

Air France-KLM bereidt zich voor op een mooie zomer



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

### François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 859, 9 mei 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

### > Air France-KLM bereidt zich voor op een mooie zomer

(bron Journal de l'Aviation) 5 mei - Als geen nieuwe grote verstoringen het herstel van het luchtvervoer verder verstoren, zou **Air France-KLM** in 2022 van een goede zomer moeten kunnen genieten. Bij de voorstelling van de kwartaalresultaten op 5 mei jl. **toonde** de groep zich inderdaad **optimistisch voor de komende maanden, gesterkt door een goede boekingsdynamiek** voor de komende maanden.

Het eerste kwartaal was tamelijk bemoedigend, hoewel de context niet erg gunstig was. Terwijl de verspreiding van de omicronvariant, het uitbreken van de oorlog in Oekraïne en de stijgende brandstofprijzen in januari en februari een domper zetten op de trends, is **het herstel in maart versneld**. Benjamin Smith, algemeen directeur van de groep, wijst er zelfs op dat hij "**een aanzienlijke stijging van de vraag naar zaken- en premiumverkeer**" heeft waargenomen, naast de vraag naar vrijetijds- en VFR-verkeer (Visit Friends and Relatives) die al enkele maanden aanhield en "die niet was verwacht". De best presterende netwerken waren de IOC (Caribisch gebied, Indische Oceaan), Afrika en Zuid-Amerika.

Zo kon de groep een omzet bekendmaken die verdubbeld is ten opzichte van het eerste kwartaal van 2021, namelijk 4,44 miljard euro en een positieve EBITDA die opnieuw 221 miljoen euro bedroeg, onder meer dankzij de daling van de eenheidskosten. **Het nettoresultaat blijft negatief, maar het verlies is met bijna twee derde teruggebracht tot 552 miljoen euro**

De vooruitzichten voor de komende twee kwartalen zijn dan ook vrij goed. **De**

groep verwacht tussen 80% en 85% van zijn capaciteit voor 2019 te herstellen in het tweede kwartaal, en vervolgens tussen 85% en 90% van zijn capaciteit in het derde kwartaal. Zij vestigt de aandacht op het geval van Transavia, dat naar verwachting in beide perioden zijn aanbod voor 2019 zal overtreffen. De zomerse vraag zal ook een gunstig effect hebben op de rendementen, die hoger zouden moeten liggen dan in 2019 (op de middellange afstand is dit niveau al hersteld). Anderzijds heeft de groep de verhoging van de brandstofprijzen op haar langeafstandstarieven uitgesteld.

Financieel gezien **zou het bedrijfsresultaat in het tweede kwartaal opnieuw break-even moeten draaien** (tegenover een verlies van 350 miljoen euro in het eerste kwartaal) **en in het derde kwartaal weer duidelijk positief moeten worden.**

**De vrachtsector blijft het goed doen, maar begint tekenen van zwakte te vertonen**, zoals ook de IATA deze week opmerkte. Terwijl de capaciteit met 10,7% toeneemt dankzij de toegenomen bunkercapaciteit, daalt het verkeer met 14,9%. Nu het aanbod wereldwijd nog steeds onder druk staat en de sluiting van het Russische luchtruim gevolgen heeft voor de routes naar Noord-Azië, blijven de rendementen hoog, wat de lagere bezettingsgraad gedeeltelijk compenseert. In vergelijking met 2019 liggen de inkomsten (910 miljoen euro, een stijging met 6,4% bij constante brandstof- en wisselkoersen) dus nog 66% hoger

**Transavia** is ook een afzonderlijk bedrijf dat ten volle profiteert van de vraag naar vrijetijdsvluchten. De lagekostenmaatschappij van de groep **heeft haar capaciteit vervijfvoudigd en haar verkeer verzesvoudigd ten opzichte van het eerste kwartaal van 2021** (dat werd beïnvloed door de opsluitingen in Frankrijk en Nederland), en is teruggekeerd **naar een capaciteit en een bezettingsgraad die dicht bij die van 2019 liggen**. Ook hier is het rendement aanzienlijk verbeterd, met een gunstig effect op de opbrengsten per eenheid.

