

Luchtverkeer in 2050

I Brief van de voormalige directeur van Air France-KLM

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

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)



François Robardet

ex-vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°930, 18 september 2023

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

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,

Graag wil ik uw aandacht vestigen op het artikel met de titel Luchtverkeer in 2050.

De verwachte verkeerstrends tussen nu en 2050 laten zien dat het moeilijker zal zijn om de luchtvaart in Azië koolstofvrij te maken dan in Europa.

*Veel leesplezier
François*

Persoverzicht van maandag

> AFI KLM E&M opent nieuwe werkplaats Concorde-motoren op Orly

(bron Journal de l'Aviation) 14 september - **AFI KLM E&M vergroot en moderniseert haar motoronderhoudscapaciteit** en versterkt haar aanwezigheid in de Parijse regio. Daarom was de opening van de nieuwe motorenwerkplaats (Concorde genaamd) op Orly op 13 september bijzonder belangrijk en

rechtvaardigde de aanwezigheid van een aantal lokale afgevaardigden, de president van de regio Valérie Pécresse, evenals de CEO van Air France Anne Rigail naast Anne Brachet, de CEO van AFI KLM E &M.

Dit gebouw van 4.200 m², waarvan de bouw eind 2021 is gestart, voegt zich bij de historische gebouwen Constellation (22) en Henri Farman (34). Concorde brengt alle MRO-activiteiten voor motoren die op Orly worden uitgevoerd (voorheen verspreid over zes werkplaatsen op de hub) samen onder één dak. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de feedback van het personeel van Air France om de processen en werkruimtes te verbeteren, die opnieuw zijn ontworpen en geoptimaliseerd om de efficiëntie van de activiteit te verbeteren. Met de Concorde is **de onderhoudscapaciteit van de locatie met 20% toegenomen**, waardoor het mogelijk is om 240 werkplaatsbezoeken per jaar uit te voeren in plaats van 200," legt Géry Mortreux, executive vice-president van Air France Industries, uit. Tegelijkertijd zijn de doorlooptijden met 15% verkort.

Het bedrijf verandert ook. Tot nu toe richtte het bedrijf zich voornamelijk op het onderhoud van GE90's (voor de Boeing 777) en CFM56's (voor de Airbus A320 en Boeing 737), maar het richt nu zijn aandacht op de nieuwe generaties motoren die tegelijkertijd aan de vloot van Air France worden toegevoegd: GTF's (PW1500G-versie voor de A220) en LEAP's (onder een overeenkomst met Safran - twee LEAP-1A's worden momenteel gereviseerd in de werkplaats).

Met de nieuwe werkplaats heeft AFI KLM E&M ook de beschikking gekregen over geavanceerde industriële middelen. In het gebouw staat ook een robot van het Nederlandse bedrijf Aiir Innovations, die in staat is een visuele inspectie van een motor uit te voeren, de gegenereerde gegevens te uploaden naar een cloud zodat ze kunnen worden geanalyseerd door een operator (die indien nodig de nodige en passende onderhoudsmaatregelen neemt), gearchiveerd en later gebruikt als referentie. De oplossing van Aiir Innovations wordt al gebruikt in Nederland, maar is momenteel het onderwerp van een PoC (Proof of Concept) op Orly, gefinancierd met steun van de regio Île-de-France. **Het 'Single Roof'-project**, dat in 2019 werd gelanceerd, is enigszins vertraagd door de Covid-crisis, maar is nooit opgegeven: "Het maakt **deel uit van een lange strategie van industriële ontwikkeling**. We investeren altijd in de toekomst", herinnert Anne Brachet zich, die in 2021 (toen de MRO-business voor motoren op halve kracht stond door de crisis en het intensieve gebruik van groen time management) uitlegde dat AFI KLM E&M zich hiermee zou kunnen positioneren voor de opleving in de industrie. Het huidige herstel is zeer reëel en gaat gepaard met een bijzonder grote vraag naar GTF-onderhoud. In dit verband wijst Géry Mortreux erop dat het standpunt van AFI niet is veranderd: prioriteit wordt gegeven aan de PW1500G - en de capaciteitsverhoging voor dit model bij AFI zal onderhoudscapaciteit in andere werkplaatsen vrijmaken voor de behoeften van de PW1100G-JM (op de A320neo).

