

Air France lanceert Business op zijn binnenlandse vluchten



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°740, 27 januari 2020

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](#) 

Persoverzicht van maandag

> **Air France lanceert Business op zijn binnenlandse vluchten**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 23 januari - **Geheel in lijn met haar wens om het bereik te vergroten, heeft Air France aangegeven dat zij de business class op haar binnenlandse vluchten en op haar internationale kortereafstandsroutes vanuit de regio's weer op gang gaat brengen.** Passagiers kunnen er vanaf 4 februari gebruik van maken. Het belangrijkste doel is om een naadloze klantervaring te bieden aan zakelijke passagiers die op een langeafstandsvlucht overstappen.

Dit betekent niet dat het bedrijf zijn hutten zal revolutioneren. De **passagiers in de business class zitten voorin en de middelste zitplaats wordt geneutraliseerd**, net als op internationale middellangeafstandsvluchten. Elke bezette zitplaats heeft een kussen (blauw) en een zakelijke hoofdsteun (rood), die visueel onderscheid maken tussen business class en economy class. Ze zullen ook worden gescheiden door een beweegbaar gordijn. De **passagiers zullen** echter wel **profiteren van speciale diensten**. Zij zullen hun stoel kunnen kiezen op het moment van de reservering en zullen profiteren van een veel grotere bagagevrijstelling. Op de luchthaven zullen ze gebruik kunnen maken van Sky Priority en alle toestellen die hen voorrang geven (bij het inchecken, de controles, het inschepen, enz.),

alsook van de toegang tot de lounges. Aan boord hebben ze een speciaal cateringaanbod.

Er worden drie tarieven aangeboden, die vooral verschillen in de voorwaarden voor het wijzigen van het ticket. Bovendien zal er 30 uur voor vertrek een upgrade-aanbieding (tegen betaling) beschikbaar zijn voor passagiers in de economy class.

Mijn commentaar: De terugkeer van business class is in lijn met de wens om het merk Air France, dat in het buitenland prestigieus is, te versterken.

Zo zullen bijvoorbeeld business class passagiers die in Frankrijk aankomen op een vlucht met een aansluiting op Charles de Gaulle of Orly profiteren van een verbeterde service en comfort op de laatste etappe.

> **Het Operations Control Centre (OCC): het "baken" van Air France.**

(bron AFP) 24 januari - Geopolitieke crisis, cyberaanval, weersomstandigheid, ongemak voor passagiers **Air France's Operations Control Centre (OCC)**, met zijn zeer veilige toegang, is het "baken" van de luchtvaartmaatschappij en **beheert alle mogelijke eventualiteiten ter plaatse, zoals** het virus in China.

Meer dan 500 mensen uit 17 verschillende beroepen staan 24 uur per dag om de beurt voor de modernste hulpmiddelen, onder de verantwoordelijkheid van een ploegleider, om de veiligheid van de vluchten - duizend per dag voor Air France - en de goede werking ervan te garanderen. (...)

Bij de CCO, gevestigd in het hoofdkantoor van het bedrijf in Parijs-Charles de Gaulle, worden de annuleringen georganiseerd en worden wereldwijd commerciële maatregelen genomen. Het afgelopen jaar is in het centrum een social media-unit geïntegreerd om sociale netwerken te monitoren en te voeden. (...)

Het is ook de meest veilige plek in het bedrijf. "We filteren de ingangen en in tijden van grote crisis moeten we misschien de gepantserde deuren sluiten om de plaats volledig waterdicht te maken", legt Jean-Yves Chaumet, Directeur Operations Control van Air France, uit.

"De CCO is in zekere zin de controletoren van Air France", van waaruit we ervoor zorgen dat "alle interne of externe onvoorziene omstandigheden een minimale impact hebben op onze vluchtschema's"

voor het comfort van de passagiers en de economie van de luchtvaartmaatschappij, volgens de heer Chaumet. (...)

