

AF-KLM tekent definitieve overeenkomst met Apollo



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 869, 18 juli 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 tekent definitieve overeenkomst met Apollo voor ontvangst van 500 miljoen euro

(bron Agefi) 14 juli - **Air France-KLM heeft woensdagavond bekendgemaakt dat het een definitieve overeenkomst heeft getekend met het fonds Apollo, waardoor de Frans-Nederlandse luchtvaartgroep een investering van 500 miljoen euro kan ontvangen.**

Meer bepaald zullen door **Apollo beheerde fondsen en entiteiten voor een bedrag van 500 miljoen euro intekenen op eeuwigdurende obligaties die zijn uitgegeven door een operationele dochteronderneming van Air France, zelf een dochteronderneming van Air France-KLM.**

Deze dochteronderneming van Air France - die speciaal voor de gelegenheid is opgericht - zal een vloot reservemotoren bezitten die bestemd zijn voor de engineering- en onderhoudsactiviteiten van de luchtvaartmaatschappij, zo verklaarde Air France-KLM

De Frans-Nederlandse groep zal de opbrengst van 500 miljoen euro gebruiken om de eeuwigdurende obligaties van de Franse regering terug te betalen. In het voorjaar van 2021 had Paris haar aandeelhouderslening van 3 miljard euro omgezet in eeuwigdurende obligaties, een quasi-aandeleninstrument.

De luchtvaartgroep zei ook dat de perpetuele obligaties waarop de fondsen en beheerde entiteiten van Apollo hebben ingetekend "de eerste drie jaar een rente van 6% zullen opbrengen, waarna geleidelijke verhogingen en een plafond zullen

gelden". **De groep zal de mogelijkheid hebben om de obligaties na het derde jaar op elk moment terug te betalen**, voegde hij eraan toe.

(...)

De deal zal

naar verwachting in juli worden afgerond, aldus de luchtvaartgroep.

Mijn commentaar: De ambitie van de Air France-KLM groep is altijd om de staatssteun zo snel mogelijk terug te betalen.

De Nederlandse staatssteun is volledig terugbetaald.

De samenwerking met Apollo zal ons dichterbij brengen bij de doelstelling om 75% van de Franse staatssteun terug te betalen tegen eind 2022.

De groep zou dan kunnen overgaan tot aankopen. Tot dan mag de Frans-Nederlandse groep volgens de door de Europese Commissie opgelegde beperkingen maximaal 10% van een speler in de sector overnemen.

> **KLM grondpersoneel wordt beter betaald en kan in het buitenland werken**

(bron ANP, vertaald met DeepL) 13 juli - **De nieuwe CAO gaat met terugwerkende kracht in op 1 maart** en is een jaar van kracht. **Op 1 oktober krijgen de ongeveer 12.000 werknemers een extra salaris van 2% met een minimum van 80 euro.**

Op 1 maart volgt een volgende stap voor deze werknemers, die onder meer de bagage afhandelen, in de technische dienst werken en de vliegtuigen van en naar de start- en landingsbanen begeleiden. Ook het personeel van het KLM-hoofdkantoor valt onder de collectieve arbeidsovereenkomst.

(...)

Bovendien zullen **de twee onderste salaristrappen van de salaristabel uiteindelijk verdwijnen, zodat het aanvangssalaris zal stijgen.** Bovendien zullen jongeren niet langer op hun eigen schaal worden ingedeeld.

Tot slot hoeft **het grondpersoneel niet langer te betalen voor parkeren op Schiphol en wordt hun kilometervergoeding verhoogd.** En administratief personeel zal twee keer per jaar in het buitenland mogen werken (...). Dit is toegestaan voor een totaal van acht weken

.

Eerder dit jaar kreeg het grondpersoneel al een loonsverhoging van 5%. Het ging toen om twee uitgestelde salarisverhogingen van 2,5%, die als gevolg van de Covid-19-crisis nog niet waren doorgevoerd. Een deel van het KLM-personeel, zoals bagageafhandelaars, valt ook onder de Schiphol-overeenkomst, wat betekent dat zij in de zomer 5 euro per uur meer betaald krijgen

(...)

De luchtvaartmaatschappij zelf gelooft dat de nieuwe CAO "rust in de

organisatie zal brengen". De overeenkomsten zijn ook bedoeld om vooruitzichten te bieden aan huidige en toekomstige werknemers.

