

Basel-Mulhouse: eerste intercontinentale verbinding in zicht



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

Nr. 953, 26 februari 2024

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je 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

> Basel-Mulhouse: eerste intercontinentale verbinding in zicht

(bron Voyages d'Affaires) 21 februari 2024 - **Binnenkort is er weer een luchthaven met intercontinentale verbindingen vanuit Frankrijk** en Zwitserland. Ondanks het economische potentieel van haar verzorgingsgebied (de Elzas, Baden-Württemberg en de regio Basel) biedt Euroairport Basel-Mulhouse al meer dan twee decennia geen intercontinentale diensten aan. De luchthaven verwerkt meer dan 8 miljoen passagiers per jaar.

Dit is goed nieuws voor zakenreizigers in de regio Grand Est. Vanaf 2 augustus 2024 **start flydubai met lijnvluchten vanaf de Euroairport naar haar hub in Dubai**. In eerste instantie zal de route vier keer per week worden uitgevoerd (op maandag, woensdag, vrijdag en zondag, midden op de dag).

(...)

Het vliegtuig dat in gebruik wordt genomen is een model met één gangpad. Het is een Boeing 737 Max 8 met 156 stoelen in economy class en 10 stoelen in business class.

(...)

De route Euroairport-Dubai zal profiteren van een codeshare-overeenkomst met Emirates. Emirates is namelijk aandeelhouder van de

lagekostenmaatschappij. Deze code-share ontsluit alle bestemmingen van beide maatschappijen vanaf de hub in Dubai. Het biedt toegang tot de rest van het Midden-Oosten, heel Afrika en vooral heel Azië

(...)

Mijn commentaar: de zeven grootste luchthavens van Frankrijk (zie tabel hierboven, cijfers vanaf 2022) zijn nu rechtstreeks verbonden met de Perzische Golf, en dus met de rest van de wereld via de hubs Dubai en Doha.

Basel-Mulhouse sluit zich aan bij Lyon, Nice, Toulouse, Marseille en natuurlijk Parijs.

TRAFIC PASSAGERS COMMERCIAUX

Classement par passagers des aéroports de France métropolitaine (>1M passagers)

Aéroports	Pax	% 2022/2021	% 2022/2019
1 Paris-Charles de Gaulle	57 474 033	119.4%	-24.5%
2 Paris - Orly	29 187 269	85.6%	-8.4%
3 Nice Côte d'Azur	12 119 043	85.3%	-16.3%
4 Marseille Provence	9 148 306	96.3%	-9.9%
5 Lyon-Saint Exupéry	8 558 341	89.1%	-27.1%
6 Bâle - Mulhouse	7 050 765	94.7%	-22.5%
7 Toulouse - Blagnac	7 037 150	84.1%	-26.9%
8 Nantes Atlantique	5 800 372	76.1%	-19.7%
9 Bordeaux	5 704 455	87.0%	-25.9%
10 Paris - Beauvais	4 614 424	122.5%	15.8%
11 Lille - Lesquin	1 773 154	51.9%	-19.0%
12 Montpellier Méditerranée	1 761 087	60.0%	-9.0%
13 Ajaccio - Napoléon Bonaparte	1 662 931	17.8%	2.7%
14 Bastia - Poretta	1 489 038	24.1%	-4.5%

Deze zeven luchthavens zijn ook allemaal verbonden met de Turkish Airlines hub in Istanbul, die op weg is om de grootste luchthaven ter wereld te worden en nu al de concurrentie aangaat met zijn rivalen in de Golf.

> Delta roept op tot schrapping Amerikaans plan om samenwerking met Aeromexico te beëindigen

(Reuters bron) 230 februari 2024 - **Delta Airlines heeft vrijdag de regering Biden gevraagd om haar plan te heroverwegen om de antitrustimmunititeit van de luchtvaartmaatschappij voor haar partnerschap met Aeromexico op te heffen, onder verwijzing naar de aanzienlijke economische gevolgen.**

Delta zei dat als het partnerschap zou worden opgezegd, "bijna twee dozijn routes tussen de Verenigde Staten en Mexico het risico zouden lopen te worden geannuleerd", en dat ten minste tien andere routes zouden kunnen worden bediend met kleinere vliegtuigen en minder stoelen.

