

2023, een jaar van herstel voor Air France-KLM



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

**François** Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers  
aandeelhouders PS en PNC

N°897, 30 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,

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,*

*Sinds begin januari ontvangen werknemers en voormalige werknemers met aandelen in het FCPE van Air France verklaringen van Natixis.*

*Deze afschriften worden standaard per post verzonden. Als u een e-mailadres hebt opgegeven (wat ik ten zeerste aanbeveel), zou u deze per e-mail moeten hebben ontvangen.*

*Als u denkt dat u aandelen hebt en u hebt niets ontvangen, raadpleeg dan het deel "Goed om te weten, advies voor werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders" aan het einde van deze brief.*

*Daar vindt u instructies over hoe u toegang krijgt tot uw afschriften.*

*Veel leesplezier*  
François

### Persoverzicht van maandag

> **2023, een jaar van herstel voor Air France-KLM**

(bron Les Echos) 27 januari 2023 - Behoudens een nieuwe ramp **zou 2023 het jaar van het einde van de crisis voor Air France-KLM moeten zijn**. Tijdens een persconferentie op donderdagavond bevestigde de CEO, Ben Smith, dat Air France-KLM "bijna op hetzelfde activiteitsniveau als 2019" zou moeten zitten, terwijl het aanbod in het eerste kwartaal nog op 90% van het niveau van 2019 zit. De hervatting van de dagelijkse vluchten van Air France naar China (Beijing, Shanghai en Hongkong) vanaf 1 juli en het vooruitzicht dat KLM volgende zomer op Schiphol weer "op volle toeren" zal draaien, moeten het herstel voltooien.

**Na jaren van rampzalige verliezen zal ook Air France-KLM naar verwachting op 17 februari een respectabele operationele winst van meer dan een miljard euro bekendmaken voor het boekjaar 2022, volgens de laatste schattingen**, bij een omzet van 28 miljard euro, bijna het dubbele van een jaar geleden. De presentatie van de rekeningen zal voor Air France-KLM niet alleen een terugkeer naar winst aankondigen, maar ook een gelegenheid zijn om haar schema voor schuldvermindering te specificeren, waarbij voorrang wordt gegeven aan de terugbetaling van staatssteun.

Hoewel Air France-KLM op dit gebied niet zo ver is als haar belangrijkste concurrenten, IAG en Lufthansa, heeft de groep niettemin reeds 70% van de rechtstreekse staatssteun terugbetaald en is zij de Franse staat slechts 600 miljoen euro verschuldigd. Al deze elementen verklaren de **terugkeer van Air France-KLM bij beleggers en analisten, waarvan verschillende (UBS, JPMorgan Deutsche Bank...) de laatste dagen hun aanbevelingen naar boven hebben bijgesteld**. En om het jaar met een positieve noot te beginnen, kondigde Ben Smith op donderdag ook een bijkomende bestelling voor zeven extra Airbus A350's aan. **Drie A350-900 passagiersvliegtuigen voor Air France** (dat al 38 A350's had besteld, waarvan er al 20 zijn geleverd), **en vier vrachtvliegtuigen voor Martinair**, de Nederlandse vrachtdochter van de groep, voor levering vanaf 2026. Deze bestelling van A350-vrachtvliegtuigen komt bovenop de bestelling die Air France-KLM in december 2021 aankondigde voor vier A350-vrachtvliegtuigen voor Air France, met vier opties.

(...)

Het einde van de crisis zal voor Air France-KLM echter geen volledige terugkeer naar de wereld van vroeger betekenen. De crisis lijkt bepaalde gedragingen op verschillende gebieden blijvend te hebben gewijzigd en dwingt de luchtvaartmaatschappijen zich aan te passen.

(...)

