

Waarom Air France-KLM en CMA CGM gaan scheiden



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°948, 22 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

> Waarom Air France-KLM en CMA CGM een jaar na hun samenwerking gaan scheiden

(bron Les Echos) 16 januari 2024 - De **luchtvrachtalliantie tussen Air France-KLM en CMA CGM zal niet langer dan een jaar standhouden**. Ook al blijft de formulering dubbelzinnig, een echte scheiding tussen de twee Franse groepen doemt op aan de horizon.

Tussen het einde van hun samenwerking in luchtvracht, het vertrek van het logistieke bedrijf uit Marseille uit de raad van bestuur van de luchtvaartmaatschappij en de mogelijke terugtrekking uit het kapitaal eind februari 2025... lijkt de deal in der minne geschikt.

Minder dan twee jaar na de publicatie van het banninerapport kondigden Air France-KLM en CMA CGM deze dinsdagochtend [16 januari] in een gezamenlijk persbericht het einde van hun commerciële samenwerking aan. De beslissing werd gerechtvaardigd door het feit dat "een beperkt regelgevend kader in bepaalde belangrijke markten" had verhinderd dat het partnerschap "optimaal functioneerde".

Volgens naaste bronnen was het **belangrijkste probleem de toegang tot de belangrijke Noord-Amerikaanse markt**. Aangezien Air France in Skyteam al samenwerkt met Delta Airlines en andere internationale luchtvaartmaatschappijen, leken de nieuwe Frans-Franse afspraken over capaciteitsdeling problemen op te

leveren voor de antitrustautoriteiten aan de andere kant van de Atlantische Oceaan, vooral als de deal binnenkort zou worden uitgebreid met Delta of Virgin Atlantic.

Bovendien zijn de middelen van beide partijen veranderd sinds de crisis. Air France heeft zijn passagiersvluchten het afgelopen jaar aanzienlijk opgevoerd, met bunkers die moeten worden gevuld om de route-inkomsten te maximaliseren. Het ontwikkelingstempo van de vrachtmiddelen is dus veranderd sinds de eerste onderhandelingen. CMA CGM heeft nu vijf eigen vliegtuigen en verwacht er nog zes bij te krijgen, waaronder vier gloednieuwe Airbus A350-vrachtvliegtuigen die de kleinere A330's moeten vervangen. Maar twee nieuwe Boeing 777 vrachtvliegtuigen zijn naar verluidt terugverkocht aan een Amerikaanse operator, volgens de SNPL pilotenvakbond, die zich zorgen maakt over het lot van de ongeveer 120 CMA CGM Air Cargo bemanningsleden.

Toen dit "strategisch partnerschap" in mei 2022 werd onthuld (met inwerkingtreding in april 2023), leek de combinatie coherent. Het koppelde een logistiek bedrijf dat met volle zakken uit Covid-19 was gekomen, dankzij de buitengewone stijging van de vrachttarieven, aan een luchtvaartgroep die verzwakt was door de sluiting van haar grenzen tijdens de pandemie.

Op dat moment rekenden de twee groepen op een groeiende vraag naar luchtvracht, terwijl de toeleveringsketens tot stilstand waren gekomen na de Covid-19 pandemie. De overeenkomst voorzag erin dat de twee bedrijven gezamenlijk de vrachtvliegtuigen van hun respectieve luchtvaartmaatschappijen zouden exploiteren.

Daarnaast nam de groep onder leiding van Rodolphe Saadé een belang van 9% in Air France-KLM via een kapitaalverhoging. Dit maakt CMA CGM de derde grootste aandeelhouder in Air France-KLM, na de Franse staat (28,6%) en de Nederlandse staat (9,3%).

In hun persbericht verklaren

Air France-KLM en CMA CGM dat ze "de bestaande overeenkomsten zullen beëindigen op 31 maart 2024". Vanaf die datum "zal elke groep onafhankelijk opereren". "De twee groepen blijven vastbesloten om samen te werken, zodat vrachtklanten kunnen blijven profiteren van hun respectieve netwerken", verzekeren ze.

