

Air France-KLM roept hulp in van president Macron tegen achteruitgang Schiphol



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

### François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°886, 14 november 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

### > Air France-KLM roept president Macron op tot hulp tegen achteruitgang Schiphol

(bron De Telegraaf) 11 november - **Het besluit om Schiphol te verkleinen druist in tegen de afspraken die zijn gemaakt toen Air France in 2003 KLM kocht.** Dit hebben hooggeplaatste bronnen in Parijs aan De Telegraaf verteld. Om deze krimp tegen te gaan wordt daarom **een oproep gedaan aan niemand minder dan de president van Frankrijk, Emmanuel Macron.**

De Air France KLM Groep wil via de Franse president de aandacht van het kabinet vestigen op de overeenkomst tussen Nederland, Air France en KLM. Daarin is bepaald dat de ontwikkeling van het aantal passagiers van de luchtvaartgroep in gelijke delen op de luchthavens Schiphol en Charles de Gaulle moet plaatsvinden, het zogenaamde "multihub"-systeem. **"De partijen zijn van mening dat de groei van het aantal passagiers op hun hubs een fundamentele voorwaarde is voor het succes van de combinatie", aldus de overeenkomst.**

Het afslankingsplan van de onderneming betekent dat dit niet langer het geval is, wat niet in het belang van het concern is, aldus de bronnen. **KLM zal minstens 30 bestemmingen verliezen als gevolg van de inkrimping van Schiphol**, en het zouden er meer kunnen zijn, afhankelijk van de vorm die de inkrimping aanneemt.

(...)

**Achter de schermen worden ook verontwaardigde partners zoals de**

**Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Delta onrustig.** (...) Begin dit jaar gaf minister Kaag (Financiën) 220 miljoen euro uit om nieuwe aandelen Air France KLM te kopen, terwijl het plan om het verkeer te verminderen al in de maak was (...). Ministers Kaag en Harbers (Infrastructuur) zeiden eerder in antwoord op vragen van de Tweede Kamer dat de deelname aan een aandelenemissie in Frankrijk en de afslanking van Schiphol "verschillende logica's" hebben, terwijl de afslanking naar verwachting de inkomsten, resultaten en investeringen van KLM en dus Air France KLM hard zal raken.

De bepalingen uit het akkoord van 2003 maken deel uit van een lange lijst complicaties die volgen op het onverwachte besluit van het kabinet in juni om Schiphol terug te brengen van 500.000 naar 440.000 vliegbewegingen.

**Deskundigen waarschuwen voor een juridisch moeras** (...) "**Het belangrijkste obstakel is dat het Europese besluitvormingsproces niet goed is gevolgd**, maar er zijn nog andere **obstakels**", zegt Pablo Mendes de Leon, voormalig hoogleraar luchtvaartrecht. KLM-topman Marjan Rintel zei donderdag in De Telegraaf dat er conflicten kunnen ontstaan tussen Nederland en andere landen als zij in hun huidige overeenkomsten worden belet op Nederland te vliegen. **Verwacht wordt dat de Amerikanen, de Chinezen en de Qatariërs niet gemakkelijk zullen instemmen met het opgeven van zogenaamde slots**, een startslot op Schiphol.

Nederland heeft de inkrimping aangekondigd zonder Brussel daarbij te betrekken. (...)

**Mijn opmerking (1):** De overeenkomsten die Air France en KLM bij de fusie in 2004 met de Nederlandse Staat hebben gesloten, staan in het Universeel Registratiedocument 2021 op pagina 400, dat u [op mijn website](#) kunt vinden.

*Samengevat bevatten deze overeenkomsten "diverse garanties met betrekking tot de status van KLM als luchtvaartmaatschappij, haar diensten en het belang van haar passagiers- en vrachtactiviteiten op de luchthaven Schiphol met als doel de kwaliteit van het netwerk van KLM op Schiphol te behouden, hetgeen volgens de Nederlandse staat in het algemeen belang is, rekening houdend met de belangen van de Air France-KLM-groep en haar aandeelhouders".*

*In ruil daarvoor "stemde de Nederlandse Staat ermee in de bestaande portefeuille van aan KLM verleende verkeersrechten te handhaven".*

*Deze afspraken zijn met name vastgelegd in een zogenaamde "productiebalans"-overeenkomst, waarin de verdeling van de langeafstandsactiviteiten tussen de twee luchtvaartmaatschappijen is vastgelegd. Deze vierpartijenovereenkomst werd gesloten tussen de pilotenvakbonden van Air France en KLM, Air France en KLM.*

*Sinds 2004 heeft de Nederlandse regering altijd haar betrokkenheid bij haar luchtvaartmaatschappij getoond. 744 miljoen om 14% van het kapitaal van de groep Air France-KLM te*

verwerven.

