

Geannuleerde vluchten Air France: de minister van Transport begrijpt het



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)

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

N°960, 15 april 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](#) 

Redactie

Geachte lezers,

In deze brief vindt u niet het artikel in de krant Referente, opgepikt door Businesstravel, met de kop "Air France-KLM trekt zich terug uit het overnameproces van TAP".

Dit is onjuist nieuws, onmiddellijk ontkend door de Air France-KLM groep: "Zoals we hebben gezegd, blijven we sterk geïnteresseerd in het project om TAP te privatiseren en zullen we de volgende stappen afwachten", aldus de luchtvaartmaatschappij in een persbericht.

Herinnering: werknemers van Air France hebben recht op een winstdelingspremie voor het boekjaar 2023. Ze moeten vóór woensdag 17 april 17:00 uur inloggen op de website van de beheerder (Natixis Interépargne) om hun keuze van toewijzing (betaling en/of spaargeld) te maken.

Veel leesplezier!

François

Persoverzicht van maandag

> Air France geannuleerde vluchten: de minister van Transport begrijpt het

(bron Mesinfos) 8 april 2024 - **Afgelopen oktober kondigde de Air France-groep aan dat zes routes van en naar de luchthaven Parijs-Orly tegen 2026 zouden worden gesloten.** Op het Franse vasteland gaat het om de luchthavens van Toulouse, Nice en Marseille. Ze zullen worden vervangen door vluchten van Transavia, een dochteronderneming van de Air France-KLM groep.

Lokale volksvertegenwoordigers in het departement Bouches-du-Rhône reageerden snel. De Renaissance parlementsleden Lionel Royer-Perraut en Didier Parakian legden de zaak voor aan de toenmalige Minister van Transport, Clément Beaune. Zijn opvolger, Patrice Vergriete, reageerde in een brief aan Didier Parakian. **Volgens de minister zijn de bezuinigingen gerechtvaardigd en moeten er alternatieven worden voorgesteld.**

De binnenlandse luchtvaartmarkt is geëvolueerd. Volgens de minister van Transport is **de maatschappij** veranderd sinds de gezondheids crisis en wordt ze **geconfronteerd met nieuwe werkgewoonten, met name telewerken.** Dit veroorzaakt "een daling van het luchtverkeer in verband met zakenreizen, vooral op radicale routes", schrijft hij. Volgens hem is het verkeer op de pendeldienst Orly-Marseille met 68% gedaald ten opzichte van 2019. "Zakelijke klanten zijn gedaald van 150.000 passagiers in 2019 naar 50.000 in 2023".

Een andere reden voor de bezuinigingen is de treindienst Marseille - Parijs. Deze dienst "heeft een betere balans wat betreft de uitstoot van broeikasgassen". Volgens de minister van Vervoer is dit een belangrijk argument en "houden steeds meer passagiers er rekening mee bij het kiezen van hun vervoerswijze".

De minister van Transport begrijpt deze keuze: "Air France moet alle oplossingen implementeren om haar winstgevendheid te verbeteren". Maar Patrice Vergriete is het eens met Didier Parakian: "deze ontwikkeling mag niet ten koste gaan van de regio's".

Om deze terugtrekking te compenseren, heeft **Air France aangegeven dat deze gepaard zal gaan met "een verhoging van het aantal vluchten naar de luchthaven Parijs-Charles de Gaulle,** dat zal worden verhoogd tot tien dagelijkse frequenties in plaats van de huidige acht". Transavia, een dochteronderneming van de Air France-KLM groep, zal de route Orly - Marseille overnemen met twee dagelijkse vluchten.

Mijn commentaar: Het product "La Navette", dat in 1996 werd gelanceerd, was bedoeld om zakelijk verkeer tussen Parijs en de belangrijkste provinciesteden aan te trekken door de frequentie en flexibiliteit van de vluchten.

Naast de toename van telewerken is er nog een ander fenomeen dat de afname

van het aantal vluchten en het gebrek aan rentabiliteit van deze routes voor zakenreizigers verklaart.