Tot slot is **de Concorde ook een bewijs van de lokale verankering van Air France Industries, die erop wijst dat de behoefte aan personeel erg groot is.** AFI moet

dit jaar 400 mensen aanwerven, en evenveel in 2024, en de locatie Orly vertegenwoordigt een deel van deze behoeften.



Mijn commentaar: Single roof is een ambitieus project. Het weerspiegelt de vastberadenheid van de Air France-KLM groep om haar motoronderhoudsactiviteiten op lange termijn te ontwikkelen.

Het groeperen van alle motoronderhoudsactiviteiten onder één dak heeft een aantal voordelen, die in het artikel worden beschreven.

Ik zou hieraan willen toevoegen dat de verkorting van de doorlooptijden besparingen mogelijk maakt op de huurkosten van motoren die worden gebruikt ter vervanging van motoren die tijdens onderhoudswerkzaamheden stil komen te liggen.

> **Air France-KLM overweegt naar verluidt een nieuwe bestelling van maximaal 50 breedrompvliegtuigen**

(bron Air Journal) 16 september - **De Air France-KLM groep overweegt een nieuwe bestelling van langeafstandsvliegtuigen om een deel van haar verouderende vloot te vervangen.**

Volgens The Air Current is de Air France-KLM groep bezig met de afronding van een bestelling van 50 langeafstandsvliegtuigen bij Airbus en/of Boeing, met als doel de verouderde vloot van Airbus A330's en Boeing 777-200ER's te vervangen. De publicatie citeert twee mensen die dicht bij de zaak staan en voegt eraan toe dat de beslissing al eind september 2023 zou kunnen worden genomen.

In het H1 2023-rapport van Air France-KLM, dat in juli 2023 werd gepubliceerd, wordt opgemerkt dat de groep 540 vliegtuigen heeft, waarvan er op 30 juni 2023 521 in actieve dienst waren. "De gemiddelde leeftijd van de vliegtuigen in de operationele vloot was 12,2 jaar, waarvan 12,5 jaar voor de langeafstandsvloot, 12,9 jaar voor de

middellangeafstandsvloot, 20,3 jaar voor de vrachtvloot en 9,2 jaar voor de regionale vloot", vervolgt het rapport.

Op dit moment heeft Air France-KLM in totaal 59 Boeing 777-300's (43 bij Air France, 16 bij KLM), 33 777-200's (18 bij AF, 15 bij KLM) en 26 Airbus A330-200's en A330-300's, verdeeld over respectievelijk vijf A330-300's bij KLM en 15 en zes A330-200's bij Air France en KLM. **"De modernisering van de vloot zal worden weerspiegeld in de voortdurende groei van de A350-900-vloot bij Air France en de B787-10-vloot bij KLM," merkt het rapport over de eerste helft van 2023 op.**

Air France heeft momenteel 21 Airbus A350-900's, waarvan de laatste op 12 juli 2023 is geleverd. Ondertussen heeft KLM 23 Boeing 787-9's en 787-10's, volgens gegevens van ch-aviation.com.

Eerder deze maand kondigden de luchtvaartmaatschappij en Airbus aan dat ze van plan waren om een onderhouds-joint venture op te richten voor de Airbus A350, wat de Europese gigant wat druk zou kunnen geven in de onderhandelingen met de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij.

***Mijn commentaar:** Bij het bestellen van nieuwe vliegtuigen is de keuze van de motoren van strategisch belang. Er wordt zorgvuldig gekeken naar hun efficiëntie, lage brandstofverbruik en prijs.*

Maar voor de Air France-KLM groep is het vrijwel absoluut noodzakelijk dat AFI KLM E&M deze motoren kan onderhouden. Zo kan de divisie haar positie als belangrijke speler op het gebied van vliegtuigonderhoud consolideren.

Motorfabrikanten, met name Rolls-Royce, gaan er echter mee akkoord de verkoopprijs van hun motoren te verlagen op voorwaarde dat zij deze zelf onderhouden.

Studies tonen aan dat
. de vliegtuigconstructie (romp, vleugels, staartvlakken en motorgondels) ongeveer 35% van de kosten van een vliegtuig vertegenwoordigt,
. de motoren ongeveer 25%.

De resterende 40% wordt verdeeld tussen
. bedrading (15%),
. avionica-uitrusting (15%),
. landingsgestel (5%),
. cabine-uitrusting, die uiteindelijk slechts 5% van de kosten uitmaakt.

Deze schaal varieert van model tot model, maar de grote verhoudingen blijven behouden voor tweemotorige vliegtuigen.

