

We zijn zo goed mogelijk voorbereid op de zomer

## I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)



### François Robardet

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

N°915, 5 juni 2023

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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

[volg deze link](#)  [, het is hier](#),  [vindt u deze hier](#) 

## Persoverzicht van maandag

### Redactie

*Beste lezers,*

*Hartelijk dank aan iedereen die mij al een volmacht heeft gegeven voor de volgende Algemene Vergadering van Air France-KLM op woensdag 7 juni 2023.*

*Degenen onder u die dat nog niet hebben gedaan, hebben deze dinsdag nog de tijd. Hoe u te werk gaat, leest u in mijn [Flash nr. 99](#).*

*Bedankt voor uw vertrouwen en loyaliteit.*

*Veel leesplezier  
François*

**> Air France-KLM: "We zijn zo goed mogelijk voorbereid" op de zomer, volgens Ben Smith**

(bron Journal de l'Aviation) 5 juni - In de marge van de algemene vergadering van de

IATA (International Air Transport Association), die op 5 juni in Istanbul van start gaat, sprak Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM, over de zomer die de groep te wachten staat. **"We zijn operationeel veel beter gepositioneerd dan vorig jaar"**, zei hij, omdat we beter in staat waren om het herstel te ondersteunen en te anticiperen op de zomerpiek dan in 2022, toen we heel snel opnieuw moesten opstarten. De druk op diensten en systemen zal dus afnemen.

### **Terwijl Transavia Nederland misschien wat moeite heeft om haar vluchtschema bij te houden, heeft Air France-KLM geen last van een tekort aan capaciteit.**

"We hebben leveringen die zijn uitgesteld, maar we hebben geen tekort aan vliegtuigen. En gelukkig hebben we niet hetzelfde piloottekort als in de Verenigde Staten", legt hij uit, erop wijzend dat de luchtvaartmaatschappij het aantal piloten heeft dat ze nodig heeft voor haar activiteiten, maar dat er meer capaciteit moet worden opgeleid voor de toekomst. Het aantal cabinepersoneelsleden is ook ruim voldoende. **De enige echte problemen op het gebied van werving zijn er voor monteurs, waar "veel vraag naar is" bij zowel luchtvaartmaatschappijen als fabrikanten.**

Benjamin Smith beweert zelfs dat de beschikbaarheidsproblemen die momenteel spelen bij de Pratt & Whitney GTF die de Airbus A220-300's van Air France (en de Embraer E2's van KLM) aandrijft, geen significante impact hebben op de operaties. "Het is niet ongebruikelijk dat dit soort problemen zich voordoen wanneer nieuwe vliegtuigen in gebruik worden genomen. Het is geen veiligheidsprobleem, maar eerder een jeugd- en beschikbaarheidsprobleem, omdat de motoren vaker en sneller moeten worden verwijderd dan zou moeten."

(...)

***Mijn commentaar:*** Tijdens de Covid-19-crisis heeft de Air France-KLM-groep het schrappen van banen onder het vliegend personeel tot een minimum beperkt.

*Daarmee onderscheidde ze zich van de meeste van haar concurrenten.*

*Dankzij deze strategische keuze kon de groep beter inspelen op het herstel van de activiteit, dat sterker was dan verwacht.*

## **> Tweede Kamer bekritiseert KLM unaniem voor niet nakomen afspraken**

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met DeepL) 1 juni 2023 - **De Tweede Kamer uit unaniem kritiek op het vermeende niet nakomen van afspraken die KLM in 2020 maakte toen de luchtvaartmaatschappij staatssteun ontving.** Of het kabinet juridische stappen moet ondernemen tegen KLM is een vraag die vooral fracties van het kabinet vandaag moeilijk kunnen beoordelen. Zij willen wachten tot minister Kaag in het najaar met een evaluatie komt.

