

Air France-KLM stelt nieuwe doelen voor winstgevendheid

I Brief van François Robardet



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)

voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°943, 18 december 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](#) 

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM stelt nieuwe doelen voor winstgevendheid

(bron Les Echos) 14 december - **Air France-KLM zal de komende jaren niet op zijn lauweren rusten.** Na hard te hebben gewerkt om de verliezen weg te werken en weer winst te maken, wil de groep **tegen 2028 haar winstgevendheid aanzienlijk verbeteren door €2 miljard aan extra winst te genereren.** Dit is het doel van het nieuwe strategische vijfjarenplan, waarvan de grote lijnen donderdag op een beleggersdag werden onthuld.

Concreet wil Air France-KLM haar operationele marge verhogen van 7% naar 8% in de periode 2024-2026, vergeleken met ongeveer 4% in 2019, **en naar meer dan 8% tussen 2026 en 2028.** Dit zou gemiddeld **zo'n 400 miljoen euro aan extra winst per jaar betekenen.** Dit alles terwijl het bedrijf zijn vloot blijft vernieuwen, zijn lagekostendochter Transavia blijft uitbreiden, zijn aanbod met 4% tot 5% per jaar blijft uitbreiden en zijn ecologische voetafdruk blijft verkleinen.

Het vorige plan dat Benjamin Smith in 2019 lanceerde, was er al op gericht om de winstgevendheid van Air France-KLM tegen 2024 bijna te verdubbelen, met een operationele marge van 7% of 8% tegen 2024. Dit impliceerde al een verhoging van het bedrijfsresultaat met €1,350 miljard van 2019 tot 2024, waarvan €900 miljoen voor Air France alleen.

"Ondanks sterke tegenwind zijn **deze toezeggingen nagekomen**", zei Ben Smith

tevreden. Na een terugkeer naar winst in 2022, boekte Air France-KLM een operationele marge van 7,8% voor de eerste negen maanden van het jaar. De groep zou het boekjaar 2023 moeten afsluiten met een operationele winst van ongeveer 2 miljard euro, volgens schattingen van analisten, op een omzet van meer dan 30 miljard.

Deze spectaculaire groei is vooral te danken aan de optimalisering van de vloot en het netwerk, de verbeterde productiviteit in combinatie met een vermindering van het personeelsbestand en het opvangen van de verliezen in de binnenlandse en vrachtnetwerken, om nog maar te zwijgen van de afwezigheid van grote stakingen. Dankzij deze structurele verbeteringen, in combinatie met massale overheidssteun tijdens Covid en een spectaculaire opleving van het verkeer en de prijzen, kan Air France-KLM in 2022 betere resultaten boeken dan Lufthansa en IAG.

Maar in 2023 hebben IAG en Lufthansa de kloof gedicht en hebben beide Air France-KLM ingehaald op het gebied van winstgevendheid. Over de eerste 9 maanden van het jaar genereerde IAG een marge van 13,5% en de Lufthansa-groep 8,5%. Air France-KLM moet dus haar inspanningen voortzetten om niet achterop te raken.

Het nieuwe strategische plan gebruikt daarom dezelfde ingrediënten en gaat verder met wat al is begonnen. Te beginnen met kostenbesparingen en productiviteitsverhoging. Alleen al de modernisering van de vloot, met 178 vliegtuigen in bestelling, moet tegen 2028 €430 miljoen aan extra operationele winst opleveren, dankzij kostenbesparingen van 10% tot 15%.

Air France-KLM zal tussen 2024 en 2028 jaarlijks 3 tot 3,8 miljard euro investeren in de aankoop van vliegtuigen, met als doel om in 2030 81% van de vloot uit vliegtuigen van de nieuwste generatie te laten bestaan, tegenover 21% in 2023 en 5% in 2019. In combinatie met 10% duurzame vliegtuigbrandstof in 2030 hoopt Air France-KLM haar CO₂-uitstoot per passagier in 2030 met 30% te hebben verminderd ten opzichte van 2019.

