

ITA Airways : Italië heeft gekozen



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 876, 5 september 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

Redactie

Beste lezers,

Sinds enkele weken bied ik u een reeks artikelen aan over klimaatverandering.

Na een interview met [de heer JM Jancovici](#) en een artikel over het [Drawdown-project](#), vindt u in deze brief een uiteenzetting van de acties die de Air France-groep heeft ondernomen voor een meer verantwoord reizen.

Veel plezier bij het lezen.

François

> Privatisering van ITA Airways: Italië kiest voor het aanbod van Certares, Air France-KLM en Delta

(bron Les Echos) 31 augustus - **MSC en Lufthansa in het ongelijk gesteld in de zaak ITA Airways, het was nogal onverwacht!** De Italiaans-Zwitserse rederij en haar Duitse bondgenoot zijn er niet in geslaagd de Italiaanse regering te overtuigen in het geval van de overname van het overheidsbedrijf ITA Airways. Het Ministerie van Economische Zaken heeft woensdag aangekondigd dat het het bod van het

Amerikaanse investeringsfonds Certares, dat banden heeft met Air France-KLM en Delta Airlines, heeft aanvaard met het oog op het openen van exclusieve onderhandelingen.

MSC en Lufthansa werden eerder beschouwd als favorieten in de race om de opvolger van Alitalia, gelanceerd door de afgetreden premier Mario Draghi. Maar **het aanbod van het Amerikaanse fonds werd geacht "meer in overeenstemming te zijn met de doelstellingen" van de staat, die 100% van de onderneming in handen heeft, aldus het ministerie** in een verklaring, zonder het bedrag van het voorstel bekend te maken. "Aan het einde van de exclusieve onderhandelingen zullen alleen bindende overeenkomsten worden ondertekend indien de inhoud daarvan volledig bevredigend is voor de publieke aandeelhouder," aldus de Commissie.

Noch het bedrag, noch de contouren van het door Certares gedane bod zijn bekendgemaakt. (...) In een persbericht dat aan het eind van de middag is uitgegeven, benadrukt Air France-KLM (...):

"Indien

deze operatie wordt afgerond, wordt Air France-KLM een commerciële en operationele partner van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij, binnen het door Certares geleide consortium," aldus het persbericht. Air France-KLM investeert in dit stadium niet in de kapitaalstructuur van ITA. De groep Air France-KLM zou evenwel kunnen overwegen om op middellange termijn een minderheidsbelang in ITA te nemen.

Ter herinnering: de Frans-Nederlandse groep kan niet meer dan 10% van het kapitaal van een onderneming uit de sector overnemen zolang deze niet ten minste 75% heeft terugbetaald van de Franse overheidssteun die hij heeft ontvangen om de crisis van Covid-19 te boven te komen. Air France-KLM heeft tot dusver echter slechts 60% van haar staatssteun terugbetaald. Bovendien moet de groep nog het herstel van zijn balans voltooien vooraleer hij kan beginnen met externe groei-operaties.

(...)

In deze regeling zou de Italiaanse staat in ieder geval een aandeel van 44% behouden en twee van de vijf zetels in de toekomstige raad van bestuur van de onderneming hebben. Dit in vergelijking met slechts 20% en één stoel in het aanbod van MSC en Lufthansa. **De staat zou ook een vetorecht hebben over strategische keuzes**, "evenals de mogelijkheid om de president te benoemen", aldus de "Corriere della Sera". **Deze optie is aantrekkelijker voor de coalitie van rechtse partijen die waarschijnlijk de parlementsverkiezingen van 25 september zal winnen. Haar leden hebben reeds te kennen gegeven dat zij de controle over een nationale onderneming wensen te behouden.**

(...)

