

Peter Hartman, voormalig KLM-directeur, waarschuwt dat



## 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)

## voor werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

978, 19 augustus 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](#) 

## Persoverzicht van maandag

### > Peter Hartman, voormalig hoofd KLM, waarschuwt: stop met gemeen doen tegen Parijs

(bron Luchtvaartnieuws) 17 augustus 2024 - Het is 20 jaar geleden dat KLM fuseerde met Air France. Na al die jaren zijn de meningen nog steeds verdeeld. **Voormalig KLM-topman Peter Hartman (75) is onvermurwbaar dat het huwelijk met Air France de beste optie was voor KLM. "Anders hadden we het niet overleefd," zegt hij.**

Als tweede man van KLM CEO Leo van Wijk leidde Hartman in 2004 de deal met Air France CEO Jean-Cyril Spinetta. In feite nam Air France KLM over als nieuwe toetreders, maar **het was een fusie** met de structuur van een 'lichte holding' die toezicht hield op min of meer onafhankelijke luchtvaartmaatschappijen, Air France en KLM, **en een systeem met twee hubs (Schiphol en Parijs CDG)**. Het plan werd geschetst op een sigarendoosje. Als onderdeel van de deal werden meerjarige garanties voor KLM afgesproken.

"Dit was de enige manier om het voortbestaan van KLM, haar merk en haar organisatie in Nederland op lange termijn te garanderen. **Een zelfstandige KLM zou op de lange termijn niet levensvatbaar zijn geweest. Het ging op dat moment niet goed,**" zegt Hartman. Vóór Air France hadden British Airways, SAS ("Alcazar") en Lufthansa al een bod gedaan op een fusie, maar dit zou volgens Hartman niet gunstig zijn geweest voor KLM. "Na het mislukken van de Alitalia-deal was Air France ongetwijfeld de beste en enige overgebleven luchtvaartmaatschappij in

Europa. Maar de Franse maatschappij moest eerst geprivatiseerd worden. Consolidatie was nodig, is nog steeds nodig en is in volle gang in de luchtvaartsector.

De vruchten eerst

Van Wijk en Spinetta grepen na 2004 de vruchten om miljarden aan synergie en besparingen te realiseren door de krachten te bundelen, en ook werden slimme commerciële combinaties gemaakt om het netwerk te optimaliseren en extra inkomsten te genereren. **Moeilijke kwesties werden tot een goed einde gebracht. In de beginjaren verliep alles volgens plan en tot de kredietcrisis in 2008 bereikte de aandelenkoers recordhoogtes.** De Air France-KLM holding kon bijvoorbeeld ook investeringen in de vloot van KLM garanderen en landingsrechten bleven behouden voor Nederland, waarbij de KLM identiteit bewust Nederlands bleef in het aandeelhouderschap van de luchtvaartmaatschappij.

Volgens Hartman, die Van Wijk in 2007 opvolgde als CEO van KLM, **speelde ook het feit dat de netwerken van Air France en KLM elkaar perfect aanvullen een belangrijke rol.** "Waar de Europese markt steeds meer gedomineerd werd door low-cost airlines, hebben wij Transavia ingezet. Op intercontinentale routes hebben we sneller kunnen groeien dankzij allianties en de sterke partners van Air France in Noord- en Zuid-Amerika, zoals Delta Airlines en China. Met twee hubs in Parijs en Amsterdam heeft dit heel goed gewerkt".



*Jean-Cyril Spinetta en Leo van Wijk bezegelden de fusieovereenkomst eind 2003.*

KLM heeft het meest geprofiteerd

**Volgens Hartman heeft KLM het meest geprofiteerd van de fusie met Air France.** "De omvang van de luchtvaartmaatschappij is in de eerste tien jaar met tweederde toegenomen. Daarna nam het geruzie aan de top geleidelijk de overhand en dat is onverstandig. **Een eventuele splitsing van de twee maatschappijen, zoals sommigen blijven suggereren, zou, als het juridisch al mogelijk is, echt onzin zijn. Zelfmoord!** Dit bewijst maar weer eens dat de luchtvaartkennis van mensen middelmatig is. Air France, of beter gezegd de holding, is eigenaar van KLM. En Air France-KLM is ook verankerd in SkyTeam, wat het aanzienlijke voordelen

geeft. Het is jammer dat de chemie van het eerste decennium is verdwenen, maar een scheiding is gewoon niet mogelijk; daarvoor zijn Air France en KLM veel te met elkaar verweven. Het is totaal onrealistisch". Hartman, die bijna 45 jaar voor KLM en Air France-KLM heeft gewerkt en vijf KLM CEO's heeft gekend (Van der Wal, Orlandini, De Soet, Bouw en Van Wijk) voordat hij in 2007 zelf CEO werd, is een groot voorstander van groepsdenken binnen de Air France-KLM groep. Als Group Vice-Chairman kende hij ook zijn opvolgers bij KLM, Eurlings en Elbers.

