

Air France-KLM deze zomer eindelijk weer winstgevend



## I Brief van de directeur van Air France-KLM

**François Robardet**

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 832, 1 november 2021

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

Als u deze pagina niet correct 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-KLM deze zomer eindelijk weer winstgevend

(bron Les Echos) 29 oktober - Voor het eerst sinds het begin van de crisis heeft **Air France-KLM geld verdiend**. De groep heeft vrijdagmorgen **een positief operationeel resultaat voor het derde kwartaal bekendgemaakt, met een bedrijfsresultaat van 132 miljoen euro, bij een omzet die met 80% is gestegen, tot 4,567 miljard euro. Een bescheiden zomerresultaat in vergelijking met de 900 miljoen euro die in 2019 werd gegenereerd, maar dat niettemin een spectaculair herstel betekent, hoger dan de prognoses van de analisten**, in vergelijking met het miljard euro dat in dezelfde periode vorig jaar verloren ging.

**Het nettoresultaat blijft negatief met 192 miljoen euro, maar ook dat heeft niets te maken met de 1,66 miljard verliezen van het derde kwartaal van 2020.**

Deze zomerwinsten zullen de verliezen van het eerste deel van het jaar niet goedmaken. Over negen maanden blijft de Ebitda negatief met 78 miljoen en het vierde kwartaal is zelden een goede periode. Niettemin verwacht Air France-KLM een "positief" bruto-overschot (Ebitda) te genereren in het vierde kwartaal en "licht positief" voor heel 2021.

Deze boekhoudkundige verbetering houdt in het algemeen verband met het herstel van het verkeer, waarop **Air France-KLM tot op zekere hoogte had geanticipeerd door een groter aanbod te handhaven dan dat van haar concurrenten**. In het derde kwartaal was het aanbod

van Air France-KLM dus teruggekeerd naar 66% van het niveau van 2019. En het herstel zet door: Air France-KLM verwacht tegen het einde van het jaar terug te keren naar 75% van het niveau van 2019.

Air France-KLM rekt met name op de heropening van de Verenigde Staten voor Europese reizigers om het herstel van haar verkeer te bespoedigen. De groep ziet een snel herstel van de boekingen voor november en de kerstvakantie, aldus de nieuwe CFO, Steven Zaat.

**Air France kan ook rekenen op de goede resultaten van haar Afrikaans netwerk, het binnenlands en Europees netwerk, de vluchten naar de Franse overzeese departementen, alsook op een goede unitaire opbrengst.** Dit is te danken aan een bijzonderheid die door haar CEO Benjamin Smith wordt onderstreept: **50% van de passagiers in haar premiumklassen (First, Business en Premium eco) zijn vrijetijdsreizigers, hetgeen** de nagenoeg verdwijning van de zakenreizigers heeft goedge maakt.

**De prestaties van de vrachtdivisie, waarvan de omzet sinds het begin van het jaar met meer dan 50% is gestegen, hebben ook veel geholpen. Dat geldt ook voor de groei van Transavia, waarvan de omzet in het derde kwartaal verdubbelde. De lagekostenmaatschappij boekte een bedrijfsresultaat van 105 miljoen euro.**

Ondanks de bijdragen van haar dochterondernemingen **bleef de Air France-groep in het derde kwartaal lichtjes in het rood**, met een operationeel verlies van 45 miljoen euro, tegenover **168 miljoen euro voor de KLM-groep. De kloof tussen de twee is kleiner geworden maar blijft aanzienlijk over negen maanden**, met een operationeel verlies van 1,45 miljard euro voor Air France tegenover 354 miljoen euro voor KLM.

Ook al **heeft de groep niet langer een liquiditeitsprobleem**, met een netto cashflow van 499 miljoen euro in het derde kwartaal en 10 miljard euro beschikbare liquiditeit volgens de financieel directeur, toch **blijft de balans van Air France-KLM gebukt gaan onder een nettoschuld van 8,12 miljard euro.**

Maar ook hier lijkt de oplossing voor dit balansprobleem in zicht te komen. **Wat de heronderhandeling van de in 2020 aangevane gegarandeerde leningen van 4 miljard euro betreft, lijkt de groep dicht bij een akkoord met de banken over een "herprofilering" die de vorm moet aannemen van een uitstel van aflossingen over meerdere jaren.** "We hebben de steun van de banken", verzekerde de financieel directeur.

