

AF-KLM boekt betere financiële resultaten dan Lufthansa en IAG



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 860, 16 mei 2022

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 rapporteert betere financiële resultaten dan Lufthansa en IAG

(bron La Tribune) 10 mei - Als de waarheid van een kwartaal niet de waarheid van het jaar is, **moeten de leiders van Air France-KLM het moment toch waarderen.** Met een positieve Ebitda (winst vóór rente, belastingen, afschrijvingen en waardeverminderingen) terwijl Lufthansa en IAG in het rood staan, is het niet elke **dag dat de Franse groep betere financiële resultaten publiceert dan zijn grote rivalen.** Uit de cijfers blijkt dat het een betere start van het jaar heeft gemaakt in termen van activiteiten en verkoop. Het moet nu zijn voorsprong bevestigen in de komende kwartalen en vooral in de zomerpiek, die een hoogtepunt belooft te worden.

(...)

Een echte verrassing, aangezien het al jaren aan de leiding lag, wordt de Duitse groep deze keer gedomineerd door zijn Franse concurrent.

(...)

)

Reeds licht positief voor het jaar 2021 (46 miljoen euro) dankzij een goed laatste kwartaal, blijft de Ebitda van Air France-KLM in het groen op deze indicator die de winst vóór interesten, belastingen, afschrijvingen en waardeverminderingen weergeeft.

Gesteund door een zeer dynamische maand maart kwam het boven de prognoses uit, op 221 miljoen euro. Hoewel dit de helft is van het cijfer voor het eerste

kwartaal van 2019, is het bijna 900 miljoen hoger dan vorig jaar

Ter vergelijking: Lufthansa kon maar ternauwernood quitte spelen en eindigde met een negatieve aangepaste Ebitda van 28 miljoen euro. Zonder aanpassing zou het verlies ongeveer 50 miljoen meer kunnen bedragen

Dit verschil komt ook tot uiting in het bedrijfsresultaat. Air France-KLM is er niet in geslaagd winst te maken - wat gezien de algemene context een prestatie zou zijn geweest voor een eerste kwartaal. Wel meldde het een veel kleiner operationeel verlies van -350 miljoen euro, of een negatieve marge van 8%.

De consensus van de analisten, vastgesteld tussen midden en eind april, was gemiddeld voor een verlies van 583 miljoen euro. De groep deed het dus veel beter. **Lufthansa**

daarentegen **deed het met een operationeel verlies van 640 miljoen euro** enkele tientallen miljoenen euro's **slechter dan** analisten **hadden verwacht**. Dit is bijna twee keer zo goed als een jaar geleden, maar **geeft** nog steeds **een marge van -12%**

IAG ligt ver achter met een verlies van 731 miljoen. Dit is ver verwijderd van de consensus, die rekende op een verlies van ongeveer 500 miljoen euro, maar met sterke verschillen in de ramingen. Gezien de lage omzet **geeft dit een negatieve marge van 21%**. De groep was vorig jaar echter het best af met een operationeel verlies van 1,08 miljard euro tegenover 1,14 voor Lufthansa en 1,18 voor Air France-KLM.

Verscheidene factoren kunnen deze goede prestatie van de Franse groep ten opzichte van zijn Europese concurrenten verklaren.

(...)

Volgens een waarnemer heeft **Air France-KLM blijkt gegeven van een sterke beweeglijkheid op haar netwerk**. De groep heeft zich kunnen aanpassen aan de langdurige sluiting van Azië om haar capaciteiten op andere bestemmingen in te zetten. Deze analyse wordt bevestigd door een analist die onderstreept dat Air France-KLM in staat is extra volume toe te voegen en vooral om dit goed te plaatsen met een beter prijseffect dan haar concurrenten. De Franse groep is vroeger gestart dan zijn concurrenten en is erin geslaagd zijn rendement met bijna 1% te verhogen ten opzichte van 2019. Voor de analist onthult dit een vrij interessant operationeel hefboomeffect.

Daartoe heeft Air France haar dienst naar de Franse overzeese gebieden vanaf 2021 aanzienlijk versterkt. (...) Het segment Caribisch gebied-Indische Oceaan heeft in het eerste kwartaal meer dan een miljoen passagiers verwelkomd, wat een omzet van 454 miljoen euro over het kwartaal heeft gegenereerd. Dat is één miljoen meer dan in 2019.

(...)

Air France-KLM heeft ook kunnen rekenen op Afrika, haar andere veerkrachtige markt tijdens de crisis

(...)

