

Verkoop Air Europa: Air France en Lufthansa bang voor de prijs



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1017, 19 mei 2025

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

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

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

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

Redactie

Geachte lezers,

Graag herinner ik u eraan dat de Jaarlijkse Algemene Vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op woensdag 4 juni 2025 om 14.30 uur in het Van der Valk Paris CDG Airport Hotel - Zone Industrielle Paris Nord II - 351 avenue du Bois de la Pie, 95700 Roissy-en-France. De vergadering wordt live uitgezonden 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 waarover de aandeelhouders zullen stemmen.

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.

Details hierover vindt u in mijn [Flash nr. 104](#).

Dank u voor uw vertrouwen en loyaliteit.

Veel leesplezier!

François

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud :

Verkoop Air Europa: prijs schrikt Air France en Lufthansa af
Minister Madlener trekt zin terug uit afslankingsplan Schiphol, zodat luchtvaart weer sneller kan groeien
Milieuorganisaties woedend over mogelijke opening vliegveld Lelystad, luchthavendirecteur tevreden
Ryanair: jaarwinst geraakt door tariefverlagingen, verwacht sterke zomer
Douanerechten: Boeing hervat leveringen aan Chinese luchtvaartmaatschappijen
Qatar Airways plaatst historische order bij Boeing voor 130 787's en 30 777-9's
Airbus haalt order van \$10 miljard binnen voor A330neo- en A350-toestellen

> Verkoop Air Europa: Air France en Lufthansa bang voor de prijs

(bron Preferente) 19 mei 2025

Mijn commentaar: In november 2019 had IAG, dat al eigenaar is van Iberia, British Airways, Aer Lingus, Vueling en Level, aangekondigd de Spaanse privé luchtvaartmaatschappij Air Europa te willen kopen, voor 1 miljard euro volgens de overeenkomst die beide partijen hadden bereikt.

De Covid-19 pandemie verstoorde deze plannen echter. In november 2020 ontving Air Europa €475 miljoen aan financiële steun van de Spaanse regering in de vorm van leningen. Tegen deze achtergrond stelde IAG haar bod naar beneden bij en waardeerde Air Europa op €500 miljoen.

In augustus 2022 kreeg de transactie een nieuwe vorm: IAG activeerde een optie om een lening van €100 miljoen aan Globalia, de moedermaatschappij van Air Europa, om te zetten in een belang van 20% in de luchtvaartmaatschappij. Deze transactie bevestigde de waardering van Air Europa (500 miljoen euro).

De Europese Commissie uitte al snel haar bezorgdheid over de gevolgen van een fusie tussen Iberia en Air Europa voor de concurrentie, uit vrees voor een buitensporige marktconcentratie ten nadele van de consument.

In een poging om deze zorgen weg te nemen, bood IAG aan om tot 40% van de door Air Europa uitgevoerde vluchten in 2023 af te stoten. Desondanks zou het gecombineerde marktaandeel van Iberia en Air Europa in Madrid op

langeafstandsvluchten 64% bedragen, wat in de ogen van de Commissie nog steeds te hoog was.

Geconfronteerd met deze wettelijke obstakels besloot IAG in augustus 2024 uiteindelijk om de resterende 80% van Air Europa niet over te nemen. Er werd toen een compensatie van 50 miljoen euro betaald aan Globalia voor de beëindiging van de overeenkomst.

De huidige schatting van de waarde van Air Europa op een miljard euro is overdreven: het verdubbelt het bedrag dat eerder door IAG werd geaccepteerd en houdt geen rekening met de schuld van 475 miljoen euro die het bedrijf nog moet terugbetalen aan de Spaanse staat.

Lees het artikel :

Air France en Lufthansa, de groepen die favoriet zijn om een belang te nemen in Air Europa, **hebben de onderhandelingen met de familie Hidalgo afgebroken. De reden, volgens El Confidencial, is hun onenigheid over de prijs.** Ze vinden de waardering van de eigenaren van **€1 miljard** te hoog (Plan Hidalgo: nieuwe partners zonder de controle over Air Europa te verliezen).