Dat bleek donderdag tijdens een vergadering van de Kamercommissie in de Tweede Kamer. Centraal in de discussie stond

het laatste rapport van ambtenaar Jeroen Kremers. In dit rapport constateert hij dat KLM niet heeft voldaan aan de voorwaarden voor kostenreductie. Vooral piloten hebben minder bijgedragen. In plaats daarvan zijn er nieuwe afspraken gemaakt, die tot hogere kosten hebben geleid. Ook heeft KLM voor 2022 winst uitgekeerd, terwijl ze toen nog overheidsbonussen ontving. Tot slot heeft KLM te weinig gedaan om een einde te maken aan mogelijke belastingontduiking door piloten die in het buitenland wonen, aldus Kremers.

**Hoewel KLM en de vakbonden de kritiek van de regeringsfunctionaris verwierpen, klonk er in de Kamer een andere stem.** PvdA-Kamerlid Henk Nijboer noemde het gedrag van KLM "onacceptabel, een bedrijf dat staatssteun ontvangt onwaardig". KLM heeft het contact met de werkelijkheid verloren". D66 stelt dat er afspraken zijn gemaakt: "U bent dus moreel verplicht die te respecteren. (...) Welk signaal geeft dit af aan de samenleving en de belastingbetaler en wat als er weer een crisis komt? Hoeveel vertrouwen is er dan nog? CDA-collega Slootweg zei: "Het CDA koestert KLM, maar we mogen wel verwachten dat ze de afspraken nakomen". VVD-Kamerlid Heinen vergeleek de situatie met een koffer: "Het geld van de belastingbetaler lijkt op dezelfde manier behandeld te zijn als een koffer: je overhandigt het in goed vertrouwen en je moet maar zien hoe je het terugkrijgt." Coalitiepartner ChristenUnie zei: "Het beeld dat Kremers schetst is onthutsend. De woorden 'rommelpiloten en morele schurken' ontbreken, maar zouden in het rapport niet hebben misstaan. Belastingontduiking had moeten stoppen, maar dat is niet gebeurd", zei Grinwis.

Parlementslid Alkaya zei dat de SP de enige fractie was die tegen het 2020 hulppakket had gestemd omdat ze de voorwaarden oncontroleerbaar had gevonden. "Je kunt bij staatssteun geen voorwaarden vooraf beloven, dat werkt gewoon niet. Ik begrijp heel goed dat de vakbonden zeggen: je kunt ons niet dwingen tot loonmatiging met staatssteun, met een pistool tegen ons hoofd. Bij het verlenen van de steun had de staat KLM moeten nationaliseren.

**Voor de Kamer is de vraag of en hoe er maatregelen tegen KLM genomen moeten worden nog niet beantwoord. Minister Kaag heeft aangekondigd dat zij een evaluatie wil uitvoeren en wil bekijken of er juridische stappen kunnen worden genomen wegens het niet nakomen van de afspraken. Deze evaluatie zal niet voor het najaar gereed zijn.**

**De regeringspartijen VVD, CDA, ChristenUnie en D66 lijken te willen wachten op deze evaluatie.** De VVD wil dat de landsadvocaat de juridische kant van de kwestie onderzoekt. De ChristenUnie sluit niet uit dat overheidssteun door de Europese Commissie wordt geschrapt als blijkt dat niet aan de voorwaarden is voldaan. Tegelijkertijd **was er een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de Staat en KLM, die een eventuele juridische uitdaging zou kunnen bemoeilijken.** De Van Haga Groep beveelt bemiddeling aan tussen KLM en de overheidsagent en waarschuwt voor het nemen van harde maatregelen totdat het stof is neergedaald.

**Alle partijen zijn het erover eens dat het beeld dat naar voren komt uit het rapport van de ambtenaar niet bevorderlijk is voor het vertrouwen in KLM.** "Ik zie niet in hoe het publiek dit bedrijf nog kan steunen als je op deze manier met afspraken omgaat. De directie moet dit ter harte nemen", aldus PvdA-Kamerlid Nijboer. "Dit ondermijnt het vertrouwen in KLM", zei D66. "Als KLM op deze manier met de leningsvoorwaarden omgaat, kunnen we concluderen dat dit consequenties moet hebben voor de volgende keer", aldus de ChristenUnie.

