

Air France-KLM stelt een deel van haar financiering afhankelijk van haar vorderingen op milieugebied

I Brief van de directeur van Air France-KLM

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

(De bestaansreden van de Air France-KLM Groep)



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°909, 24 april 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](#) 

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM stelt een deel van haar financiering afhankelijk van haar vooruitgang op milieugebied

(bron Les Echos) 18 april 2023 - Na de schok van Covid wil **Air France-KLM zijn financiën saneren**. De Frans-Nederlandse groep heeft doorlopende kredietlijnen getekend voor 2,2 miljard euro, geïndexeerd op duurzame ontwikkelingsdoelstellingen, zo maakte het dinsdag bekend.

Een deel van deze instrumenten komt in de plaats van een rechtstreekse lening die de Nederlandse staat aan KLM heeft verstrekt, en van een door de Nederlandse staat gegarandeerde kredietfaciliteit om de gevolgen van de pandemie op te vangen.

De nieuwe doorlopende kredietlijnen zullen de luchtvaartmaatschappij de facto vrijstellen van de door Brussel gestelde voorwaarden om staatssteun te ontvangen. Deze omvatten een verbod op dividenduitkeringen, matiging van de managementbeloningen en een beperking van overnames. **Air France-KLM en Air France hebben met een pool van "15 internationale banken" een doorlopende kredietlijn van 1,2 miljard euro gesloten met een initiële looptijd tot 2026. KLM heeft met 14 instellingen een kredietlijn van 1 miljard euro ondertekend, met een looptijd tot 2027.**

"Voor elke kredietlijn is een reeks duurzaamheidsprestatie-indicatoren

geïntegreerd in de financieringskosten", aldus de groep. Dit is in lijn met "het engagement van Air France-KLM en haar luchtvaartmaatschappijen om [...] hun activiteiten geleidelijk koolstofvrij te maken".

Deze twee kredietlijnen omvatten "een aanpassingsmechanisme voor de kredietmarge (naar boven of naar beneden) dat afhankelijk is van het bereiken van elk van deze prestatie-indicatoren". Deze omvatten een vermindering van de CO2-uitstoot per eenheid en een verhoging van het aandeel duurzame vliegtuigbrandstof.

(...)

Mijn commentaar: De herfinanciering verkregen uit grote bankpools getuigt van het vertrouwen van de beleggers in het post-Covid herstelplan van de Air France-KLM groep.

De staatssteun van Covid is nu afbetaald, maar Air France-KLM heeft nog steeds een hoge schuld, tot 16 miljard euro eind 2022, inclusief hybride instrumenten, tegenover 11 miljard euro in 2019.

Een deel van de herfinanciering is gekoppeld aan ESG-doelstellingen (Environmental, Social and Governance performance). Dit is een bonus-malussysteem, goed beschreven in het artikel.

Voor de financiële gemeenschap vormen de criteria Environmental, Social en Governance (ESG) de drie pijlers van de niet-financiële analyse.

- Het milieucriterium houdt rekening met: afvalbeheer, vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en preventie van milieurisico's.

- Het sociale criterium houdt rekening met ongevallenpreventie, opleiding van het personeel, eerbiediging van de rechten van de werknemers, de bevoorradingsketen en de sociale dialoog.

- Het bestuurscriterium houdt rekening met de onafhankelijkheid van de raad van bestuur, de managementstructuur en de aanwezigheid van een auditcomité.

> **ACM verwierpt klachten over forse tariefsverhoging Schiphol**

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met DeepL) 21 april 2023 - **Schiphol heeft niet onredelijk gehandeld door de tarieven van luchtvaartmaatschappijen per 1 april 2023 te verhogen**, zo heeft de Autoriteit Consument en Markt (ACM) geoordeeld. Luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM, hadden hierover geklaagd.