Tegelijkertijd **werkt Air France-KLM ook aan een nieuwe fondsenwervingsoperatie om zichzelf te herkapitaliseren.** Er is geen

bedrag genoemd, maar het lijkt zeker dat ook de lening van 1 miljard die de Nederlandse staat aan KLM heeft verstrekt, zal worden omgezet in quasi-aandelenkapitaal, zoals het geval was met de lening van 3 miljard van de Franse staat aan Air France.

**Mijn commentaar:** *In wezen herinner ik mij dat de groep Air France-KLM, dankzij de betrokkenheid van alle werknemers, erin slaagde haar vliegtuigen te laten vliegen zonder geld te verliezen.*

*De prijs gaat naar Transavia France, dat de uitdaging is aangegaan om een positief bedrijfsresultaat te behalen terwijl tien vliegtuigen meer werden ingezet dan vóór de crisis.*

*In dit artikel staan veel cijfers die tegenstrijdig of afwisselend kunnen lijken tussen de resultaten van Air France-KLM en Air France.*

*Allereerst*

*twee verduidelijkingen:*

*1. EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) wordt gebruikt om de rentabiliteit van het bedrijfsproces van een onderneming te vergelijken met die van andere ondernemingen in dezelfde sector, ongeacht hun locatie.*

*2. Een positieve EBITDA betekent dat de onderneming alle kosten dekt die rechtstreeks verband houden met haar activiteiten.*

*Onderstaande resultatenrekening geeft een overzicht van de kwartaalresultaten van Air France-KLM.*

*Om van de omzet (4,567 miljard euro) naar de Ebitda (796 miljoen euro) te gaan, worden de bedrijfskosten afgetrokken.*

*Om van Ebitda (796 miljoen euro) naar Bedrijfswinst (132 miljoen euro) te gaan, moet rekening worden gehouden met afschrijvingen en voorzieningen (-664 miljoen euro).*

*Om van de bedrijfswinst (132 miljoen euro) naar de nettowinst (-192 miljoen euro) te gaan-, moeten we rekening houden met eenmalige opbrengsten en kosten (-54 miljoen euro), vervolgens met de kosten van de financiële schuld (-145 miljoen euro) en ten slotte met andere financiële kosten*

(-114 miljoen euro).

## Compte de résultat

€m	Troisi
	2021
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>4 567</b>
Autres produits de l'activité	0
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>4 567</b>
Carburant avions	-828
Affrètements aéronautiques	-85
Redevances aéronautiques	-374
Commissariat	-124
Achats d'assistance en escale	-307
Achats et consommations d'entretien aéronautiques	-389
Frais commerciaux et de distribution	-124
Autres frais	-292
Frais de personnel	-1 406
Impôts et taxes	-30
Autres produits et charges	188
<b>EBITDA</b>	<b>796</b>
Amortissements, dépréciations et provisions	-664
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>132</b>
Cessions de matériel aéronautique	-6
Autres produits et charges non courants	-54
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>72</b>
Coût de l'endettement financier brut	-144
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	-1
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>-145</b>
Autres produits et charges financiers	-114
<b>Résultat avant impôt des entreprises intégrées</b>	<b>-187</b>
Impôts	-7
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>	<b>-194</b>
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	3
<b>Résultat des activités poursuivies</b>	<b>-191</b>
Intérêts minoritaires	-1
<b>Résultat de l'exercice</b>	<b>-192</b>

> Air France-KLM sluit zich aan bij het SBTi-initiatief voor

## **zijn ecologische overgang**

(bron Le Journal de l'Aviation) 29 oktober - **Air France-KLM heeft besloten haar milieudoelstellingen** in de eerste helft van 2022 **ter validering voor te leggen aan de onafhankelijke instantie SBTi** (Science-based Targets).

SBTi is een door het Carbon Disclosure Project, het United Nations Global Compact en het Wereld Natuur Fonds (WWF) opgerichte instantie die de CO<sub>2</sub>-emissiereductiedoelstellingen van bedrijven beoordeelt en nagaat of deze verenigbaar zijn met de Overeenkomst van Parijs.

**Voor Air France-KLM is dit een verdere stap op weg naar de doelstelling van een netto uitstoot van nul in 2050.** De groep heeft zich er ook toe verbonden aanvullende reductiedoelstellingen voor 2035 vast te stellen.