**Om hun ecologische voetafdruk te verkleinen, hebben veel bedrijven hun werknemers opgelegd om de trein te nemen op trajecten van minder dan 4 uur, zoals Parijs/Marseille. Voor Air France heeft dit geleid tot een aanhoudende daling van het aantal passagiers op de "shuttle" Parijs/Marseille en op de interregionale routes van haar mini-hub Lyon. Dit is een zorg voor de Marseille Shuttle," geeft Anne Rigail toe. Toulouse en Nice worden daarentegen niet getroffen, evenmin als de aanvoervluchten voor de hub Roissy," benadrukt zij.**

Ook bedrijven en sommige individuele klanten hebben hun verwachtingen ten aanzien van de vermindering van de broeikasgasemissies van vliegreizen aangescherpt. CO2-compensatieprogramma's volstaan niet langer. **Om hun decarbonisatietraject te valideren, willen bedrijven nu meer concrete toezeggingen. "Vroeger plantten we bomen en nu vragen we om duurzame vliegtuigbrandstoffen", legt het hoofd van Air France uit.**

Maar je moet wat hebben. De afgelopen maanden heeft Air France-KLM haar initiatieven opgevoerd om toegang te krijgen tot deze nieuwe brandstoffen, meestal van buitenlandse leveranciers. Samen met Safran en Airbus wordt een nieuwe aankondiging voorbereid om de ontwikkeling van een CAD-industrie in Frankrijk te stimuleren.

***Mijn commentaar:** Net als vorig jaar is de Air France-KLM groep optimistisch in haar bedrijfsprognoses.*

*De voorwaarden voor het bereiken van haar doelstellingen worden door de Frans-Nederlandse groep vervuld: beschikken over de volledige vloot en over voldoende piloten en cabinepersoneel. De Parijse luchthavens moeten nog steeds de passagiersstroom kunnen verwerken.*

*Het lijkt erop dat de passagiers er zullen zijn.*

## **> Air-France-KLM hekelt vluchtbeperkingen op Schiphol maar zegt klaar te zijn voor de zomer**

(Reuters bron, vertaald met DeepL) 26 jan 2023 - **De baas van Air France-KLM heeft donderdag geprotesteerd tegen het besluit van Nederland om de slots van luchtvaartmaatschappijen op Schiphol in Amsterdam te schrappen om de luchtvervuiling en geluidsoverlast te verminderen, en zei dat het de planning voor de komst van nieuwe, efficiëntere jets die beter in staat zijn om de uitstoot te verminderen, verstoort.**

De Nederlandse regering zei afgelopen juni dat het aantal vluchten vanaf Schiphol zou worden beperkt tot 440.000 per jaar, of 11% minder dan in 2019, om de geluidsoverlast te verminderen - een daling ten opzichte van 500.000.

Chief executive Ben Smith zei dat de Nederlands-Franse luchtvaartgroep zwaar had geïnvesteerd in nieuwere toestellen op basis van de voorspelde capaciteit van de KLM-hub, maar dat de spelregels plotseling zouden veranderen.

**"U weet dat we een heel netwerk hebben, een heel vlootplan dat al 25 jaar gebaseerd is op deze slots,"** vertelde hij verslaggevers op een bedrijfsevenement in Parijs.

**"Het is een grote klap die ze ons daar hebben gegeven,"** zei hij, eraan toevoegend dat de overheidsinspanningen om de uitstoot te verminderen

**beter gericht zouden zijn als ze de productie van duurzame vliegtuigbrandstof zouden helpen verhogen.**

De luchtvaartindustrie zegt dat de installatie van SAF's in de nieuwste vliegtuigen, die tot een kwart minder brandstof verbruiken, de meest effectieve manier is om de uitstoot op korte termijn te verminderen.

Milieugroeperingen zeggen dat dit nog steeds niet genoeg is en dat de enige manier om de klimaatverandering aan te pakken is om minder te vliegen.

**De regering heeft het effect van de luchthaven op "natuur en klimaat" aangevoerd om de bezuinigingen te rechtvaardigen, na kritiek van milieuactivisten en de linkse oppositie over de uitstoot van broeikasgassen en stikstofdioxiden.**

(...)