Delta zei dat de tarieven zouden stijgen en dat "jaarlijks 800 miljoen dollar aan voordelen voor de consument zou verdwijnen". Aan beide kanten van de grens zouden banen verloren gaan. (Verslaggeving door David Shepardson; redactie door Jonathan Oatis)

Mijn commentaar: De Mexicaanse autoriteiten hebben besloten om het aantal vluchten op de internationale luchthaven Benito Juarez van Mexico-Stad opnieuw te beperken, van 52 naar 43 bewegingen per uur vanaf 8 januari 2024, ondanks protesten van de luchtvaartmaatschappijen en dreigende vergeldingsmaatregelen van de Verenigde Staten.

De belangrijkste reden voor dit nieuwe plafond is de overcapaciteit van de belangrijkste luchthaven van de hoofdstad, Mexico City.

Om de congestie te verlichten, opende Mexico vorig jaar Felipe Angeles International Airport. Dit is een voormalig militair vliegveld dat zo'n vijftig kilometer ten noordoosten van Mexico City ligt.

Het is niet zo'n succes als gehoopt, omdat luchtvaartmaatschappijen de voorkeur geven aan Benito Juarez International Airport, dat veel dichterbij het stadscentrum van de hoofdstad ligt.

> Directie Lufthansa ondergaat grote revisie

(bron Les Echos) 23 februari 2024 - **Lufthansa staat een grote schok te wachten. Donderdagavond kondigde de Duitse luchtvaartmaatschappij een radicale revisie van haar managementteam aan. Vier leden van de raad van bestuur zullen het bedrijf verlaten.** Alleen de voorzitter van de raad van bestuur, Carsten Spohr, en het hoofd personeelszaken, Michael Niggemann, blijven aan boord, terwijl Niggemann optreedt als interim-hoofd financiën.

"De uitdagingen voor onze sector en ons bedrijf zijn anders dan die van voorgaande jaren, maar ze blijven immens. We willen ze aangaan met nieuw elan en een veranderd team dat nog meer internationale ervaring en meerdere perspectieven combineert", verklaarde Karl-Ludwig Kley

, voorzitter van de Raad van Commissarissen van de Groep. Tegelijkertijd kondigde de Groep de komst aan van Dieter Vranckx, het huidige hoofd van Swiss Airlines, een dochteronderneming van Lufthansa, en Grazia Vittadini, hoofd technologie bij vliegtuigmotorfabrikant Rolls-Royce.

De eerste wordt verantwoordelijk voor "wereldwijde markten en netwerkbeheer", terwijl de tweede is benoemd tot Chief Technical Officer. Grazia Vittadini was al CTO bij Airbus, voordat ze werd ontslagen door Guillaume Faury, de CEO van de vliegtuigbouwer, toen hij het roer overnam, en bij Rolls-Royce terecht kwam.

Waarom deze plotselinge stap? De raad van bestuur vond duidelijk dat de verschillende managers niet genoeg samenwerkten en misschien wel te veel tegen elkaar ingingen.

(...)

Voor de baas van de Europese gigant, Carsten Spohr, is dit een boodschap die hij serieus moet nemen als hij zijn positie de komende jaren wil behouden. Carsten Spohr, wiens contract loopt tot 2028, is de belichaming van de Lufthansa groep,

maar er lijkt geen potentiële opvolger in zicht.

De raad van bestuur benadrukt ook de noodzaak om meer internationale ervaring op te doen in een tijd waarin de luchtvaartgroep wordt geconfronteerd met de uitdaging van toenemende digitalisering en de komst van nieuwe concurrenten in het luchtruim.

