

Air France heeft deze winter hetzelfde niveau als in 2019

I Brief van de directeur van Air France-KLM



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°880, 3 oktober 2022

Als u deze

pagina

niet goed 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,

[Vorige week](#) heb ik u kennis laten maken met de 41e zitting van de ICAO-vergadering, die van 27 september tot en met 7 oktober in Montreal plaatsvindt.

Alle 193 ICAO-lidstaten en een groot aantal internationale organisaties zijn voor de vergadering uitgenodigd.

De delegatie van de ITF (International Transport Workers' Federation), waarvan een lid van mijn team deel uitmaakt, heeft drie resoluties ingediend.

*De belangrijkste is resolutie 415: **een duurzame luchtvaartindustrie kan alleen gedijen als er een eerlijke en rechtvaardige overgang is naar een koolstofvrije toekomst.***

Dit is een van de weinige resoluties (er zijn er bijna 500) met een sociale dimensie.

In deze resolutie wordt de oprichting voorgesteld van een orgaan op het niveau van elk land, vergelijkbaar met het waarnemingscentrum voor de duurzame luchtvaart

(SAO).

Met de steun van verscheidene lidstaten maakt het een goede kans om in het voorverslag van de Algemene Vergadering te worden opgenomen. Dit zal, na eventuele amendementen, ter stemming aan de Vergadering worden voorgelegd en het definitieve verslag worden.

De besluiten in het eindverslag zullen vervolgens worden uitgevoerd.

Voor de goede orde: het Waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart is opgezet door OMNES, het vakbondscollectief van Air France waarvan ik medevoorzitter ben. Eind 2021 lanceerde de minister van Transport het officieel. Dit waarnemingscentrum staat nu onder toezicht van het DGAC.

Veel leesplezier.

François

> **Air France heeft deze winter hetzelfde niveau als in 2019**

(bron Air & Cosmos) 29 september - **Deze winter zal Air France in totaal 171 bestemmingen aandoen**, waarvan 86 op het langeafstandsverkeer en 85 op het korte- en middellangeafstandsverkeer. Air France zal op haar langeafstandsroutes haar eerste Boeing 777-300ER's aanbieden (twaalf worden er opgeknapt) die zijn uitgerust met een nieuwe business seat met een plat bed van bijna twee meter. De eerste vlucht gaat naar New York.

In de langeafstandssector **opent Air France op 12 december 2022 een dagelijkse rechtstreekse verbinding tussen haar hub Parijs-CDG en de luchthaven van New York/Newark**. Deze dagelijkse vlucht met een Boeing 777-200ER markeert de terugkeer van Air France naar Newark, **de historische bestemming die de luchtvaartmaatschappij tot 2012 rechtstreeks bediende**. Het zal worden toegevoegd aan de "shuttle"-dienst tussen Parijs CDG en New York JFK met zes dagelijkse vluchten van Air France en twee van Delta, haar Skyteam-alliantiepartner.

(...)

Mijn commentaar: Om haar vliegtuigen komende winter vol te krijgen, zal Air France de daling van het aantal zakelijke klanten moeten compenseren.

De Franse luchtvaartmaatschappij hoopt een zogenaamde VFR (Visit Friends and Relatives) clientèle aan te trekken en rekent op de voortzetting van het inhaaleffect dat tijdens de zomer is waargenomen.

> Amsterdam Airport wil aantal vluchten terugbrengen tot eind maart 2023

(AFP bron) 29 september - **De Amsterdamse luchthaven Schiphol heeft vrijdag aangekondigd het aantal vluchten tot eind maart 2023 te verminderen**, nu een van Europa's grootste luchtvaarthubs kampt met lange wachtrijen.

Schiphol kampt al maanden met ernstige personeelstekorten na het ontslag van duizenden mensen tijdens de Covid-19 pandemie en chief executive Dick Benschop nam op 15 september ontslag. "De komende maanden houdt Schiphol **na overleg met de luchtvaartmaatschappijen** een maximum aantal reizigers aan die de luchthaven kunnen verlaten. De luchtvaartmaatschappijen hebben behoefte aan planning op langere termijn", aldus de luchthaven in een verklaring.