***Mijn commentaar:** De nieuwe directeur van Schiphol heeft bij zijn aantreden afgelopen najaar toegezegd voldoende mensen aan te nemen om ervoor te zorgen dat het volgende zomerseizoen net zo druk wordt als 2019.*

*De Nederlandse regering zal de luchtvaartmaatschappijen echter moeten toestaan om net zo vaak op te stijgen en te landen als in 2019.*

*Dit is geen gegeven. De luchtvaartmaatschappijen hebben zich er echter toe verbonden hun activiteiten koolstofvrij te maken.*

**> Boeing in het rood in 2022 voor het vierde achtereenvolgende jaar**

(bron Les Echos) 25 januari 2023 - **Voor het vierde jaar op rij is Boeing in 2022 in het rood geëindigd, met een spectaculair jaarlijks nettoverlies van 5,05 miljard dollar, tegen 4,2 miljard in 2021, bij een omzet van 66,6 miljard (+7%). Dit is het op één na slechtste resultaat in zijn geschiedenis, na het verlies van 11,94 miljard dollar in 2020. En dat terwijl zijn rivaal Airbus op 16 februari naar verwachting een recordwinst voor 2022 zal onthullen.**

**Het resultaat van het vierde kwartaal, waarvan sommige analisten hadden gehoopt dat het positief zou zijn, eindigde eveneens in een verlies van 663 miljoen dollar, gedrukt door de extra kosten van de commerciële luchtvaarttak, waarvan de leveringen niettemin met 54% stegen (152 in het vierde kwartaal en 480 voor het jaar). Met name moest de vliegtuigbouwer zo'n 600 miljoen dollar aan extra kosten voor het 787-programma absorberen als gevolg van het falen van een niet bekendgemaakte onderaannemer.**

**De ommekeer bij Boeing lijkt echter in volle gang.** De groep verminderde zijn verliezen tot 663 miljoen dollar in het vierde kwartaal, tegenover 4,16 miljard dollar

voor dezelfde periode in 2021, en zijn kwartaalomzet sprong met 35% naar 19,98 miljard dollar. In dezelfde periode steeg het genereren van cash van 716 miljoen dollar tot 3,45 miljard dollar. Bovendien heeft **de groep ditmaal geen nieuwe uitzonderlijke lasten aangekondigd**, zoals in het derde kwartaal. Dit geeft hoop op een terugkeer naar controle over zijn verschillende civiele en militaire programma's, na jaren van omzwervingen en slechte verrassingen. **Voor het eerst sinds eind 2018 heeft Boeing al zijn civiele vliegtuigmodellen kunnen leveren, sinds de autoriteiten vorig jaar augustus groen licht gaven voor de hervatting van de 787-leveringen.** Boeing moest de leveringen van zijn "dreamliners" meer dan een jaar onderbreken nadat in de zomer van 2021 fabricagefouten waren ontdekt bij meer dan honderd exemplaren. De tak "defensie & ruimtevaart", die zwaar werd getroffen door budgettaire ontsporingen in verschillende programma's, zoals de toekomstige MQ-25 naval refuelling drone, de KC-46 tanker, de T-7A trainer en het toekomstige presidentiële vliegtuig Air Force One, is in het vierde kwartaal weer winstgevend geworden, met een bedrijfsresultaat van 112 miljoen dollar, bij een omzet van 6,1 miljard.

**De militaire en ruimtevaartdivisie van Boeing, die ooit een succes was, blijft niettemin grotendeels in het rood staan**, met een exploitatieverlies van 3,54 miljard dollar, dat hoofdzakelijk verband houdt met deze extra kosten voor programma's waarvan de prijs vooraf is vastgesteld.

In het algemeen heeft CEO David Calhoun vrij veel vertrouwen in 2023, ook al **blijft het bedrijf, net als Airbus, worstelen met vertragingen in zijn ketens van onderaannemers.** "De vraag in ons portfolio is sterk en we blijven gericht op de stabiliteit van onze operaties en toeleveringsketen om onze verplichtingen in 2023 en daarna na te komen", aldus de Boeing-baas, die een van de grootste orders in de geschiedenis van Boeing heeft getekend, "voor meer dan 200 vliegtuigen" in 2022 bij United Airlines.

(...)