Mijn commentaar: KLM heeft de volgende verduidelijking gegeven:

"De ongebreidelde inflatie, de dalende koopkracht, de hoge werkdruk en de krappe arbeidsmarkt zijn nieuwe omstandigheden waarop KLM moet inspelen.

Daarom is een loonpakket overeengekomen van 2% op 1 oktober 2022 en 2% op 1 maart 2023.

Voor beide salarisverhogingen geldt een ondergrens van 80 euro, om ervoor te zorgen dat de financiële situatie van mensen met een laag inkomen wordt versterkt.
"

> Volotea vertrouwt AFI KLM E&M het onderhoud toe van haar A320 vloot

(bron Aeroweb) 16 juli - **Volotea gaat haar A320-vliegtuigen naar Air France Industries KLM Engineering & Maintenance sturen voor volledig airframe-onderhoud**, dat voornamelijk tijdens de winterseizoenen zal worden uitgevoerd. De overeenkomst, die in januari 2023 in werking treedt, geldt voor de komende vijf en een half jaar

AFI KLM E&M werd geselecteerd om 120 C-Checks uit te voeren na een strenge aanbestedingsprocedure. Afhankelijk van de exploitatie-omstandigheden bestaan de C-Checks, die om de twee jaar worden uitgevoerd, uit inspectie, revisie, onderhoud en vervanging van vliegtuigonderdelen, en omvatten zij ook preventief onderhoud. Carlos Muñoz, CEO van Volotea: "Deze langetermijnovereenkomst stelt ons in staat te profiteren van eersteklas onderhoudsdiensten voor onze A320-vloot. **Door samen te werken met een toonaangevende en gerenommeerde MRO als AFI KLM E&M kunnen wij profiteren van inspectiediensten van het hoogste niveau.** Bovendien vormt deze overeenkomst een essentiële kwaliteitsgarantie voor Volotea, een luchtvaartmaatschappij die veiligheid als topprioriteit heeft. Tot slot wil ik u eraan herinneren dat meer dan 50% van onze activiteit geconcentreerd is in Frankrijk, dat vandaag onze belangrijkste markt is. Wij zijn er trots op om met lokale bedrijven samen te werken.

Anne Brachet, EVP Air France-KLM Engineering & Maintenance: "Wij zijn zeer verheugd Volotea bij onze klanten te mogen verwelkomen en trots op de extra erkenning die dit oplevert voor de kwaliteit van onze luchtvaartonderhoudsdiensten.

Met de

nabijheid en flexibiliteit die ons wereldwijde MRO-netwerk

biedt, onze dubbele Airline-MRO-expertise en onze diepgaande ervaring met het A320-product, zullen we ervoor zorgen dat de vloot van Volotea op het hoogst

mogelijke niveau van operationele uitmuntendheid wordt onderhouden."

Mijn opmerking: *Volotea, dat over een vloot van 40 vliegtuigen beschikt (20 A319's en 20 A320's), vertrouwt AFI KLM E&M de Type C-inspecties toe.*

Het is een (goede) verrassing: in mei jongstleden kondigde Volotea aan dat het deze activiteiten toevertrouwde aan Iberia Maintenance. De informatie is nog steeds beschikbaar op de website van Iberia Maintenance. De redenen voor deze verandering van mening zijn niet bekendgemaakt.

Type C-inspecties hebben betrekking op de casco's. Dit omvat de romp, de vleugels, de motorgondels, de empennages (horizontaal en verticaal), de stuurvlakken en het landingsgestel.

Zij vinden ongeveer om de 18 maanden plaats of volgens een door de fabrikant vastgesteld aantal vliegen.

Deze bezoeken duren een week. De hele structuur van het vliegtuig wordt in detail onderzocht. De romp wordt ultrasonisch geïnspecteerd op scheuren. Belangrijke motoronderdelen worden gecontroleerd, evenals de bedrading. Alle instrumenten in de cockpit moeten perfect werken.

De motoren van de Volotea-vloot worden onderhouden door SR Technics, een Zwitsers bedrijf (voorheen Swiss Technics).