De luchthaven "is van plan dit te doen tot eind maart. Tegen het einde van het jaar komt er een moment waarop de mogelijkheid om [het plafond] vanaf eind januari te verhogen, zal worden overwogen", aldus de Commissie. **Hanne Buis, chief operating**

officer van **de luchthaven, gaf toe dat het plafond "pijnlijk" was**, maar zei dat het verbeteren van de situatie "een belangrijke doelstelling was met het oog op de zeer krappe arbeidsmarkt". "We moeten realistisch zijn," zei hij.

Volgens de Nederlandse luchtvaartmaatschappij KLM, de grootste gebruiker van Schiphol, is de dienstverlening van de luchthaven al te lang onder de maat.

Voorheen was het plafond vastgesteld op 18% voor vertrekkende passagiers en dit werd vandaag verhoogd tot 22%, een limiet die volgens de Commissie tot maart van kracht zal blijven.

"Met deze nieuwe beperkingen voor de winter biedt Schiphol ons geen perspectief", reageerde KLM-topman Marjan Rintel in een verklaring. Schiphol, dat al maandenlang wordt getroffen door enorme wachtrijen van meerdere uren, heeft onlangs aangeboden compensatie te betalen aan passagiers die vluchten hebben gemist.

Mijn commentaar: Volgens verklaringen van Schiphol-ambtenaren zal Schiphol tot maart 2023 niet meer zoveel vluchten kunnen afhandelen als voor de gezondheidscrisis. Dat is meer dan een jaar na de hervatting van de activiteiten.

Tot nu toe heeft KLM een verlies van meer dan 100 miljoen euro geleden als gevolg van de opgelegde verkeersbeperkingen.

Niettemin zal KLM voor het winterseizoen een netwerk van 163 bestemmingen aanbieden (92 Europese en 71 intercontinentale)

Met name zullen er meer stoelen naar Noord-Amerika worden aangeboden dan in 2019.

> Italië verlengt termijn voor onderhandelingen over overname ITA Airways

(Bron: Reuters) 30 september - **Italië heeft de termijn voor exclusieve onderhandelingen** met een consortium onder leiding van de Amerikaanse private equity-onderneming Certares over een meerderheidsbelang in ITA Airways **verlengd tot 31 oktober**, aldus twee bronnen die dicht bij de zaak staan. De onderhandelingen zouden oorspronkelijk op 30 september aflopen.

Certares, gesteund door Air France-KLM en Delta Airlines Inc, is bereid 350 miljoen euro (344 miljoen dollar) te betalen voor een belang van 50% plus één aandeel in de door de staat gecontroleerde luchtvaartmaatschappij, aldus de bronnen.

Het bod omvat ook een kapitaalverhoging van ongeveer 600 miljoen euro, die ergens na de deal zou worden gelanceerd, hoewel de exacte timing nog niet is vastgesteld, voegden de bronnen eraan toe.

(...)

Maar Giorgia Meloni, leider van de Italiaanse Broederschapspartij, die na de verkiezingsoverwinning van deze maand naar **verwachting tot premier zal worden benoemd**, zei dat het belangrijk is een nationaal gezelschap te behouden. Ze **riep ook de vertrekkende regering op om de verkoop op te schorten**.

De nieuwe regering zal naar verwachting half oktober aantreden.

> Met de C919 sluit China zich aan bij het eliteclubje van vliegtuigbouwers

(bron Les Echos) 30 september - **De Airbus A320 en de Boeing 737 zijn niet langer de enige middellangeafstandsvliegtuigen** die passagiers mogen vervoeren op commerciële routes. Zij werden donderdag vergezeld door **de Chinese Comac C919**.

Na twaalf jaar ontwikkeling, vijf jaar testen en verschillende jaren achterstand is het Chinese equivalent van de A320 en de Boeing 737 **onlangs door de Chinese autoriteiten technisch gecertificeerd**, de laatste stap voor de eerste leveringen aan luchtvaartmaatschappijen en het begin van de commerciële exploitatie.

(...)

