

Air Corsica en Air France redden hun gesubsidieerde Parijs-Orly dienst



I Brief van François Robardet

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

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)

voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°950, 5 februari 2024

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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

[volg deze link](#)  [, het is hier](#),  [vindt u deze hier](#), 

Redactie

Beste lezers,

In mijn [nieuwsbrief nr. 948](#) schreef ik over de door Safran ontwikkelde Rise-motor:

"Hoewel sommige vliegtuigen met één gangpad motoren zonder stroomlijnkappen gebruiken, zoals de ATR72-500, worden er geen speciale maatregelen genomen om de romp te beschermen.

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

U wees mij erop dat voor de ATR72-500 beschermende maatregelen voor de romp zijn getroffen.

Dit is (gelukkig) het geval. Mijn fout.

Ik ben gecorrigeerd. Volgens mijn informatie zullen er in het geval van de Rise aanvullende normen worden vastgesteld ter bescherming tegen het zeer onwaarschijnlijke geval dat een van de propellerbladen breekt.



Veel leesplezier
François

Persoverzicht van maandag

> Air Corsica en Air France redden hun gesubsidieerde Parijs-Orly dienst

(bron Les Echos) 1 februari 2024 - Er gaat niets veranderen in het Corsicaanse luchtruim. **Ondanks de ophef over het bod van Volotea** - een primeur voor een lagekostenmaatschappij op Corsica - heeft de **commissie voor de delegatie van de openbare diensten, die verantwoordelijk is voor het onderzoek van de offertes, uiteindelijk een gunstig advies uitgebracht over de verlenging van de tandem Air Corsica-Air France op de gesubsidieerde verbinding Parijs-Orly, voor de periode van 2024 tot eind 2027.**

De beslissing van de commissie moet nog worden bekrachtigd door de Uitvoerende Raad en de Corsicaanse Assemblee. De uitkomst van de stemming, die gepland staat voor 29 februari, staat echter niet ter discussie, aangezien alle Corsicaanse politici en lokale vakbonden al een duidelijk standpunt hebben ingenomen ten gunste van de verlenging van de DSP

(Public Service Delegation) voor Air Corsica en haar Parijse partner Air France.

Dit is een dubbele nederlaag voor Volotea, dat al was uitgesloten van de routes Bastia/Marseille en Ajaccio/Marseille, die in december opnieuw werden toegewezen aan Air Corsica. De Catalaanse lagekostenluchtvaartmaatschappij, die in de zomer tot 29 routes tussen Corsica en het vasteland exploiteert zonder een cent overheidsgeld, zal dus weg moeten blijven van de belangrijkste routes met

vertrek vanaf het eiland van de schoonheid, terwijl Air Corsica en Air France de 187 miljoen euro aan subsidies kunnen blijven delen, die de verplichtingen van het bestek van de tien ODV-routes moeten compenseren.

Toen **Volotea**

werd gecontacteerd, **wilde het bedrijf in dit stadium nog niet reageren en gaf het er de voorkeur aan de stemming door de parlementsleden af te wachten.** Het Catalaanse bedrijf zal met name moeten aangeven of het van plan is een klacht in te dienen bij de Europese Commissie tegen de uitkomst van de aanbesteding. Daar zouden goede argumenten voor zijn, aangezien het **bedrag aan financiële "compensatie" dat Volotea heeft gevraagd voor de verbindingen met Orly en twee van de vier "on-board" routes lager was dan de bedragen die Air Corsica had geëist.**

Volotea had zich er ook toe verbonden het aantal beschikbare plaatsen aanzienlijk uit te breiden en lagere prijzen aan te bieden dan het huidige tarief voor binnenlandse vluchten, dat is vastgesteld op 215 euro voor een retourvlucht van Parijs naar Orly en op 111,6 euro voor een retourvlucht naar Marseille. De luchtvaartmaatschappij overwoog zelfs om binnen drie jaar een permanente basis te openen op Corsica, met personeel en vliegtuigen.

