

AF-KLM gaat delen met Indigo, niet alleen in India?

I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

(De bestaansreden van de Air France-KLM Groep)



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 913, 22 mei 2023

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 hier](#) 

Persoverzicht van maandag

Redactie

Beste lezers,

Deze week schrijf ik een kortere brief dan gewoonlijk. Het lange Hemelvaartweekend heeft het luchtvaartnieuws in de ijskast gezet.

Ik wil u eraan herinneren dat de jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM op woensdag 7 juni 2023 om 14.30 uur wordt gehouden in het Hilton Hotel in Roissy. Deze zal live worden uitgezonden via webcast op de website van de Groep.

Alle documenten met betrekking tot de Jaarlijkse Algemene Vergadering zijn beschikbaar op de website van de Air France-KLM Groep, op de pagina Aandeelhouders, onder het kopje Jaarlijkse Algemene Vergadering. Hieronder vallen ook de resoluties die ter stemming aan de aandeelhouders zullen worden voorgelegd.

Net als in voorgaande jaren stel ik voor dat degenen onder u die aandeelhouder zijn van de Air France-KLM groep mij een volmacht geven.

U vindt de procedure in mijn [Flash nr. 99](#).

Ik dank u voor uw vertrouwen en uw trouw.

*Veel leesplezier
François*

> **Air France-KLM: delen met IndiGo niet alleen in India?**

(bron Air Journal) 16 mei 2023 - **Air France-KLM zou** haar codeshare-overeenkomst met low-cost carrier IndiGo willen uitbreiden naar de buurlanden van India, om aan de vraag te voldoen maar ook om de nieuwe ambities van de nationale maatschappij Air India tegen te gaan.

Terwijl Air India net zijn terugkeer naar Amsterdam heeft aangekondigd, wil de Frans-Nederlandse groep **de vorig jaar gelanceerde overeenkomst met de Indiase lagekostenspecialist**, die de eerste 30 nieuwe bestemmingen in India en de tweede 120 bestemmingen in Europa en 50 bestemmingen op het Amerikaanse continent bood, **verlengen**. Claude Sarre, Air France-KLM's managing director voor het Indiase subcontinent, vertelde de lokale pers: **"We zijn aan het bekijken hoe we het internationale netwerk van IndiGo op het subcontinent kunnen uitbreiden. We plannen nu een internationale codeshare met IndiGo voor nabijgelegen landen als Nepal, Bangladesh en Sri Lanka.** Dit is afhankelijk van goedkeuringen en overeenkomsten. Hij wees erop dat de vraag in India "enorm is" sinds het einde van de Covid-19 pandemie: "We weten dat we ons moeten aanpassen om meer vliegtuigen naar India te sturen. Air France en KLM bedienen vanuit hun bases Parijs-CDG en Amsterdam-Schiphol al vier luchthavens in India: Delhi, Mumbai, Chennai en Bangalore met gemiddeld 46 vluchten per week, een stijging van 22% ten opzichte van vorige zomer (er zijn ook vluchten naar Hyderabad gepland).

Het internationale netwerk van IndiGo omvat een veertigtal bestemmingen in Sri Lanka, de Malediven, Bangladesh en Nepal, alsook in alle Golfstaten, Turkije, Thailand, Singapore en Vietnam. De lagekostenmaatschappij heeft ook codeshare-overeenkomsten met American Airlines, Qantas, Qatar Airways, Virgin Atlantic en Turkish Airlines - met wie zij al wide-body vliegtuigen met hun bemanning least.

Men mag niet vergeten dat Air France en KLM, leden van de SkyTeam-alliantie, geen codeshare-partner hebben in India sinds Jet Airways zijn activiteiten in april 2019 stopzette; het hoopt nog steeds weer op te stijgen, in eerste instantie op binnenlandse routes. En dat IndiGo nu wordt geleid door voormalig KLM-baas Pieter Elbers...