**Minister Kaag zei dat er twee stappen worden gezet: een evaluatie en mogelijke juridische stappen.** De evaluatie is bedoeld om lessen te trekken voor mogelijke toekomstige staatssteun aan KLM of andere bedrijven. "Daarbij zullen we ook onderzoeken wat de Staat anders had moeten doen en of dat wel had gemoeten", aldus de heer Kaag. Voor eventuele juridische stappen zal de overheid advies inwinnen bij een externe adviseur en de advocaat van de staat. Mevrouw Kaag zei dat ze van plan was de Kamer voor het zomerreces te informeren over de juridische stappen. Volgens de minister kan de Europese Commissie niet terugkomen op het steunpakket omdat Brussel de voorwaarden niet herziet.

**Kaag noemde het "meer dan teleurstellend dat KLM niet aan de voorwaarden voldoet, dat hadden we niet verwacht. KLM heeft een voorbeeldfunctie en dit zou zwaar op de schouders van het bedrijf en de raad van bestuur moeten drukken".**

***Mijn commentaar:** Toen de Nederlandse staat steun verleende aan KLM (in de vorm van leningen en gegarandeerde leningen), deed hij dat met voorwaarden.*

*Er werd een staatsagent aangesteld om toe te zien op de naleving van de voorwaarden.*

*KLM was er snel bij om de acties van deze staatsagent aan te vechten en beschuldigde hem ervan dat hij zijn boekje te buiten ging; hij probeerde zijn visie op de langetermijnstrategie van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij op te leggen.*

*De meeste kritiek van de staatsagent had betrekking op punten die niet waren opgenomen in de tegenprestatie die door de Nederlandse staat was overeengekomen. Deze kritiek is benadrukt door een deel van de Nederlandse pers dat KLM graag uit de Air France-KLM-groep ziet stappen.*

## **> Onlangs goedgekeurde Chinese vluchten naar de Verenigde Staten vermijden Russisch luchtruim**

(bron: Reuters) 2 juni 2023 - **Chinese luchtvaartmaatschappijen vermijden het vliegen boven het Russische luchtruim op nieuw goedgekeurde vluchten van en naar de VS,** (...) terwijl eerder goedgekeurde vluchten van Chinese luchtvaartmaatschappijen naar de VS nog steeds gebruik maken van het Russische

luchtruim.

Op 3 mei zei

het Amerikaanse ministerie van transport (USDOT) dat het Chinese luchtvaartmaatschappijen zou toestaan hun passagiersdiensten naar de VS uit te breiden tot 12 retourvluchten per week, hetzelfde aantal vluchten dat Beijing heeft toegestaan voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Voorheen mochten Chinese luchtvaartmaatschappijen slechts acht wekelijkse vluchten uitvoeren. Annie Petsonk, USDOT assistant secretary for aviation and international affairs, weigerde te antwoorden op een vraag of de regering Biden van Chinese luchtvaartmaatschappijen had geëist dat ze het Russische luchtruim mijden als voorwaarde voor de goedkeuring van de vier nieuwe vluchten.

(...)

De Chinese luchtvaartmaatschappijen waren niet onmiddellijk bereikbaar. De Chinese ambassade in Washington had geen onmiddellijk commentaar.

**In februari drongen twee Amerikaanse senatoren er bij de regering Biden op aan om te voorkomen dat Chinese luchtvaartmaatschappijen op Amerikaanse routes over Rusland vliegen, wat hen een voordeel oplevert in termen van brandstofverbruik en vliegtijd.** Na verloop van tijd verwelkomde Airlines for America, dat de belangrijkste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt, het initiatief van de senatoren en benadrukte de al lang bestaande bezorgdheid van de sector over het overvliegen van Rusland.

***Mijn commentaar:*** Als de informatie bevestigd wordt, zou een soortgelijke maatregel tussen Frankrijk en China betekenen dat vluchten tussen beide landen niet langer beperkt zouden zijn (zie [mijn brief nr. 911](#) over dit onderwerp).

## > Portugal wil strategisch belang behouden in privatisering TAP

(bron Reuters, vertaald met DeepL) 2 juni 2023 - **Portugal wil een strategisch belang in staatsluchtvaartmaatschappij TAP behouden** en zal bij de komende privatisering niet het volledige kapitaal aanbieden, zei de staatssecretaris van Financiën, Joao Nuno Mendes, vrijdag.