> KLM heeft de bonden van het grondpersoneel een definitief

voorstel gedaan voor een nieuwe CAO.

(bron ANP, vertaald met DeepL) 15 september - **De vakbonden FNV en CNV hebben een cao bereikt met KLM voor het grondpersoneel van de luchtvaartmaatschappij. Het is nu aan de vakbondsleden om het te accepteren.** Als ze dat doen, is de dreiging van stakingen voorbij", aldus Souleiman Amallah, CNV-onderhandelaar. David van de Geer, hoofd van de FNV, noemde het een "prachtig voorstel".

KLM heeft ongeveer 15.000 grondmedewerkers in dienst (...) **Volgens de gemaakte afspraken zullen hun salarissen vanaf september met 135 euro stijgen, naar rato van hun dienstverband. Vanaf 1 oktober stijgen de salarissen met 6% en vanaf 1 juli volgend jaar met 3%. Het personeel krijgt ook een eenmalige uitkering van 500 euro bruto in januari 2024.**

Een van de brandende kwesties in de CAO-onderhandelingen was compensatie voor de snelle stijging van de inflatie. Ook met dit aspect is rekening gehouden in het akkoord. Als de inflatie over heel 2024 meer dan 3% is, worden de salarissen van de werknemers op 1 januari 2025 met nog eens 2% verhoogd.

Eerder dreigden FNV en CNV met acties onder het grondpersoneel, omdat de onderhandelingen over de cao in een impasse waren geraakt. De bonden stelden KLM een ultimatum, maar vlak voor het verstrijken van de deadline besloten de twee bonden de onderhandelingen te hervatten.

In een persbericht omschreef KLM het resultaat als "substantiële vooruitgang voor alle collega's op de grond". De andere betrokken bonden, De Unie, NVLT en VKP, laten

volgens de luchtvaartmaatschappij op een later moment weten of het akkoord aan de leden kan worden voorgelegd. **KLM hoopt dat "dit snel zal leiden tot een akkoord met de vijf grondpersoneelsbonden".**

Mijn commentaar: De ontwerploonovereenkomst moet nog geratificeerd worden door de leden van de vakbonden die het grondpersoneel vertegenwoordigen.

> Verenigde Staten: luchtvaartmaatschappijen verlagen prognoses vanwege brandstofprijzen

(bron Air Journal) 14 september - **American Airlines, Southwest Airlines, United Airlines, Spirit Airlines, Frontier, Alaska Air...** hebben allemaal een daling van de boekingen gerapporteerd naast een stijging van de operationele kosten als gevolg van de hogere brandstofprijzen in het huidige kwartaal, terwijl de olieprijsen zijn gestegen als gevolg van de aanhoudende productiebeperkingen door Saoedi-Arabië en Rusland.

Lagekostenmaatschappij Frontier meldde "een recente en onverwachte verandering in het traject van boekingen": "In de afgelopen weken lag de omzet onder de historische seizoenstrend", erkende de maatschappij.

De low-cost luchtvaartmaatschappij Spirit Airlines heeft haar omzetverwachting voor het derde kwartaal verlaagd om de hogere brandstofprijzen te weerspiegelen. De omzet voor het derde kwartaal ligt nu tussen \$1,24 en \$1,25 miljard, vergeleken met een eerdere schatting van \$1,3 tot \$1,32 miljard. Om meer tickets te verkopen, heeft het bedrijf grote kortingen aangekondigd voor reizen die geboekt worden in de tweede helft van het derde kwartaal tot aan de reisperiode voorafgaand aan Thanksgiving in november.

American Airlines zei dat het een winst van 20 tot 30 cent per aandeel verwacht voor het huidige kwartaal, een daling ten opzichte van een eerdere prognose van 85 tot 95 cent per aandeel, waardoor de aandelen met 4% daalden. De luchtvaartmaatschappij verlaagde ook haar prognose voor de totale inkomsten per beschikbare stoelmijl, een indicator van prijszettingsvermogen.

Deze lagere prognoses komen tegen de achtergrond van de eerste tekenen van een afnemende vraag naar binnenlandse reizen, inflatoire druk op consumenten en dure contracten die luchtvaartmaatschappijen tekenen om personeel te behouden.

***Mijn commentaar:** De gestage stijging van de prijzen voor vliegtuigbrandstof (sinds juni 2023 zijn ze gestegen van \$92 naar \$133 per vat) weegt op de kosten van luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld.*

Lees meer over de impact op de aandelenkoersen van luchtvaartmaatschappijen in het gedeelte over de trends in de aandelenkoersen van Air France-KLM.