Mijn commentaar: India, dat eind april het dichtstbevolkte land ter wereld is

geworden, is de derde grootste burgerluchtvaartmarkt ter wereld, na de VS en China.

De afgelopen zes jaar is het binnenlandse verkeer met 14,5% per jaar gegroeid, terwijl het internationale passagiersverkeer jaarlijks met 6,5% is toegenomen.

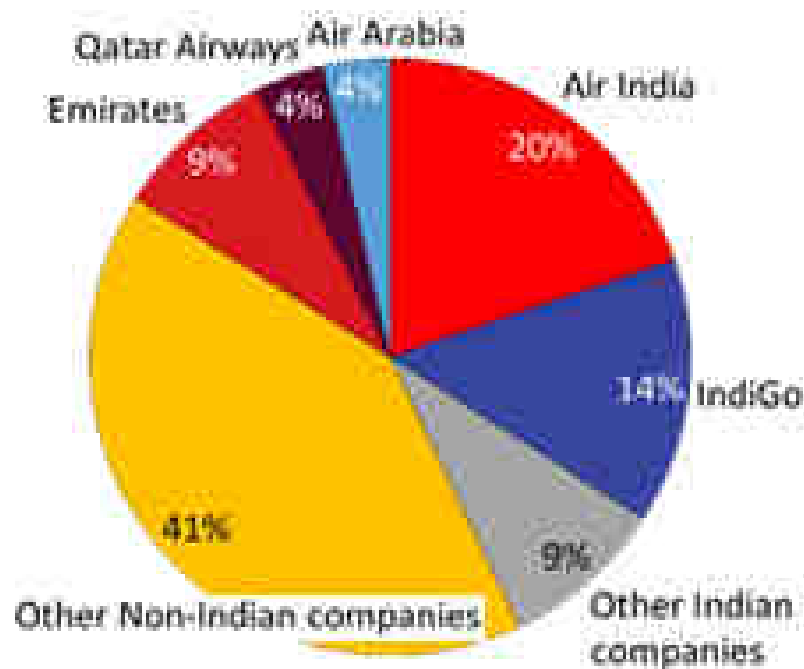
In het verleden hebben Europese luchtvaartmaatschappijen het altijd moeilijk gevonden om de overeenkomsten met hun partners in India in stand te houden.

Indische luchtvaartmaatschappijen gaven er, niet zonder moeite, de voorkeur aan zich te concentreren op hun binnenlandse activiteiten.

Deze tijd lijkt voorbij. De Indische regering wil tussen nu en 2025 ongeveer 11 miljard euro investeren in de bouw en modernisering van luchthavens. Sinds Modi in 2014

aan de macht kwam, zijn er 73 extra luchthavens operationeel geworden (bron: Le Monde).

Lees het artikel "Tata investeert massaal in Air India en zet in op de groei van het land" in [mijn brief nr. 900](#).



Marktaandeel in termen van internationale zetelcapaciteit uit India in 2022

> Reizigers hoeven het vliegen niet op te geven

²(bron Journal de l'Aviation) 16 mei 2023 - De luchtvaartsector voelt zich al jaren een gemakkelijk en bevoorrecht doelwit van de publieke opinie wanneer de discussie gaat over de uitstoot van verontreinigende stoffen, bijvoorbeeld CO

maar ook lawaai. Zij is bijzonder kwetsbaar en trekt pogingen van activisten en politici aan om haar aan banden te leggen, zoals blijkt uit het opgeven van luchthavenprojecten in Europa (zelfs vóór de crisis) of de aangekondigde acties om de activiteit op Schiphol te beperken.

