

Air France-KLM wil obligatiemarkt testen met ESG-formule

I Brief van de directeur van Air France-KLM



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°894, 9 januari 2023

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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Een korte nota om uit te leggen waarom het artikel over de ranglijst van de veiligste luchtvaartmaatschappijen in 2023 niet in deze brief is opgenomen.

De redenen zijn zeer goed gedetailleerd [op de Lustublog](#).

Hier is de belangrijkste:

Het is een schande dat een ranglijst die bedoeld is om passagiers te informeren over het veiligheidsniveau van luchtvaartmaatschappijen, bovengemiddelde scores toekent aan luchtvaartmaatschappijen die door de Europese Unie als zo onveilig worden beschouwd dat zij uit haar luchtruim worden geweerd.

Heb een goede week.

François

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM wil obligatiemarkt testen met ESG-formule

(bron AGEFI) 5 januari 2023 - De luchtvaartgroep [Air France-KLM] heeft **woensdag zijn kader voor aan duurzaamheid gekoppelde obligaties (SLB) gepresenteerd aan beleggers, met als doel twee obligaties van elk minimaal 300 miljoen euro uit te geven op 3 jaar en/of 5 jaar.** "De timing is goed en bevestigt onze positieve kijk op het management", schreef Christine Kam, analist bij Octo Finances in een nota. **De context van de sector is gunstig**, na twee jaar van strenge reisbeperkingen, met een sterke vraag en een beperkte wereldwijde capaciteit die de maatschappijen prijszettingsvermogen biedt.

Bovendien "zijn de kredietsspreads de afgelopen maanden kleiner geworden, waardoor de deur naar de primaire high yield-markt is opengezet", voegde hij eraan toe. De groep, die streeft naar koolstofneutraliteit tegen 2050 dankzij de vernieuwing van zijn vloot en het gebruik van "schone" brandstoffen, heeft tussentijdse doelstellingen vastgesteld die als referentie zullen dienen voor deze obligaties. Deze voorzien ook in sancties in de vorm van couponverhogingen indien deze doelstellingen niet worden gehaald.

Het GLA-segment, dat bedrijven die geen schuld kunnen aantrekken om groene projecten te financieren (groene obligaties) in staat stelt hun duurzaamheidsstrategie te kapitaliseren, is de afgelopen twee jaar sterk gegroeid, maar niet zonder controverse. Beleggers bekritisieren sommige ondernemingen die dit soort documenten hebben uitgegeven omdat zij gemakkelijk te bereiken doelstellingen en te lage boetes vaststellen.

De door Air France KLM opgehaalde middelen zullen worden gebruikt om een deel van de tijdens de Covid-crisis toegekende bankleningen met staatsgarantie van 4 miljard euro terug te betalen, waarvan 500 miljoen euro al in 2021 is afgelost. "Wij verwachten dat de spreads bij uitgifte ongeveer +430% voor de looptijd van 3 jaar en +470% voor de looptijd van 5 jaar zullen bedragen", aldus de analist van Octo Finances.

(...)

Mijn commentaar: De relatief goede resultaten die de groep Air France-KLM tijdens de eerste drie kwartalen van 2022 heeft geboekt, stellen haar in staat de voortzetting van haar programma voor de terugbetaling van de Covid-steun op te zetten.

Last minute:

Air France-KLM heeft vandaag met succes haar eerste duurzaamheidsobligatie geplaatst, voor een nominaal bedrag van 1,0 miljard euro, bijna het dubbele van het in het artikel genoemde minimumbedrag.

Het doel van de Groep is de uitstoot van broeikasgassen (scope 1 en 3) in verband met kerosine tegen 2025 met 10% per omzet/ton/kilometer te verminderen ten opzichte van 2019.

Het SBTi-doelvalidatieteam bekrachtigde de ambitie van de scope 1- en scope 3-doelen van de Groep, en stelde vast dat deze consistent is met een opwarmingstraject ruim onder de 2°C, zoals bepaald in de in 2015 ondertekende Overeenkomst van Parijs.

