

AF-KLM gaat Indigo helpen Europa te bedienen



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de wereld

Nr. 1019, 2 juni 2025

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

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

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,

De Jaarlijkse Algemene Vergadering van Air France-KLM wordt morgen, woensdag 4 juni 2025 om 14.30 uur gehouden 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. Dit is inclusief de resoluties die ter stemming aan de aandeelhouders zullen worden voorgelegd.

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

U hebt tot vandaag, dinsdag 3 juni, 15.00 uur de tijd om dit te doen.

U vindt de procedure in mijn [Flash nr. 104](#).

Ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om u eraan te herinneren dat u [op mijn blog](#) wekelijks updates vindt over de koers van het Air France-KLM aandeel en de olieprijs.

U vindt er ook alle informatie over de beleggingsfondsen die gereserveerd zijn voor werknemers van Air France.

U vindt er ook al mijn brieven, evenals een ruimte gewijd aan duurzame luchtvaart.

Bedankt voor uw vertrouwen en loyaliteit.

Veel leesplezier!

François

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud :

Air France-KLM gaat Indigo uit India helpen naar Europa te vliegen
Onderhandelingen met KLM mislukken, grondpersoneel dreigt met acties

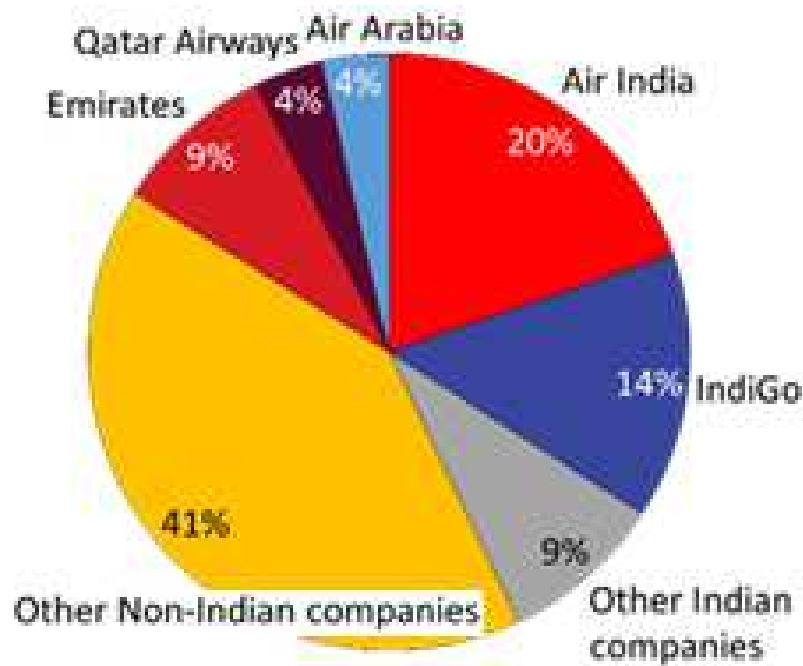
Eberhart stelt gerust: ITA blijft onafhankelijk, geen fusie met Lufthansa
Voor Ryanair-baas Michael O'Leary, "een bonus die hard op weg is een van de meest uitbundige te worden die ooit in Europa is toegekend".
Om te voorkomen dat China de concurrentie aangaat met Boeing en Airbus, blokkeren de Verenigde Staten de levering van een motor aan de Chinese fabrikant.

> Air France-KLM gaat Indigo uit India helpen naar Europa te vliegen

(bron Les Echos) 1 juni 2025

Mijn commentaar: De ontwikkeling van het langeafstandsnetwerk van Indische luchtvaartmaatschappijen stuitte lange tijd op een aantal obstakels: ontoereikende luchthaveninfrastructuur, een gebrek aan belangstelling voor internationale reizen en een gebrek aan politieke wil.

Dit vacuüm was in het voordeel van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, die het grootste deel van het internationale verkeer voor hun rekening namen, zoals blijkt uit deze infographic uit 2022.



Maar die dagen zijn voorbij.

In februari 2023 kondigde India - een van de meest dynamische economieën ter wereld - een groot investeringsplan aan om tegen 2024 bijna honderd luchthavens te ontwikkelen.

Er zijn nieuwe luchthavens gebouwd en de bestaande infrastructuur is gemoderniseerd en uitgebreid.

Indiase luchtvaartmaatschappijen beschikken nu over de nodige middelen om hun internationale activiteiten uit te breiden.