*Tijdens de Covid-crisis steunde zij haar luchtvaartmaatschappij via het NOW-programma (vergelijkbaar met de gedeeltelijke activiteit op lange termijn in Frankrijk).*

*Ten slotte heeft zij deelgenomen aan de laatste kapitaalverhoging voor ongeveer 200 miljoen euro.*

**Mijn commentaar (2):** Het plan van de Nederlandse regering om het verkeer op Schiphol te verminderen.

*De Nederlandse regering is van plan het verkeer op Schiphol te verminderen om de overlast voor omwonenden te verminderen.*

*De directeur-generaal van het departement Mobiliteit en vervoer van de Europese Commissie herinnerde eraan dat alleen de Europese Unie een dergelijk besluit kan nemen. Volgens de Europese regels moet de Nederlandse regering de rechtvaardiging voor dit soort maatregelen motiveren en de toepassing ervan in de tijd beperken.*

*KLM, gesteund door Air France en de president van de Franse Republiek, vraagt de regering duidelijk haar doelstellingen voor geluidsreductie en CO<sub>2</sub>- en NO<sub>x</sub>-uitstoot aan te geven.*

*Op basis daarvan zou KLM dan aan de Nederlandse regering de maatregelen voorleggen die zij voornemens is uit te voeren (vlootvernieuwing, gebruik van duurzame brandstof, enz). Het is dan aan de regering om te beoordelen of met de door KLM voorgestelde maatregelen de doelstellingen kunnen worden gehaald.*

**Mijn opmerking (3):** Waarom heeft de Nederlandse regering haar strategie ten aanzien van KLM gewijzigd?

*Dit is deels een gevolg van de parlementsverkiezingen in Nederland in maart 2022.*

*Het is gebruikelijk dat de best geplaatste partij in de coalitie de post van premier inneemt en de op één na best geplaatste partij de post van minister van Financiën.*

*Aan het eind van de verkiezingen bleef de VVD de grootste partij. De meest impactvolle uitslag voor de luchtvaartwereld was die van D66 (Democraten 66, met een sterk milieugerichte inslag), die de tweede grootste partij werd in plaats van het CDA.*

In maart schreef ik in [mijn brief nr. 800](#) dat de toegenomen invloed (van D66) suggereerde dat er nieuwe duurzaamheidsbeperkingen aan luchtvaartmaatschappijen zouden kunnen worden opgelegd.

Het plan van de Nederlandse regering om het verkeer op Schiphol te verminderen is dan ook allesbehalve een verrassing.

## > KLM heeft minstens 500.000 vluchten op Schiphol nodig om gezond te blijven.

(bron FD) 11 november - (...) De benoeming van **Marjan Rintel** (55) tot CEO van de blauwe familie heeft niet tot grote interne spanningen geleid. (...) Ze **praat voor het eerst over haar indrukken sinds ze op 1 juli het roer overnam.**

(...)

*Bij je eerste bezoek aan het bedrijf heb je naar eigen zeggen veel pijn ondervonden. Wat bedoelde je daarmee?*

**De** Covid-crisis was pijnlijk. Mensen gingen weg, de luchthaven was leeg. Als KLM medewerker zat je wekenlang opgesloten in een buitenlands hotel en werd je eten buiten je deur gezet. Vervolgens waren er vanaf mei problemen op Schiphol. Passagiers moesten vier uur in de rij staan. En de arbeidsmarkt werd verstoord. Er **is veel negatiefs geschreven over KLM.** En toen kwam er deze zomer een **regeringsplan om 60.000 vliegbewegingen op Schiphol te verminderen.** Dan denken de mensen hier: wat is ons perspectief?