De twee luchtvaartgiganten zijn van mening dat de waardering van de familie Hidalgo voor de luchtvaartmaatschappij van €1 miljard, identiek aan het bedrag dat was overeengekomen met Iberia in de eerste verkoopovereenkomst, veel hoger is dan de werkelijke waarde. Hoewel het waar is dat **Air Europa** zich heeft hersteld en vorig jaar de hoogste winst in zijn geschiedenis heeft geboekt, heeft het een zware schuldenlast. Het **heeft bijvoorbeeld tot november 2026 om de €475 miljoen aan reddingssteun van de staat terug te betalen. Daarnaast heeft het bedrijf een schuld van 210 miljoen euro bij de dochteronderneming die in 2023 hetzelfde bedrag heeft geleend aan het moederbedrijf, met een looptijd tot 2027.**

Aan de andere kant hebben berichten over mogelijke onregelmatigheden bij het verkrijgen van de reddingsoperatie van de staat tot bezorgdheid geleid bij de bestuursorganen van de Franse luchtvaartmaatschappij en de Duitse luchtvaartmaatschappij, die vrezen dat ze zullen worden besmeurd door de juridische implicaties van deze affaire (de familie Hidalgo wordt ervan beschuldigd meer dan 500.000 euro te hebben betaald aan Ábalos voor de redding van Air Europa).

Zoals gemeld door Preferente zit er al enige tijd geen schot in de onderhandelingen omdat **Air France en Lufthansa een groter belang willen dan Globalia bereid is op te geven.** Beide willen een meerderheidsbelang in Air Europa. De familie

Hidalgo daarentegen wil graag de controle behouden en is slechts bereid om 25% op te geven (Hidalgo jr. leidt de zoektocht naar partners voor Air Europa).

Ondanks alles lijken de partijen gedoemd om tot een overeenkomst te komen. **De familie Hidalgo heeft de toetreding van een industriële partner nodig om de terugbetalingen van het reddingsplan van de staat te kunnen doen**, terwijl voor Air France en Lufthansa de gedeeltelijke overname van Air Europa een unieke kans is om uit te breiden in Latijns-Amerika.

> Minister Madlener trekt een zin terug uit het reductieplan Schiphol, zodat de luchtvaart weer sneller kan groeien

(bron: Volkskrant) 9 mei 2025

Mijn commentaar: De Nederlandse regering lijkt eindelijk de aanbevelingen van de Europese Commissie op te volgen. De bijdrage van nieuwe vliegtuigen aan het terugdringen van de geluidsoverlast wordt hierin meegenomen.

Het investeringsbeleid van KLM om haar oudere vliegtuigen, die meer lawaai maken dan de nieuwste modellen, te vervangen is bevestigd.

De milieuorganisaties die alleen rekening wilden houden met de vermindering van het aantal vluchten, hebben hun slag thuisgehaald.

Lees het artikel :

Het project om Schiphol te versmallen, waar het vliegverkeer te veel lawaai veroorzaakt voor omwonenden, wordt al sinds 2022 besproken. Schiphol is een van de grootste luchthavens van Europa en mag momenteel 500.000 vluchten per jaar uitvoeren.

Het plan voor personeelsreductie is in de loop der jaren meerdere keren gewijzigd. Meest recent was het de huidige minister van Infrastructuur en Waterstaat, Barry Madlener (PVV), die in december het maximum aantal vluchten verhoogde naar 478.000. Hij deed dit om de luchtvaartmaatschappijen tevreden te stellen. Dat deed hij om de luchtvaartmaatschappijen tevreden te stellen, zei hij toen. "De luchtvaart is geen makkelijke sector, ze geven miljarden euro's uit om nieuwe vliegtuigen te kopen."