In deze context is voor Air France-KLM en haar partners het aangaan van een partnerschap met een Indiase luchtvaartmaatschappij essentieel geworden om hun positie op de Indiase markt te behouden en zelfs te versterken.

Lees het artikel :

India is het nieuwe beloofde land van het luchtvervoer en Pieter Elbers, de CEO van IndiGo, is de voorbode ervan. De voormalige CEO van KLM, nu CEO van de grootste luchtvaartmaatschappij van India, maakte van de jaarlijkse algemene vergadering van de International Air Transport Association in Delhi gebruik om **het belang van de Indische markt**, en van IndiGo in het bijzonder, aan te tonen.

Dit werd zondag geïllustreerd door de aankondiging van een bestelling van 30 langeafstandsvliegtuigen van het type Airbus A350, die zullen worden

toegevoegd aan de 30 die in 2023 zullen worden gekocht als onderdeel van een historische bestelling van 500 Airbus-vliegtuigen. Maar ook door een commerciële overeenkomst met Air France-KLM en haar belangrijkste partner, het Amerikaanse Delta, in aanwezigheid van Benjamin Smith en Ed Bastian, die Indigo zullen helpen om in juli volgend jaar haar eerste routes naar Europa te lanceren, te beginnen met Amsterdam en Manchester. Daarna Londen, Athene en zeker op een dag Parijs.



Indigo en de Indiase markt, waarin het bedrijf een belang van 40% heeft, hebben veel in hun mars. **In minder dan 20 jaar is het uitgegroeid tot een reus, met een totaal verkeersvolume van 118 miljoen passagiers in 2024, meer dan 430 vliegtuigen en meer dan 2.200 dagelijkse vluchten. Het equivalent van Air France-KLM.**

Dit is nog maar het begin," zegt Pieter Elbers. Ons doel is om geleidelijk van de status van een regionale operator over te stappen naar die van een wereldwijde luchtvaartmaatschappij tegen 2030, door te blijven groeien met één nieuw vliegtuig per week tussen nu en 2030, en de 200 miljoen passagiers te overschrijden".

Een terechte ambitie **gezien de explosieve groei van de vraag naar luchtvervoer in India, dat China heeft verdrongen in de harten van internationale luchtvaartmaatschappijen.** De groei van Indigo is onlosmakelijk verbonden met die van de Indische economie, die tegen 2030 de derde grootste ter wereld zal worden," geeft Pieter Elbers toe. Sinds het einde van Covid is **het luchtverkeer in India** met 20% gegroeid, van 202 naar 242 miljoen passagiers in 2025, waarvan 164 miljoen op binnenlandse routes. **Tegen 2030 zou het opnieuw moeten verdubbelen tot meer dan 510 miljoen passagiers, waarvan 160 miljoen op internationale routes.**

Deze enorme groei is gebaseerd op de bevolking van India, "die groeit met 12 miljoen passagiers per jaar, gelijk aan de bevolking van mijn eigen land [Nederland, noot van de redactie]", benadrukt Pieter Elbers. Maar er is ook genoeg ruimte voor

een inhaalslag. "In termen van het aantal stoelen per inwoner is het binnenlandse luchtverkeer in India nog steeds 5 keer lager dan in China en 24 keer lager dan in de Verenigde Staten", legt hij uit.

Het internationale verkeer in India wordt nog steeds grotendeels gedomineerd door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, vooral Europese, "die 65% van de vluchten uitvoeren, tegenover 35% voor Indische luchtvaartmaatschappijen", voegt hij eraan toe. Vandaar de ambitie van de CEO van Indigo om de Indische vlag weer de plaats te geven die haar toekomt in het mondiale luchtvervoer.

Hij wil direct "low-cost" verkeer op de binnenlandse en internationale markten ontwikkelen, evenals een nieuw "premium" aanbod, met business class, frequent flyer programma's en aansluitende vluchten, op de langeafstandsmarkt. 65% van de wereldbevolking woont op minder dan 5-6 uur vliegen van India," zegt hij. En 90% van de Indiase bevolking woont binnen een uur van een luchthaven die door Indigo wordt bediend.

> **Onderhandelingen met KLM mislukken, acties grondpersoneel dreigen**

(bron FNV) 27 mei 2025

Mijn commentaar: De loonstop bij KLM was door de Nederlandse overheid opgelegd als voorwaarde voor leningen tijdens de Covid-crisis.