Lufthansa lijkt meer moeite te hebben gehad met de herschikking van capaciteit op langeafstandsroutes, ondanks een hoger passagiersvolume: 13 miljoen tegenover 12 miljoen voor Air France-KLM. Zijn aanbod blijft meer dan 40% lager dan in 2019, wanneer de Franse groep driekwart van zijn capaciteit heeft hersteld. **De kloof is nog groter op bepaalde markten zoals die van Noord-Amerika, met een verschil van 20 punten.**

Ondanks deze voorzichtigheid bij het opnieuw opstarten van haar netwerk, **ligt de bezettingsgraad van Lufthansa 9 punten lager dan die van Air France-KLM. En in tegenstelling tot de Franse groep heeft zij haar rendement met 2,5% zien dalen** - ook al blijven de twee uiteindelijk vrij dicht bij elkaar. Het Duitse concern waarschuwt niettemin dat het zal blijven spelen op de prijzen om zijn rendement voor de rest van het jaar aanzienlijk te verhogen.

Meer gericht op Europa, **heeft Lufthansa (...)** geleden onder **de slechte prestaties van haar low-cost dochter Eurowings**, die zich momenteel midden in een evolutie bevindt tussen de opening van bases in Europa en de herlancering van haar lange-afstandsactiviteit afgelopen zomer, tegenover Transavia, dat volop in ontwikkeling is. De eerste behaalde een omzet van 200 miljoen euro bij een operationeel verlies van 163 miljoen euro, terwijl de tweede 249 miljoen euro verdiende bij een verlies van 92 miljoen. In het spel van negatieve marges - die klassiek zijn voor deze maatschappijen in de winter - doet Transavia het dus beter dan Eurowings.

Afgezien van de activiteiten **lijkt Air France-KLM eindelijk profijt te trekken van haar herstructurering**. Zoals een analist opmerkt, is het concern erin geslaagd zijn kosten daadwerkelijk "variabel" te maken door ze zo nauw mogelijk te laten aansluiten bij de ervaring van zijn activiteit. Een capaciteit die vóór de crisis wreed ontbrak.

(...)

Onder de factoren van kostenvermindering is het vertrekplan bij Air France nu bijna voltooid: de onderneming heeft bijna 16% van haar voltijdse equivalenten verloren in vergelijking met eind 2019. Het overtreft nu KLM, dat op 14% staat. Zo zijn de personeelskosten in iets meer dan twee jaar tijd met 23% gedaald tot 1,5 miljard euro. Dat is 300 miljoen euro minder dan Lufthansa, ook al heeft de Duitse groep zijn personeelskosten in dezelfde mate teruggeschroefd.

In deze vergelijking profiteren **Air France en KLM niettemin van een niet te verwaarlozen overheidssteun met de deelactiviteit op lange termijn in Frankrijk en het equivalent daarvan in Nederland. Hoewel het effect van deze maatregelen in vergelijking met vorig jaar grotendeels is afgenomen, bedraagt het nog steeds 71 miljoen euro voor Air France en 140 miljoen euro voor KLM.** Zonder hen zou de daling van de loonsom slechts 12% bedragen ten opzichte van eind 2019, en dus minder dan de daling van het aantal werknemers. Lufthansa is niet vergeten door de Duitse federale regering met een vergelijkbare steun van 77 miljoen euro, maar het verschil blijft aanzienlijk.

(...)

Dit is niet het geval voor IAG, dat zijn personeelsbestand heeft zien wegsmelten als sneeuw voor de zon. De groep ziet zich nu genoodzaakt om nog vóór het begin van de activiteit zwaar te investeren in de aanwerving (tegen hoge kosten) en opleiding van personeel ter voorbereiding op deze zomer. IAG verliest deels haar vermogen om de kosten te variëren, hetgeen vóór de crisis zeer effectief was.

(...)

***Mijn commentaar:** De relatief goede kwartaalresultaten van de Air France-KLM Groep zijn het resultaat van de inspanningen van alle werknemers en voormalige werknemers die de Groep hebben verlaten.*

De effecten van deze inspanningen moeten blijvend zijn en de Air France-KLM Groep in staat stellen haar herstel voort te zetten.

> Air France-KLM ziet transatlantische zakenreis geleidelijk heropleven

(bron Bloomberg) 12 mei -- **Air France-KLM ziet een geleidelijk herstel van het aantal zakenreizen** nu bedrijven werknemers naar persoonlijke vergaderingen en conferenties sturen na een onderbreking tijdens de Covid-19 pandemie.

"Het komt echt terug" op Franse binnenlandse en Noord-Atlantische langeafstandsvluchten, vertelde Anne Rigail, hoofd van de Franse tak van de luchtvaartmaatschappij, dinsdag op een nieuwsconferentie in Parijs. **"De laatste twee maanden hebben het herstel van enkele grote mondiale rekeningen laten zien."**

Air France-KLM zei vorige week dat de sterke vraag naar vervoer deze zomer een terugkeer naar winstgevendheid mogelijk zou maken, met zakenreizen die in het noorden van de Atlantische Oceaan weer ongeveer 70 procent van hun normale niveau bereiken. Vóór de gezondheids crisis maakten zaken- en economyreizen op lange afstand een aanzienlijk deel uit van de winstmarge van de netwerkmaatschappijen - en het is onduidelijk of dit weer net zo zal gaan als voorheen.

