

Transavia neemt volgend jaar Air France shuttles over



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1016, 12 mei 2025

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](#) 

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud :

Transavia neemt volgend jaar pendeldiensten van Air France over tussen Parijs-Orly en Nice, Toulouse en Marseille

Delta en Korean Air kopen 25% van Canadese luchtvaartmaatschappij WestJet
Emirates rapporteert nieuwe recordjaarresultaten en consolideert daarmee zijn positie als meest winstgevende luchtvaartmaatschappij ter wereld

Turkish Airlines gaat het biedingsproces in voor de overname van Air Europa
IAG kondigt mega-order aan bij Boeing en Airbus

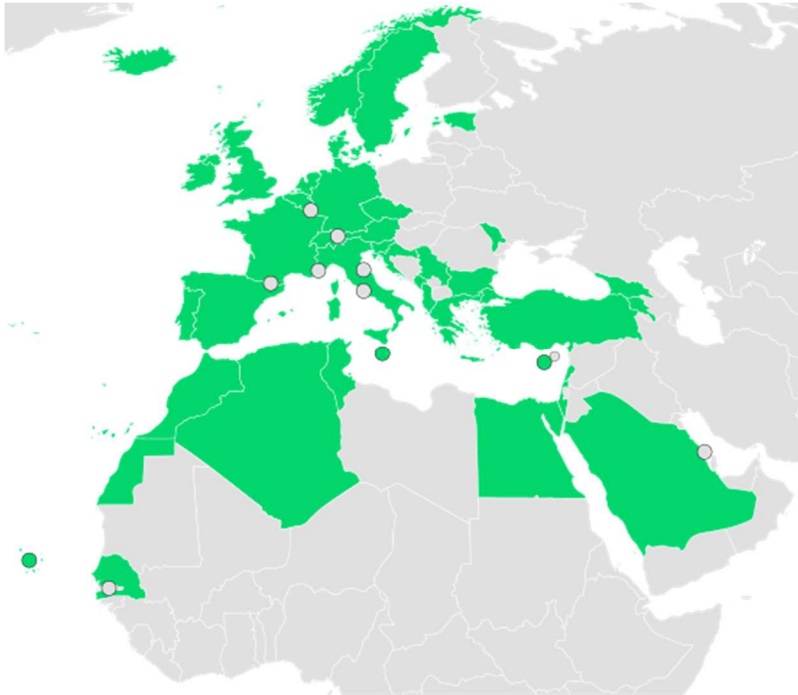
> Transavia neemt volgend jaar pendeldiensten van Air France over tussen Parijs-Orly en Nice, Toulouse en Marseille

(bron Journal de l'Aviation) 6 mei 2025

Mijn commentaar: Transavia France werd opgericht in 2006 en viert deze maand de 18e verjaardag van haar eerste vlucht.

De oorspronkelijke roeping van de luchtvaartmaatschappij was om 'zonnige'

bestemmingen aan te doen vanuit Frankrijk, voornamelijk rond het Middellandse Zeegebied.



Het bedrijfsmodel is ontworpen om korte- tot middellangeafstandsvluchten (twee tot vier uur) te optimaliseren, waarbij de kosten worden gehalveerd in vergelijking met die van Air France.

Vanaf het begin zagen sommigen Transavia France als een potentieel instrument om een deel van de binnenlandse vluchten van Air France over te nemen. Een hypothese die nu gegrond lijkt te zijn.

Een jaar na de lancering presenteerde het management een studie over de toekomst van de kortereafstandsactiviteiten van Air France aan de Centrale Ondernemingsraad (nu CSEC).

De concurrentiecontext werd duidelijk uiteengezet, met twee belangrijke tendensen:

- *Toenemende druk van concurrentie van het spoor, met name de TGV ;*
- *De opkomst van goedkope luchtvaartmaatschappijen op de binnenlandse markt, met name EasyJet vanaf CDG en Lyon.*

Het management benadrukte ook het toenemende belang van milieukwesties, die toen al werden gezien als een factor die het luchtvervoer op binnenlandse routes ter discussie stelde.

Achteraf gezien is het duidelijk dat deze trends zijn bevestigd, met de Covid-crisis die hun impact heeft versneld.

De Air France-groep staat op het punt een nieuwe fase in te gaan: in de zomer van 2026 zal Transavia France zogenaamde "shuttle"-routes gaan exploiteren.

