



I Brief van François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoorde Europese luchtvaart brengen we mensen samen om de wereld van morgen op te bouwen.

(Raison d'être van de Air France-KLM groep)

voor medewerkers en voormalige medewerkers

PS- en PNC-aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 980, 2 september 2024

Ziet u deze pagina niet goed, of wilt u de Engelse of Nederlandse versie lezen

? Ziet u deze niet ? deze pagina correct , of als u wil je de Engelse of Nederlandse versie lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet , of als u de Engelse of Nederlandse vers verwelken lezen ,

[volg deze link](#)  [, het is hier](#) . [gisteren](#)  [nog](#)

Maandag persoverzicht

> Air France-KLM rondt gedeeltelijke overname van SAS af

(bron Les Échos) 28 augustus 2024 - Air France-KLM en SAS zitten in de tas. Nog geen jaar na de aankondiging van de gedeeltelijke overname van de Scandinavische luchtvaartmaatschappij **rondde de groep Air France-KLM deze woensdag de overname af van een belang van 19,9% in het kapitaal van SAS** , voor 144,5 miljoen dollar. **De operatie kreeg groen licht van de Europese en Amerikaanse mededingingsautoriteiten** .

Deze overname is de grootste externe groeioperatie die Air France-KLM heeft uitgevoerd sinds de overname van KLM door de Air France-groep in 2003. Het is tevens de eerste **overname** die is uitgevoerd door de huidige CEO van Air France-KLM, Benjamin Smith, **die symboliseert dus de terugkeer van de groep in de race om consolidatie** , waarin de IAG- en Lufthansa-groepen, haar Europese concurrenten, een paar stappen vooruit hadden gezet.

Een soepel uitgevoerde operatie, die contrasteert met de moeilijkheden die Lufthansa ondervond bij het finaliseren van de overname van het Italiaanse bedrijf ITA Airways en met het mislukken van de overname van het Spaanse bedrijf Air Europa door de IAG-groep. In tegenstelling tot haar twee concurrenten **heeft Air France-KLM wat betreft de Europese regels op safe gespeeld** en zich voorlopig tevreden gesteld met een deelname van minder dan 20%, waaronder niet te vrezen is voor een veto van de Europese Commissie. Maar **met de mogelijkheid** voor Air France-KLM **om binnen twee jaar een “controlerende aandeelhouder” van SAS**

te worden, in overeenstemming met het aandeelhouderspact, onder voorbehoud van nieuw groen licht vanuit Brussel .

In de nabije toekomst zal deze operatie de Air France-KLM-groep niettemin in staat stellen haar netwerk in Noord-Europa uit te breiden, ten nadele van de Lufthansa-groep, die lange tijd de belangrijkste partner van SAS is geweest. En dit tegen een beperkt financieel risico, terwijl het een minderheid blijft, naast de Deense staat (voor 25,8%) en de investeringsfondsen Castlake en Lind . Investeer .

Uiteindelijk is het dus een uitbreiding van de Frans-Nederlandse groep die met de overname van SAS door Air France-KLM in het verschiet ligt, ook al behoudt het Scandinavische bedrijf zijn identiteit. Maar **vanaf 1 september** zal de eerste fase van de operatie resulteren in de inwerkingtreding van een brede commerciële overeenkomst, waardoor de drie bedrijven hun respectieve netwerken gezamenlijk op de markt kunnen brengen, onder dezelfde vluchtnummers, aangezien dit hun eigen vluchten waren. Vanaf deze datum kunnen SAS-klanten en die van Air France en KLM wederzijds profiteren van de voordelen van hun respectieve loyaliteitsprogramma's, EuroBonus voor SAS en Flying Blue voor Air France-KLM. Op dezelfde datum **zal SAS de Star Alliance van Lufthansa en United verlaten om zich aan te sluiten bij de SkyTeam-alliantie van Air France-KLM en Delta .**

(...) De algemeen directeur van SAS stak destijds niet onder stoelen of banken dat de integratie in SkyTeam slechts de **allereerste stap was van een** groter project, **bedoeld om het Scandinavische bedrijf volwaardig lid te maken van de virtuele transatlantische joint venture gevormd door Air France-KLM en Delta .**

(...) Zelfs als het het verlies aan onafhankelijkheid van SAS bevestigt, **is de toetreding tot de schoot van Air France-KLM en de SkyTeam-alliantie waarschijnlijk het beste dat het Scandinavische bedrijf** , dat sinds 2019 verlieslatend is, kan overkomen. door Air France-KLM en vervolgens door Delta op de markt te worden gebracht, heeft het bedrijf al in staat gesteld opnieuw over de schuld te onderhandelen met de belangrijkste schuldeisers en de in de Verenigde Staten ingeleide gerechtelijke invorderingsprocedure te beëindigen.

Daarbij komt nog de omzetting van de Deense staatsschuld in participatie, een kostenbesparingsplan van 660 miljoen euro per jaar, afspraken met de zeevarendenvakbonden, het verdwijnen van de concurrent Norwegian van de transatlantische lijnen en een terugkeer naar de winst deze zomer. en hier is de horizon voor SAS die helderder wordt.

Voor Air France-KLM is dit het vooruitzicht van een bevoorrechte toegang tot de Scandinavische markt, waar de levensstandaard en het aantal vliegreizen hoger blijven dan die van de Franse markt . Maar het is ook de mogelijkheid om een deel van het verlies aan IAG en Lufthansa in de race om de omvang goed te maken. Terwijl Air France-KLM bij de oprichting in 2003 veruit de leidende Europese luchtvervoergroep was, werd de groep ingehaald door Lufthansa en IAG, die hun overnames de afgelopen jaren hebben uitgebreid.