Het lijkt erop dat de minister de luchtvaartmaatschappijen opnieuw helpt. **Volgens**

het eerste reductieplan moet de geluidsoverlast rond Schiphol met 20 procent worden teruggebracht, "bovenop de jaarlijkse autonome ontwikkeling". Dit betekent dat de vereiste 20 procent geluidsreductie los staat van het feit dat nieuwe vliegtuigen stiller worden.

(...)

Maar **Madlener gaat nu de zinsnede "naast de jaarlijkse autonome ontwikkeling" schrappen** uit het omgevingsgeluidreductieplan en actieplan van Schiphol. Dat antwoordt een woordvoerder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) desgevraagd aan de Volkskrant.

Dit is een grote koerswijziging (...). Voortaan is er één doel: het kabinet wil dat de geluidsoverlast met 20 procent afneemt.

(...)

Dit betekent dat **Schiphol** vanaf november **verder wordt teruggebracht naar 478.000 vluchten**", vertelde de minister woensdag aan de Tweede Kamer.

Hierdoor zal de geluidsoverlast met 15 procent afnemen. Naar schatting is er weinig tot geen actie nodig om de 20 procent reductie te halen: **nieuwe vliegtuigen van KLM en andere luchtvaartmaatschappijen doen de rest.** En hoe eerder de geluidsdoelstelling wordt gehaald, hoe eerder Schiphol zich weer kan ontwikkelen. Volgens het ministerie is er "rond 2028" weer ruimte voor "gecontroleerde groei".

Minister Madlener schrapt de zin vanwege "veel factoren", legt een woordvoerder van I&W uit, maar **vooral omdat de minister "niet doof is voor het belang van de luchtvaartsector"**. "Alle investeringen in de sector moeten bijdragen aan het halen van de geluidsdoelen." Volgens het ministerie kan Madlener de zin zelfstandig schrappen, wat opvallend is omdat volgens zijn voorganger Mark Harbers (VVD) de doelstelling "wettelijk was vastgelegd".

(...)

Voor omwonenden van Schiphol is dit besluit een "klap in het gezicht". Dat zegt Khadija Arib, voorzitter van de Maatschappelijke Raad Schiphol (MRS), die de belangen van omwonenden behartigt. Ook milieuorganisaties, waaronder Milieudefensie en Greenpeace, zijn niet blij. Ze zeggen nu naar de rechter te stappen.

(...)

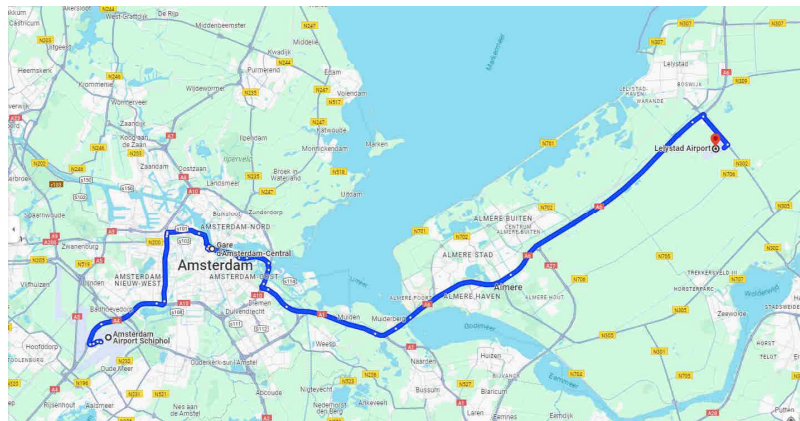
KLM, dat al maanden probeert Madlener over te halen haar inkrappingsplan te wijzigen, **noemt het besluit een "goede stap"**. Het bedrijf heeft nog niet gezegd of het ook afziet van verdere juridische stappen tegen de staat.