> **Transavia, Lufthansa, Ryanair... Europees luchtruim verlamd door stakingen**

(bron Les Echos) 13 juli - 72% vertraagde vluchten in Brussel, 67% in Eindhoven, 62% in Roissy-Charles de Gaulle, 7,8% geannuleerde vluchten in Frankfurt... **Zoals gevreesd is het begin van juli in luchthavens in heel Europa zeer verstoord**, wat de vrees voor een chaotische zomer bevestigt die al verscheidene weken door professionals in de sector wordt gevoed.

Frankrijk, België, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland: overal ondermijnen vertragingen en annuleringen het Europese luchtruim en de grote vakantievertrekken. De **oorzaak is de talrijke stakingsoproepen van werknemers van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens**, die hogere lonen en betere arbeidsvoorwaarden eisen in een context van inflatie. **Maar ook een schrijnend gebrek aan personeel, juist nu het verkeer plotseling weer toeneemt** en op sommige plaatsen het niveau van vóór de gezondheids crisis overschrijdt.

Toen het drukke weekend van 9 en 10 juli naderde, heerste er toch opluchting bij ADP: op vrijdag 8 stemden de werknemers van Orly, Roissy en Le Bourget voor de opheffing van hun stakingsaanzegging nadat zij met de directie een akkoord over loonsverhogingen hadden bereikt.

In Bordeaux-Mérignac daarentegen zag de beheerder SA Aéroport zich genoodzaakt 50 van de 180 voor vrijdag geplande vluchten te annuleren, als gevolg van een massaal gevolgde oproep van de FO, die "jarenlange onderbezetting" en de verslechtering van de arbeidsomstandigheden aan de kaak stelde, waardoor "burn-outs" ontstonden

Deze woensdag was het Transavia, de lagekostenmaatschappij van Air France-KLM, die geen **andere keuze had dan 15% van haar vluchten in Frankrijk te schrappen**. Volgens de vakbond SNPC, die oproept tot een staking van vijf dagen, zijn **ongeveer 300 van de 700 cabinepersoneelsleden die dag niet komen opdagen - een cijfer dat door de directie wordt betwist**. Vrijdag hadden drie vakbonden van stewardessen overeenstemming bereikt over een overeenkomst die "maatregelen ter verbetering van het evenwicht tussen werk en privéleven en van de koopkracht" omvatte

De woede spaart ook Ryanair, de fitste luchtvaartmaatschappij van Europa, niet. Gesterkt door de florerende zomervooruitzichten van de Ierse groep, begonnen de vakbonden in vijf landen (Frankrijk, Spanje, België, Portugal en Italië) in juni een krachtmeting met de directie, die weigerde toe te geven. Zes stakingsdagen hebben vorige maand geleid tot 70 tuchtprocedures en één ontslag, maar dit heeft de gemoederen niet bedaad.

In Spanje heeft de staking tussen dinsdag en woensdag geleid tot 15 annuleringen en 234 vertragingen, aldus de vakbond USO. In Frankrijk heeft de pilotenvakbond SNPL opgeroepen tot een staking bij Ryanair op 23 en 24 juli om loonsverhogingen te eisen, een staking waar de Belgische piloten zich bij zullen aansluiten, meldde RTBF maandag

Ten slotte heeft SAS de afgelopen tien dagen ook te maken gehad met een staking van de belangrijkste pilotenvakbond, die weigert de loonsverlagingen te accepteren die door de directie zijn geëist als onderdeel van het reddingsplan van het Scandinavische bedrijf. Deze laatste heeft sinds zondag geen enkele uitzondering meer gemaakt om de passagiers van geblokkeerde chartervluchten in staat te stellen naar huis terug te keren.

Mijn commentaar: Toen de luchtvaartmaatschappijen aan het begin van het jaar hun zomervluchtschema's opstelden, hebben sommige meer vluchten te koop aangeboden dan zij nodig hadden met het oog op het verwachte herstel van hun activiteiten.

Zij overwogen sommige vluchten te schrappen, afhankelijk van het aantal passagiers, in de overtuiging dat zij alle passagiers alternatieven konden aanbieden.

Maar noch de luchtvaartmaatschappijen, noch de luchthavenbeheerders hadden de intensiteit van het herstel

voorzien, vooral voor de continentale vluchten. Als gevolg daarvan zijn de luchthavens en sommige luchtvaartmaatschappijen onderbemand, waardoor veel vluchten worden geannuleerd en passagiers niet kunnen vertrekken.

