

AF-KLM richt zich op het afvangen van CO2 uit de lucht



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 870, 25 juli 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

> Airbus en andere luchtvaartmaatschappijen, waaronder Air France-KLM, richten zich op CO2-afvang uit de lucht

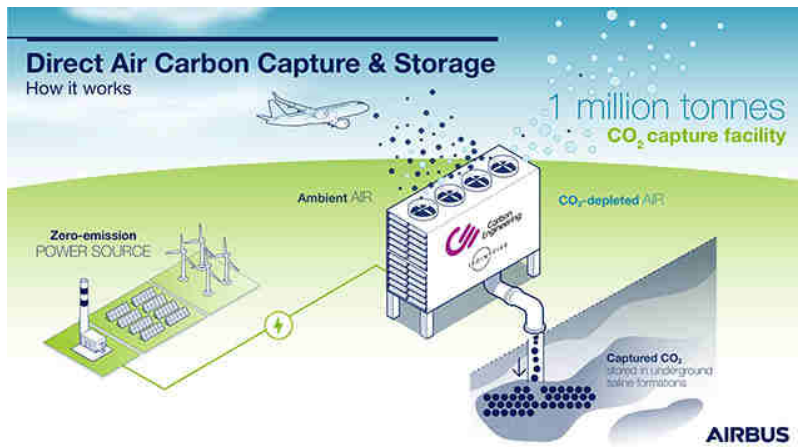
(bron Agefi) 18 juli - Airbus en verschillende luchtvaartmaatschappijen, waaronder Air Canada, Air France-KLM, easyJet, IAG en Lufthansa, hebben maandag aangekondigd dat zij de nog embryonale technologie van directe afvang van CO2 uit de lucht zullen onderzoeken om een deel van hun uitstoot van broeikasgassen te compenseren. **"De luchtvaartsector kan zijn CO2-emissies die in de atmosfeer terechtkomen, niet aan de bron absorberen, dus een oplossing voor directe koolstofafvang en -opslag zou de sector in staat stellen de equivalente hoeveelheid emissies van zijn activiteiten rechtstreeks aan de atmosferische lucht te onttrekken"**, aldus Airbus in een verklaring.

Directe koolstofafvang en -opslag in de lucht houdt in dat CO2-emissies rechtstreeks uit de lucht worden gefilterd en verwijderd met behulp van krachtige ventilatoren. Nadat de CO2 uit de lucht is gehaald, wordt hij opgeslagen in ondergrondse tanks

De betrokken ondernemingen hebben maandag intentieverklaringen ondertekend om onderhandelingen te beginnen die kunnen leiden tot de voorkoop van koolstofverwijderingscredits van 1Point Five, een Amerikaans bedrijf dat in deze nieuwe technologie is gespecialiseerd.

Airbus heeft al 400 000 ton koolstofemissierechten van 1PointFive "voorgekocht".

(...)



Mijn commentaar: CO2 afvangen uit de atmosfeer is een goed idee ... waarvoor veel groene energie nodig zal zijn.

Zal er genoeg groene energie zijn voor het luchtvervoer om het volledige gamma oplossingen toe te passen om zijn doelstellingen inzake het koolstofvrij maken van de luchtvaart te bereiken?

Dit is de vraag die snel moet worden beantwoord. De concurrentie zal hard zijn, aangezien alle industrieën een grote behoefte aan groene energie zullen hebben.

> Airbus-Boeing: orders hervatten zonder uitbundigheid

(bron Les Echos) 21 juli - **De Farnborough Airshow**, die op vrijdag 22 juli werd afgesloten, heeft niet helemaal aan de verwachtingen voldaan. Wel werd het herstel van de luchtvaartsector bevestigd en werden enkele goede vliegtuigorders aangekondigd. Maar voorzichtigheid blijft geboden, en we zijn nog ver verwijderd van de uitbundigheid van de laatste show voor Covid in 2018, toen een recordaantal van 1.400 vliegtuigen werd vastgelegd voor een theoretische prijs van 192 miljard dollar! "Het is **een beetje een softe show**," kon men in de gangpaden horen. Het moet gezegd dat de hittegolf die het asfalt tot ongeveer 40 graden opdreef, niet hielp om de menigte aan te trekken. En afgezien van de 777X jumbojet van Boeing was er op de start- en landingsbanen nauwelijks iets nieuws te bewonderen. Anderzijds concurreerde onder de hallen de sector van de elektrisch aangedreven vliegende taxi's, E-VTOL, met futuristische en sympathieke modellen, ook al heeft geen enkele daarvan een vliegdemonstratie gegeven...

De traditionele strijd tussen Airbus en Boeing wat het aantal bestellingen betreft, is in het voordeel van de laatste uitgevallen. Donderdagavond had de Amerikaanse vliegtuigbouwer in totaal 297 orders aangekondigd, tegen 85 voor zijn Europese rivaal.

