

Wat de oorlog in Oekraïne Air France kost



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

nr. 850, 7 maart 2022.

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet correct 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](#)  [vindt u deze hier](#) 



Oekraïens vrachtvliegtuig Antonov-225

Persoverzicht van maandag

> Wat de oorlog in Oekraïne Air France kost

(bron TourMag) 3 maart - Na de stakingen in 2019 en de gezondheids crisis sinds 2020, is de oorlog tussen Rusland en Oekraïne een nieuwe klap voor de Franse luchtvaartmaatschappijen, Air France op kop. En dit, op verschillende punten.

In de eerste plaats is er het verlies van inkomsten op routes die louter en alleen door het conflict zijn opgeschort: van Parijs, Lyon en Nantes naar Kiev, van Parijs

naar Sint-Petersburg, van Parijs, Lyon, Biarritz, Nice, Marseille en Toulouse naar Moskou.

Om nog maar te zwijgen van de aansluitende vluchten naar de rest van Oekraïne en Rusland, die soms zeer lucratief zijn omdat ze worden gevoed door het zakenverkeer. Er zij aan herinnerd dat 35 van de 40 grootste Franse bedrijven dochterondernemingen in Rusland hebben en dat zij met bijna 160.000 werknemers de grootste buitenlandse werkgever van het land zijn.

(...)

Als reactie op het besluit van Frankrijk van zondag 27 februari om zijn luchtruim te sluiten voor Russische vliegtuigen, heeft **Moskou ook Europese vliegtuigen verboden over zijn grondgebied te vliegen**. Dit besluit heeft ernstige gevolgen voor Air France, dat oplossingen moet vinden voor haar vluchten op China, Japan en Zuid-Korea.

(...)

Aan het begin van de week vlogen de vluchten naar Noordoost-Azië over Azerbeidzjan en Kazachstan alvorens te landen in de Chinese, Koreaanse en Japanse hoofdsteden, met vertragingen tot 50 minuten ten opzichte van de normale dienstregeling, aldus de Franse luchtvaartmaatschappij.

(...)

Het laatste effect dat rechtstreeks van invloed is op de portefeuille van Air France: de olieprijs. Terwijl de oorlog in Oekraïne twijfels doet rijzen over de energiebevoorrading, passeerde de prijs van een vat olie op 2 maart de grens van 110 dollar, een niveau dat sinds 2014 niet meer was gezien.

Indien de luchtvaartmaatschappijen vooraf onderhandelen over hun aankopen van paraffine, zal deze prijsstijging onvermijdelijk een weerslag hebben op hun brandstofbudgetten in de toekomst.

Om al deze gevolgen in cijfers uit te drukken, weigert **de directie van Air France voor het ogenblik een exact cijfer te geven** en zegt dat zij "de situatie in real time volgt".

(...)

Mijn commentaar: Vluchten naar Rusland en Oekraïne vertegenwoordigen een klein deel van de omzet van de luchtvaartmaatschappijen.

De toename van de afstanden voor vluchten tussen Europa en Azië betreft weinig vluchten, aangezien de activiteit op dit netwerk nog ver verwijderd is van het niveau van 2019.

De prijsstijging van paraffine moet gedurende enkele weken worden gecompenseerd door de dekking die deze bedrijven eerder hebben genomen.

In dit stadium zijn de gevolgen van de oorlog in Oekraïne voor de luchtvaartmaatschappijen relatief klein. In ieder geval zal het niet in verhouding staan

tot de prijs die de Oekraïners hebben betaald.

> **KLM en vakbond VNV bereiken principeakkoord over nieuwe cao voor piloten**

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met DeepL) 3 maart - **KLM en pilotenvakbond VNV hebben een principeakkoord bereikt** over een nieuwe cao voor de piloten van KLM en haar dochter KLM Cityhopper. De nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst is van kracht tot 28 februari 2023. **Eerder overeengekomen loonsverhogingen zullen niet worden uitbetaald, maar er is wel een inflatiecorrectie overeengekomen.**

KLM (...) is tevreden met het resultaat, vooral gezien de ingewikkelde en onzekere context die is ontstaan door de coronacrisis, de stijgende inflatie en de oorlog in Oekraïne.

(...)

Met de piloten was nog geen overeenstemming bereikt over de bijdrage van alle KLM'ers aan de arbeidsvoorwaarden in 2022, zoals de regering eist in het kader van de leningen die aan de luchtvaartmaatschappij zijn verstrekt.