Afgezien van deze stijlclausule verwachten **sommige experts al dat CMA CGM zijn knikkers terugneemt en een alliantie aangaat met een andere luchtvaartmaatschappij.** Ondanks haar netwerk van 160 agentschappen over de hele wereld, die maritieme diensten verkopen, en haar aanwezigheid in de logistiek, die binnenkort zal worden uitgebreid met de voormalige activiteiten van de Bolloré-groep, **lijkt de in Marseille gevestigde groep te klein om veel gewicht in de schaal te leggen tegenover de grote gespecialiseerde vloten**

zoals die van UPS, Cargolux, DHL, Atlas Air, China Airlines, enz.

CMA CGM is uitgesloten van de Amerikaanse markt en vliegt voornamelijk van Roissy-CDG naar Hongkong en Sjanghai, maar ook naar Mumbai, Abu Dhabi en Caïro.

Als voorbode van een duidelijke scheiding op middellange termijn zijn **de twee maatschappijen "overeengekomen dat CMA CGM op 31 maart 2024 uit de Raad van Bestuur van Air France-KLM stapt"**. De benoeming van Rodolphe Saadé in de Raad van Bestuur was eind mei 2022 bekrachtigd tijdens de jaarlijkse Algemene Vergadering.

Bovendien was in de overeenkomsten van 2022 bepaald dat CMA CGM tot ten minste 15 juni 2025 aandeelhouder van Air France-KLM zou blijven en zelfs de helft van haar aandelen tot medio juni 2028 zou behouden.

Uiteindelijk is de volledige uitstap van de rederij uit de luchtvaartgroep nu mogelijk vanaf 28 februari 2025, en "zonder extra holdingperiode", volgens de nieuwe scheidingsovereenkomsten.

***Mijn commentaar:** In 2020, aan het begin van de Covid-gezondheids crisis, explodeerden de vrachtprijzen. In de maritieme sector verviervoudigden de containerprijzen soms. De winsten van chartermaatschappijen schoten omhoog.*

In 2021, terwijl een van zijn belangrijkste concurrenten in de zeevracht, het Italiaanse MSC, van plan was om naast Lufthansa ook Alitalia over te nemen, lanceerde CMA CGM zijn eigen vrachtmaatschappij. Omdat CMA CGM geen ervaring had met luchtvaartmaatschappijen, koos het voor een partnerschap met Air France-KLM.

Het partnerschap was een win-winsituatie. Air France-KLM bracht haar vaardigheden en commerciële netwerk in, terwijl CMA CGM de financiële middelen verschafte. Hoewel geen van beide partners de illusie had dat de prijzen hoog zouden blijven, waren de vooruitzichten op succes sterk.

Maar zoals het artikel aangeeft, daalden de prijzen meer dan verwacht en verleenden de Verenigde Staten niet de antitrustimmunititeit die nodig was om activiteiten op het trans-Atlantische netwerk te ontwikkelen.

Het einde van de samenwerking leek onvermijdelijk.

Het valt nog te bezien onder welke voorwaarden CMA CGM uit het kapitaal van Air France-KLM zal stappen. Het belang van 9% dat voor €400 miljoen werd verworven, is nu nog maar €270 miljoen waard.

Ook andere luchtvrachtexploitanten hebben het moeilijk. Als gevolg van de ineensstorting van de vrachtmarkt heeft het Canadese Cargojet besloten geen Boeing B777-vrachtvliegtuigen te kopen, maar liever B767's met een lagere capaciteit.