Om dit tegen te gaan, heeft de hele luchtvaartsector geprobeerd meer te communiceren over zijn inspanningen om de luchtvaart koolstofvrij te maken, maar dit lijkt moeilijk aan te slaan bij mensen buiten de sector. Uit **de laatste studie van de Pegasus-leerstoel**, uitgevoerd op een steekproef van duizend mensen die representatief zijn voor de Franse bevolking en vorige week gepubliceerd, **lijkt dat slechts een derde van de ondervraagden over de technologieën die zijn ontwikkeld om de luchtvaart koolstofvrij te maken, ooit van deze technologieën heeft gehoord.** Aangezien het onderzoek naar waterstofaandrijving meer lawaai heeft gemaakt dan andere, directere en impactvollere hefboomen, lijkt de toepassing van ontkolingstechnologieën ver weg.

In deze context geeft 12% van de respondenten toe zich te schamen wanneer zij vliegen en is 41% van plan minder vaak te vliegen om milieuredenen.

Voorlopig is het

echter moeilijk om dit in daden om te zetten. Hoewel het reiswraakeffect voorbij is, **blijft de vraag zeer groot en luchtvaartmaatschappij na luchtvaartmaatschappij kondigt aan dat zij zich opmaken voor een recordzomer** - zij het als gevolg van problemen met de beschikbaarheid van vliegtuigen. Hoewel het aanbod gemiddeld iets lager blijft dan in 2019, stijgen ook de tarieven als gevolg van de brandstofprijzen, de geopolitieke spanningen en de noodzaak om de decarbonisatiemaatregelen van de luchtvaartmaatschappijen te financieren. De DGCA merkt op dat ze in april meer dan 20% hoger lagen dan in april vorig jaar in Frankrijk, en 32,6% hoger dan in april 2019, alle bundels samen.

Tariefverhogingen en een slecht milieubewustzijn, een gevaarlijke cocktail voor de vraag? **Uiteindelijk lijkt het erop dat de bezorgdheid van het publiek elders ligt,** want de vliegtuigen zitten vol aan het begin van het zomerseizoen.

***Mijn commentaar:** Volgens een Ipsos-enquête die voor Alliance France Tourisme werd uitgevoerd onder een steekproef van 18-34-jarigen, dit weekend gepubliceerd door de "JDD", noemt meer dan een op de twee ondervraagde jongeren (54%) het vliegtuig als hun favoriete vervoermiddel om op vakantie te gaan, net na de auto (65%).*

2

Maar slechts 28% zegt de CO uitstoot van zijn vlucht

al gecompenseerd te hebben, hoewel 79% zegt zich zorgen te maken over het milieu.

Is deze schijnbare tegenstelling toe te juichen?

Integendeel, het feit dat 28% van de jongeren hun vliegreizen al heeft gecompenseerd is een positief teken. Hieruit blijkt dat zij vertrouwen beginnen te krijgen in de compensatiesystemen.

Het is nu aan de luchtvaartmaatschappijen om alles in het werk te stellen om al hun emissies te compenseren, inclusief het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen.

De uitdaging is groot.

> **EasyJet verwacht zijn doelstellingen sneller te halen dankzij sterke vraag**

(bron OTP, vertaald met DeepL) 18 mei 2023 - De luchtvaartmaatschappij **easyJet** verwacht haar doelstellingen voor de middellange termijn sneller te halen door de sterke vraag voor het zomerseizoen. De low-cost luchtvaartmaatschappij, na KLM de grootste gebruiker van Schiphol, profiteert van de sterke vraag naar vakantievluchten en is erin geslaagd haar verliezen in de eerste helft van haar boekjaar aanzienlijk te beperken.

Het totale verlies voor belastingen over de eerste helft van het jaar bedroeg 411 miljoen pond (**ongeveer 470 miljoen euro**). In april had easyJet aangekondigd dat het verlies naar verwachting tussen de 405 en 425 miljoen pond zou liggen. Een jaar eerder had het bedrijf een verlies geleden van 545 miljoen pond. Het verlies werd voornamelijk beperkt door een aantal maatregelen, waaronder netwerkoptimalisatie en voortgezette kostenbeheersing.