> **Vliegende taxi's: Alles wordt in het werk gesteld om ervoor te zorgen dat ze klaar zijn voor de Olympische Spelen**

(bron La Tribune) 14 september - **Zullen we tijdens de Olympische Spelen van Parijs 2024 in vliegende taxi's kunnen reizen?** Eén ding is zeker, "alles wordt in het werk gesteld om ervoor te zorgen dat ze klaar zijn voor de Olympische Spelen", verzekerde Edward Arkwright, uitvoerend directeur van de ADP Groep (Aéroports de Paris), op de Greater Paris Summit georganiseerd door La Tribune op donderdag 14 september. Ze worden VTOL genoemd voor "verticaal opstijgende en landende voertuigen", "dit zijn nieuwe luchtvoertuigen die dus koolstofvrij en hinderlijk zijn", beschreef hij en hij beweerde dat ze met 60 decibel vier keer stiller zijn dan een helikopter.

Voorlopig zijn er drie routes gepland. De eerste rijdt tussen de luchthaven Roissy-CDG en de luchthaven Le Bourget, de tweede tussen de Valéry-André heliport (Issy-Les-Moulineaux) en het vliegveld Saint-Cyr-l'École, en de derde tussen de heliport en de Austerlitz aak. **Naast het vervoeren van passagiers, met name voor de Olympische Spelen, zouden de vliegende taxi's de facto ook voor andere doeleinden kunnen worden gebruikt.**

"Het idee zou zijn om een ponton voor het Gare d'Austerlitz te hebben om de vliegende taxi's dicht bij het ziekenhuis Pitié Salpêtrière te brengen om medische routes en routes voor noodgevallen te testen", legt de Chief Executive Officer van ADP uit. Hij voegt eraan toe: **"Het zou een wereldprimeur zijn, niet om met deze voertuigen te vliegen, maar om ze in het luchtverkeer te brengen"**.

Er moeten echter nog een aantal punten worden opgehelderd voordat dit doel kan worden bereikt, legt de CEO uit: "Wat de milieuprocedure betreft, zal er in november-december een openbaar onderzoek plaatsvinden. De certificering van het vliegtuig is in volle gang. We moeten nog de laatste hand leggen aan het businessmodel en de prijsstelling, zodat het uiteindelijk voor iedereen toegankelijk wordt".

(...)



***Mijn commentaar:** Het idee is aantrekkelijk, maar er moeten nog zoveel stadia worden doorlopen dat het doel om de dienst te openen voor de Olympische Spelen van 2024 onhaalbaar lijkt.*

> **Europarlementariërs eens over quotum duurzame brandstoffen**

(bron Air Journal) 16 september - Als onderdeel van **het Refuel EU-plan hebben Europese wetgevers woensdag bindende doelstellingen voor groene brandstoffen voor luchtvaartmaatschappijen goedgekeurd. Het doel is om meer gebruik te maken van duurzame vliegtuigbrandstoffen.**

De richtlijn voorziet met name in een toename van het gebruik van brandstoffen uit biomassa of op basis van waterstof en CO₂. Het doel is om zowel de vraag naar als het aanbod van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), die geen of minder CO₂ uitstoten dan fossiele paraffine, te vergroten. **Brandstofleveranciers moeten ervoor zorgen dat 2% van de brandstof die beschikbaar is op EU-luchthavens SAF is in 2025, oplopend tot 6% in 2030, 20% in 2035 en geleidelijk tot 70% in 2050.**

Vanaf 2030 moet ook 1,2% van de brandstoffen synthetische brandstoffen zijn, oplopend tot 35% in 2050. Synthetische brandstoffen, ook bekend als "e-kerosenen" (gemaakt van CO₂ en waterstof uit hernieuwbare energiebronnen), worden gemaakt

van opgevangen CO₂-emissies, die volgens hun voorstanders de CO₂ compenseren die vrijkomt wanneer de brandstof in een motor wordt verbrand. Voorlopig worden deze brandstoffen in minieme hoeveelheden geproduceerd en zijn ze veel duurder dan conventionele vliegtuigbrandstoffen. Duurzame brandstof wordt gezien als een manier om op korte termijn te beginnen met het geleidelijk verminderen van de koolstofvoetdruk van luchtvaartmaatschappijen.