Schiphol kondigde eind 2021 aan de gebruiksvergoeding in drie jaar tijd met 42% te verhogen. Dit ging in tegen de wens van de luchtvaartmaatschappijen, die net aan het bijkomen waren van de financiële klappen die ze tijdens de Covid-crisis kregen. **Schiphol verlaagde de verhoging tot 37%, maar in de nasleep van de chaos van 2022 vonden de gebruikers van de luchthaven dat de prijs-kwaliteitverhouding niet redelijk was.** KLM noemde de verhoging zelfs 'buitenproportioneel'. Daarop werd besloten de zaak voor te leggen aan de CMA.

De sector vond geen steun bij de ACM. Vorig jaar had de waakhond al geconcludeerd dat de tarieven volgens de wettelijke normen waren vastgesteld. Ook het argument dat lange wachtrijen afbreuk doen aan de kwaliteit van de dienstverlening wordt door de ACM verworpen. **"De ACM heeft gevraagd welke maatregelen Schiphol heeft genomen om de kwaliteit van de dienstverlening te herstellen. Schiphol verwacht dat deze maatregelen, die vooral betrekking hebben op het personeelsbeleid, de kwaliteit voldoende zullen herstellen. Op basis hiervan heeft de ACM besloten dat de aangepaste tarieven van Schiphol niet onredelijk zijn"**, aldus de Autoriteit Persoonsgegevens in een toelichting op het besluit.

"Volgens Schiphol is de personeelsplanning inmiddels zodanig dat 95% van de passagiers niet meer lang hoeft te wachten bij de veiligheidscontrole, al verwacht de luchthaven nog wel wachtrijen vanwege de drukke meivakantie. Ook bij bijvoorbeeld de paspoortcontrole en de bagageafhandeling kunnen wachtrijen ontstaan, maar voor de kwaliteit van deze diensten zijn andere partijen verantwoordelijk."

Belangenorganisatie BARIN, die namens de luchtvaartmaatschappijen protesteerde tegen de tariefsverhoging, is helemaal niet blij met het besluit van de CMA. "Niet betalen wordt beloond, als je daarna je eigen rotzooi opruimt", zegt voorzitter Marnix Fruitema in een reactie.

Mijn commentaar: De door Schiphol voorgestelde tariefsverhoging is geaccepteerd omdat de personeelsbezetting de zomerpiek zonder grote verstoringen laat verlopen.

Mijn commentaar is één woord: Chiche!

> **Overeenkomst Lufthansa over overname belang in ITA Airways loopt vertraging op**

(bron dpa-AFX) 24 april 2023 - De **toetreding van Lufthansa tot de hoofdstad van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij Ita Airways loopt vertraging op.** Ondanks de **aanvankelijk maandag aangekondigde sluitingsdatum** worden de onderhandelingen met de Italiaanse regering voortgezet, zo bevestigt een woordvoerder van het bedrijf in Frankfurt. De gesprekken zijn in volle gang, maar nog niet afgerond. Lufthansa gaf geen details of een nieuwe datum voor de verwachte ondertekening van het contract.

De twee partijen voeren sinds januari exclusieve onderhandelingen om een belang van 40 procent te verwerven in de luchtvaartmaatschappij die het legendarische Alitalia heeft opgevolgd. De Italiaanse staat is de enige eigenaar van het verliesgevende ITA. **Daarnaast wil Lufthansa opties veiligstellen voor een latere volledige overname van ITA.** De transactie wordt nog getoetst door de nationale en Europese mededingingsautoriteiten.

Mijn commentaar: ik zou me beledigd voelen als deze informatie een van mijn lezers zou verbazen!

Ernstiger is dat het probleem van de werkelijke waarde van ITA nog steeds niet lijkt te zijn opgelost.

> EasyJet sluit zich aan bij FNAM, viert 20 jaar op Orly

(bron Air Journal) 20 april 2023 - De lagekostenluchtvaartmaatschappij **easyJet treedt voor het eerst toe tot de Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM)** en zet daarmee haar sterke en langdurige verbintenis met Frankrijk voort. Zij viert dit jaar ook de 20e verjaardag van haar basis Parijs-Orly, waar zij investeert in terminal 1B.

In Frankrijk, waar het de tweede grootste luchtvaartmaatschappij is, (...) kondigde easyJet uiteindelijk op 20 april 2023 aan dat het lid zou worden van de FNAM, evenals van **de Groupement des Professionnels des Métiers de l'Aérien (GPMA), dat lid is.**

(...)