Ook al is het nog te vroeg om de SAS-cijfers in de boekhouding te integreren, de optelling van de 30 miljard euro omzet van Air France-KLM in 2023 en de 3,7 miljard van SAS zou het geheel vóór de IAG-groep plaatsen (29,45 miljard) en niet ver

achter de Lufthansa-groep (35,4 miljard). De 83,3 miljoen passagiers van Air France-KLM bovenop de 23,7 miljoen van SAS zouden de tandem ook in het stuur van IAG (115,5 miljoen) en in het kielzog van de Lufthansa-groep (122,5 miljoen passagiers in 2023, zonder ITA Airways) plaatsen. Maar bovenal zullen de 33 SAS-bestemmingen die worden toegevoegd aan de 189 van Air France-KLM het mogelijk maken om beter te concurreren met het wereldwijde aanbod van IAG en Lufthansa. Dit is essentieel om klanten van grote bedrijven en frequente reizigers aan te trekken en te behouden, die er belang bij hebben hun ticketaankopen en mijlen van dezelfde groep bedrijven te groeperen. Kostenbundeling (...) Naast de noodzaak om een zo groot mogelijk mondiaal netwerk aan te bieden, **kunnen kapitaalovernames het ook mogelijk maken een deel van de kosten – met name de aanschaf van vliegtuigen en duurzame vliegtuigbrandstoffen – te bundelen** de concurrentie verminderen en tegelijkertijd het aanbod verbeteren.

Dit consolidatieproces zal zich zeker voortzetten, waarbij verschillende kleine bedrijven nog geen grote beschermer hebben gevonden . Dit is met name TAP Air Portugal, waarvan het verkoopproces echter werd opgeschort door de nieuwe Portugese regering. Maar ook Air Europa, wiens overname door IAG mislukte vanwege de eisen van de Europese Commissie en de dominante positie van de groep in Spanje, met Iberia en Vueling. Met haar marktaandeel op routes tussen Spanje en Latijns-Amerika en haar slots in Madrid zou Air Europa potentieel Air France-KLM of Lufthansa kunnen interesseren.

***Mijn commentaar:** Deze financiële operatie zal noch de eerste noch de laatste in Europa zijn, zoals blijkt uit de fusie tussen de Lufthansa-groep en ITA, evenals uit de afgebroken poging tussen IAG en Air Europa.*

De Covid-19-crisis heeft de meeste luchtvaartmaatschappijen inderdaad verzwakt, waardoor de weg is vrijgemaakt voor consolidatie in de sector.

Air France-KLM beperkte de risico's door minder dan 20% van het kapitaal van SAS over te nemen, waardoor het gemakkelijk goedkeuring kon krijgen van de Europese en Amerikaanse autoriteiten.

Net als de Lufthansa-groep en IAG zal Air France-KLM concessies moeten doen om haar belang in het kapitaal van SAS te vergroten of een aanzienlijk aandeel te nemen in de luchtvaartmaatschappij TAP Air Portugal.

> KLM betreedt het Airbus A321neo-tijdperk, een radicale verandering voor het bedrijf

(bron FR3) 26 augustus 2024 - Op 27 augustus 2024 **begint KLM een revolutie met de komst van haar eerste Airbus A321neo. Deze historische transitie van Boeing naar Airbus resulteert in ongekende onrust: massale opleiding van**

personeel, aanpassing van de infrastructuur en kolossale investeringen van 7 miljard euro. Van de cockpit tot het ruim: het hele bedrijf moet zichzelf opnieuw uitvinden.

(...) De integratie van dit nieuwe vliegtuig vereist een **volledige herziening van de bedrijfsvoering van KLM**. Duizenden medewerkers, van de cockpit tot de bagageafhandeling, moeten worden opgeleid.

Voor piloten is de verandering radicaal. “We gaan van een stuur naar een joystick, zoals op een gameconsole”, legt Reinout uit Verkerk, hoofdvlieger van de nieuwe vloot. **Jaarlijks zullen ongeveer honderd piloten worden opgeleid, met drie maanden training per persoon.**

De komst van de A321neo heeft gevolgen voor **alle KLM-diensten**.

Onderhoudshangars moeten aangepast worden aan de nieuwe vliegtuigen, monteurs zullen moeten leren hoe de nieuwe Leap-motoren werken

. André Fonken, monteur, benadrukt de technologische vooruitgang: “De messen zijn gemaakt van vlamvertragend composiet, lichter en 25% minder luidruchtig”.

En tenslotte zullen er 1700 nieuwe bagagecontainers worden ingezet. Ook luchthavens moeten evolueren omdat **ook het laden van bagage een grote transformatie ondergaat**. Maud Lange, procesmanager bagage, legt uit: “We gaan van individueel laden naar een containersysteem”. Deze ontwikkeling belooft de arbeidsomstandigheden van baanpersoneel te verbeteren.

(...) Maar het Nederlandse bedrijf is niet het enige dat zich moet aanpassen aan deze strategische keuze. **Ook de luchthaven Schiphol en de luchthavens die worden bediend zullen moeten upgraden.**

***Mijn commentaar:** Een dergelijke vlootwijziging is zeer zeldzaam, aangezien de implementatie complex en transversaal is; veel beroepen worden getroffen.*

Let op: naast KLM stappen ook Transavia Nederland en Transavia Frankrijk over van Boeing naar Airbus.

Tijdens de overgangsfase zullen de drie luchtvaartmaatschappijen moeten werken rond twee typen vliegtuigen voor hun middellangeafstandsvloten.

Deze verandering maakt schaalvoordelen mogelijk voor de Air France-KLM-groep, zowel bij de aankoop van vliegtuigen en reserveonderdelen als bij het onderhoud.

Deze operatie zal de drie luchtvaartmaatschappijen ook in staat stellen hun NOx-uitstoot te verminderen dankzij de nieuwe generatie vliegtuigen, maar ook hun geluidsimpact rond luchthavens.

