

Air France-KLM verovert opnieuw het Europese luchtruim

## I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

(raison d'être van de Air France-KLM Groep)



### François Robardet

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers PS en PNC-aandeelhouders

N°906, 3 april 2023

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](#) 

## Persoverzicht van maandag

### > Air France-KLM verovert opnieuw het Europese luchtruim

(bron Challenges) 30 maart 2023 - **Air France-KLM heeft** inderdaad de kans gemist om ITA te kopen, de voormalige Italiaanse luchtvaartmaatschappij, die nu in het vizier is van Lufthansa. **Zal het zichzelf uitnodigen in het kapitaal van TAP Air Portugal, dat** de regering van Antonio Costa gedeeltelijk wil privatiseren? Op papier heeft **de Frans-Nederlandse groep nu de middelen.**

Allereerst financieel: na drie jaar van verliezen staat het in 2022 weer in de zwarte cijfers, met een nettowinst van 728 miljoen euro. **Ook al blijft de schuld hoog en stijgt de rente, de groep bevindt zich in een veel betere positie**", verklaart Yan Derocles, analist bij Oddo Securities. **Wij denken dat het de middelen heeft om een consolidatieoperatie van 5 miljard euro uit te voeren."**

**Bovendien heeft Ben Smith, de chief executive, de vrije hand in Brussel.** Op 16 maart kondigde hij aan dat hij de terugbetaling had afgerond van de staatsgegarandeerde lening van vier miljard euro (PGE) die tijdens de gezondheids crisis was toegekend en deel uitmaakte van een pakket van zeven miljard euro dat door Bercy was toegekend om een faillissement te voorkomen. Naast de PGE had Air France een lening van 3 miljard van de staatsaandeelhouder gekregen, die tegen 19 april zal zijn afbetaald, aldus de onderneming. Deze steun ging gepaard met door de Europese Commissie opgelegde

voorwaarden, waaronder een verbod om belangen van meer dan 10% in concurrenten te nemen. "Lufthansa, die 9 miljard euro steun had gekregen, heeft die in november 2021 terugbetaald, waardoor het beter kon onderhandelen over de aankoop van ITA, ook al had het de gunst van de vorige Italiaanse regering", betreurt een persoon die dicht bij het vlaggenschip staat. **Vanaf nu is de tijd kort, want er zijn niet veel doelwitten meer in Europa.**

(...) **De Portugese nationale luchtvaartmaatschappij**

, gevestigd op de luchthaven van Lissabon, maakte op 21 maart bekend dat haar financiële resultaten aanzienlijk zijn verbeterd. Zij heeft in 2022 weer winst gemaakt, twee jaar eerder dan verwacht. Haar passagiersverkeer nadert de 14 miljoen klanten. Toegang tot de Braziliaanse markt, de derde bestemming van de luchtvaartmaatschappij, is **ook interessant voor de Europese rivalen van Air France**. "Maar Lufthansa is bezig met ITA, en IAG (British Airways, Iberia, Vueling) zou, vanwege de geografische nabijheid van de hubs in Madrid en Lissabon, problemen hebben met Brussel", merkt Yan Derocles op. De Frans-Nederlandse groep zou de link kunnen leggen met zijn commerciële partners, waaronder de Braziliaanse lagekostenmaatschappij Gol.

***Mijn commentaar:** Ben Smith, de CEO van de groep Air France-KLM, maakt er geen geheim van dat hij wil deelnemen aan de consolidatie van het Europese luchtvervoer.*

*De Frans-Nederlandse groep heeft nu de middelen om dat te doen.*

## > **KLM vraagt regering om boete tot 100 miljoen euro**

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met DeepL) 29 maart 2023 - **KLM eist een boete van maximaal 100 miljoen euro van de overheid in de rechtszaak die zij heeft aangespannen over de vermindering van vluchten vanaf Schiphol.** Daarmee wil KLM ervoor zorgen dat de vluchten gewoon door kunnen gaan als de zaak wordt gewonnen, meldt RTL Nieuws.

(...)