**In april gaf de regering de overheidsholding Parpublica opdracht twee onafhankelijke deskundigen te kiezen om TAP te beoordelen voorafgaand aan de privatisering, die volgens de minister van Financiën Fernando Medina in juli van start zou kunnen gaan.**

**Ten minste drie grote internationale luchtvaartmaatschappijen, Lufthansa, Air France-KLM en IAG, eigenaar van British Airways, hebben belangstelling getoond.**

(...)

"De regering staat niet open voor de verkoop van het volledige kapitaal van TAP", zei de heer Mendes, zonder verdere details te geven.

(...)

## Geen commentaar

### > De agenda van Boeing is altijd erg druk

(bron Air & Cosmos) 1 juni 2023 - Bij elke openbare bijeenkomst wordt Boeing President Dave Calhoun gevraagd naar de plannen van de fabrikant voor een nieuwe vliegtuigfamilie in 2035. En een nieuwe bijeenkomst met de internationale pers, waaronder een zeer groot Europees contingent, op de Boeing-vestiging in Charleston, South Carolina, was geen uitzondering op wat bijna een ritueel is geworden. En het antwoord is hetzelfde: **"de topprioriteit is de certificering van de 737 MAX 7, 737 MAX 10 en de 777-9 en 777-8F**. Onze teams zijn volledig gefocust op deze doelstellingen", benadrukte hij.

Besteld door Southwest Airlines, "zal **de 737 MAX 7 in 2023 gecertificeerd zijn**", zei Mike Fleming, directeur Programmaontwikkeling en Klantenondersteuning bij Boeing Commercial Aircraft.

**Het zal langer duren voor de Boeing 737 MAX 10**, waarvoor ontwerpaanpassingen nodig zijn en waarvan het testvliegprogramma nu drie vliegtuigen omvat. Het aantal vliegreizen bedraagt 8.500 op een totaal van 400 "missies" (vluchten). "Het doel is om in 2024 commercieel te gaan vliegen", voegt Mike Fleming toe. De twee modellen in de 737 MAX-familie hebben in totaal meer dan 800 vaste verkopen, waaronder meer dan 600 voor de 737 MAX 10. Een ander veelbesproken onderwerp is de weg van de 777-9 naar certificering. De testvliegtuigen hebben nu in totaal 2.800 vliegreizen in 1.000 missies. "Het tijdschema is niet veranderd: **certificering en ingebruikname in 2025**", zegt Mike Fleming.

Zelfs het door Airbus ontkende vooruitzicht van de lancering van een A220-500, een nog langere versie met een capaciteit van 180 passagiers, heeft Boeing er niet toe aangezet om met een concurrerend aanbod te komen. "Ten eerste is de A220-500 niet gelanceerd. Ten tweede, hoewel deze versie op zichzelf een goed product is, zal het concurreren in een markt die vraagt om de veelzijdigheid die een vliegtuigfamilie biedt. En ik zie het nut er niet van in dat een luchtvaartmaatschappij een A320neo inruilt voor een A220-500", zegt Darren Hulst, Marketing Director bij Boeing Commercial Aircraft. **"Het aanbieden van een concurrent voor de A220 is helemaal niet onze prioriteit"**, benadrukt Dave Calhoun, die vervolgt: "Ik ga niet beginnen met een vliegtuig dat we gaan laten krimpen. Ik neig meer naar een kleiner vliegtuig met elektrische aandrijving".

Het is waar dat de markt voor 50-zitters nu door slechts één fabrikant, ATR, wordt bezet en dat dit type vliegtuigmodule, in termen van capaciteit en actieradius, een technologisch en commercieel geloofwaardig antwoord is op de ecologische transitie van het luchtvervoer.