Grote bedrijven die in Frankrijk gevestigd zijn, moeten jaarverslagen publiceren over hun engagement op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) en duurzame ontwikkeling.

Sinds 1 januari 2023 zijn ze verplicht om de koolstofvoetafdruk van hun activiteiten te presenteren, inclusief zakenreizen van werknemers.

Dit heeft ertoe geleid dat ze de voorkeur geven aan reizen per trein, dat een veel kleinere koolstofvoetafdruk heeft dan vlieg reizen.

De politieke reacties op het opgeven van deze routes door Air France varieerden van acceptatie tot hevig protest.

Tegenover deze situatie heeft geen enkele politicus het aangedurfd om voor te stellen om het tekort op deze routes te compenseren door een Delegatie voor Openbare Diensten op te richten!

Toch zou dit voor Air France de enige manier zijn om haar pendeldiensten in stand te houden.

> Delta Airlines bevestigt doelstellingen voor 2024 na goed eerste kwartaal

(bron AFP) 10 april 2024 - De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij **Delta Airlines heeft in het eerste kwartaal de prognoses van analisten overtroffen met een "record" omzet en een "robuuste" vraag** en bevestigde daarmee haar doelstellingen voor het hele jaar. "We hebben een recordomzet behaald dankzij een fantastische operationele prestatie, waardoor een sterke groei van de winst mogelijk is", aldus Ed Bastian, CEO van het bedrijf, geciteerd in een woensdag uitgegeven persbericht van het bedrijf. **"We verwachten dat dit sterke momentum in ons bedrijf zal aanhouden en in het tweede kwartaal verwachten we een recordomzet, een operationele marge van ongeveer 15% en een winst per aandeel van \$2,20 tot \$2,50 per aandeel"**, vervolgde hij, waarbij hij aangaf dat het management "vertrouwen" heeft in het hele jaar. In een audioconferentie met analisten zei hij dat **het tweede kwartaal "de hoogste kwartaalomzet in de geschiedenis" van het bedrijf zou moeten opleveren**. Delta verwacht een nettowinst per aandeel van zes tot zeven dollar en een vrije kasstroom van drie tot vier miljard dollar. In de eerste drie maanden van het jaar boekte het bedrijf een omzet van 12,56 miljard dollar (+6%) en een nettowinst van 37 miljoen, vergeleken met een verlies van 363 miljoen een jaar eerder.
(...)

Ook opmerkelijk in het eerste kwartaal: een opleving in zakenreizen (+14%), dankzij "de terugkeer van belangrijke accounts", met name in de sectoren technologie, consumentendiensten en financiële diensten. De groei normaliseert zich en we bevinden ons in een periode van optimalisatie, waarbij we ons concentreren op onze meest winstgevende 'hubs' en productiviteitswinst boeken", aldus Dan Janki, Chief Financial Officer. **Het bedrijf is ook van plan om zijn schuld te verminderen met "ten minste 4 miljard dollar" tegen 2024.**

(...)

Mijn commentaar: Laten we eens kijken naar de recente geschiedenis van het luchtvervoer in de Verenigde Staten: in het begin van de jaren zeventig verdeelden de grote luchtvaartmaatschappijen de binnenlandse markt van het land zonder echt met elkaar te concurreren. Dit paradigma veranderde in 1978 toen president Jimmy Carter de Airline Deregulation Act goedkeurde.

Geconfronteerd met de toegenomen concurrentie en om te voorkomen dat ze net als Pan Am zouden verdwijnen, reageerden enkele van de grootste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen door te fuseren.

In 2008, vier jaar na de fusie tussen Air France en KLM, kocht Delta Air Lines (partner van Air France) Northwest (partner van KLM).

Beetje bij beetje is de Amerikaanse markt geëvolueerd tot een oligopolie, zoals ik al aangaf in [brief 903](#).

In de komende jaren zal de steun voor duurzame vliegtuigbrandstoffen (zie volgend artikel) de operationele en financiële efficiëntie van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen vergroten.

