

Portugal hervat privatisering TAP



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de wereld

Nr. 1025, 14 juli 2025

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

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](#) 

De wekelijkse nieuwsbrief

Samenvatting :

Portugal herstart privatisering TAP, Air France-KLM bevestigt opnieuw interesse
Staking grondpersoneel KLM tijdelijk opgeschort
Transavia Frankrijk, een wisselvallige situatie na vijf jaar op de luchthaven van Montpellier

> Portugal herstart privatisering TAP, Air France-KLM bevestigt opnieuw interesse

(bron: Reuters) 10 juli 2025

Mijn commentaar: Een eerdere poging om TAP te privatiseren werd eerder dit jaar uitgesteld nadat het parlement de centrumrechtse minderheidsregering omver had geworpen in een motie van vertrouwen.

De regerende coalitie won de vervroegde verkiezingen in mei, maar regeert nog steeds met een minderheid aan zetels. Het plan om minder dan 50% van TAP te verkopen was bedoeld om het risico op een aanval van de oppositie te verkleinen (bron: Bloomberg).

De grootste aantrekkingskracht van de Portugese luchtvaartmaatschappij ligt in het feit dat ze Europa's grootste aanbieder van luchtverbindingen met Brazilië is.

Lees het artikel :

De Portugese regering heeft de lang uitgestelde privatisering van de nationale luchtvaartmaatschappij TAP opnieuw opgestart met het oog op de verkoop van 49,9% van het kapitaal, waarvan 5% zal worden voorbehouden aan de werknemers, zei premier Luis Montenegro op donderdag.

Tot de belangrijkste activa van TAP behoren de strategische slots naar Brazilië, Portugeessprekende Afrikaanse landen en de Verenigde Staten vanaf de hub in Lissabon, die de Portugese regering wil behouden en ontwikkelen.

Privatisering had al de interesse gewekt van de drie belangrijkste Europese luchtvaartgroepen, Lufthansa, Air France-KLM en IAG, die het afgelopen jaar ontmoetingen hebben gehad met de regering.

Air France-KLM heeft haar interesse opnieuw bevestigd. De Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij verklaarde in een persbericht dat ze klaar is om deel te nemen aan het proces zodra alle details bekend zijn.

IAG, de moedermaatschappij van British Airways, herhaalde ook dat het "ernaar uitziet om de voorwaarden van de potentiële verkoop van TAP te bekijken en alle details en voorwaarden van het proces zorgvuldig zal overwegen zodra ze beschikbaar zijn".

Lufthansa weigerde commentaar te geven.

> Staking grondpersoneel KLM voorlopig opgeschort

(bron RTL) 10 juli 2025

Mijn commentaar: In Nederland is de cultuur van sociale dialoog erg sterk, waardoor stakingen zeldzamer zijn dan in Frankrijk.

Collectieve werkonderbrekingen zijn vaak onderworpen aan een voorafgaande bemiddelingsprocedure en soms aan een referendum onder de werknemers.

Bepaalde vormen van staking kunnen beperkt of verboden zijn, afhankelijk van de omstandigheden, zoals hier het geval is.

Lees het artikel :

Vakbond FNV schort actie grondpersoneel KLM op tot na zomervakantie. De afgelopen weken zijn twee aangekondigde stakingen op Schiphol door de rechter verboden.

"De rechter is van mening dat het niet mogelijk is om tijdens de zomervakantie te staken. We zijn het niet eens met deze beslissing, maar we houden ons er voorlopig aan", zegt John van Dorland, voorman van vakbond FNV, in een persbericht. Volgens de vakbond **is actie na de vakantie echter waarschijnlijk. De FNV vindt het laatste loonbod van KLM niet voldoende om de cao-onderhandelingen te hervatten.**

Vorige week verbood een rechter in Amsterdam een staking van acht uur, omdat die te ernstige gevolgen zou hebben. Eerder verbood de rechter in Haarlem een 24-uursstaking, ook omdat die te veel veiligheidsproblemen zou veroorzaken.

Schiphol had gewaarschuwd voor chaotische taferelen als het grondpersoneel van KLM zo lang zou staken. Met name bestond het risico dat vliegtuigen tijdelijk niet zouden kunnen landen door een gebrek aan parkeercapaciteit. Daarnaast hadden uitgevallen vluchten veel passagiers kunnen laten stranden, die dan op bedjes of stoelen in de terminal hadden moeten overnachten.

Hoewel vakbond FNV zich houdt aan de uitspraak van de rechter, groeit volgens de vakbond de frustratie onder de 13.000 getroffen werknemers. "Elke piloot krijgt deze zomer €8.000 compensatie, terwijl het grondpersoneel net zo flexibel moet zijn, maar niets krijgt. Het is gewoon niet uit te leggen", zegt Walter van der Vlies, leidinggevende en zelf grondmedewerker bij KLM.