Bovendien hebben luchtvaartmaatschappijen en luchthavenbeheerders, wier financiën op hun bodem zijn, moeite om de inflatie te compenseren, hetgeen tot protesten leidt.

In Frankrijk bedroeg de index van de consumptieprijsen in juni 5,8% meer dan een jaar eerder. De teksten van de arbeidswet voorzien in een automatische verhoging van het minimumloon (Smic) zodra het inflatieniveau meer dan 2% bedraagt.

Sinds het begin van het jaar is het minimumloon tweemaal verhoogd: op 1 januari (+0,9%) en op 1 mei (+2,65%). Een derde verhoging (+2,01%) zal plaatsvinden op 1 augustus.

Binnen de Air France-KLM groep hebben alleen Transavia France en KLM (zie hierboven) reeds salarisverhogingen gecontracteerd.

> Delta Airlines bestelt tot 130 Boeing 737-10 vliegtuigen

(bron Journal de l'Aviation) 18 juli - **Delta Airlines heeft een contract getekend met Boeing voor de aankoop van honderd 737-10's** met opties voor nog eens dertig toestellen. De leveringen beginnen in 2025 en lopen tot 2029 (2031 voor opties).

De vliegtuigen, die vanuit alle hubs van Delta kunnen vliegen, moeten de middellangeafstandsvloot van de maatschappij vervangen, maar zullen ook haar capaciteit vergroten, aangezien zij meer capaciteit zullen hebben dan de vliegtuigen die zij vervangen. De luchtvaartmaatschappij is van plan 29% premium stoelen (First Class en Comfort Plus)

te installeren. **Delta Airlines waarschuwt echter dat "als er veranderingen in de cockpit komen, wij onze bestelling zullen moeten heroverwegen".**

Delta heeft ook Boeing Global Services gecontracteerd om de cabine van 29 737-900ER's te herconfigureren. Het eerste vliegtuig is momenteel in aanbouw en zal volgens plan dit jaar weer in dienst komen. Tegen 2025 zullen ze allemaal gewijzigd zijn.

Mijn commentaar: Delta Air Lines was de enige grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappij die nog geen order had geplaatst voor de B737 max.

Door een reservering aan te kondigen indien "cockpitaanpassingen vereist zijn", helpt Delta Air Lines de druk op het Amerikaanse Congres op te voeren.

Boeing hoopt een ontheffing te krijgen zodat het geen nieuw waarschuwingssysteem in zijn toekomstige B737-10 max. hoeft te installeren. Lees het artikel "Boeing klaar om 737 MAX 10 op te geven" in [mijn vorige brief](#).

> **Ongeacht de pandemie, verwacht Boeing 82% meer vliegtuigen in de lucht tegen 2041**

(AFP bron) 17 juli - De Covid-19 pandemie heeft de groeiende honger naar luchtvervoer niet getemperd, en het **aantal vliegtuigen in de wereld zal de komende 20 jaar met 82 procent toenemen, zei Boeing** zondag. **De wereldwijde vloot van alle vliegtuigfabrikanten zal in 2041 naar verwachting 47.080 vliegtuigen bereiken, tegen 25.900 in 2019**, aldus het bedrijf in een jaarverslag dat aan de vooravond van de opening van de Farnborough Airshow in het Verenigd Koninkrijk werd vrijgegeven.

Dit is iets minder dan de 49.405 vliegtuigen in 2040 die vorig jaar werden voorspeld, omdat Boeing zijn prognoses voor de jaarlijkse wereldwijde economische groei naar beneden heeft bijgesteld (+2,6% in plaats van +2,7% gemiddeld). Dit zou moeten resulteren in een lager dan verwachte groei van het passagiersverkeer (+3,8% in plaats van +4,0%). Dit is echter iets meer dan de meest recente prognose van Airbus, die maandag werd onthuld, volgens welke de wereldvloot in 2041 46.930 toestellen zal tellen, tegen 22.880 in gebruik in 2020

Boeing verwacht nu 42.710 nieuwe vliegtuigen te leveren in de komende 20 jaar (41.170 exclusief de zeer onzekere Russische markt), 900 minder dan in haar prognose van vorig jaar. "In 2022 is de vraag niet langer het belangrijkste obstakel (voor de groei van de luchtvaartmarkt), aangezien mensen weer kunnen reizen", zei Darren Hulst, hoofd commerciële marketing bij Boeing, tijdens een briefing met journalisten. "Het is de aanbodzijde," met alle problemen van toeleveringsketens en personeelstekorten.

