

Air France-KLM en SAS ondertekenen code-share- en marketingovereenkomsten



I Brief van François Robardet

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

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)

voor werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 972, 15 juli 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

Beste lezers,

De nieuwsbrief van deze week voor de Air France-KLM groep is een mix van goed nieuws (SAS, overheidssteun, Schiphol) en slecht nieuws (luchtzak bij Delta Air Lines, winstwaarschuwing van Lufthansa).

Veel leesplezier

François

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM en SAS ondertekenen code-sharing- en marketingovereenkomsten

(bron AGEFI) 12 juli 2024 - Air **France-KLM heeft** donderdagavond **code-share en interline marketingovereenkomsten aangekondigd met de Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS.**

Volgens deze overeenkomsten "krijgen klanten van Air France en KLM toegang tot 33 bestemmingen in Noord-Europa via de hubs van SAS in Kopenhagen, Oslo en Stockholm", terwijl "klanten van SAS toegang krijgen tot 33 bestemmingen in Europa via de hubs van Air France en KLM in Parijs Charles de Gaulle en Amsterdam

Schiphol", aldus Air France-KLM in een verklaring.

Air France en KLM verzorgen tot 200 vluchten per week tussen hun hubs (Parijs-Charles de Gaulle en Amsterdam-Schiphol) en die van SAS in Kopenhagen, Oslo en Stockholm. SAS voert momenteel tot 44 vluchten per week uit naar Parijs-Charles de Gaulle vanuit Kopenhagen, Oslo en Stockholm, en 65 naar Amsterdam-Schiphol.

Deze overeenkomsten, waarvan de waarde niet bekend is gemaakt, voorzien ook in wederzijdse voordelen in verband met frequent flyer-programma's. Ze worden van kracht op 1 september 2024, de datum waarop SAS officieel toetreedt tot de SkyTeam-alliantie, waarvan Air France-KLM een van de oprichters is.

Mijn commentaar: De uitvoering van deze overeenkomsten volgt op de fusie tussen Air France-KLM en SAS.

De Air France-KLM-groep is van plan om in eerste instantie een belang van 19,9% in SAS te nemen en vervolgens zijn belang binnen twee jaar te vergroten.

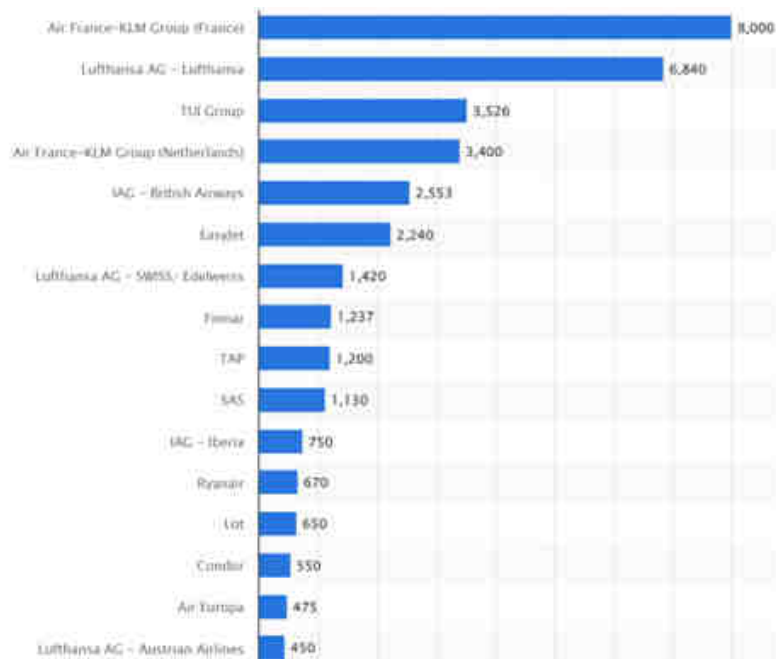
Hiervoor heeft de groep de goedkeuring van de Europese Commissie nodig om concurrentievervalsing ten nadele van de passagiers te voorkomen.

