



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 707, 10 juni 2019.

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 gisteren.](#) 

De pers recensie van maandag....

> Het milieu, een nieuwe focus voor Air France-KLM... en zijn concurrenten...

(bron Les Échos) 6 juni - **Geconfronteerd met de toename van de aanvallen op het luchtvervoer** gaat er geen dag voorbij zonder dat een luchtvaartmaatschappij een nieuw initiatief ten gunste van het milieu aankondigt. Aanstaande woensdag was het **de beurt aan Air France en haar low-cost dochteronderneming Transavia France om aan te kondigen dat zij tegen het einde van het jaar geen plastic voorwerpen meer op hun vluchten zullen hebben.**

(...) In totaal zullen Air France en haar dochteronderneming volgend jaar ongeveer 1.340 ton plastic uit hun afval verwijderen. De twee bedrijven lopen dus vooruit op de inwerkingtreding van de Europese richtlijn die in maart werd aangenomen en die tot doel heeft de verkoop van deze kunststof producten voor eenmalig gebruik vanaf 2021 te verbieden.

Air France maakte van de gelegenheid gebruik om haar inspanningen om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. Sinds 2011 heeft het bedrijf zijn CO2-uitstoot met 20% verminderd. Het brandstofverbruik zou zijn gedaald tot 3,21 liter per passagier per 100 km. Of 80 g CO2 per passagier/km. Dit is ruim onder de 95 g CO2/km-drempel die de Europese Unie heeft vastgesteld voor 95% van de auto's in 2020.

Afgelopen zondag heeft **KLM al twee initiatieven onthuld om de CO2-uitstoot te verminderen.** Dit omvat **financiële steun voor een "eco-efficiënter" vliegtuigproject van de Nederlandse Universiteit Delft en vooral een contract voor de levering van 75.000 ton biobrandstof per jaar vanaf 2022, waarbij 85%**

minder CO2 dan kerosine wordt geproduceerd.

(....) Volgens CEO Pieter Elbers zou deze biobrandstofbijdrage de CO2-uitstoot van KLM met ongeveer 200.000 ton per jaar moeten verminderen, "het equivalent van duizend vluchten tussen Amsterdam en Rio".

Dit weerhield **Ryanair** er

echter niet van om de inspanningen van zijn concurrenten om de CO2-uitstoot te verminderen, aan te pakken. **De goedkope luchtvaartmaatschappij, die in april vorig jaar in de top 10 van de grootste Europese vervuilers stond,** die door de Europese niet-gouvernementele organisatie Transport & Environment is opgericht, heeft **besloten maandelijks het cijfer van haar CO2-uitstoot bekend te maken....**

(....)

Ondersteund door een studie **beweert**

Noorwegen dat het **de minst vervuilende langeafstandsluchtvaartmaatschappij op de trans-Atlantische markt is,** met een verschil van 63% ten opzichte van de laatste in de rangschikking, British Airways, wederom dankzij recentere vliegtuigen (Boeing 787). **Deze cijfers zijn moeilijk te verifiëren (...), maar ze illustreren duidelijk de wens van de bedrijven om van milieubehoud een argument voor commerciële differentiatie te maken.**

Mijn opmerking: De Air France-KLM-Fractie benadrukt haar acties om haar broeikasgasemissies te verminderen.

KLM heeft besloten de productie van biobrandstoffen in Nederland te bevorderen. Daarnaast werkt het Nederlandse bedrijf samen met de Technische Universiteit Delft (gevestigd in Nederland) aan een vliegend vleugelproject met dezelfde kenmerken als de A350, terwijl het 20% minder verbruikt (zie onderstaande afbeelding).



Voor Air France zou het, als er maar één ding was om te onthouden, zijn dat de Franse luchtvaartmaatschappij erin zou slagen haar CO2 -uitstoot tussen 2005 en 2018 met 7 procent te verminderen, ondanks een toename van haar verkeer. Alleen al dit cijfer toont de doeltreffendheid aan van de maatregelen die de afgelopen vijftien jaar zijn genomen.

> **Air France-KLM een luchtvaartmaatschappij kan kopen?**

(bron: Business Travel) 6 juni - **Benjamin Smith sloot op** de IATA-top **niet uit dat hij een luchtvaartmaatschappij in West-Europa zou kopen** om de Europese markt te helpen consolideren. "Het is **een zeer concurrerende industrie en we hebben geen keus**," zei Benjamin Smith.