De totale inkomsten stegen zoals verwacht in de eerste helft van het jaar met 80% tot ongeveer £2,7 miljard. Deze groei was voornamelijk te danken aan hogere prijzen, toegenomen capaciteit, verbeterde bezettingsgraad en hogere neveninkomsten. De kosten stegen met meer dan 50% tot £3,1 miljard. Dit was het gevolg van het hergebruik van meer vliegtuigen en een aanzienlijke stijging van de brandstofkosten.

(...)

Volgens de heer Lundgren, lid van de raad van bestuur, **blijkt uit recent onderzoek dat reizen voor veel huishoudens een prioriteit is, ondanks de hoge inflatie, en dat vakantiegangers steeds vaker kiezen voor betaalbare luchtvaartmaatschappijen.**

(...)

Mijn commentaar: EasyJet worstelt om zijn oude glorie te herwinnen.

Haar positionering wijkt vooral sinds 2013 af van die van Ryanair.

In dat jaar besloot easyJet zich te richten op de brede leeftijdsgroep van 25-35-jarigen, die jong en actief zijn, over een behoorlijke koopkracht beschikken en geen

familieverplichtingen hebben. Het idee was om deze markt te veroveren, vooral voor zakenreizen.

Daartoe koos het, in tegenstelling tot Ryanair, voor de belangrijkste luchthavens en bood het tarieven inclusief bagage en priority boarding.

De moeilijkheden begonnen met de Brexit. Om binnen de Europese Unie te kunnen blijven opereren, moest easyJet een Europese dochteronderneming oprichten (easyJet Europe, gevestigd in Oostenrijk, met 126 vliegtuigen) met stijgende personeelskosten.

Vervolgens zorgde de gezondheids crisis ervoor dat zakelijke passagiers minder gingen reizen, waardoor het model ernstig werd ondermijnd.

De evolutie van haar marktkapitalisatie is significant: ze is gedaald van 15 miljard dollar in 2015 naar 4,8 miljard dollar deze maand.

> Singapore Airlines sluit boekjaar 2022-2023 af met historische winst

(bron Air & Cosmos) 17 mei 2023 - **Singapore Airlines is** terug in de zwarte cijfers. **Voor haar boekjaar 2022-2023**, dat eindigt op 31 maart 2023, **boek** de maatschappij **een nettowinst** van S\$2,157 miljard (bijna **€1,5 miljard**), de **hoogste ooit in haar 76-jarige geschiedenis**, vergeleken met een verlies van S\$962 miljard (€660,6 miljoen) voor dezelfde periode het jaar daarvoor.

Na drie jaar van verliezen als gevolg van de Covid-19 pandemische crisis in het wereldwijde luchtverkeer, is de SIA

Group nu weer in de zwarte cijfers en boekt haar beste resultaten ooit. SIA behaalde een omzet van 17,775 miljard SGD (12,2 miljard euro), een stijging van 133% ten opzichte van het voorgaande jaar. SIA en Scoot vervoerden 26,5 miljoen passagiers, zes keer meer dan het jaar daarvoor. **De SIA-groep behaalde ook een record gemiddelde bezettingsgraad van 85,4% op haar passagiersvloot.**

Ondanks een vertraging van de vraag boekte de vrachtactiviteit van de groep een omzet van meer dan 3 miljard dollar, de op één na beste prestatie in haar geschiedenis. Op 31 maart 2023 draaide de SIA-groep 80% van haar capaciteit ten opzichte van 2019, en exploiteerde zij 195 vliegtuigen, waaronder 188 passagiersvliegtuigen (133 voor SIA en 55 voor Scoot) en 7 vrachtvliegtuigen. (..)

Mijn commentaar: De Singapore Airlines Group (SIA Group) bestaat uit Singapore Airlines, Scoot (de goedkope dochteronderneming) en Singapore Airlines Cargo.