Herinnering: Streefcijfers worden als "wetenschappelijk onderbouwd" beschouwd als zij stroken met wat de meest recente klimaatwetenschap noodzakelijk acht om de doelstellingen van het Akkoord van Parijs te bereiken, namelijk de opwarming van de aarde beperken tot minder dan 2°C boven het pre-industriële niveau en de inspanningen voortzetten om de opwarming te beperken tot 1,5°C.

> Transavia France baas ontslagen bij Air France-KLM

(bron La Tribune) 4 januari 2023 - Het gerucht deed al enkele dagen de ronde in de wandelgangen van Air France-KLM, maar de verrassing blijft. **De CEO van Transavia France, Nathalie Stubler, verlaat haar functie aan het hoofd van de lagekostenluchtvaartmaatschappij om speciaal adviseur te worden voor de decarbonisatiestrategie van de groep.** Door van de status van CEO van een zo strategische dochteronderneming als Transavia naar die van adviseur te gaan, lijkt de benoeming meer op een zijdelingse dan op een promotie voor de persoon die de vloot in zeven jaar tijd met drie vermenigvuldigde en het bedrijf naar de winstgevendheid had geleid die het al jaren had. **Zij is vervangen door Olivier Mazzucchelli, die pas enkele maanden geleden voorzitter is geworden van de regionale dochteronderneming HOP!** en die momenteel aan een opmars bezig is. In dit spelletje stoelendans neemt **Hervé Boury** de laatste plaats in. **Momenteel is hij adjunct-directeur Operations bij Transavia France** - dat daarmee een tweede manager verliest - en neemt hij **het stokje over als voorzitter van HOP!**

Nathalie Stubler zal rechtstreeks rapporteren aan Ben Smith, CEO van de Air France-KLM groep. Deze laatste wilde haar "bedanken voor het opmerkelijke werk dat zij en haar teams de afgelopen zeven jaar binnen Transavia France hebben verricht" en preciseerde dat "decarbonisatie, en meer in het algemeen ons vermogen om onze activiteiten op een duurzamere manier uit te voeren, tot de belangrijkste strategische uitdagingen behoren die onze groep moet aangaan".

Het is echter waarschijnlijk dat de nu voormalige CEO van Transavia France niet erg gelukkig is met een dergelijke positie en dat het slechts een overgangssituatie is voordat hij de groep verlaat. Dit geldt

des te meer omdat verschillende overeenstemmende bronnen melden dat de betrekkingen tussen Nathalie Stubler en Ben Smith nogal koel waren en dat er strategische verschillen waren. **De transformatie van het Transavia France-model, met de overname van een deel van de binnenlandse routes van Air France, zou de communicatie niet hebben vergemakkelijkt. De concessies van Ben Smith aan de piloten van Air France om de ontwikkeling van Transavia met meer dan 40 vliegtuigen mogelijk te maken, deden dat evenmin.** En het feit dat ze op de shortlist stond om eind 2018 de functie van CEO van Air France over te nemen, die Ben Smith uiteindelijk aan Anne Rigail toevertrouwde, kan ook hebben bijgedragen aan de verzwakking van de positie van Nathalie Stubler binnen de groep.

Anderzijds kent **Olivier Mazzucchelli** deze binnenlandse markt goed, gezien zijn vroegere ervaring bij HOP! Zo zet hij zijn opmars voort. Hij was **zeer aanwezig bij de heronderhandelingen over het PDV-PSE van HOP! in 2021, die plaatsvonden onder auspiciën van Oltion Carkaxhija**, plaatsvervangend algemeen directeur belast met de transformatie van Air France-KLM, die het voor het zeggen heeft in de sociale betrekkingen binnen de groep. In september 2022 neemt hij de leiding van het bedrijf over, ter vervanging van Pierre-Olivier Bandet, die per 1 januari 2023 is benoemd tot plaatsvervangend CEO belast met informatiesystemen.