"Het was tijd voor Boeing om gas te geven," zei Airbus verkoopdirecteur Christian Scherer. Op Farnborough noteerde Airbus slechts twee echte nieuwe bestellingen, één van Delta Airlines voor 12 A220-300 eenbaansvliegtuigen, te leveren vanaf

2026, en de andere van de Zuid-Amerikaanse luchtvaartmaatschappij LATAM voor 17 A321's, ook al had zij een bestelling van 56 A320 eenbaansvliegtuigen genoteerd als onderdeel van haar wereldwijde overeenkomst met easyJet.

"Het is een bedrijfsherstel show [...] en **het grote probleem voor Airbus vandaag is niet zozeer het vergroten van de omvang van het orderboek als wel het bedienen van het orderboek**, dat wil zeggen het leveren van de vliegtuigen," vertelde Airbus president Guillaume Faury aan AFP.

"Vandaag hebben

we moeilijkheden, **we lopen achter op de productie en levering van de A320-familie, om een hele reeks redenen, waaronder de motor, maar niet alleen,**" voegde hij eraan toe, wijzend op de desorganisatie van de toeleveringsketens. Hij voegde eraan toe dat hij hoopte tegen medio 2023 uit deze "exitcrisis" te geraken. "In de eerste helft van het jaar hebben we 297 vliegtuigen geleverd en 26 zweefvliegtuigen geproduceerd, vliegtuigen die hun motor niet hebben," zei Guillaume Faury, die 720 leveringen wilde bereiken in 2022, een cijfer dat nu optimistisch lijkt. **Boeing**

daarentegen **heeft duidelijk ingezet op Farnborough om** terug in het spel te komen en zijn 737 MAX voor de middellange afstand weer in het zadel te krijgen, waarvoor nu opnieuw toestemming is gegeven om te vliegen. Boeing was er **vooral op gebrand de langste versie van de reeks, de 737 MAX-10, te promoten, waarop het al zijn hoop heeft gevestigd om de concurrentie aan te gaan met de Airbus A321.**

Boeing dringt aan op een snelle certificering van deze versie, zozeer zelfs dat de vliegtuigbouwer het aantal demonstratievluchten tijdens de show heeft opgevoerd. **Delta Airlines bestelde** op de eerste dag van de beurs **100 737 MAX-10's** met een optie voor nog eens 30, terwijl **Qatar Airways** op donderdag **ook 25 MAX-10's bestelde** met een optie voor nog eens 25.

(...) Uiteindelijk markeert

de show een herstel met een totaal van tussen de 450 en 500 bestelde vliegtuigen, rekening houdend met de orders die ook werden ontvangen door de regionale transportspecialisten Embraer en ATR.

Mijn commentaar: *De weinige orders voor de B737-10 Max zijn nog steeds afhankelijk van de voorwaarde dat het Amerikaanse Congres Boeing een ontheffing verleent om het vliegtuig na de uiterste termijn van 31 december 2022 te certificeren.*

Lees het artikel "Boeing klaar om 737 MAX 10 op te geven" in mijn [brief nr. 868](#).

> De Chinese C919, een concurrent van Airbus en Boeing, zou al in 2023 op de markt kunnen zijn

(bron Les Echos) 25 juli - Het is waarschijnlijk nog maar een kwestie van maanden. Volgend jaar zal het luchtvaartduopolie van Airbus en Boeing op de Chinese luchtvaartmarkt waarschijnlijk plaats moeten maken voor een nieuwkomer. **Dit**

weekend kondigde de Chinese vliegtuigbouwer Comac aan dat hij alle certificeringsvluchten voor zijn nieuwe tweemotorige jet met één gangpad, de C919, met succes had afgerond.

Ontworpen om 158 passagiers over 4.075 km te vervoeren in zijn standaardversie, is de C919 het tweede commerciële vliegtuig dat door China is ontwikkeld. **Het is veel ambitieuzer dan de ARJ21, die in de eerste plaats een regionaal vliegtuig is, en werd ontworpen om rechtstreeks te concurreren met de Airbus A320, die nog steeds het best verkochte vliegtuig ter wereld is, en de Boeing 737 MAX, die in China nog steeds niet mag vliegen.**

Alles is nu een kwestie van timing. **De fabrikant**, die aankondigde dat "de zes C919-testvliegtuigen hun testvluchten hebben voltooid, wat het einde van de certificering markeert", **hoopt nu in de komende maanden de certificering te ontvangen voor zijn vliegtuigen met één gangpad.** Idealiter voor het volgende Nationaal Congres van de Communistische Partij, dat in oktober of november zal plaatsvinden. Hierdoor zou het vliegtuig volgens de Global Times in 2023 op de markt kunnen worden gebracht. Zodra deze certificering is verkregen, zouden de opleiding van piloten en de demonstratievluchten tussen 6 en 12 maanden in beslag moeten nemen.