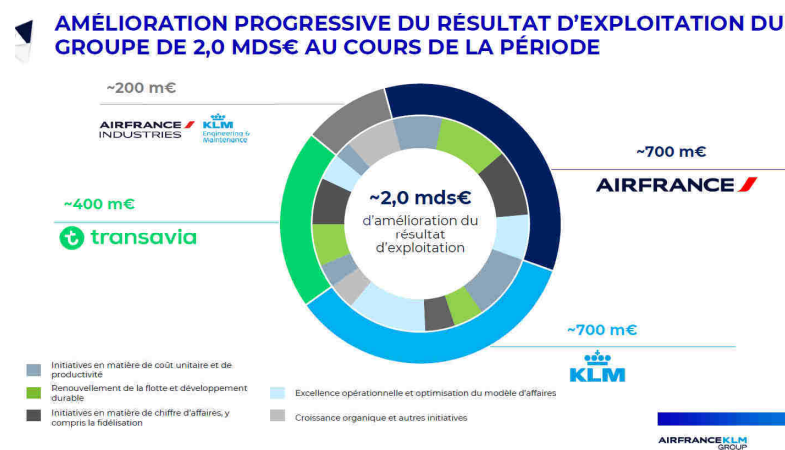
De overdracht van slots van Orly naar Transavia moet het mogelijk maken om de laatste bron van verliezen op het binnenlandse netwerk, geschat op 80 miljoen euro per jaar, te elimineren. **De uitbreiding van Transavia, dat naar verwachting met 6% per jaar zal groeien tegenover 4% voor Air France, zou alleen al tussen nu en 2028 een extra winst van €400 miljoen per jaar moeten opleveren.** "We veranderen een bron van verliezen - Orly - in een troef", benadrukte Ben Smith.

Vergeleken met het vorige plan legt het nieuwe plan echter meer nadruk op externe groeiactiviteiten, zoals de huidige overname van 19% van SAS. "Een belangrijke aanwinst voor Air France-KLM en de Skyteam-alliantie", aldus Ben Smith. Air France-KLM wil ook haar nevenactiviteiten verder ontwikkelen, op het gebied van vracht, met CMA-CGM, op het gebied van onderhoud, en door gebruik te maken van haar basis van trouwe klanten die lid zijn van het Flying Blue-programma, dat al een

miljard euro per jaar aan extra inkomsten genereert.

Zal dit alles genoeg zijn om investeerders aan te trekken en zo'n 15 miljard euro aan investeringen en nieuwe overnames te financieren? De beurs reageerde vanavond redelijk positief, met AF-aandelen die bij het sluiten bijna 9% hoger stonden. Toch bieden **sommige concurrenten van Air France-KLM beleggers aantrekkelijkere vooruitzichten. De IAG-groep mikt op 12% tot 15% en Lufthansa op 8% vanaf 2024.**

Mijn commentaar: Tijdens de presentatie van haar strategie aan beleggers gaf de Air France-KLM groep een gedetailleerd overzicht van de hefboomen om haar resultaten te verbeteren. Onderstaande infographic staat op pagina 108 van deze presentatie, die beschikbaar is op de [website van Air France-KLM](#).



Voor elk van de onderdelen van de Air France-KLM groep zijn de belangrijkste gebieden voor verbetering :

- **Air France :**
 - . Vlootvernieuwing en duurzame ontwikkeling
 - . Inkomsteninitiatieven, waaronder klantenbinding .
- **KLM :**
 - . Initiatieven op het gebied van eenheidskosten en productiviteit
 - . Operationele uitmuntendheid en optimalisatie bedrijfsmodel
- **Transavia :**
 - . Vlootvernieuwing en duurzame ontwikkeling
 - . Inkomsteninitiatieven, waaronder klantenbinding
- **AFI KLM E&M :**
 - . Organische groei en andere initiatieven

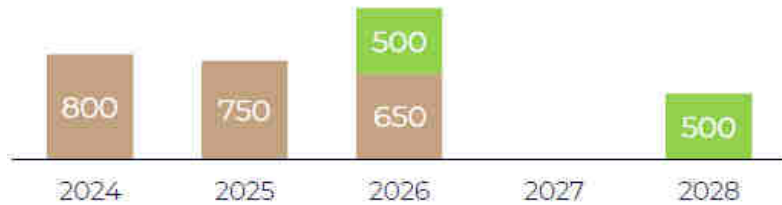
De jaren 2024 en 2025 zijn volgens waarnemers de jaren met de meest ambitieuze doelstellingen.

Temeer omdat de Air France-KLM groep te maken krijgt met aanzienlijke

terugbetalingen van obligaties (zie hieronder).