Zijn reductieprogramma is gebaseerd op vlootvernieuwing, gebruik en ondersteuning van de ontwikkeling van duurzame vliegtuigbrandstoffen en optimalisering van de bedrijfsvoering.

***Mijn commentaar:** Air France-KLM is een van de allereerste luchtvaartmaatschappijen die wetenschappelijke indicatoren gebruikt om haar CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen.*

*Deze proactieve aanpak is erop gericht de doelstellingen van de Groep en haar luchtvaartmaatschappijen inzake de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot te laten evalueren op basis van een wetenschappelijke benadering en criteria. SBTi zal er met name op toezien dat de vastgestelde streefcijfers verenigbaar zijn met de Overeenkomst van Parijs, die tot doel heeft de opwarming van de aarde tot ver onder de 2°C te beperken.*

*De twee grootste cementproducenten ter wereld (het Frans-Zwitserse Lafarge-Holcim en het Duitse Heidelberg-Cement) hebben zich bij dit initiatief aangesloten. Er staat veel op het spel, aangezien de cementsector drie keer meer CO<sub>2</sub> uitstoot dan het luchtvervoer.*

*Lees voor meer informatie het bonusartikel "Cementbeton, de op twee na grootste uitstoter van broeikasgassen" aan het eind van deze nieuwsbrief.*

**China: luchtvaartmaatschappijen getroffen door Covid-epidemie krabbelen weer op**

(bron AFP) 30 oktober - **Chinese luchtvaartmaatschappijen hebben in het derde kwartaal resultaten geboekt in helder rood, verzwakt op hun enorme binnenlandse markt door epidemische heroplevingen van Covid-19 die de activiteit afstraffen.** China, het eerste land dat door de pandemie is getroffen, heeft sinds maart 2020 zijn grenzen praktisch gesloten, waardoor de internationale luchtverbindingen drastisch zijn verminderd.

(...)

Maar het herstel is broos. Een opleving van de epidemie deze zomer in verschillende regio's - de grootste in termen van geografische omvang - heeft geleid tot grote verstoringen van het vervoer, met name in het luchtverkeer.

China Southern Airlines, de grootste luchtvaartmaatschappij van het land in termen van passagiersaantallen, boekte in de periode juli-september een verlies van 1,4 miljard yuan (189 miljoen euro). In het vorige kwartaal bedroegen zij 682 miljoen yuan, d.w.z. twee keer zoveel.

**Dit jaar heeft de pandemie een "blijvende impact" gehad tijdens de zomer**, een traditioneel goede periode om te reizen, zei China Southern vrijdag. **De stijging van de brandstofprijzen op de wereldmarkt heeft ook gewogen op de rekeningen van de onderneming. China Eastern Airlines, China's tweede grootste luchtvaartmaatschappij in termen van passagiersaantallen, rapporteerde een verlies van 2,9 miljard yuan (391 miljoen euro) in de periode juli-september. Ook dit is twee keer zoveel als in het vorige kwartaal (1,4 miljard yuan).**

De emblematische nationale luchtvaartmaatschappij Air China rapporteerde van haar kant een verlies van 3,5 miljard yuan (472 miljoen euro) in het derde kwartaal. Dit is zes keer meer dan in het vorige kwartaal (580 miljoen yuan). "Met de verspreiding van Covid-19 over de hele wereld is het luchtvervoer hard getroffen," zei Air China, dat beloofde "de (zijn) kosten onder controle te houden".

**De resultaten komen nu China te maken krijgt met een nieuwe opleving van de epidemie. Vrijdag annuleerden de luchthavens van Peking honderden vluchten nadat in een twaalfstal provincies gevallen waren opgedoken die in verband worden gebracht met een uitbraak in het noorden van het land.**

*Mijn commentaar: Hoewel de VS van plan zijn hun grenzen op 8 november weer open te stellen voor gevaccineerde passagiers, is Azië nog ver weg.*

**ITA sluit zich aan bij de Skyteam alliantie, net als Alitalia**

## daarvoor

(bron AFP) 29 oktober - De nieuwe Italiaanse luchtvaartmaatschappij **ITA Airways, die het failliete Alitalia heeft opgevolgd, zal deze ook vervangen in het loyaliteitsprogramma van SkyTeam naast Air France, zo** maakte de alliantie vrijdag bekend.

(...)