"Elke week hebben we een beetje meer," zei Anne Rigail over zakenreizen. "Het is veel van corporate team evenementen en zakelijke onderhandelingen. Je kunt niet alles op Zoom doen

.

De luchtvaartmaatschappij heeft er alle vertrouwen in dat het zakenverkeer naar Noord-Amerika "op een behoorlijk hoog niveau" zal terugkeren, voegde zij eraan toe.

(...)

***Mijn commentaar:** In het algemeen keren aan het einde van de crisis de*

vrijtijdsreizigers als eersten terug, een paar maanden later gevolgd door zakenreizigers.

Het herstel van de vrijetijdssector is nu een feit, het blijft te hopen dat de zakelijke activiteit zich snel zal herstellen, tot groot voordeel van de luchtvaartmaatschappijen.

> **Air France-KLM code-share overeenkomst met IndiGo wordt van kracht**

(bron Journal de l'Aviation) 13 mei - **Air France-KLM en IndiGo hebben zojuist de in december jongstleden aangekondigde codeshare-overeenkomst voltooid.** Dankzij dit nieuwe partnerschap zullen klanten van Air France en KLM op termijn toegang hebben tot 30 nieuwe bestemmingen in India. Omgekeerd zullen passagiers van India's grootste luchtvaartmaatschappij toegang hebben tot het wereldwijde netwerk van Air France en KLM, met meer dan 300 bestemmingen, waarvan 120 in Europa en ongeveer 50 in Noord- en Zuid-Amerika.

Ter herinnering: Air France en KLM bedienen reeds 4 bestemmingen in India vanuit hun respectieve hubs in Parijs CDG en Amsterdam: Delhi, Mumbai, Chennai en Bangalore (alleen AF). **De groep Air France-KLM was aanvankelijk partner van Jet Airways, dat in april 2019 zijn activiteiten moest staken wegens een gebrek aan liquide middelen.**

Mijn commentaar: *Jet Airways heeft vorige week een eerste testvlucht uitgevoerd.*

Verwacht wordt dat de commerciële activiteiten tegen het einde van het jaar zullen worden hervat.

> **ITA Airways: koper wordt eind juni bekendgemaakt**

(bron Air Journal) 12 mei - De **Italiaanse minister van Economie Daniele Franco zei woensdag dat het doel van de verkoop van de maatschappij die sinds 15 oktober het ter ziele gegane Alitalia als nationale luchtvaartmaatschappij van Italië heeft vervangen, vastligt voor het einde van volgende maand, met 23 mei als uiterste datum voor het indienen van vaste biedingen.**

Medio april hadden slechts drie kandidaten "blijken van belangstelling" ingediend: de Lufthansa-groep, geallieerd met de Italiaans-Zwitserse vracht- en cruisereus MSC, de Air France-KLM-groep, geallieerd met Virgin Atlantic en Delta Airlines (de vier vormen een transatlantische joint venture, ook al wordt niet verwacht dat Delta investeert) en het Certares-fonds, en het Indigo Partners-fonds, eigenaar van de low-cost luchtvaartmaatschappijen Wizz Air, Frontier Airlines, Volaris en JetSmart. Ze hadden allemaal toegang tot de dataroom, zei de minister in het parlement. Verwacht wordt dat de verkoop niet

vóór december zal zijn afgerond.

(...) Er zij

aan herinnerd dat Rome aanvankelijk een minderheidsbelang (en geen recht op zeggenschap) in ITA Airways zal behouden. Naar verluidt heeft de regering haast met het voltooien van de transactie, om verdere obstakels voor de privatisering "intern of extern" te voorkomen.

Giovanni Fiori, voormalig commissaris van Alitalia, legde vorige maand in Corriere della Sera uit waarom hij denkt dat het Duitse voorstel het beste is: "MSC zou zijn vrachtportfolio verder ontwikkelen, Lufthansa zou leider blijven in het zakelijke segment en zou sterker worden in het toeristische segment naar en van ons land. Zijn argument: Duitsland en Italië "zijn complementair", aangezien het eerste een land is dat passagiers verzendt en het tweede een land is dat passagiers ontvangt - net als Frankrijk: "daarom zou een aanbod van Air France noch voor ITA noch voor Italië optimaal zijn".

(...)