Maar **andere, meer subjectieve criteria, zoals "kwaliteit van de dienstverlening" en de "financiële kracht" van het bedrijf, kwamen uiteindelijk als beste uit de bus om de keuze van Air Corsica te rechtvaardigen.** En ook al was het onderwerp niet expliciet opgenomen in de aanbestedingscriteria, het behoud van de 730 banen bij Air Corsica en de 250 banen bij de tussenstop van Air France op Corsica gaven ook de doorslag.

Zonder de gunning van deze gesubsidieerde routes leek het voortbestaan van Air Corsica in gevaar. Dit risico was des te onaanvaardbaarder voor de Corsicaanse regionale autoriteiten, aangezien zij de grootste aandeelhouder zijn van Air Corsica, dat door de autonomistische meerderheid wordt beschouwd als de pro-nationale luchtvaartmaatschappij.

Kiezen voor continuïteit met Air Corsica lost echter niet alle problemen op. Afgezien van het feit dat de Collectivité territoriale zowel rechter als rechter is in deze keuze, blijft de rechtvaardiging voor het subsidiëren van de diensten naar Orly economisch twijfelachtig. Meer dan 80% van het verkeer tussen Orly en Corsica wordt uitgevoerd zonder een cent overheidsgeld, met ongesubsidieerde passagiers. De situatie is anders voor diensten naar Marseille en Nice, die voor het overgrote deel worden gebruikt door inwoners van het eiland die zich moeten laten behandelen in ziekenhuizen op het vasteland.

Bovendien **dekt het jaarlijkse budget van 187 miljoen euro niet langer de kosten van deze diensten. Als gevolg hiervan heeft de Franse regering regelmatig financiële verlengingen moeten toestaan, van 33 miljoen euro in 2022 en 40 miljoen euro in 2023.** En dat terwijl de meerderheid van de eilandbewoners de luchtvaarttarieven al te hoog vindt. Een van de eerste maatregelen die de autonomistische gekozen vertegenwoordigers na hun verkiezingsoverwinning

namen, was het verlagen van deze gereguleerde tarieven.

Mijn opmerking: De cijfers in het artikel zijn onjuist.

187 miljoen is het totale bedrag dat door de staat is uitgetrokken voor de territoriale continuïteit tussen Corsica en het vasteland voor zee- en luchtverbindingen.

Het Office des Transports de la Corse beschikt slechts over een budget van 80,4 miljoen euro per jaar ter compensatie van de openbaredienstverplichtingen van de ODV voor de luchtverbindingen tussen Corsica en het vasteland.

Ter herinnering, de ODV bestaat uit twee percelen: routes tussen Corsica en Marseille/Nice en routes tussen Corsica en Orly.

Bijna vier op de vijf passagiers naar Marseille of Nice zijn eilandbewoners, maar minder dan één op de vijf passagiers op de routes naar Parijs is een Corsicaanse inwoner.

Op de routes tussen Corsica en Marseille/Nice concurreerden Air Corsica en Volotea met vergelijkbare financiële pakketten, wat de beslissing om Air Corsica op deze routes te behouden heeft vergemakkelijkt.

Op de routes tussen Corsica en Parijs vroeg de lagekostenmaatschappij Volotea in haar offerte een financiële compensatie van ongeveer 50 miljoen euro, tegenover 96 miljoen euro voor Air Corsica-Air France.

Dit grote verschil brengt de besluitvormers in onmin.

Het afwijzen van de laagsteieder zal waarschijnlijk resulteren in een beroep bij Franse en Europese instellingen, met zware boetes en de annulering van gunningen in het geval van onregelmatigheden.

Het Collectivité de Corse heeft dit al ervaren met zijn maritieme verbindingen.

In september 2021 veroordeelde de Conseil d'État het tot betaling van 86,3 miljoen euro aan Corsica Ferries als compensatie voor "illegale subsidies" aan de SNCM tussen 2013 en 2017, nadat de Europese Commissie de SNCM ook al had veroordeeld tot terugbetaling van 220 miljoen euro aan onterechte steun tussen 2007 en 2012.

Deze veroordelingen hebben het faillissement van de SNCM versneld.

