

Air France-KLM plaatst €650 miljoen in obligaties



I Brief van François Robardet

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)

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

N°965, 20 mei 2024

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je 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](#) 

Redactie

Geachte lezers,

Graag herinner ik u eraan dat de Jaarlijkse Algemene Vergadering van Air France-KLM op woensdag 5 juni 2024 om 14.30 uur wordt gehouden in het Hilton Hotel in Roissy. De vergadering wordt rechtstreeks 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 voorstellen die ter stemming aan de aandeelhouders zullen worden voorgelegd.

Net als in voorgaande jaren nodig ik diegenen onder u die aandeelhouder zijn in de Air France-KLM Groep uit om mij uw volmacht te geven.

U vindt de procedure in mijn [Flash nr. 102](#).

Dank u voor uw vertrouwen en loyaliteit.

Veel leesplezier

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM plaatst €650 miljoen aan obligaties

(bron Boursier com) 14 mei 2024 - Op **14 mei heeft Air France-KLM met succes €650 miljoen aan 5-jarige obligaties met** een coupon van 4,625% (Nieuwe Obligaties) **geplaatst** in het kader van het Euro Medium Term Note-programma van de onderneming. De obligaties krijgen naar verwachting een 'BBB-' rating van Fitch en een 'BB+' rating van S&P.

De vraag van beleggers was groot, met een orderboek van meer dan €2,8 miljard dat bijna 4,3x het bedrag van de uitgegeven obligaties dekt. Dit toont het vertrouwen dat beleggers hebben in Air France-KLM.

(...)

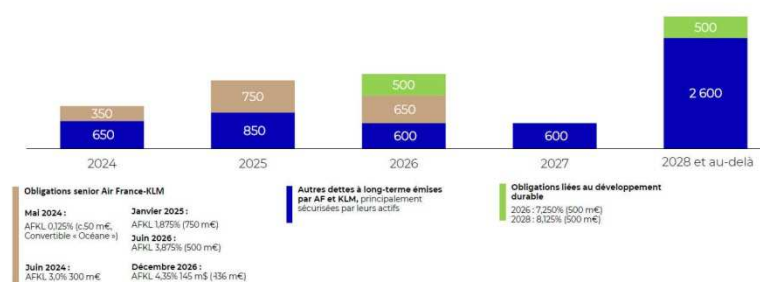
De opbrengst van de nieuwe obligaties zal worden gebruikt om een deel van de bestaande schuld van het bedrijf te herfinancieren door alle of een deel van de bestaande obligaties af te lossen en voor algemene bedrijfsdoeleinden.

(...)

Mijn commentaar: De financiële resultaten van luchtvaartmaatschappijen in het algemeen moeten in de loop van de tijd worden geanalyseerd om te bepalen welke middelen beschikbaar zijn voor de vloot, het personeel en de terugbetaling van schulden.

PROFIL DE REMBOURSEMENT DE LA DETTE AU 31 MARS 2024

Profil du remboursement de la dette⁽¹⁾
En m€



(1) Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles, les emprunts perpétuels de KLM et les quasi-fonds propres perpétuels d'Air France

Schuldmanagement is een essentiële taak voor de CFO van de Air France KLM Groep.

De obligatie-uitgifte van €650 miljoen zal worden gebruikt om schulden af te lossen

die binnenkort aflopen.

> **Transavia France plant om 600 mensen aan te werven tegen 2024**

(bron Journal de l'Aviation) 16 mei 2024 - **Transavia France wil** dit jaar haar vloot uitbreiden met tien vliegtuigen en heeft daarom **meer personeel nodig**. De low-cost dochtermaatschappij van Air France heeft aangekondigd dat ze dit jaar bijna 600 personeelsleden wil aanwerven. Er zijn meer dan **honderd vacatures op de grond**, in verschillende afdelingen, waaronder onderhoud, revenue management en IT. Ongeveer honderd posities worden aangeboden op basis van vaste contracten, naast ongeveer dertig werk-studie en nog eens dertig stagemogelijkheden.

Transavia is ook op zoek naar 150 piloten, die het zal aanwerven via het wervingsnetwerk van Air France.

Tot slot zijn er **sinds het begin van het jaar al meer dan 300 stewards en stewardessen aangenomen**, waarvan 180 op een sandwichcursus.

***Mijn commentaar:** Sinds Transavia France uit de COVID is gestapt, heeft het zijn capaciteit gestaag uitgebreid, maar zijn de financiële resultaten wisselend.*

Om gelijke tred te houden met de groei moet de Air France-dochter in al haar bedrijfsonderdelen personeel aanwerven.