> Europese Commissie geeft toestemming voor overheidssteun aan Air France en KLM

(bron Journal de l'Aviation) 10 juli 2024 - De Europese Commissie bevestigt haar eerste oordeel. Volgens haar analyse is **de steun die de Franse en Nederlandse regeringen in 2020 hebben verleend aan Air France en KLM, in het kader van de gezondheidscrisis, in overeenstemming met de Europese regelgeving** - het gaat om een bankleninggarantie van 4 miljard euro en een lening van 3 miljard euro aan Franse kant, en een bankleninggarantie van 2,4 miljard euro en een lening van 1 miljard euro aan Nederlandse kant.

De Commissie had de maatregelen al in 2020 goedgekeurd, maar het Hof van Justitie heeft ze in december 2023 en februari 2024 nietig verklaard. **De Commissie heeft de maatregelen nu opnieuw beoordeeld, rekening houdend met de Air France-KLM-groep (en niet alleen de twee luchtvaartmaatschappijen) als begunstigde van de maatregelen, en acht de steun ook in dit geval verenigbaar.**

Mijn commentaar: Volgens de statistica.com website ontvingen Europese bedrijven de volgende steun tijdens de COVID-periode:



De uitspraak ten gunste van Air France-KLM is niet schokkend voor zover de steun werd verleend in de vorm van leningen.

We hadden misschien een andere beslissing verwacht als de steun was verleend in de vorm van subsidies... zoals het geval is geweest voor grote luchtvaartmaatschappijen buiten Europa.

Singapore Airlines heeft bijvoorbeeld aangekondigd dat het 13 miljard dollar aan financieringsverplichtingen heeft gekregen om het hoofd boven water te kunnen houden in het licht van de pandemie van het coronavirus (bron: AFP).

Technisch gezien werden de leningen aan de Air France KLM groep terugbetaald door de uitgifte van obligaties... die de komende jaren zullen moeten worden terugbetaald.

Een neergang van de conjunctuur of een daling van de resultaten kan het vermogen van de groep om aan de aflossingen te voldoen in gevaar brengen.

> Hoge Raad oordeelt dat regering EU-procedure moet volgen om aantal vluchten op Schiphol te verminderen

(bron Reuters) 10 juli 2024 - De Nederlandse Hoge Raad zegt dat de regering de EU-procedure moet volgen om het aantal vluchten op Schiphol te verminderen.

De Nederlandse regering moet een speciale procedure volgen volgens de EU-regels en kan **niet zomaar besluiten om het aantal vluchten op Schiphol**, een van Europa's drukste hubs, te **verminderen**, oordeelde de Nederlandse Hoge Raad vrijdag.

WAAROM IS DIT BELANGRIJK?

Hoewel de vorige regering het plan om het aantal vluchten op Schiphol te beperken tot 460.000 per jaar al had opgeschort, is **dit besluit** belangrijk voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen, omdat het **alle onzekerheid voor reizigers en de sector wegneemt**.

Het vernietigt ook een eerdere uitspraak van een Amsterdamse rechtbank dat de Nederlandse staat het recht had om twee voorgestelde maatregelen uit te voeren om geluidsoverlast op Schiphol te verminderen.

KEY QUOTES

"

De uitspraak van het Gerechtshof Amsterdam dat de Nederlandse Staat twee voorgenomen maatregelen om geluidsoverlast op Schiphol te verminderen mocht uitvoeren, wordt niet gehandhaafd. Op basis van Europese regels moet (voor de uitvoering van) de maatregelen een sluitende aanpakprocedure worden gevolgd", aldus de Hoge Raad in haar verklaring. **"KLM is het eens met de duidelijk gemotiveerde beslissing van de Hoge Raad"**, aldus KLM, de Nederlandse tak van Air France, vrijdag in een verklaring.