Schiphol, dat voor de komst van luchthavendirecteur Pieter van Oord een sterke positie had in het debat over het verminderen van de luchthavencapaciteit, houdt zich nu op de achtergrond. "Voor ons is de beslissing praktisch haalbaar," zei een woordvoerder, "en de hubfunctie zal blijven bestaan."

> Milieuorganisaties zijn woedend over de mogelijke opening van vliegveld Lelystad, maar de beheerder van het vliegveld is tevreden.

(bron ANP, vertaald met DeepL) 15 mei 2025

Mijn commentaar: De opening van vliegveld Lelystad, 70 km ten oosten van Amsterdam-Schiphol, is een addertje onder het gras.



In 2019 heb ik deze kwestie voor het eerst aan de orde gesteld. Hier zijn enkele titels van artikelen in mijn brieven.

September 2019: Amsterdam, opheldering nodig over Lelystad en stikstofuitstoot

Augustus 2020: WizzAir en Transavia geïnteresseerd in luchthaven Lelystad

Januari 2022: Schiphol wil nog dit jaar beslissen of vliegveld Lelystad open gaat

April 2022: De toekomst van de "spookluchthaven" van Lelystad is onzeker

Januari 2024: De Tweede Kamer wil dat Lelystad airport niet gebruikt wordt voor commercieel vliegverkeer.

Dit project, dat vaak aan de luchtvaartmaatschappijen wordt gepresenteerd als compenserende maatregel voor de beperkingen die worden opgelegd aan de luchthaven Schiphol-Amsterdam (waarvan het jaarlijkse vliegplafond zou worden verlaagd van 500.000 naar 470.000), heeft de woede gewekt van milieuorganisaties en de inwoners van Lelystad, maar ook van de luchtvaartmaatschappijen zelf.

Als de informatie uit het vorige artikel wordt bevestigd, kan de opening van dit nieuwe vliegveld op losse schroeven komen te staan.

Lees het artikel :

Milieuorganisaties blijven de openstelling van Lelystad Airport voor vakantievvluchten "onverantwoord en onacceptabel" vinden, terwijl de luchthavendirecteur blij is dat de knoop eindelijk is doorgehakt. Volgens ingewijden beslist het kabinet binnen twee weken of er maximaal 10.000 passagiersvluchten per jaar mogen worden uitgevoerd en of er F-35 gevechtsvliegtuigen worden gestationeerd.

(...)

"Dit besluit betekent meer uitstoot, meer lawaai en meer druk op gevoelige natuurgebieden", zeggen Greenpeace en Milieudefensie. "Samen met omwonenden, experts en organisaties die zich zorgen maken over de toekomst van het klimaat en de natuur, zullen we ons hier krachtig tegen verzetten. **De organisaties vinden dat de luchtvaart juist moet worden teruggedrongen om de klimaat- en natuurdoelstellingen te halen.**

Directeur Jan Eerkens van Lelystad Airport is daarentegen "positief en hoopvol". "Na jaren waarin kabinetten op het laatste moment niet durfden, lijkt dit kabinet nu wel door te willen gaan. In een tijd waarin we vaak horen dat politici niet meer in staat zijn om grote beslissingen te nemen, is het feit dat ze doorzetten echt een teken van visie en moed. Hij beschrijft de komst van reizigers als een "formidabel vooruitzicht".

(...)

Het maximum van 10.000 vliegbewegingen per jaar voor grootschalige vluchten betekent dat er straks dagelijks 14 tot 15 retourvluchten kunnen vertrekken vanaf Lelystad Airport. Dit komt neer op 1,5 tot 2 miljoen passagiers per jaar, iets minder dan op Rotterdam-The Hague airport. De exacte openingsdatum is nog niet bekend.

> Ryanair: jaarwinst geraakt door tariefverlagingen, verwacht een solide zomer

(bron Reuters) 19 mei 2025

Mijn commentaar: De daling van de jaarwinst van Ryanair moet gerelativeerd worden.