Profil obligataire lissé sur la période

En m€



> Air France-KLM bevestigt streven naar 10% duurzame brandstoffen in 2030

(bron AOF) 13 december - **Tegen 2023 zullen de maatschappijen van de Air France-KLM Groep ongeveer 80.000 ton SAF (duurzame vliegtuigbrandstoffen) gebruiken**, dat is "bijna het dubbele van het volume in 2022", **waardoor de groep voor het tweede opeenvolgende jaar "de grootste gebruiker van SAF ter wereld" zal zijn**. Het hele jaar door bleef de groep werken aan het "veiligstellen van toekomstige volumes" SAF, met het oog op het behalen van de doelstelling om in 2030 ten minste 10% SAF te gebruiken. Air France-KLM heeft leveringscontracten en intentieverklaringen ondertekend met SAF-producenten over de hele wereld.

Air France-KLM heeft ook rechtstreeks geïnvesteerd in productie-eenheden en bevestigt daarmee haar betrokkenheid bij het ondersteunen van de opkomst van een duurzame luchtvaartbrandstofindustrie in Europa en wereldwijd.

Mijn commentaar: Air France-KLM heeft zichzelf tot doel gesteld om tegen 2030 10% duurzame vliegtuigbrandstoffen te gebruiken, wat veel meer is dan de drempel van 3,9% die door de Europese autoriteiten is opgelegd.

AIR FRANCE-KLM EST LEADER EN MATIÈRE D'UTILISATION DU SAF AVEC AU MOINS 10% D' INCORPORATION DE SAF EN 2030



Année	SAF OBLIGATOIRE EUROPÉEN APPLIQUÉ À AIR FRANCE-KLM (PRÉVISION DU TAUX DE MÉLANGE MOYEN)	ENGAGEMENTS EXTERNES AIR FRANCE-KLM
2022		1 ^{er} cons. de SAF mondial (17% de la prod.) 0.6% TAUX D'INCORPORATION SAF
2023		1 ^{er} cons. de SAF mondial (16% de la prod.) 1% TAUX D'INCORPORATION SAF
2025	1.2%	2.2% TAUX D'INCORPORATION SAF -10% CO2/RTK (vs'19)
2030	3.9%	Min 10% TAUX D'INCORPORATION SAF -30% CO2/RTK (vs'19) – SBTi
2035	13%	
2050	46%	Zéro émissions nettes de carbone

> Kunnen Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen in 2024 normaal vliegen?

(bron Jeune Afrique) 12 december - **Kenya Airways** gooide op 8 december roet in het eten: in de aanloop naar de feestdagen, die traditioneel een drukke periode zijn voor luchtvaartmaatschappijen, gaf de Keniaanse nationale luchtvaartmaatschappij **aan dat "door moeilijkheden in de wereldwijde toeleveringsketen van reserveonderdelen" haar vluchtschema "verstoord zou kunnen worden"**.

En met reden: dit tekort zorgt ervoor dat de vliegtuigen van de Keniaanse groep aan de grond worden gehouden voor onderhoud. **Deze druk op de toeleveringsketen heeft niet alleen gevolgen voor Kenya Airways, maar voor alle luchtvaartmaatschappijen.**

(...)

Voor IATA stelt deze "verschrikkelijke" situatie zowel de toegang tot onderdelen als de kosten van onderdelen aan de orde. Het probleem is niet nieuw: **"De sector kwam onder druk te staan in de jaren 2019-2020 en de situatie is alleen maar verslechterd in de context van het post-Covid herstel"**, legt **Jean Adadevi, consultant bij Lufthansa Systems, uit**. Volgens hem hebben de giganten van de sector - met name Lufthansa Technik en Air France KLM Industries - te kampen met personeelstekorten die hen dwingen hun productietempo te herzien... en zich te concentreren op de grootste spelers, wat Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen niet zijn.

Olivier Andries, CEO van Safran, 's werelds grootste leverancier van reserveonderdelen naast General Electric, wijst ook op problemen met titanium en staalleveringen, maar beweert protocollen te hebben ingevoerd om de productie te verhogen. Desondanks zullen de toeleveringsketens "tot ver in 2024" krap blijven, vertelde hij in september aan AJPAE, de Franse vereniging van luchtvaartjournalisten.

(...)

Op het continent blijft alleen Ethiopian Airlines - en bij toeval Asky, dat het onderhoud van haar vliegtuigen aan haar delegeert - relatief gespaard, vanwege de lokale productiecapaciteit van de Ethiopische maatschappij.

