

Air France-KLM, Delta en Virgin willen nauwere banden met ITA Airways

I Brief van de directeur van Air France-KLM



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 851, 14 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](#) 



Oekraïens vrachtvliegtuig Antonov-225

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM, Delta en Virgin willen nauwere banden met ITA Airways

(bron Reuters) 10 maart - **Air France-KLM, Delta Air Lines en Virgin Atlantic zijn vastbesloten nauwere banden aan te knopen met de nieuwe Italiaanse luchtvaartmaatschappij ITA Airways (ex-Alitalia)**, zei een woordvoerder van de Frans-Nederlandse maatschappij donderdag.

(...)

Donderdag **meldde**

het Italiaanse dagblad **La Repubblica** dat **Delta Air Lines en Air France-KLM bij de Italiaanse regering belangstelling hadden getoond voor een meerderheidsbelang in ITA Airways.**

De Italiaanse regering heeft ook blijken van belangstelling ontvangen van een internationaal fonds dat reeds belangen heeft in lagekostenluchtvaartmaatschappijen, aldus de krant.

(...)

Bronnen van Reuters meldden **eind januari**

ook **dat de Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa in gesprek was om een belang van 40% in ITA Airways te verwerven.**

De nieuwe nationale luchtvaartmaatschappij van Italië heeft in oktober jongstleden officieel de plaats ingenomen van Alitalia, waarmee een einde is gekomen aan de 75-jarige geschiedenis van de luchtvaartmaatschappij die lange tijd een symbool van Italiaanse stijl en glamour was geweest voordat zij met grote financiële tegenslagen te kampen kreeg.

Mijn commentaar: Zoals altijd als het om Alitalia (nu ITA Airways) gaat, moet men geduldig en voorzichtig zijn.

Zodra ITA Airways afgelopen najaar was opgericht, sloten de bij Skyteam aangesloten luchtvaartmaatschappijen (Delta Air Lines, Air France-KLM en Virgin Atlantic) codeshare-overeenkomsten met de opvolger van Alitalia.

Lufthansa heeft zich vervolgens gepositioneerd om de Italiaanse luchtvaartmaatschappij samen met een partner over te nemen. De Duitse onderneming eiste vervolgens exclusieve toegang tot de gegevens van ITA Airways ("dataroom") alvorens een bod te doen.

Deze exclusiviteit werd geweigerd. Bovendien is deze "dataroom" nog niet ingericht en zijn de adviseurs die de kandidaturen moeten bestuderen, nog steeds niet benoemd.

In tegenstelling tot Lufthansa zijn de handen van Air France-KLM gebonden door de voorwaarden die de Europese Commissie heeft opgelegd in ruil voor de overheidssteun die zij heeft ontvangen om de crisis van Covid-19 te boven te komen, waardoor zij geen belang van meer dan 10% in een onderneming uit de sector mag nemen.

Opmerking: een "dataroom" bevat alle informatie die door een

bedrijfsverkoper ter beschikking wordt gesteld, zodat kopers deze kunnen komen raadplegen om een koopaanbod te doen

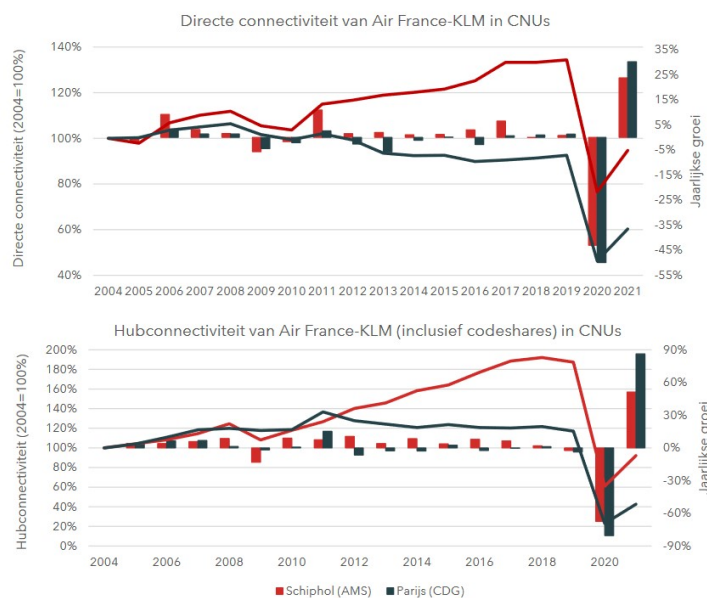
> Schiphol werd belangrijker in het Air France-KLM netwerk tijdens de Covid-19 crisis