Met deze benoeming treedt Olivier Mazzucchelli toe tot het Uitvoerend Comité van Air France, evenals Hervé Boury. Zij zullen beiden rapporteren aan Anne Rigail.

Mijn commentaar: De zeven jaar die Nathalie Stubler aan het hoofd van Transavia France heeft doorgebracht zijn niet gemakkelijk geweest.

Toen ze bij de kleine low-cost luchtvaartmaatschappij van de Air France groep aankwam, was haar opdracht de ontwikkeling in de Europese vrijetijdssector op middellange afstand.

De komst van Ben Smith leidde tot een verandering van model; dankzij een overeenkomst met de SNPL kon Transavia France groeien, grotendeels op het kortereafstandsnetwerk via de overdracht van onrendabele binnenlandse routes van Air France.

Transavia France is stilaan de referentielijn van de groep op de luchthaven van Orly geworden. Alleen de "Shuttle" activiteit is onder de Air France vlag gebleven.

In 2022, terwijl de impact van de gezondheids crisis nog groot was, overtrof Transavia France haar activiteitsniveau van 2019.

De enige schaduw in het plaatje was de staking van het cabinepersoneel in de

zomer van 2022, die het einde van het mandaat van Nathalie Stubler bezoedelde.

> ITA Airways: een nieuw besluit ten gunste van de overname door Lufthansa

(bron AFP) 4 januari 2023 - **Een nieuw decreet over de privatisering van ITA Airways**, dat op 2 januari is gepubliceerd, voorziet in **een overdracht "in verschillende fasen"**, waarbij een eerste fase van kapitaalsverhoging is voorbehouden aan de koper, die in eerste instantie een minderheidsaandeel zou moeten kopen.

Vervolgens zal **de gegadigde, die noodzakelijkerwijs een luchtvaartmaatschappij moet zijn, de meerderheid van het kapitaal van ITA Airways kunnen verwerven**, aldus het decreet.

De Duitse maatschappij Lufthansa, die wordt beschouwd als de favoriet in de race om ITA te kopen, zou dus de weg kunnen volgen die reeds is ingeslagen voor haar overname van een belang in Brussels Airlines, dat in twee fasen is verworven, in 2009 en 2016.

Zodra Lufthansa een minderheidsbelang in ITA heeft verworven, wordt verwacht dat zij de opvolger van Alitalia aan het roer zal zetten, hoewel de Italiaanse staat zeggenschap zal houden over strategische beslissingen. Volgens het dagblad "Corriere della Sera" mikt Lufthansa op een aandeel van ongeveer 40%, gewaardeerd op 180 à 200 miljoen euro, en zou zij haar belang op middellange termijn kunnen uitbreiden tot 100%.

Officieel mogen echter alle bieders die betrokken waren bij het vorige verkoopproces onder leiding van Mario Draghi een bod uitbrengen. Eind augustus had de regering Draghi het concurrerende bod van het Amerikaanse investeringsfonds Certares, in samenwerking met Air France-KLM en Delta Airlines, geselecteerd voor het openen van exclusieve onderhandelingen.

(...)

Mijn commentaar: Het lijkt zeker dat ITA Airways zal worden overgenomen door de Duitse maatschappij Lufthansa.

Om de gevolgen voor ITA Airways te begrijpen moeten de verschillen in organisatie tussen de groepen Lufthansa en Air France-KLM worden onderzocht.

De Air France-KLM-groep is geen luchtvaartmaatschappij, maar een holding die luchtvaartmaatschappijen beheert. Air France en KLM zijn dochterondernemingen van de holding. De andere maatschappijen (HOPI, Transavia France, KLM Cargo, KLM Cityhopper, Transavia Airlines, Martinair Holland) zijn dochterondernemingen van Air France of KLM.

Het Lufthansa-concern is een luchtvaartmaatschappij (Lufthansa). De andere

luchtvaartmaatschappijen van de groep (Austrian, Brussels Airlines, Eurowings, Eurowings Discover, Swiss) zijn dochterondernemingen van Lufthansa.

