

Volgens Airbus zal het aantal vliegtuigen in 20 jaar verdubbelen

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)



voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°947, 15 januari 2024

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](#) 

Persoverzicht van maandag

> Volgens Airbus zal het aantal vliegtuigen in 20 jaar verdubbelen

(bron AFP) 14 juni 2023 - **De groei van het wereldwijde luchtverkeer en de vervanging door vliegtuigen met een lagere CO2-uitstoot door luchtvaartmaatschappijen zou volgens Airbus moeten leiden tot een verdubbeling van de wereldvloot in de komende 20 jaar.** In zijn jaarlijkse prognoses, die woensdag enkele dagen voor de opening van de Paris Air Show op Le Bourget werden gepubliceerd, voorspelt de Europese vliegtuigbouwer dat er tussen nu en 2042 behoefte zal zijn aan 40.850 nieuwe passagiers- en vrachtvliegtuigen, **waardoor de wereldvloot op 46.560 vliegtuigen zal komen, vergeleken met 22.880 aan het begin van 2020.** Deze schatting is iets hoger (3,4%) dan de vorige die werd gepubliceerd vóór de Farnborough Airshow, in juli 2022.

Hoewel Airbus rekt op meer nieuwe vliegtuigen, verwacht het bedrijf dat er iets minder vliegtuigen nodig zullen zijn om de groei van het luchtverkeer op te vangen (23.680 tegenover 24.050 in de vorige prognose), maar dat er meer vliegtuigen nodig zullen zijn om oudere generaties te vervangen (17.170 tegenover 15.440). Het aantal vliegtuigen dat al in gebruik is en in 2042 nog in gebruik zal zijn, is daarom naar beneden bijgesteld, van 7.440 naar 5.710. "We zien een toename van het aantal leveringen, maar dit zijn meer vervangingsleveringen, voor vlootvernieuwing en voor meer brandstofefficiënte vliegtuigen", vat Bob Lange, Head of Business Analysis and Market Forecasts bij Airbus, samen.

De wereldwijde luchtvaartsector streeft naar koolstofneutraliteit in 2050, waarvoor onder andere zuinigere vliegtuigen nodig zijn die minder CO₂ uitstoten. Op dit moment bestaat slechts een kwart van de in gebruik zijnde vloot uit vliegtuigen van de laatste generatie, die tot 25% minder brandstof verbruiken dan hun voorgangers. Voor zijn voorspellingen, gebaseerd op meer dan 6.000 verschillende scenario's inclusief energieprijzen, gaat Airbus uit van een gemiddelde jaarlijkse groei van het mondiale BBP van 2,5% en van het luchtverkeer van 3,6%.

Tussen 2023 en 2042 zal het binnenlandse verkeer in China naar verwachting met 3,3 vermenigvuldigen en dat in India met 5. In de zogenaamde "volwassen" markten zal de toename kleiner zijn: **het binnenlands verkeer in de VS zal naar verwachting met een factor 1,4 toenemen, en intra-Europese vluchten met een factor 1,3.** "Het is geen verrassing dat de markten waar de maatschappij vraagt om meer terughoudendheid in het gebruik van vliegtuigen over het algemeen de meest volwassen markten zijn", aldus Bob Lange.

Mijn commentaar: Er zal in deze brief veel worden gesproken over vliegtuigvloten.

Dit roept een vraag op: zijn alle luchtvaartmaatschappijen (en hun regeringen) zich bewust van de omvang van de inspanningen die de komende jaren moeten worden geleverd?

Wereldwijd komt het grootste deel van de uitstoot van een minderheid van landen.

De zeven grootste uitstoters van broeikasgassen (China, de Verenigde Staten, India, de Europese Unie, Indonesië, de Russische Federatie en Brazilië) zullen verantwoordelijk zijn voor ongeveer de helft van de wereldwijde uitstoot in 2020.

De Groep van 20 (Argentinië, Australië, Brazilië, Canada, China, de Europese Unie, Frankrijk, Duitsland, India, Indonesië, Italië, Japan, Mexico, de Republiek Korea, Rusland, Saoedi-Arabië, Zuid-Afrika, Turkije, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten) is verantwoordelijk voor ongeveer 75% van de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen.

Maar het doel van nul netto CO₂-uitstoot in 2050 lijkt steeds onrealistischer.