In een persbericht kondigt de luchtvaartmaatschappij aan dat deze dienst de Air France-dienst (uitgevoerd met Airbus A220) vanaf Parijs-Charles de Gaulle zal aanvullen, met tot 12 dagelijkse vluchten naar Nice, 10 naar Marseille en 12 naar Toulouse gepland voor het zomerseizoen van 2026.

Lees het artikel :

Dit is nu besloten met de opening van de vluchten voor verkoop. Transavia zal vanaf de opening van het zomerseizoen 2026 op 29 maart 2026 de belangrijkste radiale routes van Air France vanaf Paris-Orly overnemen, namelijk de shuttles naar Nice, Marseille en Toulouse. De lagekostendochter van de Air France-KLM-groep zal tot 8 dagelijkse retourvluchten naar Nice, 2 naar Marseille en 8 naar Toulouse verzorgen, naast die van Air France vanaf Roissy-CDG.

De overname van deze radiale routes door Transavia is het directe gevolg van de terugtrekking van Air France van de luchthaven Orly (behalve naar Corsica), een besluit dat eind 2023 werd aangekondigd in het kader van de sluiting van een netwerk dat al jaren structureel verlieslatend is. De Franse luchtvaartmaatschappij zal dus al haar activiteiten op CDG consolideren.

Transavia richt zich met name op zakelijke klanten door haar aanbod aan te passen met flexibelere tickets, de integratie van vluchten in het frequent flyer-programma Flying Blue en de opening van een speciale lounge op Orly vanaf april 2026.

"Het zomerseizoen 2026 zal een belangrijke fase in de ontwikkeling van Transavia inluiden. We zullen een reeks diensten aanbieden die zijn afgestemd op de behoeften van onze klanten vanuit Nice, Marseille en Toulouse, met frequenties die een retourvlucht op dezelfde dag mogelijk maken en een snelle toegang tot het centrum van Parijs. Dit nieuwe aanbod zal gepaard gaan met wijzigingen in ons product om de kwaliteit van onze dienstverlening te verbeteren. **We zijn vastbesloten om aan de verwachtingen van onze zakelijke klanten te voldoen** dankzij een grotere flexibiliteit, een speciale loungeservice op Orly en bemanningen die bekend staan om hun servicekwaliteit," aldus Olivier Mazzucchelli, CEO van Transavia France.

Er moet worden opgemerkt dat Transavia vluchten naar Nice, Marseille en Toulouse

toegankelijk zullen zijn vanaf Orly 2, "gepositioneerd als een contactprioriteit", net als de Air France vluchten die momenteel naar deze 3 bestemmingen vliegen.

Ter herinnering, Transavia France is nu bijna twee keer zo groot als van haar oudere zus in Nederland, met een vloot van 85 vliegtuigen (16 Airbus A320neo en 69 Boeing 737-800). **De capaciteit zou dit jaar in een gestaag tempo moeten blijven groeien (+10%).**

> Delta en Korean Air kopen 25% van Canadese luchtvaartmaatschappij WestJet

(bron Reuters) 9 mei 2025

Mijn commentaar: Dit project moet nog worden goedgekeurd door de regelgevende instanties.

WestJet is geen lid van een van de grote internationale luchtvaartallianties, zoals Star Alliance, Oneworld of SkyTeam.

De luchtvaartmaatschappij heeft echter al codeshare-overeenkomsten met verschillende SkyTeam-leden, waaronder Delta, Korean Air, Air France en KLM.

De vloot bestaat uit 131 Boeing 737's en zeven Boeing 787-9's. Het bedrijf heeft ook een vrachtdivisie met vier Boeing Converted Freighter (BCF) 737-800's, die in april 2023 werden gelanceerd in het kielzog van de post-Covid luchtvrachthausse.

Maar dit momentum was van korte duur. WestJet Cargo kondigde onlangs een strategische verschuiving aan en richtte zich opnieuw op het gebruik van ruimcapaciteit op haar passagiersvluchten, als reactie op de veranderende vraag.

Air France-KLM volgt de situatie van WestJet op de voet: Ben Smith, Chief Executive Officer van de Groep, is sinds oktober 2021 lid van de Raad van Bestuur van WestJet Airlines Ltd en sinds september 2023 niet-uitvoerend vicevoorzitter.