> **Turkish Airlines NDC: GDS-toeslag vanaf 1 oktober 2024, lancering van het TKCONNECT NDC-platform**

(bron TourMag) 17 mei 2024 - **Turkish Airlines lanceert op 1 oktober 2024 een nieuw NDC** (New Distribution Capability) **distributieplatform** met de naam TKCONNECT.

Zoals uitgelegd in een persbericht, zal het "reisagenten in staat stellen om te profiteren van exclusieve inhoud en diensten", waaronder "gedifferentieerde ticketprijzen, promotietarieven geboekt via NDC, rijke inhoud met visuals en beschrijvingen, verbeterde en specifieke aanvullende diensten zoals overbagage, stoelselectie en speciale uitrusting".

TKCONNECT zal in 3 versies worden aangeboden. Enerzijds kunnen partners verbinding maken met TKCONNECT Direct, een door IATA gecertificeerde NDC API.

Anderzijds krijgen distributeurs toegang tot TKCONNECT via Aggregator. Tot slot zullen ze via het web verbinding kunnen maken met de TKCONNECT user interface portal

(...)

Agentschappen die nog geen TKCONNECT-partner zijn, kunnen hun huidige

configuratie behouden om **toegang te krijgen tot oude Turkish Airlines content via Global Distribution Systems (GDS).**

Echter, **vanaf 1 oktober 2024, "zullen boekingen gemaakt via GDS onderworpen zijn aan een distributievergoeding en zullen gedifferentieerde rich content producten alleen beschikbaar zijn voor TKCONNECT gebruikers."**

***Mijn commentaar:** In de jaren 1980 wilden de luchtvaartmaatschappijen gemeenschappelijke IT-platforms voor verkoop en distributie. Dit was de geboorte van GDS'en (Global Distribution Systems) zoals Sabre, Galileo, Worldspan en Amadeus, waarvan Air France medeoprichter en lange tijd aandeelhouder was.*

In de jaren 2010 ontwikkelde IATA de nieuwe NDC-technologiestandaard (New Distribution Capability) om spelers in de reisindustrie in staat te stellen eenvoudig en kosteneffectief te communiceren.

Steeds meer luchtvaartmaatschappijen gebruiken de NDC-standaard om hun eigen aanbiedingen en tarieven te presenteren, gebaseerd op gegevens van de GDS'en.

Verschillende luchtvaartmaatschappijen (waaronder Air France en Turkish Airlines) moedigen reisagenten aan om over te stappen op hun NDC-aanbod door GDS-toeslagen te vragen of door een rijker aanbod aan te bieden dat alleen op hun NDC staat.

Opgemerkt moet worden dat Air France reisagenten een toeslag van € 30 per retourvlucht wil opleggen als ze geen gebruik maken van de Air France NDC. De invoering van deze toeslag, die gepland stond voor juni, is al verschillende keren uitgesteld.

> Lufthansa stelt volgens bronnen een compromis voor over kortereafstandsvluchten voor de overeenkomst met ITA

(bron: Reuters) 16 mei 2024 - **Lufthansa heeft aangeboden om een aantal van ITA's concurrerende kortereafstandsroutes te behouden om goedkeuring van de EU te krijgen voor haar bod op een belang in de Italiaanse luchtvaartmaatschappij,** zeiden mensen met directe kennis van de deal op donderdag.

Het bod maakt deel uit van een pakket maatregelen dat vorige week is voorgelegd aan de Europese mededingingsautoriteiten om de bezorgdheid weg te nemen dat de deal de concurrentie op korte- en langeafstandsroutes tussen Italië en andere landen en de dominante positie van ITA op de luchthaven Milaan Linate zou verminderen.

(...)

Een woordvoerder van Lufthansa weigerde commentaar te geven.

De Duitse luchtvaartmaatschappij is volgens de bronnen ook bereid om interliningovereenkomsten met haar rivalen te accepteren. Deze overeenkomsten stellen luchtvaartmaatschappijen in staat om passagiers te vervoeren op routes die meerdere vluchten van verschillende maatschappijen vereisen. Om de bezorgdheid van de EU over lange-afstandsroutes weg te nemen, heeft **de Duitse luchtvaartmaatschappij gezegd dat ze ITA niet zal integreren in haar joint venture met United Airlines en Air Canada**, aldus de bronnen, die eraan toevoegden dat ITA gedurende twee jaar onafhankelijk zal opereren.