> **Nieuwe generatie SAF: de Verenigde Staten maken grote sprong voorwaarts met de lancering van 's werelds grootste fabriek**

(bron Les Echos) 10 april 2024 - **Het wordt de grootste SAF-fabriek van de nieuwe generatie ter wereld.** De Amerikaanse start-up DG Fuels heeft details gegeven over zijn toekomstige fabriek in Saint James Parish, Louisiana. Deze meer dan 4 miljard dollar kostende gok op de toekomst zal op volle capaciteit 600.000 ton SAF produceren. Dat is het equivalent van 30.000 trans-Atlantische vluchten (ongeveer 3% van het jaarlijkse verkeer op deze route), als 50% van deze brandstof wordt gemengd met conventionele brandstof.

Dit is een echte technologische sprong voorwaarts die de start-up voorstelt. In tegenstelling tot bijna alle biobrandstoffen op de markt vandaag, die geproduceerd worden uit afvaloliën of dierlijke vetten, heeft het **gekozen voor een technologie die het gebruik van biomassa en synthese combineert.**

Dit is de Fischer-Tropsch CANS-technologie, ontwikkeld door de Britse chemicus Johnson Matthey en oliemaatschappij BP. "We nemen synthetische gassen en zetten die om in vloeibare brandstoffen, of het nu biodiesel of biokerosine is. En synthetische gassen kunnen worden verkregen uit biomassa

(...)

DG Fuels van zijn kant is agnostisch over de verschillende bronnen van de gebruikte biomassa. Voor zijn eerste fabriek in Louisiana zal het bedrijf gebruik maken van suikerrietresiduen. Verwacht wordt dat het hiervan ongeveer 120 miljoen dollar per jaar zal kopen, waarvan een derde afkomstig is van lokale producenten in de buurt van de locatie. Vervolgens zal het de koolstof extraheren en combineren met waterstof om synthetisch gas te produceren, dat vervolgens zal worden omgezet in SAF

(...)

De keuze voor deze technologie moet het probleem van de beschikbaarheid van biomassa vermijden, dat momenteel de toekomst van deze

biobrandstoffen beperkt. "Vergeleken met bepaalde andere projecten waarbij biomassa wordt gebruikt, zijn wij in staat om drie tot vier keer meer SAF te produceren voor dezelfde hoeveelheid," voegt Christopher Chaput toe.

De kwestie van de beschikbaarheid en de kosten van waterstof lijkt de start-up ook niet te achtervolgen. **We staan open tussen groene waterstof, gemaakt van hernieuwbare energiebronnen, en blauwe waterstof, gemaakt van gas met koolstofafvang,** legt de medeoprichter van DG Fuels uit. In Louisiana is het vrij gemakkelijk om goedkoop koolstof af te vangen. Elders hoop ik dat we toegang krijgen tot overvloedige hernieuwbare bronnen, zon, wind en zelfs waterkracht. Het resultaat is dat **DG Fuels zich nu al opwerpt als een goedkope producent van SAF.** "Sommige mensen hebben het over FAS dat twee of drie keer zo duur is als conventionele paraffine. Wij zullen daar ver onder zitten", verzekert Christopher Chaput, die zelfs beweert dat het mogelijk zal zijn om te concurreren met de spotprijs van Jet-A in de Verenigde Staten, **als de federale subsidies gehandhaafd blijven.**

Dit model lijkt luchtvaartmaatschappijen te overtuigen, die verplicht zijn om duurzame brandstoffen te gebruiken (6% tegen 2030 in de Europese Unie, en tot 70% tegen 2050). **Air France, dat verder wil gaan dan deze verplichtingen met een bijmengingsdoelstelling van 10% in 2030, heeft samen met Airbus geïnvesteerd in DG Fuels en heeft tussen 2027 en 2036 een leveringscontract getekend voor 600.000 ton met DG Fuels,** met een optie voor nog eens 75.000 ton vanaf 2029 (naast de miljoen ton die besteld is bij Neste).