Aan de ene kant is het in lijn met de verwachtingen, en aan de andere kant is het op een niveau waar Air France-KLM blij mee zou zijn geweest, aangezien het in 2024 een nettowinst van 484 miljoen euro boekte.

Lees het artikel :

Ryanair rapporteerde maandag een daling van 16% in de jaarwinst doordat de gemiddelde tarieven daalden, maar Europa's grootste low-cost luchtvaartmaatschappij wees op een sterke vraag voor de komende zomer met bescheiden hogere prijzen.

De nettowinst voor het jaar eindigend op 31 maart kwam uit op €1,6 miljard, in lijn met de verwachtingen van analisten, volgens een consensusonderzoek uitgevoerd door het bedrijf.

"We zien een sterke vraag naar reizen in de zomer van 2025 op ons hele netwerk," zei Chief Executive Michael O'Leary in een verklaring.

"Hoewel we voorzichtig verwachten dat we het grootste deel, maar niet alles, van de tariefverlaging van 7% van vorig jaar kunnen terugverdienen, wat zou moeten leiden tot een redelijke groei van de nettowinst voor boekjaar 26, is het nog veel te vroeg om zinvolle uitspraken te doen", voegde hij eraan toe.

Ryanair vervoerde een recordaantal van 200 miljoen passagiers in de afgelopen twaalf maanden, nadat het zijn oorspronkelijke doelstelling van 205 miljoen had verlaagd vanwege vertragingen bij Boeing.

De luchtvaartmaatschappij verwacht 206 miljoen passagiers te vervoeren in het jaar tot maart 2026.

> Douanerechten: Boeing hervat leveringen aan Chinese luchtvaartmaatschappijen

(bron Les Echos) 13 mei 2025

Mijn commentaar: Als reactie op de belastingverhogingen waartoe de president van de Verenigde Staten heeft besloten, hebben de betrokken landen vergeldingsmaatregelen genomen.

Beetje bij beetje leiden tweepartijdige onderhandelingen tot een nieuw evenwicht, ook met China, dat een bijzonder doelwit was.

Lees het artikel :

Het was misschien wel een van de meest veelzeggende symbolen van de handelsoorlog tussen Washington en Peking: **half april werden verschillende Boeing-vliegtuigen die bestemd waren voor Chinese luchtvaartmaatschappijen teruggestuurd naar de fabrikant.** Het ging om de beslissing van Peking om nationale luchtvaartmaatschappijen te verbieden de vliegtuigen die ze hadden besteld in ontvangst te nemen.

Volgens Bloomberg werd dit verbod opgeheven na het akkoord dat Chinese en Amerikaanse onderhandelaars afgelopen weekend in Zwitserland bereikten. Het persbureau citeert anonieme bronnen en meldt dat **ambtenaren in Peking deze week begonnen met het informeren van Chinese bedrijven en overheidsinstellingen dat leveringen van in de VS gemaakte vliegtuigen weer waren toegestaan.**

Als dit besluit wordt bevestigd, kan het alleen maar een welkome opluchting zijn voor de Amerikaanse vliegtuigbouwer, die zich in de rol van bijkomstig slachtoffer bevindt in het getouwtrek tussen Washington en Peking. In april gaf Boeing toe dat het gedwongen was om drie vliegtuigen te repatriëren die klaar stonden om te worden geleverd aan Chinese klanten.

Naast het repatriëren van nieuwe vliegtuigen **dwong de situatie de fabrikant, die net een aantal jaren van crisis achter de rug heeft, ook om zijn productie te heroverwegen**, zowel voor vliegtuigen die al gebouwd waren en waarvoor nieuwe klanten moesten worden gevonden, als voor vliegtuigen die in de pijplijn zaten maar nog niet in productie waren genomen.

Boeing dreigde een ernstig tekort te krijgen, omdat het bedrijf veel naar China exporteert. Eind maart, vóór de "Bevrijdingsdag" van Donald Trump, stond de orderportefeuille van Boeing officieel op 130 vliegtuigen voor Chinese klanten (luchtvaartmaatschappijen, vracht, leasemaatschappijen, enz.).