Andere eisen waren de afschaffing van de variabele beloning voor leidinggevendenden, wat resulteerde in een vermindering van de helft of zelfs tweederde van hun jaarinkomen.

KLM heeft sindsdien de tijdens de pandemie ontvangen subsidies volledig terugbetaald, waardoor deze beperkingen konden worden opgeheven.

De recente herinvoering van variabele beloning voor directieleden is echter sterk bekritiseerd, ook door de overheid.

Deze beslissing werd gezien als een ongelijke behandeling tussen hogere leidinggevendenden en grondpersoneel, wat de ontevredenheid onder vakbonden en werknemers opnieuw aanwakkerde.

Lees het artikel :

Onderhandelingen tussen vakbond FNV en KLM mislukt. Na meer dan 20 onderhandelingsrondes over een nieuwe cao voor het grondpersoneel van KLM en een actie op 12 mei is de kloof tussen KLM en de vakbond te groot. FNV-leden hebben unaniem besloten actie te voeren tijdens de actiebijeenkomsten op 27 mei. (...)

Op de actiebijeenkomsten **is besloten dat FNV Luchtvaart een ultimatum stelt aan KLM.** Als de luchtvaartmaatschappij op 13 juni om 12.00 uur niet heeft gereageerd op de minimumeisen van de werknemers, volgen er acties.

De wil om te handelen is groot en de voorbereidingen zijn in volle gang. Dit is geen dreigement, maar een wake-up call voor KLM," aldus Van Dorland. Onze leden zijn klaar om in actie te komen - en ze menen het.

De vakbond vraagt KLM met name om af te stappen van de nullijn [let op: **KLM wil twee jaar lang geen loonsverhoging geven**] en zich in te zetten voor de mogelijkheid om zwaar werk te verrichten (RVU). Ook willen de werknemers dat de uitzonderlijke bonus die KLM uitkeert wanneer het bedrijf een bepaalde operationele marge bereikt, weer op het oude niveau wordt gebracht.

KLM heeft nog een laatste kans om de trend te keren. De aandelen worden alleen opgeschort als het bedrijf bereid is om voor het verstrijken van het ultimatum aan de eisen van de arbeiders tegemoet te komen.

> Eberhart stelt gerust: ITA blijft onafhankelijk, geen fusie met Lufthansa

(bron Finanza, vertaald met DeepL) 29 mei 2025

Mijn commentaar: ITA lijkt te ontdekken hoe de Lufthansa groep werkt.

Als spin-off van Alitalia werkt ITA al jaren samen met de Air France-KLM-groep, waarvan de organisatie fundamenteel verschilt van die van de Lufthansa-groep.

Air France-KLM opereert als een holdingmaatschappij waarin twee belangrijke luchtvaartmaatschappijen zijn verenigd: Air France en KLM. Strategische beslissingen worden genomen op holdingniveau, waar beide entiteiten vertegenwoordigd zijn.

De Lufthansa groep daarentegen is gestructureerd rond Lufthansa zelf, die eigenaar

is van verschillende luchtvaartmaatschappijen zoals Swiss, Brussels Airlines en Austrian.

In deze configuratie worden beslissingen grotendeels gecentraliseerd bij Lufthansa, waardoor de andere luchtvaartmaatschappijen een ondergeschikte rol spelen.

Joerg Eberhart, de huidige CEO van ITA, kent zowel de Lufthansa groep als de Italiaanse cultuur goed, omdat hij een aantal jaren aan het hoofd heeft gestaan van Air Dolomiti, de Italiaanse dochteronderneming van Lufthansa.

Zijn wens om de onafhankelijkheid van ITA als Italiaanse luchtvaartmaatschappij te behouden is bedoeld om de bezorgdheid in Italië over de mogelijke verwatering van hun nationale luchtvaartmaatschappij binnen de Lufthansa groep weg te nemen.

Lees het artikel :

Als het over het luchtruim en Europese luchtvaartmaatschappijen gaat, wordt het nog interessanter als **ITA Airways** in beeld komt. Het bedrijf, geboren uit de as van een historische Italiaanse traditie, **bevindt zich nu in het centrum van een uitdaging die niet alleen industrieel, maar ook diep cultureel is: hoe een autonoom, onafhankelijk en herkenbaar bedrijf te behouden, terwijl het zijn lot verweeft met dat van een reus als Lufthansa?** Het onderwerp, verre van triviaal, is nog actueler geworden na recente uitspraken van Joerg Eberhart, CEO van het bedrijf, op het Fit-Cisl congres in Santa Margherita di Pula.