De eerste luchtvaartmaatschappij die het zal exploiteren is China Eastern, de partner van Air France-KLM. Er is echter nog geen officiële datum vastgesteld voor de ingebruikneming. Bovendien zullen **de eerste commerciële vluchten beperkt blijven tot binnenlandse routes, aangezien het vliegtuig de Europese en Amerikaanse certificeringstests nog niet heeft doorstaan**.

(...)

Met een capaciteit van 158 tot 165 zitplaatsen en een bereik van 4.000 tot 5.500 km **beweert de C919 dezelfde prestaties te leveren als de A320 Neo en de Boeing 737 Max, waarmee hij dezelfde Leap-motor deelt, die gezamenlijk door het**

Franse bedrijf Safran en het Amerikaanse General Electric wordt vervaardigd.

(...)

De C919 lijkt op korte tot middellange termijn geen commerciële bedreiging te kunnen vormen voor Airbus, aangezien een kwart van zijn A320-productie naar de Chinese markt gaat. De productie van de C919 zal naar verwachting zeer geleidelijk toenemen.

(...)

In het beste geval plant de in Shanghai gevestigde vliegtuigbouwer niet meer dan 150 vliegtuigen per jaar te produceren vóór het einde van het decennium, tegenover meer dan 500 per jaar voor Airbus vandaag. Comac zal dus niet kunnen voldoen aan de enorme vraag naar vliegtuigen van Chinese luchtvaartmaatschappijen, die tegen 2040 op 8.700 nieuwe vliegtuigen wordt geschat.

De komst van de C919 is mogelijk zorgwekkender voor Boeing, wiens 737 Maxes nog niet terug in dienst konden komen in China en die sinds 2018 bijna geen nieuwe Chinese orders meer heeft ontvangen. De C919 zal het voor China gemakkelijker maken om af te zien van in de VS vervaardigde vliegtuigen en de handelsdruk op Washington opvoeren.

***Mijn commentaar:** Dit is een gebeurtenis in de geschiedenis van de commerciële luchtvaart. Er zijn nu drie fabrikanten van vliegtuigen voor de middellange afstand in de wereld.*

Gezien de omvang van de Chinese markt zou de C919 uiteindelijk kunnen concurreren met vliegtuigen van Airbus en Boeing.

Voor de goede orde, de namen van de motoren die de drie vliegtuigtypes aandrijven worden onderscheiden door hun laatste letter: Leap-1A voor Airbus, Leap-1B voor Boeing en Leap-1C voor Comac.

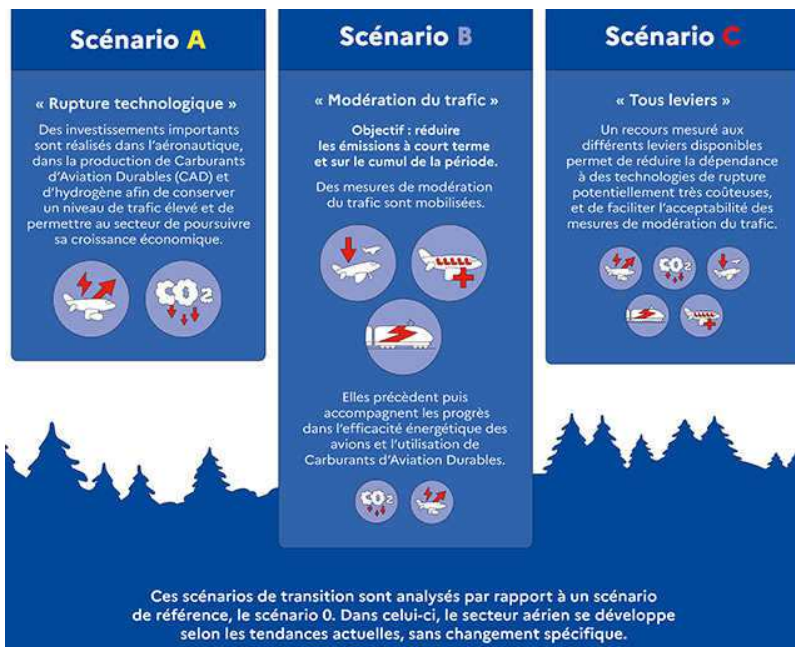
> Ademe: verkeersafwikkeling om luchtvaart koolstofvrij te maken