Maar dit aantal zou in feite vijf keer hoger kunnen liggen, omdat sommige klanten er de voorkeur aan geven anoniem te blijven bij de aankoop van een vliegtuig. Volgens analisten van Bank of America was een "groot" deel van de niet-geïdentificeerde klanten die 668 vliegtuigen kochten in feite Chinees.

> Qatar Airways plaatst historische order bij Boeing voor 130 787's en 30 777-9's

(bron Journal de l'Aviation) 15 mei 2025

Mijn commentaar: De totale waarde van de bestelling, vóór kortingen, wordt geschat op 43 tot 53 miljard dollar.

Het record is nog steeds in handen van Airbus, met 500 vliegtuigen van de A320neo Family die in juni 2023 door IndiGo werden besteld. Destijds was het contract naar schatting 55 miljard dollar waard.

Nogmaals, ik ben het eens met APNA:

== begin citaat

De bestelling van Qatar bij Boeing, gekoppeld aan het cadeau van een VIP B747 aan Donald Trump, toont het politieke opportunisme van Qatar, dat zijn vliegtuigen bestelt op basis van zijn strategische belangen.

Dit doet denken aan de Opensky-overeenkomst die met Europa werd gesloten in ruil voor een grote Airbus-bestelling, met de hulp van parlementsleden die werden beschuldigd van corruptie ten voordele van Qatar.

Europa is duidelijk gedupeerd, aangezien het de markt van zijn 500 miljoen burgers heeft aangeboden aan een land met iets meer dan een miljoen inwoners, in ruil voor een verklaarde voorkeur voor Airbus, die nu is afgeschreven.

Het zou de leden van het Europees Parlement tot eer strekken als ze deze schijnvertoning van de Opensky-overeenkomst tussen Europa en Katar in twijfel zouden trekken.

== einde citaat

Lees het artikel :

Ter gelegenheid van het bezoek van Donald Trump aan Qatar **heeft Qatar Airways een order getekend bij Boeing die in meerdere opzichten historisch is. Dit is de grootste order in de geschiedenis van Qatar Airways**, het 787-programma en breedrompvliegten in het algemeen voor de Amerikaanse vliegtuigbouwer.

De luchtvaartmaatschappij heeft zich verbonden tot de aankoop van 130 Dreamliners (787-9's en 787-10's) en dertig 777-9's, een vaste order met opties voor nog eens vijftig vliegtuigen van beide families. Ze zullen allemaal worden aangedreven door GE Aerospace-motoren, GENx en GE9X, in totaal meer dan 400 motoren.

De vliegtuigen zullen de luchtvaartmaatschappij in staat stellen om haar internationale expansie voort te zetten. Maar "na twee opeenvolgende jaren van

recordbrekende bedrijfsprestaties en met deze historische order voor Boeing-vliegtuigen, richten we ons niet alleen op groei, maar bouwen we aan kracht waarmee we ongeëvenaarde producten en klantervaringen kunnen blijven leveren," aldus Badr Mohammed Al-Meer.

Boeing claimt op zijn beurt dat deze order 400.000 banen in de Verenigde Staten zal ondersteunen.

Qatar Airways verwachtte al 60 vaste 777-9's (met nog eens 50 in optie) en 9 787-9's, plus 34 777-8F's voor vracht. De luchtvaartmaatschappij heeft momenteel een vloot van 191 wide-body vliegtuigen (exclusief vracht).

> Airbus haalt order van \$10 miljard binnen voor A330neo- en A350-vliegtuigen

(bron La Dépêche) 12 mei 2025

Mijn commentaar: IAG heeft de concurrentie tegen elkaar uitgespeeld door voor €10 miljard aan Airbus en voor €10 miljard aan Boeing te kopen.