Mijn commentaar: Het is in dit stadium moeilijk om deze radicale beslissing te interpreteren.

Wat kan de raad van commissarissen van Lufthansa het management verwijten?

Ik kan verschillende antwoorden bedenken.

Het eerste is de aanpak van de gezondheids crisis. Lufthansa aarzelde niet om in de kosten te snijden. Het schrapt tienduizenden banen, van 137.000 voor de crisis tot 105.000 in 2021.

Misschien is Lufthansa zelfs een beetje te ver gegaan, gezien de verstoring in de zomer van 2022, met een opleving van de vraag die de operationele capaciteit overtrof, waardoor Lufthansa gedwongen werd om vluchten te annuleren en vervolgens weer A380's in te zetten (bron: La Tribune).

De tweede is de gedeeltelijke verkoop van haar onderhoudsdochter Lufthansa Technik. Na een paar maanden krabbelde het management van Lufthansa terug.

De derde is het beheer van de overname van de Italiaanse luchtvaartmaatschappij ITA Airways, die zich voortsleept (zie volgende artikel).

Tot slot zijn er de afgelopen maanden verschillende stakingen of dreigende stakingen geweest bij verschillende dochterondernemingen van Lufthansa.

> ITA-Lufthansa: een steeds verder afstaand huwelijk

(bron Avionews, vertaald met Deepl) 22 februari 2024 - **Tussen nu en 6 juni 2024 moet de Europese mededingingscommissie zich uitspreken over de overeenkomst tussen de Duitse luchtvaartgroep Lufthansa en het Italiaanse ministerie van Economie en Financiën (MEF) om 41% van het aandelenkapitaal van de nationale luchtvaartmaatschappij ITA Airways te privatiseren. Verkiezingsspanningen over de vernieuwing van het Europees Parlement, industriële lobby's en het begrotingstekort van ITA bemoeilijken dit groene licht.**

Dit is volgens verschillende industrie-experts de reden waarom het groene licht van de Europese Mededingingscommissie, voorgezeten door Margrethe Vestager, is vertraagd en gecompliceerd. De antitrustautoriteit zal moeten aangeven of en onder

welke voorwaarden de deal doorgang kan vinden. **Maar aangezien na de verkiezingen ook de samenstelling van de Europese Mededingingscommissie zou kunnen veranderen, wat een weerspiegeling zou moeten zijn van het politieke evenwicht dat tijdens de verkiezingsstrijd naar voren kwam, is het waarschijnlijk dat de beslissing opnieuw wordt uitgesteld.**

Misschien in juli? Misschien in augustus? Misschien in september? Wie zal het zeggen? Want naast de mogelijke verandering aan het hoofd van de mededingingscommissie, rond het huwelijk tussen ITA en Lufthansa, is er een kruisbestuiving van lobby's tussen concurrerende luchtvaartmaatschappijen en hun regeringen, die vermeende beïnvloedingsbevoegdheden naar Brussel zouden kunnen brengen. Bij dit alles probeert het management van de Italiaanse staatsluchtvaartmaatschappij, die momenteel 100% wordt gecontroleerd door het Ministerie van Economische Zaken, zichzelf op de slechtst mogelijke manier te beschermen: door de balansen van het bedrijf te verbergen voor belastingbetalers.

Wie maakt er een einde aan de rampzalige economische situatie van ITA Airways? Waarom hebben de directeuren van de luchtvaartmaatschappij de officiële documenten voor de jaarbegroting van 2023 verborgen, evenals de laatste twee kwartaalverslagen (juli-september en september-december 2023)? Zal de directie van ITA ook de documenten met betrekking tot de prestaties van de maatschappij in de eerste drie maanden van 2024 in een lade bewaren?