***Mijn commentaar:** Dit is goed nieuws voor de Air France-KLM groep.*

Deze beslissing zal de Nederlandse regering dwingen om een serieuze studie uit te voeren om lawaai en vervuiling te verminderen.

Toenadering tot het Europese kader heeft als voordeel dat er een kader van eerlijke concurrentie blijft bestaan.

Let wel: de Europese Commissie ziet toe op concurrentievervalsing wanneer één speler een buitensporig voordeel geniet. De regels voorkomen echter ook dat een staat spelers ondermijnt die op zijn grondgebied actief zijn.

> Delta Air Lines: weg met de maskers

(bron Les Echos) 10 juli 2024 - Zowel op de beurs als in de lucht kunnen luchtvaartmaatschappijen hard worden getroffen door het klimaat. **Voor Delta Air Lines was het** het bedrijfsklimaat dat de aandeelhouders naar beneden deed storten met een koersdaling van 10% aan het begin van de sessie, net na het signaal om de veiligheidsgordels vast te maken veroorzaakt door **een luchtzak in de winsten voor het zomerseizoen**. Het onvolmaakte herstel van het aandeel (-5,4% halverwege de sessie), ondanks het feit dat de hoogte nog steeds een kwart lager was dan vóór Covid, ging veel verder dan wat de onverwachte storm op het zomerverkeer zou hebben geïmpliceerd.

Noch **de inkomsten per stoel, die in het tweede kwartaal met 2% daalden** na

sterke stijgingen met dubbele cijfers in de periode na de pandemie, noch de **vertraging van de verwachte omzetgroei voor juli tot september**, die desondanks op 4% bleef, rechtvaardigden het laten vallen van de zuurstofmaskers. In plaats van de luchtvaartmaatschappijen in de wolken te brengen, **schrikken de Olympische Spelen sommige toeristen af, die zich afkeren van trans-Atlantische routes en vliegtuigen laten opstijgen die nog lang niet vol zitten, zoals het geval is bij partner Air France-KLM.**

Dit kleine zandkorreltje in een gespannen luchtvervoerssysteem had misschien niet zoveel effect gehad als de baas van Delta niet de twee woorden had uitgesproken die doorgaans paniek op de beurs veroorzaken: "**overcapaciteit**" en "**tariefkortingen**".

De overcapaciteit bedraagt nauwelijks 3% tot 4%, terwijl de inkomsten in de voorste vliegtuigklassen met 10% zijn gestegen. Zakenreizen groeien al zes maanden met dubbele cijfers. Het feit dat Delta Airlines haar jaarlijkse doelstellingen handhaaft, staat ver af van de stormwaarschuwing...

***Mijn commentaar:** De sterke concurrentie in Europa en de overcapaciteit zullen waarschijnlijk leiden tot tariefverlagingen en dus lagere inkomsten van luchtvaartmaatschappijen.*

Er is een contraproductief effect rond de Olympische Spelen. Maar we moeten in gedachten houden dat dit evenement beperkt is in de tijd. We kunnen ons redelijkerwijs een terugkeer naar de normale situatie op trans-Atlantische routes voorstellen aan het begin van het laatste kwartaal.

> **De verrassende luchtzak die Lufthansa dwingt een "herstelplan" op te stellen**

(bron Les Echos) 10 juli 2024 - Dit is een grote klap voor Duitslands grootste luchtvaartmaatschappij. Op **vrijdag kondigde Lufthansa aan dat het zijn winstverwachtingen voor 2024 naar beneden had bijgesteld**: de groep voorspelt een jaarlijkse operationele winst van tussen de 1,4 en 1,8 miljard euro, vergeleken met het oorspronkelijke cijfer van 2,2 miljard euro. Tegelijkertijd **kondigde Europa's grootste luchtvaartgroep een "turnaround" plan aan voor zijn passagiersvervoer**, zonder verdere details te geven. Aan het begin van de week waarschuwde de luchtvaartmaatschappij haar werknemers in een brief dat ze verder zou gaan snijden in de kosten vanwege wat ze "de nieuwe realiteit" noemde: **sterke concurrentie die de prijzen drukt en de zwakke opleving in zakenreizen.**