Met deze stemming loopt Europa voorop in het koolstofvrij maken van het luchtvervoer. "Dit is SAF's grootste mandaat voor integratie ter wereld," vertelde Matteo Mirolo, een specialist in duurzame luchtvaart bij Transport & Environment (T&E), aan Le Monde.

Air France "verwelkomt de stemming over het Refuel EU-plan", ook al heeft de luchtvaartmaatschappij zichzelf al ambitieuzere doelen gesteld. Ze heeft al 1% SAF sinds 2022 en is van plan om "tegen 2030 minstens 10% duurzame vliegtuigbrandstof te gebruiken op al haar vluchten". Maatregelen die de maatschappij duur komen te staan. Om tegen 2022 1% SAF in de brandstoftanks van haar vliegtuigen te krijgen, heeft Air France al 100 miljoen euro extra uitgegeven. Om tegen 2030 10% te bereiken, voorspelt het bedrijf dat de extra rekening €1 miljard zal bedragen.

Tot slot **plant het Europees Parlement "antitankmaatregelen" om te voorkomen dat vliegtuigen buiten de Europese Unie bijtanken met conventionele paraffine, die tot vijf keer goedkoper is.** Het doel is om "de risico's te vermijden van verkeersoverdracht naar niet-Europese hubs die niet onder deze regelgeving vallen, en van koolstoflekkage", zoals Air France vreest.

Mijn commentaar: Een belangrijk aspect van deze beslissing is dat brandstofleveranciers duurzame vliegtuigbrandstoffen in voldoende hoeveelheden zullen moeten leveren om luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen de voor hen gestelde doelen te halen.

De reactie van Matteo Mirolo, van de NGO Transport & Environment, is het vermelden waard: "Dit is een technologie die zijn waarde heeft bewezen op het gebied van klimaatverandering. Maar gezien de groeiprognoses voor de sector is het onrealistisch om je voor te stellen dat je genoeg groene brandstof produceert voor al deze vluchten".

Tot nu toe zijn de groeiprognoses voor het luchtvervoer vooral gericht op Azië en Afrika, niet op Europa. (Zie Luchtverkeer in 2050 hieronder).

Het is daarom veilig om aan te nemen dat Europese luchtvaartmaatschappijen voldoende duurzame vliegtuigbrandstoffen kunnen krijgen.

> Ethiopian Airlines wil snelgroeiende Chinese markt aanboren

(bron Xinhua, Chinese equivalent van AFP) 14 september - **Ethiopian Airlines is van plan om de snelgroeiende Chinese markt aan te boren door nieuwe routes te openen, waardoor de Ethiopische hoofdstad Addis Abeba een toegangspoort tot Afrika wordt**, aldus Ethiopian Airlines CEO Mesfin Tasew.

"China is een zeer belangrijke markt voor Ethiopian Airlines. **We verbinden China en Afrika al 50 jaar en we willen onze samenwerking met China uitbreiden door de frequentie van de vluchten en het aantal bestemmingen te verhogen**," vertelde de heer Tasew onlangs in een interview aan Xinhua.

De nationale luchtvaartmaatschappij van Ethiopië is bijna twee weken geleden begonnen met een vrachtdienst naar de Chinese stad Chengdu. Volgens Tasew **ziet Ethiopian Airlines China als een motor voor haar toekomstige groei**. Hij wees in het bijzonder op de toename van het aantal investeerders en zakenlieden dat tussen China en Afrika vliegt.

"Onze vrachtluchten naar China verbinden niet alleen Afrika met China, maar ook Europa met China. We hebben dus grote vrachtoperaties met China. We werken samen met Chinese zakenmensen om hun gefabriceerde producten te exporteren naar Afrika, Europa en andere delen van de wereld", legde hij uit.

(...)