Hartman: "**Als KLM'er in hart en nieren heb ik me nooit benadeeld gevoeld.** Je werkt in de eerste plaats voor de groep en dat is de essentie van elke fusie. Niet voor niets waren Leo en ik vice-presidenten van Air France-KLM. Het is niet gepast om deze wortels met een botte bijl door te hakken. Het heeft de relatie tussen Air France en KLM zeker niet verbeterd. Dus stop met polariseren en onaardig doen tegen Parijs. De arrogantie aan beide kanten moet stoppen. De huidige CEO van KLM, Marjan Rintel, werkt hard aan het verbeteren van de relaties. Natuurlijk zijn financiën, zoals veel commerciële kwesties, een zaak van de Groep. KLM is een sterke werkmaatschappij op de hub Schiphol. Hetzelfde geldt voor Air France op Charles De Gaulle.

Ego's en machtsstrijd

Volgens Hartman **zijn pogingen om Schiphol drastisch in te krimpen en de hub op te splitsen zeer onverstandig.** "Begin dit jaar pleitte GroenLinks/PvdA-Kamerlid De Hoop zelfs voor het afschaffen van de hubfunctie. **Deze uitspraken zijn even ondoordacht als respectloos.** Enkele duizenden banen zouden op de tocht staan. Als we feiten van fictie scheiden en de bijdrage van de Air France-KLM groep opnieuw begrijpen, ziet de toekomst er best goed uit, zowel economisch als op het gebied van klimaatverandering. Mits we ego's en machtsstrijd opzij zetten". De heer Hartman vindt ook dat Ben Smith uitstekend werk verricht. "Operationeel is hij een kei en hij laat de Hollandse kaas niet van zijn Franse stokbrood eten. We moeten het vertrouwen en de trots terugwinnen. **Fransen en Nederlanders moeten van elkaar blijven leren en zonder poespas, met een gezamenlijke visie, vooruit gaan.** Zo verdient KLM haar bestaansrecht binnen de groep. Het is geen schande dat KLM deel uitmaakt van een Frans bedrijf. Wat telt is immers het wereldwijde netwerk, dat vandaag de dag veel belangrijker is dan in het geval van een autonome KLM. En met de komst van SAS en Kopenhagen, en later misschien TAP Air Portugal, zal de situatie alleen maar beter worden.

**De heer Hartman roept alle betrokken partijen op om te stoppen met elkaar te bestoken en voortdurend olie op het vuur te gooien.** "We moeten terugkeren naar een constructieve aanpak op basis van nauw overleg. Negativisme en desinformatie horen in mijn ogen niet thuis. Het is extreem schadelijk. Ook als het gaat om het verkleinen van Schiphol. Onze internationale reputatie als luchtvaartmaatschappij en vliegende natie staat op het spel.

Smits, Harbers, Sondag

**Hartman is teleurgesteld over het optreden van voormalig KLM-commissaris**

**Hans Smits. "Hij veroorzaakte onnodige spanningen** door opmerkingen te maken over Air France en KLM. Hij wilde met name KLM uit de groep halen". Volgens hem hadden voormalig minister van Verkeer Mark Harbers en waarnemend Schiphol CEO Ruud Sondag alleen maar "onnodige onrust veroorzaakt, met name onder het personeel, door hun ongefundeerde beleid en praktijken".

"Wat dat betreft heb ik alle vertrouwen in de nieuwe minister Barry Madlener en in de directeur van Schiphol, Pieter van Oord. **KLM moet vooral realistisch blijven**, maar Nederland moet de luchtvaart koesteren. Navelstaren is heel gevaarlijk, want de dreiging komt van buiten. We moeten vooral het grote belang van cargo en technische services als business units binnen de hub niet vergeten. Jongeren zijn voldoende geïnteresseerd in het mooie vak van luchtvaarttechnicus en GWK, maar hiervoor moet meer opleidingscapaciteit worden gecreëerd," aldus Hartman.