Tenslotte **herstelt de onderhoudsactiviteit zich langzaam**. De omzet is met 33,6% gestegen, dankzij de geleidelijke heropening van de vloot van Air France en KLM, maar ook door een herstel van de externe omzet met 15,1%, wat de groep interpreteert als een teken van herstel in de sector.

***Mijn commentaar:** Het herstel van de luchtvaartmaatschappijen van de groep Air France-KLM is aan de gang*

*De groep Air France-KLM heeft met name haar winstverwachtingen (en die van analisten) voor het eerste kwartaal van 2022 overtroffen.*

**> Air France-KLM zet herstel door, KLM betaalt deel overheidssteun terug**

(Nederlandse mediabron) 6 mei - In hun berichtgeving over de resultaten van Air

France-KLM besteden **de Nederlandse media aandacht aan de terugbetaling door KLM van 311 miljoen euro staatssteun**, door KLM-topman Pieter Elbers gepresenteerd als "een ongelooflijk belangrijke stap", die aangeeft dat "het ergste achter de rug is". De luchtvaartmaatschappij hoopt dit jaar een groter deel van de staatssteun te kunnen terugbetalen

**Het concern** rapporteerde een nettoverlies van 552 miljoen euro, tegen een verlies van 1,4 miljard euro in het eerste kwartaal van 2021, en **versloeg daarmee de gemiddelde prognose van analisten van een verlies van 580 miljoen euro. KLM rapporteerde een operationele winst van 3 miljoen euro, en Air France een operationeel verlies van 363 miljoen euro. KLM heeft in het afgelopen kwartaal 140 miljoen euro aan NOW-steun ontvangen.** Transavia rapporteerde een operationeel verlies van 92 miljoen euro, maar verwacht tijdens de zomer met een hogere capaciteit te kunnen werken dan in 2019. Het bedrijfsresultaat van de groep kwam uit op een verlies van 350 miljoen euro.

(...)

Op de rechtstreekse vraag of KLM zou worden afgeremd door Air France, **verklaarde Elbers** dat hij dat niet zo zag en wees hij erop **dat beide luchtvaartmaatschappijen hun resultaten verbeteren, "wat zeer belangrijk is voor de groep als geheel"**. Gevraagd naar de plannen van Schiphol om de piekvluchtbewegingen te verminderen, zegt Elbers dat het herstel Schiphol groeipijnen bezorgt en voegt hij eraan toe dat het plan van Schiphol "voorbarig" is. Hij dringt erop aan dat wordt besproken hoe de problemen kunnen worden opgelost, en gaat kort in op de kwestie van de verhoogde heffingen op de luchthaven.

## > IAG verwacht opnieuw winst te maken in Q2

(bron Air Journal) 7 mei - Het moederbedrijf van British Airways, **IAG**, zei vrijdag dat het verwacht dat zijn bedrijfsresultaat vanaf het tweede kwartaal winstgevend zal zijn, en dat het dat voor het hele jaar zal blijven. IAG rapporteerde een verminderd operationeel verlies voor het eerste kwartaal.

De luchtvaartgroep - waartoe onder meer British Airways, Iberia en Vueling behoren - zei dat de vraag zich sterk herstelt en in de lijn ligt van de verwachtingen van de onderneming. IAG zei dat de oorlog in Oekraïne geen significant effect had gehad op de vraag naar reizen tijdens de periode. Premium leisure bleef haar best presterende segment en zakenreizen bereikten hun hoogste niveau sinds het begin van de pandemie, aldus IAG

Het bedrijf **zei dat zijn operationeel verlies 731 miljoen euro bedroeg, vergeleken met een operationeel verlies van 1,08 miljard euro voor het eerste kwartaal van 2021.** Dit weerspiegelt de normale seizoensgebondenheid, het effect van de Omicron-variant, alsmede de kosten in verband met het opvoeren van de activiteiten, aldus IAG. Het bedrijfsverlies vóór bijzondere posten bedroeg 754

miljoen euro, tegen een verlies van 1,14 miljard euro in het voorgaande jaar. De omzet bedroeg **3,44 miljard euro**, tegen 968 miljoen euro het jaar daarvoor. De passagierscapaciteit bedroeg in die periode 65% van het eerste kwartaal van 2019, vóór de pandemie.

(...)