**Behoudens een nieuwe ramp zou Boeing dit jaar dus weer winst moeten maken.** De weg naar een terugkeer naar normale omstandigheden zal echter lang zijn. Volgens Boeing zal het twee tot drie jaar duren. Het **leveringspercentage van haar twee paradepaardjes, de 737 MAX en de 787, is inderdaad nog lang niet terug op het niveau van voor de crisis.**

De 737 MAX werd in 2018 met 52 eenheden per maand geproduceerd, voor de stopzetting in 2019, en heeft zich vorig jaar net hersteld tot 31 eenheden per maand. Met de verwachte leveringen erbij verwacht Boeing tegen 2023 tussen de 400 en 450 te leveren. Maar de vliegtuigbouwer, die nog steeds wacht op hervatting van de MAX-leveringen in China, verwacht niet dat hij de grens van 50 MAX per maand vóór "2025-2026" weer zal passeren. Tegen diezelfde tijd zou Airbus meer dan 70 A320's per maand moeten produceren.

Hetzelfde geldt voor de 787, waarvan de productie daalde van 12 per maand in 2019 (met een doelstelling van 14 per maand), met twee assemblagelijnen, en die

zich nu bevindt met een doelstelling van 5 per maand in 2023 en een enkele assemblagelijijn. Boeing verwacht dit jaar tussen de 70 en 80 te leveren. "We zullen langer dan verwacht een laag productietempo aanhouden", zei Brian West, chieff financial officer, woensdag. Wat het nieuwste model betreft, de 777X, is de eerste levering van 's werelds grootste vliegtuig uitgesteld tot eind 2025.

**Boeing hoopt pas in 2025 of 2026 terug te keren naar het omzetriveau van 2018**, toen het concern voor het eerst in zijn geschiedenis de grens van 100 miljard dollar doorbrak. Sindsdien is de groep met bijna 40 miljard dollar gekrompen. **Wat de winstgevendheid betreft, lijkt het herstel ook daar lang te zullen duren, met een streefmarge van 10%, tegenover -5,3% in 2022.**

*Mijn commentaar: De laatste jaren heeft Boeing de ene industriële en luchtvaartramp na de andere gehad.*

*Zijn situatie herstelt zich langzaam.*

## > **Luchtvaartmaatschappij: de race om synthetische paraffine is begonnen in Europa**

(bron Les Echos) 24 januari 2023 - **Om tegen 2050 koolstofneutraal te zijn, zal het luchtvervoer massaal gebruik moeten maken van nieuwe duurzame brandstoffen.** Maar welke? Net als wijn hebben ook DAC's hun grote wijnjaren en hun "tout-venant". Hoewel ze allemaal gemeen hebben dat ze de netto CO<sub>2</sub>-uitstoot aanzienlijk verminderen en rechtstreeks kunnen worden gebruikt in de huidige vliegtuigen, zijn de verschillende productieprocessen op basis van land- of bosbouwafval, afgewerkte bakolie, oliehoudende zaden en algen niet allemaal even deugdzaam.

**Het meest veelbelovend is synthetische paraffine, of e-kerosine.** Geproduceerd uit waterstof (H<sub>2</sub>) en koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>) zijn de twee componenten ervan in vrijwel onbeperkte hoeveelheden beschikbaar, in tegenstelling tot de biomassa die nodig is voor biobrandstoffen. **De productie ervan concurreert niet met de voedselproductie.** En in tegenstelling tot zuivere waterstof zijn er geen speciale tanks nodig en ontstaan er bijna geen contrails. Dit alles met prestaties die gelijk zijn aan of beter zijn dan die van conventionele paraffine.

**"E-kerosine is een van de sleutels tot het koolstofvrij maken van de luchtvaart", zegt Matteo Mirolo, die verantwoordelijk is voor duurzame luchtvaartkwesties bij de in Brussel gevestigde NGO Transport & Environment.** "Als het in Europa in massa wordt geproduceerd, zou het een ongekende kans zijn om het klimaatteffect van de luchtvaart te verminderen, banen te scheppen en strategische autonomie te bereiken," zei hij. Maar alleen als het wordt gemaakt met "groene" waterstof, geproduceerd met elektriciteit uit

hernieuwbare bronnen en CO2 opgevangen uit de atmosfeer.