**De KLM-topman vindt dat Ben Smith duidelijk mag aangeven dat hij de echte baas is van de Air France-KLM groep.** "Zodat iedereen in Frankrijk en Nederland precies weet waar ze aan toe zijn. Eén ding is zeker: de inkrimping van Schiphol zal nooit geaccepteerd worden door partners als de Amerikanen en de Chinezen. Harbers heeft niet geluisterd en dat heeft veel kapot gemaakt. Het is zelfs schandalig. Ook de voormalige directeur van Schiphol, Jos Nijhuis, zorgde voor verwarring met zijn volumebeleid. Hij lapt het met Aldersakkoord afgesproken selectiviteitsbeleid aan zijn laars en laat Schiphol vollopen met low-cost Europese luchtvaartmaatschappijen en Golfmaatschappijen als Emirates en Qatar Airways. Daarmee is de luchthaven te snel gegroeid, met alle gevolgen die we nu kennen op het gebied van infrastructuur en milieuvervuiling".

***Mijn commentaar: Dit is wat men noemt de zaken rechtzetten.***

*Omdat ik het van binnenuit heb meegemaakt, kan ik bevestigen dat de wens om de groep op te splitsen, gepromoot door de belangrijkste managers van KLM (Pieter Elbers en Hans Smits, geciteerd door de heer Hartman), de Air France-KLM groep en al haar dochterondernemingen te veel jaren heeft beschadigd.*

*Dit culmineerde in februari 2019 in het nemen van een geheim belang door de Nederlandse staat in Air France-KLM. Dit besluit, genomen door de Nederlandse minister van Financiën om de toekomst van de groep te beïnvloeden, werd genomen zonder overleg met de Franse regering... maar ook zonder overleg met de Nederlandse parlementsleden.*

*De Nederlandse regering investeerde 750 miljoen euro om 14% van het kapitaal te verwerven. Hiervoor kocht ze aandelen op de markt, zonder dat de Frans-Nederlandse groep direct profiteerde van deze investering.*

*De Covid-19 crisis en het vertrek van de bovengenoemde bestuurders markeerden*

*een keerpunt in de betrekkingen tussen de verschillende partijen. Het valt niet te ontkennen dat de Nederlandse staat een cruciale rol heeft gespeeld in het voortbestaan van KLM.*

*Vandaag de dag bevindt de Air France-KLM groep zich in een kwetsbare situatie. Een nieuwe interne crisis van deze omvang is ondenkbaar.*

## > Snel en gratis Wi-Fi op Delta

(bron abouttravel) 15 augustus 2024 - Met de introductie van T-Mobile's snelle, gratis WLAN zet Delta Air Lines een belangrijke stap in het aanbieden van **betrouwbare, streaming connectiviteit op haar wereldwijde vloot**. Naar verwachting zullen de meeste trans-Atlantische vluchten tegen het einde van de zomer over gratis WLAN beschikken. Op routes met Viasat van en naar Duitsland begint de lancering in augustus en in september voor Zwitserland.

Op dit moment is gratis streaming connectiviteit al beschikbaar op bijna 700 vliegtuigen, wat neerkomt op meer dan 90% van Delta's belangrijkste vloot in de VS. **De luchtvaartmaatschappij verwacht dat de meerderheid van haar klanten tegen het einde van het jaar toegang heeft tot het product.**

"Doordat we doorgaan met het introduceren van snelle, gratis WLAN en bijbehorende ervaringen aan boord, kunnen we klanten nieuwe mogelijkheden bieden, zowel voor binnenlandse als internationale reizen," legt Ranjan Goswami, S.V.P. - Customer Experience Design, uit. "De omvang van het gratis Wi-Fi-aanbod voor onze klanten is ongekend in de luchtvaartsector en getuigt van de ongelooflijke inspanningen van Delta's teams in het hele bedrijf, die een uiterst complexe uitrol tot een goed einde hebben gebracht."

Volgende stappen

Om ervoor te zorgen dat Delta de eersteklas service levert die passagiers verwachten, introduceert de luchtvaartmaatschappij geleidelijk het aanbod op met Viasat uitgeruste wide-body vliegtuigen op verschillende routes. Andere routes zullen volgen zodra er een betrouwbare service van hoge kwaliteit beschikbaar is. Deze strategie weerspiegelt de aanpak die in 2022 werd gekozen voor binnenlandse faciliteiten.