> Storm annuleert maandag tientallen vluchten op Schiphol

(bron Zonebourse) 21 januari 2024 - **De Amsterdamse luchthaven Schiphol heeft uit voorzorg tientallen vluchten die voor maandag gepland stonden geannuleerd vanwege de harde wind die wordt verwacht als de storm Isha Nederland bereikt, zo liet de luchthaven zondag weten.**

In een verklaring zei Schiphol dat het 130 inkomende en uitgaande vluchten had geannuleerd en reizigers adviseerde om de status van hun vluchten online te controleren. De

Nederlandse luchtvaartmaatschappij **KLM, de grootste gebruiker van de luchthaven, vertelde het Nederlandse persbureau ANP dat het maandag 65 Europese vluchten had geannuleerd.**

***Mijn commentaar:** We vergeten wel eens dat Amsterdam noordelijker ligt dan Parijs.*

In de winter leiden weersomstandigheden regelmatig tot verminderde activiteit op Schiphol.

Dit was vorige week al het geval, toen op 16 januari meer dan honderd vluchten werden vertraagd en tientallen geannuleerd op Schiphol als gevolg van een strenge koudegolf.

> IAG gaat EU corrigerende maatregelen voorstellen voor Air Europa-overeenkomst

(bron: Reuters, vertaald met Deepl) 16 januari 2024 - **IAG, eigenaar van British Airways, verwacht dat de antitrustautoriteiten van de EU een volledig onderzoek zullen instellen naar de voorgenomen aankoop van de Spaanse luchtvaartmaatschappij Air Europa** en zal maatregelen voorstellen om hun bezwaren weg te nemen, aldus de chieff executive van IAG op dinsdag.

De deal maakt deel uit van een consolidatiegolf in de luchtvaartsector, waarbij het Duitse Lufthansa een minderheidsbelang wil verwerven in het Italiaanse staatsbedrijf ITA Airways en Korean Air Asiana wil kopen.

De regelgevende instanties van de EU zijn onlangs strenger geworden bij het goedkeuren van transacties en willen nu soms dat overnemende luchtvaartmaatschappijen hun activa afstoten en niet alleen routes of slots op luchthavens opgeven om concurrentieproblemen aan te pakken.

"We hebben het dossierteam (bij de Europese Commissie) geïnformeerd dat we in fase 2 formeel corrigerende maatregelen zullen indienen, zodat ze de levensvatbaarheid en geschiktheid van onze voorstellen volledig kunnen beoordelen," zei Luis Gallego van IAG.

Fase 2 verwijst naar het volledige onderzoek dat de Commissie naar verwachting zal starten na afloop van haar voorlopige onderzoek op 24 januari.

"In de tussentijd gaan we door met het testen van de interesse van een reeks corrigerende maatregelen om er zeker van te zijn dat ze voldoen aan de eisen van de Commissie," zei Gallego.

IAG, dat ook eigenaar is van Iberia, zei in februari dat het was overeengekomen om €400 miljoen (\$436 miljoen) te betalen aan het Spaanse Globalia voor de 80% van Air Europa die het nog niet bezat.

Mijn commentaar: De zaken Lufthansa-ITA en Iberia-Air Europa zijn verschillend.

In het kader van de overname van ITA door Lufthansa controleert de Europese Commissie of er geen verband bestaat tussen ITA en Alitalia.

Toen ITA in 2021 een deel van de activa van Alitalia overnam, hoefde het bedrijf de leningen die Alitalia had afgesloten (600 miljoen in mei 2017 en 300 miljoen in oktober 2017) niet terug te betalen. ITA was "niet de economische opvolger" en "was daarom niet verplicht de onrechtmatig ontvangen staatssteun terug te betalen", aldus de Commissie.

In september 2023 heeft de Arbeidsrechtbank van Rome echter bevolen dat 250 werknemers die enige tijd geleden door Alitalia waren ontslagen, opnieuw in dienst zouden worden genomen door ITA. Als dit besluit zou worden bekrachtigd, zouden de voorwaarden voor de overname van ITA door Lufthansa op losse schroeven komen te staan, aangezien ITA gedwongen zou kunnen worden de schulden van Alitalia terug te betalen.

Wat de overname van Air Europa door Iberia betreft, rijst duidelijk het probleem van de concurrentie, met name op de binnenlandse routes in Spanje. Het is aan de Europese Commissie om hierover in de komende maanden een beslissing te nemen.