Het kort geding wordt gesteund door onder meer Delta Airlines, Lufthansa en luchtvaartorganisatie IATA.

Ervan uitgaande dat de rechter de luchtvaartmaatschappijen in het gelijk stelt, vraagt KLM een dwangsom van een miljoen euro voor elke dag dat de staat geen gehoor geeft aan het vonnis. De door KLM gevraagde dwangsom geldt voor maximaal 100 dagen. In dat geval zou de staat 100 miljoen euro aan KLM moeten betalen.

***Mijn commentaar:** De uitspraak van de rechter wordt verwacht op woensdag 5 april.*

## > **Transavia = Transav+ia als kunstmatige intelligentie (video)**

(bron Air Journal) 29 maart 2023 - Goedkope luchtvaartmaatschappij **Transavia France** en haar agentschap **Marcel lanceren Transav-IA, de eerste kunstmatige**

## **intelligentie die bestemmingen voorstelt voor uw toekomstige vakantie "op basis van wat u leuk vindt".**

Vanaf 29 maart 2023 zullen klanten van de goedkope vluchtdochter van de Air France Group bestemmingen aangeboden krijgen door de kunstmatige intelligentie ChatGPT. "Wanneer we onze vakanties kiezen, baseren we ze vaak op criteria die misschien originaliteit missen: zee, strand, zon, wandelen...". Daarom hebben Transavia en haar agentschap Marcel besloten een beroep te doen op de beroemde AI ChatGPT om "de tool te creëren die reizigers helpt een bestemming te vinden op basis van hun smaak, d.w.z. wat ze echt leuk vinden in het leven".

**De belangrijkste functie van ChatGPT is het genereren van tekst om vragen van gebruikers te beantwoorden. Transavia heeft deze technologie "gekaapt en omgezet in een instrument om haar klanten te helpen hun ideale bestemming te vinden" uit het netwerk van de luchtvaartmaatschappij.** De gebruiker voert op de website in wat hij echt leuk vindt en de AI stelt "3 bestemmingen voor die perfect aansluiten bij zijn smaak". Met meer dan 120 bestemmingen in Frankrijk, Europa en het Middellandse Zeegebied die de lagekostenmaatschappij aanbiedt, "is het moeilijk om niet DE perfecte bestemming te vinden", aldus de lagekostenmaatschappij.

Als u bijvoorbeeld het volgende verzoek doet: "Ik hou van dutjes, Bengaalse katten en zachte banken", zal Transav.ia u voorstellen naar Mallorca te vliegen, "want daar is dutten een levenskunst; kattenliefhebbers kunnen de wilde katten van Mallorca ontdekken, die een unieke blauwgrijze kleur hebben, en voor zachte banken gaat u naar de "chiringuitos" op het strand van Palma.  
(...)

***Mijn commentaar:*** De ongecontroleerde ontwikkeling van AI en zijn derivaten (ChatGPT bijvoorbeeld) baart mij zorgen.

Het Tribune-artikel "[ChatGPT verboden in Italië: de eerste domino valt in Europa](#)" is niet geruststellend.

*Hier is een uittreksel:*

*De eerste versie van ChatGPT was gebaseerd op het GPT-3 taalmodel, getraind op meer dan 570 gigabyte tekst, oftewel meer dan 300 miljard woorden. Dit kolossale corpus was niet echt gesorteerd: de ontwikkelaars haalden de teksten van Wikipedia, open access boeken en het sociale netwerk Reddit. Het resultaat is onjuiste informatie, meningen en zelfs complottheorieën.*

## **> China: luchtvervoer heeft zijn verliezen in 2022 verder opgevoerd**

(bron AFP) 31 maart 2023 - **De drie belangrijkste luchtvaartmaatschappijen van China hebben vorig jaar een verlies van meer dan 14 miljard euro geleden,** gestraft op hun enorme binnenlandse markt door het nul Covid-beleid en beperkingen op buitenlandse reizen.

Al bijna drie jaar voert China een streng gezondheidsbeleid tegen Covid-19, met bijna verplichte PCR-tests, lockdowns en reisbeperkingen.

