

Air France en KLM starten proef met pay-what-you-can catering in 2025



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

Nr. 983, 23 september 2024

Als je deze pagina niet goed kunt zien, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

[volg dan deze link](#)

Redactie

Geachte lezers,

Naast het directe nieuws over het luchtvervoer werpt deze brief licht op de inhoud van het Draghi-rapport (The future of European competitiveness, begin september).

In het Draghi-rapport worden drie belangrijke wegen voorgesteld voor hervorming en duurzame groei:

1. innoveren en de technologische kloof dichten 2

een gemeenschappelijk plan voor het koolstofarm maken van de economie

Een gemeenschappelijk plan voor ontkoling en concurrentievermogen 3

. Veiligheid versterken en afhankelijkheid verminderen

Het verslag bevat 170 gedetailleerde voorstellen. Hier volgen enkele van de belangrijkste voorstellen:

- Meer innovatie: verdubbeling van het budget voor het kaderprogramma voor onderzoek en innovatie tot 200 miljard euro over 7 jaar en oprichting van een Europees agentschap voor baanbrekende innovatie.*
- Juridische harmonisatie: creëer een nieuwe status van "innovatieve Europese vennootschap" en harmoniseer het vennootschapsrecht om de groei van*

start-ups te stimuleren.

- *Kunstmatige intelligentie ontwikkelen: investeren in kunstmatige intelligentie in 10 strategische sectoren (auto-industrie, energie, gezondheid, enz.).*
- *Ecologische overgang: de elektriciteitsmarkt hervormen en de vergoeding voor hernieuwbare energie en kernenergie loskoppelen van die voor fossiele brandstoffen.*
- *Strategische soevereiniteit: een platform creëren om de aanvoer van kritieke grondstoffen veilig te stellen.*
- *Administratieve vereenvoudiging: benoemen van een Europese commissaris voor vereenvoudiging.*

Veel dank aan Damien Gaudin voor zijn samenvatting, die aan het einde van deze nieuwsbrief staat.

*Veel leesplezier
François*

Persoverzicht van maandag

> Geen gratis maaltijden meer? Air France start proef met pay-what-you-can catering in 2025

(bron Le Figaro) 19 september 2024 - **Air France** markeert een beslissend keerpunt in haar dienstverlening aan boord. Vanaf januari 2025 start de nationale luchtvaartmaatschappij een test met "Buy on Board" (BoB) catering op twee van haar korte- en middellangeafstandsroutes: Parijs-Charles de Gaulle naar Helsinki en Lissabon.

Zijn de sandwiches en gebakjes die bij een koffie of frisdrank worden aangeboden verleden tijd? **Begin 2025 is**

de luchtvaartmaatschappij **van plan om op deze Economy Class-vluchten een verandering in het cateringaanbod te testen**, bestaande uit een gratis aanbod en aanvullende producten waarvoor moet worden betaald. Passagiers zullen nog steeds recht hebben op een kleine zoete of hartige traktatie (zoals een koekje) bij hun drankje. De rest van het menu zal à la carte zijn... en tegen betaling.

Hoewel dit initiatief, dat door de luchtvaartmaatschappij aan Le Figaro is bevestigd, voor wat gemor onder de vaste klanten zorgt, is het niets nieuws in het Europese luchtruim. Het was Ryanair die in de jaren 90 de weg plaveide met dit model, waarbij haar passagiers alleen konden kopen wat ze gebruikten, terwijl de basisprijs van het ticket werd verlaagd. Vandaag de dag **volgt Air France deze trend, geconfronteerd met toenemende concurrentie van met name low-cost**

maatschappijen.

Een aanbod op maat, gedictieerd door de markt **In-flight catering**, dat al gemeengoed is bij andere traditionele luchtvaartmaatschappijen (in Europa gebruiken Lufthansa en British Airways dit model al lange tijd, noot van de redactie), **is slechts één stukje in de complexe puzzel van het huidige tariefaanbod**. Air France bestudeert voortdurend de mogelijkheden om haar aanbod te ontwikkelen, om zo goed mogelijk aan de verwachtingen van haar klanten te voldoen, in lijn met de markttrends," vertelde de luchtvaartmaatschappij aan Le Figaro. **Het doel is duidelijk om een meer gepersonaliseerde vliegervaring te bieden, met behoud van een minimaal gratis aanbod.**

Wees gerust, voor passagiers in de Business class verandert er niets. "Klanten blijven een volledige service ontvangen die bestaat uit een koud dienblad gesigineerd door een chef-kok, vergezeld van warme en koude dranken en een selectie van wijnen en champagne." Air France wil graag benadrukken dat het een hoge kwaliteitsservice voor deze premium klanten wil behouden.