(bron Air Journal) 28 september - **ADEME heeft drie scenario's gepresenteerd voor het koolstofvrij maken van het luchtvervoer, maar terwijl technologische innovaties één manier zijn om tegen 2050 tot nuluitstoot te komen, leggen de andere twee de nadruk op verkeersmatiging.**

Volgens het Franse agentschap voor milieu en energiebeheer (ADEME) heeft het luchtvervoer in Frankrijk (binnenlandse vluchten en uitgaande internationale vluchten) "steeds grotere gevolgen voor het milieu, tegen de achtergrond van een wereldwijde groei van de activiteiten". Ook al zijn de spelers in de sector "zich steeds meer bewust van en zetten zij zich in voor de ecologische transitie", toch **wijst het agentschap erop dat de CO2-uitstoot van de sector "tussen 1990 en 2019 met 85% is gestegen en tegen 2050 nog met 50% zou kunnen toenemen als er geen nieuwe hefboomen voor het koolstofarm maken van de economie**

worden ingezet". ADEME heeft daarom drie scenario's voorgesteld die hier nader worden toegelicht, in het kader van de Franse doelstelling van koolstofneutraliteit in 2050 - die gebaseerd is op een "deling door ten minste zes" van de emissies van het land tussen 1990 en 2050, alle sectoren samen.

Het agentschap baseert zijn studies op de cijfers voor 2019, toen de luchtvaartsector in Frankrijk "rechtstreeks 24,2 miljoen ton CO₂ uitstootte, d.w.z. +85% ten opzichte van 1990". Deze emissies van de luchtvaart vertegenwoordigen het equivalent van 5,3% van de totale emissies van Frankrijk, d.w.z. 2,2 keer meer dan 30 jaar geleden". Met 12,5 miljoen passagiers per dag, herinnert zij ons eraan, is de commerciële passagiersluchtvaart goed voor het overgrote deel van het wereldverkeer, dat wil zeggen vijf keer meer dan in 1980, toen de sector voor het eerst werd geliberaliseerd.



Scenario A: "Technologische doorbraak". Er worden grote investeringen gedaan in onderzoek en de bouw van vliegtuigen (met name waterstofvliegtuigen), alsook in de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), om de groei van het luchtverkeer op peil te houden.

Scenario B: "Verkeersmatiging". Dit scenario mobiliseert zowel soberheidsmaatregelen om het niveau van het luchtverkeer te stabiliseren als een aanzienlijke ontwikkeling van het gebruik van DAC's, met als doel de cumulatieve emissies tussen 2020 en 2050 tot een minimum te beperken en de emissies tegen 2030 aanzienlijk te verminderen.

Scenario C: "Alle hefboomen". Alle hefboomen worden in mindere mate ingezet dan in de eerste twee scenario's, om de risico's en kosten in verband met het gebruik van ontwrichtende technologieën en de sociaaleconomische gevolgen van

verkeersremmende maatregelen te beperken.

Er is ook een scenario 0, waarin niets verandert. Volgens ADEME is Frankrijk al "begonnen met het mobiliseren" van bepaalde hefboomen voor het koolstofvrij maken van de luchtvaartsector en blijven de spelers in de luchtvaartbouwsector werken aan technologische oplossingen, maar moeten de inspanningen worden voortgezet om de doelstellingen te bereiken. **ADEME toont in zijn scenario's aan dat de CO2-uitstoot van vluchten vanuit Frankrijk tussen 2019 en 2050 met ongeveer 75% kan worden verminderd door drie belangrijke hefboomen in te zetten: verbetering van de energie-efficiëntie van vliegtuigen, gebruik van duurzame brandstoffen om de koolstofintensiteit van energie te verminderen en dus "beheersing en vermindering van het verkeer".**