Het land sloot ook vrijwel zijn grenzen tussen 2020 en 2023, en Chinese burgers konden alleen om dwingende redenen naar het buitenland reizen.

Als gevolg daarvan zijn vliegtrips tussen China en andere landen drastisch beperkt.

In dit verband **verdrievoudigde China Eastern Airlines vorig jaar zijn verliezen tot 37,4 miljard yuan (4,9 miljard euro)** en kondigde het donderdag de op een na grootste Chinese maatschappij in termen van passagiers aan.

(...) **Air China, de emblematische luchtvaartmaatschappij van China, kondigde op haar beurt verliezen aan die twee keer zo groot zijn als in 2021.**

Ze bedragen 38,6 miljard yuan (**5,1 miljard euro**) over heel 2022 - tegenover 16,6 miljard yuan een jaar eerder. **China Southern Airlines**

, de grootste luchtvaartmaatschappij van Azië naar omvang van de vloot, **meldde dinsdag verliezen van 32,6 miljard yuan (4,3 miljard euro).** De verliezen bedroegen 12,1 miljard yuan een jaar eerder.

**Na drie jaar van beperkingen heeft China medio maart eindelijk de uitgifte van toeristenvisa voor buitenlanders hervat, terwijl Chinese onderdanen sinds januari hun land voor toerisme kunnen verlaten.**

Maar het aantal internationale verbindingen blijft voorlopig laag en de tarieven zeer hoog.

*Geen commentaar.*

## > **Lufthansa's overname van ITA zou haar leiderschap in Europa versterken**

(bron Le Figaro) 28 maart 2023 - Al **vijftwintig jaar ligt het lot van de Italiaanse nationale luchtvaartmaatschappij Alitalia, die op 15 oktober 2021 ITA wordt, regelmatig op tafel.** De maatschappij heeft nooit geld verdiend en heeft de Italiaanse belastingbetaler in de loop der jaren zelfs 14 miljard euro gekost aan opeenvolgende herkapitalisaties. Maar de weigering van politici om haar controle los te laten heeft steeds huwelijken geblokkeerd, met name met KLM en vervolgens met Air France, en de onvermijdelijke consolidatie verhinderd. **Deze keer is het Lufthansa die vóór de zomer van volgend jaar in het kapitaal van ITA zou moeten stappen, voor een minderheidsaandeel van naar verluidt 40%.** In een tweede fase, als alles goed gaat, om na twee jaar de controle over te nemen.

**ITA is weliswaar slechts een fractie van het vroegere Alitalia, met slechts 69 vliegtuigen en 3.600 werknemers vandaag,** zonder afhandelingsbedrijf. De maatschappij vervoerde in 2022 10,2 miljoen passagiers. Maar met deze operatie zou de Duitse groep, die nationale luchtvaartmaatschappijen verenigt (Lufthansa, Austrian, Swiss), zich wat meer distantiëren van zijn twee uitdagers: Air France-KLM en IAG (British Airways, Iberia). De Frans-Nederlandse groep was lange tijd in de running om ITA over te nemen in een consortium met Delta Airlines en het

Amerikaanse fonds Certares, maar gaf afgelopen najaar op. "Hoewel ITA in geen geval winstgevend kan worden door onafhankelijk te blijven, ligt er tot op heden geen andere geloofwaardige oplossing op tafel", aldus Andrea Giuricin, vervoerseconoom aan de Milanese Bicocca Universiteit en het Bruno Leoni Instituut. Voor het eerst kan ITA