Afgesproken is dat de overeengekomen en uitgestelde salarisverhogingen uit de CAO 2019 (2,5% extra per 1 augustus 2020 en 2,5% extra per 1 augustus 2021) opnieuw niet worden uitbetaald gedurende de looptijd van deze CAO. Hetzelfde geldt voor de eindejaarspremie voor 2022.

Volgens KLM is tegelijkertijd rekening gehouden met de prijsontwikkeling. De piloten kunnen dus rekenen op een salarisverhoging van 1,5% op 1 augustus 2022 en op 1 januari 2023.

"Met dit principeakkoord leveren de piloten opnieuw hun bijdrage aan de turnaround van KLM", aldus de VNV in een verklaring. "De overeenkomst is een voortzetting van de bestaande overeenkomsten en is aangepast aan de operationele en macro-economische ontwikkelingen."

Het cao-pakket moet nog worden voorgelegd aan de ledenraad van de VNV. Na goedkeuring zal de nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst definitief worden.

Mijn opmerking: In de cao's die KLM eind 2020 met acht vakbonden heeft gesloten, zijn de bezuinigingsmaatregelen vastgelegd die gelden tot begin 2022, voor piloten, en tot eind 2022, voor grond- en cabinepersoneel.

Aangezien de Nederlandse regering na de onderhandelingen over 2020 had gevraagd dat de inspanningen van alle KLM-werknemers de volledige looptijd van de leningen zouden bestrijken, was in de overeenkomsten tussen KLM en de vakbonden een verbintenisclausule opgenomen.

De overeenkomst waarnaar in het artikel wordt verwezen, verlengt de inspanningen die de KLM-piloten in 2020 hebben aanvaard, maar verzacht ze.

> 2021 resultaten: Lufthansa vermindert verliezen met meer dan de helft

(bron Air & Cosmos) 3 maart - Op 3 maart heeft de Lufthansa groep haar financiële resultaten **voor het jaar 2021 gepubliceerd**. In het afgelopen jaar **heeft Lufthansa haar bedrijfsverlies meer dan gehalveerd tot 2,3 miljard euro**, tegenover een bedrijfsverlies van 5,5 miljard euro in 2020. **Het nettoresultaat van de Lufthansa-groep vertoont nog steeds een verlies van bijna 2,2 miljard euro**, maar gedeeld door drie in vergelijking met het nettoverlies van 2020 (7,3 miljard euro). **16,8 miljard in 2021**, 24% meer dan in 2020.

Wat de capaciteit betreft, zat de Lufthansa-groep in 2019 op 40% van het niveau van vóór de crisis. Zij verwacht dit jaar te stijgen tot 70% van het niveau van 2019, met een piek van 85% van de capaciteit van 2019 voor de zomerperiode van 2022.

Gelet op de nieuwe onzekerheden ten gevolge van het conflict in Oekraïne, geeft de groep er de voorkeur aan geen financiële prognoses voor 2022 te maken. Het verwacht niettemin een aanzienlijke verbetering van zijn bedrijfsresultaat voor de rest van 2022, na een eerste kwartaal dat nog werd gekenmerkt door de gevolgen van de gezondheids crisis, met name het optreden van de Omicron-variant.

(...)

Wat de besprekingen met ITA Airways betreft, bevestigde Carsten Spohr dat hij in gesprek was met MSC en dat hij een ontmoeting had gehad met de familie Aponte. **Lufthansa wacht nu op toegang tot de financiële gegevens van ITA alvorens een beslissing te nemen.** "Een minderheidsbelang zou een manier kunnen zijn om samenwerking veilig te stellen of de weg vrij te maken voor een volledige overname," zei Carsten Spohr.

Mijn commentaar: *In de onderstaande tabel worden de resultaten van de drie belangrijkste Europese luchtvaartgroepen vergeleken.*

Ik heb drie van de belangrijkste indicatoren geselecteerd om de prestaties in tijden van crisis te beoordelen.

In vergelijking met IAG (British Airways, Iberia, Aer Lingus en Vueling) en de Lufthansa-groep doet de Air France-KLM-groep het zeer goed:

. het omzetverlies van Air France-KLM is het kleinst van de drie groepen,

. zijn bedrijfsresultaat is veel beter dan dat van zijn concurrenten.

Het nettoresultaat van Air France-KLM ligt op een vergelijkbaar niveau als dat van

IAG. Er zij

aan herinnerd dat het sterk negatief werd beïnvloed door de wijziging van de pensioenregeling voor het grondpersoneel van KLM. Deze door de maatschappij gewenste verandering was al eerder doorgevoerd voor KLM-piloten en -cabinepersoneel.