Het bureau preciseert dat de eerste twee hefboomen "alleen op middellange en lange termijn significante effecten zullen sorteren", terwijl de laatste hefboom, die ze combineert, "op korte termijn doeltreffend zou kunnen zijn". Voorts **blijkt uit de analyse van de verschillende scenario's dat het gebruik van SAF op moeilijkheden zal stuiten wat betreft de beschikbaarheid van middelen** en de technische capaciteit van vliegtuigen ("certificering om 100% biobrandstoffen te gebruiken, bijvoorbeeld"). **Dit zal leiden tot een "aanzienlijke stijging van de ticketkosten", met als gevolg een "relatieve daling van de vraag en dus van het verkeer": in 2050 schat ADEME dit effect op een daling van het verkeer met 15 tot 19%.**

ADEME is van mening dat verdere werkzaamheden nodig zijn om het niveau en de praktische aspecten van het gebruik van verkeersbeheer als hefboom te beoordelen. Daartoe moet na deze studie een haalbaarheidsstudie en een evaluatie van de sociaal-economische gevolgen worden uitgevoerd, gevolgd door experimenten.

"**Deze studie** biedt een schat aan informatie over de voortgang en de uitdagingen van de ecologische overgang van het luchtvervoer. Ook al is het toepassingsgebied ervan gericht op verkeer in en met Frankrijk, het omvat ook overwegingen in verband met vluchten vanuit het buitenland naar Frankrijk, en de lessen ervan zijn generaliseerbaar. Het heeft **de verdienste dat het de kwestie van verkeersregeling als hefboom voor het koolstofarm maken van de economie aan de orde stelt**, door de doeltreffendheid ervan aan te tonen, met name op korte termijn. Een logisch vervolg zou zijn de mogelijke methoden voor het gebruik van deze hefboom te bestuderen", aldus Marc Cottignies, technisch coördinator van de studie bij ADEME.

***Mijn commentaar:** Tijdens de uitvoering van deze studie waren de uitwisselingen tussen ADEME en de verschillende belanghebbenden (voornamelijk motorfabrikanten, constructeurs en luchtvaartmaatschappijen) gespannen.*

De mogelijkheid van een vermindering van het luchtverkeer wordt niet unaniem gesteund, verre van dat.

Een punt dat mij in dit stadium essentieel lijkt, is de moeilijkheid om de grondstoffen en groene energie te verkrijgen die nodig zijn om de Franse luchtvaartmaatschappijen te voorzien van de SAF (duurzame brandstoffen) die zij nodig zullen hebben.

Er zullen grote investeringen nodig zijn. De rol van de staat zal er niet alleen in bestaan de producenten van biobrandstoffen ervan te overtuigen alles op alles te zetten.

De staat zal ook moeten zorgen voor voldoende groene energie. Dit is waarschijnlijk de moeilijkste uitdaging.

Voorlopig wordt gewerkt aan een routekaart. In het kader van LOI nr. 2021-1104 van 22 augustus 2021 betreffende de bestrijding van de klimaatverandering en de versterking van de veerkracht tegen de gevolgen ervan, bepaalt artikel 301 dat vóór eind januari 2023 een routekaart moet worden opgesteld. Artikel 301 luidt gedeeltelijk:

"Uiterlijk op 1 januari 2023 wordt voor elke sector die een belangrijke uitstoter van broeikasgassen is, een routekaart opgesteld door de vertegenwoordigers van de economische sectoren, de regering en de vertegenwoordigers van de lokale en regionale overheden voor de sectoren waarvoor zij bevoegd zijn. In overeenstemming met artikel L. 151-1 van het Wetboek van Koophandel coördineert dit stappenplan de acties die door elk van de partijen worden uitgevoerd om de doelstellingen inzake vermindering van broeikasgasemissies te bereiken die zijn vastgesteld in de nationale koolstofarme ontwikkelingsstrategie als bedoeld in artikel L. 222-1 B van het Wetboek van Milieubeheer."

> Naar een wereldwijde verbintenis van de staten om het luchtvervoer koolstofvrij te maken

(bron Les Echos) 26 september - **Zijn de staten, geconfronteerd met een zo mondiaal probleem als de klimaatverandering, in staat om overeenstemming te bereiken over een mondiale doelstelling om de CO2-uitstoot van het luchtvervoer te verminderen?** Dit is de vraag die de vertegenwoordigers van de 193 lidstaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) zullen moeten beantwoorden tijdens hun algemene vergadering in Montreal van 27 september tot 7 oktober.