De Nederlandse minister van Infrastructuur Madlener herinnerde onlangs zelfs aan de doelstelling van 20% geluidsreductie vanaf het jaar 2026.

Merk op dat als het in Frankrijk vaak een kwestie is van CO2-uitstoot, Nederlanders liever over NOx (NO2 en NO3) praten, zonder dat dit het geval is. het probleem fundamenteel veranderen: om de CO2- of NOx- uitstoot te verminderen , moeten we het verbruik van fossiele brandstoffen verminderen.

> Kan India China vervangen in het internationale luchtverkeer?

(bron La Tribune) 26 augustus 2024 - **China wordt lange tijd beschouwd als een eldorado voor het mondiale luchtvervoer** . En in feite was het land vóór de gezondheids crisis duidelijk essentieel: het was niet alleen de op een na grootste binnenlandse markt ter wereld, na de Verenigde Staten, maar ook een belangrijke speler in het internationale transport. Zoals de International Air Transport Association (Aeroactions.htm) stelt: "China was verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de mondiale vraag naar passagiersvluchten, goed voor 9% van de internationale reizen en 25% van de binnenlandse reizen."

Feit is dat **de gezondheids crisis dit traject grotendeels heeft verstoord** . (...)

Vorig jaar, terwijl het mondiale verkeer bijna was teruggekeerd naar het niveau van 2019 (-6%, berekend in passagiers per vervoerde kilometer), was Azië nog ver verwijderd van het doel (-14%). En dit was grotendeels te wijten aan de moeilijkheid van China om zijn internationale verkeer terug te winnen.

Het land had geen problemen om zijn binnenlands verkeer terug te winnen , dat enorm steeg zodra de grenzen opengingen en het niveau van vóór de crisis van vorig jaar ruimschoots overschreed. En deze dynamiek wordt sinds het begin van het jaar bevestigd, zo blijkt uit cijfers van de IATA. Aan de andere kant is de situatie complexer voor het internationale verkeer.

Begin 2024 was dit nog steeds 40% lager dan het niveau van 2019. Het verschil lijkt kleiner te worden, maar is nog steeds aanwezig. In haar laatste verkeersrapport maakt IATA zelfs bekend dat het Aziatische internationale verkeer "een opwaartse trend handhaaft, hoewel de meeste routes voor de maand juni niet zijn teruggekeerd naar de waarden van 2019".

Tegenwoordig lijkt China zijn inkomende verkeer (passagiers die vanuit een ander land naar China komen) te hebben herwonnen. Volgens Marie Owens Thomsen, vice-president voor duurzame ontwikkeling en hoofdeconoom van IATA , is dit nog niet het geval voor uitgaand verkeer (passagiers die vanuit een ander land naar China komen). van China naar andere landen). Een discrepantie die zij toeschrijft aan de economische situatie van het land, ook al heeft ze moeite om deze enigszins te beschrijven in het licht van de Chinese specifieke kenmerken : (...)

Deze onzekerheid roept de vraag op van het evenwicht op de mondiale luchtmarkt . Als gevolg van vertragingen bij het openen van de grenzen en vervolgens bij het hervatten van het verkeer, voeren bedrijven al drie jaar evenwichtsoefeningen uit om de toename van hun capaciteit zorgvuldig te beheren en hun vliegtuigen zo goed mogelijk op de verschillende internationale routes te plaatsen.

De zwakte van Azië – versterkt door het verbod op vluchten boven Rusland voor westerse bedrijven sinds februari 2022 en het uitbreken van de oorlog in Oekraïne – **is dus gecompenseerd door de soliditeit van de hervatting van het transatlantische verkeer.**

(...) Maar ook al is de trans-Atlantische Oceaan misschien wel verreweg de grootste internationale markt ter wereld en is er sprake van een hoge vraag, toch zal zij niet voor onbepaalde tijd sterke groei en hoge prijsniveaus kunnen combineren. Hoewel de mondiale vlotten nu het niveau van vóór de crisis overschrijden, **kan het risico van overcapaciteit niet worden verwaarloosd.**

In mei verklaarde Bjørn Tore Larsen, CEO en oprichter van Norse Atlantic Airways, in een interview met La Tribune: “Een van de grote vraagtekens is wat er met Azië gebeurt. Als de Aziatische markt weer opengaat, zal dit capaciteit wegnemen van de Atlantische Oceaan. Persoonlijk denk ik dat het zal floreren, simpelweg omdat Aziaten naar Europa willen en Europeanen naar Azië. Het is een kwestie van tijd. » De Noorse baas was er zeker van overtuigd dat Azië zijn plaats zou herwinnen, maar zonder te kunnen zeggen wanneer.

Dit lijkt Marie Owens Thomsen echter niet al te veel zorgen te maken. **De hoofdeconoom van IATA** is dan ook van mening dat “we qua capaciteiten beperkter zijn dan het tegenovergestelde.

(...) Marie Owens Thomsen bespreekt vooral **de plaats die India zou kunnen innemen om het gebrek aan vraag uit China te compenseren**. “India is duidelijk een opkomende markt. Het heeft China al overtroffen in termen van bevolkingsaantal. Dit is een grote verandering in de wereldeconomie. En de opwinding die we een tijdje rond China hadden, zal langzaam verschuiven naar India”, zegt ze.