**Bij Boeing is innovatie op het gebied van decarbonisatie zowel het EVTOL of ADAVE programma ontwikkeld door Wisk, dat nu een 100% dochteronderneming van de vliegtuigfabrikant is, als het Sustainable Flight Demonstrator programma met NASA.** Er zijn twee casco's gepland voor het toekomstige demonstratievliegtuig dat samen met NASA is ontwikkeld, met een eerste vlucht gepland voor 2028. Het vliegtuig, een transonisch tweemotorig hoogvleugelig vliegtuig met een hoge hoogte-breedteverhouding, zal worden uitgerust met een afgespannen vleugel en is in wezen bedoeld als opvolger van het vliegtuig met één gangpad dat momenteel in gebruik is. "Dit vliegtuig is voorbestemd om ongeveer 50% van de commerciële korte- en middellangeafstandsmarkt voor vliegtuigen met één gangpad in te nemen en zal profiteren van brandstofbesparingen tot 30%", voegde NASA-beheerder Bill Nelson toe bij de aankondiging. Tegelijkertijd is Boeing 100% aandeelhouder geworden van Wisk Aero, dat een autonome, volledig elektrische, verticaal opstijgende en landende lucht taxi (ADAVE of eVTOL) ontwikkelt die ontworpen is om vier passagiers te vervoeren. Als een van Wisk Aero's op de markt gebrachte vliegtuigen is de Generation 6 de allereerste kandidaat voor FAA-typificering van een autonome eVTOL.

**Dit langetermijnproject gaat hand in hand met een verhoging van de productiesnelheden voor de 737 MAX en 787.** Het doel is om de productiesnelheid te verhogen van de huidige drie 787's per maand naar vijf per maand tegen het einde van dit jaar, om vervolgens de productiesnelheid geleidelijk te verhogen naar 7 Boeing 787's per maand en 10 per maand tegen 2025 of 2026. Daartoe zal de vestiging in Charleston een tweede assemblagelijns toevoegen ter vervanging van de verificatielijns voor de rompsectie, die parallel wordt geïnstalleerd in dezelfde hangar als de huidige assemblagelijns. De infrastructuurwerkzaamheden zijn al begonnen en alles moet klaar zijn voor 2024. De verificatielijns voor rompsectieverbindingen wordt overgebracht naar Everett. Deze industriële ontwikkeling zal de locatie in Charleston de capaciteit geven om de productiesnelheid te verhogen tot 10 Boeing 787's per maand, met een snelheid van vijf vliegtuigen per lijn.

**Mijn commentaar: Natuurlijk zit Boeing vast in zijn certificeringsproblemen.**

*Maar ik kan me moeilijk voorstellen, zoals de CEO beweert, dat de Amerikaanse fabrikant niet werkt aan een nieuw model vliegtuig voor de middellange afstand.*

*Boeing heeft de boot al eens gemist toen het de B737 MAX aanpaste als reactie op de lancering van de A320 NEO-familie door Airbus, en het kan het zich niet veroorloven om zijn Europese rivaal nog een voorsprong te geven.*

**> China's C919 vliegtuig voor middellange afstand vliegt eindelijk...**

(bron Journal de l'Aviation) 30 mei 2023 - "Een concurrent voor Airbus en Boeing", "een concurrent voor de A320neo", "een echt keerpunt voor de Chinese

luchtvaartsector"... Het minste wat we kunnen zeggen is dat de niet-gespecialiseerde pers de afgelopen twee dagen een beetje een velddag heeft gehad met de eerste commerciële vlucht van de COMAC (Commercial Aircraft Corporation of China) C919.

**Het Chinese vliegtuig met één gangpad verbond de hubs Shanghai Hongqiao en Beijing Daxing op 28 mei, onder de kleuren van de nieuwe maatschappij China Eastern, met 130 passagiers aan boord.** Dit is zeker een belangrijke gebeurtenis voor de luchtvaartindustrie van het Midden-Koninkrijk en een die is toegejuicht door de twee grootste vliegtuigfabrikanten ter wereld, maar het is niet het einde van het verhaal.