De passagiersactiviteiten boekten een verlies van 427 miljoen euro in het tweede kwartaal, vergeleken met een winst van 149 miljoen euro in dezelfde periode vorig jaar. De operationele winst van de groep bedroeg 686 miljoen euro in het tweede kwartaal, vergeleken met 1,1 miljard euro een jaar eerder.

Deze daling van bijna 40% wordt verklaard door de "daling van de gemiddelde omzet" per passagier in alle regio's, "vooral in Azië", aldus het bedrijf. De aandelenkoers van Lufthansa daalde aan het begin van de middag met 2,31% op de beurs van Frankfurt.

Deze slechte resultaten komen als een verrassing, aangezien Lufthansa vorige week groen licht kreeg van de Europese Commissie voor de overname van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij ITA Airways. Lufthansa verwerft samen met de Italiaanse overheid een meerderheidsbelang (41%) voor €325 miljoen.

De afgelopen twee jaar heeft de luchtvaartsector een recordvraag gekend: verwacht wordt dat het wereldwijde verkeer dit jaar de 5 miljard passagiers zal naderen. Nu de passagiers massaal terugkeren, zijn de luchtvaarttarieven en de winsten van de luchtvaartmaatschappijen de afgelopen jaren sterk gestegen.

Luchtvaartmaatschappijen hebben echter een aanbodprobleem om aan deze vraag te voldoen: ze hebben **een tekort aan nieuwe vliegtuigen, reserveonderdelen voor onderhoud en slots op luchthavens.**

(...)

Vertragingen in vliegtuigen zijn een echte hoofdpijn geworden voor de luchtvaartindustrie, met Boeing en Airbus die moeite hebben om de productie op te voeren en vliegtuigen te leveren. Airbus waarschuwde eind vorige maand dat het zijn leveringsdoelstellingen dit jaar niet zou halen en dat de geplande verhoging van het productietempo voor het A320-model langzamer zou verlopen dan verwacht.

Mijn commentaar: *Vorige week benadrukte analist ODDO de noodzaak voor Air France-KLM om grip te krijgen op de kosten per eenheid (CASK = Cost Available Seat Kilometer).*

De situatie is identiek binnen de Lufthansa-groep.

Net als bij Air France-KLM zullen problemen met het onderhoud en de levering van vliegtuigen waarschijnlijk leiden tot een daling van het aantal aangeboden vluchten en dus van de inkomsten. Het gebrek aan nieuwe vliegtuigen vormt een tweede probleem: de brandstofkosten zijn mechanisch hoger bij oudere modellen, waardoor de operationele marge daalt.

Tot slot zou ik de zwakke heropleving van het zakenverkeer verklaren door de volgende drie hypothesen te formuleren:

- de massale invoering van videoconferenties voor vergaderingen,*
- de geleidelijke opname van elementen van duurzame ontwikkeling in de jaarverslagen van beursgenoteerde bedrijven,*
- de strategie om passagiers upgrades aan te*

bieden naar business class tegen soms zeer gematigde prijzen: dit is een interessante kortetermijnstrategie om inkomsten te genereren, maar riskant op middellange termijn als klanten anticiperen op hun upgrades.

> **Air Austral: geen compromis bereikt tussen vakbonden en directie**

(bron L'info la Réunion) 11 juli 2024 - **De luchtvaartmaatschappij Air Austral heeft twee van haar vliegtuigen** aan de grond gehouden door een wereldwijde motorstoring. De buitengewone vergadering eindigde donderdag rond 18.00 uur, maar er **werd geen oplossing gevonden tussen de vakbonden en de luchtvaartmaatschappij**.