Routes worden ook in het OCC voorbereid en vervolgens ter goedkeuring aan de luchtverkeersleiding voorgelegd. Ze zullen bijvoorbeeld helpen om turbulentiegebieden en verkeersopstoppingen in het Europese luchtruim te vermijden", legt François Roppé, opzichter van de disponent, uit.

Binnen de OCC is de "dispatcher" "het eerste contactpunt voor de bemanningen" met de grond, zodra de vliegtuigdeuren gesloten zijn. (...)

Het is in communicatie met de bemanning via het Acars systeem (Aircraft Communication Addressing and Reporting System) en op de lange afstand via de satelliettelefoonverbinding. Het komt met name tussenbeide in geval van een grote weersverandering onderweg. Drie keer per dag gaat er een belletje rinkelen op het uitgestrekte platform om de hotspots te bespreken. (...)

Maar in het **geval van een grote gebeurtenis** - computerstoring, klimatologische gebeurtenis, crash... - **is het crisiscentrum, dat nog veiliger is, open.**

Vervolgens werd een "schaduwleger" gemobiliseerd met een twintigtal deskundigen op afroep.

Tegen 2019 zal dit centrum drie keer geopend zijn. Twee keer voor computerstoringen en één keer om gezondheidsredenen, telkens zonder gevolgen voor de passagiers", zegt Chauvet.

***Mijn commentaar:** Dit artikel is een goed verslag van het belang van de CCO (operations control center) van Air France.*

De medewerkers van deze afdeling zorgen in real time voor de goede werking van ons bedrijf.

> **Lufthansa overweegt een IPO van haar onderhoudsactiviteiten op de technische beurs.**

(bron Bloomberg Frankfurt vertaald met DeepL) 23 januari - **Lufthansa overweegt** volgens de informatiekring **een eerste openbaar bod van Lufthansa Technik om** de uitbreiding van haar dochteronderneming te financieren en de marktwaarde van de luchtvaartmaatschappij te verhogen. (...)

Een gedeeltelijke beursgang zou Lufthansa Technik helpen middelen te genereren voor investeringen in digitalisering of overnames, zeiden ze. Volgens George Ferguson, inlichtingenanalist bij Bloomberg, **heeft de divisie Technik een ondernemingswaarde van ongeveer 7,5 miljard**

euro, wat meer is dan de marktkapitalisatie van Lufthansa van ongeveer 6,9 miljard euro.

Mijn commentaar: De operatie die Lufthansa lanceert is vergelijkbaar met de operatie die Jean-Marc Janaillac kort na zijn aankomst had bedacht.

Opmerkelijk verschil: na een lang onderhandelingsproces (enkele jaren) met de vakbonden heeft het Duitse bedrijf zijn vliegtuigonderhoudsactiviteiten opgedoekt, waardoor de werknemers hun verworven rechten kunnen behouden.

Dit heeft Lufthansa al in staat gesteld om het aantal service- en onderhoudsfaciliteiten in het buitenland te vergroten zonder het aantal werknemers in Duitsland te verminderen. Het is dus de wereldleider in de sector geworden.

> **Verfraaid in de goedkope lucht voor de consolidatie van de sector**

(bron Le Monde) 23 januari - **Lagekostenmaatschappijen** kunnen opgelucht ademhalen. In plaats van een moeilijke periode tegemoet te gaan, zoals ze hadden gevreesd, **profiteren ze nu eindelijk van een duidelijke opleving van het passagiersverkeer**. Het Britse bedrijf easyJet is een van de belangrijkste begunstigden van deze opleving. (...)

Ryanair, zijn grote Ierse rivaal, heeft ook zijn vooruitzichten naar boven bijgesteld. (...)

Voor de twee goedkope landen hadden de **wolken die zich aan de horizon verzamelden**, zoals Brexit (dat op 31 januari in werking treedt) of de schommelingen van de olieprijs, **niet de vernietigende gevolgen die gevreesd werden**. (...)