De stap had speculaties uitgelokt dat ITA Airways de voorkeur zou geven aan de rivaliserende Star Alliance, waartoe de Duitse reus Lufthansa, de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij United en Turkish Airlines behoren, boven SkyTeam.

Houders van Alitalia frequent flyer-punten zullen hun punten kunnen blijven gebruiken bij SkyTeam, aldus **de in 2000 opgerichte alliantie, die 19 luchtvaartmaatschappijen verenigt, van Air France tot China Eastern, Delta Airlines en Aeroflot**, met een geclaimd totaal van 700 miljoen klanten per jaar vóór de gezondheids crisis.

(...)

***Mijn commentaar:** Dit is een positieve aankondiging voor Air France-KLM. De Italiaanse luchtvaartmaatschappij blijft een belangrijke partner in de Skyteam-alliantie.*

## > Beurs Lufthansa ziet "verbetering" in zakenreizen

(bron Boursier) 26 oktober - Het luchtverkeer voor zakenreizigers trekt sneller aan dan verwacht en zou de hele winter sterk moeten blijven, aldus de voorzitter van de raad van bestuur van de Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa. **"We zien een positieve trend in het zakenreizen, dat in het derde kwartaal nog op een laag niveau stond en zich nu sterk herstelt"**, zei Carsten Spohr maandag tegen de Oostenrijkse krant Kleine Zeitung.

"Het zakenverkeer is sneller en sterker aangetrokken dan verwacht," voegde hij eraan toe, en hij zei dat het herstel vooral merkbaar was op de Duitse, Zwitserse, Oostenrijkse, Belgische en Noord-Italiaanse markten, waar meer vluchten worden aangeboden...

**Het Duitse bedrijf verwacht nu dat het zakenreisverkeer op middellange termijn ongeveer 90% of meer zal bedragen van het niveau van vóór de gezondheids crisis.**

(...)

***Mijn commentaar:** Zowel bij Air France-KLM als bij Lufthansa wordt gesuggereerd dat de terugkeer van passagiers naar de business class spoedig zal plaatsvinden.*

*Realisme of wensdenken? Het is nog steeds moeilijk te zeggen.*

## **IAG: concessies om EU-bezwaren tegen Air Europa-deal weg te nemen**

(bron Air Journal) 30 oktober - **IAG**, eigenaar van British Airways en Iberia, **heeft concessies aangeboden om tegemoet te komen aan de antitrustbezwaren van de EU ten aanzien van haar bod van 500 miljoen euro op het Spaanse Air Europa**, aldus de Europese Commissie donderdag.

**IAG heeft zijn bod woensdag ingediend. Als gevolg daarvan heeft het uitvoerend orgaan** van de EU de voorlopige termijn voor het nemen van een besluit over de overeenkomst, die was vastgesteld op 3 december na reeds een keer te zijn verlengd, met een maand verlengd tot 4 januari 2022. Brussel heeft de verbintenissen, die de twee maatschappijen (IAG en Air Europa) op 27 oktober hebben toegezonden om goedkeuring te verkrijgen voor een fusie die de Commissie onderzoekt omdat zij vreest dat deze de concurrentie op verschillende luchtroutes, met name tussen Spanje en Amerika, zal beperken, niet nader gepreciseerd.

IAG had in maart vorig jaar een overeenkomst gesloten met de Spaanse luchtvaartmaatschappij Volotea om verscheidene (niet nader gespecificeerde) routes van IAG te kopen en zo de concurrentie op de binnenlandse markt te vergroten. (...) Zoals Brussel bij de inleiding van zijn onderzoek heeft uitgelegd, is de bezorgdheid dat de deal, zoals deze is voorgesteld, tot concurrentieproblemen kan leiden op zo'n 70 routes waar Iberia en Air Europa de belangrijkste of zelfs de enige exploitanten zijn.

**Verwacht wordt dat de EU-antitrustwaakhond nu opmerkingen van concurrenten en klanten zal inwinnen vooraleer te beslissen of hij het bod van IAG aanvaardt dan wel meer toegevingen eist in ruil voor het groene licht.** Zij had eerder gezegd dat de overeenkomst de concurrentie op Spaanse binnenlandse en internationale routes zou verminderen.

***Mijn commentaar:*** Aanvankelijk had IAG via haar dochteronderneming Iberia voorgesteld Air Europa te kopen voor één miljard euro.