*Hoe ga je mensen perspectief geven als je weet dat je moet krimpen?*

**We gaan de duurzaamheid versnellen, met nieuwe vliegtuigen die duurzamere brandstoffen gebruiken.** Maar dat kan alleen als we veel investeren. En in de komende vijf tot tien jaar zullen we op onze kosten moeten gaan letten. Wat de ontgroeingsagenda betreft, zou ik zeggen dat het niet gaat om groei omwille van de groei, maar ook niet om ontgroening omwille van de ontgroening. **Het doel is de geluidsoverlast te verminderen en de koolstofuitstoot terug te dringen.**

*Dit kan ook door minder te vliegen.*

Mensen willen vliegen. Anders gaan ze naar onze concurrenten. En dan kunnen we niet de investeringen doen die nodig zijn om de vloot te vernieuwen. Denk je niet dat de accountants zeggen: investeer miljarden in deze vloot als je ze niet terug krijgt? Als we al deze investeringen doen, zal uit onderzoek blijken dat dit de milieubelasting verder zal verminderen. **We moeten het niet hebben over bewegingen, maar over lawaai en CO2-reductie.** Het bedrijf moet ook reageren op de bezwaren van Brussel tegen de inkrimping.

*KLM heeft een operationele marge van 6% tot 8% nodig om deze investeringen te kunnen doen. In de afgelopen negen maanden heeft u deze marge gehaald, en dat met 80% van de vliegbewegingen. Dus het is mogelijk.*

Het is te gemakkelijk. Er is een inhaalslag gemaakt en we hebben goede prijzen kunnen vragen. De prijzen zullen snel normaliseren. We krijgen te maken met inflatie, tekorten aan onderdelen, hoge brandstofprijzen, een krappe arbeidsmarkt. **Het zal dan moeilijk zijn deze marges te handhaven.** Wij zien dat onze concurrenten in het Midden-Oosten en Azië investeren in vliegtuigen. **We hebben die 500.000 vluchten op Schiphol in ieder geval nodig om gezond te blijven en te investeren.**

*U wordt ook geconfronteerd met beperkingen op de arbeidsmarkt. Er is een tekort aan bagageafhandelaars en onderhoudspersoneel.*

We hebben duizenden mensen laten gaan tijdens de crisis. Nu moeten we een gat opvullen (...). **We hebben driehonderd mensen aangenomen, maar we hebben er nog vijfhonderd nodig. Wij doen dit met campagnes, bieden vaste contracten aan en nemen 55-plussers in dienst.** Dat is ook goed voor de diversiteit.

(...)

*Uw voorganger had een moeilijke relatie met de staatsagent, die namens de regering de naleving van de steunpakketovereenkomsten beoordeelt. Je dronk koffie met hem op je tweede dag in functie. Waarom heb je dat gedaan?*

Ik heb gisteren drie kwartier met hem gebeld. We praten zeer regelmatig. **We werken aan ons vijfjarenplan. Hij [de regeringsfunctionaris] zal daarnaar moeten kijken, net zoals hij zal moeten beoordelen of wat we in de recente collectieve overeenkomsten zijn overeengekomen door de beugel kan.** Ik vertel hem hoe het gaat en waar we over nadenken. Inflatie, krappe arbeidsmarkt: we moeten meebewegen. **Wij en de regering hebben dezelfde doelstelling, namelijk dat KLM op lange termijn concurrerend blijft in de luchtvaartsector.** Maar we hebben nu ongeveer vijfhonderd vacatures op het terrein, en om mensen aan te kunnen trekken moeten we een aantrekkelijke CAO afsluiten. Omdat u met elkaar blijft praten, en ik ook met de twee ministers (Sigrid Kaag, financiën, en Mark Harbers, infrastructuur en waterbeheer, noot van de redactie), ontstaat er begrip.

*Heeft u al een motto voor uw vijfjarenplan?*

Nee, zo ver zijn we nog niet

(...)

*U heeft een claim ingediend bij Schiphol voor 175 miljoen euro voor de chaos. Ga je naar de rechtbank?*

We zijn er nog lang niet. **Mijn prioriteit is het oplossen van het tekort en het**

geleidelijk terugbrengen van de capaciteit naar het oude niveau. Natuurlijk hebben we veel kosten gemaakt. We hebben hierover een klacht ingediend. Maar laten we het eerst bespreken.

*Wat is uw indruk van de samenwerking met de Franse partner? Of en de vakbonden maken zich nog steeds zorgen over een Franse staatsgreep.*

Ik krijg hier steeds vragen over, wat ik heel bijzonder vind. **Wij zijn een groep met twee sterke hubs en twee sterke luchtvaartmaatschappijen.** Het is jammer dat Schiphol een klap heeft gekregen. Frankrijk heeft een prachtige binnenlandse markt. Volgens mij moeten we onze energie richten op onze positie in de wereld. **Ik ben er vast van overtuigd dat onze concurrentie - sommigen zeggen de vijand - zich buiten de groep bevindt, vooral aan de vooravond van een consolidatiegolf in Europa. Laten we daarom geen energie verspillen aan interne ruzies.**

(...)