Afgezien van politieke overwegingen is **de keuze tussen Air France-KLM en Delta er**

echter **ook een van continuïteit voor de opvolger van Alitalia. Air France-KLM was namelijk** met 25% van het kapitaal een van de belangrijkste aandeelhouders van Alitalia, maar ook **gedurende meer dan veertig jaar haar belangrijkste commerciële partner**, voordat het verzet van Silvio Berlusconi tegen de overname van Alitalia door de Fransen in 2015 leidde tot de scheiding van Air France-KLM. De Italiaanse regering gaf destijds de voorkeur aan een overnamebod (49%) van Etihad, de maatschappij uit Abu Dhabi. Maar deze alternatieve alliantie, zonder echte commerciële synergie, was geen succes.

De keuze van Air France-KLM en Delta is voor ITA Airways ook het middel om macht te verwerven op de transatlantische markt, binnen de Skyteam-alliantie en de joint venture-overeenkomst die door Air France-KLM en Delta is opgericht. (...)

Voor Air France-KLM garandeert de verankering van ITA Airways in de Skyteam-alliantie een bevoorrechte toegang tot de Italiaanse markt, voor Air France de op één na grootste in Europa. Binnen de transatlantische alliantie zal ITA Airways, dat nog maar over een embryonaal netwerk voor langeafstandsvluchten beschikt, er belang bij hebben haar langeafstandsklanten over te brengen naar vluchten van Air France, KLM en Delta in de Verenigde Staten, in plaats van naar die van Lufthansa en haar dochterondernemingen.

Wat Certares betreft, is het investeringsfonds allesbehalve een onbekende in de reisector. Twee jaar na zijn oprichting had het Amerikaanse fonds, waarvan de CEO, Greg O'Hara, de dubbele Griekse en Canadese nationaliteit heeft, in 2014 een sterke intrede in de sector gedaan door deel te nemen aan de aankoop van het netwerk van reisagentschappen van American Express. Certares heeft ook 4 miljard dollar geïnvesteerd in het autoverhuurbedrijf Hertz. In Frankrijk is Certares een minderheidsaandeelhouder in de touroperator Voyageurs du monde en het reisbureaunetwerk en de touroperator Marietton.



Mijn commentaar: Deze aankondiging is een tegenslag voor de Italiaans-Zwitserse rederij MSC en haar Duitse bondgenoot Lufthansa, die tot nu toe als favorieten werden beschouwd.

Lufthansa had sinds het begin van het jaar herhaaldelijk bij de Italiaanse regering gelobbyd om snel een keuze te maken.

Het Duitse bedrijf sprak zijn verbazing uit: "Vanuit ons oogpunt was ons gezamenlijk aanbod met MSC de beste oplossing voor ITA. Blijkbaar wordt een keuze gemaakt die een grotere staatsinvloed mogelijk maakt en niet voorziet in de volledige privatisering van de ITA.

Het is nu aan de groep Air France-KLM en haar partners om hun voorstel af te ronden. De Italiaanse premier, Mario Draghi, wil de operatie afronden vóór de parlementsverkiezingen van 25 september.

> Schiphol bereidt de aanbesteding voor van een nieuwe terminal om de capaciteit te vergroten.

(bron FD; vertaald met DeepL) 2 september augustus - **Schiphol bereidt de aanbesteding voor van een nieuwe terminal die de capaciteit van de luchthaven fors moet vergroten.** "Terminal Zuid", zoals de uitbreiding officieel gaat heten, zou meer dan een miljard euro gaan kosten. Verwacht wordt dat de bouw in 2032 voltooid zal zijn. Dat blijkt uit informatie die Schiphol heeft gepubliceerd op haar aanbestedingsplatform Tendered. "Eind 2021 heeft Schiphol Nederland B.V. besloten om de nieuwe terminal te laten bouwen onder de naam "Terminal Zuid"", meldt de luchthaven zelf op het aanbestedingsplatform.

(...)

De uitbreidingsplannen zijn omstreden en druisen in tegen het kabinetsstandpunt van eind juni. Indertijd kondigde minister van Infrastructuur Mark Harbers aan dat het aantal starts en landingen vanaf november 2023 zou worden teruggebracht van 500.000 tot 440.000 per jaar. Bovendien hebben de landbouwers het gevoel dat zij ongelijk worden behandeld. Zij beweren dat zij betalen voor de vermindering van stikstof in de natuur, terwijl andere grote uitstoters nog niet hebben hoeven in te leveren.