**Helaas maken deze twee vereisten e-kerosine tot de duurste en moeilijkst te vinden vliegtuigbrandstof.** Voorlopig blijft de produktie ervan, zelfs indien zij wordt uitgebreid tot andere bronnen van CO2 dan die welke in de lucht worden opgevangen, beperkt tot enkele experimentele locaties in de wereld. Om in de toekomst een paar ton van de kostbare vloeistof te kunnen bemachtigen, moeten luchtvaartmaatschappijen jaren van tevoren verbintenissen aangaan met potentiële producenten. Dit is het geval voor **Air France-KLM, dat onlangs bij het Amerikaanse bedrijf DG Fuels een bestelling plaatste voor 600.000 ton synthetische paraffine voor de periode 2027 tot 2036.**

Deze dorst naar e-kerosine zal echter niet lang meer duren. De Europese ontwerpverordening RefuelEU, die dit jaar moet leiden tot een verplichte bijmenging van 2% e-kerosine vanaf 2030 (en misschien zelfs 0,04% vanaf 2025), heeft de belangstelling gewekt van energieproducenten en investeringsfondsen. Dit geldt met name voor het in Parijs gevestigde fonds Swen Capital Partners, dat onlangs 26 miljoen euro heeft geïnvesteerd in het Arcadia-project voor de productie van synthetische brandstof in Denemarken, dat tegen 2027 tot 75 000 ton wil leveren. **Het is tijd om mee te doen**", aldus Olivier Aubert, beheerder van het Swift-fonds van Swen Capital. **Met RefuelEU krijgen we een wettelijk kader dat een eerste drempel van 2% in 2030 vastlegt.** Dit lijkt misschien niet veel, maar volgens onze berekeningen vertegenwoordigt dit al 3 miljoen ton e-kerosine. Dat is de productiecapaciteit van ongeveer 30 fabrieken ter grootte van Arcadia in Denemarken. Met 800 tot 900 miljoen euro per fabriek komt dit neer op een totale investering van bijna 30 miljard euro", zegt hij.

Maar Europa moet er zijn. **Volgens Transport & Environment zijn in Europa al een dertigtal projecten voor de productie van e-kerosine opgestart, waarvan een dozijn tegen 2025 al ongeveer 25 000 ton zou moeten produceren. Tegen 2030 zou de productie van e-kerosine 1,85 miljoen ton per jaar moeten bereiken, wat tot 3,69% van de Europese behoefte aan brandstof voor het luchtvervoer zou dekken.** Dit zou de CO2-uitstoot met ongeveer 5 miljoen ton per jaar verminderen, wat overeenkomt met de uitstoot van 30.000 transatlantische vluchten, aldus de NGO.

Maar terwijl de projecten voor productielocaties in Europa floreren, **lijkt Frankrijk achter te blijven, met slechts twee e-kerosinefabrieken**, één in Duinkerken, waarbij Engie, ArcelorMittal en het Amerikaanse Infinium betrokken zijn, en één in Meyreuil-Gardanne, nabij Aix-en-Provence, met steun van Hy2gen. **De oorzaak is het gebrek aan wind- en zonne-energie, administratieve belemmeringen en ook de kosten van elektriciteit. Om e-kerosine te produceren, heb je veel goedkope, duurzame elektriciteit nodig**," legt Olivier Aubert uit. De twee meest gunstige gebieden in Europa zijn de Scandinavische landen, waar off-shore windenergie kan worden geproduceerd tegen zeer lage kosten (35 tot 40 euro per kW/h) en Spanje en Portugal, met zonne-energie. Anderzijds zijn landen waar de

elektriciteit duur is en voornamelijk van nucleaire oorsprong, zoals Frankrijk, minder gunstig.

**Mijn opmerking:** ik heb het regelmatig gehad over alternatieve brandstoffen: CAD (voor Carburant d'Aviation Durable) of SAF (voor Sustainable Aviation Fuel).