*Aangezien de gezondheids crisis Air Europa ertoe heeft gebracht een lening van 500 miljoen euro aan te gaan, heeft IAG haar bod met hetzelfde bedrag verlaagd.*

## **Boeing, snelheid, defensie...: de antwoorden van de**



## Airbus-baas

(bron Les Echos) 28 oktober - *U hebt een verhoging van de productietarieven aangekondigd die door sommige actoren in de sector als te ambitieus wordt beschouwd, gezien de huidige situatie in het luchtvervoer. Hoe verklaart u deze verschillen?*

De huidige situatie is zeer veranderlijk, met schijnbare tegenstrijdigheden. Maar als de pandemie voorbij is, zullen we weer hetzelfde aantal vliegtuigen in dienst moeten nemen als we weer hetzelfde verkeersniveau willen bereiken. Nu, bijna twee jaar later, zijn de leveringen aanzienlijk verminderd en zijn veel vliegtuigen aan de grond gehouden of teruggegeven aan hun verhuurders.

(...)

**Wij zijn ervan overtuigd dat de vermindering van de CO2-uitstoot moet worden versneld door de vervanging van de oudste vliegtuigen te versnellen** en dat de vraag groot genoeg is om 75 vliegtuigen per maand te absorberen.

*Bent u niet bang dat de dominantie van Airbus op het gebied van vliegtuigen met één gangpad ertoe zal leiden dat Boeing zal reageren door een nieuw model te lanceren?*

Dat is een vraag voor Boeing. Wat ons betreft is het onze zorg om onze producten op een zodanig concurrerend niveau te brengen dat de klanten ze verkiezen boven die van Boeing. Zo hebben wij een groter marktaandeel verworven, niet omdat wij besloten hebben meer te produceren. **Wat daarentegen de lancering van een nieuw model betreft, zijn wij van mening dat daarvoor ontwrichtende technologieën nodig zijn, zowel op het gebied van de productie als op het gebied van de prestaties van het vliegtuig. Maar op deze twee gebieden zijn we nog niet klaar.**

De fabrikanten van apparatuur zijn nog niet klaar en de motorfabrikanten evenmin. Daarom zijn **we niet van plan om vóór 2035 een nieuw vliegtuig te lanceren. Het staat Boeing vrij om het voor die tijd te doen als zij dat kunnen, maar naar mijn mening zou dat betekenen dat veel geld wordt uitgegeven aan een product dat weinig onderscheidend vermogen zal hebben.**

(...)

*De crisis heeft de complementariteit tussen civiel en militair duidelijk gemaakt. Hebt u de ambitie om uw defensie-activiteiten te versterken of blijft het een complementaire activiteit?*

**Verdediging is geen aanpassingsvariabele. Samen met ruimtevaart en helikopters is het een van de pijlers van de groep.** De crisis heeft het belang van deze activiteit bij een verzwakking van de civiele luchtvaartsector onderstreept, maar afgezien van dit cyclische aspect is en blijft defensie de kern van de bestaansreden van Airbus, die erin

bestaat de pionier te zijn van een duurzame lucht- en ruimtevaartindustrie voor een veilige en verenigde wereld. Wanneer de defensie-industrie door tegenwind wordt uitgedaagd, vechten wij om haar te verdedigen.

(...)

*Wat zijn de mogelijke gevolgen voor Europa van de militaire alliantie Aukus tussen de VS, het VK en Australië in de Stille Oceaan?*

Deze aankondiging illustreert de verschuiving van de Amerikaanse belangen naar de Stille Oceaan. Dit kan Europa alleen maar aanmoedigen om meer verantwoordelijkheid te nemen voor zijn veiligheid en strategische autonomie. Het defensiebudget van de VS is vier keer zo groot als dat van alle Europese landen samen. Niettemin neigen zij ertoe het te willen verdelen tussen ten minste twee grote industriële spelers.

**Als Europa ervoor zorgt dat het slechts één grote speler op het gebied van defensie heeft**, zullen wij in een verhouding van één op twee met de Amerikanen staan. Bovendien hebben wij niet noodzakelijk dezelfde defensiebehoeften als de Amerikanen. **Als wij ons concentreren op de weinige strategische sectoren voor Europa, dan zullen wij niet ver achter liggen op de Amerikanen.**

(...)