Mijn commentaar: In een recent interview met het tijdschrift TourMaG heeft Elyes Mrad, directeur van Certares (een in New York gevestigd investeringsfonds), gesproken over zijn perceptie van de toeristische sector in Frankrijk:

"Dit is onze kernactiviteit. Het is onze core business. Het is alles waar we van leven en we geloven er 200% in. Bovendien hebben wij tijdens de crisis veel investeringen gedaan. Al ons geld is in deze sector geïnvesteerd, dus we twijfelen niet.

We weten dat er veranderingen zullen zijn, maar we hebben er alle vertrouwen in dat het zich zal herstellen. Het is een sector die tussen 7 en 15% vertegenwoordigt van het BBP van landen als Griekenland, Portugal of Frankrijk, maar ook in de rest van de wereld.

Voor ons betekent het belang van het toerisme voor het relationele aspect, de culturele uitwisseling en het bedrijfsleven, dat de sector niet zal verdwijnen.

Na twee jaar crisis, thuis wonen, zullen mensen weer willen reizen. Daar twijfelen we niet aan.

De groep Air France-KLM en haar partners zullen de Italiaanse regering ervan moeten overtuigen dat de binnen Skyteam gevormde banden een duurzaam karakter hebben.

> Emirates wil dit jaar weer winstgevend worden

(bron Journal de l'Aviation) 13 mei - **Emirates heeft zijn jaarresultaten voor 2021-2022 (eindigend in maart 2022) bekendgemaakt en is tevreden over zijn**

ommekeer. De groep boekte ondanks de aanhoudende gezondheids crisis en dankzij de opheffing van de beperkingen een stijging van de inkomsten met 86% tot 18,1 miljard dollar en **slaagde erin zijn verliezen door zes te delen om toch nog een tekort van 1 miljard dollar te boeken.** In de tweede helft van het jaar werd een versnelling van het herstel geconstateerd. Hij herinnert eraan dat **hij ook steun heeft ontvangen van de regering van Dubai voor een bedrag van 954 miljoen dollar.**

In de loop van het jaar heeft de luchtvaartmaatschappij haar netwerk geleidelijk kunnen herstellen en vervolgens haar frequenties kunnen opvoeren, waardoor de gemiddelde capaciteit met 47% is gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar. De omzet is bijna verdubbeld (+91%) tot 16,1 miljard dollar en het verlies is teruggebracht van 5,5 tot 1,1 miljard dollar. Zij waarschuwt er echter voor dat de ontwikkeling van de wisselkoersen en de brandstofprijzen zeer ongunstig was. Ook het aantal passagiers is verdrievoudigd (19,6 miljoen), maar **de bezettingsgraad blijft relatief laag (58,6%)** en de inkomsten per passagierskilometer dalen met 10%. De vloot telt 262 vliegtuigen (de laatste vijf A380's zijn binnengehaald en een 777-300ER en een vrachtvliegtuig zijn uit de vloot genomen) en er zijn er nog 197 in bestelling

Emirates SkyCargo was de motor van de activiteit: het genereerde 40% van de inkomsten van de transportactiviteiten en verhoogde zijn inkomsten met 27% op jaarbasis. Hoewel het vervoerde volume met 14% toenam, daalde het rendement met 3% als gevolg van de vermindering van de druk op de capaciteit die werd veroorzaakt door de wijdverspreide, zij het nog gedeeltelijke, heropstarting van vloten wereldwijd.

(...)

Mijn commentaar: Emirates heeft moeite om quitte te spelen. De luchtvaartmaatschappij uit de Golf is gevoeliger dan haar Europese of Amerikaanse concurrenten voor het zwakke herstel van de bedrijvigheid in Azië.

> **Lufthansa bestelt 10 Boeing 777 vrachtvliegtuigen, waaronder 7 Boeing 777-8F**

(bron Air & Cosmos) 10 mei - (...) **Lufthansa is niet van plan tot 2027 te wachten om van de boom van de luchtvrachtmarkt te profiteren. Vandaar haar besluit om twee extra Boeing 777F's van de eerste generatie aan te schaffen** en een derde op te halen die oorspronkelijk voor een andere maatschappij was bestemd. Als gevolg daarvan wordt het vliegtuig in de komende weken verwacht. Evenzo heeft Lufthansa besloten de leasing van twee 777F's te verlengen. "De wereldwijde vraag naar luchtvracht blijft zeer hoog en de wereldwijde logistieke keten blijft verstoord", aldus de luchtvaartmaatschappij.