In termen van bestuur is dit organisatorische verschil van fundamenteel belang. Hierdoor kan Lufthansa haar beslissingen opleggen aan haar dochtermaatschappijen. De "levendige" betrekkingen tussen Air France en KLM tonen aan dat dit niet het geval is binnen de Frans-Nederlandse groep.

Wat gebeurt er met ITA Airways als het in de Lufthansa-groep wordt opgenomen? Zal de Italiaanse staat naar eigen inzicht zeggenschap kunnen houden over de strategie van zijn toekomstige ex-nationale luchtvaartmaatschappij?

Het recente voorbeeld van Brussels Airlines doet twijfels rijzen.

> Groen licht voor steun aan Air Austral, dat zijn omvang moet inkrimpen

(bron Les Echos) 6 januari 2023 - Op **5 januari heeft de Europese Commissie de Franse staat toestemming gegeven om de Réunionese maatschappij Air Austral herstructureringssteun van 119,3 miljoen euro te verlenen.** Het bedrag van de herstructureringssteun dekt een deel van de schuld die de onderneming sinds het begin van de gezondheids crisis heeft opgebouwd en die op 200 miljoen euro wordt geraamd.

De details van het project, dat in september 2022 ter goedkeuring aan Brussel is voorgelegd, zijn nog niet bekend, maar volgens het persbericht van de Europese Unie omvat het **verschillende maatregelen, waaronder "beperking van het aantal door Air Austral aangeboden stoelen" en "beperking van het aantal door de maatschappij geëxploiteerde vliegroutes"**. Air Austral heeft momenteel een marktaandeel van 23% op de route tussen het Franse vasteland en het eiland Réunion, die in totaal meer dan een miljoen passagiers per jaar trekt. Air Austral is ook de enige luchtvaartmaatschappij die een rechtstreekse verbinding onderhoudt tussen Mayotte en Parijs, terwijl ze ook een netwerk van regionale routes exploiteert tussen Réunion, de andere eilanden in de Indische Oceaan en Zuid-Afrika, alsook routes naar Chennai (India) en Bangkok.

De steun van de Staat is ingegeven door de kapitaaltoezeggingen van een aantal lokale openbare en particuliere actoren. De hoofdaandeelhouder, de regionale raad van Réunion, de departementale raad en de kamer van koophandel van het eiland moeten samen 25 miljoen euro bijdragen. Particuliere investeerders onder leiding van Michel Deleflie (gezondheidsgroep Clinifutur) hebben gezegd dat zij bereid zijn 30 miljoen euro op tafel te leggen, in kapitaal en

in rekening-courant

Mijn commentaar: De door de Europese Commissie goedgekeurde steun zal Air Austral in staat stellen zijn activiteiten voort te zetten.

Het blijft aan het Reunionese bedrijf om de middelen te vinden om het terug te betalen.

> Atos: Intenties Airbus worden duidelijker met betrekking tot Thales

(bron Les Echos) 1 januari 2023 - **Zal Atos ontsnappen aan de eetlust van Thales?** Er wordt steeds meer gespeculeerd over de toekomst van zijn cyberbeveiligingsactiviteiten. **Airbus zou de ambities van de specialist in luchtvaart- en defensie-elektronica wel eens ernstig kunnen dwarsbomen.** Volgens verschillende bronnen is de vliegtuigbouwer in voorbesprekingen met Atos om een minderheidsbelang te nemen in Evidian, de tak waarin zijn digitale en cyberactiviteiten zullen worden ondergebracht. Dit project ligt in de lijn van het herstructureringsplan van de IT-groep, in tegenstelling tot wat Thales van plan was. Voor Atos zou dit laatste betekenen dat het 100% van zijn enige snelgroeïende cyberactiviteiten opgeeft.

"Er zijn verkennende gesprekken gaande met potentiële toekomstige minderheidsaandeelhouders in Evidian. Thales is in dit stadium niet betrokken bij deze regeling", aldus een bron die bekend is met de zaak. Desgevraagd **bleef Thales bij zijn standpunt: de groep is "potentieel geïnteresseerd in elke cyberbeveiligingsactiviteit die mogelijk te koop zijn", maar wil niet diversifiëren en "heeft geen lopende besprekingen met Atos".**

(...)