EasyJet presenteert zichzelf als een belangrijke speler in de toeristische economie: het "laat Fransen naar Frankrijk reizen en laat toeristen de Franse regio's ontdekken". **Haar directe economische bijdrage komt ook van haar 1.800 werknemers, die allen onder Franse contracten vallen,** en haar indirecte bijdrage komt met name van haar contracten met Airbus en CFM (zij exploiteert meer dan 300 Airbus-vliegtuigen met één gangpad, waaronder meer dan 60 A320neo- en A321neo-versies).

Met haar sterke regionale wortels treedt easyJet toe tot FNAM "om de voorwaarden te verdedigen die het mogelijk maken om reizen voor iedereen in heel Frankrijk betaalbaar te houden. **Dankzij deze samenwerking kunnen we ook de milieuitdagingen aanpakken van een sector die blijft investeren in zijn ecologische overgang**". De lagekostenmaatschappij verdedigt al jaren een "ambitieuze" milieustrategie en streeft naar netto koolstofuitstoot tegen 2050, zoals uiteengezet in haar in 2022 gepresenteerde milieustappenplan. Deze routekaart vormt een aanvulling op het lidmaatschap van de luchtvaartmaatschappij vorig jaar van het door de Verenigde Naties gesteunde Race to Zero-programma. De maatschappij zegt haar koolstofuitstoot per passagier en per kilometer de afgelopen 20 jaar al met

meer dan een derde te hebben verminderd.

(...)

Mijn commentaar: Voor het eerst is een buitenlandse luchtvaartmaatschappij toegetreden tot de FNAM.

In een ver verleden werd easyJet bekritiseerd omdat het zich niet aan de Franse regels hield. Die bladzijde lijkt te zijn omgeslagen.

Door toe te treden tot de FNAM hoopt easyJet wellicht de onderhandelingen over de toekomstige nationale CAO voor de luchtvaartindustrie, die tegen de zomer zouden moeten beginnen, te beïnvloeden.

Naast easyJet hebben ook Newrest (in-flight catering) en CMA-CGM Air Cargo zich onlangs bij de FNAM aangesloten.

> **Armworsteling tussen de Staat en het Amerikaanse Zoeklicht over de redding van Latécoère**

(bron Les Echos) 24 april 2023 - De zaak escaleert bij Bercy. De fabrikant van luchtvaartapparatuur Latécoère is volgens onze informatie in de greep van een nieuwe financiële herstructurering onder leiding van bewindvoerder Hélène Bourbouloux. En de staat staat met de rug tegen de muur tegenover zijn eerste aandeelhouder, het Amerikaanse fonds Searchlight.

"Het is een zeer moeilijk dossier, des te complexer omdat ze bezig zijn met hun vijfde financiële herstructurering. Iedereen is unaniem op zoek naar een uitweg uit de crisis. Maar de situatie zal in de zomer dringend worden", zegt een insider.

Kern van de onderhandelingen tussen de staat en Searchlight: ongeveer 220 miljoen euro aan door de overheid gegarandeerde leningen, opgezet door banken (Société Générale, LCL en CIC Occitanie) en waarvan de terugbetalingstermijnen al zijn uitgesteld, terwijl de groep haar kas zag opdrogen en haar verliezen zich opstapelden.

Deze leningen maken van de Staat vandaag de facto de belangrijkste "financier" van de uitrustingsproducent met bijna 5.000 werknemers (waarvan 1.300 in Frankrijk), aangezien de traditionele financieringsbanken het schip hebben verlaten. Na twee negatieve financiële jaren zijn de verliezen in 2022 tussen de eerste en tweede helft van het jaar bijna verviervoudigd en liep het totale gat op tot 127 miljoen euro.

Het Amerikaanse fonds Searchlight, dat vier jaar geleden in het kielzog van Apollo - dat zelf al was ingestapt tijdens een derde financiële herstructurering gevolgd door een refloating van Latécoère - de controle over de luchtvaartonderaannemer

overnam, heeft een oplossing op tafel gelegd: het is **bereid om nog eens 100 miljoen euro in te brengen**, bovenop de 420 miljoen die al is geïnvesteerd, aldus verschillende bronnen.