Mijn commentaar: De lage beschikbaarheid van grondstoffen is een van de redenen voor het tekort aan vliegtuigonderdelen.

Voor meer informatie over de behoefte aan grondstoffen nodig ik je uit om de [lezing "Energy versus raw materials: is the transition really possible?" van Olivier Vidal, een onderzoeker aan het CNRS in Grenoble](#), te beluisteren of nog eens te beluisteren.

Hij presenteert verschillende energietransitiescenario's.

In elk scenario is de behoefte aan aluminium, koper, staal en beton aanzienlijk. Zo veel zelfs dat in twee van de drie scenario's de bekende reserves ontoereikend zijn, maar verbeterde procedures voor het recyclen van deze materialen volstaan.

Het derde scenario, dat alle vormen van energie verbiedt behalve hernieuwbare elektriciteit, is onrealistisch. De koperreserves zouden niet voldoende zijn.

> IAG vraagt EU goedkeuring voor overname Air Europa

(Reuters bron) 11 december - **IAG**, eigenaar van British Airways en Iberia, **zei bereid te zijn om een ambitieus en uitgebreid pakket van corrigerende maatregelen aan te bieden om de zorgen van de Europese Commissie over de deal weg te nemen**, en was vastbesloten om de transactie zo snel mogelijk in 2024 af te ronden.

"We hebben de Europese Commissie vandaag in kennis gesteld van onze voorgenomen overname van **Air Europa**. De transactie zal ten goede komen aan consumenten en de Spaanse economie in het algemeen, en zal de concurrentiepositie van Madrid verbeteren ten opzichte van andere Europese hubs," zei IAG CEO Luis Gallego in een verklaring.

In februari zei IAG dat het was overeengekomen om €400 miljoen (\$429,80 miljoen) te betalen aan het Spaanse Globalia voor de 80% van Air Europa die het nog niet bezat.

IAG zal waarschijnlijk verschillende rivalen, zowel Europese als niet-Europese, polsen om te zien of ze geïnteresseerd zijn in de corrigerende maatregelen. Fusies van luchtvaartmaatschappijen gaan meestal gepaard met het opgeven van luchthavenslots om tegemoet te komen aan mededingingsbezwaren, evenals toegang tot frequent flyer-programma's.

Mijn commentaar: Het bod van Iberia om Air Europa te kopen dateert van november 2019.

Toen Iberia in augustus 2022 aankondigde Air Europa te willen overnemen, ging de Europese Commissie in gesprek met de IAG-groep.

De Europese Commissie was van mening dat de transactie, zoals voorgesteld, zou leiden tot concurrentieproblemen op ongeveer 70 routes waarop Iberia en Air Europa de belangrijkste of zelfs de enige exploitanten waren, met name tussen Spanje en Amerika.

Het resultaat van de onderhandelingen tussen de Europese Commissie en IAG om deze problemen op te lossen zou binnenkort bekend moeten worden.

> Privatisering TAP Air Portugal mogelijk uitgesteld

(bron AFP) 16 december - Na de start van het privatiseringsproces van TAP Air zal de Portugese regering het moeilijk krijgen om haar beloften na te komen.

Het aanvankelijk geplande tijdschema voor de privatisering van de staatsluchtvaartmaatschappij TAP Air Portugal zal waarschijnlijk worden vertraagd door de politieke crisis in Portugal, die heeft geleid tot het uitschrijven van vervroegde algemene verkiezingen in maart, zei TAP CEO Luis Rodrigues op vrijdag.

Privatisering, in september gelanceerd door de Portugese regering, "**is mogelijk in 2024, maar het zal moeilijk worden** (...) het tijdschema lijkt ingewikkeld", zei de TAP-manager in de marge van een ontmoeting met de buitenlandse pers op het hoofdkantoor van het bedrijf in Lissabon.