Misschien zal de directie van ITA proberen de aandacht van het publiek af te leiden van de "te harde" corrigerende maatregelen die Brussel eist om het huwelijk met Lufthansa goed te keuren. Op voorwaarde dat de Duitsers niet moe worden van het getreuzel van Brussel, maar vooral dat ze het vertrouwen in de activiteiten van ITA niet verliezen, terwijl de voorzitter van het bedrijf, Antonino Turicchi, in 2023 een sluitende begroting (break-even) had beloofd. In plaats daarvan staan de rekeningen vrijwel zeker in het rood. En als de concurrenten (Air France-KLM en IAG Group) in de privatiseringsrace zitten, valt te vrezen dat, meer dan de concurrentie, de Franse, Britse en Duitse lobby's in Brussel zullen meewegen.

Mijn commentaar: De huidige fusies en overnames (Lufthansa - ITA Airways, Iberia - Air Europa) zullen waarschijnlijk niet voor 9 juni 2024, de datum van de volgende Europese verkiezingen, zijn afgerond.

Het verkoopproces van TAP Air Portugal, waarvoor de drie grootste Europese luchtvaartgroepen belangstelling hebben, zal pas na de parlementsverkiezingen in Portugal van start gaan.

Deze vinden plaats op 10 maart.

> 737 MAX crisis: Boeing neemt afscheid van topman

(bron Les Echos) 20 februari 2024 - Er moest een kop rollen **na het ongeluk met de 737 MAX bij Alaska Airlines. Na achttien jaar trouwe dienst aan de**

Amerikaanse vliegtuigbouwer is Ed Clarke, hoofd van het productieprogramma voor deze vliegtuiglijn, ontslagen door Boeing.

Het vertrek werd woensdag bekendgemaakt in een interne memo van Stanley Deal, commercieel directeur van het bedrijf. Ed Clark werd onmiddellijk vervangen door Katie Ringgold, die verantwoordelijk was voor de 737 leveringen. Zij zal toezicht houden op de fabriek in Renton.

Daarnaast is Elizabeth Lund, voorheen verantwoordelijk voor engineering en productie van alle commerciële vliegtuigen, aangesteld om toezicht te houden op de kwaliteit binnen de hele groep. Deze functie bestond tot nu toe niet. Dit is cruciaal in een tijd waarin Boeing onder vuur ligt vanwege nalatigheid.

In januari eindigde een vlucht van Alaska Airlines bijna in een ramp toen een deel van de romp in de lucht afbrak. Het vliegtuig was een recent gebouwde 737 MAX. Dit model vliegtuig was al de oorzaak van ernstige ongelukken vóór de Covid-epidemie.

Uit het onderzoek van de National Transportation Safety Board bleek dat de 737 MAX dit keer niet te lijden had gehad van een ontwerpprobleem, maar van een kwaliteitsprobleem in de industriële processen. Het vliegtuig verliet de fabriek blijkbaar met vier ontbrekende bouten.

(...)

Alle ogen zijn gericht op CEO David Calhoun, die in 2020 aantrad juist om de veiligheid van vliegtuigen te verbeteren. De aandelenkoers van Boeing heeft sinds het begin van het jaar 23% verloren. Toezichthouders, luchtvaartmaatschappijen en Washington kijken allemaal naar de CEO om de zaken te keren.

***Mijn commentaar:** Het vertrek van het hoofd van het B737 MAX-productieprogramma is een noodzakelijke maar niet voldoende voorwaarde voor het oplossen van de problemen bij Boeing.*

Ik nodig u uit om het artikel over dit onderwerp in mijn [vorige nieuwsbrief nr. 952](#), getiteld "Boeing of doorgesloten financialisering", te (her)lezen.

> Airbus en TotalEnergies ontwikkelen samen SAF

(bron Journal de l'Aviation) 22 februari 2024 - **Airbus en TotalEnergies hebben een strategische partnerschapsovereenkomst ondertekend om Airbus te voorzien van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) en om onderzoek op dit gebied voort te zetten.**

De overeenkomst dekt meer dan de helft van de SAF-behoefte van Airbus voor zijn Europese activiteiten.