Drie jaar na een eerste historisch akkoord over de invoering van een internationaal mechanisme voor de compensatie van de CO2-uitstoot van luchtvaartmaatschappijen (het Corsia-systeem), zal **de ICAO proberen naar een hogere versnelling te schakelen door zich ten doel te stellen tegen 2050**

koolstofneutraliteit te bereiken. Deze doelstelling is reeds aangenomen door de Europese Unie en de Verenigde Staten, alsmede door alle luchtvervoersorganisaties, zoals de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA). De uiteindelijke aanneming ervan op wereldschaal door alle 193 ICAO-lidstaten zou echter een extra signaal zijn van de werkelijke wil van de staten om de energietransitie van de sector te bevorderen. Dit zou kunnen leiden tot budgettaire, fiscale of regelgevende prikkels voor de spelers in de sector.

Mits de maatregel echter unaniem wordt gesteund. Dit lijkt verre van het geval te zijn. Naast een groot aantal milieuverenigingen die de doelstelling ontoereikend of weinig geloofwaardig achten, maar geen stem in het kapittel hebben, **lijkt het grootste potentiële obstakel voor de aanneming van een "net zero 2050"-resolutie China te zijn.** De Chinese regering heeft reeds een nationale doelstelling van koolstofneutraliteit tegen 2060 vastgesteld. **Maar een aantal ontwikkelingslanden, met name in Afrika, lijken ook te vrezen dat een dergelijke verbintenis de groei van hun luchtvaartmaatschappijen en hun economieën in het algemeen zou belemmeren.**

Sinds enkele maanden wordt er achter de schermen onderhandeld om te proberen tot een unanieme stemming te komen over "netto nul" in 2050, waardoor de groei van de ontwikkelingslanden wordt ontzien zonder dat het leeuwendeel van de inspanning naar de westerse luchtvaartmaatschappijen gaat. Een van de struikelblokken, dat nu is weggenomen, was de wens van sommige parlementsleden om unilateraal een koolstofheffing op te leggen aan internationale vluchten, wat in strijd zou zijn met de ICAO-regels.

(...)

Net als bij de aanneming van het Corsia-systeem in 2019, dat gebaseerd is op de vrijwillige deelname van staten, zou de "netto nul"-resolutie min of meer bindend kunnen zijn. Vanuit het oogpunt van de initiatiefnemers zou het idealiter vergezeld gaan van enkele aanbevelingen voor de uitvoering ervan, zoals stimulansen om steeds meer niet-fossiele brandstoffen te gebruiken, die als een van de belangrijkste instrumenten voor het koolstofvrij maken van de economie worden beschouwd.

Zowel in de Verenigde Staten als in Europa moeten brandstofproducenten een steeds groter percentage biobrandstoffen in de paraffine verwerken. Deze eis, die waarschijnlijk zal leiden tot een aanzienlijke stijging van de prijs van vliegtickets, wordt echter niet positief beoordeeld in landen waar het luchtvervoer nog steeds een middel is om het platteland te ontsluiten. Vooral wanneer het vergezeld gaat van een lijst van landbouwproducten die niet als brandstof mogen worden gebruikt.

Uiteindelijk zal de algemene doelstelling dus noodzakelijkerwijs gepaard gaan met meer of minder restrictieve lokale variaties. Het risico bestaat dat de doeltreffendheid ervan wordt ondermijnd, aangezien het grootste deel van de

groei van het luchtverkeer en de bijbehorende CO2-emissies de komende decennia in Azië zal plaatsvinden.

Mijn commentaar: Hoe kunnen we de CO2-uitstoot van de wereldwijde luchtvaart verminderen door mensen die weinig reizen toegang te geven tot dit vervoermiddel zonder mensen die veel reizen te beperken?

De vergelijking lijkt onmogelijk op te lossen zonder massaal een beroep te doen op biobrandstoffen, ook al is het niet zeker dat we er genoeg van kunnen produceren (zie vorig artikel).