Deze test, die in eerste instantie beperkt blijft tot twee routes, kan worden uitgebreid als de resultaten positief worden bevonden. De aanpak van Air France staat niet op zichzelf: de Nederlandse zustermaatschappij KLM zal het "Buy on Board"-model vanaf 2025

volledig invoeren. Voorstanders van deze aanpak wijzen op de besparingen voor de luchtvaartmaatschappij, die zich zouden kunnen vertalen in concurrerender geprijsde tickets. Anderen daarentegen vrezen een vermindering van de kwaliteit van de service aan boord en vrezen dat deze formule kan leiden tot langere wachttijden voor passagiers die willen eten.

Door zich aan te passen aan deze trend probeert Air France zich aan te passen aan de nieuwe regels van de luchtvaartmarkt, waar **flexibiliteit en kostenoptimalisatie doorslaggevende factoren worden**. De luchtvaartmaatschappij probeert de juiste balans te vinden tussen concurrentievermogen en kwaliteit van de dienstverlening. Het valt nog te bezien hoe passagiers op deze verandering zullen reageren.

Mijn commentaar: Dit initiatief past in de huidige trend.

Air France (net als KLM) probeert het verschil in service tussen economy class en business class op middellange-afstandsroutes te benadrukken.

In een context van overcapaciteit op de Europese luchtvervoersmarkt, waardoor de prijzen dalen, kan differentiatie door de kwaliteit van de dienstverlening aan boord een belangrijke troef worden.

Als de resultaten van de tests positief zijn, zal de Air France-KLM groep dan in de verleiding komen om deze strategie ook toe te passen op langeafstandsvluchten?

> SAS bouwt wereldwijde hub in Kopenhagen

(bron Air Journal) 18 september 2024 - SAS Scandinavian kondigt een grote uitbreiding aan vanuit Kopenhagen vanaf het zomerverkeerprogramma voor 2025, waarmee de belangrijkste hub wordt gepositioneerd als een belangrijke internationale toegangspoort van en naar Scandinavië en Noord-Europa.

SAS presenteert vandaag 15 nieuwe routes vanuit Kopenhagen, waaronder een nieuwe langeafstandsroute naar Seattle. **De toevoeging van verschillende nieuwe directe vluchten vanuit Kopenhagen naar populaire Europese en intercontinentale bestemmingen zal de groei van SAS en Scandinavië als wereldwijde hub ondersteunen.** De nieuwe routes in het zomerprogramma zijn Krakau, Madrid, Boedapest, Lyon, Valencia, Malta, Boekarest, Milaan Linate, Sevilla, Turku, Billund, Kristiansand, Harstad/Narvik en Bodø. Tot slot heeft de maatschappij een nieuwe route aangekondigd van Kopenhagen naar Seattle vanaf mei volgend jaar.

Daarnaast zal de frequentie van 15 bestaande routes worden verhoogd

(...)

Met haar recente toetreding tot SkyTeam richt SAS zich op haar wereldwijde bereik en zal ze Kopenhagen blijven ontwikkelen als haar belangrijkste hub voor internationale reizen.

(...)

"Als gevolg van de nieuwe eigenaar en onze succesvolle herstructurering ontwikkelt SAS zich tot een concurrerende en financieel sterke luchtvaartmaatschappij. **Door Kopenhagen als onze belangrijkste hub te versterken en ons netwerk uit te breiden, stimuleren we de connectiviteit en de economische groei,** niet alleen in Denemarken maar in heel Scandinavië (...), zegt Anko van der Werff, CEO van SAS.

(...)

SAS blijft efficiënte diensten aanbieden vanuit Oslo en Stockholm. **Oslo Gardemoen zal dagelijks tot 125 vertrekken naar meer dan 60 bestemmingen, met een focus op regionale en Europese reizen.** Bovendien introduceert SAS vanaf de zomer van 2025 een nieuwe seizoensgebonden route tussen Oslo en New York (JFK), waardoor de trans-Atlantische connectiviteit wordt verbeterd.