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met DeepL) 8 maart - **Al jaren groeit het netwerk van Air France-KLM op Schiphol sneller dan op Parijs CDG.** Tijdens de Covid-19 crisis zette deze ontwikkeling zich voort. Hierdoor is het aandeel van Schiphol in de totale connectiviteit van Air France-KLM verder toegenomen. Dat heeft minister Harbers van Infrastructuur maandag in de Tweede Kamer gezegd op basis van het jaarlijkse rapport van SEO Economisch Onderzoek over netwerkqualiteit en overheidsgaranties.

Deze controle volgt op de nakoming van de staatsgaranties die waren overeengekomen toen KLM fuseerde met Air France. In het rapport wordt het netwerk van Air France-KLM vanaf Schiphol vergeleken met dat vanaf Parijs CDG. Er wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met het aantal rechtstreekse verbindingen (directe connectiviteit) en de mogelijke verbindingen met een overstap via de luchthaven in kwestie (hub-connectiviteit).

"Na een scherpe daling in 2020 herstellen de netwerken van Air France-KLM op Schiphol en Parijs CDG zich. Beide luchthavens hebben in 2021 een soortgelijke ontwikkeling doorgemaakt. Op langere termijn ontwikkelt het netwerk van Air France-KLM zich beter op Schiphol dan op Parijs CDG. **Zelfs tijdens de Covid-19 crisis is het aandeel van Schiphol in de totale connectiviteit van Air France-KLM toegenomen," aldus minister Harbers in zijn Kamerbrief.**

(...)



Bron: Analyse SEO op basis van Official Airline Guide (OAG)

Schiphol (in rood) - Parijs (in zwart) connectiviteit sinds 2004

Schiphol speelt dus een steeds belangrijker rol in het Air France-KLM netwerk, maar alleen wat passagiersvluchten betreft. Het **vrachtvervoer laat een andere ontwikkeling zien**: "Alleen in de vrachtsector heeft Air France-KLM zich de afgelopen jaren op Parijs Charles de Gaulle beter ontwikkeld dan op Schiphol, **mede door de geleidelijke terugtrekking van een aantal vrachtliegtuigen van Martinair en een vermindering van de vrachtcapaciteit van KLM**", aldus minister Harbers.

Mijn commentaar: Het is al enkele maanden geleden (sinds eind 2020) dat de Nederlandse regering officieel heeft erkend dat de fusie tussen Air France en KLM meer ten goede kwam aan KLM dan aan Air France.

Deze constatering wordt gedeeld door specialisten op het gebied van bedrijfsfusies:

"Uit managementonderzoek blijkt dat fusies en overnames zeer interessant zijn voor de doelondernemingen, de overgenomen bedrijven", aldus Valérie Moatti (professor aan de ESCP Business School).

De kwestie van de scheiding tussen Air France en KLM staat niet meer op de agenda.

> Air France heeft een deel van haar Hop vloot verkocht

(bron Capital) 9 maart - **Air France maakt** haar vloot lichter. De luchtvaartmaatschappij **heeft zojuist 14 Bombardier CRJ1000's van**

haar regionale dochteronderneming Hop verkocht aan de leasemaatschappij Jetcraft Aviation, meldt Air Journal. De vliegtuigen zullen tussen maart en december 2022 worden geleverd.