(...) In feite **zag India zijn binnenlandse verkeer** in 2022 sterk heropstarten, waarna het in 2023 ruimschoots het niveau van vóór de Covid-19 overschreed. Sindsdien is het verkeer blijven **voortuitgaan , met een groei van meer dan 4% sinds het begin van het jaar.** . En deze groei is ook op internationaal niveau te vinden. Het directoraat-generaal van de Indiase burgerluchtvaart geeft aan dat **het land voor het boekjaar 2023-2024, eindigend op 31 maart, zijn records heeft gebroken wat betreft het aantal binnenlandse en internationale passagiers met in totaal 220 miljoen reizigers.**

En het land heeft sterke ambities, gedreven door spelers als Air India en Indigo, die beide de afgelopen jaren gigantische orders voor vliegtuigen hebben geplaatst. **Pieter Elbers, algemeen directeur van de Indiase lagekostenmaatschappij, schatte dat het verkeer de komende zes jaar zou verdubbelen** tot meer dan 500 miljoen passagiers dankzij een groeiende middenklasse.

Op de langere termijn zou de kloof geleidelijk kleiner moeten worden. Volgens de marktvoorspellingen van Airbus (2024-2043) zal de Indiase binnenlandse markt de

komende twintig jaar de meest dynamische zijn, met een echte versnelling in de jaren 2030. De Europese fabrikant voorspelt daarmee een gemiddelde jaarlijkse groei van bijna 7%. Ter vergelijking: de Chinese binnenlandse markt zal tot 2043 naar verwachting gemiddeld slechts met iets meer dan 5% per jaar groeien. Bij Boeing liggen de cijfers iets hoger, maar dit verschil in dynamiek wordt ook verwacht. De Amerikaanse fabrikant wijst ook op sterke vooruitzichten voor de ontwikkeling van het regionale en langeafstandsverkeer met het Midden-Oosten, Zuidoost - Azië en zelfs Europa. India is echter **nog lang niet in staat China in te halen**, waarvan het verkeer zowel nationaal als internationaal veel verder ontwikkeld is. Alle segmenten meegerekend schat Airbus dat China vorig jaar verantwoordelijk was voor 700 miljoen reizen, oftewel 0,5 reizen per hoofd van de bevolking. Dat is momenteel minder dan in 2019, maar de Europese vliegtuigbouwer rekent de komende jaren op een versnelling.

En volgens hem **zou de Chinese neiging om te reizen in 2043, ondanks een demografische achteruitgang, drie keer groter moeten zijn dan nu** (1,7 reizen per inwoner), op een totaal van bijna 2,3 miljard reizen.

India begint van veel verder weg. Vorig jaar vertegenwoordigde het slechts 170 miljoen reizen, oftewel 0,1 reis per hoofd van de bevolking. Ondanks sterke demografische ontwikkelingen, de neiging om te reizen en een verviervoudiging van het verkeer, wordt verwacht dat India in 2043 nauwelijks meer dan 700 miljoen reizen zal maken, oftewel slechts 0,4 reizen per inwoner.

India zal zich daarom vestigen als een van de bolwerken van het mondiale luchtvervoer, na de Verenigde Staten (ongeveer 1 miljard reizen in 2043) en vóór Indonesië (meer dan 400 miljoen reizen in 2043). Maar ondanks de demografische achteruitgang lijkt China nog tientallen jaren onbereikbaar.

***Mijn commentaar:** In tegenstelling tot reeds volwassen markten zoals Europa en de Verenigde Staten, bevinden de belangrijkste markten met een hoog groeipotentieel zich in China, India en Afrika.*

Hoewel we relatief betrouwbare demografische projecties kunnen opstellen (lees [mijn brief nr. 977](#)), is het veel moeilijker om het aantal reizen per persoon in twintig jaar te voorspellen: de economische, politieke, maatschappelijke en ecologische criteria zijn talrijk en gevarieerd.

> **De overname van ITA versterkt Lufthansa in de consolidatie van het Europese luchtruim**

(bron Les Échos) 28 augustus 2024 - Na maanden van turbulentie klaarde deze zomer eindelijk de hemel op voor de overname van ITA door Lufthansa. De Duitse luchtvaartmaatschappij heeft groen licht gekregen van de Europese Commissie om de overeenkomst die afgelopen mei met de Italiaanse regering werd ondertekend, te ratificeren. De baas van **Lufthansa**, Carsten Spohr, **betaalde 325 miljoen euro**

voor de terugkoop van 41% van het kapitaal van de tot nu toe publieke transalpine luchtvaartmaatschappij.

Begin juli kondigde hij in de columns van “Corriere della Sera” aan dat **zijn bedrijf zou kunnen overwegen om zijn belang in ITA vanaf begin volgend jaar te verhogen tot 90%** . De Italiaanse minister van Economische Zaken , Giancarlo Giorgetti , herinnerde eraan dat zijn regering een belang zal behouden om het recht op controle te behouden om de nationale belangen te garanderen.

ITA-president Antonino Turicchi bevestigde dat **de definitieve transactie met Lufthansa in november 2024 zal plaatsvinden**. Tot die tijd zullen beide bedrijven moeten reageren op de concurrentieproblemen in Brussel door routes af te staan aan rivalen Noord-Europa en slots op de luchthaven Milaan-Linate. **Er zijn gesprekken gaande met de prijsvechters easyJet en Volotea**. Tijdens het volgende kwartaal zal Lufthansa de integratie van ITA voltooien door de belangrijkste managers te benoemen. Eén van hun doelstellingen zal zijn om de terugkeer van het bedrijf naar winstgevendheid te consolideren.

“ We schatten dat ITA volgend jaar meer dan 4 miljard euro aan inkomsten zal genereren ”, verklaarde Antonino Turicchi twee jaar vóór de eerste prognoses . In de eerste helft van 2024 bedroegen ze 1,2 miljard euro, een stijging van 33% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. **Het bedrijf vervoerde in 2023 15 miljoen passagiers van de 163 miljoen Italiaanse luchtverkeer en stond op het punt het Franse verkeer in volume te overtreffen. Dit cijfer toont niettemin de zeer sterke concurrentie aan van goedkope luchtvaartmaatschappijen die het luchtruim van het schiereiland domineren met een marktaandeel van meer dan 50%.**

“Het bedrijf was te klein om alleen te blijven vliegen en de overname door Lufthansa is goed nieuws voor beide bedrijven”, zegt Andrea Giuricin , hoogleraar transporteconomie aan de Universiteit van Milaan- Bicocca . » **Italië wordt de vijfde “binnenlandse” markt voor de Lufthansa-groep**. Het is nu al de tweede belangrijkste markt buiten de binnenlandse markten en na de Verenigde Staten.