Deze verschillende bestellingen maken deel uit van de onderhandelingen

tussen Lufthansa en Boeing na de aankondiging van een nieuw uitstel van het Boeing 777-9 programma, waarbij de eerste toestellen naar verwachting in 2023, maar pas in 2025 zullen aankomen. Als gevolg daarvan heeft Lufthansa, in plaats van boetes op te leggen, extra 777F's en 787-9's genomen, die oorspronkelijk bedoeld waren voor andere klanten (die hebben geannuleerd). Deze zeven vliegtuigen zullen in 2025 en 2026 worden geleverd. Tegelijk versnelt de luchtvaartmaatschappij de leveringen van reeds bestelde 787-9's tot 2023 en 2024.

Mijn commentaar: De luchtvrachtsector is booming sinds het begin van de gezondheids crisis.

Voorzichtigheid is echter geboden: wat zal er gebeuren wanneer de luchtverbindingen met Azië zijn hervat (het gebrek aan bunkers wordt sterk gevoeld) en de zeevracht de achterstand in de levering heeft ingehaald?

> Brazilië's Gol en Colombia's Avianca vormen een nieuwe groep

(bron AFP) 11 mei - **De Colombiaanse luchtvaartmaatschappij Avianca en de Braziliaanse luchtvaartmaatschappij Gol hebben woensdag aangekondigd dat ze hun krachten bundelen om een nieuwe Latijns-Amerikaanse luchtvaartgroep te vormen, Abra.**

Avianca en Gol "zullen hun merken, personeel en cultuur behouden", terwijl zij profiteren van "grotere efficiëntie en investeringen door dezelfde groep", aldus de maatschappijen in een verklaring die aan AFP werd toegezonden.

(...)

Het akkoord tussen de meerderheidsaandeelhouders van de twee vennootschappen over de oprichting van deze holding - waarvan de zetel in Londen gevestigd zal zijn - moet nog worden gevalideerd door de financiële autoriteiten van hun respectieve landen.

De Abra-groep zal ook de activiteiten van Viva in Colombia en Peru controleren. Zij zal ook een minderheidsaandeel hebben in de Chileense luchtvaartmaatschappij Sky Airline

Gol en Avianca zeiden dat "investeerders hebben toegezegd 350 miljoen dollar te betalen voor aandelen van de nieuwe groep".

Met een vloot van meer dan 140 vliegtuigen is Gol in termen van marktaandeel de tweede grootste luchtvaartmaatschappij van Brazilië, met 33,6%, achter het Chileens-Braziliaanse Latam (35,1%)

Avianca is, met meer dan 110 vliegtuigen, marktleider in Colombia en Ecuador.

Mijn commentaar: Na de LATAM-groep, die in 2010 is ontstaan uit de fusie tussen

LAN (Brazilië) en TAM (Chili), is er nu Abra, een tweede groep luchtvaartmaatschappijen die zich op Brazilië richt.

De groep Air France-KLM heeft sinds 2017 een overeenkomst met GOL, terwijl Delta Air Lines in 2019 een belang in LATAM verwierf, zonder dat dit problemen opleverde.

De overeenkomst tussen Air France-KLM en GOL heeft voornamelijk betrekking op routes tussen Europa en Zuid-Amerika, terwijl de overeenkomst tussen Delta Air Lines en LATAM alleen betrekking heeft op routes tussen Noord- en Zuid-Amerika.

> **Het Europees Parlement wil de herziening van de koolstofmarkt versterken**

(bron Les Echos) 16 mei - **De herziening en uitbreiding van Europa's koolstofmarkt, de hoeksteen van zijn klimaatambities, gaat zijn laatste fase in.** Maandag en dinsdag zal de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid van het Europees Parlement haar amendementen op de belangrijkste teksten van het project goedkeuren, met als doel deze uitbreiding van het beginsel "de vervuiler betaalt" te bespoedigen. Volgens de amendementen waarover de fracties van tevoren hebben onderhandeld, zou **de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid moeten aanbevelen het tijdschema voor de geleidelijke afschaffing van de "gratis quota" die aan veel industriële sectoren zijn toegekend, te verscherpen.** Voor de sectoren die onder de toekomstige koolstofheffing aan de grenzen zullen vallen, wordt in een amendement hun uitdoving gepland van 2025 tot 2030, terwijl in het oorspronkelijke project van de Europese Commissie sprake was van de periode 2026-2035.

De invoering van deze koolstofheffing aan de grenzen, waarvan het principe in maart door de lidstaten is bekrachtigd, moet gebaseerd zijn op dit strakkere tijdschema voor 2025-2030, zo vragen Europarlementariërs. De twee kwesties zijn in feite met elkaar verbonden: **de EU-grensbelasting op producten met een slechte koolstofvoetafdruk moet in de plaats komen van de gratis emissierechten als instrument om het concurrentievermogen van de Europese bedrijven te verdedigen.** Indien de twee systemen naast elkaar zouden bestaan, zou Europa het risico lopen de regels van de Wereldhandelsorganisatie (WTO) te overtreden.