***Mijn commentaar:** Of het nu de wens van de Nederlandse regering is om de activiteiten van KLM op haar hub Schiphol te verminderen, of de onmogelijkheid voor diezelfde luchthaven om te reageren op de toename van het verkeer na Covid, we moeten erkennen dat de problemen waarmee de nieuwe CEO van KLM, Marjan Rintel, wordt geconfronteerd, complex zijn.*

*Naast deze operationele problemen heeft de sterke prijsstijging in Nederland (14,3% op jaarbasis in oktober) geleid tot spanningen onder het KLM-personeel.*

## > **Air France-KLM verlaagt haar schuldenlast met nog eens 1 miljard euro**

(bron Les Echos) 8 november - Het gezegde "Wie zijn schulden betaalt, wordt rijker" werd dinsdag opnieuw bevestigd bij Air France-KLM. Maar niet veel. **De dag na de bevestiging van de vervroegde terugbetaling van een miljard euro aan door de staat gegarandeerde leningen (PGE) steeg het aandeel Air France-KLM bij het sluiten van de Parijse beurs met 1,95%.** Dit betekent een winst van ongeveer vijftig miljoen euro, met een kapitalisatie van meer dan 3,4 miljard euro.

**Een eerder bescheiden stijging, die eens te meer onderstreept welke inspanningen Air France-KLM nog moet leveren om opnieuw een financiële situatie te bereiken die vergelijkbaar is met die van haar voornaamste concurrenten.** Na deze terugbetaling van een miljard euro, die bovenop de 500 miljoen euro komt die al in december 2021 is uitbetaald, moet Air France-KLM nog 2,5 miljard euro terugbetalen, van de 4 miljard euro aan leningen met staatsgarantie die in mei 2020 zijn verkregen van een pool van negen banken.

**Naast deze 2,5 miljard euro is Air France-KLM verplicht om het eigen vermogen**

van Air France, dat eind september nog een tekort van 2,8 miljard euro had, verder aan te vullen. In theorie heeft Air France-KLM tot eind 2023 de tijd om het eigen vermogen van haar belangrijkste entiteit te herstellen tot een niveau dat gelijk is aan of hoger is dan de helft van het aandelenkapitaal (130 miljoen euro), op straffe van faillissement van Air France. Dit is veel geld om te vinden, in een onzekere economische context en een algemene stijging van de rente.

(...) Bovendien

ligt zijn routekaart duidelijk vast. Dankzij een in december 2021 verkregen verlenging met twee jaar van de Franse staatsgarantie heeft **Air France-KLM tot mei 2025 de tijd om de resterende 2,5 miljard euro van het EMP terug te betalen**. En de volgende deadline komt niet voor mei 2024, wanneer de groep 1,15 miljard wil terugbetalen, daarna 1,35 miljard in mei 2025. Dit schema is in overeenstemming met de meest conservatieve prognoses van een volledige terugkeer naar een normale situatie in de luchtvaartsector.

Om dit te bereiken **rekent Air France-KLM op versterking van haar winstgevendheid, met als doelstelling een operationele marge van 7% tot 8% in 2025**. In het derde kwartaal bereikte deze marge 12,6%, tegenover 11,9% in de zomer van 2019, ondanks een verkeer dat nog steeds 20% lager ligt dan voor de crisis. Dit is te danken aan de gecombineerde effecten van kostenbesparingen en verliezen op het kortereafstandsnetwerk, het sterke herstel van het verkeer en de stijging van de luchtvaarttarieven, die naar verwachting zal aanhouden.

Maar **zoals Air France-KLM al meermaals heeft aangekondigd, zal de herstructurering van haar financiën ook een nieuwe financieringsoperatie** - de derde in drie jaar - met zich meebrengen in de vorm van een hybride obligatie-uitgifte voor een maximumbedrag van 1,2 miljard euro. Dit zal gebeuren zodra de "marktomstandigheden" dit toelaten, aldus de groep. Dat wil zeggen, **zodra het niveau van het aandeel - en het vertrouwen van de beleggers - is teruggekeerd tot een niveau dat voldoende wordt geacht om een buitensporige verwatering van de huidige aandeelhouders te voorkomen**. Voorwaarden die duidelijk nog niet vervuld zijn.