Zoals bij de meeste luchtvaartmaatschappijen zijn de goede resultaten van

Singapore Airlines het gevolg van het feit dat het aanbod lager is dan de vraag. Daardoor kan zij hoge prijzen handhaven.

Meer bepaald is het wereldwijde aanbod nog niet terug op het niveau van vóór de crisis, voornamelijk door een gebrek aan mankracht.

Tijdens de gezondheids crisis hebben de luchtvaartmaatschappijen hun personeelsbestand sterk ingekrompen.

Sindsdien hebben ze moeite om nieuw personeel aan te werven. Tenzij dit een bewuste strategie is om de prijzen hoog te houden.

> Rolls-Royce runt de Ultrafan, een vliegtuigmotor die cruciaal is voor zijn toekomst

(bron La Tribune) 20 mei 2023 - Nu het Parijse luchtvaartsalon nadert, bereiden fabrikanten van vliegtuigen, motoren en uitrusting hun wapens voor. Hoewel er geen grote nieuwe programma's worden verwacht van de belangrijkste spelers in de sector, zal dit hen er niet van weerhouden om de verschillende vorderingen die zij hebben gemaakt te benadrukken. De Britse motorfabrikant **Rolls-Royce zal ongetwijfeld de nadruk leggen op zijn UltraFan-concept, waarvan zojuist de eerste tests op de grond zijn uitgevoerd.**

Een demonstratiemodel van deze nieuwe generatie motor heeft gedraaid op de gigantische proefbank Testbed-80, die in 2021 in zijn hoofdkwartier in Derby (VK) in gebruik zal worden genomen. (...) Dit is een belangrijke stap voor Rolls-Royce. **Na meer dan 50 jaar te hebben vertrouwd op het concept van de drieledige motor, dat werd bedacht met de RB211 (die onder meer de Boeing 747 aandreef) en vervolgens werd ontwikkeld voor de hele Trent-reeks, heeft de Britse motorfabrikant een stap voorwaarts gezet door voor het eerst een nieuwe architectuur voor motoren met hoog vermogen te testen.**

Deze kernarchitectuur, die is ontwikkeld in het kader van het Advance3-programma, omvat de toevoeging van een Power Gearbox (PGB) en het gebruik van drie onafhankelijke assen waardoor de verschillende motormodules met verschillende snelheden kunnen draaien. Dit optimaliseert de draaisnelheid van deze modules en vermindert het aantal onderdelen (met name de lagedrukturbine bij de motoruitlaat). De PGB in het Ultrafan-demonstratiemodel, die wordt omschreven als de krachtigste versnellingsbak in de luchtvaart, heeft tijdens de tests een recordvermogen van 64 MW ontwikkeld. **Andere innovaties zijn nieuwe keramische matrix composietmaterialen (CMC) en koolstof-titanium materialen voor het carter en de schoepen, en een geoptimaliseerd ALECSys (Advanced Low Emission Combustion System) verbrandingssysteem.** Met de Ultrafan kan Rolls-Royce zich voorbereiden op toekomstige programma's voor

motoren met een gemiddeld tot hoog vermogen (25.000 tot 100.000 pond stuwkracht), waaronder de vervanging van de Trent-familie. **De Ultrafan biedt een brandstofbesparing van 25% ten opzichte van de eerste generatie Trent-motoren en 10% ten opzichte van de nieuwste versies zoals de Trent XWB, die de A350 aandrijft.** De Trent-familie drijft ook de Boeing 787 en de Airbus A330 NEO aan. Sommige van deze technologieën zijn ook bedoeld om de huidige Trent-motorenfamilie te verbeteren.

Hoewel de winst beperkt lijkt in vergelijking met wat een baanbrekend concept zoals het Rise-project van CFM (Open Rotor of ventilator zonder mantel) kan bieden, in de orde van grootte van 20%, blijft het significant, met name in het langeafstandssegment. Bovendien kondigt Rolls-Royce aan 100% compatibel te zijn met duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF), die de enige massale decarbonisatieoptie vormen voor transcontinentale vluchten. De tests van het demonstratiemodel zijn tot nu toe alleen met SAF uitgevoerd.