Als de Corsicaanse Assemblee aan het eind van de maand de keuze voor Air

Corsica bekrachtigt, zou Volotea de zaak voor de rechter kunnen brengen.

Het valt nog te bezien of Volotea bereid is om de toekomst van de ongeveer duizend werknemers (en hun gezinnen) die momenteel voor Air Corsica en Air France op Corsica werken in gevaar te brengen.

> **China's grootste luchtvaartmaatschappijen maken zich op voor vierde achtereenvolgende jaar van verliezen**

(bron Financial Times, vertaald met DeepL) 31 januari 2024 - **De drie grootste luchtvaartmaatschappijen van China zullen voor het vierde achtereenvolgende jaar verlies lijden.** Analisten waarschuwen dat de onzekere economische groei van het land en minder rechtstreekse vluchten naar de VS wegen op de vraag naar internationale reizen. Volgens

hun voorlopige resultaten zijn **de gecombineerde nettoverliezen van de drie luchtvaartmaatschappijen, geschat op Rmb14,3 miljard (\$2 miljard)**, veel lager dan het gecombineerde verlies van Rmb108,7 miljard (\$15 miljard) in 2022.

Maar **Chinese luchtvaartmaatschappijen hebben het moeilijk in vergelijking met Amerikaanse en Europese luchtvaartmaatschappijen**, die hun winsten zien stijgen dankzij hogere luchtvaarttarieven.

Een jaar nadat China zijn beperkingen op de controle van Covid-19 ophief, zei China Eastern Airlines dinsdagavond dat het verwachtte een nettoverlies van Rmb8,3 miljard (\$1,2 miljard) te boeken voor het jaar tot december. Vorige week voorspelde Air China een nettoverlies van Rmb1,3 miljard (\$170 miljoen) voor 2023, terwijl China Southern Airlines zei dat het verwachtte tot Rmb4,7 miljard (\$700 miljoen) te verliezen in dezelfde periode.

De zwakke vraag van zakenreizigers en het restrictieve visumbeleid van China hebben de opleving na de pandemie belemmerd, aldus China Eastern in een handelsverklaring laat op dinsdag. "Internationale routes hebben zich langzamer hersteld dan verwacht", aldus de luchtvaartmaatschappij.

Luchtvaartmaatschappijen hebben moeite om directe vluchten naar de VS te hervatten in een tijd van oplopende spanningen tussen Beijing en Washington.

Terwijl het aantal internationale vluchten vanaf deze maand weer steeg naar ongeveer 70% van het niveau van 2019, bleef het aantal vluchten naar de VS steken op slechts 18%, aldus analisten van HSBC. Luchtvaartmaatschappijen zijn niet winstgevend sinds het begin van de pandemie, toen Beijing enkele van de meest restrictieve

reis- en quarantaineregels ter wereld

invoerde. Aandelen van de drie grootste luchtvaartmaatschappijen met een notering in Hongkong zijn het afgelopen jaar met 37% tot 45% gedaald, terwijl de Hang Seng index bijna 29% verloor.

(...)

Economische uitdagingen in China "die het consumentenvertrouwen kunnen beïnvloeden en de reisuittgaven kunnen verminderen" zullen de onzekerheid over het herstel van internationale vluchten blijven aanwakkeren, zei Jason Sum, aandelenanalist bij DBS.

Het binnenlandse vliegverkeer is gedaald na de piek in de zomer, terwijl het internationale reisverkeer nog steeds tweederde is van het niveau van voor de pandemie.



Het aantal passagiers dat maandelijks door Chinese luchtvaartmaatschappijen wordt vervoerd (in miljoenen)

Bron: Civil Aviation Administration of China

(...)

Deze maand kondigde China nieuwe visumvrijstellingsovereenkomsten aan met Singapore en Thailand. Vorig jaar introduceerde Beijing een visumvrijstellingsbeleid voor een aantal landen, waaronder Duitsland, Italië en Spanje.

De International Air Transport Association, die de sector vertegenwoordigt, zei te verwachten dat het totale passagiersverkeer in China dit jaar zal terugkeren naar het niveau van 2019.