De wereldvloot van vliegtuigen met één gangpad, die meer voor binnenlands verkeer worden gebruikt, is reeds terug op 98% van het niveau van vóór de pandemie. (...) De heropleving van de internationale vluchten verloopt daarentegen sneller dan aanvankelijk verwacht.

Door de explosieve groei van de onlinehandel neemt de trend voor vliegtuigen die goederen vervoeren nog sneller toe: **Boeing voorspelt dat de vloot vrachtvliegtuigen tegen 2041 met 80% zal zijn gegroeid.**

Elk jaar houdt de fabrikant rekening met meer en meer nieuwe beperkingen op het gebied van duurzame ontwikkeling, zoals de prijs van duurzame vliegtuigbrandstof of mogelijke nieuwe koolstofheffingen," aldus Darren Hulst. In hoeverre zullen deze maatregelen de markt werkelijk beïnvloeden? "Dat is nog grotendeels onbekend,"

zei hij.

Mijn commentaar: Als de groeiprognoses van de vliegtuigfabrikanten uitkomen, zullen de doelstellingen om het luchtvervoer koolstofvrij te maken moeilijker te verwezenlijken zijn.

Het is van cruciaal belang dat de sector van de alternatieve brandstoffen in alle regio's van de wereld wordt aangemoedigd en ondersteund.

Zo niet, dan zal

een heel deel van de wereldeconomie - vliegtuigbouwers, luchtvaartmaatschappijen, de toeristische sector en hun werknemers - daar de gevolgen van ondervinden. Alleen al in Frankrijk gaat het om meer dan 800.000 werknemers.

Beurs persoverzicht

> Lufthansa keert terug naar aangepaste operationele winst in tweede kwartaal

(s(bron Agefi) 15 juli - De Duitse luchtvaartgroep **Lufthansa** zei vrijdag dat het in het tweede kwartaal een positief aangepast bedrijfsresultaat had geboekt, volgens voorlopige niet-gecontroleerde gegevens.

Op de beurs van Frankfurt maakte het aandeel Lufthansa een sprong na de aankondiging en steeg met 7,2% tot 6,13 euro rond 16.00 uur. Ook andere luchtvaartmaatschappijen stegen: Air France-KLM steeg met 6% in Parijs, IAG, moedermaatschappij van British Airways en Iberia, steeg met 4,5% in Londen. In de periode van april tot juni zag de luchtvaartmaatschappij haar inkomsten meer dan verdubbelen tot 8,5 miljard euro, tegenover 3,2 miljard euro een jaar eerder, zo blijkt uit deze voorlopige cijfers. Het aangepaste bedrijfsresultaat (Ebit) bedroeg tussen 350 en 400 miljoen euro, tegenover een verlies van 827 miljoen euro een jaar eerder, en een verlies van 591 miljoen euro in het eerste kwartaal.

(...)

De onderneming zal haar volledige kwartaalresultaten op 4 augustus bekendmaken.

Mijn commentaar: Dit artikel illustreert hoe moeilijk het is om koersbewegingen te voorspellen.

Alleen al de aankondiging door Lufthansa van een goede winstverwachting voor het tweede kwartaal van 2022 was voldoende om de koersen van haar belangrijkste

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.

> Beheer van investeringsfondsen voor werknemers. Goed om te weten.

Wanneer u geld belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U bezit niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 voor een periode van vijf jaar hebt verkozen, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

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

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

Mijn commentaar: Indien u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, rubriek Air France-KLM employee shareholding](#).

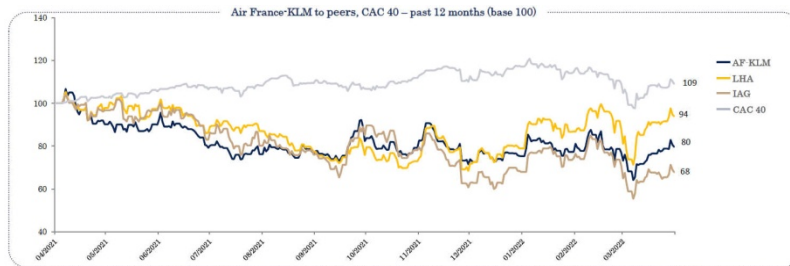
> Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM

De koers van het **aandeel Air France-KLM staat op 1,27 euro bij het sluiten van de handel op maandag 18 juli**. Het is deze week sterk gestegen met 14,83%.