De maatschappij raamt dat de passagierscapaciteit voor het tweede kwartaal op 80% van het niveau van 2019 zou moeten liggen, oplopend tot 85% in het derde kwartaal. In het vierde kwartaal verwacht het bedrijf dat de capaciteit 90% van 2019 zal bedragen, wat voor het volledige jaar een capaciteit van ongeveer 80% van het niveau van 2019 oplevert. Zij verwacht dat haar Noord-Atlantische capaciteit in het derde kwartaal volledig hersteld zal zijn.

### > **Lufthansa Groep verwacht recordzomer**

(bron: Journal de l'Aviation) 6 mei - "Crisismanagement was gisteren. Wij geven opnieuw vorm aan de toekomst", aldus Carsten Spohr. **De voorzitter van de Lufthansa groep was zeer vol vertrouwen voor de komende maanden, vooral voor de zomer, die een record lijkt te worden, ondanks de dreiging van stijgende brandstofprijzen.**

Hoewel het eerste kwartaal traag op gang kwam als gevolg van de omicron-variant, keerde de vraag snel terug en was maart een sterke maand voor de groep. De omzet **verdubbelde ten opzichte van 2021 (tot 5,36 miljard euro)**, het EBIT-verlies werd gehalveerd (tot 591 miljoen euro) en **ook het verlies werd bijna gehalveerd (tot 584 miljoen euro)**, terwijl de kasstroom weer positief werd. De **groep heeft**

haar volledige netwerk van voor de crisis hersteld en **heeft een solide herstel van de boekingen vastgesteld, waarbij de** boekingen van vorige week boven het niveau van 2019 lagen nu passagiers hun reizen verder vooruit beginnen te plannen. Het aantal boekingen ligt nu op 80% van het niveau van 2019, ondanks de nog steeds beperkte capaciteit. In het eerste kwartaal bedroegen ze 57% van het niveau van 2019, maar de verwachting is dat ze de komende weken snel zullen stijgen tot gemiddeld 75% in het tweede kwartaal en 85% in het derde kwartaal (wanneer Eurowings zijn boekingen boven het niveau van 2019 zal zien uitkomen)

Lufthansa zal blijven toezien op haar capaciteits- en prijsbeleid. **Carsten Spohr legt uit dat de groep tijdens de crisis op dit gebied zeer gedisciplineerd is geweest, door meer vliegtuigen uit de dienst te nemen dan zijn concurrenten en de capaciteit op een meer gematigde wijze opnieuw in te voeren**, om zijn tarieven te beschermen. Dit zal zo blijven, vooral omdat de stijging van de brandstofprijzen niet volledig kan worden gecompenseerd door de kostenverlagingen als gevolg van de ingrijpende herstructurering van de activiteiten en gedeeltelijk zal moeten worden doorberekend in de ticketprijzen

**Ook de vrachtactiviteiten blijven records breken.** De sancties tegen Rusland hebben de mondiale capaciteit verder onder druk gezet, hoewel er meer ruimte beschikbaar is in het vrachtruim. Daardoor kon de divisie haar EBIT opnieuw met 57% verhogen tot 495 miljoen euro. De groep wijst erop dat de rendementen sinds het begin van de crisis met 136% zijn gestegen.

**Mijn commentaar:** *Uit een vergelijking van de bedrijfsresultaten van de drie Europese majors blijkt dat de groep Air France-KLM in het eerste kwartaal van 2022 het minste verlies heeft geleden.*

*Wat de bedrijfsopbrengsten betreft*

*, bedraagt de Lufthansa-groep -584 miljoen EUR (-10,9% van de opbrengsten)*

*, de IAG-groep -731 miljoen EUR (-21,3% van de opbrengsten)*

*en de Air France-KLM-groep -363 miljoen EUR (-13,4% van de opbrengsten).*

### > **Koolstofarme luchtvaart: Air France realiseert 50% minder CO2-uitstoot op twee vluchten**

(bron Air & Cosmos) 5 mei - **Air France heeft op twee vluchten de CO2-uitstoot met 50% verminderd.** Deze prestatie werd bereikt door een combinatie van een aantal goede praktijken, zowel tijdens als vóór de vlucht, op een Airbus A350 tussen Parijs CDG en Montreal en op een Airbus A220 tussen Parijs CDG en Lissabon.