**Het Chinese middellangeafstandvliegtuigprogramma ligt nu zeven jaar achter op schema en het moeilijkste deel moet nog komen: de productie moet nog worden opgevoerd om COMAC's ambitieuze doelstelling van 150 vliegtuigen per jaar binnen 5 jaar te halen.**

Het spookbeeld van de moeilijkheden die zich voordeden bij het ARJ-21-programma, het eerste commerciële vliegtuig van Chinees ontwerp dat in serieproductie ging (minder dan honderd exemplaren in vijftien jaar), is nog steeds sterk aanwezig en het zal nog lang duren voordat het lukt om de ongeveer 1200 vliegtuigen te leveren waarvoor de vliegtuigfabrikant officieel een contract heeft afgesloten voor zijn nieuwe 180-persoons single-aisle jet (bestellingen en aankoopintenties). Peking zal er logischerwijs de nodige middelen voor uittrekken (Airbus en Boeing krijgen niet dezelfde overheidssteun, waardoor de exportverkoop van de C919 beperkt is), maar het is niet zeker of dit genoeg zal zijn. In de tussentijd zullen **de commerciële vluchten met de C919 de komende maanden nauwlettend in de gaten worden gehouden om een eerste idee te krijgen van de beschikbaarheidsgraad van het vliegtuig.** We mogen

ook niet vergeten dat **als de C919 vandaag vliegt, dit te danken is aan een grote bijdrage van westerse vliegtuigbouwers. De LEAP-1C motoren worden** geproduceerd door CFM International (een 50/50 joint venture tussen Safran en GE Aerospace), **de motorgondels** door Nexcelle (Safran Nacelles en Middle River Aerostructure Systems), **de avionicasystemen** door Collins Aerospace en GE, **de APU, wielen en remmen** door Honeywell, het **complete landingsgestel en airconditioningsysteem** door Liebherr-Aerospace... Het

middellangeafstandsvliegtuig met twee motoren is wreed afhankelijk van Amerikaanse en Europese technologische knowhow, een feit dat in gedachten moet worden gehouden met het oog op China's ambities, en dat bijzonder moeilijk te vervangen zal zijn in minder dan drie decennia.

**Het industriële en commerciële succes van de C919 van COMAC is dus nauw verbonden met de Chinees-Amerikaanse betrekkingen, die nu al slecht zijn en duidelijk tot stilstand zullen komen in geval van een poging om Taiwan met geweld in handen te krijgen.** De C919 zou dan niet meer geschiedenis schrijven dan de Shanghai Y-10, de Chinese kopie van de 707 die begin jaren tachtig vloog.



Dus vormt deze nieuwe "concurrent voor Airbus en Boeing" echt een bedreiging voor het duopolie van commerciële vliegtuigen in de wereld? Zoals we weten, plannen Airbus en zijn industriële partners al een nieuwe generatie vliegtuigen met één gangpad voor het volgende decennium. Boeing zal uiteraard hetzelfde doen zodra alle varianten van de 737 MAX-familie weer op de rails staan. China's C919 voor middellangeafstandsvluchten vliegt eindelijk...

**Mijn commentaar:** Dit artikel laat zien dat, afgezien van de structuur van het vliegtuig, de meeste onderdelen van de Chinese Comac C919 ver buiten China worden gemaakt.

*Dat is geen verrassing. In feite gebruiken de drie belangrijkste vliegtuigfabrikanten (Airbus, Boeing en Comac) dezelfde apparatuur en motorleveranciers voor hun vliegtuigen.*

*Het beste voorbeeld zijn de motoren: CFM International (een 50/50 joint venture tussen Safran en GE Aerospace) levert aan Airbus de LEAP-1A, aan Boeing de LEAP-1B en aan Comac de LEAP-1C, motoren met vergelijkbare kenmerken.*

## Oliepers beoordeling

### > Olie: OPEC+ beperkt productie tot 2024, Riyad vermindert productie in juli

(bron Reuters) 4 juni 2023 - **Saoedi-Arabië heeft zondag besloten om zijn olieproductie in juli aanzienlijk te verlagen, een besluit dat bovenop een akkoord komt dat binnen de Opec+ is bereikt om de aanvoer van ruwe olie tot 2024 te beperken**, terwijl de organisatie en haar bondgenoten de olieprijs proberen te stimuleren.

Het Saudische ministerie van Energie kondigde aan dat de productie van het land zou dalen tot 9 miljoen vaten per dag (bpd) in juli, vergeleken met ongeveer 10 miljoen bpd in mei, de grootste verlaging sinds jaren.