, eindelijk gesteund door een groot concern dat in staat is geweest de bedrijven die het in de afgelopen twintig jaar heeft gekocht (Swiss, Brussels Airlines, Austrian, Air Dolomite) winstgevend te maken, hopen op zijn beurt winstgevend te worden door te profiteren van de know-how en de onderhandelingskracht van de Duitser. "In een zeer concurrerende markt die gedomineerd wordt door low-costs zal de taak niet gemakkelijk zijn", waarschuwt professor Giuricin. Maar de keuze van de regering-Meloni voor **Lufthansa**, een maatschappij die reeds sterk aanwezig is in Italië (met name met Air Dolomite), lijkt de beste kans te bieden aan ITA om rendabel te worden. In tegenstelling tot Air France heeft de Duitse maatschappij **een echt industrieel plan voor ITA en wil zij de Italiaanse maatschappij ontwikkelen vanuit de hub van Rome. Het doel is haar aanwezigheid op lange afstand in Latijns-Amerika en Afrika**, waar Lufthansa relatief zwak is in vergelijking met Air France-KLM en IAG, te **vergroten**. Samen met Lufthansa's vluchten naar Rome zal ITA naar verwachting een belangrijk onderdeel worden van Lufthansa's langeafstandsnetwerk naar het zuiden. De aankoop door ITA van 39 Airbus-toestellen is precies wat dit mogelijk zal maken. En Lufthansa zal de zeer strategische slots van ITA op de Milanese luchthaven Linate kunnen benutten.

#### **De consolidatieoperatie is**

echter **verre van eenvoudig omdat de regering van de nationalistische Giorgia Meloni opnieuw haar voorwaarden heeft vastgelegd** in een decreet dat begin januari is gepubliceerd. Ten eerste blijft de Italiaanse staat aandeelhouder van ITA, aanvankelijk voor ongeveer 60%, waardoor hij het laatste woord heeft over de strategie. Het industriële ontwikkelingsplan van ITA zal "bijzondere aandacht moeten besteden aan de ontwikkeling van nationale hubs, het betreden van strategische markten en de uitbreiding van langeafstandsroutes", aldus het decreet. **Wat het beheer van de onderneming betreft, is weliswaar voorzien in een "vooraanstaande" rol voor de overnemende onderneming, maar het ministerie van Economische Zaken zal "adequate bevoegdheden inzake controle op het beheer en een goedkeuringsrecht ten aanzien van de nieuwe aandeelhouders" moeten krijgen, alsmede "optieclausules met betrekking tot de verkoop van de resterende deelneming"**. Kortom, Lufthansa blijft sterk onder controle van de staatsaandeelhouder. Het agentschap Bloomberg onthulde onlangs dat als de integratie van ITA en de ontwikkeling ervan tegenvalt, en als met name ITA na twee jaar niet winstgevend is, de staat zich het recht voorbehoudt de zeggenschap over de operatie niet over te nemen.

***Mijn commentaar: Lufthansa CEO Carsten Spohr, die maandag de Italiaanse regering zou ontmoeten, was voorzichtig. Hij zei dat de gesprekken gingen over de aankoopprijs en dat er niet onmiddellijk een beslissing zou worden aangekondigd.***

*Hij zei dat de mogelijke overeenkomst eind april kan worden aangekondigd.*

*ITA Airways boekte in 2022 een verlies van 486 miljoen euro op inkomsten van 1,57 miljard euro.*

## > In de haven van Rotterdam een enorme raffinaderij om de dorst van de luchtvaart naar duurzame brandstoffen te lessen

(bron AFP) 31 maart 2023 - De steigers zijn verstrengeld met kilometers groene leidingen: in zijn enorme raffinaderij **in de haven van Rotterdam bereidt de Finse reus Neste zich voor op het vertienvoudigen van zijn productie van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF)**, de belangrijkste hefboom om het luchtvervoer koolstofvrij te maken.

**Binnen enkele maanden zal 's werelds grootste SAF-producent in deze fabriek 500.000 ton luchtvaartparaffine per jaar produceren, gemaakt van afgewerkt frituurvet en dierlijke vetten.**

Volgens de International Air Transport Association (IATA) vermindert het proces de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 80% over de gehele gebruikscyclus in vergelijking met conventionele luchtvaartparaffine.

(...)

"We verhogen onze productie drastisch, van 100.000 ton naar 1,5 miljoen ton volgend jaar" en 2,2 miljoen in 2026, zei Neste CEO Matti Lehtinen tijdens een persbezoek.