(...)

De luchthaven heeft al enige tijd plannen voor deze terminal, die in 2023 gebouwd had moeten zijn. Vóór de Covid-19 crisis werd in de terminal geanticipeerd op de voor Schiphol gehanteerde groeiscenario's van 600.000 vluchten (later 540.000) en 80 miljoen passagiers.

(...)

Schiphol zegt in een verklaring dat het zich beraadt op het ontwerp en de timing van de terminal. Een woordvoerder van de luchthaven zegt dat er nog geen investeringsbeslissing is genomen.

(...)

Een ander groot bouwproject is de renovatie en uitbreiding van Pier C over

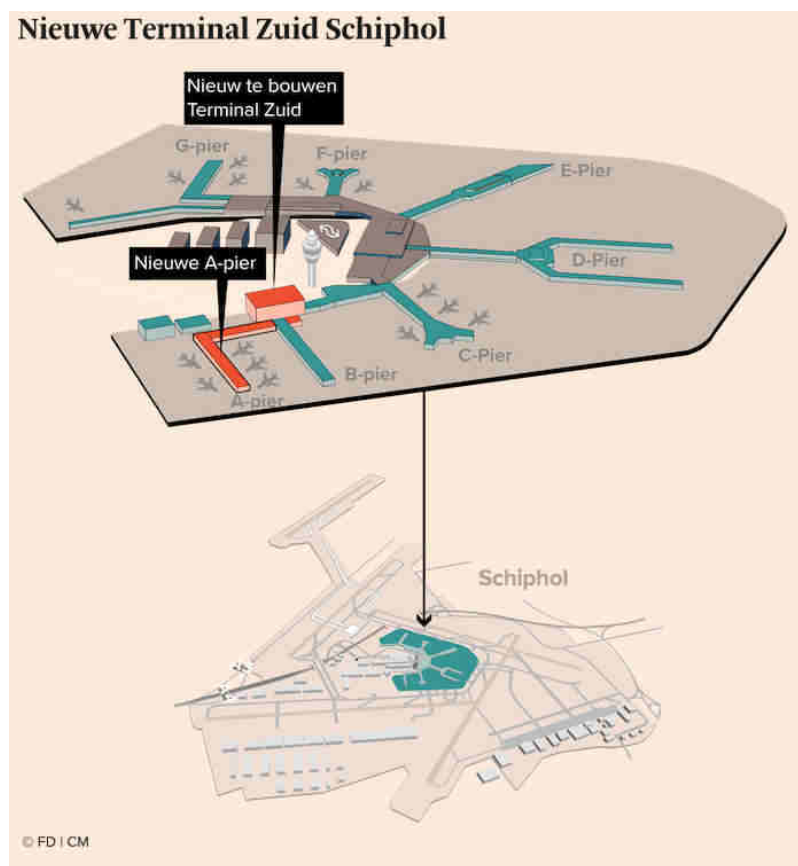
twee verdiepingen (kosten 250 tot 500 miljoen euro). Hierdoor zal de capaciteit van dit deel van de luchthaven voor grotere vliegtuigen, zitplaatsen en passagiersstromen toenemen.

(...)

Het ontwerp van de terminal wordt nog aangepast. De vorm is veranderd en de terminal zal verder van de verkeerstoren worden geplaatst. Aan beide zijden zal ruimte voor toekomstige uitbreiding worden gecreëerd

(...)

Op dit moment werkt Schiphol aan een andere uitbreiding van de luchthaven, Pier A. Dit project heeft aanzienlijke vertraging opgelopen door bouwproblemen en onenigheid met de aannemers, en is bovendien veel duurder dan de oorspronkelijk geplande 400 miljoen euro.



Mijn commentaar: Schiphol heeft zijn investeringsprogramma gepresenteerd dat verschillende onderdelen omvat, de nieuwe Terminal Zuid, de renovatie van Pier C en de uitbreiding van Pier A

Deze investeringen waren gepland vóór de Covid-crisis.