De gouden eeuw van het goedkope segment, toen Ryanair en easyJet de enige spelers in dit segment waren, is echt voorbij. **Na lange tijd te hebben verafschuwd, hebben de reguliere luchtvaartmaatschappijen allemaal hun eigen low-cost carriers ontwikkeld**. Air France wordt nu geflankeerd door Transavia, net zoals British Airways geflankeerd wordt door Level en Vueling, terwijl Lufthansa haar dochter Germanwings heeft opgestart. (...)

De gedwongen ontwikkeling van goedkope

luchtvaartmaatschappijen maakt deel uit van de consolidatie die in de luchtvaartsector plaatsvindt. Het is al zeer ver gevorderd in Noord-Amerika en heeft geleid tot de overheersing van "vijf grote luchtvaartmaatschappijen: United Airlines, Delta Airlines, American Airlines, Southwest Airlines en JetBlue, die een marktaandeel van 80% hebben", zegt de heer Bacchetta.

De consolidatie van het Europese luchtruim is nog steeds in de maak. Het grote kwintet - bestaande uit IAG, de moedermaatschappij van British Airways, Lufthansa, Air-France-KLM, Ryanair en easyJet - controleert slechts ongeveer 50% van de markt. Het Ierse bedrijf is echter slechts een bescheiden leider (met 13%).

***Mijn opmerking:** de interne groeimogelijkheden voor luchtvaartmaatschappijen zijn beperkt.*

De overname van Europese bedrijven is voor de vijf grote Europese bedrijven de voorkeuroplossing geworden.

> **Lucht : LOT biedt Condor aan**

(bron Boursier com) 24 januari - Kleine verrassing in de Europese lucht deze vrijdag. **LOT Polish Airlines heeft de overname aangekondigd van Condor, een voormalige dochteronderneming van de failliete Britse touroperator Thomas Cook.**

Door de combinatie van de twee luchtvaartmaatschappijen zal een van de belangrijkste luchtvaartgroepen van Europa ontstaan, met ongeveer 20 miljoen passagiers per jaar. Condor zal onder het huidige management blijven optreden als een onafhankelijk merk en tegelijkertijd profiteren van de toegenomen connectiviteit en operationele synergieën tussen de luchtvaartmaatschappijen. **Condor**, dat

in 1956 werd opgericht en **een vloot van 58 vliegtuigen exploiteert, genereerde** in 2018-2019 een bedrijfswinst van 57 miljoen euro op een omzet van 1,7 miljard euro.

Voordat hij in september vorig jaar failliet ging, had Thomas Cook een paar maanden eerder zijn luchtvaartsegment te koop aangeboden. In tegenstelling tot de moedermaatschappij kon Condor zijn activiteiten voortzetten dankzij een noodlening van 380 miljoen euro van de Duitse overheid. Een lening die beide actoren hebben toegezegd volledig te zullen terugbetalen. (...)

***Mijn commentaar:** Door de overname van Condor door LOT kan het*

Duitse bedrijf zijn activiteiten voortzetten.

Dit is ongetwijfeld slecht nieuws voor Lufthansa, die na het verdwijnen van Air Berlin de concurrentie op haar binnenlandse markt al heeft zien toenemen.

> Lufthansa vertrouwt op de cloudinfrastructuur van Google

(bron Le Monde Informatique) 20 januari - 's Werelds grootste luchtvaartmaatschappij **Lufthansa heeft gekozen voor Google Cloud** om haar IT-infrastructuur te verenigen en machinale leermogelijkheden te bieden. (...)

"Door de combinatie van Google Cloud-technologie met de operationele expertise van de Lufthansa Groep gaan we nog verder met de digitalisering van onze activiteiten", aldus Detlef Kayser, lid van de Raad van Bestuur van de Lufthansa Groep. "Zo kunnen we mogelijke onregelmatigheden bij vluchten nog vroeger opsporen en sneller tegenmaatregelen nemen. »

Als onderdeel van deze overeenkomst, waarvan het bedrag niet is gespecificeerd, is het de bedoeling dat de medewerkers van Google Cloud zich bij de teams van de Duitse luchtvaartmaatschappij voegen om deze te ondersteunen bij het ontwerp en de implementatie van het platform en om samen te werken met de IT- en operationele deskundigen van de groep.