De ontwikkeling van een nieuwe reeks motoren is van cruciaal belang voor Rolls-Royce's activiteiten in de burgerluchtvaart. De motorfabrikant is wel aanwezig op de A350 (exclusief) en de 787, maar niet op de 777X (hermotoriseerde versie van de 777) die momenteel wordt ontwikkeld. Evenzo heeft **hij zich teruggetrokken uit het middenafstandsmotorensegment, waardoor CFM International (een gemeenschappelijke onderneming van Safran en GE Aerospace) en Pratt & Whitney de Boeing 737 MAX en Airbus A320 NEO kunnen aandrijven. Dit is momenteel verreweg de meest dynamische sector.** Naast het fenomenale aantal verkochte motoren - enkele tienduizenden - biedt het een fantastische financiële meevaller voor motorfabrikanten met de bijbehorende servicecontracten voor het onderhoud en de service van deze apparatuur.

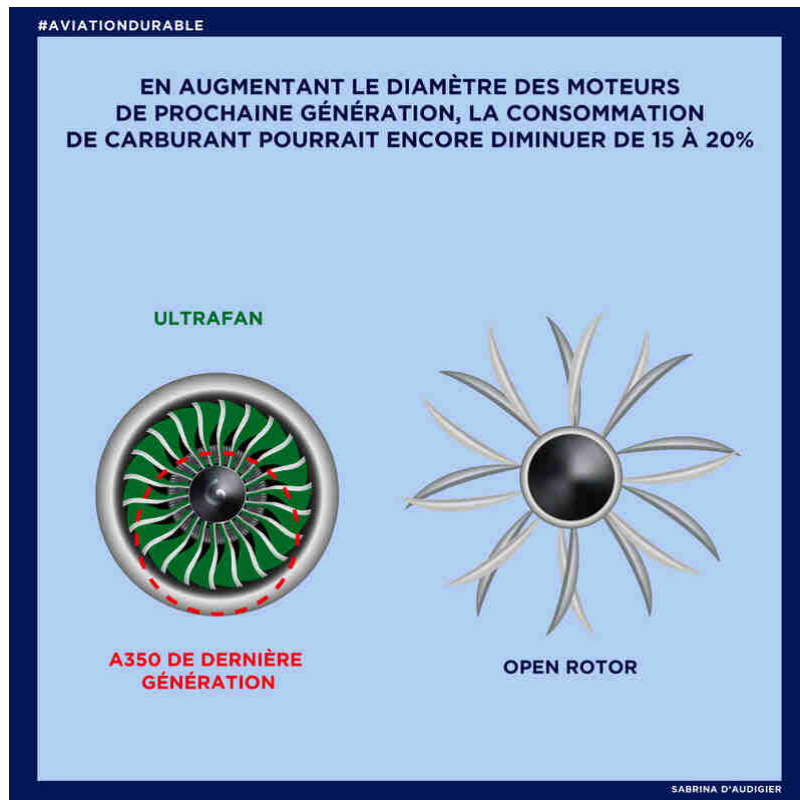
Rolls-Royce mag de boot niet missen als er voor het einde van het decennium een nieuw vliegtuigprogramma wordt gelanceerd. En met de Ultrafan wil het concern geen deuren sluiten. Hoewel deze motor gezien zijn prestaties meer geschikt lijkt voor langeafstandsvliegtuigen, moet het brede vermogensbereik de Britse motorfabrikant in staat stellen zich op bescheidener vliegtuigen te positioneren. Een versie met 25.000 pond stuwkracht zou ook de vervangers van de A320 NEO en de 737 MAX kunnen aandrijven.

Mijn commentaar: Het vliegtuig van morgen wordt vandaag ontwikkeld. De opkomst van nieuwe technologieën vergt tien jaar onderzoek en ontwikkeling om vliegtuigen uit te rusten die een levensduur van 30 jaar hebben.