De aanzienlijke inspanningen van de werknemers van de Frans-Nederlandse groep hebben vruchten afgeworpen.

		Air France-KLM	IAG Groep	Lufthansa Groep
Omzet	2021	14,3 miljard	8,5 miljard	16,8 miljard
	2019	27,2 miljard	25,5 miljard	36,4 miljard
		-47,4%	-66,9%	-53,8%
Bedrijfsresultaat	2021	-1,6 miljard	-3,0 mld.	-2,3 mld.
	2019	1,1 miljard	3,3 miljard	1,8 miljard
		-2,7 mld.	-6,3 miljard	-4,1 miljard
Netto resultaat	2021	-3,3 miljard	-3,0 mld.	-2,2 mld.
	2019	0,3 miljard	1,7 miljard	1,2 miljard
		-3,6 miljard.	-4,8 miljard	-3,4 miljard

> Na Brexit willen Frankrijk en Duitsland IAG opbreken volgens O'Leary (Ryanair)

(bron L'Echo touristique) 7 maart - Volgens Mickael O'Leary zijn Duitsland en Frankrijk van plan gebruik te maken van de post-Brexit-regels om British Airways te dwingen een onafhankelijke luchtvaartmaatschappij te worden.

(...) Volgens

de Britse krant Telegraph zijn Brusselse ambtenaren, na een pauze van meer dan een jaar, nu aan het bekijken hoe de zogenaamde eigendoms- en controleregels zullen worden toegepast na de Brexit. **Vóór de Brexit moesten luchtvaartmaatschappijen die binnen de EU actief waren, aantonen dat zij "eigendom waren van en gecontroleerd werden door" de lidstaten.**

De regels werden echter opgeschort nadat het Verenigd Koninkrijk het EU-blok had verlaten, en beide partijen kwamen overeen besprekingen te beginnen over een nieuwe post-Brexitregeling. **Brexit betekent nu dat Britse aandeelhouders niet langer worden meegeteld in het EU-bezit. Aangezien een kwart van de moedermaatschappij van British Airways, IAG, in handen is van Qatar, betekent dit dat de Britse luchtvaartmaatschappij de regels zou kunnen overtreden wanneer deze opnieuw van kracht worden.**

De regels zijn echter ingewikkeld en voor interpretatie vatbaar. **IAG houdt vol dat**

zij reeds aan de eisen voldoet door haar in Madrid gevestigde

bestuursstructuur. Brusselse ambtenaren hebben de luchtvaartmaatschappijen vóór Kerstmis vorig jaar schriftelijk gevraagd hoe zij de regels zullen naleven. Volgens O'Leary zou de herinvoering van de regels, die oorspronkelijk voor uiterlijk deze maand was gepland maar waarschijnlijk zal worden uitgesteld door de Russische invasie in Oekraïne, Air France en Lufthansa een kans bieden om de positie van IAG te verzwakken. De groep is ook eigenaar van de luchtvaartmaatschappijen Iberia, Aer Lingus en Vueling.
(...)

***Mijn commentaar:** Volgens de Europese wetgeving inzake luchtvervoer moet een luchtvaartmaatschappij, om een vergunning voor het exploiteren van vluchten tussen twee bestemmingen in de Europese Unie te verkrijgen, voor meer dan 50% in handen zijn van "onderdanen van de lidstaten en moet zij "direct of indirect" daadwerkelijk worden gecontroleerd door onderdanen van de lidstaten.*

Vanaf 1 januari 2021 vallen Britse onderdanen niet langer onder deze categorie.

Als tijdelijke reactie op deze verandering heeft IAG al haar stemrechten in Iberia in handen gegeven van de Spaanse kleinhandelketen El Corte Inglés, die van oudsher dicht bij Iberia staat. Hierdoor kon de Iberische luchtvaartmaatschappij haar exploitatievergunning voor de Europese Unie behouden terwijl de regels uiteindelijk werden versoepeld.

De stap van Frankrijk en Duitsland is louter bedoeld om de regels te doen naleven, niet om IAG op te splitsen zoals de opzettelijk pakkende titel van het artikel suggereert.

Het is nu de verantwoordelijkheid van IAG om aan te tonen dat de verschillende maatschappijen van de groep (British Airways, Iberia, Aer Lingus en Vueling) hun zaken op orde hebben.