> Transavia France, een gemengd verhaal na vijf jaar op de luchthaven van Montpellier

(bron: La Tribune) 11 juli 2025

Mijn commentaar: De W-strategie, die in het artikel wordt genoemd, wordt vooral gebruikt door low-cost maatschappijen voor korte en middellange vluchten.

Deze strategie verwijst naar een vluchtorganisatie die het gebruik van vliegtuigen en personeel optimaliseert en tegelijkertijd de winstgevendheid op bepaalde routes maximaliseert.

Een W-vlucht bestaat uit drie opeenvolgende vluchtsegmenten die de letter "W"

vormen op een kaart.

Een vliegtuig vertrekt bijvoorbeeld van zijn hoofdbasis (luchthaven A), vliegt naar een eerste bestemming (B), vervolgens naar een tweede bestemming (C) en keert ten slotte terug naar zijn basis (A), waardoor de route A-B-C-A wordt voltooid.

Dit diagram kan ook worden aangepast aan operationele eisen (bijvoorbeeld: A-B-A-C-A).

Doelstellingen en voordelen

- *Optimalisatie van het gebruik van het vliegtuig: Het vliegtuig blijft een groot deel van de dag in de lucht, waardoor de uitvaltijd op de grond wordt beperkt en de productiviteit van de vloot toeneemt.*
- *Lagere kosten: Door te voorkomen dat het vliegtuig gedurende lange perioden geparkeerd staat op secundaire luchthavens (waar de parkeerkosten hoog kunnen zijn), heeft het bedrijf een betere controle over zijn bedrijfskosten.*
- *Beter beheer van de bemanning: W-rotaties stellen bemanningen vaak in staat om aan het eind van de dag terug te keren naar hun thuisbasis, waardoor de verblijfs- en reiskosten beperkt blijven.*
- *Commerciële flexibiliteit: Deze strategie maakt het mogelijk om secundaire of seizoensgebonden bestemmingen efficiënt te bedienen, zonder een vliegtuig vast te leggen voor één route.*

Er zijn echter grenzen aan deze strategie: het beheren van schema's, bemanningen en eventuele vertragingen is complexer, aangezien een incident op één segment een impact kan hebben op de hele rotatie.

Lees het artikel:

Transavia France, de low-cost dochteronderneming van de Air France-KLM Groep, viert de vijfde verjaardag van haar basis op de luchthaven van Montpellier. Emmanuel Brehmer, voorzitter van de luchthavendirectie, is verheugd over dit jubileum, gezien de moeilijke start: "Vijf jaar geleden openden we deze basis op het slechtst mogelijke moment, aan het begin van de pandemie. We zijn de directie van Transavia dan ook bijzonder dankbaar dat ze de opening nooit ter discussie heeft gesteld.

Vijf jaar later **heeft de luchtvaartmaatschappij haar oorspronkelijke ambities echter niet waargemaakt. Er is slechts één vliegtuig gestationeerd op de**

luchthaven van Languedoc in plaats van de twee die waren aangekondigd.

Ondertussen heeft de Air France-KLM groep een grote strategische verschuiving doorgevoerd: Air France trekt zich terug uit de hub Parijs-Orly en richt zich opnieuw op Roissy.

De vloot van Transavia France, die tot 2019 beperkt is tot 40 vliegtuigen, is nu meer dan verdubbeld in omvang. Afgelopen maart **bevestigde Benjamin Smith**, de CEO van Air France-KLM, **opnieuw zijn ambitie om de vloot** de komende jaren **uit te breiden tot ten minste 100 vliegtuigen** (het dubbele van Transavia Holland), waarbij hij aangaf dat hij er ten minste 75 nodig heeft om alle slots te vullen die Air France geleidelijk vrijmaakt op Orly.

"Het vliegtuig opereert in een W-configuratie

Er komt dus geen tweede vliegtuig op Montpellier. Maar de manager relativeert: **"Op bepaalde vluchten op de route Montpellier-Parijs opereert het vliegtuig in Montpellier in een W-configuratie, wat betekent dat het extra rotaties maakt - een retourvlucht naar een andere bestemming - voordat het terugkeert naar Parijs.** Hierdoor kunnen we ons aanbod vergroten en we schatten daarom dat we het equivalent van anderhalf vliegtuig gestationeerd in Montpellier hebben".

(...)

Op 10 april kondigde Transavia France aan dat het deze zomer 2025 streeft naar een capaciteitsverhoging van 20% op nationale schaal, vergeleken met 2024, en naar een verbetering van de bezettingsgraad met als doel de 88% te overtreffen die in 2024 werd bereikt, waarbij een streefcijfer van 16 tot 17 miljoen passagiers in dat jaar wordt voorspeld.