> Safran boekt grote vooruitgang met de motor voor de toekomstige Airbus en Boeing

(bron Les Echos) 21 januari 2024 - Zeventig jaar na de opening fungeert de windtunnel van Modane nog steeds als kraamkamer voor de grote prestaties van de Franse lucht- en ruimtevaartindustrie. Het is hier, op deze Onera site genesteld op de bodem van de Maurienne Alpine vallei, dat **Safran is begonnen met de**

eerste windtunnel testcampagne voor de toekomstige Rise motor, die de nieuwe generatie van Airbus en Boeing middellange afstand vliegtuigen in het midden van het volgende decennium zal aandrijven.

Op dit moment is deze motor van de toekomst beperkt tot een klein demonstratiemodel op schaal 1/5, dat meer weg heeft van een propellermotor in een passagiersvliegtuig dan van een turbine met brede romp. Met zijn twee rijen bladen zonder tanden is deze kleine ventilator echter al een voorbode van de toekomstige 'groene' motor, die het geluid moet halveren en de koolstofvoetafdruk van een vliegtuig met 80% moet verminderen, met 100% duurzame vliegtuigbrandstoffen en een 20% lager brandstofverbruik.

De Franse motorfabrikant Safran en zijn Amerikaanse partner GE hebben al hun expertise in dit miljardenproject gestopt en hebben niet gearzeld om te breken met de architectuur van hun twee vorige "bestsellers", die op 50/50-basis zijn geproduceerd. Dit zijn de CFM-56 en zijn opvolger, de Leap-motor, die meer dan de helft van de Airbus A320's en alle Boeing 737's aandrijven.

Om de hoeveelheid lucht die wordt aangezogen om het vliegtuig voort te sturen te vergroten, kwamen **de twee motorfabrikanten met een ventilator met een diameter van vier meter, twee keer zo groot als de ventilator die op de huidige A320-motoren wordt gebruikt.** Dit betekende dat de kuip rond de bladen moest worden weggelaten om het gewicht en de luchtweerstand niet te verhogen. Vandaar het propellerachtige uiterlijk van de ventilator zonder bekleding, heel anders dan de huidige motoren, maar ook anders dan de projecten van de concurrenten Pratt & Whitney en Rolls-Royce, die vasthielden aan een conventionele architectuur.

Deze 'open ventilator'-oplossing biedt de meeste mogelijkheden," legt Eric Dalbiès uit, Vice President Strategy, R&T and Innovation van de Safran groep. Maar we blijven kijken naar andere mogelijkheden. Uiteindelijk zijn het de vliegtuigfabrikanten die de keuze maken.

Om de werking van de motor te optimaliseren, hebben **Safran en GE voor het eerst ook elektrische hybridisatie toegevoegd**, in de vorm van een overdracht van elektrische energie tussen het hogedruk- en lagedrukgedeelte van de motor tijdens bepaalde vluchtfasen. Dit zal het brandstofverbruik met nog eens enkele procenten verminderen.

Deze nieuwe motor heeft Safran en GE zelfs gedwongen om hun partnerschap van meer dan vijftig jaar, dat gebaseerd is op een 50/50-verdeling van de inkomsten uit de verkoop van CFM-motoren

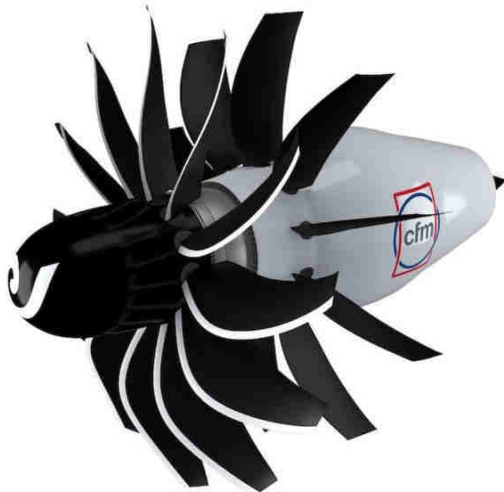
, te herzien. Traditioneel zorgen wij voor de koude kant van de motor [de voorkant met de ventilator, noot van de redactie] en GE voor de warme kant," legt Eric Dalbiès uit. Maar omdat bij een 'open ventilator' de meeste inspanning naar het koude gedeelte gaat, hebben we opnieuw onderhandeld over de grenzen van onze overeenkomst met GE, om een evenwichtige verdeling van de kosten te

behouden".