***Mijn commentaar:** De horizon wordt helderder voor Air France, maar de horizon blijft ver weg: 2025, wanneer alle terugbetalingen in verband met de Covid-schuld zullen zijn gedaan.*

*De voormalige aandeelhouders van de Frans-Nederlandse groep hebben grotendeels bijgedragen aan de eerste fasen van de schuldafbouw, door middelen te verstrekken tijdens kapitaalverhogingen. Zij kregen gezelschap van een nieuwe aandeelhouder (CMA-CGM).*

*Behalve de Franse staat hebben de voormalige aandeelhouders hun aandeel echter zien afnemen. Zo is het aandeel van de werknemersaandeelhouders in het kapitaal gedaald van 6,3% eind 2016 tot 1,2% eind juni 2022. Dit is ver verwijderd van de 10% die in de PACTE-wet van mei 2019 wordt aanbevolen.*



*Ter vergelijking: de Lufthansa-groep heeft eind 2021 de volledige 3,8 miljard euro terugbetaald die haar was geleend om de gevolgen van de gezondheidscrisis op te vangen. Daartoe voerde zij twee kapitaalverhogingen door van 2,2 miljard euro in oktober 2021 en 1,5 miljard euro in november 2021.*

*De huidige kapitalisatie van de Lufthansa-groep (8,7 miljard euro) is meer dan het dubbele van die van Air France-KLM (3,6 miljard euro).*

*De lage kapitalisatie van de groep Air France-KLM weerspiegelt haar nog steeds delicate financiële situatie.*

## > ITA Airways: het psychodrama gaat door met het ontslag van de voorzitter

(bron BFMTV met AFP) 9 november - **De Italiaanse staat heeft dinsdag het groene licht gegeven voor een nieuwe injectie van 400 miljoen euro overheidsgeld in ITA Airways**, dat uit de as van Alitalia is herrezen, daags na het aftreden van zijn president, vernam AFP van een regeringsbron.

De middelen zouden voor het einde van de maand in de kas van ITA moeten komen, aldus dit besluit dat werd genomen tijdens een buitengewone algemene vergadering van adviseurs van het ministerie van Economie, dat voor 100% aandeelhouder is van de onderneming.

**Brussel had het groene licht gegeven voor de start van ITA in september 2021 en toestemming gegeven voor 1,35 miljard euro aan overheidsmiddelen, op voorwaarde dat ITA uiteindelijk op eigen kracht gaat vliegen.**

**De voorzitter van ITA Airways, Alfredo Altavilla,** is tot tweemaal toe afgewezen door de staat, die hem zijn operationele bevoegdheden heeft ontnomen, en heeft maandagavond zijn functie neergelegd, midden in de onderhandelingen over de verkoop van het staatsbedrijf.

**De heer Altavilla werd ervan beschuldigd de verkoop van ITA Airways aan het Amerikaanse investeringsfonds Certares, dat banden heeft met Air France-KLM en Delta Airlines, te hebben belemmerd.**

Dit voormalige hoofd Europa van Fiat heeft nooit zijn voorkeur verborgen voor het concurrerende bod van Lufthansa en de Italiaans-Zwitserse rederij MSC.

(...)

Na een eerste injectie van 700 miljoen euro aan overheidsmiddelen in 2021 zou **ITA Airways in 2022 nog eens 400 miljoen euro ontvangen, wat dinsdag is goedgekeurd, en in 2023 nog eens 400 miljoen euro.**

Als de onderhandelingen slagen, moet de koper zorgen voor de herkapitalisatie van de jonge luchtvaartmaatschappij die op 15 oktober 2021 is opgestegen.



**In de loop der jaren had de Italiaanse staat meer dan 13 miljard euro uitgegeven in een vergeefse poging om zijn voorganger, Alitalia, er weer bovenop te krijgen.**

De huidige raad van bestuur van ITA Airways blijft in functie tot de gewone algemene vergadering van aanstaande dinsdag, waar naar verwachting onder meer de opvolging van Altavilla zal worden besproken.

**Wat de overname van het bedrijf door een particuliere speler betreft, nemen de twijfels toe.**

(...)