In de afgelopen jaren had Air France-KLM financiële moeilijkheden ondervonden, terwijl haar concurrenten veel bedrijven in Europa hadden overgenomen. IAG verwierf Iberia, Aer Lingus en Vueling, terwijl Lufthansa Austrian Airlines, Swiss, Brussels Airlines en de activa van Air Berlin overnam.

Air France-KLM kan geïnteresseerd zijn in LOT Polish Airlines, Norwegian of Scandinavian Airlines of waarom niet in de groeiende goedkope Wizz Air in Oost-Europa (....)

Mijn opmerking: *De consolidatie van de luchtvaartsector in Europa is in gang gezet door de overname van KLM door Air France in 2004. Sindsdien heeft de Frans-Nederlandse groep zich vanwege de financiële moeilijkheden geconcentreerd op het opzetten van joint ventures, waarvan de meeste succesvol zijn geweest: met Delta Airlines in de Noord-Atlantische Oceaan, China Oost-Azië en Air Europa in de Zuid-Atlantische Oceaan.*

> **Binnenlandse vluchten met Air France: Transavia zal Hop niet vervangen!**

(bron: TourMaG) 6 juni - De afgelopen dagen zijn **onderhandelingen gestart** tussen de directie van Air France en de National Air France Pilots' Union (SNPL), waarvan de vakbondsvertegenwoordigers 97% van de verhoging van de huidige limiet van 40 vliegtuigen hebben goedgekeurd.

De kwestie van de overname van bepaalde kortereafstands- en binnenlandse lijnen die door de dochteronderneming Hop worden geëxploiteerd, werd besproken.

Volgens verschillende bronnen rond de onderhandelingstafel lijkt het echter zeer onwaarschijnlijk dat Transavia zich in het gras van Hop zal begeven.

Toch "biedt de ontwikkeling van Transavia een kans voor de banen en carrières van Air France. De SNPL begint deze onderhandelingen met vertrouwen om de voorwaarden te vinden voor een overeenkomst die Transavia in staat zal stellen een belangrijke low-costspeler te worden", aldus de voorzitter van de SNPL Air France. Voor het management van Air France "maakt een wijziging van de omvang van

Transavia France het mogelijk om zowel het marktaandeel van Air France op haar netwerk te beschermen als Transavia France te positioneren als een belangrijke speler op de lowcostmarkt van de luchtvaartmaatschappijen". **"Transavia willen ontwikkelen is heel goed, goed voor hen en hun chauffeurs. Maar deze ontwikkeling zal zeker een rol spelen in onze toekomst.** We zien Transavia en de hele Air France groep zich ontwikkelen en Hop stort steeds meer in", **waarschuwt een vakbondsbron bij Hop.** (...)

***Mijn opmerking:** Hoewel de huidige onderhandelingen gericht zijn op de uitbreiding van Transavia, is het de toekomst van alle kortereafstandsactiviteiten van de Air France Group en haar werknemers die afhangt van de uitkomst van de onderhandelingen tussen het management van Air France en de SNPL.*

> **Tien jaar joint venture voor Air France, KLM en Delta**

(bron: Air **France**) 5 juni - **Air France, KLM en Delta Airlines vieren tien jaar succesvolle trans-Atlantische samenwerking**, een partnerschap opgebouwd rond een netwerk van zeven hubs (5 in de Verenigde Staten en 2 in Europa) dat Canada, de Verenigde Staten, Mexico en Europa omvat. Bluebiz, het corporate loyalty programma van de twee Europese carriers en hun partners, is vernieuwd. De drie bedrijven uit Frankrijk, Nederland en de Verenigde Staten hebben het afgelopen decennium samen nieuwe stappen gezet door nieuwe routes tussen Europa en Noord-Amerika te openen en de dienstverlening aan **hun klanten te verbeteren.** Deze laatste hebben nu **38 extra routes tussen Europa en Noord-Amerika in vergelijking met 10 jaar geleden, waardoor het totale aantal trans-Atlantische vluchten per dag op meer dan 270 komt.** (....)

Klanten van de drie SkyTeam-alliantie-luchtvaartmaatschappijen kunnen door middel van loyaliteitsprogramma's Miles sparen en deze inwisselen voor voordelen of opties, waaronder upgrades; in aanmerking komende klanten profiteren van het grootste netwerk van luchthavenloges in Noord-Amerika en Europa. (...)