Het Parlement zal aldus druk uitoefenen op de Lid-Staten, die eveneens bezig zijn met arbitrage en afstemming. Vrijdag hielden de deskundigen en diplomaten van de EU-27 een nieuwe werkvergadering in de Raad, waar het Franse voorzitterschap hoopt vóór het einde van zijn mandaat, begin juli, tot een akkoord te komen. Een dergelijk tijdschema zou dan hoop geven op een definitief akkoord tussen de instellingen voor het eind van het jaar.

De besprekingen over het tempo van de verkrapping van de markt, via een

geleidelijke vermindering van de verkoopquota, zijn nog steeds gespannen. Er zijn echter al **enkele zekerheden, zoals het feit dat de maritieme sector, die momenteel is vrijgesteld, en de luchtvaart, waarvan de emissies voor driekwart door gratis emissierechten worden gedekt, zullen worden ingehaald.**

Het Parlement en de Raad zijn het daar roerend mee eens, en de eerste reserveert zelfs nog een hap voor de luchtvaartmaatschappijen om te slikken: in een amendement wordt gevraagd om deze koolstofbelasting niet alleen te laten gelden voor vluchten binnen de EU, maar ook voor alle vluchten vanuit Europa. In het Brusselse halfroond, dat zijn definitieve versie van de tekst in de plenaire vergadering van juni zou moeten goedkeuren, bestaat ook de ambitie om het toepassingsgebied van de betrokken schepen en routes uit te breiden tot de maritieme sector.

(...)

***Mijn commentaar:** De versnelling van het tijdschema voor de afschaffing van de gratis emissierechten kan worden beschouwd als goed nieuws in de strijd tegen de opwarming van de aarde.*

Maar het feit dat de koolstofbelasting van toepassing is op alle vluchten die vertrekken uit Europa zal waarschijnlijk niet-Europese luchtvaartmaatschappijen bevoordelen ten nadele van Europese luchtvaartmaatschappijen.

Indien deze maatregel zou worden doorgevoerd, zouden alle vluchten van Lufthansa, IAG en Air France-KLM worden getroffen, in tegenstelling tot die van de maatschappijen uit de Golf, bijvoorbeeld.

Bonus Artikelen

> Drie nieuwe wegen voor waterstofvliegtuigen

(bron) 11 mei - **Het FlyZero-project, dat wordt geleid door het Aerospace Technology Institute en gesteund wordt door de Britse regering, heeft drie vliegtuigconcepten ontwikkeld die het potentieel illustreren van vloeibare waterstof om tot een emissievrije luchtvaart te komen. In de studie worden ook kritieke technologische knooppunten aangegeven waaraan moet worden gewerkt.**

#1 Een regionaal vliegtuigconcept (75 passagiers, 1.500 km bereik)

Dit regionale vliegtuigmarktsegment wordt gezien als de poort naar een eerste waterstofvliegtuig, volgens de studie haalbaar tegen 2026. En hoewel deze sector slechts 7% van de mondiale luchtvaartemissies voor zijn rekening neemt, heeft een

regionaal vliegtuig de hoogste uitstoot per passagierskilometer. Het FlyZero-project heeft de ATR72-600 als referentievliegtuig genomen. Zijn conceptvliegtuig is gebaseerd op brandstofceltechnologie die waterstof omzet in elektriciteit, waardoor elektromotoren met propellers worden aangedreven. Het voordeel van een brandstofcelvliegtuig is dat het alleen water uitstoot en geen schadelijke gassen zoals CO₂, NO_x of deeltjes. Het conceptvliegtuig is qua afmetingen vergelijkbaar met de ATR72-600, maar de rompdiameter zou worden vergroot om waterstof, dat groter is dan paraffine, te kunnen opslaan. Het aandrijfsysteem zou bestaan uit zes elektromotoren om het opstijgvermogen van het vliegtuig te verhogen in vergelijking met een conventioneel tweemotorig vliegtuig. Het bereik van 1.500 km zou echter de helft zijn van dat van het referentietoestel

#De markt voor vliegtuigen met één gangpad zal tussen 2030 en 2050 goed zijn voor ongeveer 67% van de verkoop van commerciële vliegtuigen. Het is dan ook onwaarschijnlijk dat een vliegtuigfabrikant het risico zou nemen om zijn eerste waterstofvliegtuig in dit segment te lanceren, gezien het strategische belang ervan. Het referentie vliegtuig van FlyZero is de A320neo. Het project wijst op de waterstofinfrastructuur van de luchthaven als een belangrijke uitdaging. Daarom is het concept van FlyZero gebaseerd op een ontwerp dat genoeg waterstof vervoert voor een retourvlucht.