Bovendien werd er geen informatie gefilterd op de gekozen set van Google-oplossingen of op het gekozen type cloud, ook al lijkt een hybride aanpak in dit geval even logisch als relevant.

Dit is niet de eerste keer dat Google zich in de lucht onderscheidt.

Twee jaar geleden maakte de groep grote indruk toen ze Airbus voor zich wisten te winnen, die de overstap van 130.000 werkstations naar G Suite aankondigde.

Mijn commentaar: Voor degenen die details over de wolk willen, nodig ik uit om mijn brief nr. 722, die beschikbaar is op mijn website, opnieuw te lezen.

Ik wil er alleen maar aan toevoegen dat het gebruik van dit soort infrastructuur het mogelijk maakt om een grote hoeveelheid gegevens op te slaan tegen lage kosten. Aan de andere kant leidt dit tot een hoog elektriciteitsverbruik en dus een hogere CO2-uitstoot.

> **Boeing begraaft stilletjes haar mid-range vliegtuigproject**

(bron Les Échos) 23 januari - De **Boeing 797 zal niet snel het daglicht zien**. Na drie jaar nadenken **kondigde de nieuwe baas van Boeing**, David Calhoun, tijdens zijn eerste persconferentie in Seattle **eindelijk het onbepaalde uitstel aan van dit "mid-range" vliegtuigproject**, dat in de pers 797 werd gedoopt en dat moest worden ingevoegd tussen de 737 **vliegtuigen** voor de middellange afstand met één gangpad en de 787 **vliegtuigen voor** de lange afstand met twee gangpaden. (...)

"We geven de toekomst niet op, maar al mijn aandacht en die van het managementteam moet erop gericht zijn om de Max weer in de lucht te krijgen", legde hij uit. **Dit nieuwe vliegtuig met 220 tot 260 zitplaatsen, dat intern bekend staat als de NMA** (New Midsized Market),

is ontworpen naar aanleiding van het klinkende succes van de Airbus A321 en zou **waarschijnlijk al in 2025 in dienst komen**, na een in eerste instantie verwachte commerciële lancering... op de laatste Parijse Luchtvaartbeurs. Het project leek goed gevorderd en het proces van het selecteren van de motorfabrikanten was zelfs begonnen. Maar de 737 Max-crisis in maart 2019 maakte een einde aan het project. En hoe langer deze doorging, hoe meer de toekomst van de NMA leek te verbleken.

Met een crisisfactuur van meer dan 10 miljard dollar was het moeilijk voor te stellen dat de raad van bestuur van Boeing het startsein zou geven voor de commerciële lancering van een nieuw, even duur programma. Maar tot nu toe hadden de leiders van de Amerikaanse vliegtuigbouwer de fictie in stand gehouden. (...)

Voor de lancering van een nieuw vliegtuig wil de Boeing-baas ook leren van de fouten die op de 737 Max zijn gemaakt. We moeten misschien beginnen met de vluchtbesturingsfilosofie voordat we bij het vliegtuig komen," zei hij. We hebben altijd de voorkeur gegeven aan vliegtuigen die meer loodsers nodig hadden dan die van onze concurrent. We zullen allemaal moeten nadenken over wat we willen".

Toekomstige programma's zullen ook rekening moeten houden met de veranderende concurrentieomgeving. "We zullen rekening moeten houden met China," zei hij. **Reden te meer om het project te laten vallen, om opnieuw van voren af aan te beginnen, ook al laat de stopzetting van dit project het veld de facto open voor de Airbus en zijn A321**, die slechts één probleem heeft: meer produceren om aan

de vraag te voldoen.

Mijn commentaar: Pas na de veranderingen aan het hoofd van Boeing werden de gevolgen van de B737 max. crisis officieel.