Stockholm Arlanda, met meer dan 70 directe routes en 120 dagelijkse vertrekken, zal een belangrijke toegangspoort blijven voor Europese en intercontinentale reizen, ondersteund door SAS' onlangs aangekondigde partnerschap met Braathens Regional Airways AB (BRA) dat de regionale luchtdiensten zal optimaliseren.

Mijn commentaar: SAS kan zich dit ambitieuze plan veroorloven dankzij haar toetreding tot de SkyTeam alliantie en de injectie van vers kapitaal na de gedeeltelijke overname door Air France-KLM.

Dit ambitieuze plan zou SAS in staat moeten stellen om beter te presteren dan zijn

buur Finnair (lid van de Oneworld alliantie), met name in het trans-Atlantische marktsegment.



> Boeing bevestigt onbetaald werktijdverkorting voor de duur van de staking

(bron Les Echos) 17 september 2024 - **Op de zesde dag van de staking bij Boeing is de enige zekerheid dat het einde van het conflict niet in zicht is.** De gesprekken met de secties W24 en 751 van de IAM-vakbond voor werknemers in de Amerikaanse lucht- en ruimtevaartindustrie zijn dinsdag in Seattle hervat onder auspiciën van een federale bemiddelaar. Maar de laatste paar uur zijn gekenmerkt door een dramatisering van de inzet en de manoeuvreerruimte van Boeing lijkt erg klein, gezien de financiële situatie.

In een bericht aan alle werknemers van het concern **had Boeing CFO Brian West de spanning maandag al opgevoerd door onmiddellijke kostenbesparende maatregelen aan te kondigen.** (

...)

Onbetaald werktijdverkorting

De meest verontrustende ontwikkeling voor Boeing-werknemers is echter de aankondiging, die woensdag werd bevestigd door Kelly Ortberg, de nieuwe CEO van Boeing, dat **een "aanzienlijk aantal" werknemers, managers en leidinggevenden zal worden ontslagen.** De aangewezen werknemers zullen zolang de staking duurt elke vier weken een week onbetaald moeten werken, kondigde de CEO van Boeing aan in een bericht aan de werknemers.

In tegenstelling tot de Franse regels wordt werktijdverkorting in de Verenigde Staten niet gecompenseerd en resulteert dus in een volledig salarisverlies. Het enige verschil met ontslag is dat van de betrokken werknemers wordt verwacht dat

ze terugkeren naar hun baan aan het einde van de ontslagperiode, die tot een jaar kan duren. De enige voorwaarde is dat het bedrijf niet met een afvloeiingsplan komt, zoals in 2008 tijdens de vorige staking, die 57 dagen duurde.

Sommige bezuinigingsmaatregelen hebben al effect gehad op de werkgelegenheid. Boeing heeft aangekondigd contracten met "niet-essentiële" leveranciers op te schorten. Volgens de Seattle Times heeft dit vanaf maandag al geleid tot het vertrek van "tientallen raadgevende ingenieurs", die door Boeing waren aangeworven met contracten voor bepaalde tijd om de industriële problemen op te lossen.

En Boeing-werknemers zijn niet de enigen die zich zorgen maken. **Ook onderaannemers dreigen orders in te leveren.** "We zijn van plan om de uitgaven aan toeleveranciers aanzienlijk te verminderen en zullen stoppen met het uitgeven van de meeste inkooporders voor de 737, 767 en 777 programma's," zegt Brian West. Alleen het 787-programma, dat tot nu toe gespaard is gebleven van de staking in de fabriek in Charleston, zal niet getroffen worden door deze beperkingen.

In de aankondiging ontbreken details. Maar gezien de betrokken modellen, die allemaal rond Seattle worden geassembleerd, waar het epicentrum van het geschil ligt, **zou een bevriezing van de bestellingen van reserveonderdelen negatieve gevolgen kunnen hebben tot in Frankrijk, met name voor Safran.**

(...)

Deze aankondigingen zijn zeker bedoeld om druk uit te oefenen op de stakers. Maar ze **weerspiegelen ook de bezorgdheid van Boeing over zijn cashflow in het geval van een langdurige staking.** Volgens financiële analisten zou Boeing **ongeveer 100 miljoen dollar per dag verliezen** als de leveringen van de 737, 777 en 767 zouden worden stopgezet. De vliegtuigbouwer heeft sinds het begin van het jaar al een groot beroep gedaan op zijn kaspositie en in de eerste helft meer dan \$8,2 miljard aan contanten opgebrand om de kwaliteitsproblemen en de gevolgen van het ongeluk bij Alaska Airlines het hoofd te bieden.