De Staat is quasi-aandeelhouder

Dit is een positief punt omdat hij niet uit het landschap is "verdwenen" en bereid is opnieuw in te stappen. **Er is echter een "kleine" voorwaarde, noodzakelijk geworden door de financiële situatie: dat de banken die de PGE's hebben verleend, en dus de Staat, die 90% ervan dekt, instemmen met de kwijtschelding van de schuld.**

"Natuurlijk investeert de aandeelhouder opnieuw. Maar voor de staat betekent het ook dat Searchlight zijn oorspronkelijke rendement op de investering kan verbeteren. De waarde van het bedrijf wordt verhoogd met het bedrag van de afgeschreven schuld! Dit is een beetje moeilijk te verkroppen na de overheidssteun aan dit soort particuliere investeerders", merkt een kenner van het dossier op.

Een ander **probleem** is dat als dit gebeurt via een omzetting in kapitaal, "welk instrument ook wordt gebruikt, ook al is het minder zichtbaar dan aandelen, zoals aandelenwarrants of clauses voor beter fortuin, **de staat indirect een aanzienlijk percentage van het kapitaal in handen krijgt**", benadrukt een ander.

Een configuratie die nog ongemakkelijker is dan het precedent van Pierre & Vacances. Aangezien er geen klassieke bankleners zijn zoals bij elke andere onderneming, zou de Staat een quasi-aandeelhouder worden op een ongekend niveau. **En de overheid heeft geen zin om deze omzettingen te kopiëren op de grote schaal van de PGE, en om in een systeem van geleide economie terecht te komen.**

Ter herinnering: Latécoère is slechts 21 cent per aandeel waard, dat wil zeggen een beurswaardering van 114 miljoen euro tegen de koers van deze vrijdag. Dat is minder dan de helft van de betrokken schuld (exclusief leasefinanciering).

De Staat is niet de enige in dit dilemma. **Een andere publieke partij zit in de val: de Europese Investeringsbank.** 55 miljoen lening in 2017, die inmiddels is herschikt en mogelijk moet worden afgeschreven.

Veel speelruimte zou Searchlight eigenlijk niet hebben. "Ze zijn bezig met het ophalen van een nieuw investeringsfonds van 4 miljard dollar. Ze kunnen het zich niet veroorloven om een investeringsverlies van enkele honderden miljoenen euro's te laten zien", zegt een bron.

Voor Latécoère komen deze financiële moeilijkheden bovenop een ander dilemma: de sociale spanningen rond zijn plannen om de fabriek in Toulouse-Montredon te verplaatsen naar Mexico en Tsjechië. Een ander moeilijk punt met de overheid. "De gemeenschap heeft dit terrein verkocht tegen een prijs die alle concurrentie tart en heeft geen invloed", aldus een persoon die dicht bij de zaak staat. Agnès Plagneux-Bertrand, vice-voorzitter van Toulouse Metropool en belast met industrie, heeft om garanties gevraagd. Sindsdien is er een akkoord over de werkgelegenheid gevonden, vergemakkelijkt door de context van de aanbiedingen in

de regio, maar de CGT blijft zich verzetten.

De werkgelegenheid zal juist een van de kernpunten van de komende onderhandelingen zijn. "Als er een verpletterende PGE komt, zal Bercy waakzaam zijn op de industriële en sociale tegenhangers", antwoordde het Ministerie van Industrie aan "Les Echos".

Bij navraag wilde Searchlight - evenals Latécoère en de andere belanghebbenden - geen commentaar geven.

Mijn commentaar: Aan de oorsprong van de schuldenlast van Latécoère liggen de partnerschappen met risicodeling, die ongeveer tweederde van de contracten van de afdeling vliegtuigbouw vertegenwoordigen.

De vliegtuigbouwers vragen de leveranciers om hoge ontwikkelingskosten te maken, om een prijsniveau gedurende de levensduur van het vliegtuig te garanderen en om het risico van het commerciële succes van het vliegtuig te delen. In ruil daarvoor zijn zij meestal de referentieleverancier ("program life").