Lufthansa heeft ook aangeboden om 40 slots op de Milanese luchthaven Linate te verkopen aan easyJet en Volotea.

De Europese Commissie, die naar verwachting tegen 4 juli een beslissing zal nemen over de deal, vraagt rivalen, consumenten- en reisorganisaties en pilotengroepen om hun reacties. Ze hebben tot 19 mei de tijd om te reageren.

Mijn commentaar: Zoals ik in mijn vorige brief al zei, is het schaakspel nog niet voorbij.

> **Ryanair sluit basis Bordeaux**

(bron Les Echos) 14 mei 2024 - **De impasse tussen Ryanair en de luchthaven van Bordeaux was al weken aan de gang.** Het eindigde op dinsdagmiddag met de publicatie van een sterk geformuleerde verklaring van de Ierse luchtvaartmaatschappij waarin de sluiting van haar basis en het vertrek van haar drie vliegtuigen vanaf november 2024 werd aangekondigd.

"We zijn teleurgesteld dat de luchthaven van Bordeaux niet heeft ingestemd met de verlenging van onze low-cost basis vanaf november 2024", verklaart **de maatschappij**, die "gestegen kosten" noemt en **"geen ander financieel alternatief" heeft dan de basis in Bordeaux te sluiten en de drie vliegtuigen en de banen "naar minder dure bases" elders in Europa te verplaatsen.**

De luchthaven ontkent niet dat de kosten zijn gestegen, maar noemt een commercieel geschil als belangrijkste reden. "We wilden niet dat de luchtvaartmaatschappij vertrok, maar we hebben grenzen gesteld aan de eisen die ze stelde, met name op commercieel gebied, en dat waardeerden ze niet," zegt de woordvoerder van de luchthaven, voordat hij eraan toevoegt: "We blijven een van de meest concurrerende luchthavens in Frankrijk.

Andere aantrekkelijke bases

Als de luchthaven overeind blijft, is dit een grote klap voor de stad, aangezien de

lagekostenmaatschappij ook heeft aangekondigd "40 Ryanair-routes van en naar Bordeaux te zullen schrappen", evenals 90 banen voor vliegtuigbemanningen en technici. Ryanair heeft al aangekondigd dat er gesprekken worden gevoerd met het personeel om vanaf november 2024 "vergelijkbare functies te vinden op andere aantrekkelijke Ryanair-bases in Europa".

De Ierse luchtvaartmaatschappij, die al veertien jaar op de luchthaven aanwezig is, vervoerde vorig jaar 1,7 miljoen passagiers, een kwart van het totale verkeer, achter easyJet en Air France maar voor Volotea. **De luchthaven, die een zeer sterke groei heeft gezien in het low-cost verkeer, dat nu 70% van de passagiers uitmaakt**, is nu vastbesloten om een zeker evenwicht te herstellen door dit terug te brengen tot 60% door "de ontwikkeling van premium maatschappijen aan te moedigen", met name Air France, Lufthansa, Turkish Airlines en KLM.

Maar is de teerling geworpen? **Hoewel de beslissing van Ryanair om zijn permanente basis te sluiten onherroepelijk lijkt**, lijken de lokale autoriteiten en de Kamer van Koophandel en Industrie, die eigenaar zijn van de luchthaven, achter de schermen hard te werken om Ryanair aan te moedigen zijn routes te behouden. **"Ryanair gaat niet weg uit Bordeaux"**, zegt een persoon die bekend is met de zaak en die gokt op "een positieve uitkomst".

***Mijn commentaar:** de luchthaven van Bordeaux heeft grote offers gebracht om ruimte te bieden aan een meerderheid van luchtvaartmaatschappijen zoals Ryanair, met heffingen die ongeveer een derde lager zijn dan die van de gevestigde luchtvaartmaatschappijen.*

Het rapport van de Cour des Comptes (de Franse rekenkamer) helpt ons de situatie te begrijpen:

"Tijdens de vorige controle van SA (Bordeaux Airport) wees de Rekenkamer op het niet-transparante, potentieel discriminerende en onevenredige karakter van de stimuleringssteun die bepaalde luchtvaartmaatschappijen ontvingen in het kader van de speciale contracten.

Zij was van mening dat SA een juridisch risico liep, zowel ten aanzien van het nationale rechtskader als ten aanzien van de Europese regelgeving inzake staatssteun.