Met zijn kenmerkende helderheid legde Eberhart zijn kaarten op tafel: samenwerking met de Duitse groep moet worden gezien als een kans, maar niet ten koste van de flexibiliteit en creativiteit die de levensader van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij vormen. **"Laten we ITA laten zoals het is, zoals we met Swiss hebben gedaan"**, benadrukte hij, waarbij hij een duidelijke lijn trok tussen de behoefte aan operationele synergieën en het risico van certificering. **Onafhankelijkheid lijkt hier het sleutelwoord te zijn:** een concept dat verder gaat dan eenvoudig bedrijfsbeheer en zich vertaalt in een manier van op de markt aanwezig zijn die sterk verschilt van die van de Teutoonse partners.

ITA Airways: praten over een mogelijke comeback

Maar **het spel wordt ook** - en misschien wel vooral - **gespeeld op het merkenfront. En hier is het hete hangijzer de mogelijke terugkeer van het merk Alitalia.** Een naam die voor veel Italianen en anderen meer is dan alleen een luchtvaartmaatschappij: het is een symbool, een stukje nationale geschiedenis, een visitekaartje dat een internationale erkenning met zich meebrengt waar maar weinig andere merken op kunnen bogen. Eberhart sloot de deur niet voor deze mogelijkheid, integendeel: **"Het zou een vergissing zijn om deze mogelijkheid**

niet te evalueren", verklaarde hij, terwijl hij toegaf dat het beheren van twee parallelle merken aanzienlijke investeringen en een goed afgestemde strategie zou vereisen.

Het is niet alleen een kwestie van namen of logo's, maar van wat ze oproepen in de collectieve verbeelding. **ITA Airways, met zijn moderne, technische benadering, vertegenwoordigt de wens om te innoveren en naar de toekomst te kijken. Alitalia daarentegen draagt op zijn schouders het gewicht - en de eer - van een traditie die geworteld is in de geschiedenis van het land.** Het samenbrengen van deze twee zielen is niet eenvoudig: het vereist evenwicht, het vereist moed en bovenal het vermogen om naar de markt te luisteren zonder de essentie ervan te verraden.

In een steeds competitiever en meer geglobaliseerd Europees lucht- en ruimtevaartlandschap is weten hoe we het beste uit onze eigen onderscheidende kenmerken kunnen halen immers de echte sleutel tot onderscheidend vermogen. En hier komen we terug bij de kwestie van bedrijfsidentiteit, die niet kan worden gereduceerd tot een eenvoudige managementkwestie. Het is eerder een filosofie, een manier om service en klantrelaties op te vatten die innovatie en traditie moet combineren zonder in de val van zelfreferentialiteit te trappen.

De strategie van ITA Airways lijkt zich dus in een heel specifieke richting te bewegen: het creëren van operationele synergieën met Lufthansa, waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden die de integratie biedt, maar zonder de culturele bijzonderheden op te offeren die de Italiaanse service uniek maken. In die zin worden flexibiliteit en creativiteit niet alleen een toegevoegde waarde, maar een echt handelsmerk. Het is geen toeval dat Eberhart het voorbeeld van Swiss aanhaalde, een bedrijf dat erin geslaagd is zijn eigen identiteit te behouden terwijl het deel uitmaakt van een grote internationale groep.

Maar zoals zo vaak moet de toekomst nog worden geschreven. Ondertussen gaat ITA Airways verder op de ingeslagen weg van consolidatie, in een poging een bedrijfsmodel op te bouwen dat de uitdagingen van de wereldmarkt aankan zonder zijn wortels uit het oog te verliezen. **Het debat tussen de twee merken is niet alleen een marketingkwestie: het weerspiegelt een diepere spanning tussen verleden en toekomst, tussen wat we zijn geweest en wat we willen worden.**

Concluderend ligt **de uitdaging voor ITA Airways** niet alleen in **het Europese luchtruim, maar ook - en misschien wel vooral - in** het vermogen om een sterke en herkenbare bedrijfsidentiteit te handhaven, die in staat is om het erfgoed van het merk Alitalia te combineren met de wens om te innoveren. Een subtiel maar noodzakelijk evenwicht als we hoog willen blijven vliegen zonder uit het oog te verliezen wat het Italiaanse bedrijf echt uniek maakt. En zoals zo vaak gebeurt als we het hebben over Italiaanse uitmuntendheid, ligt het spel nog steeds voor het

grijpen - met moed, visie en een snufje van die creativiteit waarmee we ons altijd hebben onderscheiden.