Op de middellange termijn zullen de stopzetting van de productie van de B737 Max en het onbepaalde uitstel van de B797 waarschijnlijk een aanzienlijke invloed hebben op de ontwikkeling van de korte- en middellangeafstandsactiviteiten van de luchtvaartklanten van Boeing.

De vraag voor Boeing is nu of de Amerikaanse fabrikant zijn B737 Max opnieuw kan lanceren voordat zijn Chinese concurrent, Comac, operationeel is.

> Airbus installeert zijn nieuwe A321neo lijn in Toulouse

(bron Le Journal de l'Aviation) 21 januari - **Dus het wordt Toulouse.** Sinds enkele maanden overweegt Airbus om een nieuwe eindassemblagelijijn (FAL) te bouwen voor de A321neo, die de afgelopen jaren een van zijn bestsellers is geworden. Op 21 januari besloot de generale staf van de groep tot de Occitaanse vestiging, die een duidelijke favoriet was tegen Hamburg in Duitsland. De nieuwe installatie zal medio 2022 in de Jean-Luc Lagardère-fabriek, die momenteel aan de A380 is gewijd, worden geopend.

Dit zal de eerste keer zijn dat Toulouse A321neo vliegtuigen produceert, waarvan de productie tot nu toe geconcentreerd was in Duitsland en Mobile, in de Verenigde Staten. (...) De fabrikant brak dus met de prioriteit die aan Hamburg werd gegeven voor de assemblage van middelgrote vliegtuigen, in ruil waarvoor de Roze Stad een monopolie had op langeafstandsvliegtuigen. (...) Naast de toename van de productie **zoekt Airbus ook naar manieren om de assemblage van de A321neo**, die complexer is dan die van de A320neo, met name in de ACF-versie (Airbus Cabin Flex), **beter te beheren. De installatie van deze flexibele cabine op meer vliegtuigen dan verwacht veroorzaakte vorig jaar vertragingen in de leveringen.** (...) In 2020 wordt de ACF-cabine, die voorheen als optie werd aangeboden, standaard op alle A321neo vliegtuigen. (...)

Deze beslissing is ook een verademing voor de medewerkers van het platform in Toulouse, met name die van de Jean-Luc Lagardère-fabriek. Zij worden geconfronteerd met de stopzetting van de A380-productie volgend jaar. (...)

Mijn commentaar: De A321neo is het best verkochte vliegtuig ter

wereld vorig jaar (490 bestellingen).

De nieuwe productielijn in Toulouse zal Airbus in staat stellen zijn voordeel op de middellangeafstandsmarkt te benadrukken, vooral omdat Boeing zojuist het herontwerp van zijn concurrerende project heeft aangekondigd (zie vorig artikel).

> **Airbus: Ryanair is naar verluidt in gesprek over een grote order**

(bron CercleFinance) 24 januari - **Ryanair's Oostenrijkse dochtermaatschappij staat naar verluidt op het punt om tot 100 Airbus-vliegtuigen te bestellen**, vertelde een Laudamotion-woordvoerder aan WirtschaftsWoche. (...)

) De opdracht zou inhouden dat de **Oostenrijkse dochteronderneming Laudamotion, die** reeds 23 Airbus-toestellen in haar WirtschaftsWoche-vloot heeft, de A320- en A321-toestellen voor de middellange afstand gaat **exploiteren**. (...)

De groep had begin vorig jaar al aangegeven dat zij in onderhandeling was over een grote order voor 100 Airbus-vliegtuigen. Maar in oktober heeft het management van Ryanair de discussies niet opgevolgd.

Mijn commentaar: *Ryanair's beslissing is verrassend. Is het om te anticiperen op vertragingen in de levering van de B737Max? Moet zij haar aanwezigheid binnen de Europese Unie na Brexit versterken?*

Als deze opdracht zou worden afgerond, zou dat een geweldige operatie zijn voor Airbus.