De luchthaven Rome Fiumicino , een van de best beheerde luchthavens in Europa, sluit zich aan bij de andere intercontinentale hubs van het Duitse bedrijf, namelijk Brussel, Frankfurt, München, Wenen en Zürich. Het **zal een van de belangrijkste vensters worden op het “zuidelijk halfrond ”** waar Lufthansa zijn concurrenten wil inhalen. Zo worden langeafstandsverbindingen van Rome naar Latijns-Amerika geopend . **Ook willen de Duitsers de kansen grijpen die de liberalisering van het Afrikaanse luchtruim uiteindelijk zal bieden .**

“Lufthansa zet haar routekaart voor de consolidatie van de Europese luchtsector voort”, benadrukt Andrea Giuricin , herinnerend aan de overname van Austrian Airlines, Brussels Airlines en Swiss . De intrede van ITA in zijn baan zal belangrijke gevolgen hebben. Historisch gezien maakte het deel uit van de SkyTeam-alliantie, geleid door Air France-KLM en Delta. Het zal nu het Star Alliance-netwerk betreden.

»

De concurrentie met Air France-KLM is niet de enige. Bedrijven uit het Midden-

Oosten hebben hun positie versterkt en de Chinese nemen een vlucht. Vóór de pandemie hadden sommigen van hen de drempel van 100 miljoen passagiers al overschreden. “In deze context moeten **Europese bedrijven** steeds sterker worden”, waarschuwt Andrea Giuricin . Helaas worden zij **gehinderd door de Europese wetgeving die luchtvaartmaatschappijen steeds meer zal straffen door nieuwe strenge milieuverplichtingen op te leggen. De kosten zullen aanzienlijk zijn en zullen wegen op hun concurrentievermogen** . »

***Mijn commentaar:** De race om het luchtvervoer te consolideren wordt steeds heviger tussen de drie grote Europese groepen: Air France-KLM, IAG en de Lufthansa-groep.*

In dit artikel worden luchtvaartmaatschappijen belicht die mogelijk geïnteresseerd zijn in het verwerven van start- en landingslots, waaronder EasyJet en Volotea.

In mijn eerdere brieven heb ik het belang van Afrika als bron van groeimogelijkheden voor het luchtverkeer benadrukt.

China en de Verenigde Arabische Emiraten hebben dit dankzij hun steun aan grootschalige projecten op het Afrikaanse continent goed begrepen. De nabijheid van de luchthaven van Rome tot het Afrikaanse continent is een pluspunt.

> **Momenteel heeft deze luchthaven de titel van meest onderling verbonden luchthaven ter wereld**

(bron BFM) 26 augustus 2024 - IGA , **Istanbul Airport** , dat onlangs zijn zesde verjaardag vierde in 2024, is volgens nieuwe statistieken van het luchtvaartdatabedrijf Cirium geïdentificeerd als de meest onderling verbonden luchthaven ter wereld .

Deze strategische luchthaven, gelegen tussen Oost- en West-Turkije, **beschikt over maar liefst 309 directe vluchten naar bestemmingen over de hele wereld. De meeste van deze vluchten worden uitgevoerd door Turkish Airlines** , een luchtvaartmaatschappij die meer landen bedient dan welke andere luchtvaartmaatschappij dan ook.

Elk jaar passeren ongeveer 90 miljoen reizigers dit mondiale knooppunt, waardoor het de **zevende drukste luchthaven ter wereld** is, terwijl de jaarlijkse capaciteit comfortabel 200 miljoen passagiers kan huisvesten. (...)

Selahattin , sprekend over het belang van de luchthaven Bilgen , de CEO, zei in een verklaring aan CNN: " **Onze gunstige geografische locatie op het kruispunt van Europa en Azië stelt ons in staat te dienen als een cruciaal knooppunt voor internationale reizen** . Daarnaast hebben we bewezen de meest veerkrachtige luchthaven te zijn, die zich herstelt sneller dan enig ander van de Covid-19-pandemie en herstelt onze passagiersaantallen van vóór de pandemie als geen andere luchthaven ter wereld."

Istanbul Airport wordt op de lijst [van de meest onderling verbonden luchthavens ter wereld] gevolgd door drie Europese luchthavens: Frankfurt op de tweede plaats, Parijs-Charles de Gaulle op de derde en Amsterdam-Schiphol op de vierde plaats.

Frankfurt, een belangrijk financieel centrum en de thuisbasis van Lufthansa, een van de grootste luchtvaartmaatschappijen van Europa, komt op de tweede plaats. De ligging van Schiphol in het hart van Europa, waardoor het een voordeel heeft ten opzichte van een luchthaven als London Heathrow, die geïsoleerd ligt op een eiland aan de rand van de Europese activiteiten en wordt gehinderd door uitbreidingsbeperkingen vanwege de dichtbevolkte ligging , draagt bij aan de ranking. ..) Hartsfield -Jackson Atlanta International Airport , de drukste ter wereld qua passagiersvolume, staat op de negende plaats, met 237 non-stopbestemmingen. (...)