Lees het artikel :

Delta Air Lines en Korean Air Lines nemen samen een belang van 25% in de Canadese luchtvaartmaatschappij WestJet Airlines voor \$ 550 miljoen van private-equitybedrijf Onex Corp, zei de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij vrijdag op het adres.

De deal, waarbij Delta \$ 330 miljoen investeert voor een belang van 15% in WestJet en Korean Air \$ 220 miljoen voor een belang van 10%, versterkt de aanwezigheid van de luchtvaartmaatschappijen op de Noord-Amerikaanse markt.

Luchtvaartmaatschappijen hebben zich geconsolideerd door middel van fusies, overnames en partnerschappen gericht op loyaliteits- en beloningsprogramma's om routes met veel verkeer te domineren en hun positie ten opzichte van hun rivalen te versterken.

Dit heeft geleid tot hogere tarieven, minder concurrentie en bezorgdheid bij de consument over concurrentiebeperkende praktijken, waardoor mededingingsautoriteiten de effecten op de sector onder de loep nemen.

Delta is ook van plan om een belang van 2,3% in de Canadese luchtvaartmaatschappij te verkopen en over te dragen aan haar joint venture partner, Air France-KLM, voor 50 miljoen dollar.

WestJet, dat sinds 2011 verschillende partnerschappen is aangegaan met Delta en Korean Air, blijft eigendom van Onex, aldus Delta.

(...)

Air Canada, de grootste luchtvaartmaatschappij van het land en een rivaal van WestJet, verlaagde donderdag **zijn jaarlijkse** aangepaste kernwinstverwachting vanwege een daling in grensoverschrijdend reizen, een verzwakkende lokale valuta en handelsspanningen met de Verenigde Staten.

(...)

> Emirates meldt nieuwe recordjaarresultaten en consolideert zijn positie als meest winstgevende luchtvaartmaatschappij ter wereld

(bron Journal de l'Aviation) 9 mei 2025

Mijn commentaar: Emirates heeft voornamelijk een langeafstandsvloot, met 143 Boeing B777's en 105 Airbus A380's. Ondanks de handicap van de B777's, die

minder efficiënt zijn dan de A380's, boekt de maatschappij recordwinsten.

Ondanks de handicap van de A380's, die minder efficiënt zijn dan de B777's, boekt de luchtvaartmaatschappij recordwinsten.

De niet aflatende steun van haar aandeelhouderstaat en de lage prijs van paraffine in Dubai verklaren grotendeels dit resultaat.

Lees het artikel :

De Emirates Group heeft financiële recordresultaten aangekondigd voor het jaar tot 31 maart 2025, waarmee het de meest winstgevende luchtvaartgroep ter wereld is geworden. De winst voor belastingen bedroeg in totaal 22,7 miljard dirham (\$ 6,2 miljard), een stijging van 18% ten opzichte van het vorige boekjaar, terwijl de omzet 145,4 miljard dirham (\$ 39,6 miljard) bedroeg, een stijging van 6%. De kasreserves van de Groep bereikten 53,4 miljard dirham (14,6 miljard dollar), een recordbedrag.

Emirates, de belangrijkste motor van de groep, boekte een winst voor belastingen van 21,2 miljard dirham (5,8 miljard dollar), een stijging van 20%, op een omzet van 127,9 miljard dirham (34,9 miljard dollar). Emirates is goed voor meer dan 93% van de winst van de groep en is daarmee de meest winstgevende luchtvaartmaatschappij ter wereld. De dochtermaatschappij van dnata, gespecialiseerd in grondendiensten en logistiek, zette ook een solide prestatie neer, met een winst voor belastingen van 1,6 miljard dirham (430 miljoen dollar) en een omzet van 21,1 miljard dirham (5,8 miljard dollar).

Deze goede financiële resultaten komen op een moment dat er een nieuwe vennootschapsbelasting van kracht is in de Verenigde Arabische Emiraten, wat resulteerde in een nettowinst van 20,5 miljard dirham (5,6 miljard dollar).

Emirates vervoerde 53,7 miljoen passagiers (een stijging van 3%) in het boekjaar 2024-25, met een stijging van de stoelcapaciteit van 4%. De luchtvaartmaatschappij boekte een bezettingsgraad van 78,9%, een lichte daling ten opzichte van 79,9% vorig jaar. Haar vrachtdivisie, Emirates SkyCargo, vervoerde wereldwijd 2,3 miljoen ton vracht, een stijging van 7% ten opzichte van het voorgaande jaar.