Mijn commentaar: De drastische maatregelen die China heeft genomen om de COVID-19 pandemie in te dammen, hebben het internationale reisverkeer van en naar China drie jaar lang stilgelegd.

Het verbod om over Rusland te vliegen sinds het begin van het conflict in Oekraïne beperkt de hervatting van de activiteiten, tot groot ongenoegen van luchtvaartmaatschappijen (Chinese en Europese) en spelers in de toeristische sector in Europa.

Lees het artikel "Air France in het centrum van een machtsstrijd tussen Parijs en Peking" in mijn nieuwsbrief nr. 910.

> Qatar Airways in Madagaskar kan connectiviteit in de Indische Oceaan veranderen

(bron Voyages d'affaires) 31 januari 2024 - **Qatar Airways heeft deze week groen**

licht gekregen van de regelgevende autoriteiten om dagelijkse vluchten te starten naar het eiland Madagaskar in de Indische Oceaan. Dit wordt de eerste - en enige - vlucht van het grootste eiland van Afrika naar het Midden-Oosten. En verder naar Azië en Europa, dankzij het netwerk van verbindingen van de Qatarese luchtvaartmaatschappij in Doha.

(...)

De komst van de Qatarese luchtvaartmaatschappij zal het zaken- en vrijetijdstoerisme in Madagaskar ten goede komen. Het land wil binnen 5 jaar een miljoen internationale bezoekers per jaar verwelkomen. De regering van Madagaskar heeft ook aangegeven dat ze met andere maatschappijen aan het onderhandelen is over verkeersrechten. Waaronder verschillende uit het Midden-Oosten.

De op handen zijnde komst van Qatar Airways zal de kaarten echter herschudden als het gaat om luchtconnectiviteit op het eiland en in de regio. Op dit moment blijft het internationale luchtnetwerk in dit deel van de Indische Oceaan beperkt, afgezien van Air Mauritius en Air Austral.

De grootste concurrent van Qatar Airways is Air France, dat zes wekelijkse non-stop vluchten uitvoert tussen Parijs CDG en Antananarivo met Airbus A350-900's. Alternatieven om Madagaskar te bereiken zijn via Saint-Denis de la Réunion (5 vluchten/week) met Air Austral, Addis Abeba met Ethiopian Airlines (één dagelijkse vlucht), Nairobi met Kenya Airways (twee dagelijkse vluchten) en Port Louis met Air Mauritius (5 vluchten/week). Er zijn ook twee wekelijkse vluchten met tussenstop van Corsair naar Orly en Turkish Airlines naar Istanbul.

De vlucht van Qatar Airways zou ook passagiers van Réunion kunnen aantrekken, gezien het uitgebreide netwerk van de maatschappij in Doha. Vooral naar Azië. Voorlopig heeft Réunion slechts één route naar het Aziatische continent, namelijk Bangkok, uitgevoerd door Air Austral. Vorig jaar moest de maatschappij uit Réunion haar dienst naar Madras stopzetten. Deze beslissing werd genomen na de intrekking van verkeersrechten door de Indische autoriteiten

(...)

Mijn commentaar: Madagascar Airlines heeft al haar internationale vluchten opgeschort om zich te concentreren op haar binnenlandse routes als onderdeel van haar herstelstrategie. Ze is niet van plan om haar intercontinentale routes voor 2027 te hervatten.

Met de komst van Qatar Airways zal Madagaskar toeristen uit Azië kunnen blijven aantrekken.

> Singapore Airlines zet groot in op India

(bron Forbes) 2 februari 2024 - Goh Choon Phong, CEO van Singapore Airlines, heeft veel om over op te scheppen: recordwinsten, bijna volle vliegtuigen en de

felbegeerde prijs voor 's werelds beste luchtvaartmaatschappij. Maar het onderwerp waar Goh Choon Phong, 60 jaar, echt enthousiast over is, is India. "Je kunt het potentieel van dit land zien", vertelt hij enthousiast in een exclusief interview dat eind november werd afgenomen in het SIA Training Centre, vlakbij Changi Airport. **Voor Singapore Airlines (SIA) is het potentieel van India veel meer dan een middel om een paar stoelen te vullen. Goh Choon Phong wil er een hub van maken, een tweede thuis voor de luchtvaartmaatschappij, met bijna onbeperkte ruimte voor groei.** Eind 2022 sloot **SIA een mijlpaalovereenkomst om dit te realiseren, door een belang van 25,1% te nemen in Air India.**