Het is waarschijnlijk dat de burgerluchtvaart binnen Airbus zeer dominant zal blijven. Maar dat betekent niet dat het altijd onze zorgen zal overheersen. De twee sectoren zijn zeer complementair op het gebied van onderzoek en ontwikkeling. De elektrische orders voor Airbus komen van het leger. Omgekeerd heeft de cyberbeveiliging in de civiele sector zich verspreid naar het leger.

***Mijn commentaar:*** Door de lancering van een nieuw vliegtuig in 2035 aan te kondigen, wijst de CEO van Airbus duidelijk de weg voor de komende vijftien jaar.

*Als de burgerluchtvaartsector zijn invloed op het klimaat wil verminderen, zal hij dat moeten doen met bestaande vliegtuigmodellen.*

*Het gebruik van duurzame brandstoffen (SAF) lijkt onvermijdelijk. Het moet nog in grote hoeveelheden worden geproduceerd.*

*In Nederland zijn verschillende studies verricht naar de beschikbaarheid van biogebaseerde brandstoffen.*

*Uit de E4Tech-studie die in maart 2020 naar het Nederlandse parlement is gestuurd, blijkt dat er op EU-niveau voldoende duurzame biobrandstof beschikbaar is om het streefcijfer van 14% in 2030 te halen.*

*In de door het Nederlandse Planbureau voor de Leefomgeving uitgevoerde studie naar de beschikbaarheid en toepassingen van biomassa wordt geconcludeerd dat er in 2030 en 2050 in de EU of wereldwijd voldoende biomassa beschikbaar zal zijn om te voldoen aan de vraag naar biomassa voor de verschillende vervoerssectoren. Het agentschap verwacht dan ook geen knelpunten in de beschikbaarheid, zelfs niet wanneer rekening wordt gehouden met de vraag van bijvoorbeeld het wegvervoer en de scheepvaart.*

## **Bonusartikel**

### **Beton-cement, de op twee na grootste uitstoter van broeikasgassen**

(bron AFP) 19 oktober - **Als het gebruikte beton op de planeet een land zou zijn, zou het 's werelds op twee na grootste uitstoter van broeikasgassen zijn, net achter China en de Verenigde Staten.**

*Waarom hebben beton en cement naar verluidt een van de slechtste koolstofvoetafdrukken van alle industriële sectoren?*

Antwoord: Cement is het meest verbruikte materiaal ter wereld, met ongeveer 150 ton per seconde. Volgens de in Londen gevestigde Global Cement and Concrete Association (GCCA), waarin de belangrijkste spelers in de sector zijn verenigd, waaronder de reuzen Holcim (Zwitserland, voorheen Lafarge-Holcim), Cemex (Mexico) en CNBM (China), wordt elk jaar veertien miljard kubieke meter beton gestort.

**Volgens de GCCA is alleen al de productie van cement, een belangrijk ingrediënt van beton, verantwoordelijk voor 7% van 's werelds kooldioxide(CO2)-emissies - drie keer zoveel als het luchtvervoer.**

"Dat is meer dan de uitstoot van de hele Europese Unie of India, net achter die van China en de VS," vertelde Valérie Masson-Delmotte, een paleoklimatoloog en medevoorzitter van een VN-klimaatpanel, aan AFP. Dit is een trend die met de voortschrijdende verstedelijking in Azië en Afrika waarschijnlijk niet zal stoppen.

*Hoe stoot cement CO2 uit?*

Cement, het bindmiddel dat de stenen en het zand in beton samenbindt, wordt voornamelijk gemaakt van klinker, die wordt geproduceerd door kalksteen en klei in een oven te bakken. Als het opwarmt, komt er kooldioxide vrij.

Om één ton cement te produceren, genereert het bakken op 1.400°C

ook de uitstoot van bijna één ton CO<sub>2</sub>!

**Deze massale chemische reactie, die in de 200 jaar dat cement wordt geproduceerd nauwelijks is veranderd**, is verantwoordelijk voor 70% van de emissies van de cementsector. De resterende 30% is afkomstig van het energieverbruik van de oven zelf, dat nodig is om de kalksteen te branden.

*Hoe kan de bouw koolstofvrij worden gemaakt?*

**De wereldwijde betonindustrie**, die vorig jaar haar voornemen aankondigde om tegen 2050 koolstofneutraal te worden, heeft zich **begin oktober ten doel gesteld haar emissies tegen 2030 met nog eens "25%" te verminderen, waardoor** zou worden vermeden dat 5 miljard ton CO<sub>2</sub> vrijkomt.