Portugal belandde in een politieke crisis na het aftreden van de socialistische premier Antonio Costa, wiens naam in verband werd gebracht met een geval van beïnvloeding, wat leidde tot het uitschrijven van vervroegde algemene verkiezingen op 10 maart. "**We zullen geen nieuwe regering hebben voor eind april of mei**", dus privatisering in 2024 "is niet onmogelijk, maar ik zou er niet op wedden", vertelde de heer Rodrigues aan AFP

Geen commentaar

> **EasyJet lanceert haar touroperator in Frankrijk om haar herlancering te bevestigen**

(bron Challenges) 14 december - Elke winter is het hetzelfde anti-depressieritueel: **duizenden Fransen** struinen het internet af om hun volgende vakantie naar de zon te boeken. **Dit jaar ontdekken ze een nieuwe touroperator... EasyJet Holidays.** Op 13 december kondigde de lagekostenmaatschappij de komst van haar all-in reisdienst naar Frankrijk aan. De kern van het pakket bestaat uit vluchten + transfers + hotels vanaf 16 Franse luchthavens naar 3.000 accommodaties, vanaf 399 euro voor zeven nachten. Het idee kwam van de CEO van EasyJet zelf, Johan Lundgren, **kort na zijn aanstelling eind 2017. Geen verrassing: hij kwam van toerismegigant TUI.** "Ik ontdekte dat ongeveer 20 miljoen van onze jaarlijkse passagiers, een kwart van het totaal, een hotel boekten naast de vlucht," zegt de Zweed. Het was alsof we een berg geld op tafel hadden liggen waar we niets van wisten. **Vandaar het idee om een touroperator te starten. De service werd in 2019 gelanceerd in het Verenigd Koninkrijk, maar stilgelegd door de pandemie, maar in 2022 werd hij pas echt ingehuldigd...** en werd de "berg geld" tastbaar: op 28 november bleek uit de jaarresultaten dat EasyJet Holidays in één jaar 142 miljoen euro winst had gemaakt. Dat is een kwart van de jaarlijkse winst voor belastingen van de luchtvaartmaatschappij van 530 miljoen. Beter nog: voor het eerst na drie jaar van verliezen verdient EasyJet weer geld, terwijl de omzet met 42% is gestegen tot 9,51 miljard euro.

Mijn commentaar: EasyJet Holidays concurreert met Transavia Holidays, het

platform dat Transavia France in augustus 2021 lanceerde.

Opgemerkt moet worden dat, als onderdeel van de presentatie van de Air France-KLM strategie, werd aangegeven dat Transavia Holidays bedoeld was om "het aandeel van de vrijetijdsportefeuille te vergroten".

> **Turkish Airlines bestelt 220 vaste Airbussen waaronder 70 A350's**

(bron Journal de l'Aviation) 15 december - **Het eerste deel van de gigantische order van Turkish Airlines is binnen.** Deze order, die al sinds het voorjaar wordt verwacht, heeft betrekking op de toekomstige Airbus-vloot van de luchtvaartmaatschappij. Turkish Airlines heeft zich vast verbonden tot de aankoop van 220 vliegtuigen van de Europese fabrikant, verdeeld over 70 vliegtuigen uit de A350-familie en 150 A321neo.

In detail heeft **Turkish Airlines een vaste order getekend voor 50 A350-900's (naast de vier bestelde toestellen in juli en de tien bestelde toestellen in september), vijftien A350-1000's en vijf A350F's. Daarnaast heeft ze aankooprechten verworven voor nog eens twintig A350-900's en vijf A350F's.**

Tegelijkertijd heeft de luchtvaartmaatschappij overeenkomsten gesloten met Rolls-Royce voor het onderhoud en de levering van reservemotoren voor de vloot.

De overeenkomst voor de aankoop van de A321neo omvat ook aankooprechten voor ongeveer honderd extra vliegtuigen.

Deze contracten brengen de orderportefeuille van Turkish Airlines bij Airbus op 504 vliegtuigen, waarvan er 212 zijn geleverd.

Deze Airbus vliegtuigen zullen Turkish Airlines in staat stellen om haar vloot uit te breiden, aangezien zij streeft naar een verdubbeling van haar capaciteit in 2033 en meer dan 800 vliegtuigen in dienst wil hebben. In april gaf het bedrijf aan dat het van plan was om 600 vliegtuigen te bestellen, verdeeld over 200 wide-body jets en 400 single-aisle vliegtuigen. Andere contracten moeten nog komen en de Boeing 737 MAX en 787 zijn nog in de running.

Mijn commentaar: Terwijl de meeste orders van Europese luchtvaartmaatschappijen bedoeld zijn om hun verouderende vloot te vervangen, is dit niet het geval voor Turkish Airlines.

De Turkse nationale luchtvaartmaatschappij is duidelijk niet onderworpen aan dezelfde milieueisen als haar Europese concurrenten.