Natuurlijk is SIA onlosmakelijk verbonden met Singapore. Het is de fenomenaal succesvolle nationale luchtvaartmaatschappij van de stadstaat. De goed verzorgde stewardessen zijn wereldberoemde Singapore-iconen. Maar **tijdens de pandemie werden alle kwetsbaarheden van een klein land met 5,6 miljoen inwoners op de proef gesteld.**

"We werden erg hard getroffen door de pandemie; we hadden geen binnenlandse markt," legt Goh Choon Phong

uit. Op het dieptepunt van de golf, in april en mei 2020, vervoerde SIA minder dan 11.000 passagiers per maand, vergeleken met 3,4 miljoen in januari van hetzelfde jaar, oftewel 3% van de capaciteit van vóór de pandemie. "Het was catastrofaal", herinnert de CEO van Singapore Airlines zich.

Deze kwetsbaarheid bestond al vanaf het begin, ondanks de inspanningen van SIA om luchthubs in de regio te bouwen. In China bood het bedrijf in 2007 aan een belang te nemen in China Eastern Airlines, maar de aandeelhouders van de staatsluchtvaartmaatschappij verwierpen de deal. In Thailand stortte een joint venture tussen Scoot, de low-cost luchtvaartmaatschappij van SIA, en Nok Air tijdens de pandemie in. "We zochten naar manieren om direct deel te nemen aan de groei van de Indiase markt", legt Goh Choon Phong uit.

Deze overeenkomst met Air India is het hoogtepunt van een lange reeks onderhandelingen. Air India is decennialang achtergebleven bij zijn Aziatische tegenhangers. Dankzij de privatisering begin 2022 kon de Tata-groep de teugels van het bedrijf overnemen. Eerder hadden SIA en Tata Sons echter al een luchtvaartmaatschappij in India, Vistara, geleid sinds 2015.

Eind 2022 kondigden SIA en Tata een overeenkomst aan om Vistara te fuseren met Air India, waardoor een grotere Air India Group ontstaat waarin SIA een minderheidsbelang van een kwart zal hebben en Tata Sons de rest. Zodra de fusie in maart is afgerond, zal **Air India volgens Statista de op één na grootste luchtvaartmaatschappij van het land zijn (met een marktaandeel van ongeveer 23%), na** low-cost maatschappij IndiGo, die een aandeel van 55% heeft. India is een veilige keuze voor SIA. Het is de laatste grote markt in Azië, grotendeels onontgonnen, met China grotendeels gesloten voor buitenlanders en Indonesië

relatief volwassen (gedomineerd door grote spelers zoals Lion en Garuda). Geen enkele andere luchtvaartmarkt in Azië, en weinig in de wereld, biedt hetzelfde potentieel. **"India groeit snel, maar het land wordt zeer slecht bediend"**, legt Goh Choon Phong uit. "Dat is echt de kracht van India. De luchtvaartmarkt is nog lang niet volwassen." In 2023 zouden meer dan 327 miljoen Indische passagiers binnenlandse en internationale vluchten hebben genomen, een stijging van 73% ten opzichte van het jaar daarvoor, volgens Statista. Naarmate de **Indiase economie groeit, groeit ook het luchtvervoer en SIA bevindt zich nu in een positie om een aanzienlijk deel van deze markt te veroveren**. Singapore is al een traditionele hub voor Indische reizigers naar veel internationale bestemmingen.

(...)

Mijn commentaar: In 2021 maakte de Indische regering de balans op van haar project (gelanceerd in 2016) om tegen 2025 100 nieuwe luchthavens en 1000 nieuwe vliegroutes te creëren.

Er waren 363 nieuwe routes geopend en 59 luchthavens waren al gebouwd.