De best verbonden luchthavens van vandaag1. Istanbul Airport (309 unieke directe vluchten)

2. Frankfurt Airport (296)

3. Paris-Charles de Gaulle Airport (282)

4. Amsterdam-Schiphol Airport (270)

5. Chicago O'Hare International Airport (270)

6. Dubai International Luchthaven (269)

7. Internationale luchthaven Dallas-Fort Worth (261)8. Internationale luchthaven Shanghai Pudong (243)

9. Internationale luchthaven Hartsfield -Jackson Atlanta (237)

10. Internationale luchthaven Leonardo da Vinci-Fiumicino Rome (234)11.

Internationale luchthaven Denver (229)12. Luchthaven Londen Heathrow (221)13.

Internationale luchthaven Koning Abdulaziz Jeddah (219) 14. Luchthaven Adolfo Suarez

Madrid -Barajas (218)15. Luchthaven Londen Gatwick (218)16. Luchthaven

München Franz Joseph Strauss (217)17. Luchthaven Barcelona-El Prat (209)18.

Internationale luchthaven Peking Capital (206)19. Internationale luchthaven Chengdu Shuangliu (202)

20. Internationale luchthaven Guangzhou Baiyun (202)

Mijn commentaar: De twee hubs van de Air France-KLM-groep behoren tot de top vier van de ranglijst. Het grootste netwerk gaat echter naar Turkije, wiens staat een standvastige partner is van zijn luchthaven en zijn nationale luchtvaartmaatschappij.

Terwijl in de Oost-Europese luchtvaartmaatschappijen vooral het Verre Oosten worden bediend, onderscheidt de Turkse nationale luchtvaartmaatschappij zich door zich ook in Centraal-Azië te positioneren.

De geografische ligging van Turkije, op de route tussen Europa en Azië, en zelfs Afrika, komt ten goede aan Turkish Airlines.

Het maakt het mogelijk een maximum aan verbindingen aan te bieden door vrijwel uitsluitend vliegtuigen met één gangpad te exploiteren.

Dit geeft het land een duidelijk voordeel ten opzichte van zijn Europese, Aziatische of Golfconcurrenten, binnen een veel minder streng regelgevingskader dan dat van de Europese Unie.

> **Michael O'Leary roept op tot beperkingen op de verkoop van alcohol in luchthavenbars te midden van toenemende onrust**

(bron telegraaf , vertaald met DeepL) 26 augustus 2024 - Michael O'Leary , de baas van Ryanair, riep op tot beperking van het aantal drankjes per passagier tot twee in luchthavenbars om ongeregelheden als gevolg van dronkenschap op vluchten en op luchthavens te bestrijden .

De berichten over geweld in vliegtuigen zijn deze zomer toegenomen en de aanvallen vinden nu elke week plaats, zei de heer O'Leary .

Hoewel aanvallen op cabinepersoneel het meest zorgwekkend zijn, komen confrontaties tussen passagiers steeds vaker voor, aldus de heer O'Leary . Hij gaf de schuld aan de combinatie van alcohol met “poeder en tabletten”.

... De heer O'Leary zei dat **de toename van het aantal berovingen kan worden bestreden door maximaal twee drankjes** per instapkaart toe te staan voordat passagiers aan boord van een vliegtuig gaan. **De beperking zou een van zijn drie belangrijkste aanbevelingen aan de nieuwe Labour-regering zijn.**

De baas van Ryanair zei tegen de Telegraph: “Luchthavens zijn hier uiteraard tegen en zeggen dat hun bars geen dronken passagiers bedienen. Maar ze bedienen de ouders van dronken passagiers.”

Vooraf vluchten vanuit Groot-Brittannië lopen risico op geweld, vooral op routes naar 'feestbestemmingen' zoals Ibiza en enkele Griekse eilanden vanaf regionale luchthavens zoals Liverpool, Manchester, Glasgow en Edinburgh. (...)

Sinead Quinn, verantwoordelijk voor de opleiding van het 14.000 cabinepersoneel van **Ryanair** , zei dat het bedrijf **zijn toevlucht moest nemen tot passagiersverboden en steeds vaker informatie over probleemreizigers met zijn collega's deelde.**

Ze zei: “Het Verenigd Koninkrijk is het moeilijkst: “Het Verenigd Koninkrijk is het moeilijkst, vooral de regio's. Maar **er is geen specifiek profiel** . Er zijn groepen jongeren, maar ook gezinnen en mensen die je het minst verwacht.

De situatie wordt nog verergerd wanneer vluchten vertraging oplopen en

passagiers enkele uren voor het instappen drinken, aldus de heer O'Leary , die zei dat alcoholgerelateerd geweld ook een probleem was op sommige vluchten vanuit Ierland en Duitsland.

(...) En voegde eraan toe: "Wat we vragen heeft geen invloed op de winst. Bars zullen hun drankjes en etenswaren kunnen blijven verkopen. Toch nemen overheidsinstanties in Groot-Brittannië en in heel Europa deze kwestie niet serieus.

Mijn commentaar: *Het omgaan met weerbarstige passagiers is een terugkerend thema in discussies tussen organisaties die de belangen van werknemers in de luchtvaart vertegenwoordigen, de Europese Commissie en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).*

Het is lastig om de juiste balans te vinden tussen het beschermen van passagiers en werknemers bij incidenten en het respecteren van ieders recht om te reizen, vooral binnen de Europese Unie.

Momenteel heeft elke luchtvaartmaatschappij haar eigen beleid voor het identificeren en afhandelen van onhandelbare passagiers. De ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) beveelt in bijlage 9 "Facilitering" het volgende aan:

"6.44 Om onhandelbaar gedrag af te schrikken en te voorkomen, zal elke verdragsluitende staat de passagiers bewust maken van de ontoelaatbaarheid en de mogelijke juridische gevolgen van onhandelbaar of ontwrichtend gedrag binnen luchtvaartfaciliteiten en op boord van vliegtuigen.