Het onderwerp motoren heb ik behandeld in [brief nr. 835](#). Ik heb twaalf infografieën gepresenteerd over het thema duurzame luchtvaart, de resultaten van een werkgroep waaraan ik heb deelgenomen.

De 10e infographic was getiteld: "Een grotere motordiameter kan het brandstofverbruik verminderen".

Deze steeds efficiëntere motoren (de Ultrafan en de Open Rotor) impliceren veranderingen in de algemene architectuur van vliegtuigen: door hun omvang passen ze niet meer onder de vleugels van de huidige vliegtuigen. De volgende generatie vliegtuigen zal daarom waarschijnlijk zijn motoren bovenop het vliegtuig hebben, vandaar de terugkeer in kracht van innovatieve programma's zoals de vliegende vleugel...



Beurspersoverzicht

> Air France KLM: +15% over de week!

(bron Boursier) 19 mei 2023 - **Air France KLM heeft zijn opwaartse trend voortgezet met een verdere stijging** van 2,3% tot €1,72 op vrijdag op de Parijse beurs, waarmee de opmars van het aandeel over de week op 15% komt. De koopstroom werd aangewakkerd door verschillende broker notes in de afgelopen uren, te beginnen met Redburn, die zijn aanbeveling verhoogde van 'sell' naar 'neutral', terwijl **Davy zijn aanbeveling op de luchtvaartmaatschappij verhoogde naar 'outperform', gericht op een koers van 2,3 euro, tegen 1,3 euro eerder. Eerder had Morgan Stanley het aandeel al opgewaardeerd van 2 naar 2,15 euro, terwijl het op 'in-line weighting' bleef staan.**

Analisten zijn weer duidelijk positief geworden over de luchtvaartmaatschappij, met 11 'buy', 7 'hold' en slechts 3 'sell' volgens de Bloomberg consensus (...)

Volgens de laatste commentaren van het management **zei Air France KLM dat het de impact van de stijgende kosten van levensonderhoud niet voelt, onder verwijzing naar meer dan 1,5 miljard euro aan verkoop van vliegtickets in het eerste kwartaal en een solide vraag in het hele netwerk...** Ook moet worden opgemerkt dat AF in het afgelopen kwartaal een Ebitda van 214 ME boekte, tegenover 70 ME voor KLM. Anderzijds leed de Franse luchtvaartmaatschappij een exploitatietekort van 181 ME, ofwel een marge van -4,6%, tegenover een tekort van 128 ME en een marge van -5,1% voor de Nederlandse maatschappij.

De groep voorziet voor het hele jaar 2023 een stabiele kostprijs per eenheid bij constante brandstofprijzen en wisselkoersen en zonder werkgelegenheidssteun ten opzichte van 2022. De netto-investeringen voor heel 2023 worden geraamd op E3 miljard.

Op weg naar een goede zomer...

Citi ('buy') gaat ervan uit dat de resultaten van de groep vooral te danken zijn aan hogere prijzen: de prijzen per passagierseenheid in het eerste kwartaal stegen met ongeveer 21% ten opzichte van 2019, terwijl de consensus +19% was. Over het geheel genomen deed de groep het beter dan verwacht op het gebied van prijzen en slechter op het gebied van kosten, aldus de bank.

Voor Bernstein bereidt Air France KLM zich voor op een "sterke" zomer en is, zoals veel luchtvaartmaatschappijen, optimistisch voor de piekperiode dit jaar. De makelaar wijst ook op een lichte verlaging van de capaciteitsvooruitzichten, met een doelstelling van 95% van de niveaus van 2019 in 2023, vergeleken met de 95% tot 100% die eerder werd verwacht...