De werkzaamheden zijn voortgezet. In 2023 kondigde India aan dat het nog eens 12 miljard dollar wilde uitgeven om het aantal luchthavens te verhogen van 148 naar 220 tegen 2025.

Ook in 2023 bestelden de Indiase luchtvaartmaatschappijen (Indigo en Air India) 1.500 vliegtuigen.

Bij deze gelegenheid zei de Managing Director van Air India: "India is een uitgestrekt land, met een grote, zeer mobiele bevolking voor wie het vliegtuig soms de enige manier is om zich te verplaatsen, maar ook een grote diaspora over de hele wereld. Dit alles zorgt voor een sterk verlangen naar vlieggreizen. Tot nu toe beperkte de afwezigheid van een sterke Indische luchtvaartmaatschappij op de internationale markt de keuzemogelijkheden voor Indiërs. Daar komt nu verandering in.

Net als Singapore Airlines positioneren andere luchtvaartmaatschappijen zich op deze groeiende markt.

Air France-KLM heeft bijvoorbeeld een codeshare-overeenkomst gesloten met Indigo, de luchtvaartmaatschappij die nu wordt geleid door de voormalige KLM CEO Pieter Elbers, voor 2022.

Uiteindelijk zou de situatie in India vergelijkbaar kunnen zijn met die in China, met drie Indiase luchtvaartmaatschappijen die elk samenwerkingsovereenkomsten tekenen met een Europese en een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij.

> Airbus bereidt zich voor op komst waterstofvliegtuigen in Zweden

en Noorwegen

(bron Hydrogentoday) 3 februari 2024 - De Europese vliegtuigbouwer **Airbus heeft een memorandum van overeenstemming ondertekend met verschillende partners** (Avinor, SAS, Swedavia en Vattenfall). **Het doel is om de infrastructuur voor het bijtanken van vliegtuigen in te zetten op luchthavens in Zweden en Noorwegen.**

Noord-Europa is goed op weg in de race om waterstofvliegtuigen. Onlangs vertelden we je over het BSR Hyairport-project voor de Oostzee, met luchthavens in verschillende Europese landen (Duitsland, Polen, Letland, Litouwen, Estland, Zweden en Finland). Maar dit is een project waarbij Airbus betrokken is, en met twee landen tegelijk. Er zijn **maar liefst 50 luchthavens bij betrokken!** **"Noorwegen en Zweden behoren tot de meest veeleisende regio's op het gebied van luchtvaart en hebben een groot potentieel voor de productie van waterstof uit hernieuwbare energiebronnen,"** zegt Guillaume Faury, hoofd van de lucht- en ruimtevaartgroep. En dit partnerschap "past perfect in onze strategie om ecosystemen voor waterstofaangedreven luchtvaart in te zetten in de meest geschikte regio's ter wereld".

De coalitie is goed. Swedavia, Avinor (eigenaar van 43 luchthavens in Noorwegen) en SAS (Scandinavian Airlines) hebben al vruchtbare samenwerkingen op het gebied van fossielvrije luchtvaart. Deze Scandinavische spelers zijn verheugd over de komst van Vattenfall, een energieproducent die investeert in hernieuwbare energie, en bovenal Airbus, die een vliegtuig op waterstof voorbereidt voor 2035. Via zijn programma "Hydrogen Hub at Airports" heeft **Airbus overeenkomsten gesloten met partners en luchthavens in tien landen, waaronder Frankrijk, Duitsland, Italië, Japan, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Singapore, Zuid-Korea, Zweden en het Verenigd Koninkrijk.**

***Mijn commentaar:** Pas op, de titel van het artikel is misleidend. Voorlopig heeft het memorandum of understanding in kwestie vooral betrekking op de uitrol van een tankinfrastructuur voor vliegtuigen, niet op de levering van waterstofvliegtuigen...*

Scandinavië is een ideale regio om een dergelijk project te lanceren. De landen die er deel van uitmaken zijn afhankelijk van regionale luchtvaart om hun territoriale continuïteit te waarborgen.