Waarom deze twijfels? **Sommige waarnemers wijzen op de overwinning bij de laatste parlementsverkiezingen van de extreem-rechtse partij Frères d'Italie, waarvan de leider Giorgia Meloni, thans voorzitter van de Raad, zich herhaaldelijk tegen deze privatisering heeft uitgesproken.**

Vlak voor de verkiezingen had zij gewaarschuwd dat "alles kan veranderen en dat de herlancering van onze nationale luchtvaartmaatschappij" de verantwoordelijkheid zal zijn "van wie er ook regeert". Ze had ook Mario Draghi (haar voorganger) gewaarschuwd om geen "overhaaste" beslissing te nemen over de verkoop van het overheidsbedrijf.

(...)

***Mijn commentaar: Om te voorkomen dat ITA Airways net als zijn voorganger, Alitalia, een vat van Danaïd wordt, zal het een solide partner moeten vinden.***

***Ik blijf ervan overtuigd dat het project van een financier (de investeringsmaatschappij Certares) en een groep luchtvaartmaatschappijen (Air France-KLM) het meest geloofwaardig is.***

## **> Emirates boekt weer winst in eerste helft**

(bron AFP) 10 november - **De in Dubai gevestigde Emirates Group**, eigenaar van de grootste luchtvaartmaatschappij van het Midden-Oosten, kondigde donderdag een terugkeer naar winst in de eerste helft van het boekjaar 2022-2023 aan, na twee jaar van verliezen als gevolg van Covid-19.

Het economische vlaggenschip van het Golf-emiraat heeft in de **eerste helft van het boekjaar 2022-2023 een winst van 4,2 miljard dirham (ongeveer 1,1 miljard euro)** geboekt, vergeleken met een verlies van 5,7 miljard dirham (1,5 miljard euro) eind september 2021, aldus een verklaring.

De groep werd hard getroffen door de Covid-19 pandemie en boekte een recordjaarverlies van 22,1 miljard dirham in 2021-2021, teruggebracht tot 3,8 miljard dirham in het volgende boekjaar.

(...) **Emirates verwacht dat "de vraag sterk zal blijven" tegen het einde van het**

### boekjaar op 31 maart.

"Maar de horizon is niet helemaal helder," waarschuwt zijn baas, sjeik Ahmed bin Said Al-Maktoum. "Wij volgen de inflatiekosten en andere macro-economische uitdagingen, zoals de sterke dollar en het fiscale beleid in belangrijke markten, op de voet."

**Het concern, dat tijdens de pandemie massaal mensen had ontslagen, kondigde ook een toename van het personeelsbestand aan met 10% ten opzichte van eind maart 2022, tot 93.893 werknemers.**

## *Bonus artikel*

### > **Klimaat: zonder ontwikkelingslanden gebeurt er niets**

(bron Les Echos) 9 november - De COP27, die zojuist in Egypte is geopend, is een gelegenheid voor ontwikkelingslanden om zich uit te spreken over klimaatverandering. Hoewel zij niet de hoofdschuldigen zijn, zijn zij wel de voornaamste slachtoffers, en dit zal voor de rijke landen een gelegenheid zijn om hen te gaan compenseren.

De rijke landen hebben tijdens hun ontwikkeling enorme hoeveelheden broeikasgassen uitgestoten, maar vragen nu aan de arme landen om hun toekomst op te offeren om de planeet te redden. Maar **als we 'netto nul' broeikasgasemissies willen bereiken, moet de internationale gemeenschap ervoor zorgen dat de energietransitie een ontwikkelingskans is voor lage-inkomenslanden**, met name de landen die vooroplopen bij de opwarming van de aarde.

**Nergens is de spanning tussen het verlangen naar groei en de strijd tegen de opwarming van de aarde voelbaarder dan in Azië.** Ondanks de complexe geopolitieke situatie hebben de Aziatische landen zich hersteld van de Covid-19 pandemie. Dankzij nieuwe regionale overeenkomsten en de uitbreiding van waardeketens maken zij een sterke groei door en bloeit de handel. Maar ze worstelen met de meest verontrustende stedelijke luchtvervuiling en steeds vaker met overstromingen en vreemde stormen. **Azië is 's werelds grootste uitstoter van broeikasgassen en telt 99 van de top 100 steden die bijzonder kwetsbaar zijn voor de opwarming van de aarde.**