De taak voor IAG zal niet gemakkelijk zijn aangezien haar grootste aandeelhouder de regering van Qatar is, die 25% van het kapitaal in handen heeft.

> Etihad verlaagt verliezen ten opzichte van 2019 en 2020

(bron Journal de l'Aviation) 1 maart - Hoewel de Covid-19 pandemie de activiteiten van Etihad heeft verstoord, slaagt de in Abu Dhabi gevestigde maatschappij erin haar operationele ommekeer voort te zetten. Het bedrijf rapporteerde een stijging van de inkomsten met 18% tot 3,14 miljard dollar in 2021 en heeft zijn EBITDA weer in de zwarte cijfers gestoken.

Etihad blijft verlies lijden, met een negatief netto-inkomen van 476 miljoen dollar, maar heeft dit aanzienlijk teruggebracht ten opzichte van 2020 - toen het 1,7

miljard dollar bedroeg - en zelfs ten opzichte van 2019 - 802 miljoen dollar aan verlies.

De gemiddelde bezettingsgraad blijft met 39,6% zeer laag, maar is in de loop van het jaar en vooral in het vierde kwartaal, na de opheffing van de beperkingen in Abu Dhabi, gestaag verbeterd tot 70% in december.

De vrachtactiviteiten braken hun records, met een stijging van de vervoerde tonnage met 27% en een omzetstijging van 49%.

De vloot is echter aanzienlijk ingekrompen, van 103 vliegtuigen in 2020 (die dan grotendeels aan de grond worden gehouden) **tot 67 vliegtuigen in 2021**. Er staat echter een belangrijke ontwikkeling op stapel: de ingebruikneming van A350's. De eerste zal naar verwachting in het tweede kwartaal operationeel zijn.

***Mijn commentaar:** Etihad Airways heeft jarenlang, tussen 2011 en 2016, gekozen voor een externe groeistrategie. Zij verwierf aandelen in talrijke luchtvaartmaatschappijen (Air Seychelles, Aer Lingus, Virgin Australia, Jet Airways, JAT Airways, Alitalia, ...).*

Deze strategie was een mislukking, en Etihad Airways ging van het ene verliesjaar naar het andere.

Etihad Airways is met zijn 67 vliegtuigen thans verreweg de kleinste van de drie zogenaamde "Golf"-luchtvaartmaatschappijen, terwijl Emirates en Qatar Airways elk meer dan 200 vliegtuigen hebben.

> **De crisis met Rusland verandert in een Berezina voor vliegtuigverhuurbedrijven**

(bron Les Echos) 3 maart - **De luchtvaartindustrie is bevolen geen vliegtuigen of onderdelen meer aan Rusland te verkopen**, maar **deze blokkade geldt in ruimere zin voor alle diensten in de sector, te beginnen met het leasen van vliegtuigen**. Gespecialiseerde bedrijven is derhalve de facto verboden nieuwe leasingcontracten te ondertekenen. Bovenal moeten zij de lopende contracten zo spoedig mogelijk beëindigen en hun vliegtuigen uiterlijk op 28 maart terughalen. Een echte uitdaging op deze schaal en met dit strakke schema.

Alle in Rusland geregistreerde luchtvaartmaatschappijen, waaronder Aeroflot, Rossiya, S7 Airlines, Ural Airlines, Azur Air, enz., **exploiteren een totale vloot van 980 vliegtuigen**. Volgens het gespecialiseerde bedrijf Cirium **worden er momenteel 777 aan exploitanten verhuurd**. Van dit totaal zijn er 515 vliegtuigen geleased aan buitenlandse bedrijven, met een cataloguswaarde van ongeveer 10 miljard dollar, aldus Reuters.

De mondiale reus in de sector, het Ierse AerCap (...) schat **zijn blootstelling aan de Russische en Oekraïense markten op 152 vliegtuigen tegen eind 2021**. Dit vertegenwoordigt 5% van haar vloot van meer dan 2.000 vliegtuigen die aan ongeveer 300 klanten worden geleased.

(...)

Het plotselinge besluit van het Westen levert nu al veel praktische toepassingsproblemen op. **Hoe coöperatief zullen de Russische autoriteiten zijn wanneer zij geconfronteerd worden met leasers of hun advocaten die hun vliegtuigen met geweld willen terugvorderen?** En zelfs in gunstige gevallen, hoe kunnen buitenlandse piloten op repatriëringsvluchten worden gestuurd, gezien de sluiting van een luchtruim dat groter is dan Rusland alleen? Bovendien zijn veel van de betrokken vliegtuigen momenteel buiten Rusland verspreid, ver van de hoofdkantoren van hun exploitanten, met name op verschillende Europese luchthavens, waar zij als gevolg van de blokkade geparkeerd zijn gebleven.