Na urenlange discussies werd er aan het einde van deze buitengewone vergadering geen compromis bereikt tussen de vakbonden, de gekozen comitéleden en het management. Het ging om een gebrek aan informatie, met name over de lonen van de piloten in geval van gedeeltelijke activiteit.

(...)

Wettelijke en looncontroles zijn dus te verwachten. Air Austral weigerde commentaar te geven. Het management heeft een maand de tijd om de nodige informatie te verstrekken. Als deze maatregel wordt uitgevoerd, zou dat gevolgen hebben voor ongeveer twintig piloten.

Mijn commentaar: *Verschillende factoren hebben geleid tot de huidige situatie van Air Austral:*

- *de mislukte alliantie met Air Madagascar,*
- *recente vliegtuigen (van Boeing B787's tot Airbus A220's) die te vaak aan de grond worden gehouden,*
- *geografische instabiliteit in Afrika waardoor de luchtvaartmaatschappij gedwongen wordt langere routes te nemen dan normaal,*
- *hevige concurrentie op haar vlaggenschiproute tussen Parijs en La Réunion met een merkpositionering die niet erg duidelijk is.*

Air Austral heeft al verschillende reddingsoperaties ontvangen van lokale overheden en aandeelhouders:

- *17,5 miljoen euro schadevergoeding van de staat voor geleden schade aan het begin van de COVID-periode in 2020; - 120 miljoen euro in 2020 (30 miljoen euro via een lening van aandeelhouder Sematra en 90 miljoen euro van de banken), - 30 miljoen euro in 2021 (20 miljoen euro van de staat en 10 miljoen euro van Sematra);*
- *20 miljoen euro lening van de staat in januari 2022;*
- *30 miljoen euro in januari 2023 van aandeelhouder Run Air;*
- *10 miljoen euro in maart 2024 van publieke en particuliere aandeelhouders.*

De maatschappij heeft ook geprofiteerd van een afschrijving van een deel van haar schuld.

In mei 2024 ondertekenden de piloten van Air Austral een overeenkomst om een deel van hun inkomen tijdelijk te verlagen om ontslagen te vermijden. Deze collectieve prestatieovereenkomst lijkt de laatste kans om Air Austral te redden.

> **737 MAX crasht: Boeing krijgt een "tik op de vingers" en vermijdt een pijnlijke rechtszaak**

(bron Les Echos) 8 juli 2024 - Hier is een "deal" die mensen aan het praten gaat krijgen. **Boeing heeft schuld bekend** en een overeenkomst getekend met het Amerikaanse ministerie van Justitie in de **strafzaak die verband houdt met de twee 737 MAX-ongelukken in 2018 en 2019** - twee crashes in Indonesië en Ethiopië waarbij 346 mensen om het leven kwamen.

"We hebben een principeakkoord bereikt over de voorwaarden van een oplossing met het ministerie van Justitie", zegt **Boeing**, waarmee het **een strafproces vermijdt op een voor het bedrijf donker moment**.

Als onderdeel van deze overeenkomst heeft **Boeing ermee ingestemd** om onafhankelijke auditors te installeren in haar gebouwen - gekozen door de overheid - en **om ten minste 455 miljoen dollar te investeren over een periode van drie jaar om haar kwaliteits- en nalevingsprogramma's te verbeteren**.

De groep zal ook **een boete moeten betalen van 487 miljoen dollar**, het maximumbedrag volgens de Amerikaanse wet voor dit soort zaken. Een rechter in Texas zal naar verwachting een uitspraak doen over het exacte bedrag, aangezien Boeing in deze zaak al 244 miljoen dollar aan de autoriteiten heeft betaald. Aan de andere kant geeft **de tekst**, die nog door de rechter moet worden bekrachtigd, geen immuniteit aan de werknemers of managers van de groep en worden **de zaken die mogelijk voor of na de twee ongelukken hebben plaatsgevonden, waaronder de zaak tegen Alaska Airlines, niet uitgewist**.