> **Voor Michael O'Leary, baas van Ryanair, "een bonus die goed op weg is om een van de meest uitbundige te worden die ooit in Europa is toegekend".**

(bron: Le Monde) 30 mei 2025

Mijn commentaar: De CEO van Ryanair heeft zojuist een buitengewone bonus van €100 miljoen ontvangen.

Deze aankondiging heeft geleid tot reacties van analisten en consultants.

Analisten van Barclays wijzen erop dat de Ryanair-baas zowel rechter als jury is in deze zaak. Zijn beleid om aandelen terug te kopen - nog eens €750 miljoen aangekondigd in mei - zal waarschijnlijk de aandelenkoers van het bedrijf ondersteunen en daarom deze bonus uitlokken.

Dit komt op een moment dat de jaarresultaten van Ryanair minder goed zijn dan in voorgaande jaren: de winst is op jaarbasis met 16% gedaald en de prijzen zijn met 7% gedaald - terwijl het passagiersverkeer met 9% is gestegen.

Lees het artikel :

Als het op transparantie aankomt, gaan de loonpakketten van bazen vaak schuil achter formules die zo ingewikkeld zijn dat ze onmogelijk te berekenen zijn zonder een doctoraat in rechten en toegepaste wiskunde. Maar **in 2019** - en dan opnieuw in **2022** - **beloofde de raad van bestuur van Ryanair Chief Executive Michael O'Leary een uitzonderlijke bonus op basis van een eenvoudige indicator: de koers van het aandeel van de Ierse lagekostenmaatschappij moest achtentwintig opeenvolgende dagen boven de 21 euro sluiten.** Bingo! De Ryanair-baas heeft zojuist een bonus van €100 miljoen gekregen en hij mag Donald Trump bedanken.

Op donderdag 29 mei sloot het aandeel Ryanair op €23,7, wat de 28e dag van een vlucht boven de €21 markeerde. Dit geeft de heer O'Leary, 64, het recht om aandelen in het bedrijf te kopen tegen lage kosten, maar zonder extra kosten.

De emblematische manager, die de eer heeft een kleine regionale

luchtvaartmaatschappij sinds 1994 om te vormen tot een Europese leider, **zal echter moeten wachten tot het einde van zijn contract in juli 2028 om de buit in zijn zak te steken**, waarvan het exacte bedrag zal afhangen van de waarde van de Ryanair-aandelen in de komende maanden. Het precieze bedrag zal afhangen van de waarde van de Ryanair-aandelen in de maanden daarna. Het ziet ernaar uit dat deze bonus **een van de meest uitbundige zal zijn die ooit aan een bedrijf in Europa is toegekend**.

Hoe heeft de Amerikaanse president bijgedragen aan het fortuin van de heer O'Leary? **De recente stijging van de aandelenkoers van Ryanair is voor een groot deel te danken aan de daling van de olieprijs**, waarbij de aankoop van brandstof tot een derde van de bedrijfskosten van een goedkope luchtvaartmaatschappij uitmaakt. De prijs van een vat olie begon te dalen in januari 2025, **toen de heer Trump aankondigde dat hij van plan was om de douanerechten enorm te verhogen**, wat zorgen baarde over de wereldwijde groei. Deze neerwaartse trend werd geaccentueerd door de beslissing van Saoedi-Arabië om de productie niet te verlagen.

Een ander gevolg van het agressieve beleid van het Witte Huis is dat Europese toeristen aarzelen om de Atlantische Oceaan over te steken voor hun zomervakantie. Dit slechte nieuws voor Air France, Lufthansa en Delta is daarentegen goed nieuws voor Europa's nummer één in korte en middellange vluchten. De verwachte toestroom van passagiers deze zomer betekent dat Ryanair zelfs kan rekenen op tariefverhogingen.

Toen O'Leary een paar weken geleden werd gevraagd naar de legitimiteit van deze bonus, wees hij erop dat voetballers en managers in de Engelse hoogste klasse "tussen de €20 en €25 miljoen per jaar betaald krijgen". Het verhaal zegt niet of spelers een bagagetoeslag moeten betalen als ze "een koffer meenemen".