De turbopropvliegtuigen op waterstof waar Airbus aan werkt, zouden bij uitstek geschikt zijn voor deze taak.

Het valt nog te bezien of Airbus erin zal slagen dit type vliegtuig te ontwikkelen. Zo niet, dan zou de investering niet voor niets zijn, omdat het luchthavens in staat zou stellen te werken met groene waterstof, een koolstofarme energiebron.

> Blijven luchtvaarttarieven stijgen?

(bron RTL) 4 februari 2024 - Is vliegen met inflatie een luxeproduct geworden? Augustin Romanet wil geruststellend zijn. In zijn toespraak op Focus Dimanche van RTL **denkt de voorzitter en CEO van de ADP-groep dat de prijzen niet zullen blijven stijgen "in zoverre ze al enorm zijn gestegen". Met andere woorden, tussen "30 en 40%" sinds de pre-Covid periode.**

Aan het einde van de wereldwijde pandemie "hadden **de luchtvaartmaatschappijen** heel weinig te bieden en rekenden ze heel hoge prijzen" in het licht van de (zeer) grote vraag. Deze maatschappijen "**realiseerden zich** echter **dat de vraag relatief inelastisch was**". Kortom, "het was **niet omdat de prijzen stegen dat de vraag daalde**".

Augustin Romanet kwam ook terug op een kritiek die "vaak wordt geuit": "vliegtuigen zijn niet duur genoeg in vergelijking met treinen". Hij legt uit dat vliegtuigen intrinsiek "niet veel infrastructuur nodig hebben. Je hebt een start- en landingsbaan nodig. En een vliegtuig kost niet zoveel."

***Mijn commentaar:** Dit is de eerste keer dat ik een luchtvervoersbedrijf deze opmerking hoor maken: "dat de prijzen stijgen, betekent niet dat de vraag daalt".*

Dit is een steen in de tuin van de luchtvaartmaatschappijen, die blijven zeggen dat de invoering van nieuwe belastingen of de hoge prijs van duurzame vliegtuigbrandstoffen hen zou destabiliseren!

Als dit bevestigd wordt, is dit goed nieuws voor de Europese luchtvaartmaatschappijen. Op korte termijn zullen ze winst kunnen maken om de schulden af te betalen die ze tijdens de COVID-19 pandemie hebben gemaakt.

Op lange termijn is het echter niet zeker dat deze situatie zal blijven duren. Alles zal afhangen van de klanten, die al dan niet geneigd zullen zijn om minder te reizen om de planeet te beschermen.

Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air** France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 2 februari op 11,936 euro. Het aandeel daalt deze week met -1,36%.

Sinds het begin van het jaar heeft de koers van het Air France-KLM aandeel 12% verloren.

Het stond op 12,53 euro op 2 januari 2023, 17,77 euro op 19 juni 2023 en 13,68

euro op 1 januari 2024.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €17,48 (deze was €15,0 begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is €23,00, het laagste €9,50. 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 verdere opmerkingen

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde deze week tot \$111. De prijs was eind juni \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **\$6 gedaald naar \$77 per vat.**

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojode 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, bedroeg de spread bijna \$50.

Deze week is de prijs met \$ 2 gestegen tot \$ 34.

Van februari tot juli 2023 keerde de spread terug naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Sinds augustus 2023 is de spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent ruwe olie systematisch boven de \$30 uitgestegen.

Goed om te weten

> **Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders**

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren.** Dit e-mailadres zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

Mijn opmerking: Als u aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, moet u zich één keer per jaar aanmelden bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat uw account als inactief wordt beschouwd.

Let op: Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek om in te loggen op hun rekening of om Natixis Interépargne te bellen om hun PEE-rekening te reactiveren.

Na 10 jaar inactiviteit wordt je rekening overgedragen aan de Deposito- en Consignatiekas.

[Ga naar mijn website](#) om je PEE te deblokken.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die je in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

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

Mijn commentaar: Als u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

Details

Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of gedachten sturen die mij

helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

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

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

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

| François Robardet

voormalig directeur van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.533 mensen ontvangen dit persoverzicht live