De onderzoeks- en innovatiecomponent richt zich op een programma om 100% duurzame brandstoffen te ontwikkelen die gebruikt kunnen worden in huidige en

toekomstige vliegtuigen, en hun impact op het verminderen van alle soorten emissies en op de vorming van condensatiesporen.

(...)

Mijn commentaar: Airbus heeft twee goede redenen om zich te interesseren voor de ontwikkeling van duurzame vliegtuigbrandstoffen.

De eerste is om ervoor te zorgen dat haar klanten de door de Europese fabrikant geproduceerde vliegtuigen kunnen gebruiken en tegelijkertijd hun CO2-uitstoot kunnen minimaliseren.

De tweede reden is minder bekend: de directe CO2-uitstoot van Airbus is voornamelijk te wijten aan de paraffine die wordt gebruikt door de Beluga-vloot, die bestaat uit drie A300-600ST's en zes A330-743L's. Opgemerkt moet worden dat de drie A300-600ST's nu uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van oversized vracht voor bedrijven buiten Airbus.

Deze Beluga-toestellen worden gebruikt om complete secties van Airbus-vliegtuigen te vervoeren van verschillende productielocaties in Europa naar de eindassemblagelijnen in Toulouse en Hamburg.



=====

Bron : L'Opinion

"In 2023 gebruikte Airbus meer dan 11 miljoen liter SAF (duurzame brandstof) in zijn operaties", kondigde de vliegtuigbouwer op maandag 19 februari 2024 aan. Twee keer het volume dat in 2022 werd gebruikt. De vliegtuigbouwer heeft zelfs zijn oorspronkelijke doelstelling van één miljoen liter overschreden.

SAF is gebruikt op vele soorten vluchten.

Allereerst gebruikt de vliegtuigbouwer deze brandstof sinds 2019

voor Beluga-vluchten voor het vervoer van onderdelen van productielocaties naar eindassemblagelijnen. Ook interne zakenreizen worden gedekt.

Samenwerkingen met de luchtvaartmaatschappijen Volotea en Air Corsica en een overeenkomst met Air France hebben het mogelijk gemaakt om SAF te integreren in de reizen van werknemers.

=====

Opmerking: De Beluga-vloot die vanuit Broughton vliegt, gebruikt een mengsel van 35% niet-fossiele brandstoffen. De duurzame vliegtuigbrandstof die door de Beluga-vloot wordt gebruikt, is gemaakt van duurzame grondstoffen, zoals bakolie. Het wordt aan Airbus geleverd door Air BP in Broughton en Hamburg.

> Hoe luchthaven Orly een model van ontwikkeling zonder groei wil worden

(bron Les Echos) 21 februari 2024 - **Een toekomst zonder groei bedenken: dat is de complexe en ongekende oefening die ADP heeft ondernomen om het strategisch plan voor de luchthaven van Orly tot 2035 op te stellen.** De Parijse luchthavenuitbater onthulde de belangrijkste punten van het plan op woensdag, enkele dagen voor de start van de publieke consultatiefase. Hoewel het luchtverkeer naar verwachting niet zal toenemen, wil ADP van Orly een "model voor heel Europa" maken, aldus haar CEO Augustin de Romanet.

Beginnen met decarbonisatie. **ADP wil van Orly een model in zijn soort maken, met de ambitieuze doelstelling om in 2030 "netto nul CO2-uitstoot" te bereiken voor een luchthaven met 32,3 miljoen passagiers. Ter vergelijking: dit is 2050 voor de sector als geheel.** Dit zal gepaard gaan met een drastische vermindering van het autogebruik, dankzij de langverwachte komst van metrolijn 14 in juni, gevolgd door lijn 18 in 2027.