*Er zijn verschillende oorsprongen: in de Verenigde Staten worden CAD's geproduceerd uit groentegewassen die concurreren met voedsel.*

*Europa daarentegen heeft ervoor gekozen zijn SAF te produceren uit plantaardige gewassen die niet concurreren met voedsel, of uit afval (afgewerkte olie, houtsnippers en zaagsel).*

*In beide gevallen is de beschikbaarheid van grondstoffen onzeker.*

*Voor e-kerosine is het probleem anders. De grondstoffen zijn in voldoende mate beschikbaar (zie bovenstaand artikel), maar de noodzakelijke groene energie (uit wind, fotovoltaïsche of nucleaire energie) wordt door andere sectoren begeerd.*

*Met het oog op de arbitrage tussen de activiteitensectoren, schrijft wet 2021-1104 van 22 augustus 2021 (betreffende de bestrijding van de klimaatverandering en de versterking van de weerstand tegen de gevolgen ervan) voor dat elke activiteitensector een routekaart opstelt.*

*Hier volgt een passage uit de wet:*

*"Uiterlijk op 1 januari 2023 wordt door de vertegenwoordigers van de economische sectoren, de regering en de vertegenwoordigers van de lokale overheden voor de sectoren waarin zij bevoegd zijn, gezamenlijk een stappenplan opgesteld voor elke sector die een belangrijke uitstoter is van broeikasgassen.*

*(...)*

*Deze routekaart coördineert de acties die door elk van de partijen worden uitgevoerd om de broeikasgasemissiereductiedoelstellingen van de nationale koolstofarme ontwikkelingsstrategie als bedoeld in artikel L. 222-1 B van de milieuwet te bereiken.*

*De deadline nadert snel.*

## > **Basel-Mulhouse-Freiburg: 7 miljoen passagiers in 2022**

(bron Air Journal) 28 januari 2023 - De internationale luchthaven **Basel-Mulhouse-Freiburg heeft in 2022 een verkeer van 7 miljoen passagiers geregistreerd**, bijna het dubbele van 2021. De hub ligt aan de Frans-Zwitserse grens en staat ook bekend als EuroAirport. In het jaar vóór de Covid-19-pandemie bereikte de hub een piek van 9,1 miljoen passagiers, waarna



het verkeer daalde tot 2,6 miljoen in 2020 en vervolgens weer licht aantrok tot 3,6 miljoen in 2021.

(...)

In 2022 heeft **de Britse lagekostenmaatschappij easyJet haar status als belangrijkste luchtvaartmaatschappij in Basel-Mulhouse-Freiburg bevestigd met een aandeel van 58% van het totale verkeer**. De lagekosten- en chartermaatschappijen **Wizz Air (Hongarije), Sunexpress (Turkije), Enter Air (Polen), Corendon en Pegasus (Turkije)** staan in volgorde van belangrikheid **op de tweede tot zesde plaats**, vóór de traditionele luchtvaartmaatschappijen (Turkish Airlines, Lufthansa, British Airlines en KLM).

***Mijn commentaar:*** Het contrast met de internationale luchthaven van Straatsburg is frappant.

*In 2022 registreerde de Elzasser luchthaven een verkeer van één miljoen passagiers, zeven keer minder dan zijn Frans-Zwitserse buur.*

*De keuze in de jaren 2000 om de "klassieke" luchtvaartmaatschappijen te bevoordelen ten koste van de lagekostenmaatschappijen is een van de verklaringen voor deze kloof.*

*Het verkeer in Straatsburg zal in 2023 geen sprong maken omdat de landingsbaan gedurende een maand (van 14 maart tot 14 april) gesloten zal zijn voor renovatiewerkzaamheden.*

## ***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 30 januari op 1,561 euro. Hij daalt deze week met 3,82%. Sinds het begin van het jaar is het met bijna 30% gestegen.**

De gemiddelde waardering (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,55 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

**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.** 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 brandstofprijzontwikkelingen van deze week**

**Vliegtuigbrandstof in Europa is deze week 5 dollar gedaald tot 135 dollar.** Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus teruggevallen tot \$132. Het was 79 dollar iets meer dan een jaar geleden.

**Brent (Noordzee) olie is deze week \$3 gedaald tot \$86. Dit ligt dicht bij 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 49 dollar per vat meer kost, een record!** 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](#).

11.394 mensen ontvangen dit persoverzicht live