De samenwerking tussen Air France, KLM en Delta is voortgekomen uit een eerdere overeenkomst tussen KLM en Northwest Airlines. Na de US-Europe Open Skies Air Transport Agreement van 2007 en de fusie tussen Delta en Northwest hebben de Air France-KLM Group en Delta Airlines op 20 mei 2009 hun langetermijnverbintenis met een joint venture aangekondigd. Een jaar later sloot Alitalia zich aan bij de samenwerking en bood nieuwe vluchtmogelijkheden tussen Noord-Amerika en Italië. Delta heeft vorig jaar 375 miljoen euro geïnvesteerd om een 10%-belang in de Air France-KLM-groep te verwerven.

Bluebiz, (....) het corporate loyalty programma van Air France, KLM en hun partners is vernieuwd met nieuwe functies, een nieuw design en extra voordelen voor de leden. **Vandaag** sluit Virgin Atlantic (alleen in het Verenigd Koninkrijk, China, Hongkong en Zuid-Afrika), dat lid wordt van de joint venture, zich aan bij bluebiz na de recente toevoeging van Kenya Airways. **Afhankelijk van de markt maken maximaal 8 luchtvaartmaatschappijen deel uit van het frequent**

flyer-programma: Air France, KLM en Delta, GOL Linhas Aéreas, China Eastern Airlines (alleen van CDG, Schiphol en Shanghai), China Southern Airlines, Kenya Airways en dus Virgin Atlantic.

Leden van het bluebiz-programma "profiteren van onmiddellijke besparingen" wanneer hun werknemers op vluchten van partnerluchtvaartmaatschappijen reizen.

Leden hebben nu de mogelijkheid om deel te nemen aan het CO2ZERO-programma, waardoor ze hun blauwe credits kunnen gebruiken om de CO2-uitstoot van hun reizen met Air France, KLM en Delta Airlines te compenseren.....

Patrick Alexandre, Deputy Managing Director Air France-KLM, Sales, Sales, Sales & Alliances, zei: (...) Met dit vernieuwde programma "wilden we iets duidelijker en eenvoudiger voorstellen. Duidelijk en gemakkelijk te begrijpen, te gebruiken en te beheren. We blijven investeren in dit programma en in dit dynamische segment dat belangrijk is voor ons bedrijf, dat meer dan 30% van onze totale omzet vertegenwoordigt. (...)

Mijn opmerking: De trans-Atlantische joint venture tussen Air France, KLM en Delta is tien jaar oud. Het wordt geregeld door een overeenkomst die zowel het bestuur als de commerciële en operationele voorwaarden bepaalt.

Deze alliantie, die is uitgebreid tot Alitalia en binnenkort ook tot Virgin Atlantic, heeft het mogelijk gemaakt om te concurreren op de zeer concurrerende trans-Atlantische markt. De balans is positief; zij heeft als voorbeeld gediend voor de andere joint ventures die door Air France-KLM, China Eastern en Air Europa zijn opgericht.

> Ryanair: 13% meer verkeer, gedetailleerde emissies

(bron: Air Journal) 6 juni - De lagekostenmaatschappij **Ryanair** vervoerde in mei 14,1 miljoen passagiers, inclusief alle dochterondernemingen, met een toename van 10% in het verkeer in de afgelopen twaalf maanden. Het is ook begonnen met het publiceren van maandelijkse statistieken over zijn CO2-uitstoot.

(....) De eerste Europese luchtvaartmaatschappij, die **begin april werd beschuldigd van een plaats in de top tien van de grootste vervuilers van het continent, werd woensdag "de eerste luchtvaartmaatschappij in de Europese Unie die maandelijks statistieken publiceert over haar CO2-uitstoot", met een gemiddelde van 66g CO2 per passagier/km in mei 2019.**

(....) De CO2-uitstoot van Ryanair per passagier/km is de afgelopen tien jaar verminderd van 82 tot 67g (-18%), "terwijl concurrenten met hoge prijzen zoals Lufthansa, British Airways en AF-KLM momenteel meer dan 120g per passagier/km genereren"; een bewering waartegen Air France-KLM zich onmiddellijk verzet op sociale netwerken, die onlangs haar laatste verslag over duurzame ontwikkeling heeft gepubliceerd, met een uitstoot van 80g per passagier/km.