En tot nu toe **lijkt alles soepel te verlopen**. We hebben al een kwart van de geplande 400 tests uitgevoerd", zegt Pierre Cottenceau, directeur Techniek en R&T bij Safran Aircraft Engines. En we zijn begonnen met de productie van de eerste onderdelen van het toekomstige demonstratiemodel. In juni ronden we de windtunneltests af met Airbus. Daarna gaan we over tot de grondtestfase van het demonstratietoestel op ware grootte, van 2025 tot 2026, gevolgd door vliegtesten, eerst op het GE-testvliegtuig en daarna op een Airbus A380, tussen 2027 en 2028.

Het doel van Safran en GE is om rond 2027-2028 een motor te hebben die aan Airbus en Boeing kan worden aangeboden. Tegen die tijd zouden de twee vliegtuigbouwers klaar zijn om de vervangingsprogramma's voor hun A320 en B737 officieel te lanceren, met het **oog op ingebruikname rond 2035**.

Dit zullen "groene" vliegtuigen zijn, die er uiteindelijk ongeveer hetzelfde uit zouden kunnen zien als de huidige vliegtuigen. **Ondanks zijn imposante afmetingen zou de toekomstige Rise-motor onder de vleugels moeten passen, net als de huidige motoren. Airbus heeft naar verluidt besloten de motor niet aan de achterkant van de romp te plaatsen. Boeing heeft nog niet veel onthuld over zijn toekomstplannen**, afgezien van een vaag project voor een vliegtuig met getande vleugels, zoals de tweedekkers van weleer.



Mijn commentaar: Als je meer wilt weten over deze verrassende motor, raadpleeg dan mijn (lange) commentaar in [mijn nieuwsbrief nr. 918](#).

Een van de uitdagingen voor fabrikanten zal zijn om de veiligheid te garanderen in het geval van een bladbreuk.

Hoewel sommige vliegtuigen met één gangpad motoren zonder stroomlijnkappen

gebruiken, zoals de ATR72-500 hieronder, worden er geen speciale maatregelen genomen om de romp te beschermen.

Dit zal niet het geval zijn voor de Rise. De stroomlijnkappen moeten daarom worden versterkt om bescherming te bieden tegen de impact van een gebroken blad.



> Akasa Air bestelt 150 Boeing 737 MAX's: Indiase luchtvaartmaatschappijen blijven kopen

(bron La Tribune) 18 januari 2024 - De problemen met de 737 MAX schrikken klanten niet af, te beginnen met **Akasa Air**. De Indiase luchtvaartmaatschappij heeft **zojuist** op de Wings India 2024-show **een bestelling aangekondigd van maar liefst 150 Boeing-toestellen voor de middellange afstand**. Dit volgt in de voetsporen van Air India en Indigo, die vorig jaar bijna 1.000 vliegtuigen (inclusief opties) kochten op de Paris Air Show. Het is in ieder geval goed nieuws voor Boeing, want de Amerikaanse vliegtuigbouwer is in rep en roer na het verlies van een deurstopper op een vlucht van Alaska Airlines twee weken geleden (...)