Gevraagd naar de aanpak van Airbus, bevestigt Atos voorlopige onderhandelingen zonder namen te noemen: "met het oog op de uitvoering van haar strategisch plan is de onderneming verkennende gesprekken begonnen met potentiële toekomstige minderheidsaandeelhouders van de onder Evidian gegroepeerde activiteiten. Deze besprekingen zijn nog niet ver genoeg gevorderd om verder commentaar te geven.

Airbus van zijn kant zegt dat het als wereldwijd bedrijf "voortdurend in gesprek is met zijn partners, klanten en leveranciers in al zijn activiteiten". "Deze gesprekken blijven privé van aard.

Zowel voor Airbus, via zijn Defence and Space-tak, als voor Thales is er een duidelijk industrieel belang om met Atos in zee te gaan. Connectiviteit en veilige communicatie tussen gepantserde "platforms", vliegtuigen en schepen wordt een van de sleutels tot de oorlog van morgen. En de cyberveiligheid van deze militaire communicatie is een grote uitdaging. De

knowhow van Atos op het gebied van deze beveiligde communicatie - het bedrijf is met name een belangrijke leverancier aan het Franse leger met het informatie- en gevechtssysteem Scorpion, dat de nieuwe Franse pantservoertuigen en gevechtsvoertuigen met elkaar verbindt - is dus van belang voor alle defensiespelers.

(...) Volgens

verschillende bronnen zou Airbus de knowhow van Atos nodig hebben om het onderzoek naar de gevechtscLOUD voor het Future Air Combat System (SCAF) te kunnen sturen. Dit deel van het wolkenproject zal echter ook worden uitgevoerd in partnerschap met Thales en de Spanjaard Indra.

Anderen zien daarentegen de verankering van de hoofdzetel van Airbus Defense and Space in Duitsland als een nadeel bij deze veilingen voor de activa van Atos, terwijl de Thales-groep kan bogen op zijn Franse kern - 34,75% in handen van de Staat en 29,79% in die van Dassault Aviation.

Thales zou volgens hen ook een betere partner zijn omdat het samen met Atos meer betrokken is bij gevoelige projecten voor het Franse leger. Atos werkt ook samen met Thales voor het directoraat-generaal Bewapening om het Artemis-project op te zetten voor de ontwikkeling van gegevensverwerking met kunstmatige intelligentie. Via hun consortium Athea wedijveren zij opnieuw samen om het Amerikaanse Palantir te vervangen in de gevoelige aanbesteding van de DGSI op het gebied van gegevensverwerking.

Mijn commentaar: Het beveiligen van de communicatie binnen het leger is cruciaal. Hetzelfde geldt voor de communicatie tussen commerciële vliegtuigen en de grondinfrastructuur.

Sinds enkele jaren, vóór het uitbreken van de vijandelijkheden in Oekraïne, is de cybercriminaliteit sterk toegenomen.

Als reactie daarop zijn de budgetten voor de ontwikkeling van nieuwe communicatiesystemen, zowel militair als civiel, vertienvoudigd.

De controle van specialisten op het gebied van cyberveiligheid is strategisch geworden.

> Stiptheid luchtvaartmaatschappijen: Spaanse maatschappijen bovenaan, Franse maatschappijen ontbreken nog in de top 10

(bron BfmTv) 5 januari 2023 - Het Cirium Instituut heeft zijn traditionele jaarverslag gepubliceerd waaruit blijkt dat de stiptheid in een jaar tijd globaal is verslechterd.

De stiptheid van de vliegtuigen in de wereld in het algemeen en in Europa in het bijzonder is verstoord door de talrijke stakingen en personeelstekorten

op de luchthavens, met name in de afgelopen zomer, dit alles tegen de achtergrond van een sterk herstel van het wereldverkeer.