**De overgang naar netto nul emissies is de grootste uitdaging waar opkomende en ontwikkelingslanden ooit voor stonden.** Staatsbedrijven met een enorme koolstofvoetafdruk en door de staat gecontroleerde banken die te veel in fossiele brandstoffen investeren, moeten zich omvormen tot leiders in de bevordering van hernieuwbare energie. Sommige staatsbedrijven zijn al begonnen deze uitdagingen aan te pakken. **Sinds de verbintenis van de Indiase premier Narendra Modi om tegen 2070 netto nul-emissies te bereiken, richt het staatsmijnbouwbedrijf Coal**

**India zich steeds meer op hernieuwbare energiebronnen, waaronder zonne-energie.** Evenzo heeft de Chinese regering de vijf grootste staatsbedrijven gevraagd het voortouw te nemen bij het "vergroenen" van het systeem. Ook de financiële staatsinstellingen van China ontwikkelen zich: zo heeft de Exim Bank een groen kader voor haar binnenlandse activiteiten vastgesteld.

Maar we zullen geen wereldwijde koolstofneutraliteit bereiken zonder een aanzienlijke bijdrage van de particuliere sector. De financieringsmogelijkheden van particuliere ondernemingen staan vaak centraal in dit debat, maar de vaardigheden en technologieën die zij in de overgang kunnen inbrengen zijn misschien nog belangrijker. Het is **opvallend dat in veel landen, met name India en Indonesië, vooral particuliere ondernemingen in duurzame energie hebben geïnvesteerd.** Dit heeft de ontwikkeling van wind- en zonne-energie snel gestimuleerd, terwijl er een tweedeling is ontstaan tussen de door de staat gesteunde sector van de fossiele brandstoffen en de grotendeels particuliere sector van de hernieuwbare energie. De ontmoedigende uitdaging, waar die ook plaatsvindt, is dat **deze overgang een ongekende coördinatie vereist tussen beleidsmakers in de hele economie. Daarom moet de koolstofprijs het werkelijke klimaat-effect van de meeste economische sectoren weerspiegelen. Maar veel landen, met name China en India, hebben moeite om een adequate koolstofprijs op te leggen en zijn er in de meeste gevallen slechts in geslaagd een paar sectoren te dekken.**

Koolstofbeprijzing alleen zal niet voldoende zijn om op termijn netto nul-emissies te bereiken. De ontwikkelingsactoren moeten de regeringen ook helpen capaciteit op te bouwen, onder meer door "nationale platforms" voor financiering op te richten. Verschillende landen, waaronder Pakistan en de Filippijnen, hebben al proefversies van dergelijke platforms gelanceerd. Deze bijstand is des te noodzakelijker omdat de landen die het meest onder de opwarming van de aarde te lijden hebben, ook het minst in staat zijn zich ertegen te beschermen.

**In wezen moet de overgang eerlijk verlopen. Zij mag de verschillen tussen rijke en arme landen niet bestendigen, maar moet ook de sociaal-economische ongelijkheden binnen elke staat overstijgen.** Programma's om werknemers om te scholen en vaardigheden van de sector fossiele brandstoffen over te dragen naar de sector hernieuwbare energie zijn essentieel.

**Arme landen moeten al hun energie steken in hun succes, ongeacht de moeilijkheden.** Een perspectief van gedeelde welvaart moet de drijvende kracht zijn achter de vervanging van vervuilende technologieën door andere die de planeet respecteren. Het bereiken van een economie met netto nuluitstoot is van vitaal belang om de ergste gevolgen van de opwarming van de aarde op te vangen. **Maar als arme landen het gevoel hebben dat ze aan de kant worden gezet, zullen ze niet in actie komen.**

**Mijn commentaar:** Dit in Les Echos gepubliceerde artikel is afkomstig van Erik Berglöf, hoofdeconoom van de Aziatische Investeringsbank in Peking.