Naast Air France-KLM heeft **het Amerikaanse bedrijf al precontracten getekend met verschillende luchtvaartmaatschappijen, waaronder Delta.** Ongeveer tweederde van de productie van Louisiana heeft al kopers gevonden, ook al wordt de fabriek pas in 2028 operationeel. "We zouden alles kunnen verkopen als we dat wilden," voegt Christopher Chaput toe.

Er zijn nog steeds onzekerheden in verband met de Amerikaanse presidentsverkiezingen en de toekomst van de Inflation Reduction Act (IRA), die

Donald Trump heeft beloofd sterk te verminderen of zelfs in te trekken (...)

Mijn commentaar: De Verenigde Staten hebben aanzienlijke financiële en fiscale stimuleringsmaatregelen ingevoerd om de structurering van de duurzame luchtvaartbrandstofsector te versnellen, die meer dan tien jaar geleden is begonnen.

Europa loopt een beetje achter, maar begint te reageren.

De luchtvaartmaatschappijen zijn sterk gemobiliseerd.

Vorige week nam KLM CEO Marjan Rintel deel aan de Clean Mobility Dialogue in Brussel om de toekomst van transport te bespreken met de voorzitter van de Europese Commissie, Ursula von der Leyen, de Executive Vice-President voor de Europese Green Deal, Maroš Šefčovič, de Europese Commissaris voor Transport, Adina Valean, en CEO's uit de transportsector.

Ze herhaalde dat klimaatverandering een mondiale uitdaging is en daarom mondiale maatregelen vereist, naast de maatregelen die al door de Europese Unie zijn aangenomen.

Sinds oktober 2023 is Wopke Hoekstra Europees commissaris voor Klimaatactie. Daarvoor was hij van 2017 tot 2022 minister van Financiën van Nederland. Hij heeft een uitstekende kennis van zaken op het gebied van luchtvervoer en heeft het dossier Air France-KLM op de voet gevolgd.

> **Om Air Europa over te nemen, stelt IAG voor om 40% van haar vluchten aan haar concurrenten te verkopen**

(bron AFP) 8 april 2024 - **De IAG-groep, die de Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa wil overnemen, zei op maandag 8 april bereid te zijn 40% van de door deze maatschappij geëxploiteerde routes aan concurrenten te verkopen om van Brussel groen licht te krijgen voor deze overname, d.w.z. "meer dan het dubbele" van wat oorspronkelijk was voorgesteld.**

(...) Als

onderdeel van de besprekingen met de Europese Commissie "hebben we elke route geanalyseerd" om "eventuele concurrentieproblemen op te sporen", zei het hoofd van IAG. "We garanderen dat er na de afronding van deze transactie geen enkele route zal zijn waarop Iberia en Air Europa exclusief zullen opereren: er zal altijd een concurrent zijn", voegt Luis Gallego toe.

(...)

Dit project blijft echter afhankelijk van het groene licht van Brussel, dat eind januari een "diepgaand onderzoek" startte naar deze operatie, omdat het vreest dat het de concurrentie op verschillende routes zou verminderen.

Brussel is vooral bezorgd over de concurrentievoorwaarden op de Spaanse binnenlandse routes, met name tussen Spanje en de Balearen en de Canarische Eilanden, en op de routes tussen Madrid en verschillende Europese steden. Het onderzoek heeft ook betrekking op langeafstandsroutes tussen Madrid en Noord- en Latijns-Amerika.

Mijn commentaar: Volgens Reuters heeft IAG haar basisaanbod verbeterd:

=== start quote

De antitrustautoriteiten van de EU hebben verzuimd de mening van rivalen en klanten te vragen over de corrigerende maatregelen die IAG, eigenaar van British Airways, heeft voorgesteld als onderdeel van haar deal om Air Europa over te nemen, wat erop wijst dat de maatregelen onvoldoende zijn om de bezwaren van de autoriteiten weg te nemen, aldus mensen met directe kennis van de zaak.

=== einde citaat

Het is niet aan IAG om "elke route te analyseren op mededingingsbezwaren"; dat is de rol van de Europese Commissie.