China heeft deze deadline al naar achteren geschoven. De vertegenwoordiger van China verklaarde bij de VN (in 2020): "We streven ernaar om voor 2030 te beginnen met het verminderen van de CO₂-uitstoot en om in 2060 koolstofneutraliteit te bereiken".

Maar volgens een rapport van de IFC (International Finance Corporation):

"Om het doel van nul netto emissies tegen 2060 te bereiken, schat het rapport dat China alleen al in de energie- en transportsector 14-17 biljoen dollar aan extra investeringen in infrastructuur en groene technologieën nodig heeft.

Gezien de omvang van de benodigde middelen zal overheidsfinanciering niet genoeg zijn. China moet daarom het beleid en de regelgeving hervormen om de particuliere sector te stimuleren en zijn potentieel voor investeringen en innovatie volledig te benutten".

Hetzelfde geldt voor de meeste van de hierboven genoemde landen.

Europese luchtvaartmaatschappijen zijn zich hier terdege van bewust. Ze roepen regeringen op om meer te investeren in de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen.

Er is gedeeltelijk naar hen geluisterd. Afgelopen december lanceerde Frankrijk een projectoproep van 200 miljoen euro.

Het doel is om tegen 2030 500.000 ton duurzame vliegtuigbrandstoffen per jaar te produceren, genoeg om de Franse luchtvaartmaatschappijen in staat te stellen hun doelstellingen te halen.

De Verenigde Staten van hun kant hebben maatregelen genomen om de hele sector te helpen door middel van hun Inflation Reduction Act.

Deze wet werd geschat op 369 miljard dollar toen hij werd aangenomen, maar heeft geen plafond en zou volgens Credit Suisse en Goldman Sachs gemakkelijk de 1000 miljard dollar kunnen overschrijden.

Wat de luchtvaartmaatschappijen betreft, bestaan de maatregelen in de Inflation Reduction Act uit een belastingkrediet voor drie jaar, van 2025 tot 2027. Daarnaast is er 300 miljoen dollar aan financiering voor onderzoek, productie en distributie van niet-fossiele brandstoffen. (Bron: Les Echos).

> Air France-KLM heeft haar mega-order voor de Airbus A350 bevestigd

(bron Journal de l'Aviation) 12 januari 2024 - De **Air France-KLM** groep heeft in december **haar megaorder voor Airbus A350's bevestigd**. Air France en KLM zullen uiteindelijk **33 A350-900's en 11 A350-1000's** delen om hun vloot langeafstandsvliegtuigen te vernieuwen.

De Frans-Nederlandse groep had afgelopen juli al 6 A350-900's gecontracteerd. Deze leveringen zijn gepland tussen 2026 en 2030.

Air France-KLM heeft ook aankooprechten voor ongeveer veertig extra

Airbus A350's. Deze bestelling is voor onbepaalde tijd en geeft de groep een zekere mate van flexibiliteit bij het toewijzen van de vliegtuigen aan haar verschillende luchtvaartmaatschappijen.

Air France wordt de komende jaren een van de belangrijkste exploitanten van de nieuwe familie langeafstandsvliegtuigen van Airbus. De Franse luchtvaartmaatschappij staat momenteel in de rij voor 27 A350-900's en wacht nog op 14 toestellen van hetzelfde type van haar eerste bestellingen, evenals 4 A350F's.

Air France-KLM koos afgelopen september voor de A350-familie om haar langeafstandsvloot verder te vernieuwen en te rationaliseren. **Deze nieuwe toestellen zullen de 26 Airbus A330's vervangen die momenteel door Air France (15 A330-200's) en KLM (6 A330-200's en 5 A330-300's) worden geëxploiteerd, evenals de 15 Boeing 777-200ER's die door de Nederlandse luchtvaartmaatschappij worden geëxploiteerd.**

Een zeer groot deel van de 777-300ER's van de groep zal in een tweede fase ook worden vervangen door A350's.

***Mijn commentaar:** Toen de beslissing werd genomen om de verouderde A330's en B777's te vervangen, was dat al een goede beslissing.*

Door ze te vervangen door A350's kan de Air France-KLM groep haar ecologische voetafdruk aanzienlijk verkleinen.

De talrijke problemen die Boeing sindsdien heeft ondervonden met zijn nieuwste langeafstandsmodellen (de B787 Dreamliner en de B777-X) versterken deze keuze.