Omdat de vraag er is. De Europese Unie bereidt zich voor om luchtvaartmaatschappijen geleidelijk te verplichten SAF in luchtvaartparaffine te verwerken (2% in 2025, 6% in 2030, minstens 63% in 2050). Frankrijk heeft sinds vorig jaar al een mandaat van 1% ingevoerd voor alle vluchten die vanaf zijn grondgebied vertrekken.

**Met de productie van Neste in haar vestigingen in Rotterdam en Singapore, die in april van start gaat, kan het bedrijf het Europese mandaat voor 2025 alleen halen**, zegt Jonathan Wood, hoofd duurzame vliegtuigbrandstoffen bij Neste. Maar "tegen 2030 zal er meer vraag zijn dan aanbod van SAF, vandaar het belang om langetermijnleveringen veilig te stellen" voor luchtvaartmaatschappijen, merkt Vincent Etcheberry op, directeur duurzame ontwikkeling bij Air France.

**Vorig jaar ondertekende Air France-KLM een overeenkomst met Neste om tussen 2023 en 2030 een miljoen ton duurzame brandstof te leveren.** De luchtvaartgroep heeft andere overeenkomsten of protocollen over 10 jaar ondertekend met het Amerikaanse DG Fuels (600.000 ton) en TotalEnergies (800.000 ton). Dergelijke overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen en SAF-leveranciers nemen toe.

Op de site van Neste in Rotterdam staan twee enorme opslagtanks van 15.000 m<sup>3</sup> die nog geschilderd moeten worden, naast een kade vanwaar schepen de brandstof zullen vervoeren naar de belangrijkste basissen van Air France-KLM: de luchthaven Schiphol of de hubs in Parijs met een pijpleiding via Le Havre.

**De Frans-Nederlandse groep heeft zich vrijwillig verbonden tot het gebruik**

**van duurzame brandstoffen om haar koolstofvoetafdruk te verkleinen: in 2022 verbruikte zij alleen al 15% van de wereldwijde SAF-productie**, wat 0,6% van haar eigen brandstofbehoefte vertegenwoordigt.

En Air France rekent op "10% SAF-inpassing in 2030 wereldwijd, niet alleen in Europa", zoals het EU-mandaat vereist, aldus Anne Rigail, CEO van Air France.

Momenteel wordt alleen het zogenaamde HEFA-proces, gebaseerd op spijsoliën en -vetten, op industriële schaal geproduceerd, maar deze biomassa is beperkt. Neste schat dat het maximaal 40 miljoen ton zal zijn, genoeg om in de behoeften van 2030 te voorzien.

"Om verder te gaan hebben **we andere processen nodig**, en de technologieën moeten rijpen om naar een grotere schaal te gaan," zegt Matti Lehmus, die **algen, houtresten en, op langere termijn, synthetische brandstoffen waarbij waterstof en CO2 worden gecombineerd, noemt**.

Hoewel de beschikbaarheid van FAS essentieel is, zijn de kosten ervan dat ook, benadrukt Anne Rigail.

**Duurzame brandstoffen kosten 3.500 euro per ton, maar zijn in de Verenigde Staten voor 2.000 dollar verkrijgbaar dankzij steunmechanismen die door Washington zijn ingesteld. In Frankrijk kosten ze meer dan 5.000 euro per ton.**

Tussen de "risico's van concurrentievervalsing en het uitwijken van verkeer aan de poorten van Europa" naar Turkse of Golf-luchtvaartmaatschappijen, houdt de Air France-directeur vol: "We hebben steun nodig en we denken echt dat de EU meer kan doen.

***Mijn commentaar:*** De overeenkomst tussen de Air France-KLM groep en Neste is de belangrijkste die ooit door een luchtvaartmaatschappij is ondertekend.