De sector is dan sterk afhankelijk van de inzet van toekomstige technologieën voor koolstofafvang en -opslag om de inspanningen tot 2050 voort te zetten. Naast

een toename van het hergebruik van oud beton, omvatten nieuwe vergroeningsmogelijkheden de vervanging van fossiele brandstoffen door afval en biomassa in cementovens (diermeel, sloophout, enz.).

Wat koolstofafvang betreft, een technologie die zich nog in het prototypestadium bevindt, is de wereldwijde industrie van plan om tegen 2030 "tien koolstofafvangstructuren op industriële schaal" te installeren, aldus de GCCA.

Giganten zoals China's National Building Material Company (CNBM) hebben beloofd "hun rol te spelen" in deze decarbonisatie.

**Talrijke start-ups zijn van start gegaan: het Amerikaanse bedrijf Solidia stelt voor CO<sub>2</sub> op te vangen en een deel ervan te hergebruiken voor het drogen van beton, waardoor het waterverbruik daalt. In Canada injecteert de CarbonCure-technologie vloeibaar CO<sub>2</sub> dat permanent in het beton wordt ingebed.**

Bovenal vertrouwt **de industrie op nieuwe "groene" cementsoorten** waarbij hergebruikte materialen worden gebruikt in plaats van klinker.

**In Groot-Brittannië bedraagt het vervangingspercentage reeds 26%**, volgens de GCCA. In Frankrijk is in mei een nieuwe norm voor koolstofarm cement gepubliceerd.

*Wat is groen of koolstofarm cement?*

Voorlopig worden deze nieuwe cementsoorten meestal door startende bedrijven gelanceerd. Traditionele cementfabrikanten hebben het moeilijker om hun produktiemiddelen te moderniseren, zware investeringen die verband houden met steengroeven.

In Frankrijk is Hoffmann Green Cement, gevestigd in de Vendée, bijzonder geavanceerd, met zijn cementsoorten op basis van industrieel afval, kleislib, hoogovenslakken (een afvalproduct van de

staalindustrie), of zelfs vliegass uit biomassa.

Zelfs met een geraamde extra bouwkost van 25 euro per vierkante meter, zegt het jonge bedrijf, dat pas op de beurs is genoteerd, dat het wordt overstelpt met aanvragen.

"De cementindustrie is van plan haar emissies tegen 2050 te elimineren. Met onze disruptieve oplossingen kunnen we dat vandaag doen," vertelde oprichter Julien Blanchard aan AFP, die van plan is uit te breiden van één naar drie vestigingen in Frankrijk.

**Er staat veel op het spel: "Driekwart van de infrastructuur die er in 2050 zal zijn, is nog niet aangelegd", waarschuwde VN-secretaris-generaal Antonio Guterres.**

***Mijn commentaar:** De luchtvervoerssector wordt regelmatig genoemd vanwege zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot (ongeveer 1 gigaton per jaar).*

*Het is echter verre van de grootste uitstoter van CO<sub>2</sub>. De cementsector stoot drie keer zoveel uit als het luchtvervoer.*

*Voedselverspilling is verantwoordelijk voor de uitstoot van 6 gigaton CO<sub>2</sub> per jaar (bronbemalingsproject), zes keer meer dan luchtvervoer.*

## **Einde van het persoverzicht**

### **Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze 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, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

### **Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM**

**Het aandeel Air France-KLM is op maandag 1 november gesloten op 4,25 euro. Het is deze week fors gestegen met +9,54%, na de aankondiging van beter dan verwachte kwartaalresultaten.**

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,24 euro.** Het hoogste koersdoel is 5,5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

**Brent ruwe olie (Noordzee) is licht gedaald, met \$1, tot \$85. Dit is de eerste daling in tien weken.**

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.

**Brent staat op 85 dollar, een peil dat sinds 2014 niet meer is vertoond,** gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. De prijs van aardgas blijft stijgen tot het hoogste niveau in ten minste zeven jaar. Beleggers lijken het gevoel te hebben dat de olie- en gasproducenten tijdens de pandemie te veel hebben bezuinigd, zodat de druk van de vraag de markt uit evenwicht brengt.

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

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

**U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...**

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

**Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.**

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres

naar keuze te [geven](#).

## François Robardet

**Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.**

**Je kunt me vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

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

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10966 mensen ontvangen dit persbericht live