Op 13 april heeft Air France "Air France ACT" gelanceerd, een programma waarin haar nieuwe decarbonisatietraject wordt voorgesteld dat streeft naar -30% van de CO2-uitstoot per passagierkilometer in 2030 ten opzichte van 2019, d.w.z. -12% van de totale uitstoot. Om te illustreren hoe zij deze doelstelling kan bereiken, heeft Air France een reeks milieuacties uitgevoerd op twee vluchten van Parijs-CDG, naar Montreal op 3 mei met een Airbus A350, en naar Lissabon op 4 mei met een Airbus A220. Op deze twee vluchten is Air France er, door een aantal milieu-initiatieven te combineren, in geslaagd de CO2-uitstoot met 50% te verminderen.

**Om dit te bereiken heeft Air France voor en tijdens de vlucht een reeks maatregelen genomen.** Air France heeft vóór de vlucht een communicatiecampagne opgezet waarin de passagiers worden verzocht het volume en het gewicht van de meegebrachte bagage te beperken. Om voedselverspilling te beperken werden zij ook aangemoedigd hun maaltijden van tevoren te selecteren zodat zij alleen de noodzakelijke producten zouden laden. In de lounges heeft Air France een duurzamer, plaatselijk en seizoensgebonden cateringaanbod voorgesteld, waarbij gebruik wordt gemaakt van eco-verantwoorde materialen. **Op de grond heeft Air France al haar operaties in 100% elektrische modus uitgevoerd:** elektrisch terugduwen van het vliegtuig, vervoer van bemanningen per elektrische bus tussen hun basis en de parkeerplaats van het vliegtuig, autonome bagagetrekker, elektrisch vervoer van vracht

Voor het vluchtgedeelte maakte Air France gebruik van de Airbus A350 en de Airbus A220, vliegtuigen van de nieuwe generatie die tot 25% minder CO2 uitstoten dan oudere vliegtuigen. Bovendien gebruikte de Franse maatschappij SAF (duurzame vliegtuigbrandstof) geproduceerd door TotalEnergies, 16% naar Montreal en 30% naar Lissabon. **Het gebruik van SAF op deze twee vluchten resulteerde in een vermindering van de CO2-uitstoot over de gehele levenscyclus met 90%, wat meer is dan het sectorgemiddelde van 80%.** Voor beide vluchten **pasten de piloten ook "eco-piloting"-technieken toe** (één motor gestart tijdens het taxiën, gebruik van innovaties aan boord voor tactische trajectoptimalisatie, optimalisatie van klim en daalvlucht). Bovendien heeft Air France gebruik gemaakt van duurzamer cateringmateriaal aan boord (lichtere maaltijdwagons van de nieuwe generatie, gerecycleerde en recycleerbare dienbladen, servies van bagasse, houten bestek en stokjes, kartonnen bекers, afschaffing van individuele plastic flessen). Air France paste ook selectieve sortering toe aan boord (plastic, sappenpakjes en blikjes) en stelde duurzamere catering voor, volledig bereid in Frankrijk

**Het hele project maakte deel uit van de "Skyteam sustainable flight challenge", een initiatief om innovatie te stimuleren en aan te moedigen door de bij de alliantie aangesloten luchtvaartmaatschappijen uit te nodigen om van 1 tot 14 mei 2022 zo milieuverantwoord mogelijke vluchten uit te voeren.**

***Mijn commentaar:** Zestien luchtvaartmaatschappijen die lid zijn van Skyteam nemen deel aan deze uitdaging om de haalbaarheid aan te tonen van een vermindering van de CO2-uitstoot met 30% (doelstelling voor 2030).*

*Air France met de twee genoemde vluchten, KLM met de vlucht van een Boeing 787-10 tussen Amsterdam en Edmonton in Canada, slaagden erin de CO2-uitstoot met 50% te verminderen.*

*Zij gebruikten tussen 16% en 39% duurzame vliegtuigbrandstof. De uitdaging voor de komende maanden zal erin bestaan de leveranciers van dit soort brandstof ervan te overtuigen deze in voldoende hoeveelheden voor alle wagenparken te produceren.*