Sindsdien is de milieudruk in Nederland aanzienlijk toegenomen. Het is niet zeker dat alle projecten doorgang zullen vinden.

> Lufthansa ontvangt haar eerste Boeing 787

(bron Journal de l'Aviation) 30 augustus - Het is **een gebeurtenis voor zowel Lufthansa als Boeing**. Lufthansa's **allereerste 787-9** vertrok op 29 augustus van Paine Field en landde op 30 augustus op haar nieuwe basis in Frankfurt. De komst van dit toestel markeert een nieuwe stap in de herstructurering van de vloot van Lufthansa en de komst van een nieuw type vliegtuig, terwijl het voor de Amerikaanse vliegtuigbouwer symbool staat voor de hervatting van de Dreamliner-leveringen in Europa.

Het toestel (...) is afkomstig van de extra bestelling die Lufthansa in mei 2021 plaatste voor vijf 787's, waardoor zij haar leveringen kon vervroegen door vliegtuigen over te nemen die reeds voor andere luchtvaartmaatschappijen waren geproduceerd en die sindsdien hun contracten hebben opgezegd wegens de gezondheids crisis. Ze moeten allemaal dit jaar worden geleverd om in het winterseizoen 2021-2022 in gebruik te worden genomen.

Het vliegtuig zal nu naar de faciliteiten van Lufthansa Technik gaan om de cabine aan de nieuwe normen van Lufthansa aan te passen. Daarna zal het toestel binnenlandse vluchten uitvoeren terwijl de bemanning zich vertrouwd maakt met het nieuwe model, alvorens intercontinentale vluchten te gaan uitvoeren, gewoonlijk naar Toronto.

Lufthansa verwacht 32 787's (exclusief opties) ter vervanging van haar vloot. Tijdens de gezondheids crisis heeft de Lufthansa groep besloten het merendeel van haar viermotorige vliegtuigen uit de vaart te nemen. (...) **De groep heeft herhaaldelijk verklaard dat zij kleinere vliegtuigen nodig heeft om het vertrek van de viermotorige vliegtuigen te compenseren.**

De levering van de eerste 787-9 is goed nieuws voor de Duitse luchtvaartmaatschappij, die al maanden op haar toestel wacht. De levering van Dreamliner-vliegtuigen is bij Boeing nog maar net hervat: begin augustus werd een 787 overhandigd aan American Airlines, nadat de FAA een verbod dat sinds mei 2021 van kracht was, had opgeschort wegens kwaliteitsgebreken aan sommige toestellen.

Lufthansa ontving in 2015 voor het laatst een Boeing-toestel en zijn laatste 747-8I - zowel Lufthansa Cargo als Swiss hebben 777's ontvangen.

Mijn commentaar: In de afgelopen twee jaar hebben verschillende luchtvaartmaatschappijen hun orders bij Boeing en Airbus geannuleerd.

Lufthansa met de B787, alsmede Air France-KLM met de A320 Neo, hebben hiervan geprofiteerd om sneller dan verwacht nieuwe vliegtuigen te krijgen.

Deze nieuwe vliegtuigen zullen hen in staat stellen hun koolstofvoetafdruk sneller te verkleinen.

> **Grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen nemen de leiding in de Cirium rangschikking**

(bron Cirium) 1 september - **American Airlines voert de belangrijkste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen aan op de eerste vier plaatsen in Ciriums wereldwijde ranglijst van luchtvaartpassagiers voor 2021.**

Ryanair blijft de grootste luchtvaartmaatschappij van Europa nu low-cost maatschappijen de ranglijst aanvoeren.

American Airlines blijft ook in 2021 bovenaan de ranglijst staan, **gevolgd door Delta Airlines, United Airlines en Southwest Airlines**, wat de kracht van het aanhoudende herstel op de binnenlandse markt van de VS weerspiegelt. Over het geheel genomen

boekten de Noord-Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen een groei van 75% ten opzichte van het dieptepunt van 2020, hoewel ze vorig jaar nog steeds 40% onder het verkeersniveau van 2019 eindigden, gemeten in inkomstenpassagiersmijlen/kilometers (RPK/RPM).