(...)

De Bombardier CRJ1000's waren uitgerust met één klasse van 100 zitplaatsen.

Met deze verkoop heeft Air France zich ontdaan van haar resterende Bombardier CRJ1000's. **De vloot van Hop bestaat nu uit 15 Embraer E170's en 19 Embraer E190 tweeklas vliegtuigen.** In 2018 had de luchtvaartmaatschappij al aangekondigd dat ze haar vloot van ATR 42-500's buiten gebruik zou stellen. De laatste Turboprops zijn eind juni 2019 officieel met pensioen gegaan.

(...)

Mijn commentaar: HOP! is het resultaat van de fusie tussen Airlinair (uitgerust met ATR), BritAir (uitgerust met Bombardier) en Regional (uitgerust met Embraer).

Het vertrek van de CRJ1000's is een van de laatste stappen in de herstructurering van HOP, dat voortaan de hubs van Roissy en Lyon moet bevoorraden.

De laatste fase zou voor de werknemers wel eens de moeilijkste kunnen zijn. Indien het door de directie gewenste aantal vrijwillige vertrekkers niet wordt gehaald, zou de directie van het HOP! overwegen werknemers te ontslaan. Tenzij de overname na de overname door Covid nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden biedt voor de regionale luchtvaartmaatschappij van de groep Air France.

De Embraer E170 en E190 van HOP! zijn uitgerust met respectievelijk 76 en 100 zitplaatsen.

> **Bamboo Airways en AFI KLM E&M breiden hun samenwerking uit**

(bron Journal de l'Aviation) 11 maart - **AFI KLM E&M en Bamboo Airways hebben een memorandum van overeenstemming getekend dat de weg vrijmaakt voor verdere samenwerking**

Het onderhoudsbedrijf heeft al verscheidene overeenkomsten gesloten met de Vietnamese luchtvaartmaatschappij voor het onderhoud van haar Boeing 787, Airbus A320 en Embraer-vliegtuigen.

Zij overwegen nu deze overeenkomsten uit te breiden tot motoronderhoud voor de 787 GEnx en de A320-familie - het bedrijf exploiteert A319's en A320ceo's met een V2500-motor en A321ceo's en A321neo's met een CFM International-motor

Bamboo Airways zou ook gebruik kunnen maken van de diensten van AFI KLM E&M in Amsterdam voor grote onderhoudsbezoeken aan haar 787's en voor lijnonderhoudsoperaties op haar stations. Bamboo Airways zal ook toegang hebben tot de APU-onderhoudsmogelijkheden van EPCOR voor zijn E-Jets (APS2300) en Dreamliners (APS5000).

> **Lufthansa: een nieuwe middellangeafstandsdochter voor 2023**

(bron Air Journal) 11 maart - De CEO van **Lufthansa heeft bevestigd dat de Duitse luchtvaartmaatschappij een tweede CityLine dochteronderneming zal oprichten om** haar hubs in Frankfurt en München te bevoorraden - **en om zo'n 250 piloten in dienst te nemen die zonder werk zitten sinds de sluiting van Germanwings.**

Carsten Spohr benadrukte na de presentatie van haar financiële jaarresultaten dat Lufthansa deze nieuwe dochteronderneming in 2023 zal lanceren, die over zo'n 40 Airbus toestellen zou moeten beschikken.