## **> easyJet gedwongen minder stoelen te verkopen op sommige vluchten door personeelstekort**

(bron BFMTV) 9 mei - Net als de meeste luchtvaartmaatschappijen in de wereld kampt easyJet met een tekort aan vliegtuigbemanningen en piloten in een tijd dat het verkeer sterk toeneemt (85% van het niveau van 2019). Om te vermijden dat vluchten moeten worden geannuleerd, heeft easyJet voor een

originele aanpak gekozen: de verkoop van 6 stoelen minder op bepaalde vluchten van Airbus A319's met vertrek uit het VK. Concreet gaat het om **60 van haar 92 A319's met 156 zitplaatsen**

Hierdoor zal de maatschappij het aantal stewards en stewardessen op de betrokken vluchten kunnen terugbrengen van 4 tot 3. Volgens de wetgeving moet er namelijk één cabinebemanning per 50 passagiers zijn. Met 150 bezette stoelen moet de maatschappij 3 cabinepersoneelsleden laten vliegen in plaats van de gebruikelijke 4.

(...)

IAG, dat ook Vueling en Iberia exploiteert, waarschuwde enkele dagen geleden dat het niet genoeg personeel heeft om de toename van de capaciteit aan te kunnen.

De Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) heeft haar bezorgdheid geuit over het feit dat het gebrek aan middelen in luchthavens en vliegtuigen moet worden opgelost om te voorkomen dat de vraag van de consument naar reizen wordt onderbroken.

***Mijn commentaar:*** Het zijn vooral de Britse luchtvaartmaatschappijen die getroffen worden door het tekort aan stewardessen, vooral vanwege Brexit.

Voor een gedetailleerde uitleg, zie mijn commentaar op de opening van een basis in Madrid door British Airways in mijn [brief nr. 837](#).

## > Europese luchtvaartsector slecht toegerust voor herstel, bezorgd over de zomer

(bron AFP) 6 mei - De **luchtvaartsector**, gekalmeerd door twee jaren van pandemieën en geconfronteerd met een sterke stijging van de vraag, **vreest voor een rampzalig zomerscenario, met eindeloze wachtrijen, vliegtuigen die vastzitten op start- en landingsbanen en zelfs geannuleerde vluchten**

Was de voorjaarsvakantie een generale repetitie voor een nog grotere chaos? De laatste weken zijn er steeds meer aanwijzingen van congestie op luchthavens in Europa, dat evenals Noord-Amerika en in tegenstelling tot Azië de meeste reisbeperkingen in verband met Covid-19 heeft opgeheven.

De reislust die twee jaar lang was onderdrukt, is eindelijk vrijgekomen. Eind april telde Eurocontrol 83% van het niveau van dezelfde periode in 2019, ondanks de oorlog in Oekraïne, de olieschok en de inflatie. **Voor de zomer voorspelt het Europese orgaan voor luchtverkeerscontrole tot 95% van het niveau van 2019**, terwijl de maatschappijen massale boekingen melden

Maar de luchthavens lijken er niet meer tegen opgewassen: afgelopen

weekend zag KLM zich genoodzaakt tientallen vluchten van en naar Amsterdam-Schiphol, dat werd overspoeld door druk verkeer, te annuleren en Lufthansa moest rond Pasen meer dan 100 vluchten op de luchthaven van Frankfurt annuleren.

(...)

**"Het is nu een kwestie van opnieuw personeel aannemen, in een zeer krappe arbeidsmarkt in heel Europa,"** voegde de heer Jankovec [de directeur-generaal van ACI Europe, Europa's belangrijkste vereniging van luchthavens] eraan toe, **erop wijzend dat "het onmogelijk is om van de ene dag op de andere aanpassingen door te voeren gezien de veiligheidsaccreditatieprocessen en de tijd die nodig is voor opleiding," die tot 16 weken kan duren.**

(...)

De hele sector kampt met "operationele moeilijkheden", vatte Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM, donderdag samen.

(...)

Ook bij

**aankomst zorgt de doorgang naar de grenspolitie in Roissy, het belangrijkste punt van binnenkomst in Frankrijk, voor lange rijen, die "ondraaglijk zijn voor de passagiers", vertelde de CEO van ADP aan AFP.**

"We vechten als leeuwen hiervoor", zei Augustin de Romanet, terwijl hij erkende dat "het ministerie van Binnenlandse Zaken sterke beperkingen had" wat betreft de personeelsbezetting.