Uit de rangschikking, die is gebaseerd op meer dan 600 maatschappijen die in de databank van Cirium zijn opgenomen, **blijkt dat het wereldwijde verkeer eind 2021 57% lager lag dan vóór de pandemische piek.**

In termen van passagiersaantallen bedroeg het totaal 2,3 miljard voor het jaar, ongeveer de helft van de volumes van de piek van 2019.

De lagekostenmaatschappijen bleven in alle regio's de ranglijst aanvoeren. **Ryanair heeft zijn plaats als Europa's grootste luchtvaartmaatschappij verstevigd door op de vijfde plaats te komen, net achter Southwest, en was de enige Europese luchtvaartmaatschappij die in de top 10 kwam.**

De grote Europese netwerkmaatschappijen hebben het de voorbije twee jaar minder goed gedaan omdat de vraag naar langeafstandsreizen van hoge kwaliteit laag blijft. Air France behield weliswaar de 13e plaats, maar Lufthansa zakte terug in de rangschikking en British Airways verdween helemaal uit de top 20. Ook Virgin Atlantic daalde met meer dan 50 plaatsen, omdat het eveneens te lijden had onder de langzame terugkeer van het langeafstands- en premiumverkeer.

De grote drie Chinese luchtvaartmaatschappijen op het vasteland - China Southern, China Eastern en Air China - hebben hun plaats in de top van de rangschikking behouden, maar daar zou verandering in kunnen komen na een nieuwe ronde van

Covid-sluitingen in Chinese steden sinds het begin van het jaar.

Top 10 wereldranglijst vliegtuigpassagiers voor 2021

- 1 American Airlines
 - 2 Delta Air Lines
 - 3 United Airlines
 - 4 Southwest Airlines
 - 5 Ryanair
 - 6 China Southern
 - 7 Emirates Airlines
 - 8 Qatar Airways
 - 9 China Eastern Airlines
 - 10 Turkish Airlines
- (...)

De Cirium-ranglijst laat zien met welke problemen de grote luchtvaartmaatschappijen te kampen hebben, met name die welke afhankelijk zijn van een sterke mix van zaken- en langeafstandsreizen.

Tegen 2021 was hun aandeel in het wereldwijde passagiersverkeer met ongeveer vijf procentpunten gedaald tot 64%. Deze daling werd grotendeels gecompenseerd door lagekostenmaatschappijen, die hun aandeel tot 26% zagen stijgen.

> **Koolstofarme luchtvaart: een synthetische paraffinefabriek voor Lufthansa**

(bron Air & Cosmos) 3 september - Eind augustus heeft de Duitse luchtvaartmaatschappij **Lufthansa aangekondigd dat de nieuwe fabriek in Werlte, Ems (Nedersaksen) nu in productie- en commercialisatiefase is**, nadat de structuur eind vorig jaar voor het eerst in gebruik was genomen. De productie-eenheid wordt beheerd door Atmosfair, een in 2005 opgerichte non-profitorganisatie die gespecialiseerd is in koolstofcompensatieregelingen en die, met het beheer van de fabriek in Werlte, haar milieuacties diversifieert.

Binnen de grote familie van duurzame biobrandstoffen of vliegtuigbrandstoffen is de **productiekeuze van de Werlte-fabriek die van synthetische paraffine (of "e-kerosine"), geproduceerd door elektrolyse uit waterstof**. De gebruikte elektriciteit wordt opgewekt met luchturbinesystemen en zonne-installaties, waardoor de duurzame oorsprong van de bij het proces gebruikte elektrische energie wordt gegarandeerd. Door middel van elektrolyse (beheerd door Atmosfair's partner Siemens Energy) worden de waterstof- (H) en zuurstofmoleculen (O₂) in het water chemisch van elkaar gescheiden. Tegelijkertijd wordt **CO₂ rechtstreeks aan de atmosfeer onttrokken**. Dan volgt het syntheseproces waarbij de waterstof- en kooldioxidemoleculen worden samengevoegd via het Fischer-Tropsch-proces, dat in 1920 werd ontwikkeld door de twee Duitse chemici Franz Fischer en Hans Tropsch. Bij een temperatuur van 150-300°C worden koolwaterstofketens gevormd tot