Deze kwestie belooft het onderwerp te worden van lange discussies voordat een consensus wordt bereikt.

> **Boeing: de crisis breidt zich uit naar langeafstandsvliegtuigen na het opduiken van een klokkenluider**

(bron Les Echos) 10 april 2024 - Nog meer slecht nieuws met mogelijk verstrekende gevolgen voor Boeing. **De Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit (FAA) kondigde dinsdagavond aan een nieuw onderzoek in te stellen naar aanleiding van verklaringen van een ingenieur van Boeing over nieuwe kwaliteitsproblemen, dit keer met betrekking tot langeafstandsvliegtuigen.**

In een interview met de New York Times beweert Sam Salehpour, een ingenieur die tien jaar bij Boeing heeft gewerkt op het gebied van kwaliteitscontrole, dat de vliegtuigbouwer zijn waarschuwingen over kwaliteitsdefecten in het assemblageproces voor de 787 en 777, Boeings twee belangrijkste families van langeafstandsvliegtuigen, heeft genegeerd.

Volgens hem zouden de koolstofvezel rompsecties van de 787's, die al geprefabriceerd aankomen op de assemblagelijnen in Charleston, South Carolina, **niet correct worden geassembleerd** "en zouden ze na duizenden vluchten midden in de vlucht uit elkaar kunnen vallen".

Kleine stukjes boorgruis zouden tussen de voorste en achterste secties van de romp kunnen zijn gegleden, legt hij uit in een brief aan de FAA. De ingenieur beschuldigde Boeing er ook van represailles tegen hem te hebben genomen na zijn

waarschuwingen over wat hij beschreef als problemen die de structurele integriteit van het vliegtuig zouden kunnen aantasten.

In een verklaring **weerlegt Boeing zijn beschuldigingen. Boeing noemt de beweringen "onjuist"** en stelt dat de 787 rompen ontworpen en getest zijn om tot 44.000 drukwisselingen te weerstaan, het equivalent van zeventig jaar gebruik.

Sinds de ingebruikname in 2011 heeft geen van de ongeveer 1.200 B787's die wereldwijd in gebruik zijn, een ernstig ongeluk tijdens de vlucht gehad. Hetzelfde geldt voor de B777's, die in 1995 in gebruik werden genomen en waarvan de productiemethode niet hetzelfde is als die van de B787.

In 2007 werden echter problemen met de assemblage van rompsecties ontdekt bij de eerste exemplaren van de B787, nog voordat ze in dienst kwamen. Deze defecten leidden ertoe dat Boeing de levering van de eerste vliegtuigen enkele jaren uitstelde.

In 2020 dwong de ontdekking door technici van Boeing van andere fabricagefouten aan rompsecties en aan de rompbevestigingen van een aantal B787's de vliegtuigbouwer, in overeenstemming met de FAA, om de leveringen van B787's bijna een jaar lang stop te zetten. **De aan de orde gestelde kwesties werden onderworpen aan een strenge technische beoordeling onder toezicht van de FAA," aldus Boeing** in een persbericht. Deze analyse heeft bevestigd dat deze kwesties geen veiligheidsproblemen opleveren en dat het vliegtuig zijn levensduur nog tientallen jaren zal behouden. We blijven deze kwesties volgen door middel van gevestigde regelgevende protocollen en moedigen alle werknemers aan om zich uit te spreken als er problemen zijn. Vergelding is bij Boeing ten strengste verboden", aldus de vliegtuigbouwer.

De beweringen van Boeing hebben de FAA er echter niet van weerhouden om een eigen onderzoek in te stellen naar de beschuldigingen in het interview.

De ingenieur is ook uitgenodigd om volgende week te getuigen voor een Senaatscommissie die de problemen van Boeing onderzoekt. Er staat de vliegtuigbouwer dus nog meer te wachten.