***Mijn commentaar:*** Het hier beschreven scenario lijkt onvermijdelijk.

*De meest intelligente luchtvaartmaatschappijen (zoals Air France-KLM) hebben hier al rekening mee gehouden door hun vluchtschema's aan te passen en passagiers aan te bevelen vroeger op de luchthaven te arriveren.*

## > **Nigeria: luchtvaartmaatschappijen annuleren schorsing van vluchten**

(bron AFP) 9 mei - **Nigeriaanse luchtvaartmaatschappijen zien af van de aanvankelijk voor maandag geplande schorsing van hun activiteiten vanwege de sterk stijgende paraffineprijzen**, zo heeft de Association of Nigerian Airlines (AON) bekendgemaakt.

De AON had aanvankelijk op vrijdag aangekondigd dat de binnenlandse vluchten op maandag "tot nader order" zouden worden opgeschort wegens de sterke stijging van de prijs van JetA1-paraffine, waarvan de prijs per liter bijna is verviervoudigd. Na "talrijke oproepen van de hoogste regeringsniveaus om dringend in te grijpen (in het licht van) de astronomische en almaar stijgende kosten van JetA1", zei de AON in een verklaring van zondag - waartoe AFP op maandag toegang had - dat het de opschorting van de binnenlandse vluchten "voorlopig" opheft.

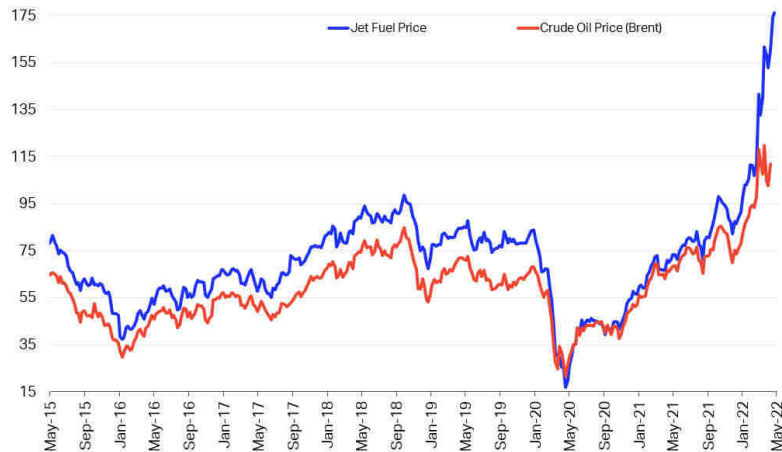
(...)



Sinds de Russische inval in Oekraïne eind februari en de daaropvolgende sancties tegen Moskou zijn de wereldolieprijzen de hoogte in geschoten, waardoor de brandstofprijzen in veel landen de hoogte in zijn gegaan.

(...)

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

**Mijn commentaar:** De mogelijkheid dat luchtvaartmaatschappijen hun activiteiten moeten staken wegens een stijging van de prijs van paraffine kan verbazingwekkend lijken.

De prijs van een vat olie (Brent) is tijdens de gezondheids crisis weliswaar gestegen, maar niet tot recordhoogte.

Bovenstaande grafiek geeft een begin van uitleg. Sinds mei 2015 is er een nauwe correlatie tussen de evolutie van de olieprijs en die van de paraffineprijs.

Dit is niet het geval geweest sinds het begin van de oorlog in Oekraïne. Sinds het begin van het jaar is de olieprijs gestegen van 75 tot 110 dollar per vat (+50%), terwijl de prijs van paraffine in dezelfde periode is gestegen van 80 tot 175 dollar, d.w.z. een stijging met bijna 100%.

Volgens sommige deskundigen ligt het aanleggen van voorraden paraffine door de strijdkrachten aan de basis van deze prijsstijging.

Voor de luchtvaartmaatschappijen is het effect des te groter omdat de afdekkingen die worden gebruikt om de effecten van prijschommelingen te beperken, gebaseerd zijn op de prijs van olie en niet op die van paraffine. De reden is eenvoudig: de verkochte hoeveelheden paraffine zijn veel kleiner dan de verhandelde hoeveelheden olie, zodat er weinig instellingen zijn die bereid zijn de

*paraffinebewegingen af te dekken.*

## **Einde van het persoverzicht**

### **> Algemene vergadering Air France-KLM van dinsdag 24 mei 2022**

**De jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op dinsdag 24 mei 2022 in het Hilton Hotel in Roissy.** Voor het eerst sinds 2019 zal het in eigen persoon worden gehouden. Het zal live worden uitgezonden via webcast op de website van de Groep.