(...) Wat

op middellange termijn ernstiger is voor de professionals, is dat **deze plotse en massale annulering van contracten voor meer dan 500 vliegtuigen een invloed zou moeten hebben op de waarde van de gemiddelde huurprijzen voor Airbus- of Boeing-vliegtuigen die elders in de wereld zullen worden vervangen**, en op de waarde van veel modellen op de tweedehandsmarkt.

In enkele uren tijd hebben 's werelds twee grootste vliegtuigfabrikanten de banden met hun Russische klanten verbroken. Boeing schort belangrijke operaties in Moskou, zijn opleidingscampus, op en belet zijn werknemers en partners in Rusland tijdelijk om toegang te krijgen tot gevoelige technische gegevens wegens het ontbreken van Amerikaanse uitvoervergunningen. **De in Chicago gevestigde vliegtuigfabrikant zei dat het de levering van reserveonderdelen, onderhoud en technische diensten aan Russische klanten had opgeschort.** Zijn Europese rivaal **Airbus zei dat het soortgelijke maatregelen nam**, onder verwijzing naar een groeiende lijst van internationale sancties na de Russische invasie in Oekraïne. "Airbus heeft de ondersteunende diensten aan Russische luchtvaartmaatschappijen opgeschort, evenals de levering van reserveonderdelen aan het land," zei de vliegtuigbouwer woensdag in een verklaring.

Mijn commentaar: *Vliegtuigleasemaatschappijen worden geconfronteerd met hun derde crisis in drie jaar: opschorting van vluchten met de Boeing 737 MAX, Covid-19 en nu onderbreking van leasecontracten met Russische luchtvaartmaatschappijen.*

Deze situatie leidt tot een daling van de leasekosten, waarvan de luchtvaartmaatschappijen zouden kunnen profiteren wanneer de zaken weer aantrekken.

Bovendien hebben Sabre en Amadeus besloten Aeroflot uit hun reserveringssystemen te schrappen, waardoor Aeroflot genoodzaakt is haar internationale verkeer met ingang van 8 maart op te schorten.

> **SCARA: 30% stijging van beveiligingskosten luchthavenschuld in**

één jaar

(bron Air Journal) 6 maart - Het Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes (SCARA) hekelt een verhoging met 30% van het terug te betalen voorschot op de luchthavenbelasting (TAP) waartoe door de staat is besloten, en dit "zonder enig voorafgaand overleg met de beroepsgroep".

Het tekort op de luchthavenbeveiligingsbegroting, dat eerder op 550 miljoen euro was geraamd, **is nu opgelopen tot 700 miljoen euro**, dat wil zeggen een stijging van 30%, verklaart SCARA. De 700 miljoen euro werden door de staat aan de luchthavens voorgeschoten om hun inkomstenverlies van de TAP te dekken, dat het gevolg was van de daling van het luchtverkeer met meer dan 70% tijdens de gezondheidscrisis. **Daarom eist de Staat dat de luchtvaartmaatschappijen de 700 miljoen euro, vermeerderd met financiële rente en beheerskosten, terugbetalen over een periode van zeven jaar vanaf 2024.**

"De staat put de luchtvaartmaatschappijen, die zich in een crisis bevinden, steeds verder uit", aldus SCARA in een verklaring. **"Het gaat er dus om de luchtvaartmaatschappijen, die al zwaar zijn getroffen door de crisis, te laten betalen voor een veiligheidsdienst die niet is verleend, op vluchten die niet zijn uitgevoerd tijdens de periode 2020-2022 waarin de gezondheidscrisis heerste"**, voegde de vakbond, die 50% van de Franse luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt, eraan toe.

Bovendien **heeft de Franse burgerluchtvaartautoriteit (DGAC)**, om de administratie te vereenvoudigen, **alle verschillende belastingen met verschillende statuten samengevoegd in een nieuwe belasting, de Taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP)** - de Taxe d'Aéroport (TAP), die van naam verandert in T2S en de heffingen voor de beveiliging/veiligheid van luchthavens omvat de Taxe de l'Aviation Civile (TAC), die een deel van de uitgaven van de DGAC financiert; en de Taxe de Solidarité sur les billets d'avion (Taxe Chirac), die de internationale organisatie UNITAID financiert, die belast is met de centralisatie van de aankoop van geneesmiddelen voor ontwikkelingslanden, en, sinds 2020, de Franse spoorweginfrastructuur.