(...)

De overeenkomst die vandaag met de regering is getekend, zou het bedrijf kunnen verhinderen om in te schrijven op bepaalde openbare aanbestedingen, maar de groep, die op zoek is naar zijn toekomstige baas, kan om vrijstellingen vragen.

De kwestie van de 737 MAX en zijn nachtmerrieachtige anti-stalsysteem zit Boeing al jaren dwars. Eind 2019 leidde het tot het ontslag van Dennis Muilenburg, de voorganger van Dave Calhoun aan het stuur van het concern, dat maar liefst 8 miljard dollar opzij heeft gezet voor deze affaire.

In 2021, midden in een pandemie, tekende de vliegtuigbouwer een overeenkomst

die een einde maakte aan de procedure. **De groep erkende de fraude, betaalde 2,5 miljard dollar** (waarvan 1,77 miljard voor de luchtvaartmaatschappijen en 500 miljoen voor de families) **en beloofde zijn interne praktijken te herzien** om volledige transparantie van zijn veiligheidscontroleprocedures te garanderen.

Volgens het Amerikaanse ministerie van Justitie werd deze laatste voorwaarde niet nageleefd, wat leidde tot de heropening van de procedure afgelopen mei, wat leidde tot het "guilty plea" van vandaag.

In de afgelopen maanden **heeft Boeing er alles aan gedaan om de autoriteiten gerust te stellen, zelfs als dat betekent dat de productiesnelheid moet worden verlaagd**. Tot groot ongenoegen van de luchtvaartmaatschappijen, die zonder nieuwe vliegtuigen komen te zitten omdat Airbus niet aan de vraag kan voldoen.

(...) **De families van de slachtoffers van deze twee vliegcrashes zeggen "zeer teleurgesteld" te zijn door de overeenkomst**, aldus een advocaat van Clifford Law die hen vertegenwoordigt. "Er is de afgelopen vijf jaar veel meer bewijs geleverd om aan te tonen dat de cultuur van Boeing om winst boven veiligheid te stellen niet is veranderd," zei Robert A. Clifford.

"Deze overeenkomst is een tik op de vingers die niet zal leiden tot grote veranderingen in het bedrijf", zegt Erin Applebaum van Kreindler & Kreindler LLP. Verwacht wordt dat sommige families de Texaanse rechter O'Connor, die de "deal" tussen het ministerie en Boeing moet bekrachtigen, zullen vragen dit niet te doen om een openbare rechtszaak te houden en "de feiten te onthullen".

Op Wall Street steeg het aandeel Boeing bijna 3% in de nasleep van de aankondiging van de overeenkomst.

Mijn commentaar: Boeing had de keuze tussen :

- Schuldig pleiten en een overeenkomst tekenen: in dit geval loopt de vliegtuigfabrikant het risico om van bepaalde overheidscontracten te worden beroofd, maar betaalt een bescheiden boete en vermijdt een desastreus proces voor zijn imago.

- Weiger een overeenkomst te ondertekenen: in dat geval moet de vliegtuigfabrikant naar de rechter met een boete die kan oplopen tot 24,8 miljard dollar, en de 2,5 miljard dollar die is betaald om deze rechtszaak te voorkomen zou voor niets zijn betaald.

Op Wall Street steeg het aandeel Boeing bijna 3% in de nasleep van de aankondiging van de schikking. Beleggers verwelkomden de betaling van minder dan een extra miljard dollar in plaats van het maximum van bijna 25 miljard.