(....) Als onderdeel van haar milieuvorbinten is **zal Ryanair meer dan 20 miljard USD**

investeren in een vloot van 210 nieuwe Boeing 737 Gamechangers (de 737 MAX 8-200 NDLR) **die** 4% meer passagiers zal vervoeren, maar **het brandstofverbruik met 16%** en de geluidsemissies met 40% zal **verminderen**. (...)

***Mijn opmerking:** Dit artikel illustreert hoe moeilijk het is om de kwestie van de CO2-uitstoot te begrijpen. Ryanair, de luchtvaartmaatschappij met de hoogste totale CO2-uitstoot in Europa, is een van de luchtvaartmaatschappijen met de laagste CO2-uitstoot per vervoerde passagierskilometer.*

> **Frankrijk-VS: Noors passeert de symbolische barrière van 1,5 miljoen passagiers**

(bron: Déplacements Pros) 7 juni - **De goedkope luchtvaartmaatschappij heeft aangekondigd dat zij sinds 2016 1,5 miljoen passagiers van Frankrijk naar de Verenigde Staten heeft vervoerd.**

(...) "Ik ben blij met het succes van de Noors in Frankrijk. Door het vervoer van 1,5 miljoen passagiers op haar trans-Atlantische vluchten, waarvan de helft Amerikaans, is het Noors er in minder dan drie jaar in geslaagd haar lange-afstandsmodel met lage kosten op te leggen in Frankrijk, in een zeer concurrerende markt", aldus Bjorn Kjos, CEO van Norwegian Air Shuttle, in een verklaring.

(...) In 2018 werden wereldwijd 37 miljoen passagiers tegen lage kosten vervoerd en beschikt nu over een vloot van 160 vliegtuigen, waaronder Boeing 787 Dreamliner-vliegtuigen van minder dan 2 jaar oud.

***Mijn opmerking:** Noors kondigt aan dat het 1,5 miljoen passagiers heeft vervoerd tussen Frankrijk en de Verenigde Staten in drie jaar tijd. Ter vergelijking: de Air France-KLM-groep heeft in dezelfde periode bijna 24 miljoen passagiers naar Noord-Amerika vervoerd.*

> **Airbus: Virgin Atlantic zou A330neo vliegtuigen bestellen**

(bron Boursier com) 3 juni - **Airbus (....) staat op het punt een verkoop van langeafstandsvliegtuigen A330neo aan Virgin Atlantic Airlines af te sluiten.** Onder verwijzing naar bronnen in de buurt van het dossier wijst Reuters erop dat de Britse luchtvaartmaatschappij naar verluidt op zoek is naar ongeveer 6 tot 10 vliegtuigen. Hij had de voorkeur gegeven aan de verbeterde versie van de A330 boven de 787 Dreamliner van Boeing.

***Mijn commentaar:** De A330neo is een vernieuwde versie van de A330, ontworpen om te concurreren met de B787. Beide vliegtuigen zullen naar verwachting worden aangedreven door vergelijkbare Rolls-Royce motoren. De A330-900neo zal 310 passagiers kunnen vervoeren, vergeleken met 330 passagiers voor de B787-9.*

De aankondiging van de bestelling van Virgin Atlantic kan worden gedaan op de

Paris Air Show, die zal plaatsvinden van 17 tot 23 juni 2019.

> **Boeing heeft nu te maken met motorproblemen op de 777X van zijn 777X**

6 juni 6 juni - Als er niets goed gaat... **Boeing heeft zeker te maken met een reeks tegenwind.** Na de 737MAX-crisis na de twee dodelijke ongevallen in minder dan zes maanden, met Rolls-Royce motorproblemen bij het uitrusten van enkele Dreamliners, **heeft de Amerikaanse reus ook te maken met problemen met de nieuwe GE9X-motor van General Electric die de toekomstige 777X zal aandrijven.** Dit komt bovenop de reeds vastgestelde vertragingen bij de montage van de motor en de vleugels van het vliegtuig.