Als de geldkraan die gegenereerd wordt door vliegtuigleveringen stopt, riskeert Boeing gedwongen te worden om meer geld te lenen om zijn uitgaven te dekken. **De vliegtuigbouwer gaat al gebukt onder een schuld van 47,5 miljard dollar, die het bedrijf begint af te bouwen, maar die het ongeveer 2 miljard dollar per jaar kost.**

Een verdere toename van deze schuld, gecombineerd met een sterke stijging van de kosten van de vliegtuigbouwer om aan de looneisen te voldoen - de door de werknemers afgewezen verhoging van 25% over de hele linie zou al 900 miljoen dollar per jaar extra kosten - zou onvermijdelijk leiden tot een verlaging van de financiële rating van Boeing en een toename van de schuld. **Tenzij Boeing besluit om faillissementsbescherming aan te vragen, wat een nieuwe catastrofe voor de aandelenmarkt zou betekenen.**

Mijn commentaar: In de afgelopen jaren wezen de ongelukken en tegenslagen van Boeing vaak met een beschuldigende vinger naar haar op aandeelhouders gerichte financiële logica.

De nieuwe CEO van Boeing, die vorige maand aankwam, heeft de teugels overgenomen van een groep die midden in een vertrouwenscrisis zit met de autoriteiten en klanten, en die nu geconfronteerd wordt met een interne sociale crisis.

Zodra hij aankwam, erkende hij dat er veel moest gebeuren om het vertrouwen te herstellen.

De Groep, die zwaar in de schulden zit, heeft weinig speelruimte om in te spelen op de eisen van de werknemers. De afwijzing door de werknemers is echter massaal: meer dan 95% van de werknemers van de IAM-vakbond stemde afgelopen donderdag voor staking. Deze afwijzing is begrijpelijk gezien de inflatoire context en de strategie van de vliegtuigbouwer in de afgelopen jaren.

Het geschil zal een grote impact hebben op de kaspositie van Boeing en, in het bijzonder, op de schuld, ongeacht de uitkomst.

> CDB Aviation bestelt ook 50 Boeing 737 MAX

(bron Journal de l'Aviation) 19 september 2024 - Na Airbus, Boeing. CDB Aviation kondigde op 18 september aan dat het een overeenkomst had bereikt met Boeing voor de aankoop van vijftig 737-8's. **De vliegtuigleasedivisie van China's ontwikkelingsbank zegt dat de leveringen tussen 2028 en 2031 moeten plaatsvinden.**

CDB Aviation kondigde vorige week aan dat het een soortgelijke overeenkomst had getekend met Airbus voor 80 vliegtuigen uit de A320neo-familie.

In beide gevallen zijn de doelstellingen hetzelfde. **De leasemaatschappij wil haar vloot optimaliseren en het aandeel vliegtuigen van de nieuwe generatie, waarnaar de vraag van luchtvaartmaatschappijen de komende jaren onverminderd zal blijven toenemen, vergroten.** Ze zijn actief op zoek naar extra capaciteit, in een markt die wordt beperkt door problemen in de toeleveringsketen en kwaliteitsproblemen, en naar een grotere brandstofefficiëntie.

De vraag is des te belangrijker in China omdat het luchtverkeer snel groeit, sneller dan het wereldwijde gemiddelde, en dat de komende jaren zal blijven doen.

De order komt op een moment dat Boeings 737 MAX-leveringen aan China geleidelijk toenemen, omdat vliegtuigen die de afgelopen jaren zijn geproduceerd maar niet zijn geleverd, uit de opslag komen.

Mijn commentaar: Leasemaatschappijen bezitten ongeveer de helft van de wereldvloot. De COVID-19-periode heeft luchtvaartmaatschappijen aangemoedigd om meer flexibiliteit en liquiditeit te zoeken via "sell and lease back"-operaties.

De Chinese markt is klaar voor een sterke groei, vooral op het kortereafstandsnetwerk. China heeft behoefte aan kortereafstandsvliegtuigen, maar de leveringen van de Comac C919 zullen niet voldoende zijn. Bovendien mag dit model nog steeds niet buiten China vliegen.

Chinese luchtvaartmaatschappijen zullen vragende partij zijn voor de nieuwe generatie vliegtuigen met één gangpad om hun brandstofverbruik en CO₂-uitstoot te verminderen. CDB Aviation anticipeert wijselijk op trends in de Chinese markt.