Dit is niet de eerste keer dat er een debat is over de overheidssteun die Ryanair heeft ontvangen, waarvan de houding als chantage kan worden opgevat.

Helaas zullen de werknemers van Ryanair in Bordeaux de grootste verliezers zijn in deze affaire.

> Het commentaar en het onverwachte vertrek waardoor EasyJet

op de beurs kelderde

(bron Les Echos) 16 mei 2024 - Het komt **niet als een verrassing dat EasyJet een verlies vóór belastingen van 350 miljoen pond (408 miljoen euro) heeft gepubliceerd voor de eerste helft van het jaar**. Half april had de luchtvaartmaatschappij de marktverwachtingen naar beneden bijgesteld door aan te geven dat het een tekort van tussen de 340 miljoen en 360 miljoen pond zou boeken. Het feit dat EasyJet's prognoses voor de zomer - wat overeenkomt met het vierde kwartaal van het boekjaar - voorzichtiger zijn, is nog meer een verrassing.

De markt liet duidelijk haar ongenoegen blijken toen de aandelenkoers van de low-cost luchtvaartmaatschappij donderdag met 7,8% daalde, de grootste daling in zeven maanden.

"Opmerkingen over de inkomsten per eenheid over het vierde kwartaal zouden kunnen tegenvallen", zei Gerald Khoo, analist bij Liberum. Terwijl hij verwachtte dat de inkomsten "ruim voor op schema" zouden liggen, verwacht het management van EasyJet, bij monde van CEO Johan Lundgren, nu dat ze "iets hoger" zullen uitkomen.

Een graadje minder zekerheid is duur voor de aandelenmarkt. Vooral omdat tot nu toe slechts 39% van het zomerprogramma is verkocht. "Er is **nog steeds te veel capaciteit op de markt**", zei de CEO in een interview met Bloomberg TV. Zijn opmerkingen komen nadat de CEO van rivaal Ryanair, Michael O'Leary, zei dat hij verwachtte dat de prijzen deze zomer lager zullen zijn dan hij had gehoopt.

Hoewel EasyJet met succes heeft geconcurrereerd met nationale luchtvaartmaatschappijen zoals British Airways, zetten **sommige waarnemers vraagtekens bij het groeipotentieel in een volwassen markt waar steeds meer luchthavens het aantal beschikbare plaatsen beperken**. "Tot grote frustratie van sommige investeerders weigerde Johan Lundgren om tijdens de pandemie zijn strategie los te laten en het op te nemen tegen Ryanair en Wizz Air om marktaandeel te winnen in nieuwe landen tijdens de ontwrichting die de hele sector trof", aldus een artikel in de FT. In plaats daarvan koos het bedrijf ervoor om zich te concentreren op zijn pakketreizen, EasyJet Holidays, dat weliswaar een duizelingwekkende groei heeft doorgemaakt en een kwart van de winst vóór belastingen heeft gegenereerd in het laatste boekjaar.

Continuïteit

Is het deze tactiek die Johan Lundgren nu zijn baan kost? Na zeven jaar aan het roer te hebben gestaan bij EasyJet, zal de 57-jarige manager, die het bedrijf door de turbulentie van Covid-19 loodste, de groep op 1 januari 2025 verlaten. **Omdat verandering bij continuïteit hoort, is zijn opvolger intern gevonden, in de persoon van de huidige CFO Kenton Jarvis**. Jarvis kwam in 2021 bij EasyJet van reisorganisatie TUI, waar hij de leiding had over de luchtvaartactiviteiten.

"Hoewel het gebruikelijk is in de VS, zijn CFO's die opklimmen naar de positie van CEO minder gebruikelijk bij Europese luchtvaartmaatschappijen, merken de analisten van Bernstein op. Naar onze mening moet Kenton Jarvis worden gezien als een voortzetting van de bestaande strategie."

(...)

Mijn commentaar: De strategie van easyJet verschilt al meer dan twintig jaar van die van zijn low-cost concurrenten. Ze bestaat erin om lage tarieven aan te bieden en in hoofdzaak de belangrijkste luchthavens in elk land te bedienen. Tegelijkertijd probeert easyJet zakelijke reizigers aan te trekken.

Dit is niet het geval bij Ryanair, dat deze luchthavens links laat liggen ten gunste van regionale hubs, waardoor het aanzienlijke kortingen kan krijgen op de luchthavengelden.

Ryanair staat bekend als low-cost en easyJet als middle-cost.