Deze onvoorziene gebeurtenissen kunnen de taak van **Boeing om de 777X in 2020 in gebruik te nemen**

bemoeilijken, hebben industriële bronnen Reuters verteld.... De problemen met onder andere deze motor maken het steeds onwaarschijnlijker dat eind juni een eerste testvlucht van de 777X zal plaatsvinden (....). Een bron dicht bij het dossier vertelde Reuters dat de testvluchtperiode oorspronkelijk was vastgesteld op 14 maanden, maar een strengere certificeringsprocedure na de ongelukken met de MAX 737 van oktober en maart betekent dat deze planning waarschijnlijk niet zal worden versneld. Dit betekent dat de **eerste leveringen van 777X waarschijnlijk eind 2020, of zelfs in 2021, volgens professionele bronnen, zullen plaatsvinden. In het beste geval.**

> **Frankrijk wil nu een Europese vliegbelasting op het luchtvervoer**

(bron Les Échos) 6 juni - Na een jaar van belastingverlagingen om het concurrentievermogen van het Franse luchtvervoer te herstellen, **wil de Franse regering nu een nieuwe Europese vliegbelasting "om haar bijdrage aan de ecologische overgang te versterken".** De minister van Vervoer, Elisabeth Borne, heeft het onderwerp officieel op de agenda geplaatst van de Raad van ministers van Vervoer van de Europese Unie, die aanstaande donderdag in Luxemburg heeft plaatsgevonden in verband met de "urgentie van het klimaatvraagstuk". (....) In dit stadium is het slechts een kwestie van "het terrein voorbereiden", vóór de installatie van de nieuwe Europese Commissie in het najaar, legt één adviseur uit. Een nieuwe informele bijeenkomst van de ministers van Verkeer, gewijd aan de prijsstelling voor CO2 in de luchtvaart, is al gepland voor 23 en 24 juni in Amsterdam. Desalniettemin is het proces op gang gebracht en het idee van een belasting op vliegtickets heeft in Europa al aanhangers. Naast Zweden, dat aan het begin van het jaar een belasting van 4 tot 40 euro op alle vluchten vanaf Zweedse luchthavens heeft ingevoerd, hebben Nederland en België ook hun plannen voor een Europese belasting aangekondigd.

(....) Wat **de modaliteiten betreft, beperkt de tekst zich ertoe te verwijzen naar "verschillende prijsopties [....] om het beginsel dat de vervuiler betaalt te**

versterken". Het gaat onder meer om een belasting op kerosine, "ticket- en vliegtarieven" - die volgens onze bronnen de vorm zouden kunnen aannemen van een koolstofheffing of een belasting op de prijs van het ticket - of een "versterking" van het Europese systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten (ETS), dat Europese bedrijven nu al verplicht hun CO₂-uitstoot op intra-Europese vluchten te betalen.

Er wordt echter geen enkele aanwijzing gegeven over het bedrag van deze belasting, de grondslag en de uiteindelijke bestemming ervan. (...)

Bovendien wordt in het **Franse voorstel de nadruk gelegd op de noodzaak om "rekening te houden met de situatie in de wereld [...]** om **concurrentievervalsing te voorkomen**", maar wordt niet aangegeven hoe dit moet gebeuren. In vergelijking met nationale belastingen zou een Europese belasting het voordeel hebben dat concurrentievervalsingen tussen Europese bedrijven op intra-Europese routes worden vermeden. Op voorwaarde dat het voorstel unaniem wordt goedgekeurd door de Europese staten. Naar verluidt heeft de Franse regering de Franse beroepsbeoefenaren de verzekering gegeven dat er alleen een nieuwe belasting op Europees niveau zal worden ingevoerd, waardoor het Zweedse voorbeeld van een nationale belasting niet wordt gevolgd.

Anderzijds zouden de Europese luchtvaartmaatschappijen op internationale routes worden benadeeld ten opzichte van hun buitenlandse concurrenten. Om van Nice naar Bangkok te reizen, wordt een passagier dus over de gehele reis belast als hij kiest voor Air France via Parijs of Lufthansa via Frankfurt, terwijl hij alleen belast wordt op het traject Nice-Dubai, als hij kiest voor Emirates, omdat de vlucht Dubai-Bangkok vrijgesteld is van de Europese regelgeving. Hetzelfde geldt voor een belasting op in Europa geladen kerosine, met het extra risico dat sommige bedrijven hun voorraden buiten Europa aanvullen of meer brandstof meenemen. Het **grootste risico voor alle luchtvaartmaatschappijen die in Europa actief zijn, is echter dat hogere ticketprijzen zullen leiden tot minder verkeer of lagere marges. Dat is wat er in Zweden is gebeurd.**

Mijn opmerking: voorstanders en tegenstanders van de vliegbelasting schieten de afgelopen weken op elkaar. Ze gebruiken soms misleidende argumenten.