Latécoère is bijzonder getroffen door de mislukking van het A380-programma.

Volgens haar website is de groep Latécoère actief in alle segmenten van de luchtvaartindustrie (commerciële, regionale, zaken- en militaire vliegtuigen), in twee sectoren:

- Aerostructures (46% van de omzet): deuren (onafhankelijk wereldleider) en rompsecties. -

Interconnectiesystemen (54% van de omzet): bekabeling (nummer 2 wereldwijd voor de luchtvaart, nummer 1 in Europa voor de ruimtevaart), meubilair voor avionica (nummer 1 wereldwijd) en boordapparatuur.

> **Luchtvaartmaatschappijen optimistisch voor de zomer**

(bron Les Echos) 24 april 2023 - Ondanks de terugkeer van de vraag naar vluchten naar het niveau van vóór de pandemie, wat de luchtvaartmaatschappijen verheugt, zijn de Franse spelers in het luchtvervoer verre van sereen. Pascal de Izaguirre, voorzitter van de Franse nationale luchtvaartfederatie (FNAM) en van Corsair, heeft op een prezomerbijeenkomst geen enkele toezegging gedaan over het vermogen van het luchtvervoer om het seizoen van komende zomer naar behoren te beheren.

Volgens de laatste statistieken was **het luchtverkeer in Frankrijk**

in februari terug op 94% van het niveau van voor de pandemie en er is **alle reden om aan te nemen dat het deze zomer 100% zal bedragen**. Terwijl Azië zijn deuren weer heeft geopend in 2023, is het de Franse "sluiting" die de maatschappijen zorgen baart. Op het Franse vasteland was het verkeer door de stakingen slechts 78% van wat het in 2019 was. **"We beleven een nachtmerrie, met 34 dagen van stakingen, sinds 1 januari 2023, 3.000 vluchten die op verzoek van de staat op**

Orly vooraf zijn geannuleerd en 500 vluchten die in het heetst van de strijd zijn geannuleerd", aldus Alain Battisti, voorzitter van Chalais Aviation. De Parijse luchthavens hebben 470.000 passagiers verloren.

De maatschappijen vragen om een hervorming van de organisatie van de luchtverkeersleiders om hen te verplichten bepalingen toe te passen om de passagiers vooraf te informeren in geval van een staking. 17,6% van de vluchten heeft sinds januari vertraging opgelopen, bijna een op de vijf. Erger nog, de meeste annuleringen zijn voor niets geweest, aangezien de dreiging van stakingen niet daadwerkelijk heeft plaatsgevonden, hoewel het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart zich genoodzaakt zag om op voorhand vluchten te annuleren, op basis van waarschuwingen van minderheidsvakbonden.

Deze chaos (ongeveer 20% van de geannuleerde vluchten) is een hoge prijs om te betalen, aangezien de FNAM heeft onderhandeld over de handhaving van de bepalingen van de transportcode voor vliegend personeel, zodat piloten nog steeds op 60-jarige leeftijd met pensioen kunnen gaan.

Luchtverkeersleiders daarentegen blijven beschermd en kunnen op hun 59ste met een volledig pensioen gaan. "Er vinden nog besprekingen plaats met de staat over de gevolgen van de verhoging van de pensioenleeftijd van 62 naar 64 jaar", aldus de FNAM, die belooft dat het aanvullende pensioenfonds voor luchtverkeersleiders de extra kosten zal betalen. Gezien deze wanorde vindt de FNAM het moeilijk om een vlotte zomer te beloven. **Wij weten dat het verkeer vanaf juni zal aanhouden en de FNAM vraagt de staat de lucht- en grenspolitie te mobiliseren en alle automatische grensovergangssluizen in werking te stellen. Voorlopig heeft zij geen enkele garantie gekregen.**

Anderzijds heeft **FNAM bevestigd dat de desorganisatie van de productie- en onderhoudsketen in de luchtvaartindustrie na Covid nog lang niet voorbij is.** De derde reden voor de ontevredenheid van de klanten ten slotte zijn de prijzen, die sinds 2017 met gemiddeld 15% zijn gestegen. Een stijging die gerechtvaardigd wordt door de stijging van de paraffine, de onderhoudskosten en de loonstijgingen.