Het nieuwe AOC (Air Operator Certificate) is bedoeld om "de banen te beschermen van 250 piloten die hun baan zijn kwijtgeraakt met de sluiting van Germanwings", dat gevestigd is op de luchthaven van Keulen-Bonn en twee jaar geleden verdween toen Lufthansa met haar herstructurering begon (haar 4U-code werd vervangen door de EW van Eurowings). De dochteronderneming zal ook tot taak hebben de eenheidskosten van de groep te verlagen, met name op de twee belangrijkste luchthavens

Deze piloten zullen vanaf deze zomer nodig zijn met het verwachte herstel van het middellangeafstandsverkeer, benadrukte de CEO; en hen laten gaan en hen volgend jaar opnieuw aanwerven in de nieuwe dochteronderneming "zou volgens de Duitse wetgeving zeer duur zijn". Zij zullen dezelfde contracten hebben als die welke bij Lufthansa Cityline gelden. Lufthansa zou van de nieuwe dochteronderneming kunnen profiteren om de omvang van haar vloot te vergroten, over de limiet waarvan momenteel opnieuw wordt onderhandeld met de pilotenvakbonden (zij exploiteert 50 Airbus-, Bombardier- en Embraer-vliegtuigen met één gangpad)

Voor Casten Spohr kan de pilotenvakbond Vereinigung Cockpit

(VC) "dit project niet tegenhouden, want je kunt AOC's (air operator certificates) zoveel openen als je wilt. Deze piloten hadden ook bij andere AOC's, Lufthansa of CityLine, kunnen gaan werken, maar de vakbond wilde dit niet omdat zij niet wilde dat deze piloten de anciënniteit van de bestaande piloten zouden omzeilen".

(...) Er zij

aan herinnerd dat het concern in december 2020 verzekerde dat er "geen droge ontslagen" zouden vallen als onderdeel van zijn overeenkomst met de ongeveer 5.000 piloten die werkzaam zijn bij de dochterondernemingen Lufthansa, Germanwings, Austrian Airlines, Brussels Airlines en SWISS - een overeenkomst die slechts tot april 2021 werd verlengd; de werktijdverkorting van deze piloten was tot eind vorig jaar verlengd. Maar de piloten van Germanwings vielen niet "onder" de vrijstelling van gedwongen ontslagen "zoals hun collega's".

Mijn commentaar: *In alle luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld is de anciënniteitslijst van piloten van cruciaal belang. De Career Rating List (CRL) bepaalt de carrièrestappen van de piloten van de luchtvaartmaatschappij (bijvoorbeeld van eerste officier tot kapitein), en bijgevolg hun beloning.*

Het overnemen van Germanwings piloten met hun anciënniteit zou sommigen van hen voor Lufthansa of CityLine piloten plaatsen op de anciënniteitslijst. De hoogstgeplaatste gezagvoerders van Germanwings hadden zelfs rechtstreeks naar het langeafstandsvliegtuig kunnen gaan, en zo de plaats van Lufthansa-piloten innemen en hun geen salarisverhoging kunnen geven.

HOP! en Air France werden in 2021 met hetzelfde probleem geconfronteerd als Lufthansa. Het is bij Air France gebruikelijk dat nieuwe piloten aan het eind van de ranglijst worden geplaatst. Dit is het geval voor HOP! piloten die bij Air France willen gaan werken.

> **Boeing: een zorg voor de certificering van de 737 MAX 10?**

(bron Air Journal) 10 maart - Na de certificering van de MAX 8 en MAX 9, de hercertificering van de MAX 8 die betrokken was bij twee ongelukken waarbij 346 mensen om het leven kwamen bij Lion Air en Ethiopian Airlines, en de certificering van de MAX 8-200, moet de Amerikaanse vliegtuigfabrikant de regelgever nog zover zien te krijgen dat hij twee laatste modellen accepteert: de MAX 7 is naar verluidt op de goede weg, maar de MAX 10 heeft een ander probleem.