Voorlopig heeft de FAA Boeing

echter niet gevraagd om de leveringen van 787's en 777's stop te zetten of te vertragen, in tegenstelling tot wat ze heeft gedaan voor de 737 MAX's met één gangpad. **Dit lijkt erop te wijzen dat de Amerikaanse autoriteiten geen direct veiligheidsrisico zien in de beschuldigingen van de ingenieur.** Anders zou het bedrijf waarschijnlijk de 787's aan de grond houden, zoals het in 2013 heeft gedaan, ook al is het vliegtuig nu een van de zeldzame bronnen van winst voor de vliegtuigbouwer.

Mijn commentaar: De huidige situatie bij Boeing betekent dat elke waarschuwing zeer serieus wordt genomen door de FAA.

In de laatste paar brieven heb ik aangegeven dat de FAA haar houding ten opzichte

van Boeing heeft veranderd om volledig terug te keren naar haar rol van autoriteit: het openen van een nieuw onderzoek is een stap in die richting.

Als de FAA kapitaaleisen zou stellen, zou dat een grote klap zijn voor de financiën van Boeing. De financiën van het bedrijf staan al onder druk door vertragingen bij de leveringen en de bedragen die zijn uitgekeerd na de ongelukken met de B737 MAX.

> **Vliegtuigproductie: Airbus komt weer op schema, Boeing stort in**

(bron La Tribune) 9 april 2024 - **De kloof tussen Airbus en Boeing wordt steeds groter.** Terwijl de Europese vliegtuigbouwer, gestimuleerd door zijn doelstellingen om de productiesnelheid te verhogen, zijn leveringen in het eerste kwartaal opnieuw versnelt in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar, ondervindt zijn Amerikaanse rivaal de gevolgen van zijn herhaalde kwaliteitsproblemen.

Airbus leverde 142 vliegtuigen af in de eerste drie maanden van het jaar, tegenover 127 in het eerste kwartaal van 2023. **Deze toename van de activiteit werd voornamelijk aangedreven door de A320 NEO-familie**, met 116 geleverde vliegtuigen, wat een groei van 11,5% vertegenwoordigt. Dit is in lijn met de ramp-up van de vlaggenschipfamilie van de fabrikant, die streeft naar een gemiddelde van 75 vliegtuigen per maand tegen 2026. Er werden ook twee extra A350's geleverd.

Dit industriële succes moet echter worden genuanceerd. Airbus was er al in geslaagd om 142 vliegtuigen af te leveren in het eerste kwartaal van 2022, voordat het een gecompliceerde start kende in 2023, **voornamelijk vanwege knelpunten in de toeleveringsketen.** Het profiteert daarom van een reboundeffect. Dit weerhield de vliegtuigbouwer er niet van om zijn doelstellingen in 2023 te halen... en ze in 2022 niet te halen.

Hoe het ook zij, de dynamiek blijft positief in vergelijking met Boeing. De Amerikaanse fabrikant moet het doen met 83 geleverde vliegtuigen sinds het begin van het jaar, tegenover 130 voor dezelfde periode vorig jaar. **De leveringen van 737 MAX's zijn bijna gehalveerd tot 66, terwijl de 787's nauwelijks vooruitgang boeken.** Dit zou zich moeten vertalen in een aanzienlijke daling van de omzet in de resultaten van het eerste kwartaal, en waarschijnlijk ook van de winstgevendheid.

Bovenal illustreert het de moeilijkheden die Boeing ondervindt om de productiekwaliteit weer op de rails te krijgen, na een reeks problemen waaronder het verlies van een deurplug op een Alaska Airlines 737 MAX 9 afgelopen januari. Dave Calhoun, CEO van de Amerikaanse groep, die aan het eind van het jaar vertrekt, heeft het verhogen van de productiesnelheid voor de 737 MAX tijdelijk opgegeven en weigerde leveringsdoelen voor het jaar te presenteren.

Op het gebied van orders gaat Airbus ook omhoog, met 170 bruto orders (en geen annuleringen tot nu toe). Boeing blijft goed verkopen, met 131 bruto orders, meer dan vorig jaar.

Mijn commentaar: Airbus zal in 2024 afhankelijk blijven van zijn toeleveringsketen om in 2025 weer normaal te worden.