6.45 Elke Verdragsluitende Staat neemt stappen om ervoor te zorgen dat relevante leden van zijn personeel training krijgen in het opsporen en beheersen van situaties waarbij onhandelbare passagiers betrokken zijn. » Deze teksten zullen

eind november 2024 in Montreal

worden onderzocht en opnieuw besproken door de FALP (ICAO Facilitation Expert Group). Wat Ryanair betreft, kunnen we de irritatie van de CEO begrijpen. Maar dit mag de irritatie van zijn klanten niet verdoezelen: de talrijke vluchtvertragingen, de toeslagen en het gebrek aan behandeling bij onregelmatigheden zorgen ervoor dat passagiers niet met een gerust hart kunnen reizen.

> TAP Air Portugal keert terug naar winst in het 2e kwartaal

(bron AFP) 29 augustus 2024 - TAP Air Portugal keerde na zes maanden van verliezen **terug naar het groen door in het tweede kwartaal een nettowinst van 72,2 miljoen euro te genereren** , een daling van 10,1% op jaarbasis veroorzaakt door de devaluatie van de Braziliaanse real, maakte de luchtvaartmaatschappij donderdag bekend.

TAP, de toonaangevende Europese luchtvaartmaatschappij op routes naar Brazilië, realiseerde tussen april en juni een omzetstijging van 3,4% tot 1,1 miljard euro, en de bedrijfswinst steeg met 35,2% vergeleken met het tweede kwartaal van 2023, tot 168 miljoen euro. Het aantal vervoerde passagiers steeg met 2,4% tot 4,16 miljoen, of 92% van het niveau in het tweede kwartaal van 2019, de referentieperiode vóór de crisis veroorzaakt door de Covid-19-pandemie. Het Portugese nationale bedrijf, dat onderworpen was aan een herstructureringsplan na de financiële redding in 2020, leed verliezen in het laatste kwartaal van 2023 en gedurende de eerste drie maanden van dit jaar.

Over de gehele eerste helft van 2024 genereerde TAP een nettowinst van 400.000 euro, vergeleken met 22,9 miljoen over dezelfde periode vorig jaar.

“De goede prestatie in het tweede kwartaal maakt het mogelijk om een positief nettoresultaat voor het halfjaar te behalen dat, hoewel niet significant, voor de tweede keer op rij wordt behaald, maar dit keer zonder salarisverlagingen”, onderstreepte de baas van TAP, Luis. Rodrigues, geciteerd in een persbericht.

Het bedrijf werd dringend gerenationaliseerd om te kunnen profiteren van een injectie van 3,2 miljard euro aan publieke middelen en moest opnieuw worden geprivatiseerd, maar de verkoop ervan werd vertraagd door het aftreden van de vorige socialistische regering en het aan de macht komen van 'een rechtse uitvoerende macht'.

Het proces dat officieel van start ging in september 2023 was gericht op de privatisering van ten minste 51% van het kapitaal van TAP en wekte de interesse van zijn Europese concurrenten, Air France-KLM, Lufthansa en de IAG-groep (British Airways en Iberia).

Mijn commentaar: De resultaten van TAP zijn vergelijkbaar met die van Air France-KLM, met een uitstekend jaar 2023 ondanks een zeer gemengd laatste kwartaal van 2023 en de eerste helft van 2024.

Deze prestaties moeten nauwlettend in de gaten worden gehouden, omdat de Air France-KLM-groep potentieel geïnteresseerd is in het privatiseringsproces van het Portugese bedrijf.

Als Air France-KLM door de integratie in het kapitaal van SAS toegang zou krijgen tot de markt in de Scandinavische landen, zou een kapitaaloperatie met TAP de groep toegang bieden tot andere markten, met name Brazilië.

> CMA CGM Air Cargo lanceert zijn eerste transpacifische route met een nieuwe Boeing 777-200F

(bron Mer et Marine) 27 augustus 2024 - CMA CGM AIR CARGO kondigt de levering aan van zijn derde Boeing 777-200F op 18 augustus 2024. Dit vliegtuig heeft een nieuwe transpacifische route ingehuldigd die Azië met Noord-Amerika verbindt. Deze

mijlpaal markeert een belangrijke mijlpaal in de wereldwijde expansiestrategie van CMA CGM AIR CARGO en sluit aan bij de ambitie van de CMA Group CGM gaat haar klanten een compleet assortiment oplossingen bieden.

De levering van deze nieuwe B777-200F, geëxploiteerd door Atlas Air, zal een sleutelrol spelen in de uitbreiding van het netwerk van CMA CGM AIR CARGO op een strategische route, die luchthavens als Hong Kong, Chicago en Seoul bedient . De eerste commerciële vlucht vond plaats op 25 augustus 2024 en verbond Hong Kong (HKG) met Chicago (ORD) met een technische tussenstop in Anchorage (ANC). Op de westelijke route vliegt het vliegtuig van Chicago (ORD) naar Hong Kong (HKG), via Seoul (ICN).

Een tweede B777-200F zal in het vierde kwartaal van 2024 worden ontvangen en zal ook worden ingezet op een trans-Pacifische route, die het vasteland van China met Noord-Amerika verbindt. Met de inzet van deze 2 Boeing-vliegtuigen komen **CMA-klanten in actie CGM AIR CARGO zal profiteren van in totaal 7 frequenties per week op de transpacific.**

In 2025 zal een derde vliegtuig de vloot versterken door het bereik en de beschikbare capaciteit voor zijn klanten uit te breiden. Sinds 2022 worden 2 Boeing 777-200F-vliegtuigen geëxploiteerd door CMA CGM AIR CARGO, gevestigd op de hub Parijs-Charles de Gaulle (CDG), bedient Europa en Groot-China, met 5 vluchten per week naar Hong Kong en 4 vluchten per week naar Shanghai.