Zoals de Seattle Times meldt, onder verwijzing naar meerdere bronnen bij de FAA, **zou Boeing de 737 MAX 10 willen certificeren zonder de meest recente veiligheidsnormen inzake het ontwerp van cockpitbemanningswaarschuwingen**; EICAS (engine indication and crew alert system) vertelt piloten wat er mis is met het vliegtuig en hoe ze het moeten oplossen, en is reeds aanwezig in alle andere Boeing-vliegtuigen. **Maar de cockpit van de 737 leent zich niet goed voor de installatie ervan, en de vliegtuigfabrikant wil deze terzijde schuiven om tegen het einde van het jaar met de levering van de MAX 10's te kunnen beginnen**

Voor Boeing is het een kwestie van timing: de Aircraft Safety and Certification Reform Act van eind 2020, die de FAA onder meer in staat stelde de controle terug te krijgen over een certificeringsproces dat gedeeltelijk aan fabrikanten was gedelegeerd, **vereist dat elk vliegtuig dat na 31 december 2022 wordt gecertificeerd, voldoet aan de nieuwste voorschriften voor bemanningswaarschuwingen, waaronder het beroemde EICAS**. Indien de MAX 10 niet voor deze datum wordt gecertificeerd, kan Boeing genoodzaakt zijn de cockpit van het vliegtuig te herontwerpen, waardoor de ingebruikname (die aanvankelijk werd verwacht in juli 2020) nog meer vertraging oploopt. Dit herontwerp was door de fabrikant al "onhaalbaar" verklaard. En een ander opleidingsprogramma voor piloten dan in andere versies van de MAX zou verplicht worden

De Seattle Times meldt dat Boeing-lobbyisten naar verwachting binnenkort in actie zullen komen in het Congres, op zoek naar een amendement om de termijn te verlengen. De vliegtuigfabrikant zei in een verklaring: "Wij blijven op transparante wijze samenwerken met de FAA om de informatie te verstrekken die zij nodig hebben, en wij zijn vastbesloten te voldoen aan hun verwachtingen voor de certificering van de 737-10.

(...)

Mijn commentaar: De informatie van de Seattle Times, als die juist is, is huiveringwekkend.

> Franse luchthavens nog steeds in crisis

(bron Journal de l'Aviation) 10 maart - **De situatie van de Franse luchthavens is nog steeds zeer gemengd**. De UAF (Unie van Franse luchthavens) heeft aangegeven dat haar leden 90,7 miljoen passagiers verwelkomden in 2021, een mooie verbetering van bijna 30% ten opzichte van 2020, maar nog steeds een daling van 57,7% ten opzichte

van 2019. Deze cijfers worden nog steeds als catastrofaal voor de beroepsgroep beschouwd.

(...)

Regionale hubs (met meer dan een miljoen passagiers) en die in de overzeese gebiedsdelen hebben de minst slechte resultaten geboekt (...). De situatie op de kleinere regionale luchthavens is zeer uiteenlopend: Figari profiteert van de dynamiek van de Corsicaanse bestemming, terwijl de luchthavens die afhankelijk zijn van de wintersport en van het Britse reizigerspubliek het zwaar te verduren hebben.

Voorlopig sluit het UAF zich aan bij de verkeersprognoses van de ACI Europe en de DGAC voor 2022, volgens welke het zou kunnen flirten met 70% van het niveau van 2019. (...) Het benadrukt (...) dat **er een gevaar dreigt voor de meest geïsoleerde regio's, die te maken hebben met de delegaties van de openbare dienst. De criteria voor de exploitatie van deze routes kunnen thans, gezien de geringe verkeersdichtheid en de herstructurering van het regionale netwerk van Air France, te restrictief lijken en moeten worden herzien om exploitanten aan te trekken.**

(...)

Voorts **stelt UAF opnieuw de kwestie van de financiering van de beveiliging van de luchthavens aan de orde**, die wordt gefinancierd door de luchthavenbelasting (omgedoopt tot T2S en samengevoegd met de Chirac-belasting en de belasting op de burgerluchtvaart binnen de belasting op het luchtvervoer van passagiers). Door de daling van het verkeer daalden de inkomsten uit deze belasting terwijl de luchthavens de kosten droegen. Om hen te ontlasten, **heeft de Staat hun voorschotten toegekend ten belope van 700 miljoen EUR, terugbetaalbaar vanaf 2024. (...) UAF vraagt (...) om deze voorschotten om te zetten in subsidies.**

Ten slotte maken **de luchthavens zich zorgen over de tenuitvoerlegging van het Europese inreis-uitreisysteem**, dat versterkte controles aan de buitengrenzen van Europa oplegt.