> **Transavia France begint transformatie van Boeing 737's naar Airbus A320's**

(bron Les Echos) 10 januari 2024 - Soms gebeuren dingen gewoon. **Terwijl de media berichten over de tegenslagen van de Boeing 737 Max, vierde Transavia France woensdag de levering van haar eerste Airbus A320, bedoeld om geleidelijk haar Boeing 737-800's te vervangen.** Dit bevestigt Air France-KLM's keuze, twee jaar geleden, voor de Airbus vliegtuigen met één gangpad boven de Boeing om de vloot van haar low-cost dochteronderneming te vernieuwen.

Deze eerste A320 in Transavia-kleuren is in feite de tweede van een bestelling van 100 toestellen, met 60 opties, te verdelen tussen Transavia France, Transavia Holland en KLM. Het 1e toestel werd in december geleverd aan Transavia Holland en is al in gebruik genomen. De 1e A320 van Transavia France, die gestationeerd zal zijn op Orly, zal aanstaande maandag in gebruik worden genomen op de route Orly/Porto, de eerste dienst van de luchtvaartmaatschappij toen deze in 2007 van start ging.

Het is relatief zeldzaam dat een luchtvaartmaatschappij besluit om volledig van vliegtuigbouwer te veranderen. Vóór Transavia was alleen EasyJet erin geslaagd een soortgelijke verandering door te voeren. In beide gevallen lag de moeilijkheid in het feit dat de verandering van vloot gelijktijdig met een versnelde groei moest plaatsvinden. Sinds 2019 is de vloot van Transavia France gegroeid van 38 naar 71 vliegtuigen, ondanks Covid, en van 7 miljoen naar 13 miljoen passagiers in 2023. Het inruilen van Boeing-vliegtuigen voor Airbus betekent dat Transavia France en Transavia Holland al hun bemanningen moeten omscholen, terwijl ze een jaarlijkse groei van 6% moeten managen en elk jaar 10 tot 15 nieuwe vliegtuigen moeten integreren.

Maar de uitdaging is de moeite waard. **Door over te stappen van een vloot die volledig bestaat uit Boeing 737's van de oude generatie, die dateren van voor de 737 Max, naar de nieuwste generatie Airbus A320neo zouden de kosten met 10% moeten dalen.** Dit cijfer omvat een lager brandstofverbruik, lagere onderhoudskosten en een grotere operationele robuustheid," legt Olivier Mazzucchelli, Managing Director van Transavia France, uit.

De twee dochterondernemingen van Transavia rekenen op deze kostenbesparingen om eindelijk winstgevend te worden en te voldoen aan de doelstelling van Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM, om tegen 2028 €400 miljoen bij te dragen aan de operationele winst van de Groep. De verandering van vliegtuig zal ook leiden tot 15% minder CO₂-uitstoot en 50% minder geluidsoverlast op Orly.

Het vervangen van alle Boeing-vliegtuigen van Transavia door Airbus-vliegtuigen zal echter tijd kosten. Volgens Olivier Mazzucchelli zal de laatste Boeing 737 van Transavia de vloot pas "rond 2030" verlaten. Volgende zomer zal Transavia France nog maar zes A320's hebben en 13 aan het eind van het jaar, tegenover 70 Boeing 737-800's (het pre-Max model). Pas eind 2027 zullen de Airbus-vliegtuigen de meerderheid vormen bij Transavia France. Tegen die tijd wil Transavia France in totaal 90 vliegtuigen in gebruik hebben.

(...) Tot nu toe

lijkt de overname door Transavia France van de voormalige binnenlandse routes van Air France geen groot succes te zijn.

De maatschappij heeft zelfs enkele routes moeten opgeven, zoals Orly-Brest. Hoewel Transavia beweert low-cost en goedkoop te zijn, worden de kosten verhoogd door het gebruik van Air France-piloten en een hoofdbasis op Orly. Transavia speelt dus niet in dezelfde competitie als Ryanair of Volotea.

En het vooruitzicht om de routes op Orly te hervatten, waarop Air France toegeeft elk jaar tientallen miljoenen euro's te verliezen, is zeker geen uitgemaakte zaak voor een bedrijf dat in 2022 in Frankrijk en Nederland nog 179,9 miljoen euro verlies leed op een omzet van 2,2 miljard euro. Het doel voor 2023 was om break-even te draaien. Maar **de 8% marges die de Air France-KLM groep nastreeft, lijken nog ver weg en Transavia France zal er veel werk aan hebben om zich op Orly te vestigen tegenover EasyJet, Vueling en de Noord-Afrikaanse**

luchtvaartmaatschappijen.