De tegenstanders van het luchtvervoer hebben het antwoord: het enige wat we moeten doen is het verkeer drastisch verminderen in de regio's waar het luchtvervoer het meest ontwikkeld is.

Een snelle berekening leert dat als de wereldvloot op het huidige niveau zou worden bevroren, elke inwoner eens in de vier jaar zou kunnen reizen. Dit is niet veel voor een Europeaan of een Amerikaan, en niet veel voor een zakenman.

Einde persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

U vindt op mijn [navigatiesite](#) de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. 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 haar hebt gekocht.

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

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

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

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

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

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

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

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 30 september op 1,30 euro. Hij daalt deze week met -1,07%. De daling met 15,3% in drie weken is een gevolg van de recessieverwachtingen, die ook de olieprijsen hebben doen dalen.

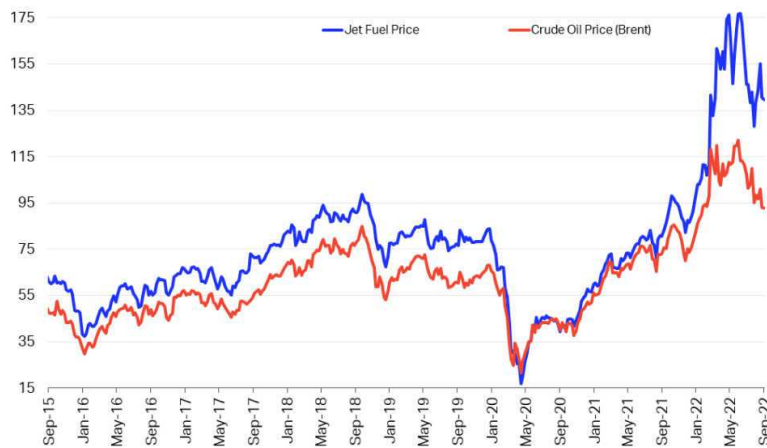
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 1,50 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 1,90, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

> **Mijn commentaar op de ontwikkeling 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 Jet Fuel. Dit is heel duidelijk in onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - augustus 2022.

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



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

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

Om de sterkte van de infrastructuur te waarborgen, geeft het Franse leger namelijk al enkele jaren de voorkeur aan een beleid van één enkele brandstof, waarbij alle uitrusting, landvoertuigen en generatoren van vliegtuigbrandstof worden voorzien.

Vliegtuigbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) per 23 september 2022

Fuel Price Analysis

The jet fuel price ended last week up 4.7% at \$127.4/bbl:

23 September 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%	303.24	127.36	1005.76	348.16	4.7%	-17.9%	47.2%
Asia & Oceania	22%	273.08	114.69	906.08	327.71	2.4%	-22.5%	36.2%
Europe & CIS	28%	301.50	126.63	999.13	341.18	1.0%	-20.4%	46.9%
Middle East & Africa	7%	275.42	115.68	913.33	345.44	1.9%	-22.6%	38.1%
North America	39%	325.37	136.65	1079.56	363.30	9.2%	-12.9%	54.8%
Latin & Central America	4%	315.15	132.36	1045.66	366.67	3.4%	-17.1%	48.4%

Vliegtuigbrandstof in Europa daalt deze week met -\$5 tot \$122. Na een piek op \$182 in juni 2022 was het begin augustus gedaald tot \$132.

Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt deze week met \$3 tot \$88.

Sinds midden februari jojoet hij tussen \$100 en \$120.

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij het record van 150 dollar (in

2008).

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

De vrees dat de economie tegen eind 2022 in een recessie zal verkeren, heeft de brandstofprijzen doen dalen.

Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.

U kunt op dit persoverzicht reageren of mij informatie of gedachten sturen die mij helpen mijn taken als bestuurder van de Air France-KLM-groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers...

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) een e-mailadres naar keuze te geven.

| François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder zijn van PNC en PS.

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de Air France-KLM deelneming.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

. Als u het persoverzicht liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11308 mensen ontvangen dit persoverzicht live