(...) De Boeing 777-200F, het referentievrachtschip qua capaciteit en autonomie De B777-200F is het grootste, langste en meest efficiënte tweemotorige vrachtschip ter wereld. Dit vliegtuig staat bekend om zijn hoge betrouwbaarheid, brandstofefficiëntie en lage onderhouds- en bedrijfskosten, biedt een bereik van 9.200 km (4.970 zeemijl) en kan een maximaal laadvermogen van 103 ton (226.000 pond) vervoeren.

Dankzij zijn capaciteit en bereik biedt de 777 Freighter de meest voordelige prijs per reis van alle grote vrachtschepen .

Mijn commentaar: In april kwam de directeur van CMA CGM Air Cargo heeft de intentie uitgesproken om zich te positioneren op routes tussen Europa en Azië, maar ook tussen Azië en Noord-Amerika, in samenwerking met een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, met name Atlas Air. De in het artikel beschreven strategie sluit perfect aan bij deze visie en vraagt om enkele observaties:

- De lijnen tussen Europa en Azië blijven getroffen door de verlenging van reizen als gevolg van de sluiting van het Russische luchtruim.

- Het vrachtverkeer voor de geselecteerde luchthavens, te weten Hong Kong, Chicago en Seoul, is als volgt:

Airports	Cargo 2023 ('000 tons)	2022 (%)	Q1 2023
HONG KONG	4,301	3.1	19.1
MEMPHIS	3,881	-3.9	0.2
SHANGHAI-PVG	3,440	10.4	14.0
ANCHORAGE	3,289	-5.0	9.8
SEOUL INCHON	2,781	-6.8	7.9
LOUISVILLE KY	2,725	-11.2	-7.7
MIAMI	2,526	1.0	4.7
DCHA	2,341	0.6	14.9
LOS ANGELES	2,155	-13.4	-2.3
TAIPEI	2,113	-16.8	3.7
GUANGZHOU	2,031	7.8	-31.8
TOKYO NARITA	1,907	-20.5	-5.4
CINCINNATI	1,900	5.9	-6.6
CHICAGO O'HARE	1,885	-15.7	8.8
FRANKFURT	1,869	-5.0	5.9
Total*	106,484	-2.1	

(bron Franse burgerluchtvaartdiensten)

- In dit stadium CMA CGM Air Cargo overweegt de optie van de Boeing B777-300 ERSF (Extended Range Special) niet Freighter), waarvan het eerste model dat voortkwam uit de ombouw van een passagiersvliegtuig afgelopen juni verscheen.

Deze herschikking van het netwerk volgt op de scheiding met Air France-KLM.

Einde persoverzicht

> Evolutie van de aandelenkoers van Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 30 augustus op 8,222 euro. Deze week is de koers fors gestegen (+7,56%).

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

Het gemiddelde (de consensus) van analisten over 12 maanden voor het aandeel AF-KLM bedraagt 11,11 euro (was in het begin 15,0 euro). van januari 2023). Het hoogste koersdoel ligt op 19,60 euro, het laagste op 8 euro.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

[Details over de analistenconsensus vind je](#) op mijn blog .

Mijn commentaar: De koers van het aandeel Air France-KLM is aanzienlijk

gestegen, ongetwijfeld na de aankondiging van de effectieve verwerving van een belang in de Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS.

Het twaalfmaandsgemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel Air France-KLM bedraagt 11,11 euro, een daling van bijna 3 euro in twee maanden.

> **Evolutie van de brandstofprijzen deze week**

Een vat Jet Fuel in Europa is stabiel op \$95. Eind juni 2023 bedroeg deze 94 dollar, vóór het uitbreken van de oorlog in Oekraïne 79 dollar.

Een vat Brent-olie (Noordzee) is +2\$ gestegen naar \$79.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojoelde de koers tussen de \$100 en \$120. Sindsdien schommelde het tussen de \$75 en \$99.

***Mijn nieuwe commentaar:** Sinds dit jaar is de prijs van een vat olie relatief stabiel. Het schommelt tussen \$ 80 en \$ 90.*

De prijs van een vat vliegtuigbrandstof in Europa daalt gestaag en gaat geleidelijk van \$120 naar \$100.

De verspreiding tussen Jet Fuel in Europa en het vat Brent-olie heeft hetzelfde traject gevolgd als Jet Fuel en komt dichterbij wat het was vóór het conflict in Oekraïne.

> **FCPE- beheer**

Wanneer u geld belegt in een van de FCPE- fondsen van Air France , verkrijgt u aandelen in deze fondsen. U bezit niet rechtstreeks aandelen.

Dit zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 voor vijf jaar hebt gekozen, die de fondsen beheren en die de besluiten nemen. De

fondsen Partners for the Future, Aeroactions , Majoractions en Concorde bezitten uitsluitend aandelen Air France. De

fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles met verschillende aandelen.

***Mijn commentaar:** Als u details wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France , nodig ik u uit om [mijn navigatiesite te raadplegen](#) , [sectie aandeelhoudersschap van Air France-KLM-werknemers](#) .*

Details

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een aansporing tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of ideeën sturen waarmee ik u beter kan informeren.

U kunt mij per kerende vragen stellen met betrekking tot de Air France-KLM-groep of het werknemersaandeelhouderschap...

Tot snel.

[hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als u dit persoverzicht leuk vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te sturen.

| François Robardet

**Vertegenwoordigde medewerkers en oud-medewerkers PS en PNC
aandeelhouders van Air France-KLM.**

Je kunt mij vinden op mijn Twitter- account @ FrRobardet

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

In dit persoverzicht worden onderwerpen behandeld die verband houden met het aandelenbezit van Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet langer wilt ontvangen, [kunt u zich \[uitschrijven\]](#)

Als u het ontvangstadres voor dit persoverzicht wilt wijzigen, [geef mij dan uw nieuwe e-mailadres door.](#)

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

11.626 mensen ontvangen dit persoverzicht live