*Het toont het sterke engagement van de groep in de strijd tegen klimaatverandering.*

## > **Parijse luchthavens en politie onthullen plan om grenscontrole te verbeteren**

(bron AFP) 29 maart 2023 - Aéroports de Paris (ADP) heeft woensdag zijn barometer van de wachttijden aan de grenzen gepresenteerd, een instrument dat bedoeld is om de situatie te verbeteren, terwijl de **grenspolitie (PAF) op de Parijse luchthavens 500 arbeidscontractanten gaat aanwerven om de capaciteit tussen nu en de Olympische Spelen van 2024 te vergroten.**

De luchthaven Parijs-Charles de Gaulle is "de vijfde grootste luchthaven ter wereld, de eerste in Europa, dus we hebben opmerkelijke resultaten en toch" blijft het imago ervan bezoedeld "door het feit dat de wachttijden aan de grenzen buitensporig zijn", aldus Augustin de Romanet, CEO van ADP, tijdens een persconferentie.

Volgens de eerste voor januari en februari bekendgemaakte barometers wachtte tussen 83% en 90% van de passagiers minder dan 10 minuten bij de grenscontrole

op Charles de Gaulle. Op Orly bedroeg dit percentage 87% in januari en 85% in februari.

Beter nog: minder dan 1% van de 6,5 miljoen passagiers die in januari en februari deze twee luchthavens passeerden, moest volgens de barometer meer dan 40 minuten wachten. **"Het beheer van de wachtrijen bij problemen moet sterk worden verbeterd", aldus Augustin de Romanet over de distributie van drank en voedsel.**

**De PAF wil daarom tegen juni 255 extra controleurs aanwerven voor de Parijse luchthavens** en 500 tegen eind 2024. Voor het hele land wil de PAF tegen de zomer van 2024 1.200 personeelsleden aanwerven.

**Ook een beter gebruik van de Parafe-sluizen** (Automated Rapid Border Crossing) staat **op de agenda**. Momenteel is één agent nodig om vijf Parafe-sluizen te bedienen en de PAF wil dit verhogen tot zes.

De directeur van de PAF, Fabrice Gardon, benadrukte de uitdaging om een vlotte doorgang te verzekeren en tegelijk de veiligheid te garanderen: "Het hele imago van het land staat op het spel, des te meer met de wereldbeker rugby en de Olympische Spelen in Parijs in aantocht.

(...)

Augustin de Romanet preciseerde ook dat de Parijse luchthavens, die momenteel 122 luchtsluizen tellen, er "tegen de zomer van 2024 170 moeten hebben".

***Mijn commentaar: Leve de sport! Het is goed voor de gezondheid.***

*Maar vooral de organisatie door Frankrijk van het wereldkampioenschap rugby in het najaar en vervolgens de Olympische Spelen volgend jaar zal de lucht- en grenspolitie (PAF) er eindelijk toe aanzetten haar personeel en het aantal Parafe-sloten uit te breiden.*

*Waarschuwing: verwar de PAF niet met de PIF, de Screening Inspection Post, belast met de controle van passagiers en handbagage.*

## **Beurspersoverzicht**

### **> Air France-KLM: Deutsche Bank verhoogt zijn koopaanbeveling**

(bron CercleFinance) 31 maart 2023 - **Deutsche Bank heeft vrijdag zijn advies over het aandeel Air France-KLM opgewaardeerd naar 'buy' van 'hold', met een koersdoel dat is verhoogd naar 2,30 euro van 1,75 euro eerder.**

In een onderzoek naar de luchtvaartsector in Europa **juicht de intermediair vooral het deleveragingproces toe dat de luchtvaartmaatschappij in gang heeft gezet.**

Hoewel de analist erkent dat de markt nog steeds enige bezorgdheid kan hebben over de schuld niveaus van de luchtvaartmaatschappij, **meent**



**hij dat de vrees voor verdere verwaterende fondsenwerving zou moeten beginnen te verdwijnen, wat de aandelenkoers zou moeten ondersteunen.**

Het nieuwe koersdoel toont een potentiële stijging van ongeveer 45% ten opzichte van de slotkoers van de vorige dag, zei hij in zijn nota.

Deutsche Bank verhoogde vrijdag ook zijn aanbeveling voor Lufthansa en IAG-aandelen van 'houden' naar 'kopen'.