(...)

Emirates zal zijn vloot verder versterken met de levering van 16 Airbus A350's en 4 Boeing 777F's in het boekjaar 2025-26.

Op 31 maart stond de orderportefeuille van Emirates op 314 vliegtuigen in afwachting van levering, waaronder 61 A350's, 205 Boeing 777X'en, 35 787'en en

13 777F'en. De vloot van de in Dubai gevestigde luchtvaartmaatschappij bestaat momenteel uit 260 vliegtuigen, met een gemiddelde leeftijd van 10,7 jaar.

> Turkish Airlines gaat het biedingsproces in voor de overname van Air Europa

(bron Preferente, vertaald met Deepl) 8 mei 2025

Mijn commentaar: De besprekingen over de gedeeltelijke overname van Air Europa worden voortgezet.

Ik blijf van mening dat dit een belangrijke kwestie is voor Air France-KLM.

We moeten geduld hebben, want de meningsverschillen binnen de familie Hidalgo, de eigenaars van de Globalia-holding, vertragen het besluitvormingsproces.

Lees het artikel :

Turkish Airlines sluit zich aan bij de race om een belang in Air Europa. De luchtvaartmaatschappij heeft al eerste contact gelegd met de familie Hidalgo, eigenaren van Globalia, om haar interesse in het verwerven van een belang in de luchtvaartmaatschappij kenbaar te maken, zoals bevestigd door El Español-Invertia (Hidalgo Jr. leidt de zoektocht naar partners voor Air Europa).

Met deze beslissing **heeft Turkish Airlines zich gepositioneerd als concurrent in het proces, waarin Air France-KLM en Lufthansa de favorieten zijn.** Tot nu toe lijken de eerste twee groepen het best geplaatst, hoewel bronnen dicht bij het proces zeggen dat "alle voorstellen worden geëvalueerd".

De zaken gaan langzamer dan verwacht vanwege de ongelijke verdeling van de aandelen. Zoals gepubliceerd door Preferente **willen zowel Air France als Lufthansa een groter belang verwerven dan Globalia bereid is op te geven. De familie Hidalgo heeft echter als voorwaarde gesteld dat ze de meerderheidszeggenschap moet behouden**, waardoor het percentage van het kapitaal dat beschikbaar is voor verkoop wordt beperkt tot maximaal 30% (Hidalgo's plan: nieuwe partners maar zonder de zeggenschap over Air Europa te verliezen).

Volgens het bovengenoemde mediakanaal wordt het proces geleid door Javier Hidalgo en zal het naar verwachting in de komende twee tot drie maanden worden afgerond. Het doel is om voor het einde van de zomer een nieuwe partner binnen te

halen.

In deze context wordt het lidmaatschap van luchtvaartallianties een belangrijke factor. Air Europa deelt SkyTeam met Air France-KLM en Delta, terwijl Lufthansa en Turkish Airlines deel uitmaken van Star Alliance. Etihad maakt deel uit van Arabesk.

Tot slot **is een van de onopgeloste kwesties de rol die IAG, dat momenteel 20% van Air Europa bezit, zal spelen.** De deelname van de Spaans-Britse holding aan de kapitaalverhoging zal bepalen of het zijn positie behoudt of een mogelijke verwatering accepteert. Ondertussen blijft PJT Partners werken aan de financiële herstructurering om de levensvatbaarheid van de luchtvaartmaatschappij te garanderen en de toetreding van nieuwe investeerders veilig te stellen.

> IAG kondigt een mega-order aan bij Boeing en Airbus

(bron Les Echos) 8 mei 2025

***Mijn commentaar:** IAG is de luchtvaartgroep die het meest is blootgesteld aan de prestaties van de trans-Atlantische markt.*

Haar goede resultaten voor het eerste kwartaal bevestigen de verklaringen van Air France-KLM en Lufthansa, die in deze regio geen noemenswaardige achteruitgang hadden gezien.