brandstof, die verder moet worden geraffineerd tot synthetische paraffine voor gebruik in het luchtvervoer. De eindverwerking vindt plaats in de raffinaderij van Heide in Lieth, in de Duitse deelstaat Schleswig-Holstein. De synthetische paraffine wordt vervolgens naar de internationale luchthaven van Hamburg vervoerd. Het hele proces staat ook bekend als "PtL"-brandstof ("Power-to-Liquid").

De Lufthansa Groep is niet alleen partner in dit baanbrekende project, maar ook de eerste afnemer van deze paraffinebrandstof, die wordt geproduceerd op basis van elektrische energie. De luchtvaartgroep **heeft zich ertoe verbonden de komende vijf jaar ten minste 25.000 liter Ptl-brandstof per jaar aan te kopen**. Op deze wijze levert de Lufthansa Groep een belangrijke bijdrage aan de productie van Ptl in Duitsland en aan de bevordering van het gebruik van PtL als brandstof. Momenteel bevinden deze op elektriciteit gebaseerde brandstoffen zich nog in de ontwikkelingsfase naar industriële productie.

(...)

***Mijn commentaar:** Duitsland heeft geïnvesteerd in synthetische paraffine. De fabriek in Werlte is de eerste die het produceert, in kleine hoeveelheden.*

Bovendien is Duitsland onlangs begonnen met de bouw van 's werelds grootste fabriek voor de productie van synthetische paraffine in Frankfurt.

Maar de hoeveelheden die daar zullen worden geproduceerd (3.500 ton per jaar) zijn te verwaarlozen.

Ter vergelijking

. een A350 kan ongeveer 120 ton paraffine vervoeren,

. de jaarlijkse behoefte op de luchthaven van Frankfurt wordt geraamd op 4,7 miljoen ton.

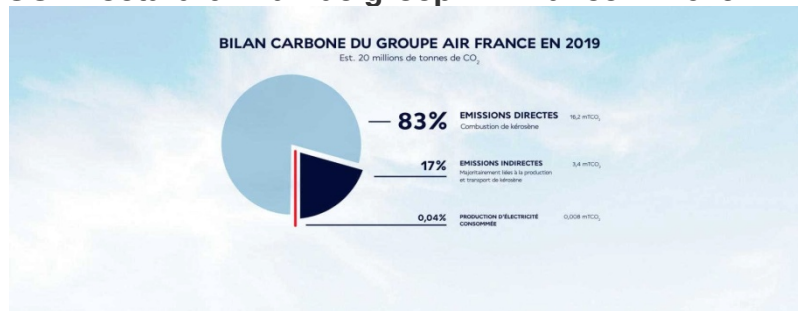
Deze cijfers illustreren hoe moeilijk het voor luchtvaartmaatschappijen zal zijn om in de komende jaren biobrandstof aan te kopen. Om nog maar te zwijgen van de prijs, die naar verwachting hoger zal liggen dan de prijs van paraffine.

Bonusartikel

> Air France is zich bewust van haar verantwoordelijkheid ten aanzien van de ecologische noodsituatie en onderneemt actie.

(bron Airfranceacts) April 2022 - Ontdek al onze acties voor een meer verantwoorde reis.

CO2-voetafdruk van de groep Air France in 2019 :



Onze verplichtingen:

Air France zet zich in voor een duurzamer luchtvervoer.