Uitgesteld tot 1 oktober om verstoringen tijdens het hoogseizoen te voorkomen, zou dit kunnen leiden tot een twee- of zelfs driemaal langere verwerkingstijd op de luchthaven voor elke betrokken passagier, temeer daar het ministerie van Binnenlandse Zaken heeft aangegeven dat er geen extra personeel voor deze controles zal worden ingezet. De UAF dringt daarom aan op de afschaffing van de controles voor vluchten binnen Europa, de mogelijkheid om zoveel mogelijk gebruik te maken van controletechnologieën om de noodzaak van het passeren van veiligheidscontroles te vermijden en een vereenvoudiging van de procedures waar dat mogelijk is.

Mijn opmerking: Als alles goed gaat, kunnen de luchthavens door hun monopoliepositie winst maken ten koste van de luchtvaartmaatschappijen.

Anderzijds, in een crisissituatie, wanneer de luchtvaartmaatschappijen hun aantal vluchten verminderen, keert dit zich tegen de luchthavens, die niet in staat zijn te diversifiëren.

De enige oplossing voor luchthavens om na de crisis opnieuw winstgevend te worden is hun klanten, de luchtvaartmaatschappijen, te laten betalen.

Er zij op gewezen dat het project voor de uitbreiding van de luchthaven Roissy CDG door de bouw van een terminal 4 vorige maand definitief is opgegeven.

"Het luchtvervoer moet zijn energietransitie versnellen. Wij moeten de consequenties trekken uit onze toekomstige projecten. Na het besluit van de Staat om de ADP-groep te vragen af te zien van het huidige project voor Terminal 4 en een nieuw project voor de ontwikkeling van de hub Parijs Charles de Gaulle in te dienen, neemt de ADP-groep de tijd om na te denken over de toekomstige uitdagingen waarmee de luchthaven wordt geconfronteerd. De Parijse hubs hebben de roeping om leiders te worden in groene luchtvaart, ten dienste van al onze stakeholders, en in het bijzonder van de gebieden rond de luchthaven", aldus Augustin de Romanet, CEO van de ADP Groep.

> De oliecrisis zal de luchtvaartmaatschappijen waarschijnlijk nog **harder** treffen

(bron AFP) 9 maart - **De invasie van Rusland in Oekraïne heeft de olieprijsen naar historische hoogten doen stijgen.** Paraffine wordt momenteel verhandeld tegen ongeveer 150 USD per vat, een stijging van ongeveer 30% in een maand en 100% in een jaar, volgens de benchmark Platts-index van S&P.

"De opwaartse druk op de prijzen zal aanhouden, vooral als de Russische energiesector te maken krijgt met strengere sancties," zei de International Air Transport Association (IATA), de spreekbuis van de luchtvaartmaatschappijen, maandag.

Dit was voordat de Amerikaanse president Joe Biden een nieuwe prijsspiek veroorzaakte door dinsdag een embargo op Russische olie aan te kondigen. **"Alle maatschappijen waarvan een deel van het verbruik niet gedekt is, zullen rechtstreeks worden getroffen,"** waarschuwde de IATA

Luchtvaartmaatschappijen, waarvan de brandstofkosten in normale tijden 20 tot 30% van de kosten uitmaken, beschermen zich tegen plotselinge prijswijzigingen door contracten te sluiten die hun een vaste prijs garanderen voor een deel van hun paraffine, wat in het Engels "hedging" wordt genoemd.

Air France-KLM bespaarde in 2021 bijvoorbeeld 300 miljoen dollar op brandstof (of 10% van de totale factuur) omdat de prijzen in de loop van het jaar stegen.