Speciale duurzame luchtvaart

> Minder langdurige condensatiesporen door de hoogte van het vliegtuig aan te passen

(bron DPA) 11 december - **Langdurige condensatiesporen van vliegtuigen kunnen vaak worden voorkomen door een kleine verandering in vlieghoogte.** Dit is aangetoond door medewerkers van het Duitse lucht- en ruimtevaartcentrum (DLR) in Koln en het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) van Eurocontrol in een experiment dat is uitgevoerd tijdens de Corona pandemie. Volgens DLR en MUAC is dit een belangrijke stap op weg naar een aanzienlijke vermindering van de langetermijnimpact van het luchtverkeer op het klimaat.

Voor hun onderzoek gebruikten de onderzoekers de situatie tijdens de pandemie van 2021, toen er minder luchtverkeer was. Tijdens deze periode bestudeerden ze de vorming van condensatiesporen in het bovenste luchtruim boven Noordwest-Duitsland en de Benelux.

Volgens het DLR ontstaan contrails wanneer vliegtuigmotoren roetdeeltjes uitstoten die op typische vlieghoogten vaak fungeren als condensatiekernen voor kleine waterdruppels. Deze bevriezen dan tot ijskristallen, zichtbaar in de lucht als witte contrails. Of en in welke mate dit gebeurt, hangt volgens de auteurs van het onderzoek onder andere af van de luchttemperatuur en luchtvochtigheid op de vliegroute.

Wanneer de weersvoorspelling de aanwezigheid van langdurige contrails op de gebruikelijke vlieghoogte voorspelde, werd de route op sommige dagen aangehouden, terwijl op andere dagen een "vermijdingsprocedure" werd uitgevoerd. In de praktijk betekende dit dat de vlieghoogte van het vliegtuig met ongeveer 660 meter naar boven of beneden werd gewijzigd.

De onderzoekers gebruikten satellietbeelden om te controleren of er zich langdurige contrails hadden gevormd. Vluchten op dagen dat het luchtverkeer niet verstoord was, werden als referentie gebruikt. Het resultaat toonde aan dat langdurige contrails inderdaad minder vaak voorkwamen wanneer de vlieghoogtes werden veranderd, meldt het team onder leiding van Robert Sausen van het DLR Institute for Atmospheric Physics en Rüdiger Ehrmanntraut van MUAC in het "Meteorologische Zeitschrift".

Het wijzigen van vliegroutes leidt over het algemeen echter tot een toename van de CO₂-uitstoot. De routes moeten daarom zo worden gekozen dat de totale klimaatimpact van de betreffende vlucht wordt verminderd, schrijft het DLR. Er moet ook voor worden gezorgd dat al het luchtverkeer veilig kan blijven opereren.

Mijn commentaar: De daling van de luchtvervoersactiviteit tijdens de Covid-periode heeft het mogelijk gemaakt om verschillende manieren om de CO₂-uitstoot te verminderen te testen.

Naast de mogelijkheden om condensatiesporen te verminderen, zijn vluchten in squadrons, wijzigingen in vliegroutes en continue daling geëvalueerd.

In mijn [brief nr. 835 van 22 november 2021](#) vindt u verschillende infografieken van het OMNES-team, waaronder deze en die in de volgende toelichting.



> Duurzame vliegtuigbrandstoffen: nieuwe projectoproep van 200 miljoen euro

(bron AOF) 15 december - "**Projecten voor de industriële productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen in Frankrijk ondersteunen**". Dat is het doel van de nieuwe projectoproep die vrijdag is gelanceerd door de ministers Agnès Pannier-Runacher (Energietransitie), Roland Lescure (Industrie) en Clément Beaune (Transport), met Bruno Bonnell, secretaris-generaal voor Investerings, belast met France 2030. **Deze regeling, met een voorlopig budget van maximaal 200 miljoen euro, is een vervolg op de aankondiging van de Franse president tijdens de Paris Air Show in juni 2023.**

Emmanuel Macron beloofde toen de steun van de regering voor de ontwikkeling van een nationale industrie die tegen 2030 500.000 ton per jaar kan produceren.