Mijn commentaar: Voor de luchtvaartmaatschappijen staan de seinen op groen. Het passagiersverkeer zou volgende zomer weer normaal moeten zijn.

De situatie is minder goed in de vracht- en zakenluchtvaartsector. Tijdens de crisis nam hun activiteit een hoge vlucht. Nu vertraagt ze aanzienlijk.

De vrachtsector lijdt onder de tegenslag van de daling van de tarieven in de maritieme sector.

De zakenluchtvaart profiteerde in 2021 en 2022 van de gezondheids crisis om marktaandeel te veroveren op de traditionele luchtvaartmaatschappijen. Deze trend is aan het omslaan.

Er blijven onzekerheden bestaan. Zoals alle sectoren van de economie wordt het luchtvervoer getroffen door moeilijkheden in de toeleveringsketen: verstoring van de logistieke stromen, stijgende kosten voor materiaal, onderhoud, enz.

Luchtvaartmaatschappijen (en ook fabrikanten) hebben te maken met levertijden, niet alleen voor vliegtuigen maar ook voor uitrusting.

Bonus artikel

> Nederland: op weg naar het einde van het landbouwmodel?

(bron Radio France) 10 april 2023 - **De inzet van het plan om de stikstofuitstoot in 2030 te halveren heeft het vuurtje doen oplaaien.** Dit plan vereist een drastische vermindering van de Nederlandse veestapel.

Voor de boerderij van Richard Veeraaf staat een gloednieuwe tractor, gekocht voor zijn 26-jarige dochter Lotte, die de boerderij wil overnemen. "Maar de overheid wil ons niet meer", zegt de vleeskoeien- en varkenshouder in de buurt van Breda in Nederland. De boer vreest dat hij minstens 35% van zijn veestapel zal moeten afstaan, zegt hij. In sommige gebieden, zegt hij, zullen sommigen 94% van hun veestapel verliezen: "Hoe kunnen we dat aan met ons inkomen? Hoe gaan we rondkomen?"

Maar in Nederland, tussen de boerderijen en de ongeveer 160 Natura 2000-natuurparken die door de Europese natuur- en biodiversiteitswetgeving worden beschermd, is samenleven niet meer mogelijk! **De lucht wordt onadembaar en de bodem zit vol stikstof, een gas dat met name door dierlijk afval wordt geproduceerd.**

Enkele tientallen kilometers ten oosten van de boerderij van Richard Verhaaf ligt het natuurgebied Oisterwijk, waar Lex Querelle te vinden is. Lex is een van de beheerders van deze prachtige plek, een mengeling van bos en moeras. Maar stikstof is hier overal. Het doodt bomen en biodiversiteit, zegt de natuurbeschermer: **"Stikstof doodt de schimmels rond de wortels van de eiken, waardoor ze langzaam afsterven. In plaats van 400 tot 600 jaar te leven, sterven ze al na 80 jaar.**

Met een vingerknip rukt Lex een groot stuk schors af. Om ons heen zijn de bomen als "afgepeld" en veel soorten worden bedreigd. 70% van de vogels wordt geboren met botten die te broos zijn door stikstof, zegt de conservator, die niettemin erkent dat "de boeren veel inspanningen hebben geleverd om de vervuiling te verminderen dankzij de technologie". Maar dat is niet meer voldoende: "Kijk naar de natuur en handel! We moeten radicale beslissingen nemen, genoeg is genoeg!"

In Noord-Brabant pakt de lokale overheid ook de stikstofuitstoot in de

bouwsector aan. De meeste bouwvergunningen worden nu opgeschort. Alleen bouwplaatsen die geen broeikasgassen uitstoten worden ontzien. Voor Erik Martens, woordvoerder Zuid-Nederland van de LTO, 's lands belangrijkste boerenbond, is dit niet acceptabel en niet realistisch, en het is de bron van de diepgewortelde woede van de kiezers van de Burgerboerenbeweging.