Achter deze puur financiële waardering gaan menselijke factoren en de terechte

> Koudegolf bij Airbus: aanwervingen bij divisie burgerluchtvaart mogelijk bevroren

(bron Les Echos) 12 juli 2024 - **Airbus zit in het slop.** De Europese vliegtuigbouwer kan zijn productie niet opvoeren en lijkt besloten te hebben zich aan deze situatie aan te passen. Volgens Reuters heeft het management van de groep **besloten tot een kostenbesparingsplan dat een personeelsstop in de commerciële luchtvaartdivisie omvat.** Er is een memo naar het personeel gestuurd.

Sommige banen kunnen worden geschrapt en het totale aantal posities zal worden gemaximeerd, **maar de Europese vliegtuigbouwer is niet van plan om een formeel ontslagplan in te voeren**, legt de CEO van de commerciële luchtvaartdivisie, Christian Scherer, volgens het agentschap in deze missive uit. De kosten zullen "zonder taboes" worden onderzocht, maar de strategie blijft ongewijzigd, voegde de CEO eraan toe.

"We hebben inderdaad een intern verbeteringsprogramma gelanceerd, als antwoord op de complexe economische situatie en de constante druk op onze toeleveringsketen", bevestigde Airbus, waar werd gesteld dat er verschillende "initiatieven" waren gelanceerd, met meer in het verschiet. Deze omvatten "interne overplaatsingen naar cruciale activiteiten en een herziening van de aanwerving om ons personeelsbestand af te stemmen op de stijging van de productiesnelheid. Dit is dus geen afvloeiingsplan".

Dit programma, dat de naam 'Lead!' "We gaan ons concentreren op de fundamenteën en onze kernactiviteiten, om onze leveringen, de stijging van de productiesnelheid en ons vermogen om te investeren in toekomstige programma's veilig te stellen, zonder afbreuk te doen aan veiligheid, kwaliteit en compliance", legt het management van de groep uit.

Eind juni verlaagde Airbus zijn totale doelstelling voor de levering van vliegtuigen in 2024 naar ongeveer 770, van ongeveer 800 eerder, vanwege problemen in zijn toeleveringsketens. De groep, die voor 2024 een aangepast bedrijfsresultaat van "tussen €6,5 en €7 miljard" voorspelde, verwacht nu slechts €5,5 miljard.

Mijn commentaar: Deze aankondiging moet in perspectief worden geplaatst: het gaat erom het personeelsbestand aan te passen door de aanwervingen te bevroren totdat de productie weer aantrekt.

Het einde van de moeilijkheden in de toeleveringsketens was aanvankelijk gepland voor 2025. De huidige trend is meer in de richting van 2026, of zelfs 2027.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 12 juli op **8,046 euro**. Het is **deze week gedaald (-3,73%)**.

Het stond op 12,53 euro op 2 januari 2023 en op 17,77 euro op 19 juni 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 13,79 euro, een daling van één euro in tien dagen (het was 15,0 euro aan het begin van januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 8 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: De koers van het aandeel Air France-KLM heeft anderhalve maand lang regelmatig boven de €10 gestaan. In anderhalve maand tijd is de koers met 25% gedaald.

De gemiddelde analistenkoers (consensus) voor 12 maanden voor AF-KLM is €13,29, een daling van €1,5 in twee weken.

De aankondigingen van Lufthansa en Delta Air Lines (zie hierboven) en van Air France-KLM vorige week hadden een negatief effect op de aandelenkoers.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$ 4 gedaald naar \$ 105. Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) **daalt met \$2 tot \$85 per vat.**

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojode de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

Mijn nieuwe commentaar: Sinds het begin van het jaar is de prijs van een vat olie relatief stabiel. Hij schommelt tussen 80 en 90 dollar.

De prijs van een vat vliegtuigbrandstof in Europa is gestaag gedaald, geleidelijk van 120 naar 100 dollar.

De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie heeft hetzelfde traject gevolgd als Jet Fuel en nadert het niveau van voor Oekraïne.

> **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 werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties 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.

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

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](#).

11.599 mensen ontvangen dit persoverzicht live