Draghi-rapport over de toekomst van het Europese concurrentievermogen

> De toekomst van het Europese luchtvervoer

(bron Damien Gaudin, LinkedIn) 22 september 2024 - Op 9 september heeft Mario Draghi, voormalig president van de Europese Centrale Bank, zijn rapport over het concurrentievermogen van Europa voorgelegd aan Ursula Von Der Leyen, voorzitter van de Europese Commissie.

Het rapport benadrukt de dringende noodzaak om honderden miljarden euro's per jaar te investeren om gelijke tred te houden met de Verenigde Staten en China.

Het 328 pagina's tellende document bestrijkt alle sectoren.

Transport is een prioritaire sector voor de overgang van de EU naar een netto nul emissie economie.

Wat het luchtvervoer betreft, zijn de positieve punten de volgende:

- De ambitieuze plannen van de EU om de transportsector koolstofvrij te maken, bieden unieke kansen voor de EU om het voortouw te nemen bij het zoeken naar koolstofarme oplossingen.
- Luchthavens in de EU bieden onderdak aan demonstrators van groene waterstof en ontwikkelen 'proof of concept' voor modulaire mengfaciliteiten voor duurzame vliegtuigbrandstof (SAF).
- Europa heeft meer dan de helft van het marktaandeel in de bouw van burgervliegtuigen.

Maar het rapport benadrukt de volgende problemen:

- De aanleg van infrastructuur (waaronder luchthavens) stelt investeerders voor

hoge risico's en een te lange terugverdientijd: dit ontmoedigt particuliere investeringen.

- Op de luchthavens van de EU hebben de steeds toenemende vraag, de congestie en het inefficiënte gebruik van de bestaande luchthavencapaciteit tot grote knelpunten geleid.
- IT-oplossingen zijn ontoereikend: de interoperabiliteit en de geharmoniseerde toepassing van innovatieve digitale oplossingen zijn beperkt. De luchtverkeersleidingssystemen zijn onvoldoende gesynchroniseerd. Tot slot zijn er geen echte oplossingen voor intermodaal vervoer.
- **De EU-doelstellingen voor het koolstofarm maken van de economie zetten transportsectoren onder druk, met name sectoren die moeilijk te reduceren zijn, zoals het luchtvervoer.**
- **Het risico bestaat dat activiteiten zich verplaatsen naar of winstgevender worden in de buurlanden van Europa, tenzij er eerlijke concurrentievoorwaarden kunnen worden gevonden via de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.**
- Hoewel de meeste technologische octrooien Europees zijn, is de productiecapaciteit voor duurzame vliegtuigbrandstoffen nog grotendeels ontoereikend.
- **De Europese Unie moet beginnen met het opbouwen van een toeleveringsketen voor alternatieve brandstoffen, anders zullen de kosten om haar doelstellingen te halen te hoog zijn.**

Het verslag benadrukt daarom een aantal punten die door luchtvaartmaatschappijen, de Fédération Nationale de l'Aviation Marchande, IATA, A4E (Airlines For Europe) en vele andere belanghebbenden naar voren zijn gebracht: dit bewustzijn is essentieel als we een Europees ontwikkelingsbeleid op stevige fundamenten willen ontwikkelen.

Er is echter één punt dat aandacht verdient. Het TEN-T-project (trans-Europees vervoersnetwerk) heeft als doel "het plannen en ontwikkelen van een samenhangende, efficiënte, multimodale en hoogwaardige vervoersinfrastructuur in de hele EU". Met andere woorden, om het vervoer van mensen en goederen op een efficiëntere en milieuvriendelijkere manier te bevorderen.

Op de middellange termijn is het plan om grote steden en luchthavens per spoor met elkaar te verbinden, meestal met hoge snelheid. Met het verdwijnen van bepaalde binnenlandse routes is de vraag op lange termijn of het mogelijk zal zijn om hubs door de lucht te blijven bevoorraden en wat er zal gebeuren met het model voor middellangeafstandsvluchten binnen de Europese Unie. In de tussentijd zullen digitale oplossingen en de opgedane ervaring ervoor zorgen dat het intermodaal vervoer veel efficiënter wordt en zich veel verder zal ontwikkelen dan nu het geval is.