Maar voor SCARA "gaat het erom de toewijzing van deze belastingen ondoorzichtig te maken en ze veilig te stellen zodat ze in de toekomst kunnen worden verhoogd zonder dat de bijdragende luchtvaartmaatschappijen daar enige controle op uitoefenen".

Mijn commentaar: De hergroepering van de drie belastingen (TAP, TAC, Taxe Chirac) tot één (TTAP) is een gelegenheid om een herinnering op te stellen.

Van deze drie belastingen houdt alleen de Taxe de l'Aviation Civile (TAC) rechtstreeks verband met de activiteit van de luchtvaartmaatschappijen.

De luchthavenbelasting (TAP) dekt met name de kosten voor de beveiliging van luchthavens, een overheidsactiviteit. Frankrijk is een van de enige landen die de

kosten van deze belasting doorberekenen aan de luchtvaartmaatschappijen.

Tot slot is de regeling voor de solidariteitsbelasting op vliegtickets (Taxe Chirac), die oorspronkelijk bedoeld was om de internationale organisatie UNITAID te financieren, in 2019 gewijzigd.

Voortaan zal de opbrengst van deze belasting aan twee begunstigen worden toegewezen:

. de historische begunstigde: het Solidariteitsfonds voor ontwikkeling (FSD), tot een initieel plafond van 210 miljoen euro

. een tweede begunstigde sinds 1 januari 2020: voor de limiet van een tweede plafond van 230 miljoen euro bovenop 210 miljoen euro, het Agence française de financement des infrastructures de transport (AFITF), een administratieve overheidsinstelling die belast is met het leveren van een bijdrage aan de financiering van infrastructuurprojecten per spoor, over de weg, in havens of op rivieren, en aan de ontwikkeling van projecten voor collectief personenvervoer in Frankrijk

Deze belasting is verschuldigd door alle openbare luchtvervoersondernemingen, ongeacht hun nationaliteit of rechtsvorm.

Niettemin is Air France de belangrijkste luchtvaartmaatschappij die eraan bijdraagt.

Beurs persoverzicht

> Air France KLM: een nieuwe klap

(bron Boursier) 7 maart - **De sterke stijging van de olieprijs is nauwelijks gunstig voor de luchtvaartsector, die toch al te lijden heeft onder de gezondheidscrisis. Air France KLM is het perfecte voorbeeld:** de koers van het aandeel noteerde 's ochtends in Parijs de grootste daling (-10% tot 3,1 euro) in meer dan twee jaar tijd. Elders in Europa kelderde easyJet met 8,8%, Ryanair kelderde met 8%, Lufthansa verloor 5,8% en IAG daalde met 7,5%.

Hoewel luchtvaartmaatschappijen zich over het algemeen indekken tegen een deel van hun brandstofrekening om zich tegen dergelijke gebeurtenissen te beschermen (Ryanair is het meest ingedekt), zal deze "verzekering" een sterke stijging van hun exploitatiekosten niet voorkomen aangezien niet alle verbruik is beschermd.

Bovendien moeten de drie grote "traditionele" Europese luchtvaartmaatschappijen het hoofd bieden aan de sluiting van het Russische luchtruim om Azië vanaf het oude continent te bedienen. Om nog maar te zwijgen van de routes naar Rusland en Oekraïne die nu gesloten zijn.

Mijn commentaar: *De oorlog in Oekraïne heeft gevolgen voor alle luchtvaartmaatschappijen. Aan het einde van de dag daalde het aandeel Air France-*

KLM "slechts" -6,07% tot €3,295.

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg bij het sluiten van de beurs op maandag 7 maart **3,295 euro. Het is gedaald -16,60%.**

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.



Koersevolutie van het Air France-KLM aandeel over vijf jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt EUR 3,46. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

De prijs van ruwe

Brent-olie (Noordzee) is deze week sterk gestegen van 22 dollar tot 123 dollar.

De crisis in Oekraïne ligt aan de basis van de stijging van de olieprijs, die ook gevolgen heeft voor koper en goud.

Brent ruwe olie heeft zijn niveau van 2014 van 110 dollar al overschreden.

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.



Evolutie van de olieprijsen over tien jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

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

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

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

| François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige

werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.

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

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u dit persbericht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

. Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11086 mensen ontvangen dit persbericht live