Als easyJet er niet in slaagt zijn resultaten om te buigen, kan het het doelwit worden van een overname door een concurrent of een Europese grote speler.

> "Doe normaal": bazen Emirates en Lufthansa klagen over vertragingen Boeing

(bron BFMTV) 13 mei 2024 - De productie van de Amerikaanse vliegtuigbouwer stort in als gevolg van meerdere onderzoeken door de toezichthouder na de verschillende incidenten die zijn vliegtuigen hebben getroffen.

De grote klanten van Boeing verliezen hun geduld. En ze uiten hun frustratie over de vele vertragingen bij de levering van nieuwe vliegtuigen in een tijd waarin het verkeer blijft groeien.

Deze vertragingen zijn "extreem vervelend", aldus Carsten Spohr, CEO van Lufthansa, geïnterviewd door de Zwitserse krant Neue Zuercher Zeitung.

"Het is in ieders belang dat Boeing snel in staat is om weer betrouwbaarder grote vliegtuigen te bouwen", legde hij uit.

"Sjeik Ahmed ben Saeed Al Maktoum, voorzitter en CEO van **Emirates, de grootste klant van Boeing, is minder diplomatiek.**

"Het management heeft beloofd om dingen te veranderen en dingen sneller te laten gaan, hoop ik," legde hij uit.

(...)

Impact op zomervliegplannen

Hoewel de vraag naar vliegreizen naar verwachting erg groot zal zijn voor de feestdagen, en het aantal reizigers wereldwijd een historisch niveau zal bereiken,

met 4,7 miljard mensen verwacht in 2024, vergeleken met 4,5 miljard in 2019, kampt de **sector momenteel met een tekort aan nieuwe vliegtuigen**.

(...)

Dit dwingt sommige luchtvaartmaatschappijen, vooral die welke het meest afhankelijk zijn van Boeing, om hun vluchtschema's te herzien of zelfs de aangeboden capaciteit te verminderen, ook al beschikken ze over hefboomen om deze tekorten te compenseren (met name door vliegtuigen te leasen).

Bij Ryanair bijvoorbeeld ontbreken deze zomer 17 Boeing-toestellen (40 in plaats van 57), waardoor er in juli en augustus "aanpassingen" moeten worden gedaan op ongeveer tien routes, waarschuwt de lagekostenmaatschappij. Dit betekent minder vluchten naar bepaalde bestemmingen.

***Mijn commentaar:** De daling van het aantal leveringen van Boeing verstoort vluchtschema's, met financiële gevolgen voor de luchtvaartmaatschappijen die klant zijn van de Amerikaanse vliegtuigbouwer.*

Ontevreden bazen van luchtvaartmaatschappijen bereiden hun argumenten voor om Boeing in een lastig parket te brengen tijdens de komende handelsonderhandelingen.

> **Groene vliegtuigbrandstof: hoe Brussel de rekening voor Europese luchtvaartmaatschappijen hoopt te verlichten**

(bron Les Echos) 16 mei 2024 - Na de stok, de wortel? Acht maanden na de stemming over de Refuel EU-verordening, die Europese luchtvaartmaatschappijen zal dwingen om een steeds groter aandeel niet-fossiele brandstoffen te kopen of boetes te krijgen, is het **tijd om te kijken naar begeleidende maatregelen om de impact van deze unieke verordening op het concurrentievermogen van de sector te verzachten**.

Alle **Europese luchtvaartmaatschappijen hebben**

dringend om deze ondersteunende maatregelen gevraagd. **Ze vinden het niet alleen moeilijk om de hoeveelheden duurzame vliegtuigbrandstof te krijgen die ze nodig hebben om aan hun wettelijke verplichtingen te voldoen, maar ze moeten er ook veel meer voor betalen dan hun Amerikaanse concurrenten**, die profiteren van belastingvoordelen voor de aankoop van "groene" brandstoffen. Voorlopig lijkt echter geen van de geplande maatregelen het concurrentie-evenwicht te kunnen herstellen.

Gratis ETS

Het meest succesvolle initiatief tot nu toe is de lancering begin dit jaar van **een Europese regeling die luchtvaartmaatschappijen in staat stelt het prijsverschil tussen paraffine en "groene" brandstoffen geheel of gedeeltelijk te compenseren**. Hierdoor zouden luchtvaartmaatschappijen die hierom vragen gratis CO2-emissierechten (het Europese ETS) kunnen krijgen voor

hun vluchten binnen Europa, wat neerkomt op 70% tot 100% van het prijsverschil tussen fossiele paraffine en 'groene' brandstoffen, die momenteel drie tot vijf keer zo duur zijn. Sinds 2013 zijn

luchtvaartmaatschappijen onderworpen aan steeds duurdere CO2-quota.