Op de luchthaven van Montpellier heeft de luchtvaartmaatschappij aangekondigd dat ze in vijf jaar meer dan een miljoen passagiers heeft vervoerd en Alexandre Blondel is optimistisch over het huidige seizoen.

Wat betreft de Parijse route, die in de zomer drie dagelijkse vluchten uitvoert, wijst Alexandre Blondel erop dat "er in het zomerseizoen van 2024 bijna 135.000 passagiers werden vervoerd tussen Montpellier en Orly" en hij mikt op een vergelijkbaar niveau deze zomer. Met andere woorden, het aantal passagiers is stabiel gebleven, maar is nooit teruggekeerd naar het niveau van voor Covid.

In 2024 verwelkomde de luchthaven van Montpellier ongeveer 1,8 miljoen passagiers en de prognoses voor 2025 mikken op hetzelfde aantal. Dit is nog ver verwijderd van de 2,3 miljoen die de luchthaven twee jaar geleden hoopte te bereiken in 2026.

Meer vrije tijd, minder zaken

Het verkeer vanaf de luchthaven in Languedoc is voornamelijk uitgaand, zoals Alexandre Blondel bevestigt: "We hebben uitgaande routes ontwikkeld omdat dat het beste werkte op het oorspronkelijke netwerk. Maar vandaag zien we een trend naar een nieuw evenwicht, vooral in de richting van de grote Europese hoofdsteden

zoals Lissabon, Rome en Sevilla, waarbij het aandeel van het passagiersverkeer stijgt naar 10, 15 en vervolgens 20%".

De luchtvaartmaatschappij werkt ook aan het aantrekken van zakelijke passagiers als aanvulling op haar vrijetijds- en affinity-model. Een segment dat de neiging had te laten dalen na de gezondheids crisis, op hetzelfde moment als telewerken en de toegenomen aandacht van bedrijven voor hun ecologische voetafdruk. In Montpellier is dit niet het grootste segment.

En passant hekelt de CEO elke mogelijke verhoging van de solidariteitsbelasting op vliegtickets (TSBA), waarbij hij erop wijst dat "elke verhoging wordt weerspiegeld in de prijs of in de vraag" en dat "op de vluchten die het moeilijkst te vullen zijn, de situatie nog verder zou verslechteren". En de winstgevendheid van het bedrijf...

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

De koers van het Air France-KLM aandeel sloot op vrijdag 11 juli op **9,954 euro**. Over de hele week is het **sterk gestegen (+9,63%) na een stijging van +14,65% in de voorgaande week**. De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024, 8,23 euro op 1 juli 2024 en 7,604 euro op 1 januari 2025.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 8,59 euro (begin januari 2024 was dit 17,50 euro). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €5,40.

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

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Hieronder zie je het koersverloop over de afgelopen 5 jaar.



Mijn commentaar: Luchtvaart aandelen hadden een uitstekende week, vooral dankzij beter dan verwachte cijfers van Delta Air Lines.

Delta steeg met 12%, terwijl haar partner Air France-KLM ook bijna 10% steeg in één week.

Andere grote luchtvaartmaatschappijen, zoals IAG, de Lufthansa groep, United Airlines en American Airlines, stegen tussen de 3% en 7%.

Opmerkelijk

Air France heeft een marktkapitalisatie van €2,6 miljard en een bedrijfswaarde van €14,3 miljard (inclusief schulden), volgens gegevens van Bloomberg.

De free float zal eind 2024 niet meer dan 43% bedragen door de aanwezigheid van grote aandeelhouders, met name de Franse en Nederlandse overheid (27,98% en 9,13%) en de CMA CGM-groep (8,8%).

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is licht gestegen (met \$1) tot \$96. De prijs was \$94 eind juni 2023 en \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne. Het was \$94 eind juni 2023 en \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Brent ruwe olie (Noordzee) is licht gestegen (+ \$2) tot \$71.

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 olieprijsen zijn deze week licht gestegen.

> CIPF-beheer

Als je belegt in een van de FCPE-fondsen van Air France, krijg je aandelen in deze fondsen. Je 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 Partners for the Future, 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 FCPE's van Air France worden beheerd, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee share ownership](#).

Meer informatie

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een aansporing tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij zullen helpen u beter te informeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers.

Tot binnenkort.

[Klik hier](#) voor mijn laatste brieven

Als deze brief u bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen hem ontvangen door [mij](#) een e-mailadres naar keuze te sturen.

| François Robardet

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

(De bestaansreden van Air France-KLM)

Ik vertegenwoordig de werknemers en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze brief gaat over de luchtvaartsector wereldwijd en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan

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

11.688 mensen ontvangen dit persoverzicht live