**Mijn commentaar:** Barclays ziet het aandeel ook als een koopkans. Het koersdoel is opwaarts bijgesteld van €2,30 naar €2,40.

Sinds Air France-KLM medio februari goede resultaten voor 2022 aankondigde, hebben acht analisten hun koersdoelen verhoogd.

De analistenconsensus ligt nu op 1,85 euro, tegen 1,55 euro begin februari.

## Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM over het afgelopen jaar**



**De gebeurtenis die het grootste effect had op de aandelenkoers in het afgelopen jaar was de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro in juni.** Deze middelen werden gebruikt om de terugbetaling van overheidssteun te versnellen en de schuld te verminderen.

De opheffing van de beperkingen inzake staatssteun, de goede resultaten van 2022 en de geleidelijke verbetering van de balans van het bedrijf werden door de analisten toegejuicht.

## Geen nieuwe opmerkingen

### > **Koersverloop Air France-KLM aandeel**

Het aandeel Air France-KLM noteerde maandag 3 april bij sluiting 1,657 euro. Het is deze week sterk gestegen met +7,15%.

Op 2 januari 2023 stond het aandeel op 1,253 euro.

**De gemiddelde (consensus) 12-maands waardering van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,85 euro** (het was 1,55 euro begin februari). Het hoogste koersdoel is 2,40 euro, het laagste 1,10 euro. Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

*Mijn nieuwe commentaar: Na drie opeenvolgende weken van daling herstellen de aandelen van Air France-KLM zich, gestimuleerd door positieve aanbevelingen van analisten.*

*De analistenconsensus is gestegen van 1,81 euro naar 1,85 euro.*

### > **Ontwikkeling brandstofprijzen in 2022**

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat ruwe Brent-olie en een vat Jet Fuel. In 2022 schommelde het verschil tussen beide producten tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

## Geen nieuwe opmerkingen

### > **Ontwikkelingen brandstofprijzen deze week**

**Vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met 4 dollar gestegen tot 105 dollar.** Na een piek op \$182 in juni 2022 was het begin augustus teruggevallen tot \$132.

Het stond op \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

**Brent (Noordzee) olie is deze week sterk gestegen van \$7 naar \$85, na aankondigingen van productieverlagingen door OPEC+.**

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

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **nadert vliegtuigbrandstof nu zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen**

**vliegtuigbrandstof in Europa en Brent-olie bedraagt nu slechts 30 dollar per vat.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil ongeveer \$50.

**Mijn nieuwe commentaar:** Brent (Noordzee) olie is deze week sterk gestegen van \$7 naar \$85, na de aankondiging van productievermindering door OPEC+.

**Opmerking (bron: prixdubartil website)**

De OPEC+ alliantie (ook bekend als de "Vienna Group") bestaat uit 24 olieproducerende landen met als doel relatieve stabiliteit op de oliemarkt te brengen door gezamenlijke afspraken over de olieproductie.

Zij bestaat uit de 14 OPEC-landen (Organisatie van de Olie-exporterende Landen) en 10 andere producerende landen, waaronder Rusland, Mexico en Kazachstan.

De 14 OPEC-leden controleren 35% van de wereldolievoorziening en 82% van de bewezen reserves. Met de toevoeging van de 10 niet-OPEC-landen stijgen deze aandelen tot respectievelijk 55% en 90%. Dit geeft OPEC+ een nooit eerder bereikte mate van invloed op de wereldeconomie.

## **Goed om te weten.**

### **> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

U vindt op mijn [navigatiesite de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders](#).

Om te vermijden dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, **raad ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via haar hebt gekocht.

### **> Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

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 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 informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

## **Details**

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

U kunt op dit persoverzicht reageren of mij informatie of gedachten sturen die mij helpen mijn taken als bestuurder van de Air France-KLM-groep beter uit te voeren.

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

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

**Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.**

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

## **| François Robardet**

**Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder zijn van PNC en PS.**

**U kunt mij vinden op mijn twitter account @FrRobardet**

***Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC***



Bij mijn verkiezing kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#)  
mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11.437 mensen ontvangen dit persoverzicht live