De Indiase lagekostenmaatschappij heeft gekozen voor de 737 MAX 8-200, een dichtere versie van de MAX 8 die speciaal is ontwikkeld voor lagekostenmaatschappijen, met Ryanair voorop. Ze heeft ook gekozen voor de uitgerekte 737 MAX 10 versie - net als Ryanair ook hier - hoewel deze nog niet is gecertificeerd door de veiligheidsautoriteiten. Vliegtuigen te leveren tegen 2032

Dit is niet Akasa Air's eerste bestelling van een 737 MAX, maar het zou Akasa Air in staat moeten stellen om zijn vloot te verdrievoudigen. Het kocht 72 vliegtuigen in 2021 en vorig jaar nog eens 4. Op dit moment vliegt het bedrijf met 22 vliegtuigen, die halverwege 2022 werden geleverd voor de start van de activiteiten van de

luchtvaartmaatschappij. Ze vliegen op het Indische binnenlandse netwerk.

Mijn commentaar: De Indische regering voert al enkele jaren de investeringen op (renovatie, uitbreiding of bouw van luchthavens) om de opkomst van grote nationale luchtvaartmaatschappijen te versnellen.

Indische luchtvaartmaatschappijen plaatsen op hun beurt grote bestellingen van vliegtuigen.

Ze hebben nog een lange weg te gaan: in juni 2023 waren er slechts 700 commerciële vliegtuigen in dienst in India.

Op een wereldwijde vloot van 24.000 vliegtuigen is dit nog steeds een druppel op een gloeiende plaat. Ter vergelijking: het is nauwelijks meer dan de vloot van de Air France-KLM groep (543 vliegtuigen inclusief dochtermaatschappijen).

> Erdoğan prijst Turkish Airlines' bijdrage aan de economie van het land

(bron Air Journal) 22 januari 2024 - President Recep Tayyip Erdoğan prees donderdag de bijdrage van de Turkse nationale luchtvaartmaatschappij Turkish Airlines (THY) aan de economie van het land en feliciteerde de maatschappij met haar prestaties.

"Volgens de cijfers van 2023 heeft Turkish Airlines 56 miljard dollar (1,68 biljoen TL) bijgedragen aan de economie van ons land, met ongeveer 16 miljard dollar aan export van diensten, waarmee het zijn leiderschap op dit gebied heeft versterkt," zei Erdoğan in een videoboodschap die naar de Turkish Airlines Management Summit werd gestuurd. **"In lijn met onze visie van de 'Eeuw van Turkije', gaan we de toekomst met vertrouwen en vastberadenheid tegemoet. Het succesniveau van ons land in de luchtvaartsector neemt gestaag toe,"** zei hij.

"Turkish Airlines, niet alleen het meest waardevolle merk in Turkije maar ook de luchtvaartmaatschappij die de meeste landen in de wereld aandoet, maakt naam door haar bijdrage aan de economie van ons land", voegde de president eraan toe. Tegelijkertijd sprak hij zijn tevredenheid uit over het feit dat Antalya, de stralende ster van het wereldtoerisme, "ook profiteert van de krachtige vleugels van Turkish Airlines".

Turkish Airlines vervoerde vorig jaar 83,4 miljoen passagiers, een jaarlijkse stijging van 16,1%, kondigde de luchtvaartmaatschappij eerder deze maand aan. Het aantal passagiers op binnenlandse vluchten steeg met 19,1% j-o-j tot 30,4 miljoen in 2023. Tegelijkertijd noteerde de nationale luchtvaartmaatschappij een jaarlijkse stijging van 14,4% op internationale routes, tot 53 miljoen tussen januari en december vorig jaar.

Erdoğan benadrukte ook dat hij de bestelling van 220 vliegtuigen die Turkish Airlines in de laatste weken van vorig jaar aankondigde, ziet als een belangrijke weerspiegeling van haar toekomstvisie.

(...)

Mijn commentaar: *Het Turkse staatshoofd heeft de luchtvaartsector centraal gesteld in zijn economische programma.*

Turkish Airlines wil tegen 2033 de grootste luchtvaartmaatschappij ter wereld worden en 170 miljoen passagiers vervoeren.