> **In 2020 zou de groei van het Franse luchtverkeer de laagste kunnen zijn in 10 jaar.**

(bron La Tribune) 21 januari - **Het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (DGAC) voorspelt een toename van het passagiersverkeer met slechts 2% in 2020**, aldus Patrick Gandil, de directeur van de DGAC, op maandag. In 2019 steeg het verkeer met 4% tot 179 miljoen passagiers (...), ondanks de faillissementen van Aigle Azur en XL Airways.

Als deze prognose juist blijkt te zijn, zal het de laagste groei in tien jaar zijn. In 2010, na de financiële crisis van 2009, was het verkeer met 1,70% toegenomen.

Aangezien de elasticiteit van de verkeersgroei meestal meer dan twee keer zo groot is als die van het BBP, komen deze

voorspellingen min of meer overeen met die van de Franse economische groei. Medio december heeft de Banque de France haar groeiprognoses voor 2020 naar beneden bijgesteld van 1,3% tot nu toe naar 1,1%.

Afgezien van de economische activiteit zullen sommige luchtvaartmaatschappijen niet in staat zijn om te groeien zoals ze zouden willen. Transavia, bijvoorbeeld. (...) De goedkope dochteronderneming van Air France moet de piloten opleiden die nodig zijn voor haar groei. Bovendien belemmert de immobilisatie van de B737 MAX duidelijk de groei van de klantenluchtvaartmaatschappijen, voornamelijk Ryanair in Europa.

Mijn commentaar: *In het luchtvervoer worden verschillende indicatoren waargenomen om de vooruitzichten voor de ontwikkeling van het verkeer te beoordelen.*

De eerste, die in het artikel wordt genoemd, is het BBP.

De tweede indicator die wordt gecontroleerd is die welke de luchtvrachtactiviteit beschrijft. Over het algemeen wordt de evolutie van het reizigersverkeer aan het einde van de negen maanden geprefereerd.

Beide indicatoren vertonen tekenen van kortademigheid. Sinds begin 2019 is de vrachtactiviteit dus aan het afnemen.

2020 zou dus een moeilijk jaar kunnen worden voor de luchtvaartmaatschappijen.

> De groene kerosine is klaar, maar niemand wil voor het gas betalen.

(bron La Tribune de Genève) 18 januari - **Tien jaar na de vlucht van een Boeing 747 Virgin Atlantic die voor het eerst een mengsel van kerosine en biobrandstof vervoerde, weegt deze laatste minder dan een honderdste van de koolwaterstoffen die door de burgerluchtvaart worden verbrand. Om kostenredenen.** Deze "biojet" blijft echter "de enige oplossing om [onze] CO₂-uitstoot te beperken", volgens de IATA - de "stem" van het luchtvervoer in Genève - en de luchtvaart heeft "geen alternatief voor vloeibare koolwaterstoffen".

De verandering in de praktijk is des te urgenter omdat de luchtvaartmaatschappijen, geconfronteerd met de dreiging van een internationale ecotax, hebben toegezegd hun CO₂-uitstoot halverwege

de eeuw te halveren... terwijl het aantal van hun passagiers, dat elke vijftien jaar verdubbelt, weinig tekenen van vertraging vertoont. (...)

Groene brandstof kost tussen de \$2.000 en \$3.000 per ton, of bijna \$4 per liter. Terwijl **goede ouderwetse kerosine beschikbaar is voor minder dan \$650**. Het is een snelle berekening. Het toevoegen van een kwart van een "biojet" bij het vullen van een Airbus kost vaak evenveel als een volle tank. (...)

Tenzij er een andere olieprijspiek is, zoals in 2007, zal biojet duurder blijven dan conventionele kerosine. (...) "**Om er een echte markt van te maken is overheidssteun nodig**, zodat reizigers niet de volledige kosten van de invoering ervan hoeven te betalen", zegt Sami Jauhiainen, hoofd hernieuwbare vliegtuigbrandstoffen bij Neste, een van 's werelds grootste biodieselproducenten. Alles blijft opgeschort, zei hij, tot de onzekerheden rond de besluiten over de bevordering van biokerosine die met name in de Europese Unie moeten worden genomen. (...)