Gezien de omvang en het gewicht van het conceptvliegtuig geeft FlyZero de voorkeur aan het gebruik van conventionele gasturbines op waterstof, die krachtiger zijn dan CAP's. Het conceptvliegtuig stelt voor de waterstoftanks in de romp te installeren in plaats van in de vleugels, waar gewoonlijk paraffine wordt opgeslagen. Dit resulteert in een eendachtige vliegtuigarchitectuur, met liftoppervlakken aan de voorzijde van het vliegtuig, en langere, slankere vleugels met betere aërodynamische prestaties

#3 Een middelgroot vliegtuigconcept (279 passagiers, 10.000 km bereik)

Het vliegtuig van de oudere generatie dat als referentie wordt gebruikt is de B767-200ER. Volgens de FlyZero-studie zou dit vliegtuigconcept toegankelijker zijn voor waterstoftechnologie omdat het op minder luchthavens zou worden ingezet, waar de kans groter is dat waterstof kan worden bijgetankt. Ook hier zou de voorkeur worden gegeven aan gasturbines die op waterstof lopen, gezien de vermogensbehoeften van het vliegtuig. Waterstofopslag wordt gezien als een belangrijke technologische uitdaging, gezien de actieradius van het vliegtuig. Het zou worden ingebouwd in de romp van het vliegtuig en worden aangevuld met twee tanks aan de voorzijde van elke vleugel

De omvang van de romp zou derhalve aanzienlijk zijn, hetgeen van invloed is op de aërodynamische prestaties van het vliegtuig. **De koeling van de vloeibare waterstof blijft een belangrijke uitdaging die in de studie niet wordt**

geanalyseerd. Ook de veiligheid en dus de certificering van de vliegtuigen blijven kritieke punten. Tenslotte wordt de kwestie van het opzetten van een groene bevoorradingsketen voor waterstof belicht als een noodzakelijke voorwaarde voor de lancering van een vliegtuig met nulmissie.



***Mijn commentaar:** De opslag van vloeibare waterstof is tot dusver de grootste hindernis die moet worden genomen.*

In het volgende artikel, van Airbus, wordt het probleem duidelijk uiteengezet.

> Hoe vloeibare waterstof op te slaan voor emissievrije vlucht

(bron Airbus) 13 december 2021 - (...) Waterstof is een van de meest veelbelovende technologieën om het klimaat effect van de luchtvaart te verminderen. Wanneer het wordt geproduceerd uit hernieuwbare energiebronnen, wordt er geen CO₂ uitgestoten. Belangrijk is dat het ongeveer driemaal zoveel energie per massa-eenheid levert als conventionele vliegtuigbrandstof en meer dan 100 maal zoveel als lithium-ionbatterijen. Dit maakt het zeer geschikt voor de aandrijving van vliegtuigen. **De opslag van waterstof aan boord van een vliegtuig stelt ons**

echter **voor een aantal uitdagingen**. Waterstof kan per massa meer energie leveren dan paraffine, maar per volume levert het minder energie. Bij normale atmosferische druk en kamertemperatuur zou je ongeveer 3000 liter waterstofgas nodig hebben om dezelfde hoeveelheid energie te krijgen als één liter paraffine. Het is duidelijk dat dit niet haalbaar is voor de luchtvaart. **Een alternatief zou zijn de waterstof onder druk te brengen tot 700 bar** - een aanpak die in de automobielsector wordt gebruikt. In ons voorbeeld zou dit de 3.000 liter terugbrengen tot slechts zes

Dit kan een enorme verbetering zijn, maar gewicht en volume zijn van cruciaal belang voor vliegtuigen. **Om nog verder te gaan, kan de temperatuur worden verlaagd tot -253°C**. Dan verandert waterstof van een gas in een vloeistof,

waardoor de energiedichtheid nog groter wordt. **Om terug te komen op ons voorbeeld, vier liter vloeibare waterstof zou gelijk zijn aan één liter standaard vliegtuigbrandstof.**

Om een dergelijke lage temperatuur te handhaven zijn zeer specifieke opslagtanks nodig. Deze bestaan momenteel uit een binnen- en buitentank met daartussen een vacuüm, en een specifiek materiaal, zoals MLI (Multi-Layer Insulation) om de warmteoverdracht door straling te minimaliseren

Cryogene tanks voor de opslag van vloeibare waterstof worden reeds gebruikt in verschillende industrieën, waaronder de lucht- en ruimtevaart, wat ons een goed idee geeft van de uitdagingen. De betrokkenheid van Airbus bij Ariane heeft bijvoorbeeld kennis opgeleverd over hoe de systemen moeten worden geïnstalleerd, hoe cryogene tests moeten worden uitgevoerd en hoe het klotsen van brandstof moet worden beheerst, en hoe de interne tank zelf moet worden gebouwd

Maar hoewel er synergieën zijn tussen ruimtevaart en luchtvaart, zijn er ook veel belangrijke verschillen. De veiligheidseisen verschillen van die voor ruimtelanceerinrichtingen, aangezien waterstofopslagtanks voor commerciële vliegtuigen bestand zouden moeten zijn tegen ongeveer 20.000 starts en landingen en de waterstof veel langer in vloeibare toestand zouden moeten houden.