- 30% van de emissies per passagierskilometer tegen 2030 ten opzichte van 2019, d.w.z. -12% van onze emissies in absolute termen,
- 25% van de CO₂-emissies gemiddeld voor een vliegtuig van de laatste generatie, zoals de A350,
- 63% integratie van duurzame vliegtuigbrandstof tegen 2050,
- 0 netto CO₂-emissies tegen 2050.

Onze acties om : -

- 01 onze directe uitstoot van broeikasgassen zoveel mogelijk verminderen,
- 02 onze indirecte uitstoot met onze partners en leveranciers verminderen,
- 03 CO₂ uit de atmosfeer VERWIJDEREN.

Onze belangrijkste acties

Om haar doelstelling van nul netto-uitstoot tegen 2050 te bereiken, versnelt Air France haar ecologische transitie. Ontdek onze acties om

- onze vloot te vernieuwen,
- het gebruik van duurzamere vliegtuigbrandstoffen te ontwikkelen,
- eco-piloting te veralgemenen,
- het gebruik van koolstofarm vervoer aan te moedigen,
- en de milieuvoetafdruk van onze inflight catering te verbeteren.

Mijn commentaar: Dit is het derde deel van de serie over klimaatverandering.

Wat doet Air France om bij te dragen aan de strijd tegen de klimaatverandering?

Om de antwoorden te kennen, nodig ik u uit de publieke website [airfranceacts](https://www.airfranceacts.com) te bezoeken, waaraan de bovenstaande regels zijn ontleend.

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

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 5 september gesloten op 1,447 euro. Het is deze week licht gestegen met +0,84%.

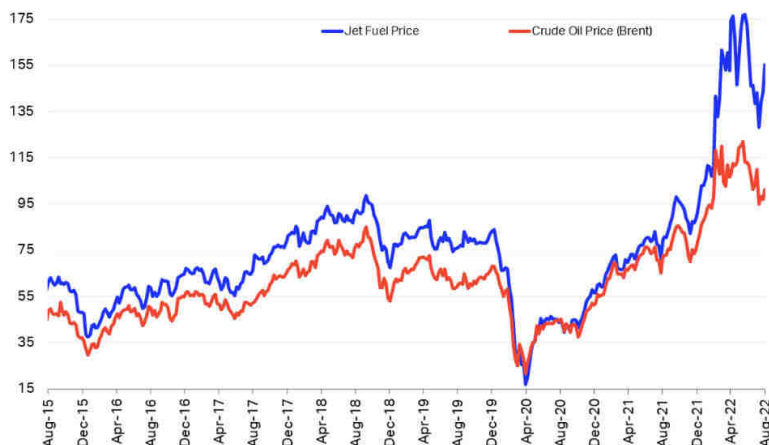
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM na de kapitaalverhoging is 1,50 euro. Het hoogste koersdoel is 1,90 euro, het laagste 0,85 euro. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging in mei 2022.

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 de periode juni 2015 - augustus 2022 bestrijkt.

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



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

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

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

Voor de scherpe stijging van de laatste maand heb ik tot op heden geen verklaring.

Straalbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) op 29 augustus 2022

Fuel Price Analysis

The jet fuel price ended last week up 8.1% at \$155.2/bbl:

26 August 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%	369.40	155.15	1225.17	424.12	8.1%	8.5%	95.9%
Asia & Oceania	22%	352.26	147.95	1168.78	422.73	10.7%	9.1%	93.4%
Europe & CIS	28%	378.68	159.05	1254.88	428.52	7.4%	8.1%	101.9%
Middle East & Africa	7%	355.70	149.39	1179.57	446.13	9.5%	8.4%	96.9%
North America	39%	373.58	156.90	1239.54	417.13	7.4%	8.8%	92.7%
Latin & Central America	4%	380.29	159.72	1261.79	442.45	5.6%	4.7%	96.2%

De vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met -11 dollar gedaald tot 144 dollar. Na een piek van \$182 in juni 2022, was het begin augustus gezakt tot \$132. **Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.**

Brent (Noordzee)
olie is deze week met -\$8 gedaald tot \$93.
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 UNPNC

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming 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](#).

11292 mensen ontvangen dit persbericht live