> Om te voorkomen dat China de concurrentie aangaat met Boeing en Airbus, blokkeren de Verenigde Staten de levering van een motor aan de Chinese fabrikant

(bron BFM) 2 juni 2025

Mijn commentaar: Bij verschillende gelegenheden heb ik onderstaande infographic gepubliceerd. Het laat zien hoezeer de productie van de Chinese C919 afhankelijk is van westerse fabrikanten van uitrusting.



De motor is niet het enige onderdeel dat wordt getroffen door de leveringsstop: de radar, APU, het vluchtbesturingssysteem, de vluchtrecorder en het landingsgestel worden allemaal geleverd door Amerikaanse bedrijven.

Nadat de Amerikaanse president leveringen van Boeing-vliegtuigen aan China had geblokkeerd, krabbelde hij terug.

Zal hetzelfde gebeuren met onderdelen voor de Chinese C919?

Lees het artikel :

China's momentum op de vliegtuigmarkt gestopt? Het Amerikaanse ministerie van Handel heeft besloten om de verkoop van bepaalde in de VS gemaakte vliegtuigonderdelen op te schorten, in het bijzonder de LEAP 1-C motor.

Deze motor wordt gebruikt door het Chinese Comac (Commercial Aircraft Corporation of China) voor zijn C919, een vliegtuig met één gangpad dat wil concurreren met Airbus en Boeing in het strategische middellangeafstandssegment.

Hoewel **de C919** een in China gebouwd vliegtuig is, bevat het **een groot aantal geïmporteerde onderdelen**, in het bijzonder de motoren die worden geproduceerd door CFM, een joint venture tussen het Amerikaanse bedrijf GE Aerospace en het Franse Safran.

Deze beslissing, onthuld door de New York Times, werd bevestigd aan Reuters. **Het ministerie van Handel legde uit dat het** de "export van strategisch belang voor China" onderzocht en **de exportvergunningen voor bepaalde technologieën opschortte** voor de duur van dit onderzoek.

Een woordvoerder van de Chinese ambassade in Washington vertelde Reuters dat

de Verenigde Staten "exportcontroles misbruiken" om de Chinese industrie af te remmen. Hij hekelde verder een "kwaadaardige blokkade".

De C919 is een poging van China om het Airbus/Boeing-duopolie in de vliegtuigbouw te doorbreken. Comac wil profiteren van de enorme vraag van westerse luchtvaartmaatschappijen, terwijl Boeing en Airbus moeite hebben om hun productie op te voeren, wat leidt tot grote vertragingen bij de levering. Dit wekt woede op bij hun klanten.

Hoewel het vliegtuig profiteert van solide orders op de binnenlandse markt, is het nog niet gecertificeerd om te vliegen in Europa en Noord-Amerika.

(...)

Internationale luchtwaardigheidscertificaten (met name van EASA in Europa) zijn essentieel om de wereldmarkt te betreden.

Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air** France-KLM

De koers van het Air France-KLM aandeel sloot op vrijdag 30 mei op **9,682 euro**. In de loop van de week is het **sterk gestegen (+14,07%)**. De koers van het aandeel 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 (deze was €17,50 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 de prestaties van de aandelenkoers over de afgelopen 5 jaar.



Mijn commentaar: Dankzij de scherpe stijging van de aandelenkoers van Air France-KLM deze week heeft de groep de kloof tussen zichzelf en zijn belangrijkste concurrenten iets kunnen verkleinen.

Er is echter nog een lange weg te gaan naar een gunstigere waardering. Dit zal grotendeels afhangen van het vermogen van de groep om haar schuldniveau aanzienlijk te verlagen.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met \$3 tot \$81. De prijs was \$94 eind juni 2023 en \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Brent ruwe olie (Noordzee) is stabiel op \$64 per vat.

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojoën ze tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt hij tussen \$75 en \$99.

Mijn commentaar: De besluiten over tarieven in de Verenigde Staten hebben de olieprijs doen dalen.

De prijs staat nu op een laagterecord.

> Beheer van beleggingsfondsen

Als je belegt in een van de FCPE-fondsen van Air France, dan koop je aandelen in deze fondsen. Je 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 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 FCPE's van Air France worden beheerd, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee share ownership](#).

Meer informatie

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een aansporing tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij zullen helpen u beter te informeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers.

Tot binnenkort.

[Klik hier](#) voor mijn laatste brieven

Als deze brief u bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen hem ontvangen door [mij](#) 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 vertegenwoordig de werknemers en voormalige werknemers van Air France-KLM.

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

Deze brief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

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

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

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

11.683 mensen ontvangen dit persoverzicht live