Mijn commentaar: Drie luchtvaartmaatschappijen in de Air France-KLM groep hebben B737's in hun vloot: Transavia France (71 vliegtuigen), Transavia Nederland (43) en KLM (42).

Ze zullen allemaal worden vervangen door vliegtuigen uit de Airbus A320 NEO-familie.

De toewijzing van A320's en A321's zal afhangen van eventuele beperkingen op Schiphol. Waarschijnlijk zullen de A321's, die een grotere capaciteit hebben dan de A320's, worden toegewezen aan KLM en Transavia Nederland.

> TAP vervoerde bijna 16 miljoen passagiers in 2023

(bron AFP) 12 januari 2024 - **De Portugese luchtvaartmaatschappij TAP, die in de komende maanden zal worden geprivatiseerd, heeft in 2023 15,9 miljoen passagiers vervoerd, een stijging van 15,2% jaar-op-jaar, maar nog steeds lager dan in 2019, vóór de gezondheids crisis, maakte het vrijdag bekend.**

(...)

In 2019 vervoerde TAP meer dan 17 miljoen passagiers.

(...)

TAP, dat in 2020 als gevolg van de Covid-19-crisis met spoed werd gehernationaliseerd, profiteerde van een injectie van 3,2 miljard euro aan overheidsmiddelen, vergezeld van een herstructureringsplan waarover met de Europese Commissie is onderhandeld en dat tot 2025 van kracht is.

Als onderdeel van dit reddingsplan moest TAP haar vloot en het aantal slots op de luchthaven van Lissabon verminderen ten opzichte van 2019, herinnert de maatschappij zich, die in 2022 weer winstgevend werd.

(...)

Mijn commentaar: De politieke crisis in Portugal zou de verkoop van luchtvaartmaatschappij TAP kunnen uitstellen tot 2025.

Als TAP zich in 2024 verder herstelt, zou de waarde moeten stijgen.

> Beurs, luchtvaart, Airbus, Boeing: hemelsblauw

(bron Les Echos) 14 januari 2024 - Het ongeluk van de een is de winst van de ander. Maar **het waren niet alleen de problemen van Boeing en Pratt & Whitney die de aandelen van Airbus en Safran vrijdag naar nieuwe hoogtepunten stuwden.**

Voor de verkoopcijfers van de Europese vliegtuigbouwer hebben beleggers geloofwaardigheid gegeven aan hun voorkeursscenario voor 2024, namelijk een terugkeer naar winstgevendheid dankzij een versnelling van het productietempo.

De overschrijding van de jaarlijkse leveringsdoelstelling met 2%, die aan het begin van de herfst door analisten als zeer ambitieus werd beschouwd, stelde hen veel meer **tevreden** dan de kers op de taart van een recordaantal orders, drie keer het aantal vliegtuigen dat van de productielijn rolde.

Het overtreffen van de vorige verkooppiek, die dateerde van een decennium geleden, zal zeker portefeuilles geruststellen die zich zorgen maken over de financiële gezondheid van klanten nu ze uit de post-Covid opleving komen. Het opgeven van de winstdoelstelling voor 2024 door Delta Air Lines heeft hen eraan herinnerd hoe moeilijk luchtvaartmaatschappijen het hebben om hun kosten te drukken.

Niettemin zal het verminderen van de spanningen in de sector het belangrijkste aandachtspunt blijven. Brokers willen graag zien dat Airbus het recordaantal leveringen van 2018 overtreft. Dit is ongetwijfeld de sleutel om ervoor te zorgen dat zijn marktkapitalisatie, die in veertien maanden het dichtst in de buurt is gekomen van die van Boeing, tot op 2,4 miljard euro, overeenkomt met zijn aandeel in de lucht- en ruimtevaartmarkt, dat nu meer dan 60% bedraagt.

***Mijn commentaar:** De CEO van Safran, 's werelds grootste leverancier van reserveonderdelen naast General Electric, wees onlangs op problemen met de levering van titanium en staal.*

De spanningen tussen de fabrikanten van uitrustingen zullen nog enkele jaren aanhouden.