De regeling, die op 1 januari van dit jaar van kracht werd, heeft een budget van 20 miljoen ETS, met een totale waarde van ongeveer 1,6 miljard euro tegen de huidige prijs per ton CO2. Elk bedrijf dat intra-Europese vluchten uitvoert die onder het emissiequotasysteem vallen, kunnen van dit systeem profiteren op basis van "wie het eerst komt, het eerst maalt". Maar de effectiviteit moet nog worden aangetoond.

(...

) Hoewel de

luchtvaartmaatschappijen dit eerste Europese initiatief verwelkomen, benadrukken ze de beperkingen en complexiteit van het systeem. **Het eerste punt van kritiek is dat het alleen ten goede kan komen aan luchtvaartmaatschappijen die vluchten binnen Europa uitvoeren.** In het geval van Frankrijk betekent dit dat de belangrijkste Franse concurrenten van Air France die langeafstandsvluchten exploiteren, van de regeling zijn uitgesloten. Het is ook beperkt in de tijd, tot 2030 in het beste geval, als de 20 miljoen ETS-enveloppe niet voor die tijd is opgebruikt. Een herziening is gepland voor 2028.

(...)

Maar ongeacht het succes van dit systeem, **zal het geplande budget bij lange na niet alle extra kosten dekken die met DAC's gepaard gaan. Alleen al voor Air France betekende de integratie van 1% DAC in 2023 een extra uitgave van 100 miljoen euro**, en de extra kosten zouden moeten oplopen tot een miljard euro in 2030, voor 10% DAC.

CAD duurder in Frankrijk

Bovendien zal de Europese Unie slechts een deel van de stijging van de ETS-inkomsten herverdelen, waarvan de kosten tussen nu en 2030 zullen verdubbelen door de geleidelijke afbouw van de gratis rechten die tot nu toe zijn toegewezen.

Voor Air France zal de ETS-rekening stijgen van €100 miljoen in 2023 tot €500 miljoen in 2030.

Voor Franse luchtvaartmaatschappijen zijn de extra kosten hoger dan elders, vanwege de toepassing op DAC's van de belasting die bedoeld is om het gebruik van hernieuwbare energie aan te moedigen (de TIRUERT), die een boete oplegt (...) als de bij wet vastgestelde integratiedoelstelling niet wordt gehaald. Als gevolg hiervan heeft deze belasting

, met onvoldoende productie in Frankrijk, de kosten van CAD in Frankrijk met ongeveer 30% verhoogd.

Mijn commentaar: Het probleem van de beschikbaarheid van duurzame vliegtuigbrandstoffen in de Europese Unie blijft bestaan.

Brussel wordt zich eindelijk bewust van de noodzaak om Europese

luchtvaartmaatschappijen te ondersteunen bij het behalen van de Refuel EU-doelstellingen.

Maar deze maatregelen zijn nog steeds ontoereikend in vergelijking met de steun die aan de andere kant van de Atlantische Oceaan beschikbaar is.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 17 mei op €10,560. Het is deze week met +0,38% gestegen.

Net als andere bedrijven in de luchtvaartsector heeft Air France KLM te maken gehad met onderbrekingen van vluchten als gevolg van de Iraanse aanvallen op Israël.

De aandelenkoers was €12,53 op 2 januari 2023 en €17,77 op 19 juni 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 15,09 euro (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt [details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: *Anderhalve maand lang schommelde de koers van het aandeel Air France-KLM tussen 9,50 en 10 euro.*

De resultaten over het eerste kwartaal baarden beleggers geen zorgen en de aandelenkoers is in twee weken tijd met bijna 9% gestegen.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is stabiel op 104 dollar. Eind juni was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$ 1 per vat naar \$ 84.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojoën de prijzen tussen \$100 en \$120.

Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

Mijn commentaar: De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50.

De Jet Fuel spread in Europa en Brent ruwe olie zijn deze week licht gedaald tot \$20 per vat. Het is twee maanden geleden dat de spread terugkeerde naar een niveau van minder dan of gelijk aan \$25.

> **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.

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

Je kunt me al je 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

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers van de PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

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](#).

11.575 mensen ontvangen dit persoverzicht live