(...)

Einde van het persoverzicht

> Algemene vergadering Air France-KLM van dinsdag 24 mei 2022

De jaarlijkse algemene vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op dinsdag 24 mei 2022 in het Hilton Hotel in Roissy. Voor het eerst sinds 2019 zal het in eigen persoon worden gehouden. Het zal live worden uitgezonden via webcast op de website van de Groep.

Alle documenten met betrekking tot de Jaarlijkse Algemene Vergadering zijn beschikbaar op de website van de Air France-KLM Groep, op de pagina Aandeelhouders, onder de rubriek Jaarlijkse Algemene Vergadering. Dit omvat de resoluties die ter stemming aan de aandeelhouders zullen worden voorgelegd.

Evenals in voorgaande jaren **stel ik voor dat degenen onder u die aandeelhouder zijn van de groep Air France-KLM mij hun volmacht geven.**

Ik heb [Flash nr. 95](#) gepubliceerd over hoe het nu verder moet.

> 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.

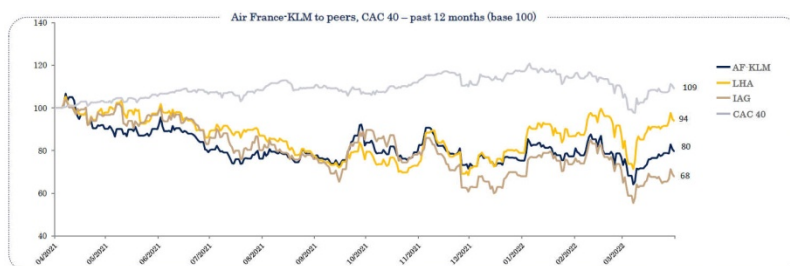
Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 16 mei gesloten op 3,860 euro. Het is deze week gedaald met -0,85%. De goede resultaten van de Air France-KLM Groep werden ongetwijfeld overschaduwd door de aankondigingen van de sterke stijging van de paraffineprijs en het gebrek aan personeel op de luchthavens voor het zomerseizoen.

Begin maart was de koers gedaald tot 3,295 euro.

Vóór de uitbraak van het coronavirus stond het aandeel Air France-KLM op 9,93 euro.



Vergelijkende evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM ten opzichte van die van IAG en LH over één jaar.

Sinds maart 2021 heeft de koers van het aandeel Air France-KLM zich grotendeels op dezelfde wijze ontwikkeld als die van haar twee belangrijkste Europese concurrenten, de groepen Lufthansa en IAG.

Sinds het begin van het jaar is er echter sprake van een divergentie. De aandelenkoers van Lufthansa doet het beter dan die van Air France-KLM, waarschijnlijk omdat de herkapitalisatie van Air France-KLM langer duurt dan verwacht.

De koers van het IAG-aandeel is sterk gedaald. De hoge schuldenlast van het Brits-Spaanse concern wordt door analisten benadrukt.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt EUR 3,26. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

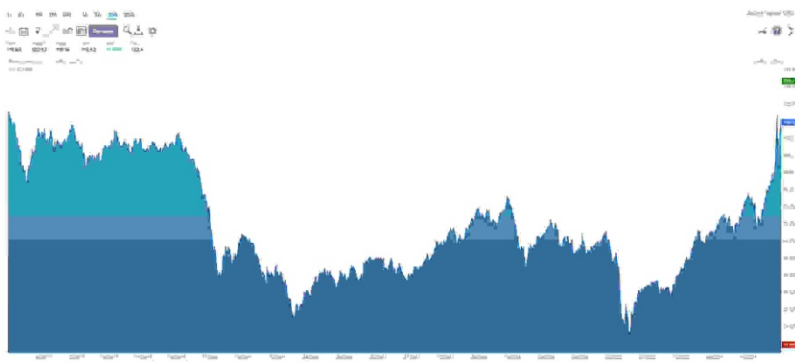
U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$3 gedaald tot \$106.

Sinds midden februari schommelt hij tussen \$100 en \$120.

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij zijn record van 150 dollar (in 2008).

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



Evolutie van de olieprijs over tien jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

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 aandeelhouder 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 dit persbericht niet langer 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](#).

11125 mensen ontvangen dit persbericht live