Lees het artikel :

De timing is geen toeval. **Op donderdag bereikte het Verenigd Koninkrijk als eerste land een akkoord met de Verenigde Staten over tarieven en op vrijdag kondigde IAG aan 32 Boeing 787 Dreamliners te kopen** voor British Airways. Aan deze bestelling is een optie gekoppeld voor nog eens 10 vliegtuigen uit dezelfde serie.

Op donderdag voorspelden geruchten in de pers al deze gigantische deal, die **blijkbaar werd gesloten als onderdeel van de handelsbesprekingen tussen Londen en Washington.** Eerder op de dag had de Amerikaanse minister van Financiën Howard Lutnick de kat gedeeltelijk uit de zak laten vallen door op bij de aankondiging van het handelsakkoord te verklaren dat het VK voor \$10 miljard Boeing-vliegtuigen zou kopen, zonder verdere details te geven.

(...)

Deze nieuwe order voor 53 vliegtuigen komt bovenop een eerder contract, ook voor

wide-body vliegtuigen, dat een paar weken geleden werd gesloten maar nu pas wordt onthuld. Die eerdere overeenkomst had betrekking op zes vliegtuigen van elk type: de Boeing 777-9, de Airbus A350-1000 en de kleinere A350-900, wat de totale order voor wide-body vliegtuigen op 71 brengt.

De luchtvaartmaatschappij zei dat het merendeel van de nieuwe bestellingen bestaande vliegtuigen zal vervangen, terwijl sommige zullen worden gebruikt voor groei in haar belangrijkste markten.

Naast deze dubbele aankondiging heeft **IAG** een aantal bemoedigende resultaten gepubliceerd. De groep **heeft haar bedrijfsresultaat in het eerste kwartaal bijna verdrievoudigd tot 198 miljoen euro, vergeleken met 68 miljoen een jaar eerder**. Analisten rekenden op een gemiddelde van 158 miljoen, volgens een door het bedrijf samengestelde consensus. De omzet van 7,04 miljard euro overtrof ook de prognose van 6,8 miljard euro. Het bedrijf handhaafde zijn vooruitzichten en zei dat het "een sterke vraag naar vliegreizen blijft zien in zijn kernmarkten en voor zijn merken".

(...)

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 9 mei op **€8,128**. Over de week gezien is het **stabiel (+0,25%)**.

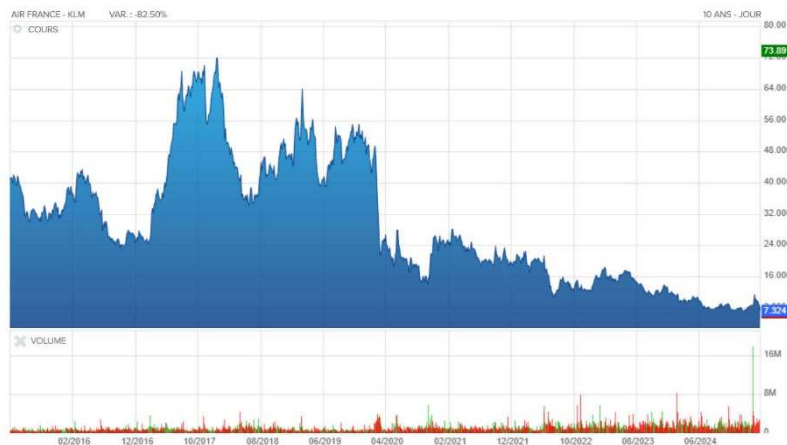
De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024, 8,23 euro op 1 juli 2024 en 7,604 euro op 1 januari 2025.

Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 8,88 euro (het was 17,50 euro begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €7,00.

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 van het aandeel over de afgelopen 10 jaar.



Mijn commentaar: Na de bekendmaking van de goede kwartaalresultaten van Air France-KLM herstelde de koers van het aandeel (+6%).

> Brandstofprijzen deze

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (met \$1) tot \$82. De prijs was eind juni 2023 \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (+\$3) tot \$64 per vat.

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 joeg de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

Mijn commentaar: Besluiten over tarieven in de Verenigde Staten hebben de olieprijs doen dalen.

Daarna herstelden ze licht.

De afgelopen twee weken stond de olieprijs op het laagste niveau sinds januari 2021!

> Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers

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

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

De fondsen 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 fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigacion, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM.](#)

Details

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

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

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

Tot snel.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me 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 vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.

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

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wenst te 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](#).

11.676 mensen ontvangen dit persoverzicht live