Met de introductie van gratis Wi-Fi op internationale vluchten **is aanvankelijk geen Skymiles-registratie vereist voor het internationale Wi-Fi-portaal**. Later dit jaar zullen alle met Viasat WLAN uitgeruste vliegtuigen officieel overschakelen op de gepersonaliseerde Delta Sync WLAN-ervaring, die geactiveerd zal worden door het Skymiles-lidmaatschap van klanten voor exclusieve ervaringen en aanbiedingen aan de grens.

Voorlopig

tijdschema

**Vorige maand werd snel en gratis WLAN geïntroduceerd op de meeste vluchten van/naar Frankrijk (Parijs en Nice) met vertrek/aankomst vanaf alle Amerikaanse luchthavens.** Voor de toekomst plant de luchtvaartmaatschappij het volgende schema.

De regionale routes van Delta, waaronder die met Boeing 717's, zouden een soortgelijk proces moeten volgen en in de loop van 2025 worden gelanceerd.  
(...)

**Mijn commentaar:** Na Turkish Airlines is nu ook Delta van plan om zijn klanten gratis wifi aan te bieden. Het zou niet verbazen als andere luchtvaartmaatschappijen dit voorbeeld zouden volgen.

*Niet alle luchtvaartmaatschappijen hebben echter dezelfde mogelijkheden om gratis wifi aan te bieden. Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen werken bijvoorbeeld voornamelijk op een binnenlands netwerk, wat betekent dat hun vluchten door goed overdekte gebieden in de Verenigde Staten gaan.*

*Aan de andere kant hebben andere grote luchtvaartmaatschappijen, zoals Air New Zealand, te maken met vluchten over uitgestrekte stukken zee waar het aanbieden van goede wifi-dekking complexer is.*

*Gratis wifi kan een belangrijk concurrentievoordeel worden voor luchtvaartmaatschappijen. Het zou ook kunnen worden gebruikt als hefboom om het lidmaatschap van loyaliteitsprogramma's van luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen, in ruil voor gratis toegang tot deze dienst.*

## > Russisch luchtruim geeft Chinese luchtvaartmaatschappijen vleugels bij aanval op Europa

(bron Les Echos) 13 augustus 2024 - Chinese toeristen zijn terug in Europa. Het aantal vluchten tussen China en Europa is deze zomer met 74% gestegen ten opzichte van de zomer van 2023, volgens gegevens van adviesbureau OAG, wat neerkomt op zo'n 30 extra vluchten per dag. **Het aanbod is nu groter dan voor de pandemie.**

Maar er is nog een andere kant van de medaille. **Het grootste deel van deze extra capaciteit is afkomstig van Chinese luchtvaartmaatschappijen**, terwijl Europese maatschappijen nauwelijks in beweging zijn gekomen. (...)

Het voordeel van het Russische luchtruim

De reden voor deze discrepantie is bekend. Omdat ze niet over Rusland kunnen vliegen, **zijn de vluchttijden van Europese luchtvaartmaatschappijen, die gedwongen zijn lange omwegen via het zuiden te maken om op China te vliegen, met gemiddeld twee tot drie uur verlengd**, waardoor Chinese luchtvaartmaatschappijen, die altijd over het Russische luchtruim kunnen vliegen, een groot concurrentievoordeel hebben. Dit herschikt de kaarten op routes tussen Europa en China, vooral in Frankrijk.

Parijs, dat tot Covid de favoriete Europese bestemming was voor Chinese toeristen en hun belangrijkste toegangspoort tot Europa, heeft bijzonder te lijden onder deze



nieuwe situatie. Ondanks de inspanningen van de Franse autoriteiten om Chinese toeristen terug te halen, **vertegenwoordigde het aantal vluchten tussen Frankrijk en China deze zomer nog steeds slechts 58,5% van die voor de zomer van 2019**, volgens OAG. Air France, dat vóór de pandemie 32 vluchten per week uitvoerde naar het Chinese vasteland (exclusief Hongkong), heeft nog steeds een plafond van 14 wekelijkse vluchten (zeven naar Beijing en zeven naar Shanghai) plus één dagelijkse vlucht naar Hongkong. En Parijs is slechts de op twee na populairste Europese bestemming voor Chinezen, na Londen en Frankfurt.