"Als je wilt investeren, wilt bouwen, wordt alles hier geblokkeerd, want stikstof is overal," klaagt de vakbondsman. "Het is een probleem dat we zelf hebben gecreëerd en dat we zelf moeten oplossen", erkent hij, ook al is de vergelijking ingewikkeld. **Nederland produceert veel, groenten, bloemen, vlees.** We geven toe dat de wereld verandert," zegt Erik Martens, "maar we zijn een klein land, we hebben niet dezelfde ruimte als Frankrijk en we hebben nog steeds de verantwoordelijkheid om mensen te voeden!

Nederland is 's werelds grootste exporteur van vlees voor 17,5 miljoen inwoners op een oppervlakte die niet groter is dan de regio Pays de la Loire.

Om van haar beweging de grootste partij in de Senaat te maken, kapitaliseerde BBB-leider Caroline van der Plas **op de woede van het platteland, maar ook op de afwijzing van de heersende stedelijke elite.** We moeten onze methoden veranderen, geeft een teleurgestelde Micky Adriaansens, de Nederlandse minister van Economische Zaken, toe: "We waren een beetje verrast en een beetje bang voor de opkomst van deze nieuwe partij", geeft ze toe. De uitdaging zal zijn deze mensen te bereiken en hen te helpen de ecologische overgang te maken."

Voor Philippe Lamberts, voorzitter van de Groene fractie in het Europees Parlement, moeten deze radicale maar noodzakelijke veranderingen worden begeleid zoals dat in een ander tijdperk gebeurde met het einde van de steenkool: "Het betekent een verandering van beroep. We moeten zien wat de regering wil doen om de pil te verzachten. Politici moeten hun verantwoordelijkheid nemen, want we betalen nu de prijs voor ons gebrek aan daadkracht."

En hij benadrukt: "Deze veranderingen zullen de levensstijl van iedereen beïnvloeden. Maar als het om overleven gaat, doe je wat je moet doen!**Het economische model van de Nederlandse landbouw is onhoudbaar! Nederland is na de Verenigde Staten de grootste landbouwexporteur ter wereld!** Er is iets mis, het kan niet. Om de transitie te begeleiden heeft de regering 24 miljard euro gereserveerd.

Mijn commentaar: ik ben u een verklaring schuldig waarom dit artikel is opgenomen in een persoverzicht over luchtverkeer.

Uit het lezen van de Nederlandse pers heb ik allang begrepen dat stikstofvervuiling (in Nederland heet dat NOx) Nederlanders meer zorgen baart dan CO-vervuiling₂.

Zo zijn de activiteitsverminderingen op Schiphol meer gericht op het terugdringen van de NO_x-uitstoot dan van de CO₂, terwijl in Frankrijk alleen het probleem van de CO-uitstoot₂ in verband wordt gebracht met de luchtvaart.

Erkend moet worden dat Nederland, met meer dan de helft van zijn oppervlakte bestemd voor de landbouw, een pionier is op het gebied van de glastuinbouw. Nederlandse boeren ontwikkelen innovatieve methoden om met minder middelen meer voedsel te produceren. Nederland is een van 's werelds grootste producenten van tomaten geworden en de grootste exporteur van uien en aardappelen.

Nog verrassender is dat Schiphol zijn stikstofuitstoot kan compenseren door boerderijen en grond op te kopen die dan niet meer worden gebruikt.

Hoewel dit artikel helpt de redenen te verklaren, roept het wel een vraag op: hoe is Nederland de op één na grootste landbouwexporteur ter wereld geworden?

Ik vond dit moeilijk te geloven. En toch zijn dit volgens Business France de 10 landen die in 2019 de meeste voedselproducten ter wereld exporteerden, op basis van douanegegevens:

10. België - 41,27 miljard euro: België is een van 's werelds grootste exporteurs van bier.

9. Italië - €44,79 mld: Italië domineert tomatenproducten met zijn export van tomaten in blik. 8

. Canada - 45,48 miljard euro: Canada is 's werelds grootste producent van ahornsiroop. 7

. Spanje - 53,57 miljard euro.