Aan het eind van zeven uur durende besprekingen in Wenen besloten de Organisatie van Olie Exporterende Landen en hun bondgenoten onder leiding van Rusland ook om het aanbod tot 2024 te blijven beperken.

**De totale productiedoelstellingen van de Opec+-leden zullen** vanaf 2024 met nog eens **1,4 miljoen vaten per dag** (bpd) worden **verlaagd**, waardoor ze in totaal op 40,46 miljoen bpd uitkomen, aldus de organisatie.

Veel van deze verlagingen zullen echter niet echt zijn, aangezien de organisatie de doelstellingen voor Rusland, Nigeria en Angola heeft verlaagd om ze in lijn te brengen met hun huidige productieniveaus.

De Verenigde Arabische Emiraten daarentegen hebben toestemming gekregen om hun productie met ongeveer 0,2 miljoen bpd te verhogen tot 3,22 miljoen bpd.

Saoedi-Arabië is het enige Opec+-lid dat voldoende reserve- en opslagcapaciteit heeft om zijn productie gemakkelijk te verlagen en te verhogen.

Op de bijeenkomst van zondag probeerden

de invloedrijkste leden van Opec en de grootste Golfproducenten, onder leiding van Riyad, Afrikaanse landen zoals Nigeria en Angola, die een lage productie hebben, over te halen om realistischere doelen te stellen, zo vertelden bronnen aan Reuters.

Nigeria en Angola kunnen hun productiedoelen al lang niet meer halen, maar verzetten zich tegen het stellen van lagere doelen dan de huidige, omdat nieuwe doelen hen zouden kunnen dwingen om echt te snijden in hun winningen.

Aan de andere kant hebben de Verenigde Arabische Emiraten gevraagd om een hogere basislijn, omdat hun productiecapaciteit is toegenomen.

Rusland heeft ondertussen besloten om zijn programma om de olieproductie te verlagen met 500.000 bpd te verlengen tot eind december 2024, zei vice-premier Alexander Novak op zondag.

**OPEC+, dat ongeveer 40% van alle ruwe olie ter wereld produceert, heeft zijn productie al met twee miljoen bpd verlaagd, oftewel 2% van de wereldwijde vraag, als onderdeel van een vorig jaar gesloten overeenkomst. In april kondigde de organisatie aan deze twee miljoen bpd aan te vullen met verdere productieverlagingen van in totaal ongeveer 1,6 miljoen bpd vanaf mei tot eind 2023.**

Volgens Alexandre Novak zijn de OPEC+ productieverlagingen bedoeld om de stabiliteit van de oliemarkt te waarborgen.

**Westerse landen beschuldigen de organisatie ervan de prijzen van ruwe olie te manipuleren en de economische activiteit te beïnvloeden via hoge energieprijzen.**

**De functionarissen van de OPEC+ antwoorden dat de monetaire versoepeling waartoe de meeste Westerse landen in het afgelopen decennium hebben besloten, de inflatie heeft aangewakkerd en olieproducerende landen heeft gedwongen om actie te ondernemen om de waarde van hun belangrijkste exportgrondstof te behouden.**

Volgens analisten is de beslissing van Opec+ op zondag een waarschuwing voor degenen die gokken op een daling van de ruwe olieprijs.

"Dit is een duidelijk signaal aan de markt dat Opec+ bereid is om een bodem onder de prijs te leggen en deze te verdedigen", zegt Amrita Sen, medeoprichter van de denktank Energy Aspects. **"De Saoedi's hebben hun dreigementen tegen speculanten waargemaakt en willen duidelijk hogere olieprijsen,"** zei Gary Ross, een Opec-expert en oprichter van Black Gold Investors.

Met Brent ruwe olie LCOc1 op \$76 per vat op vrijdag, zei

Giovanni Staunovo, een analist bij UBS, dat hij verwachtte dat de prijzen weer

zouden stijgen bij het begin van de handel op maandag.

**Mijn commentaar:** Eind 2022 voorspelden de experts (Goldman, de EIA (Energy Information Administration - Verenigde Staten), JP Morgan) een vat olie tussen 90 en 98 dollar voor het jaar 2023.