***Mijn commentaar:** Vorige week had ik het over de aanzienlijke groei van Ethiopian Airlines in Afrika ([brief nr. 929](#)) en noemde ik al de indirecte steun van China en India.*

=====

Luchtvervoer in 2050

=====

> Naar een 4-voudige toename van het intra-Afrikaanse luchtverkeer

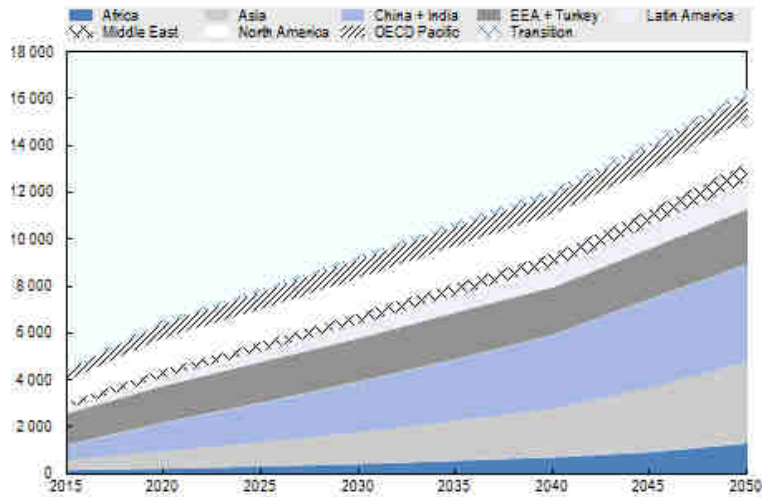
(bron CercleFinance) 13 september - **Boeing heeft aangekondigd dat volgens haar prognoses het passagiersvervoer binnen Afrika de komende twintig jaar meer dan zal verviervoudigen**. De vliegtuigbouwer schat dat er de komende twee decennia 1.025 nieuwe vliegtuigen nodig zullen zijn om deze groei te ondersteunen.

Volgens Boeing zal de totale groei van het Afrikaanse luchtverkeer naar verwachting uitkomen op 7,4%, de op twee na hoogste groei van alle regio's in de wereld en meer dan het wereldwijde gemiddelde van 6,1%. **Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen bevinden zich in een goede positie om de groei van het intraregionale verkeer te ondersteunen en marktaandeel te veroveren**, door zowel passagiersdiensten als handel binnen het continent te ontwikkelen," aldus Randy Heisey, Boeing's general manager commercial marketing voor het Midden-Oosten en Afrika.

(...)

Mijn commentaar: De ontwikkeling van het luchtverkeer in Afrika lijkt indrukwekkend, maar moet in perspectief worden geplaatst, aangezien de huidige verkeersniveaus relatief laag zijn.

Hier is een tabel getiteld "Projected international air transport demand by world region, 2015-50" uit een rapport dat in 2019 is gepubliceerd door de OESO.



Voor de periode 2015-2050 voorziet de OESO een verviervoudiging van het luchtverkeer, met grote verschillen tussen de geografische gebieden.

Hier zijn de details:

. Afrika: verkeer vermenigvuldigd met 9,5

. **Azië: verkeer vermenigvuldigd met 8**

.

. **China+India: verkeer vermenigvuldigd met 6,8**

.

. Europa+Turkije: verkeer vermenigvuldigd met 1,7

.

. Latijns-Amerika: verkeer vermenigvuldigd met 4,4

.

. Midden-Oosten: verkeer vermenigvuldigd met 3,2

.

. Noord-Amerika: verkeer vermenigvuldigd met 2

. Stille Oceaan: verkeer vermenigvuldigd met 2,3

De verkeersaandelen zullen fundamenteel veranderen:

. Afrika: van 3% in 2015 naar 8% in 2050

. **Azië: van 10% in 2015 naar 21% in 2050**

. **China+India: van 14% in 2015 naar 25% in 2050.**

- . Europa+Turkije: van 30% in 2015 naar 14% in 2050 .
- . Latijns-Amerika: van 6% in 2015 naar 7% in 2050 .
- . Midden-Oosten: van 6% in 2015 naar 5% in 2050 .
- . Noord-Amerika: van 21% in 2015 naar 11% in 2050 .
- . Stille Oceaan: van 9% in 2015 naar 6% in 2050

Als deze voorspellingen worden bevestigd, ondersteunen ze het standpunt dat het in Azië het moeilijkst zal zijn om de doelstellingen voor het koolstofarm maken van de luchtvaart te halen.

Einde persoverzicht

> Het aandeel Air France-KLM en de olieprijs in de afgelopen zes maanden

Cours

Pétrole Brent Pétrole Brent ▾

94.62 USD +0.37%

VALEUR INDICATIVE 88.67 EUR

▾



Mijn commentaar: De bovenstaande tabel (bron: Boursorama) vergelijkt de aandelenkoers van Air France-KLM (de rode lijn) en ruwe Brent-olie (de blauwe zone) over een periode van zes maanden.