Aandeelhouders van Air France-KLM worden nu uitgenodigd om de Gecombineerde Algemene Vergadering bij te wonen die op woensdag 7 juni om 14.30 uur in het Hilton Paris Charles de Gaulle Hotel in Tremblay-en-France wordt gehouden. De AVA zal live worden uitgezonden op de website van het bedrijf.

Mijn commentaar: Aan het begin van het jaar was de consensus voor Air France-KLM 1,50 euro. De meeste analisten hebben hun ramingen nu bijgesteld, waardoor de consensus op 1,95 euro uitkomt.

Op maandag werd het aandeel Air France-KLM verhandeld tegen ongeveer 1,70 euro.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM over het afgelopen jaar



Twee gebeurtenissen hebben de koers van het aandeel het afgelopen jaar beïnvloed:

- . in juni 2022 de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro
- . in februari 2023 de aankondiging van goede resultaten voor 2022.

Geen nieuwe opmerkingen

> Koersverloop Air France-KLM aandeel

Het aandeel Air France-KLM is maandag 22 mei gesloten op **1,69 euro**. Het is deze week **sterk gestegen met +11,44%**.

Het stond op 2 januari 2023 op 1,253 euro.

De gemiddelde (consensus) 12-maands koers van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,95 euro (begin januari was dat 1,50 euro). Het hoogste koersdoel is 2,50 euro, het laagste 1,10 euro. Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De koers van Air France-KLM leed onder de aankondiging van gemengde kwartaalresultaten en een zwakker dan verwachte jaarprognose (passagiersactiviteit op 95% van het niveau van 2019). Sindsdien hebben de vooruitzichten van een sterke activiteit deze zomer en het einde van de door de Europese Commissie opgelegde beperkingen de analisten verleid.

De details van de consensus van de analisten vindt u op mijn blog.

Mijn commentaar: *De koers van Air France-KLM had te lijden onder de aankondiging van gemengde kwartaalresultaten en een lager dan verwachte jaarprognose (passagiersactiviteit op 95% van het niveau van 2019).*

Sindsdien hebben de vooruitzichten van een sterke activiteit deze zomer en het einde van de door de Europese Commissie opgelegde beperkingen analisten aangetrokken.

> **Ontwikkeling brandstofprijzen in 2022**

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat ruwe Brent-olie en een vat Jet Fuel. In 2022 schommelde het verschil tussen beide producten tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

De afgelopen drie maanden is het verschil tussen de twee producten (Jet Fuel en ruwe olie) kleiner geworden en nadert het het verschil van vóór de oorlog in Oekraïne.

Geen nieuwe opmerkingen

> **Ontwikkelingen brandstofprijzen deze week**

Het vat Jet Fuel in Europa is deze week bijna stabiel op \$92. Na een piek van 182 dollar in juni 2022 was het begin augustus teruggevallen tot 132 dollar. Voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne stond hij op \$79.

Brent (Noordzee) olie is deze week bijna stabiel op \$76. Het effect van de OPEC+ aankondigingen van productievermindering vervaagt.

Van midden februari 2022 tot eind juli jojoënd tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt ze tussen \$75 en \$99.

Terwijl olie al enkele weken terug is op een normaal niveau, zit **Jet Fuel nu heel dicht bij zijn normale niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en Brent-olie bedraagt nu slechts 16 dollar per vat.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna 50 dollar.

Hoewel het nog te vroeg is om definitieve conclusies te trekken, is dit goed nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen. Als dit wordt bevestigd, kunnen zij meer middelen

inzetten voor duurzame vliegtuigbrandstoffen.

Geen nieuwe opmerkingen

Goed om te weten.

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

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

Om te vermijden dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, **raad ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit 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 haar hebt gekocht.

> Beheer van de CIPF

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u 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 informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

Details

Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een

uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.

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

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers...

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

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

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

| François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder zijn van PNC en PS.

U kunt mij vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Bij mijn verkiezing kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#).

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

11.451 mensen ontvangen dit persoverzicht live