Het zal dan volledig gebruik kunnen maken van de nieuwe Turkse luchthaven van Istanbul, die tegen diezelfde datum 200 miljoen passagiers per jaar kan verwerken.

Genoeg om Europese en Golfmaatschappijen te laten zweten.

> Gestimuleerd door India en Turkije keert ADP terug naar bijna niveau van voor de crisis

(bron La Tribune) 17 januari 2024 - Het is bijna zover. **De ADP Groep, die met name de Parijse luchthavens beheert, heeft zojuist zijn verkeersresultaten voor 2023 gepubliceerd en is bijna terug op het activiteitsniveau van voor de gezondheids crisis.** Met 336,4 miljoen passagiers vorig jaar stond het op het punt om zijn record voor 2019 te overtreffen, **geholpen door zijn belangen in de Turkse groep TAV Airports en de Indiase groep GMR Airports.**

De ADP Groep heeft zo 98,7% van zijn verkeersniveau voor 2019 teruggewonnen en overtrof dit zelfs in sommige maanden, zoals in december. Dit vertegenwoordigt een stijging van meer dan 20% ten opzichte van 2022.

Met 99,7 miljoen passagiers stijgen de Parijse luchthavens met 15% op jaarbasis. Maar terwijl **Paris-Orly al boven het niveau van voor de crisis zit, heeft Paris-CDG nog een lange weg te gaan. Deze laatste wordt nog steeds gestraft door het late herstel van het verkeer met Azië, terwijl ADP records breekt met Noord-Amerika en Afrika.** In totaal hebben de twee luchthavens 92% van hun niveau van 2019 teruggewonnen.

De Turkse groep TAV, voor 46% eigendom van ADP, evenaarde zijn prestaties van 2019 met 95,5 miljoen passagiers. Hoewel er groei werd opgetekend op al zijn luchthavens, verschilde de groei van hub tot hub. Almaty in Kazachstan en Medina in Saoedi-Arabië gingen aan kop, achter de belangrijkste luchthaven van Antalya.

De grootste stijging werd ongetwijfeld gerealiseerd door de Indiase groep GMR Airports, die voor 49% in handen is van de ADP Group. Met een stijging van meer dan 23% jaar-op-jaar heeft deze groep het niveau van voor de crisis

overtroffen (105% van het verkeer in 2019). Met de opening van de luchthaven van Goa een jaar geleden (niet opgenomen in de groeiberekeningen) en de enorme dynamiek van New Delhi en Hyderabad, heeft het verkeer 107,6 miljoen passagiers bereikt. Dit maakt het de grootste entiteit van de ADP Groep in termen van verkeer.

De andere luchthavens van de Groep zijn goed voor 33,6 miljoen passagiers. Ondanks een stijging van 20% ten opzichte van 2022 blijven ze onder hun verkeersniveau van voor de crisis.

Mijn commentaar: Na het lezen van de twee vorige artikelen is het nu duidelijker waarom India en Turkije de ADP-groep in staat zullen stellen om goede resultaten te boeken in 2023.

De investeringen van de ADP-groep in deze twee landen blijken verstandig te zijn.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 22 januari op **11,494 euro**. Het aandeel is deze week sterk gedaald met **-4,44%**.

Sinds het begin van het jaar heeft het aandeel Air France-KLM 16% verloren.

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

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 vorige week dat het zijn winstverwachtingen voor 2024 verlaagde, had de aandelenkoersen van de grote Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen doen kelderen.

De daling van deze week, in mindere mate voor Lufthansa, kan worden verklaard door het einde van het vrachtpartnerschap met CMA-CGM.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa steeg met \$5 tot \$115, vergeleken met \$94 eind juni en \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$2 tot \$79 per vat.

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojode de prijs tussen 100 en 120 dollar. 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, bedroeg de spread bijna \$50.

Deze week is de prijs weer met \$ 3 gestegen tot \$ 36.

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 Interépargne, 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 Interépargne, 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 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 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 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.

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.

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

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](#).

11.527 mensen ontvangen dit persoverzicht live