Het is duidelijk dat in deze periode, wanneer de olie stijgt, de koers van het aandeel Air France-KLM daalt (en omgekeerd).

Ter herinnering: de luchtvaartmaatschappijen hadden in augustus te maken met

vergelijkbare dalingen:

- . IAG: -5,84%,
- . EasyJet: -10,20%,
- . Lufthansa: -7,40%,
- . Delta : -9,38%,
- . Air France-KLM: -8,80%.

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 18 september op **€12,17**. Het is deze week met **-8,08%** gedaald. **De druk op de olieprijsen ligt aan de basis van deze daling.**

In twee maanden tijd heeft het aandeel Air France-KLM meer dan 20% verloren. De andere luchtvaartmaatschappijen deden het niet veel beter.

Lufthansa verloor 12%, Delta 15% en easyJet 11%.

De aandelenkoers was €12,53 op 2 januari 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 19,70 euro (vergeleken met 15,0 euro begin januari). Het hoogste koersdoel is 24,50 euro, het laagste 11,0 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Details over de analistenconsensus vind je op mijn blog.

Mijn commentaar: *Druk op de olieprijsen ligt ten grondslag aan deze daling.*

Opmerking: De aandelenkoersen van Air France-KLM van vóór 31 augustus zijn met tien vermenigvuldigd om rekening te houden met de aandelenconsolidatie.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$4 gestegen naar \$135. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$5 tot \$95 per vat.

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojode de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog. Het is nu \$40, terwijl het voor het conflict in Oekraïne rond de \$15 lag. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg de spread bijna

\$50.

Mijn commentaar: De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is nog steeds abnormaal hoog.

Het is nu 40 dollar, terwijl het voor het conflict in Oekraïne rond de 15 dollar lag. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was het verschil bijna \$50.

Deze decorrelatie tussen de prijs van ruwe Brent en de prijs van vliegtuigbrandstof heeft ertoe geleid dat luchtvaartmaatschappijen hun brandstofdekkingsstrategie hebben herzien. Vóór de Oekraïense crisis was de meeste brandstofdekking gebaseerd op de prijs van ruwe Brentolie.

== citaat: Air France-KLM Group UNIVERSAL RECORDING DOCUMENT 2022, pagina 173 :

(Aldus) had de Air France-KLM Groep een beleid ingevoerd waarbij het brandstofprijrisico systematisch werd afgedekt, hoofdzakelijk op basis van de olieprijs (Brent).

Aan het begin van de Oekraïense crisis, tegen een achtergrond van hoge volatiliteit en spanningen op de grondstoffenmarkt, integreerde de Air France-KLM Groep nieuwe afdekkingsinstrumenten op de kraakmarges om het risico in verband met de ontkoppeling tussen indices die de prijs van ruwe olie weerspiegelen (Brent ICE) en indices die de prijs van geraffineerde producten weerspiegelen (Gasoil ICE en Jet CIF NWE) beter af te dekken.

== einde citaat

Kortom, een deel van de brandstofdekking van de Air France-KLM Groep is nu gebaseerd op de prijs van Jet Fuel).

Goed om te weten

> Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres 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 Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

Mijn commentaar: Als je aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, vergeet dan niet om één keer per jaar in te loggen bij je accountmanager om te voorkomen dat het als inactief wordt beschouwd.

Inactiviteit in VEE's wordt geregeld door de wet Eckert.

Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek verbinding te maken met hun rekening of Natixis Interépargne te bellen om hun rekening opnieuw te activeren.

Natixis Interépargne stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de activa overgedragen aan CDC, die ze 20 jaar vasthoudt.

Dit is in feite de oude 30-jarige verjaringstermijn, die uiteenvalt in 2 fasen: 10 jaar bij de rekeninghouder en 20 jaar bij CDC.

Inactiviteit betekent geen transacties uitvoeren en/of niet inloggen op uw rekening en/of niet bellen naar en/of schrijven naar Natixis Interépargne.

Dit systeem is ook van toepassing op de PERCO/PER sinds de wet PACTE.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. Je houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die je 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 wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM.](#)

Details

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

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

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

voormalig directeur van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount [@FrRobardet](#)

Nicolas Foretz, PNC, directeur van Air France-KLM, als vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PNC en PS



Om Nicolas te schrijven: [bericht voor Nicolas Foretz](#).

Toen we werden verkozen, kregen we de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#)

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)
mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#).

11.544 mensen ontvangen dit persoverzicht live