*Dit is niet het geval geweest. Sinds het begin van het jaar schommelt de prijs van een vat olie tussen 70 en 89 dollar.*

*Aankondigingen van productieverlagingen zullen de huidige prijs (76 dollar) naar verwachting opdrijven.*

*Opgemerkt moet worden dat de wereldwijde dagelijkse productie rond de 100 miljoen vaten ligt.*

Hieronder zie je de trend in de prijs van een vat olie sinds begin 2023



**Herinnering (bron: prixdubaryl website):**

*De OPEC+ alliantie (of OPEC+ in zijn Engelstalige vorm) ook bekend als de "Vienna Group" bestaat uit 24 olieproducerende landen met als doel relatieve stabiliteit te brengen op de oliemarkt door middel van gezamenlijke afspraken over olieproductie.*

*De groep bestaat uit de 14 OPEC-landen (Organisatie van Olie Exporterende Landen) plus 10 andere olieproducerende landen, waaronder Rusland, Mexico en Kazachstan.*

*De 14 OPEC-leden controleren 35% van de wereldolievoorraden en 82% van de*

bewezen reserves. Met de toevoeging van de 10 niet-OPEC landen stijgen deze aandelen naar respectievelijk 55% en 90%. Dit geeft OPEC+ een ongekennde invloed op de wereldeconomie.

## Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM aandeel afgelopen** jaar



Twee gebeurtenissen hebben het afgelopen jaar een impact gehad op de aandelenkoers:

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

**Geen verdere opmerkingen**

> **Koersontwikkeling Air** France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 5 juni op **€1,636**. Het is deze week licht gedaald met **-1,45%**.

Op 2 januari 2023 stond het aandeel op €1,253.

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €1,95** (deze was €1,50 begin januari). Het hoogste koersdoel is €2,50, het laagste €1,10. Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na de

kapitaalverhoging van mei 2022.

De koers van Air France-KLM kreeg een klap na de aankondiging van gemengde kwartaalresultaten en een zwakker dan verwachte prognose voor het hele jaar (passagiersactiviteit op 95% van het niveau van 2019). Sindsdien hebben **analisten zich laten overtuigen door het vooruitzicht van een sterke activiteit deze zomer en het einde van de beperkingen opgelegd door de Europese Commissie.**

Details over de analistenconsensus vind je op mijn blog.

**Geen verdere opmerkingen**

> **Brandstofprijzen in 2022**

**Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en de prijs van een vat Jet Fuel.** In 2022 schommelde de spread tussen de twee producten tussen \$30 en \$50, terwijl dit in voorgaande jaren niet meer dan \$10 was.

In de afgelopen drie maanden is de spread tussen de twee producten (vliegtuigbrandstof en ruwe olie) kleiner geworden en ligt nu dicht bij de spread van voor de oorlog in Oekraïne.

**Geen verdere opmerkingen**

> **Brandstofprijzen deze week**

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is deze week stabiel op \$92.** Na een piek van \$ 182 in juni 2022 daalde de prijs begin augustus terug naar \$ 132. Voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne stond hij op \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) staat deze week vrijwel onveranderd op \$76. Het effect van de OPEC+ aankondigingen van productieverlagingen vervaagt.**

Van midden februari 2022 tot eind juli jojoën de prijzen tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt het tussen \$75 en \$99.

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **is Jet Fuel nu heel dicht bij zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent ruwe olie is nu slechts \$16.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna \$50.

Hoewel het nog te vroeg is om definitieve conclusies te trekken, is dit goed nieuws voor luchtvaartmaatschappijen. Als dit wordt bevestigd, kunnen ze meer middelen inzetten voor duurzame vliegtuigbrandstoffen.

## Goed om te weten

### > Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

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

### > Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die je in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

**Mijn commentaar:** Als u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM](#).

## Details

**Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.**

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of gedachten sturen die mij

helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

**U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...**

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

**Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.**

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

## | François Robardet

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

**Je kunt me vinden op mijn twitteraccount [@FrRobardet](#)**

***Vervanger Nicolas Foretz, PNC***



Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#).

11.460 mensen ontvangen dit persoverzicht live