Op de markt voor vliegtuigen met één gangpad blijven de bestellingen voor de A320 NEO goed gaan.

We mogen niet vergeten dat China probeert een internationale certificering te krijgen voor zijn COMAC C919 vliegtuig met één gangpad, dat zowel met de Boeing B737 MAX als met de A320 NEO zou kunnen concurreren.

Wat betreft de widebodymarkt ben ik het eens met de Journal de l'Aviation van deze week: de A350 zou het grootste succesverhaal in de commerciële luchtvaart kunnen worden in termen van leveringen, orders en toekomstige ontwikkelingen.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 12 april op **9,432 euro**. Het aandeel daalt deze week met **-1,50%**.

Sinds het begin van het jaar, na de aankondiging van gemengde resultaten voor het vierde kwartaal van 2023, heeft de koers van het aandeel Air France-KLM 30% verloren.

Het stond op €12,53 op 2 januari 2023 en op €17,77 op 19 juni 2023.

Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 16,04 euro (het was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9 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 aandelenkoers van Air France-KLM is deze week licht gedaald.

De week ervoor hadden twee analisten hun koersdoelen naar beneden bijgesteld.

Voor de meeste beleggers overschaduwde de aankondiging van zwakker dan verwachte resultaten voor het vierde kwartaal van 2023 de goede resultaten voor het

hele jaar.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met \$2 naar \$112. Eind juni was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$1 tot \$90 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.

De Jet Fuel spread in Europa en Brent ruwe olie zijn deze week gedaald tot \$22 per vat. Dit is de zevende achtereenvolgende week dat de spread is gedaald naar een niveau van \$25 of minder.

Van februari tot juli 2023 keerde de spread terug naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Van augustus 2023 tot februari 2024 bedroeg de spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brentolie systematisch meer dan \$30.

Goed om te weten, speciale winstdelingsbonus voor 2023

> **Deadline voor reacties van werknemers: 17 april 2024**

Medewerkers van Air France hebben te horen gekregen dat ze in april een winstdelingsbonus zullen ontvangen.

Deze bonus kan op verschillende manieren worden uitbetaald:

. een volledige of gedeeltelijke storting op een bankrekening (in dat geval is er inkomstenbelasting over verschuldigd),

.

o PEE (Plan d'Epargne Entreprise) geblokkeerd voor 5 jaar (behalve in gevallen van vervroegde vrijlating voorzien door de wet)

o PERCOL (Plan d'Epargne Retraite d'entreprise Collectif) of PERO (Plan d'Epargne Retraite d'entreprise Obligatoire) geblokkeerd tot het pensioen (behalve in gevallen van vervroegde vrijlating voorzien door de wet

).

Werknemers moeten vóór 17 april 17:00 uur inloggen op de website van de manager om hun keuze van toewijzing (betaling en/of sparen) te maken.

LET OP: als u niets doet, wordt uw winstdelingspremie als volgt toegewezen:
· **50% aan het FCPE Monétaire van de PEE** (Natixis ES Monétaire), bevroren voor 5 jaar (behalve in gevallen van vervroegde vrijlating waarin de wet voorziet),
· **50% op het Equilibre pilootgestuurde net van de PERCOL**, geblokkeerd tot aan pensionering (behalve in gevallen van vervroegde vrijgave voorzien door de wet).

Je kunt [details over hoe je toegang krijgt tot de site van de manager](#) vinden op mijn [navigatiesite](#).

Mijn commentaar: Als je dat nog niet hebt gedaan, raad ik je aan om een persoonlijk e-mailadres in te voeren op de website van de manager. Dit zal worden gebruikt voor alle correspondentie.

Zodat je niet vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert,

Herinnering: als u aandelen houdt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, vergeet dan niet om eenmaal per jaar in te loggen bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat deze als inactief wordt beschouwd.

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

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 werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

Details

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

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

Je kunt me al je 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

**Vertegenwoordiger van PS- en PNC-werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van Air France-KLM.
U kunt mij 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](#).

11.554 mensen ontvangen deze persrecensie live