In het licht van deze vaststellingen worden in het verslag ook een aantal

doelstellingen en voorstellen geformuleerd die van belang kunnen zijn voor de luchtvaartsector:

- **De EU moet een kader goedkeuren dat risicodeling tussen de publieke en private sector bevordert, met name door publiek-private partnerschappen met solide garanties.**
- De Europese Investeringsbank moet haar steun uitbreiden naar vervoersprojecten die aansluiten bij de strategische prioriteiten van de Europese Unie.
- De grensoverschrijdende samenwerking in de luchtverkeersleiding verbeteren.
- Lanceren van speciale Europese innovatieprojecten die profiteren van publiek-private partnerschappen en grensoverschrijdende samenwerking om brandstofefficiënte en emissievrije vliegtuigen te produceren.
- **De risico's verminderen die verbonden zijn aan investeringen in duurzame, koolstofarme hernieuwbare brandstoffen**, via regelingen op basis van contracts for difference en veilingen als een dienst, vergelijkbaar met die welke zijn ontworpen voor de Waterstofbank.
- Lanceren van specifieke sectorale oproepen in het kader van het innovatiefonds voor de eerste toepassing van koolstofarme oplossingen, bijvoorbeeld voor eSAF (Elektrisch Duurzame Vliegtuigbrandstof).
- Om de productie van duurzame brandstoffen te garanderen, moet de Europese Unie de benodigde grondstoffen garanderen, de vraagbundeling coördineren en gezamenlijk inkopen.
- Functieprofielen aanpassen aan de ecologische en digitale transitie.

***Mijn commentaar:** Deze uitstekende samenvatting is gemaakt door Damien Gaudin, die een van uw vertegenwoordigers is in de raden van toezicht van employee share ownership-fondsen.*

Je kunt de link naar het Draghi-rapport vinden op de [startpagina van mijn blog](#).

Beurs persoverzicht

> Air France KLM: terug op schema

(bron Boursier) 19 september 2024 - In het kielzog van de markt is Air France KLM 2,8% gestegen naar 8,8 euro. Het nieuws over de luchtvaartmaatschappij werd gemarkeerd door een notitie van **BNP Paribas Exane**, die **zijn aanbeveling voor het aandeel verhoogde naar 'neutraal', met een koersdoel van 9 euro.**

De broker merkt op dat de factoren die dit jaar op het aandeel wogen, met name

personeelstekorten en toeristen die Parijs mijden tijdens de Olympische Zomerspelen, zich in 2025 niet zullen herhalen.

De analist gelooft daarom dat de vooruitzichten van de luchtvaartgroep "veel rooskleuriger zijn in 2025". Hij verhoogt zijn Ebit-schattingen voor het boekjaar 2024 met 24% en met 9% voor het boekjaar 2025.

***Mijn commentaar:** Ryanair heeft sinds vorige maand betere boekingen en heeft minder behoefte om de prijzen te verlagen, vertelde Michael O'Leary, chief executive van de luchtvaartmaatschappij, dinsdag aan Reuters.*

Zijn opmerkingen stelden beleggers gerust na een paar moeilijke maanden voor de luchtvaartsector. De aandelen van Ryanair schoten omhoog op de beurs en gaven daarmee een impuls aan de Europese rivalen easyJet, IAG, de eigenaar van British Airways, Air France-KLM en Lufthansa.

Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air** France-KLM

Het aandeel **Air France-KLM** sloot op vrijdag 20 september op **€8,828**. Het is **deze week sterk gestegen (+8,24%)**.

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

De gemiddelde (consensus) 12-maandsverwachting van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,44 euro (het was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 17,50 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 is deze week met 8,24% gestegen na de aankondigingen van Ryanair (zie het artikel in het beursoverzicht).*

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (met \$1) naar \$89. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (+\$3) tot \$75 per

vat.

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

Mijn nieuwe commentaar: De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalt gestaag, geleidelijk van \$120 naar \$88 vorige week. Dit is de laagste prijs sinds mei 2022 (toen ik begon met het publiceren van deze indicator).

Sinds het begin van het jaar is de prijs van een vat olie relatief stabiel (tussen \$80 en \$90). Vorige week daalde de prijs naar het laagste niveau sinds september 2021 (\$72).

De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brentolie heeft hetzelfde traject gevolgd als Jet Fuel en is dichterbij het niveau van voor het conflict in Oekraïne gekomen.

> **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, [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 en op LinkedIn.

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 meer wilt 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](#).

11.632 mensen ontvangen dit persoverzicht live