Afgelopen mei is door The Hague Airport een full-scale test gestart om een pilot plant te huisvesten. Op basis van zonnepanelen kan hij 1.000 liter biokerosine per dag produceren - genoeg om ongeveer 3% van de brandstoftank van een Airbus A320 te vullen. (...)

Lufthansa van haar kant kondigde een jaar geleden een project aan met de Duitse Heide-raffinaderij voor de productie van synthetische kerosine met behulp van windenergie uit de Noordzee.

"We volgen deze technologieën en de start-ups die erachter zitten op de voet, deze inspanningen zijn nog in het onderzoeksstadium en de sleutel tot het omzetten van CO2 in vloeibare koolwaterstoffen is nog steeds het hebben van hernieuwbare elektriciteit (nota van de redacteur: in hoeveelheden)," zegt Sami Jauhiainen, de biojetspecialist van de Finse reus Neste.

Mijn opmerking: Om de productieketen voor groene brandstof te ontwikkelen, zou een gecoördineerd besluit van de regeringen van de landen die de grootste gebruikers van het luchtvervoer zijn, nodig zijn.

Een verplichting om deze brandstof geleidelijk aan te gebruiken zou voor de industriëlen de enige manier zijn om de grote investeringen te doen die nodig zijn voor de ontwikkeling van deze sector.

> Basel-Mulhouse Airport: meer dan 9 miljoen passagiers in 2019, een recordhoogte

(bron frankrijk3-regio's met AFP) 21 januari - **De EuroAirport van Basel-Mulhouse, de derde grootste van Zwitserland en de vijfde grootste van de Franse provinciale luchthavens, zal in 2019 9,09**

miljoen passagiers verwerken, een stijging van 6% over een jaar, aldus een persbericht dat op dinsdag 21 januari werd gepubliceerd. "Dit is een nieuw record," zei de directeur Matthias Suhr tijdens een persbriefing.

De groei in 2019 is "eerder in het bovenste gedeelte van het pakket" van luchthavens van vergelijkbare omvang in Europa, aldus Suhr. **De Britse luchtvaartmaatschappij EasyJet blijft veruit de leider op de grond, met een marktaandeel van 60%,** dat zij heeft geconsolideerd met een groei die iets hoger ligt dan het gemiddelde voor de Frans-Zwitserse luchthaven (+7,5%). Het wordt nu gevolgd door de Hongaarse lowcostmaatschappij Wizz Air (7,8%), waarvan het verkeer vorig jaar met bijna 38% is gestegen op haar vluchten, voornamelijk naar Oost-Europa.

Air France en Lufthansa daarentegen zagen een daling van respectievelijk 11,3% en 1,6%, wat het management van EuroAirport verklaart door de impact van de stakingen van hun vliegtuigbemanningen. **Voor het jaar 2020, "verwachten we een kleine toename" van het verkeer, in de orde van 100.000 extra passagiers,** zei Suhr, toe te voegen dat deze voorspelling was "vergelijkbaar" met die van luchthavens van dezelfde grootte. (...)

De EuroAirport heeft met name tot doel de vermindering van het lawaai tussen 23.00 uur en middernacht voort te zetten, die vorig jaar begon met een vermindering van 14% van het aantal geplande vluchten in dit tijdsbestek, en **het frequenter gebruik van "nieuwste generatie", stillere vliegtuigen, zoals de Airbus A320Neo,** legde de heer Suhr uit. In april zal het een financiële stimulans voor dit soort vliegtuigen invoeren, in de vorm van een verlaging van hun **landingsrechten met 60% overdag en 80% na 22.00 uur,** kondigde de directeur aan.

***Mijn commentaar:** De ontwikkeling van de luchthaven Basel-Mulhouse staat in contrast met die van het naburige Straatsburg-Entzheim, dat op 130 km afstand ligt.*

In 2003, Basel-Mulhouse (2,5 miljoen passagiers) en Straatsburg-Entzheim (2 miljoen passagiers) .