Spanje - 53,57 miljard euro: Spanje is de grootste producent van olijfolie. Het produceert meer dan 50% van alle olijfolie ter wereld.

6. Frankrijk - 65,03 miljard euro: Frankrijk domineert grotendeels de wereldexport van wijn, met een marktaandeel van 30% in de afgelopen tien jaar. 5

. China - 68,83 miljard euro.

China - 68,83 miljard euro: China is een van 's werelds grootste theeproducenten.

4. Brazilië - 69,96 miljard euro: Brazilië is 's werelds grootste producent en exporteur van sojabonen, kip en suiker. 3

. Duitsland - 76,39 miljard euro.

Duitsland - 76,39 miljard euro: Duitsland is Europa's grootste producent van varkensvlees.

2. Nederland - 96,12 miljard euro: Een van 's werelds grootste producenten van tomaten en 's werelds grootste exporteur van uien en aardappelen.

1. Verenigde Staten - 126,52 miljard euro: De VS is een belangrijke exporteur van maïs en sojabonen.

Onderstaande infographic is gebaseerd op cijfers uit 2020.



Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM over het afgelopen jaar** jaar



Twee gebeurtenissen hebben de koers van het aandeel het afgelopen jaar beïnvloed:

- . in juni 2022 de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro
- . in februari 2023 de aankondiging van goede resultaten voor 2022.

Nieuw commentaar: Twee gebeurtenissen hebben de aandelenkoers het afgelopen jaar beïnvloed :

- . in juni 2022 de kapitaalverhoging van EUR 2,256 miljard
- . in februari 2023 de bekendmaking van de goede resultaten van 2022.

> Koersverloop Air France-KLM aandeel

Het aandeel Air France-KLM is maandag 24 april gesloten op **1,541 euro**. Het stijgt deze week met **+0,88%**.

Het stond op 2 januari 2023 op 1,253 euro.

Het 12-maands analistengemiddelde (consensus) voor het aandeel AF-KLM is 1,85 euro (begin februari was het 1,55 euro). Het hoogste koersdoel is 2,40 euro, het laagste 1,10 euro. Ik hou alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Volgens AFP zijn de markten gemengd, tussen de vertragende inflatie en de vrees voor een recessie in de VS.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

Geen nieuwe opmerkingen

> **Ontwikkeling brandstofprijzen in 2022**

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat ruwe Brent-olie en een vat Jet Fuel. In 2022 schommelde het verschil tussen beide producten tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

***Mijn (nieuwe) commentaar:** De laatste twee maanden is de kloof tussen de twee producten (Jet Fuel en ruwe olie) kleiner geworden en nadert de kloof van voor de oorlog in Oekraïne.*

> **Ontwikkelingen brandstofprijzen deze week**

Jet fuel in Europa daalt deze week met -\$7 tot \$97. Na een piek op \$182 in juni 2022 was het begin augustus teruggevallen tot \$132. Voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne stond hij op \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt deze week met \$2 tot \$83. Het effect van de OPEC+ aankondigingen van productievermindering vervaagt.

Van midden februari 2022 tot eind juli jojoënd tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt ze tussen \$75 en \$99.

Terwijl olie al enkele weken terug is op een normaal niveau, zit **Jet Fuel nu heel dicht bij zijn normale niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en Brent-olie bedraagt nu slechts \$14 per vat.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna \$50.

***Mijn (nieuwe) commentaar:** Dit is de eerste keer sinds het begin van de oorlog in Oekraïne dat de spread tussen vliegtuigbrandstof en olie zo klein is.*

Hoewel het nog te vroeg is om definitieve conclusies te trekken, is dit goed nieuws voor luchtvaartmaatschappijen. Als dit wordt bevestigd, kunnen zij meer middelen inzetten voor duurzame vliegtuigbrandstoffen.

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 vermijden dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, **raad ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit 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 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden 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.

U kunt mij vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Bij mijn verkiezing kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

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](#).

11.444 mensen ontvangen dit persoverzicht live