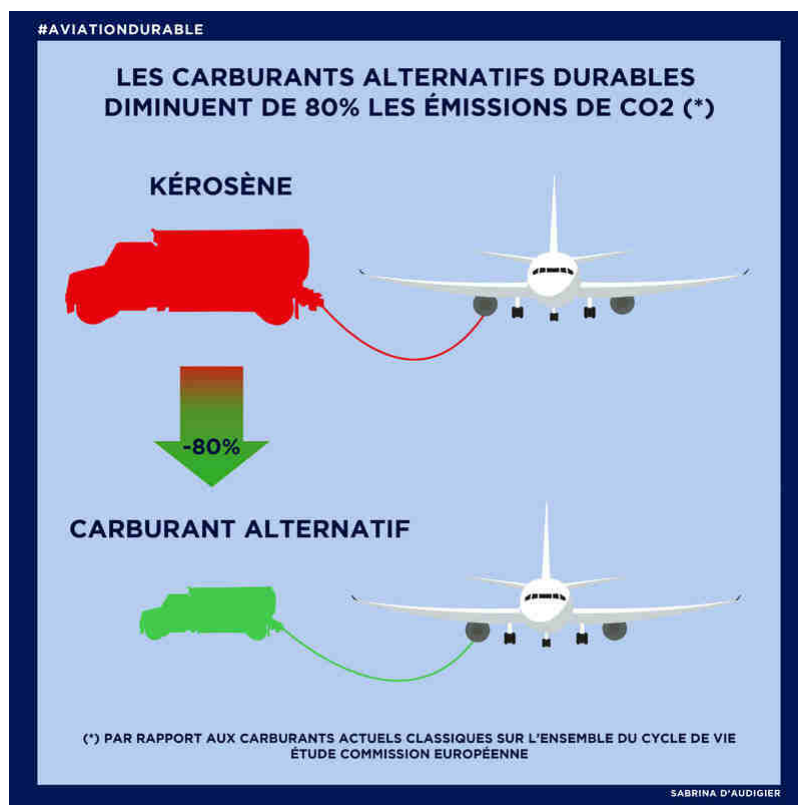
Volgens de Franse regering is het de bedoeling om "de luchtvaartsector in staat te stellen zijn doelstellingen te halen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en koolstofvrij te worden tegen 2050", terwijl de energieonafhankelijkheid van het land behouden blijft en banen worden gecreëerd in de regio's in combinatie met onze

landbouw- en afvalindustrie.

Duurzame brandstoffen, of het nu gaat om biobrandstoffen uit biomassa of synthetische brandstoffen (e-fuels), kunnen de uitstoot van broeikasgassen over hun hele levenscyclus met 70% tot 95% verminderen in vergelijking met fossiele paraffine.

***Mijn commentaar:** Deze oproep tot het indienen van projecten komt tegemoet aan de bezorgdheid van luchtvaartmaatschappijen, die het gebrek aan duurzame brandstof betreuren.*

Als de Franse industrie erin slaagt om, zoals aangegeven, tegen 2030 500.000 ton duurzame vliegtuigbrandstof te produceren, kunnen Franse luchtvaartmaatschappijen hun doelstellingen op dit gebied halen.



Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM**

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 18 december op €13,35. Het aandeel is deze week met +9,27% gestegen.

Sinds begin november is de koers van het Air France-KLM aandeel met meer

dan 22% gestegen.

Op 2 januari 2023 bedroeg de koers 12,53 euro en op 19 juni 2023 17,77 euro.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 17,19 euro (vergeleken met 15,0 euro begin januari). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9,50 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

Geen commentaar

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa steeg met \$2 naar \$107. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$1 per vat naar \$77.

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

***Mijn nieuwe commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent ruwe olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50. Deze is deze week vrijwel stabiel gebleven.*

Deze week is de prijs vrijwel stabiel, met een stijging van \$ 29 naar \$ 30.

Van februari tot juli van dit jaar keerde de spread terug naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Sinds augustus is hij systematisch boven de \$ 30 uitgekomen.

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 opmerking: Als u aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, moet u zich één keer per jaar aanmelden bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat uw account als inactief wordt beschouwd.

Let op: Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek om in te loggen op hun rekening of om Natixis Interépargne te bellen om hun PEE-rekening te reactiveren.

Na 10 jaar inactiviteit wordt je rekening overgedragen aan de Deposito- en Consignatiekas.

[Ga naar mijn website](#)
om je PEE
te deblokken.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U 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 werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties 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](#)

Bij onze verkiezing kregen Nicolas en ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persbericht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie 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](#).

11.510 mensen ontvangen dit persoverzicht live