De eerste heeft zich gericht op de ontwikkeling van goedkope vrijetijdsvluchten, terwijl de tweede (met het prestige van het Europees Parlement als zetel) voorrang heeft gegeven aan zakelijke activiteiten.

Vandaag de dag zijn de feiten opzienbarend: Bazel-Mulhouse verwelkomt 9 miljoen passagiers en blijft zich ontwikkelen, Strasbourg-Entzheim heeft zijn verkeer stabiel gezien op 1,2 miljoen passagiers

sinds 2008.

Beurspersoverzicht

> De beurs van Parijs blijft gebukt gaan onder de bezorgdheid over het Chinese virus...

(bron AFP) 23 januari - **De beurs van Parijs verloor donderdag voor de vierde opeenvolgende sessie terrein, nog steeds bezorgd over de verspreiding van een nieuw virus in China** dat meer dan 570 mensen heeft besmet en heeft geleid tot de opsluiting van verschillende steden in het land. (...)

De Europese Centrale Bank (ECB) van haar kant was, zoals verwacht voor de status-quo voor haar eerste bijeenkomst van het jaar, iets optimistischer over de economische situatie in de eurozone, met name als gevolg van de Chinees-Amerikaanse handelsovereenkomst. Bovendien is de instelling in Frankfurt begonnen met de eerste herziening van haar strategie in 17 jaar om haar doelstellingen aan te passen en de klimaatbescherming in haar instrumenten te integreren. (...)

De luxe werd opnieuw beïnvloed door de laatste informatie over de verspreiding van het virus uit China, net als het luchtvervoer en de hotels.

***Mijn commentaar:** Luchtvaartmaatschappijen volgen de evolutie van het Chinese virus op de voet. Tijdens de vorige epidemie (SARS in 2002) hadden zij een sterke afname van de activiteit gezien.*

Einde van het persoverzicht

> Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris

De raadplegingsprocedure over de privatisering van de ADP-groep is sinds 13 juni geopend en loopt tot maart 2020. Het vereist de handtekeningen van 4,7 miljoen kiezers om te leiden tot een referendum over een gezamenlijk initiatief (RIP).

Op internet kan de raadpleging worden ondertekend op de site referendum.interieur.gouv en

Op 27 januari had de raadpleging 1.073.000 handtekeningen verzameld, d.w.z. 22,75% van de vereiste handtekeningen.

Mijn commentaar: Sinds de mijlpaal van een miljoen handtekeningen (begin december) is het aantal handtekeningen gestagneerd.

> **Mijn commentaar op de koersevolutie van het aandeel Air France-KLM**

Het aandeel Air France-KLM staat bij het sluiten van de beurs op maandag 27 januari op 8,44 euro. Het is gedaald -10,57%. De luxegoederen, het luchtvervoer en het hotelwezen worden getroffen door informatie over de verspreiding van het virus vanuit China. Air-France-KLM wordt beïnvloed door het bevriezen van vele luchtroutes met China.

In een maand tijd verloor de voorraad 20% van zijn waarde.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,15 euro.

Het vat Brentolie (Noordzee) is sterk gedaald van 5 dollar naar 59 dollar. In twee weken tijd ging het van \$69 naar \$59. De olieprijs dalen, wat wordt bestraft door de bezorgdheid over de wereldwijde vraag, met name in China. De maatregelen die zijn genomen om de virusepidemie tegen te gaan, zouden de economische activiteit kunnen vertragen.

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

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij, als tegenprestatie, elke vraag stellen met betrekking tot de Air France-KLM groep of het werknemersaandeelhouderschap...

Ik zie je binnenkort.

Om de laatste persrecensies van maandag te vinden, is het [hier](#).

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef het dan door.

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

| François Robardet

**Air France-KLM directeur die
werknemersaandeelhouders PS en PNC
vertegenwoordigt
kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u de persreview liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10258 mensen ontvangen dit live persoverzicht