> **FAA verscherpt greep op Boeing**

(bron Journal de l'Aviation) 12 januari 2024 - Het ernstige incident met de Boeing 737-9 van Alaska Airlines op 5 januari was er een te veel. **De FAA** (US Federal Aviation Administration) heeft **aangekondigd een onderzoek in te stellen naar de vraag of Boeing niet heeft geverifieerd of zijn vliegtuigen voldeden aan het goedgekeurde ontwerp en in een veilige staat verkeerden.** De FAA gaat ook meer toezicht houden op de productie van de vliegtuigfabrikant en zet vraagtekens bij de voortdurende delegatie van bevoegdheden. **"Het is tijd om de delegatie van bevoegdheden opnieuw te bekijken en de bijbehorende veiligheidsrisico's te beoordelen"**, aldus Mike Whitaker, directeur van de FAA.

Er zal daarom een audit worden gestart om de 737-9 productielijn en de toeleveranciers te onderzoeken en te controleren of Boeing zich houdt aan de goedgekeurde kwaliteitsprocedures. Afhankelijk van de resultaten kunnen verdere audits worden georganiseerd.

Er zal ook meer aandacht worden besteed aan gebeurtenissen die verband houden met de ingebruikname van de 737-9. Tot slot zal de FAA de risico's analyseren die verbonden zijn aan het huidige systeem van delegatie van bevoegdheden en

kwaliteitstoezicht, waarvan de zwakke punten al naar voren zijn gekomen na de ongelukken van 2018 en 2019.

"Het aan de grond houden van de 737-9 en de meerdere productiegerelateerde problemen die de afgelopen jaren zijn vastgesteld, vereisen dat we alle mogelijke opties overwegen om de risico's te beperken. **De FAA bekijkt de mogelijkheid om een onafhankelijke derde partij in te schakelen om toezicht te houden op de inspecties en het kwaliteitssysteem van Boeing,**" aldus Mike Whitaker.



Mijn commentaar: Sinds maart 2019 en de crash van de Ethiopische 737 MAX 8 (157 doden) zijn de zeer nauwe banden tussen Boeing en de FAA onder vuur komen te liggen.

Ongeveer tien jaar lang had de FAA een deel van haar vliegtuigcertificering uitbesteed aan Boeing (zie mijn [brief nr. 696 van 25 maart 2019](#)).

De vele incidenten die zich de afgelopen maanden hebben voorgedaan met nieuwe

vliegtuigen laten zien dat de problemen blijven bestaan.

Het laatste incident (een tijdens de vlucht afgerukte deur, zie foto's hierboven) was voor de CEO van Boeing, Dave Calhoun, aanleiding om zijn mea culpa te maken.

Vorige week (dinsdag 9 januari 2024) erkende hij een "fout" nadat een deur was vastgelopen tijdens een vlucht voor Alaska Airlines, waardoor 171 van de 218 737 MAX 9-vliegtuigen van de Amerikaanse fabrikant aan de grond werden gehouden.

De heer Calhoun beloofde de kwestie "transparant, bij elke stap" aan te pakken.

> **Hoe China's C919 van plan is te profiteren van Boeings ellende**

(bron La Quotidienne) 12 januari 2024 - **De South China Morning Post**, een van de meest invloedrijke kranten in het Verre Oosten, gepubliceerd in Hongkong, meldt dat China, en in het bijzonder vliegtuigfabrikant Comac, het besluit heeft genomen om de verkoop van zijn C919-vliegtuigen in Europa te bevorderen, vóór enig ander continent behalve China zelf.

De Chinese autoriteiten zijn van mening dat weinig momenten in de geschiedenis gunstiger hadden kunnen zijn voor de verkoop van dit vliegtuig, het eerste dat vergelijkbaar is met Europese of Amerikaanse vliegtuigen, gezien de situatie van Airbus en Boeing, die vandaag de dag absoluut niet in staat zijn om aan de vraag te voldoen.

Volgens hen kan het kopen van een vliegtuig van een van de twee traditionele fabrikanten vandaag de dag betekenen dat je tot zeven jaar moet wachten, gezien de verzadiging van hun fabrieken, ondanks de inspanningen van beide bedrijven om de leveringen te versnellen.

Helaas heeft **Comac** ook een serieus probleem: tot op heden heeft de Chinese fabrikant slechts vier vliegtuigen geleverd, terwijl het eerste al iets meer dan een jaar in handen van de klant is.