Frankrijk blijft achter

**Dit is al beter dan afgelopen zomer**, toen het aantal vluchten tussen Frankrijk en China nog maar 26,5% van het niveau van 2019 bedroeg en Parijs wegwijnde op de 5e plaats onder Europese bestemmingen. **Het probleem is dat deze spectaculaire groei van 121% j-o-j is toe te schrijven aan Chinese luchtvaartmaatschappijen.**

Die hebben geprofiteerd van de extra verkeersrechten die de Franse autoriteiten hebben toegekend voor de Olympische Spelen om hun marktaandeel enorm te vergroten en hun voordeel te vergroten, ten koste van hun Europese concurrenten.

Het zomeroffensief van de Chinese luchtvaartmaatschappijen bleef echter niet beperkt tot Frankrijk. Ook Londen, Milaan, Madrid, Amsterdam, Brussel en Boedapest zagen het Chinese vliegverkeer met dubbele cijfers stijgen. Londen werd veroverd met 35% meer vluchten. **Bijna alle Chinese luchtvaartmaatschappijen namen deel aan deze stormloop op Europa.**

De

drie belangrijkste maatschappijen, Air China, China Southern en China Eastern, waren het meest redelijk, met tussen 7% en 14% meer stoelen. Maar **op de Europese luchthavens zijn deze zomer ook verschillende Chinese regionale maatschappijen aangekomen**, zoals Juneyao Airlines, Sichuan Airlines, Xiamen Airlines, Shenzhen Airlines en Tianjin Airlines, die tot dan toe vooral binnenlands vlogen.

(...)

Aan de andere kant is het aantal Chinese luchtvaartmaatschappijen in de Verenigde Staten, waar de autoriteiten de toegang voor Chinese luchtvaartmaatschappijen blijven beperken als tegenwicht voor de sluiting van het Russische luchtruim voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, nog steeds 80% lager dan vóór Covid.

***Mijn commentaar: Europese en Chinese luchtvaartmaatschappijen kunnen niet op gelijke voet concurreren vanwege de sluiting van het Russische luchtruim. Dit gebrek aan evenwicht zal in de toekomst waarschijnlijk nog groter worden omdat Europese luchtvaartmaatschappijen verplicht worden om duurzame vliegtuigbrandstoffen te gebruiken, die veel duurder zijn.***

*Een politiek antwoord zou kunnen zijn om de bilaterale overeenkomsten en verkeersrechten tussen Europa en China terug te schroeven. Voordat een dergelijk beleid wordt uitgevoerd, moet er echter rekening worden gehouden met een andere parameter.*

*Volgens een studie uit 2023 van de Organisatie van de Verenigde Naties voor Toerisme heeft China opnieuw de eerste plaats ingenomen op de ranglijst van landen die het meest uitgeven aan internationaal toerisme. Chinese passagiers vormen dus een waardevolle kans voor de Europese economie.*

## > Air NZ wordt de eerste grote luchtvaartmaatschappij die haar klimaatdoelstelling opgeeft

(bron BBC, vertaald met DeepL) 30 juli 2024 - Air New Zealand heeft zijn CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling voor 2030 opgegeven, onder verwijzing naar **problemen met het vinden van efficiëntere vliegtuigen en duurzame paraffine**.

**De beslissing maakt Air New Zealand de eerste grote luchtvaartmaatschappij die afziet van zo'n klimaatdoelstelling.**

De luchtvaartmaatschappij voegde eraan toe dat ze werkte aan een nieuw doel voor de korte termijn en dat ze zich bleef inzetten voor het industriebrede doel om in 2050 netto nul emissies te hebben.

De luchtvaartsector produceert naar schatting ongeveer 2% van de wereldwijde kooldioxide-uitstoot, die luchtvaartmaatschappijen proberen te verminderen door maatregelen zoals het vervangen van oudere vliegtuigen en het gebruik van brandstoffen uit hernieuwbare bronnen.

(...)

**In 2022 heeft Air New Zealand een doelstelling voor 2030 vastgesteld om de uitstoot met bijna 29% te verminderen.**

Dit doel was veel ambitieuzer dan het doel van 5% dat de wereldwijde luchtvaartsector voor dezelfde periode had gesteld.

Duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) zijn een belangrijk onderdeel van de emissiereductiestrategie van de industrie, maar **luchtvaartmaatschappijen hebben moeite om er genoeg van te kopen**.