In deze moeilijke context doen de Spaanse luchtvaartmaatschappijen het opnieuw goed op het gebied van stiptheid, zo blijkt uit het laatste jaarverslag* "The On-Time Performance Review" van Cirium, een eeuwenoud bedrijf dat gespecialiseerd is in gegevens voor de reis- en luchtvaartindustrie.

In Europa spant Iberia de kroon met een stiptheidspercentage van 85,87% voor 91.154 uitgevoerde vluchten, waarmee het in één jaar tijd 4 plaatsen stijgt op de ranglijst. De Iberische nationale luchtvaartmaatschappij onttroonde een andere Spaanse maatschappij, Vueling, die in 2021 op de eerste plaats stond en vierde werd met een percentage van 83,80%.

De tweede plaats wordt ook ingenomen door een Spaanse maatschappij: Air Europa met een stiptheidspercentage van 84,10% en de derde plaats door Iberia Express (83,80%).

De afwezigheid van een Frans bedrijf in deze Europese Top 10 is opmerkelijk, net als vorig jaar. Ook andere Europese zwaargewichten zoals KLM en Lufthansa schitteren door afwezigheid.

(...)

Op mondiaal niveau behaalde de Braziliaanse maatschappij Azul de hoogste score met een stiptheid van 88,93% op 279.222 vluchten. Dit is een opmerkelijke prestatie aangezien het bedrijf vorig jaar niet in de Top 10 stond.

Azul haalt de Japanse luchtvaartmaatschappijen in die gewend zijn de intercontinentale ranglijst aan te voeren. ANA (1e vorig jaar) heeft een punctualiteit van 88,61%, vóór JAL met 88%.

(...) **"In 2022 konden de luchtvaartmaatschappijen moeilijk anticiperen op de plotselinge opleving van de vraag.** Tijdens de pandemie waren zij herhaaldelijk teleurgesteld, toen het erop leek dat de vraag aantrok. Toen de opleving vorig jaar eindelijk kwam, worstelde **de sector** - waaronder luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, verleneren van luchtvaarnavigatie en andere belanghebbenden - met **personeelstekorten en onvoldoende capaciteit. Vertragingen en annuleringen zijn een probleem geworden**", aldus Jeremy Bowen, CEO van Cirium.

In een jaar tijd is de stiptheid zelfs bij de best gerangschikte luchtvaartmaatschappijen aanzienlijk verslechterd.

(...)

Mijn commentaar: Heeft het zin om luchtvaartmaatschappijen in 2022 te rangschikken op een stipheids criterium?

Een aanzienlijk deel van de vertragingen was het gevolg van storingen op sommige luchthavens. Hiermee is in de ranglijst geen rekening gehouden.

Voorts wordt in het artikel vermeld dat het gebrek aan anticipatie door de luchtvaartmaatschappijen door de luchthavenbeheerders als reden wordt genoemd voor hun gebrek aan reactievermogen.

Opmerkelijk is dat toen de groep Air France-KLM al in januari 2022 betere jaarvooruitzichten meldde dan haar concurrenten, er scepsis was.

De ontwikkeling van het luchtverkeer gedurende het jaar bevestigde echter de prognoses van de Air France-KLM-groep.

Einde persoverzicht

> Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM in 2022



De gebeurtenis die dit jaar de grootste invloed had op de aandelenkoers was de kapitaalverhoging van EUR 2,256 miljard in juni. Dit werd gebruikt om de terugbetaling van overheidssteun te versnellen en de schuld te verminderen.

De Franse en de Nederlandse regering hadden in de mate van hun rechten deelgenomen

. CMA CGM werd een nieuwe strategische referentieaandeelhouder met een belang van 9,0% in de groep.

De werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder waren via de FCPE's namen in mindere mate deel aan de kapitaalsverhoging, via een blanco transactie.

Daardoor is de koers van het aandeel, die vóór de operatie rond de 2 euro lag, sindsdien gedaald tot ongeveer 1,30 euro.