In 2030 zullen de privé-auto's worden geweerd uit de terminals van Orly, ten gunste van nieuwe parkeergarages die verder weg liggen dan de huidige en die worden bediend door het openbaar vervoer. Het verbod zal niet volledig zijn. Taxi's, VTC's en gehandicaptenvoertuigen zullen nog steeds aan de poorten van de terminal kunnen komen. Parkeergarage P3 blijft ook toegankelijk voor langparkeerders die van tevoren hebben gereserveerd. Maar de **overgrote meerderheid van de passagiers, waarvan momenteel 70% met de auto komt, zal gebruik moeten maken van het openbaar vervoer, vanuit Parijs of vanaf de parkeerterreinen.**

Deze maatregel is niet alleen bedoeld om de vervuiling door auto's te verminderen, die verantwoordelijk zijn voor meer dan 40% van de CO2-uitstoot op de luchthaven, maar ook om te voorkomen dat de toegangswegen, die op piekmomenten al verzadigd zijn, volledig dichtslibben. Het zal ADP ook in staat stellen om land terug te winnen van bestaande parkeerterreinen en er kantoorgebouwen te bouwen, waarvan de huuropbrengsten de daling van de inkomsten uit parkeerterreinen zullen compenseren. De groep schat dat er 80 hectare grond rond Orly kan worden ontwikkeld. **"We streven naar een**

verdubbeling van het aantal passagiers en een verviervoudiging van het aantal werknemers van de hub die gebruik maken van het openbaar vervoer", benadrukt Justine Coutard, directeur van de luchthaven van Orly, ook al is er **op een aantal punten nog ruimte voor verbetering. De RATP heeft bijvoorbeeld geen speciaal rijtuig voorzien voor de koffers van de passagiers.** Het aantal treinen naar Orly zal in eerste instantie ook beperkt worden tot 83 per dag.

Er zijn ook geen plannen om het tijdstip van de eerste metro te vervroegen, ondanks het feit dat een derde van de werknemers van Orly gespreide werktijden heeft en sommigen tussen 4 en 5 uur 's ochtends moeten aankomen. Wie dicht bij de luchthaven woont, kan misschien gebruik maken van de 6 km fietspaden die Orly tegen 2030 zullen bereiken.

Andere projecten moeten er ook toe bijdragen om van Orly een milieuvriendelijke luchthaven te maken, bijvoorbeeld door van Orly een koolstofarme energieleverancier te maken voor de omwonenden, door middel van zonne-energie, geothermische energie of methanisering. En niet te vergeten de luchtvaartmaatschappijen, met de bouw van een distributiestation voor waterstof en biobrandstof. ADP zet zich ook in voor de bescherming van de biodiversiteit door 30% van zijn land als grasland te behouden.

Het plan Parijs-Orly 2035 vergeet groei echter niet helemaal, ook al wordt het woord zelden gebruikt uit angst om de omwonenden te verontrusten. **Het verkeer op Orly in 2035 zal naar verwachting op het niveau van 2018 blijven, d.w.z. onder het plafond van 250.000 vliegbewegingen,** dat niet ter discussie wordt gesteld. Er wordt zelfs een sterke daling van het vliegtuiglawaai verwacht. **Desondanks zou het verkeer op Parijs-Orly in 2035 met 16% zijn toegenomen door het gebruik van grotere vliegtuigen en betere beladingsfactoren.**

Dit betekent zo'n 5 miljoen extra passagiers, die moeten worden opgevangen. Hiervoor zal een nieuwe vertrekhal moeten worden gebouwd. Deze zal worden verbonden met Orly 2 door een spectaculaire skybridge, gemodelleerd naar de Londen-Gatwick skybridge, waaronder vliegtuigen zullen taxiën. Drieënzestig jaar na de opening door generaal de Gaulle groeit de luchthaven van Orly nog steeds.

Mijn commentaar: ADP behaalt het grootste deel van zijn omzet in Frankrijk, namelijk 3,3 miljard euro.