Lees het artikel :

IAG (International Airlines Group) **heeft zojuist een grote order voor langeafstandsvliegtuigen geplaatst bij Airbus en Boeing.** De holding met hoofdzetel in Londen (VK), die verschillende luchtvaartmaatschappijen groepeerd waaronder British Airways en Iberia, heeft meer dan 70 vliegtuigen gekocht.

Op 9 mei ondertekende de luchtvaartgroep een contract met Airbus **voor de aankoop van 21 A330-900 (neo) vliegtuigen.** De toestellen zullen worden gebruikt door Aer Lingus, Iberia en Level. Tegen de laatst bekende catalogusprijzen van de vliegtuigbouwer is deze order meer dan 6 miljard dollar waard.

IAG heeft ook de opties die afgelopen maart zijn toegekend omgezet in vaste orders voor **zes A350-900's en zes Airbus A350-1000's.** De kleinere versie van de A350 zal worden gebruikt door de Spaanse luchtvaartmaatschappij, de grotere door de Britse luchtvaartmaatschappij. In totaal is deze bestelling van 33 langeafstandsvliegtuigen meer dan tien miljard dollar waard.

38 Boeing-toestellen besteld voor British Airways

De Amerikaanse fabrikant heeft ook een order voor **32 Boeing 787-10's** gekregen

van IAG, dat ook een optie voor **zes Boeing 777-9's** heeft omgezet in een vaste order. Al deze toestellen zullen worden geëxploiteerd door British Airways. Volgens gegevens van het platform Statista bedraagt de waarde van deze 38 vliegtuigen meer dan 13 miljard dollar. In werkelijkheid ligt de rekening echter dichterbij 10 miljard dollar, omdat luchtvaartmaatschappijen profiteren van aanzienlijke kortingen als ze in bulk kopen.
(...)

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 16 mei op **8,584 euro**. In de loop van de week is het **sterk gestegen (+5,61%)**.

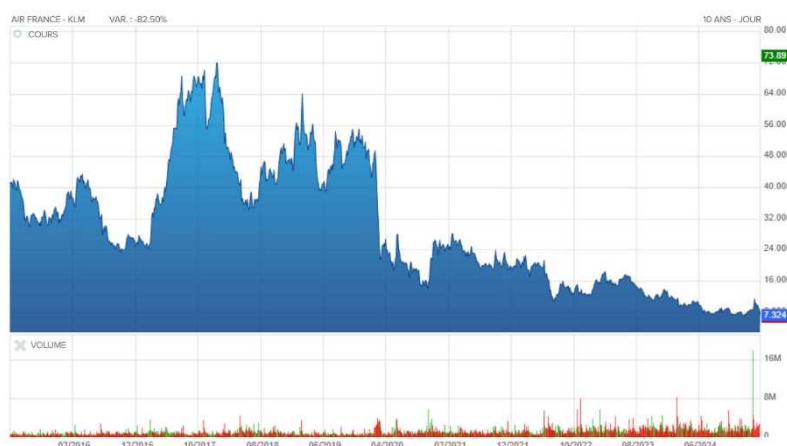
De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024, 8,23 euro op 1 juli 2024 en 7,604 euro op 1 januari 2025.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 8,88 euro (deze was 17,50 euro begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €7,00.

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

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

Hieronder zie je het koersverloop van het aandeel over de afgelopen 10 jaar.



Mijn commentaar: Na de bekendmaking van de goede kwartaalresultaten van Air France-KLM herstelde de koers van het aandeel (+12%).

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (+\$3) naar \$85. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (\$1) tot \$65 per vat.

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

Mijn commentaar: Besluiten over tarieven in de Verenigde Staten hebben de olieprijsen doen dalen.

Daarna herstelden ze licht.

> **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 werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigaction, 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.

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

Tot snel.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

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

(De bestaansreden van Air France-KLM)

Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

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

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#), mij dan

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

11.677 mensen ontvangen dit persoverzicht live