"SAF is duurder dan traditionele brandstoffen en er is niet genoeg capaciteit om het op grote schaal te produceren," zegt Ellis Taylor van luchtvaartanalysebedrijf Cirium.

(...)

IATA, de internationale luchtvaartorganisatie, zei dat de emissiereductiedoelstelling van de sector "netto nul is in 2050 en dat luchtvaartmaatschappijen hun inzet niet verminderen".

Ze voegde eraan toe dat deze doelstelling haalbaar was, maar dat **"we ook afhankelijk zijn van passende steunmaatregelen van regeringen"**.

"We hebben een schaalvergroting van alle oplossingen nodig, waaronder SAF-productie, evenals opkomende technologische oplossingen, waaronder het gebruik van waterstof en koolstofverwijdering.

Taylor zei dat **luchtvaartmaatschappijen ook te maken hebben met vertragingen in de levering van nieuwe vliegtuigen**, waarbij "Boeing en Airbus de afgelopen



jaren niet genoeg nieuwe vliegtuigen hebben geleverd, grotendeels als gevolg van problemen in de toeleveringsketens van de fabrikanten".

(...)

**Mijn commentaar:** De doelstelling om de CO2-uitstoot tegen 2030 met 29% te verminderen was erg ambitieus, om niet te zeggen overambitieuus. Deze beslissing lijkt zowel realistisch als moedig.

*De luchtvaartmaatschappijen zijn namelijk afhankelijk van factoren die ze niet in de hand hebben, zoals de late levering van vliegtuigen van de nieuwe generatie en het gebrek aan voldoende hoeveelheden Sustainable Aviation Fuels (SAF) op de markt.*

*Daarnaast verkleint de behoefte aan kapitaal in relatie tot de lage marges de manoeuvreerruimte van de luchtvaartmaatschappijen.*

*Ik zeg het nog maar een keer: zonder adequaat ondersteunend beleid voor SFF is het legitiem om je af te vragen of andere luchtvaartmaatschappijen niet ook hun doelstellingen laten varen.*

*Air New Zealand heeft zojuist een signaal afgegeven aan wetgevers en politieke besluitvormers. Zal deze waarschuwing worden gehoord?*

## Einde persoverzicht

### > Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 16 augustus op **7,750 euro**. Het is deze week vrijwel stabiel (+0,75%).

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

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 11,11 euro** (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 19,60 euro, het laagste 8 euro.

**Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.**

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

**Mijn commentaar:** De aandelenkoers van Air France-KLM flirt opnieuw met een historisch dieptepunt.

*De gemengde halfjaarresultaten van de luchtvaartmaatschappijen hebben geleid tot een daling van hun aandelenkoersen. De aankondiging van de halfjaarresultaten van Air France-KLM, die ook gemengd waren, zorgde paradoxaal genoeg voor een stijging van de aandelenkoers.*

*De gemiddelde analistenkoers (consensus) voor 12 maanden voor het aandeel Air France-KLM is €11,11, een daling van bijna €3 in twee maanden.*

*Het is onmogelijk om bedrijven te vergelijken op basis van hun aandelenkoers. Kapitalisatie (de totale waarde van de uitgegeven aandelen) is een relevantere indicator.*

*Hier is de kapitalisatie (op 29 juli) van enkele luchtvaartmaatschappijen:*

- Air France-KLM: €2,2 miljard
- easyJet: €4,2 miljard
- Lufthansa: €7,1 miljard
- IAG: €9,8 miljard
- Ryanair: €16,7 miljard
- Delta Air Lines: €26,3 miljard.

*Enkele benchmarks:*

*- toen Delta Air Lines en China Eastern in 2018 een belang verwierven in Air France-KLM, bedroeg de kapitalisatie van de groep €3,75 miljard. -*

*toen CMA CGM in*

*2022 een belang van 9% nam (voor een investering van ongeveer 400 miljoen euro), bedroeg de kapitalisatie van de groep 4,4 miljard euro.*

## **> Brandstofprijzen deze week**

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$1 gedaald tot \$96. De prijs was eind juni 2023 \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79.** Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$1 per vat naar \$80.**

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojoën de prijzen 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 u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Partners for the Future, 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, [bezoek dan mijn website navigaction, 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](#).

11.612 mensen ontvangen dit persoverzicht live