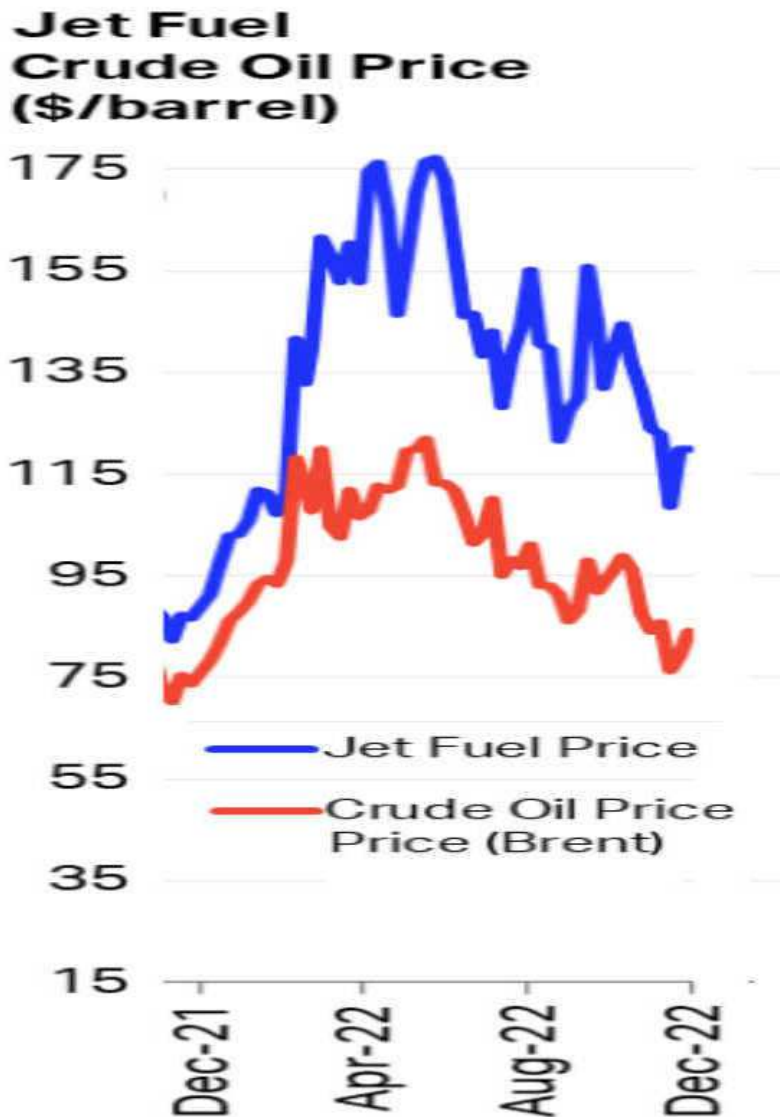
> [Mijn commentaar op de koers van het Air France-KLM aandeel deze week](#)

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 9 januari op 1,384 euro. Hij stijgt sterk deze week (+10,46%).

De gemiddelde waardering (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,50 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 in 2022](#)



Source: S&P Global,

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 blijkt heel duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode januari 2022 - december 2022. Het verschil tussen de twee producten bedraagt tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

[> Mijn commentaar op de brandstofprijontwikkelingen van deze week](#)

Vliegtuigbrandstof in Europa daalt deze week met -\$13 tot \$121. 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) is **deze week sterk gedaald van -\$6 tot \$80. Dit komt overeen met het gemiddelde niveau van de afgelopen vijf jaar, uitzonderlijke gebeurtenissen niet meegerekend.**

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

Begin maart bereikte Brent crude \$132, dicht bij zijn record van \$150 (in 2008).

Terwijl de olie weer een normaal niveau heeft bereikt, geldt dit niet voor vliegtuigbrandstof, die 41 dollar per vat meer kost. De toegenomen behoefte aan diesel ter compensatie van de verminderde beschikbaarheid van gas drijft de prijs van paraffine op, aangezien beide brandstoffen op soortgelijke wijze worden geproduceerd.

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](#).

11.373 mensen ontvangen dit persoverzicht live