Alle documenten met betrekking tot de Jaarlijkse Algemene Vergadering zijn beschikbaar op de website van de Air France-KLM Groep, op de pagina Aandeelhouders, onder de rubriek Jaarlijkse Algemene Vergadering. Dit omvat de resoluties die ter stemming aan de aandeelhouders zullen worden voorgelegd.

Evenals in voorgaande jaren **stel ik voor dat degenen onder u die aandeelhouder zijn van de groep Air France-KLM mij hun volmacht geven.**

Ik heb [Flash nr. 95](#) gepubliceerd over hoe het nu verder moet.

### **> 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.

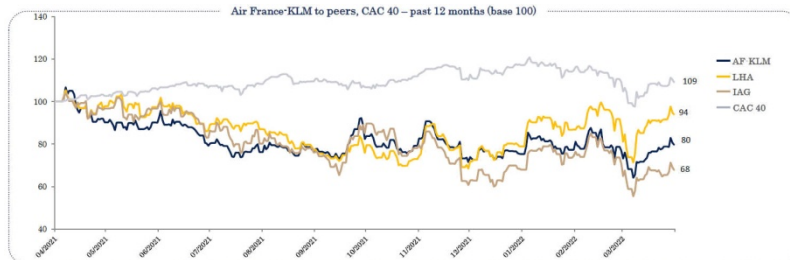
### **> Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM**

**De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg** bij het sluiten van de beurs op maandag 9 mei **3,860 euro. Het is deze week gedaald met -0,85%.** De goede resultaten van de Air France-KLM Groep werden ongetwijfeld overschaduwed door de aankondigingen van de sterke stijging van de paraffineprijs en het gebrek aan

personeel op de luchthavens voor het zomerseizoen.

**Begin maart was de koers gedaald tot 3,295 euro.**

Vóór de uitbraak van het coronavirus stond het aandeel Air France-KLM op 9,93 euro.



*Vergelijkende evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM ten opzichte van die van IAG en LH over één jaar.*

**Sinds maart 2021 heeft de koers van het aandeel Air France-KLM zich grotendeels op dezelfde wijze ontwikkeld als die van haar twee belangrijkste Europese concurrenten, de groepen Lufthansa en IAG.**

Sinds het begin van het jaar is er echter sprake van een divergentie. De aandelenkoers van Lufthansa doet het beter dan die van Air France-KLM, waarschijnlijk omdat de herkapitalisatie van Air France-KLM langer duurt dan verwacht.

De koers van het IAG-aandeel is sterk gedaald. De hoge schuldenlast van het Brits-Spaanse concern wordt door analisten benadrukt.

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt EUR 3,26.** Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

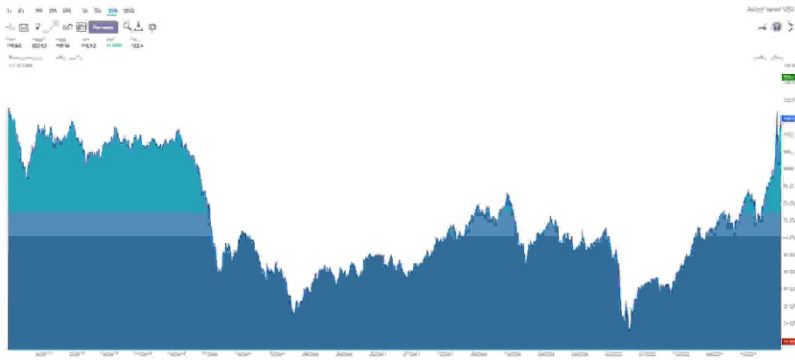
U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

**Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$3 gedaald tot \$106.**

**Sinds midden februari schommelt hij tussen \$100 en \$120.**

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij zijn record van 150 dollar (in 2008).

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



*Evolutie van de olieprijsen over tien 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 dit persbericht niet langer 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](#).

11112 mensen ontvangen dit persbericht live