Een van de grootste voorstanders van vliegbeperkingen stelde bijvoorbeeld voor om elk individu slechts één retourvlucht per jaar toe te staan. Zonder te beseffen dat als dit voorstel zou worden uitgevoerd, het zou leiden tot een onmiddellijke verdubbeling van het luchtverkeer. In 2018 vlogen "slechts" 4 miljard mensen, terwijl de wereldbevolking 7,7 miljard mensen bedroeg.

Het luchtvervoer bepleit dat het kerosineverbruik per eenheid moet worden verminderd, terwijl het beter zou zijn om het totale verbruik te rapporteren.

Laten we teruggaan naar de kern van het probleem. Vliegtuigen opereren

voornamelijk op kerosine. Zij dragen dus bij aan de opwarming van de aarde en zijn verantwoordelijk voor 2 tot 4% van de CO₂-uitstoot. Net zo veel als het bekijken van video's op het internet of de scheepvaart.

Ik ben het eens met de stelling van Anne Rigail dat "besluiten noodzakelijkerwijs op mondiaal niveau moeten worden genomen, en vooral door actoren die een globale visie op de sector hebben", om te voorkomen dat Europeanen die internationaal willen reizen via hubs buiten Europa (Istanbul en Dubai) in plaats van via Europese hubs.

Het belasten van de luchtvaartsector zou alleen zin hebben als de middelen die worden opgehaald rechtstreeks worden toegewezen aan de strijd tegen de opwarming van de aarde. Een oplossing zou kunnen zijn om de productie van biobrandstoffen te bevorderen.

Ten slotte zou een nieuwe belasting niet alleen de prijs van de tickets verhogen, maar ook de kosten van het vervoer van goederen. Het zou leiden tot een toename van de invoer van producten, en dus tot een daling van de koopkracht.

De Stock Market Press Review....

> EasyJet is uit de flagship index van de Londense effectenbeurs verdreven.

(bron Le Figaro met AFP) 5 juni - De Britse luchtvaartmaatschappij **EasyJet zal de London Stock Exchange's flagship index verlaten** na het zien van de kapitalisatie daling in de afgelopen maanden, London Stock Exchange (LSE) vandaag aangekondigd. (...)

Deze uitzetting van EasyJet is geen grote verrassing aangezien de groep zijn aandelenkoers sinds het begin van het jaar met 18% heeft zien dalen tot het punt dat **zijn marktkapitalisatie is gedaald tot** ongeveer £3,5 miljard (**€3,9 miljard**), de laagste van de FTSE-100. Het had vooral te lijden onder een moeilijk klimaat in het begin van het jaar voor aandelen die zijn blootgesteld aan de Britse economie, die over het algemeen werden verwaarloosd door beleggers die zich zorgen maakten over de gevolgen van Brexit.

Bovendien **maakt de Europese luchtvaartsector, met name onder specialisten op het gebied van kortereafstandsvluchten, onrust** door de stijgende brandstofkosten en de hevige concurrentie op het continent, die de prijzen drukt en de marges verlaagt. Het oranje-witte logo bedrijf had medio mei in de eerste helft van 2028-2019 een viervoudig verlies gepubliceerd, tot 218 miljoen pond, en was de rest van het jaar voorzichtig geweest vanwege de ongunstige marktomstandigheden.

***Mijn opmerking:** twee jaar geleden, voor de aankondiging van Brexit, was de beurswaardering van easyJet 2,5 keer hoger dan die van Air France-KLM. Ze zijn nu identiek.*

Einde van het persoverzicht

> Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het Air France-KLM aandeel

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag 10 juni 8,092 euro. Het is 4,95% hoger.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,77 euro. Deze was gedaald na de bekendmaking van de resultaten van het eerste kwartaal en de aankondiging van een nieuw vrijwillig vertrekplan voor het aanloophavenpersoneel.

Het vat Brent-olie (Noordzee) **stijgt weer, +2 tot 63 dollar, omdat** Saudi-Arabië heeft aangekondigd dat Opep dicht in de buurt kwam van een akkoord om het productieverminderingsspact na juni te verlengen. Het vat Brent-olie was de afgelopen week met 9 dollar gedaald, na een onverwachte stijging van de voorraden ruwe olie in de Verenigde Staten.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de](#) laatste persberichten

Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet...

**Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV
vertegenwoordigt U
kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10096 mensen ontvangen deze persrecensie live