Volgens de meest optimistische voorspellingen zal Comac tegen 2030 niet meer dan vijftig vliegtuigen per jaar produceren, wat het minimumaantal A320's is dat het Europese consortium in een maand kan produceren.

Volgens gespecialiseerde gegevens zou dit productietempo niet eens kunnen voldoen aan de binnenlandse Chinese vraag, hoewel er ook veel twijfels zijn over de vraag of deze vraag echt is of door de staat wordt veroorzaakt, waardoor elke westerse koper deze bestellingen zou kunnen omzeilen.

Mijn commentaar: Feit of fictie?

Laat me je eraan herinneren dat bijna alle uitrusting van de Comac (zie infographic hieronder) wordt geïmporteerd door China.

Dit geldt met name voor de motoren, die 25% van de waarde van het vliegtuig vertegenwoordigen; ze worden geleverd door CFM International, de joint venture die in 1974 werd opgericht door Safran en General Electric.

Comac heeft dezelfde leveranciers als Airbus en Boeing, en dus dezelfde leveringsproblemen. De Chinese fabrikant zal het de komende jaren moeilijk krijgen om Boeing te verdringen.



Beurs persoverzicht

> JPMorgan verlaagt het koersdoel voor Air France-KLM naar €9,20

(bron Agefi-Dow Jones) 10 januari 2024 - **JPMorgan heeft woensdag zijn koersdoel voor het aandeel Air France-KLM verlaagd van €9,50 naar €9,20** en zijn "onderwogen" aanbeveling bevestigd, in aanloop naar de publicatie van de jaarcijfers van de luchtvaartgroep op 29 februari.

De financiële tussenpersoon verlaagde zijn prognoses voor de operationele winst (Ebit) met 1% voor 2023 en met 3% voor de volgende twee boekjaren, **voornamelijk als gevolg van hogere kosten per eenheid, exclusief brandstof.**

Volgens JPMorgan zou de stijging van deze kosten in 2023 aan de bovenkant van zijn prognosebereik van 0% tot 5% moeten liggen.

JPMorgan blijft van mening dat hogere eenheidskosten en druk op de ticketprijzen als gevolg van de toegenomen capaciteit van de groep op de Ebit in 2024 zouden moeten drukken. De aandelen Air France-KLM daalden met 4,8% naar €12,71.

Geen commentaar

> Delta Airlines veroverde de luchtvaartmarkt stormenderhand

((bron Zonebourse) 12 januari 2024 - (...)) **De aandelen van Delta Airlines daalden met 8,97% in New York nadat het zijn winstverwachtingen voor 2024 verlaagde**, ondanks sterker dan verwachte kwartaalresultaten in het vierde kwartaal.

In het kielzog daalde American Airlines met 9,46% en United Airlines met 10,63%. (...)

Geen commentaar

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 15 januari op **€12,028**. Het aandeel is **deze week met maar liefst 10,41% gedaald**.

Sinds begin november is de koers van het aandeel Air France-KLM met meer dan 20% gestegen.

Op 2 januari 2023 bedroeg de koers 12,53 euro en op 19 juni 2023 17,77 euro.

Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 17,24 euro (het was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9,50 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: De aankondiging van Delta Air Lines dat ze haar winstverwachtingen voor 2024 verlaagt, heeft de aandelenkoersen van de grote Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen doen kelderen.

Lagekostenmaatschappijen, die niet blootgesteld zijn aan intercontinentaal verkeer, zijn niet getroffen.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$2 gestegen naar \$110. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$ 2 tot \$ 77 per vat.

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

***Mijn commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50.*

Deze week is de prijs met \$ 4 gestegen tot \$ 33.

Van februari tot juli 2023 keerde de spread terug naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Sinds augustus 2023 is de spread systematisch hoger dan \$ 30.

Goed om te weten

> Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres 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 Interéparagne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

***Mijn opmerking:** Als u aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interéparagne, moet u zich één keer per jaar aanmelden bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat uw account als inactief wordt beschouwd.*

Let op: Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interéparagne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek om in te loggen op hun rekening of om Natixis Interéparagne te bellen om hun PEE-rekening te reactiveren.

Na 10 jaar inactiviteit wordt je rekening overgedragen aan de Deposito- en Consignatiekas.

[Ga naar mijn website](#) om je PEE te deblokken.

> **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 je 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 wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM](#).

Details

Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.

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

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

voormalig directeur van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

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

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

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

11.525 mensen ontvangen dit persoverzicht live