*Het pakt een fundamentele kwestie aan: de rijke landen zijn degenen die in het verleden de meeste CO2 hebben uitgestoten, dus hebben zij een schuld bij de arme landen. Ze kunnen niet uit deze schuld komen.*

*De belofte van 100 miljard dollar per jaar van de ontwikkelde landen aan de lage-inkomenslanden is een stap in die richting. Maar zal het genoeg zijn?*

**COP27 (bron VN): Mensen en de planeet dienen**

*Van 6 tot 18 november komen staatshoofden, ministers en onderhandelaars, maar ook klimaatactivisten, burgemeesters, vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en bedrijfsleiders bijeen in de Egyptische kuststad Sharm el-Sheikh voor de grootste jaarlijkse bijeenkomst over klimaatactie.*

*De 27e conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering - COP27 - zal voortbouwen op de resultaten van COP26 om actie te ondernemen op een aantal punten die van cruciaal belang zijn voor de aanpak van de klimaatnoodtoestand - van het dringend verminderen van de uitstoot van broeikasgassen, het opbouwen van veerkracht en het zich aanpassen aan de onvermijdelijke gevolgen van klimaatverandering, tot het nakomen van toezeggingen om klimaatmaatregelen in ontwikkelingslanden te financieren.*

*In het licht van een groeiende energiecrisis, recordconcentraties broeikasgassen en toenemende extreme weersomstandigheden tracht COP27 de solidariteit tussen landen te hernieuwen en de historische verbintenissen van de Overeenkomst van Parijs na te komen, voor mensen en voor de planeet.*

## **Einde persoverzicht**

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

**Het aandeel Air France-KLM sloot maandag 14 november op 1,398 euro. Het is deze week sterk gestegen met +6,96%.**

Hij herwint de helft van de daling na de aankondiging van lager dan verwachte kwartaalresultaten.

**De gemiddelde waardering (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,53 euro.** Het hoogste koersdoel is EUR 2,00, 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

**De kloof tussen de prijs van olie en vliegtuigbrandstof is nog nooit zo groot geweest.**

**De prijs van vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met 5 dollar gestegen tot 140 dollar.** Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus teruggevallen tot \$132.

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

**Brent ruwe olie** (Noordzee) **daalt deze week met -\$5 tot \$93**

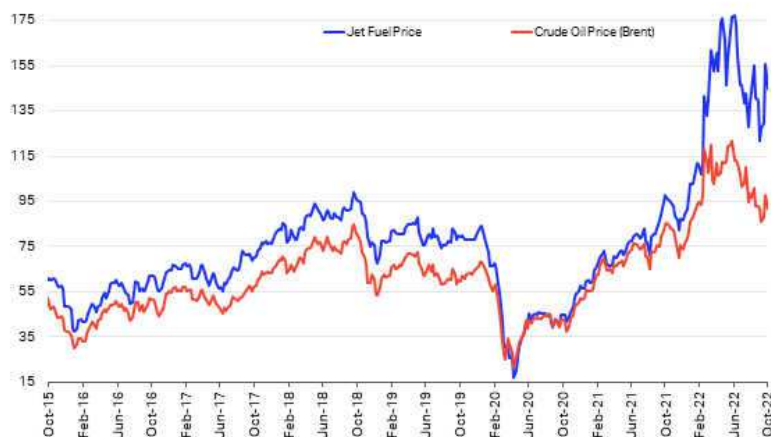
Van midden februari tot eind juli schommelde hij tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt hij tussen \$85 en \$99.

Begin maart bereikte de ruwe Brent \$132, dicht bij zijn recordhoogte van \$150 (in 2008).

De vrees dat de economie tegen het einde van 2022 in een recessie terecht zou komen, deed de brandstofprijzen dalen. Vervolgens bracht de aankondiging van OPEC+ om de olieproductie te verminderen de prijzen weer omhoog.

**Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent-olie en de prijs van een vat Jet Fuel.** Dit is heel duidelijk in onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - oktober 2022.

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



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

*Vliegtuigbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) per 4 november 2022*

#### Fuel Price Analysis

The jet fuel price for week of up 3.7% at \$144.3/bbl:

4 November 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
<b>Jet Fuel Price</b>	100%	343.63	144.33	1139.70	394.53	3.7%	-7.4%	52.9%
Asia & Oceania	22%	304.11	127.73	1009.04	364.95	0.8%	-2.3%	40.3%
Europe & CIS	28%	346.43	145.50	1148.00	392.02	7.4%	-3.4%	53.2%
Middle East & Africa	7%	314.83	132.23	1044.02	394.87	3.3%	-3.2%	44.8%
North America	39%	366.92	154.11	1217.43	409.69	2.8%	-12.7%	60.3%
Latin & Central America	4%	364.35	153.03	1208.91	423.91	3.6%	-6.1%	56.3%

## Goed om te weten.

### > 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 de CIPF

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](#).

## **Details**

**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 meer wilt ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#)  
mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.338 mensen ontvangen dit persoverzicht live