Sinds het begin van de kapitaalverhoging heeft het bijna 32% verloren.

Er zijn verschillende redenen voor deze daling. Het eerste is specifiek voor Air France-KLM: het is het mechanische gevolg van de kapitaalverhoging.

De twee andere redenen gelden voor alle luchtvaartmaatschappijen: enerzijds de versnelling van de inflatie en anderzijds de talrijke in de zomer geplande annuleringen van vluchten in heel Europa.



Vergelijkende ontwikkeling van de koers van het aandeel Air France-KLM ten opzichte van die van IAG en LH over één jaar, vóór de herkapitalisatie van Air France-KLM.

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 vertraging heeft opgelopen.

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

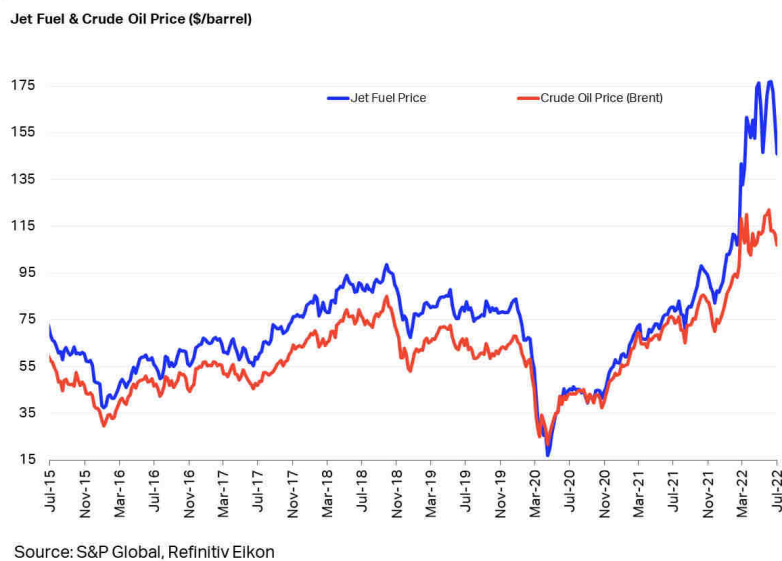
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM na de kapitaalverhoging bedraagt 1,39 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 1,90, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging in mei 2022.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden.

> [Mijn commentaar op de evolutie van de](#) brandstofprijzen

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat vliegtuigbrandstof. Dit blijkt heel

duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - juli 2022.



Volgens specialisten is deze stijging te wijten aan een toename van de brandstofreserves van het leger, die uitsluitend uit Jet Fuel bestaan.

Om de sterkte van de infrastructuren te verzekeren, geeft het Franse leger namelijk al verscheidene jaren de voorkeur aan één enkel brandstofbeleid dat erop gericht is alle uitrusting, landvoertuigen en generatoren te voorzien van jet fuel voor gebruik in de lucht.

Prijs van een vat vliegtuigbrandstof per regio van de wereld (bron IATA)

15 July 2022	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000 = 100	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs. 1 yr ago
Jet Fuel Price	100%	348.47	146.35	1155.75	400.08	0.1%	-17.3%	85.7%
Asia & Oceania	22%	320.74	134.71	1064.21	384.90	-2.7%	-23.3%	75.5%
Europe & CIS	28%	355.56	149.33	1178.25	402.35	1.8%	-17.0%	89.5%
Middle East & Africa	7%	327.81	137.68	1087.09	411.15	-0.7%	-20.7%	79.8%
North America	39%	360.46	151.39	1196.01	402.48	0.5%	-14.0%	89.0%
Latin & Central America	4%	369.23	155.08	1225.12	429.59	0.1%	-13.5%	91.2%

Het vat vliegtuigbrandstof in Europa is deze week lichtjes gestegen met \$2 tot \$149. Hij was de vorige twee weken met 30 dollar gedaald.
Het stond een jaar geleden nog op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week stabiel op \$106. Sinds midden februari schommelt het 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.

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 aandeelhouder 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](#).

11169 mensen ontvangen dit persbericht live