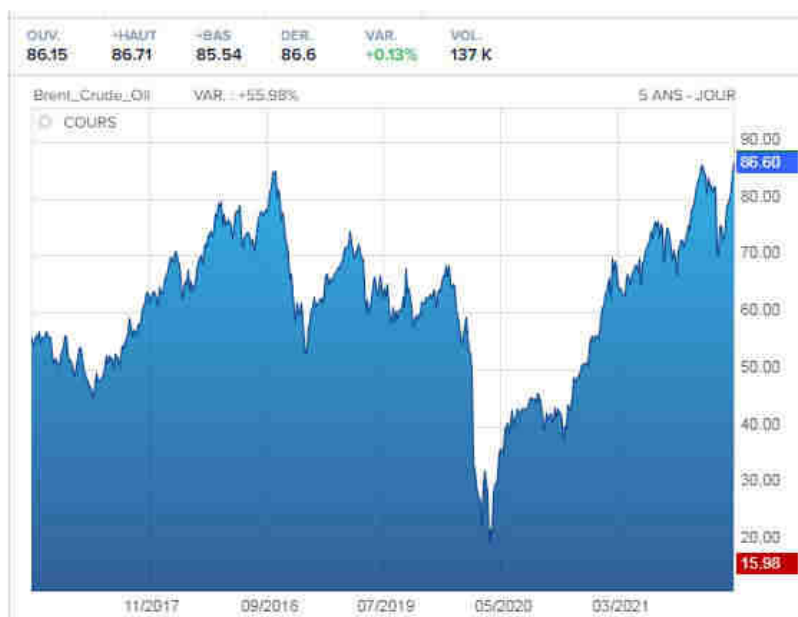
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,45 euro. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

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 gestegen van \$6 naar \$87.

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

Op 25 oktober bereikte Brent met 86 dollar een niveau dat sinds 2014 niet meer was gezien, gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. **Deze week ligt het boven dat recordniveau, waarbij de crisis in Kazachstan de stijging verklaart.**



Ontwikkeling van de olieprijsen over vijf jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

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](#).

11020 mensen ontvangen dit persbericht live