Reeds vóór de recente escalatie van de prijzen voor ruwe olie verwachtte de Frans-Nederlandse groep dit jaar 470 miljoen dollar aan kosten te kunnen besparen, met name dankzij het feit dat in het eerste kwartaal reeds 72% van het verbruik was gerealiseerd, hoewel dit cijfer in het vierde kwartaal tot 28% was gedaald. **"We zullen de repercussies over een paar maanden zien, wanneer de luchtvaartmaatschappijen gedwongen zijn de vaten te gebruiken die tegen de huidige prijzen zijn gekocht,"** zei Paul Chiambaretto, universitair hoofddocent strategie en marketing aan de Montpellier Business School en directeur van de Pegasus-leerstoel, een specialist in de luchtvaartsector, tegen AFP.

(...)

In feite, "zal de druk toenemen als de prijzen van paraffine hoog blijven gedurende de rest van het jaar en in 2023, wanneer de dekkingen zullen worden verminderd", onderstreepte Moody's in een rapport op dinsdag, door het risico te evoceren dat de bedrijven niet "in staat zijn om terug te keren naar hun winstgevendheid van voor de pandemie" op deze termijn.

Volgens het ratingbureau zijn de Europese luchtvaartmaatschappijen in 2022 voor ongeveer 50% gedekt en moeten zij rekening houden met een stijging van hun brandstofkosten met gemiddeld 20-25%. Andere luchtvaartmaatschappijen, met name American, hebben zeer weinig brandstof van tevoren ingekocht, aldus het verslag.

(...)

Moody's zei dat zelfs met brandstofdekkingen voor 2022, luchtvaartmaatschappijen "hun ticketprijzen met ongeveer 5% zouden moeten verhogen om hun marges te behouden". "En in een tijd van reeds hoge inflatie [...] zouden deze verhogingen de vraag kunnen drukken," waarschuwde de IATA.

"We zullen onze prijzen altijd betaalbaar houden, maar we houden uiteraard de veranderingen in de olieprijs in de gaten om ons aan te passen als de impact voor ons te groot wordt," zei Nathalie Stubler, algemeen directeur van Transavia France.

Mijn opmerking: "Hedging"-beleid hangt af van vele factoren, waarvan de belangrijkste de plaatselijke beschikbaarheid van olie is. In het algemeen volgen luchtvaartmaatschappijen op hetzelfde continent vergelijkbare strategieën.

Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen dekken zich bijvoorbeeld niet in, terwijl Europese luchtvaartmaatschappijen ongeveer de helft van hun jaarlijkse verbruik afdekken.

Beurs persoverzicht

> Air France-KLM: AlphaValue verlaagt zijn advies

(bron CercleFinance) 8 maart - **AlphaValue heeft zijn advies gewijzigd van "accumulate" naar "reduce" op Air France-KLM** na het doorvoeren van een aantal aanpassingen in verband met het Russisch-Oekraïense conflict.

In een onderzoeksnota **verklaart het in Parijs gevestigde onderzoeksbureau zijn downgrade door de negatieve gevolgen van de crisis, die volgens het bureau zullen leiden tot een daling van de vraag naar reizen en de annulering van bepaalde routes.**

AlphaValue voegt daaraan toe dat de noodzaak om een omweg te maken om bepaalde bestemmingen te bereiken ook zal resulteren in hogere brandstofkosten

Als gevolg daarvan is zijn koersdoel verlaagd van 3,93 EUR naar 3,34 EUR.

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 14 maart 3,735 euro. Het is deze week sterk gestegen met +13,35%.

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 3,30. 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 gezondheidscrisis.

De prijs van ruwe Brent-olie (Noordzee) is deze week sterk gedaald, van -18\$ tot 105\$.

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

Aan het begin van de week bereikte de Brent ruwe olie een niveau van \$132, dicht bij het record van \$150 dat in 2008 werd bereikt.

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 Air France-KLM aandelen.

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 aandeelhouder 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](#).

11091 mensen ontvangen dit persbericht live