De helft daarvan komt uit zogenaamde luchtvaartactiviteiten (via de luchtvaartmaatschappijen en hun klanten), de andere helft uit detailhandel en diensten (1,675 miljard euro) en onroerend goed (296 miljoen euro).

In termen van bedrijfsopbrengsten zijn de luchtvaartactiviteiten echter van weinig betekenis: 117 miljoen euro tegenover 599 miljoen euro voor niet-luchtvaartactiviteiten.

Deze cijfers zijn afkomstig uit het universele document 2022 van ADP, dat hieronder gedeeltelijk wordt weergegeven.

Dit leidt tot twee opmerkingen.

De eerste is dat ADP meer belang heeft bij de ontwikkeling van zijn niet-luchtvaartactiviteiten, zoals vermeld in het artikel hierboven.

De tweede is dat de luchtvaartmaatschappijen, zonder wie ADP geen klanten zou hebben, terecht een deel van de winst eisen die ADP met zijn niet-luchtvaartactiviteiten maakt.

Chiffre d'affaires

<i>(en millions d'euros)</i>	2022
Chiffre d'affaires	4 688
Activités aéronautiques	1 675
Commerces et services	1 442
<i>dont Extime Duty Free Paris (ex- SDA)</i>	631
<i>dont Relay@ADP</i>	95
Immobilier	296
International et développements aéroportuaires	1 361
<i>dont TAV Airports</i>	1 048
<i>dont AIG</i>	263
Autres activités	166
Éliminations Inter-segments	(252)

Activités aéronautiques – Plateformes parisiennes

<i>(en millions d'euros)</i>	2022
Chiffre d'affaires	1 675
Redevances aéronautiques	1 004
<i>Redevances passagers</i>	676
<i>Redevances atterrissage</i>	232
<i>Redevances stationnement</i>	156
Redevances spécialisées	209
Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire	428
Autres produits	34
EBITDA	499
Résultat opérationnel courant	117
<i>EBITDA / Chiffre d'affaires</i>	29,8 %
<i>Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires</i>	7,0 %

Commerces et services – Plateformes parisiennes

(en millions d'euros)	2022
Chiffre d'affaires	1 442
Activités commerciales	922
<i>Extime Duty Free Paris (ex. Société de Distribution Aéroportuaire)</i>	631
<i>Relay@ADP</i>	95
<i>Autres Boutiques et Bars et Restaurants¹</i>	119
<i>Publicité</i>	35
<i>Autres produits commerciaux</i>	-41
Parcs et accès	149
Prestations Industrielles	156
Recettes locatives	140
Autres produits	75
EBITDA	613
Résultat opérationnel courant	475
<i>EBITDA / Chiffre d'affaires</i>	42,5 %
<i>Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires</i>	32,9 %

Immobilier – Plateformes parisiennes

(en millions d'euros)	2022
Chiffre d'affaires	296
Chiffre d'affaires externe	249
<i>Terrains</i>	120
<i>Bâtiments</i>	89
<i>Autres</i>	-40
Chiffre d'affaires interne	47
EBITDA	194
Résultat opérationnel courant	124
<i>EBITDA / Chiffre d'affaires</i>	65,5 %
<i>Résultat opérationnel courant / Chiffre d'affaires</i>	41,9 %

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 23 februari op **11,264 euro**. Het aandeel **stijgt deze week met +2,10%**.

Sinds het begin van het jaar heeft de koers van het Air France-KLM-aandeel 17% verloren.

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

Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 16,33 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.

Geen commentaar

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met \$2 naar \$111. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$ 2 tot \$ 82 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 spread stabiel, op \$29.*

Deze week is hij stabiel op \$ 29.

Van februari tot juli 2023 keerde de spread terug naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Sinds augustus 2023 bedraagt de spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brentolie systematisch meer 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. Je houdt de aandelen niet rechtstreeks.

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 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.

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](#).

11.545 mensen ontvangen dit persoverzicht live