(...)

Beijing ziet dit vliegtuig als een reden om trots te zijn, aangezien **de C919, afgezien van de motor, het eerste vliegtuig voor middellange afstand is dat volledig in China is ontworpen.** Dit is genoeg om ons te doen vergeten dat de ontwikkeling ervan twee keer zoveel kostte als verwacht (Peking betaalde tot 72 miljard dollar aan overheidssteun) en dat het programma zes jaar achterliep op het oorspronkelijke schema. Zozeer zelfs dat de certificering die vorig jaar had moeten plaatsvinden, is uitgesteld.

Voorlopig **heeft Comac bekendgemaakt dat het 815 officiële orders heeft ontvangen van 28 klanten over de hele wereld. Zelfs als de belangrijkste kopers Chinese luchtvaartmaatschappijen blijven.** Te beginnen met China Eastern Airlines, waarvan de OTT-dochter als eerste de vliegtuigen zou moeten ontvangen en die had aangekondigd er vijf te zullen bestellen in het voorjaar van 2021. En het zou uiteindelijk kunnen profiteren van de aangekondigde verliefdheid van luchtvaartmaatschappijen op vliegtuigen met één gangpad die, volgens recente prognoses van Airbus, 80% van de in de komende twintig jaar aan te schaffen vliegtuigen zouden moeten vertegenwoordigen. **Comac hoopt een derde van de Chinese markt en, tegen 2035, een vijfde van de internationale markt voor zijn rekening te nemen**

Voorlopig heeft Comac echter te maken met het feit dat **verscheidene mega-orders van Chinese luchtvaartmaatschappijen in de eerste plaats bij Airbus en Boeing zijn geplaatst.** Het is waar dat de C919 weliswaar een concurrent is, maar pas echt een concurrent wordt wanneer hij internationaal gecertificeerd wordt. Dit kan enige tijd duren.

Mijn commentaar: China heeft er tien jaar over gedaan om een vliegtuig te

ontwikkelen dat vergelijkbaar is met de B737 van Boeing en de A320 van Airbus.

Toch leunt het vliegtuig zwaar op Westerse componenten, met name de motoren die worden geleverd door CFM (het consortium van General Electric en Safran) en de avionica.

Het zal Airbus of Boeing waarschijnlijk (veel) meer tijd kosten om een waterstofvliegtuig te ontwikkelen. Als ze dat wel doen, zal het voor de luchtvaartsector te laat zijn om van dit nieuwe type vliegtuigen te profiteren om de CO2-doelstelling van nul in 2050 te halen.

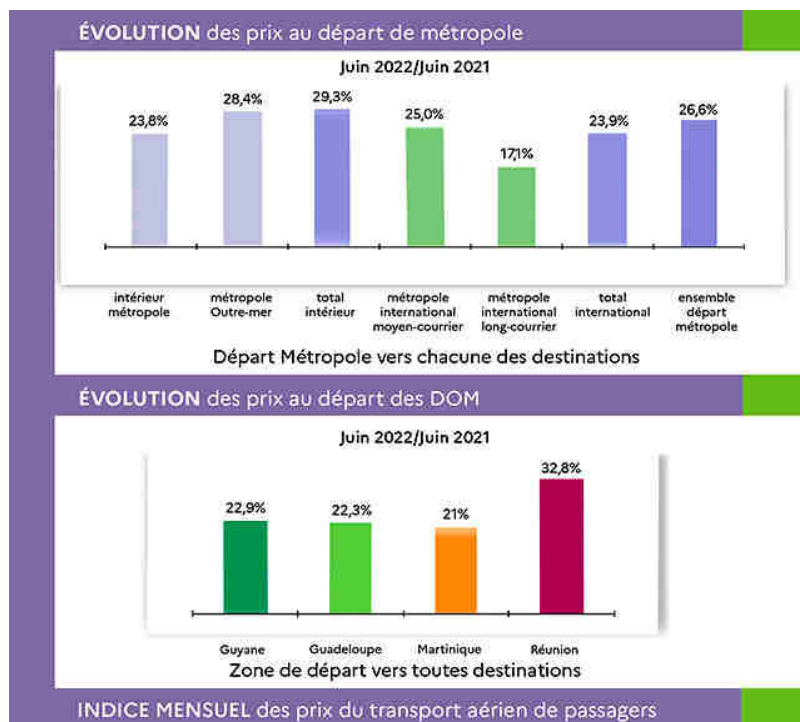
> **Luchtvaartmaatschappij: ADP Groep stelt prognoses naar boven bij**

(bron L'Echo touristique) 19 juli - **De ADP-groep heeft maandag zijn verkeersprognoses voor 2022 verhoogd.** Dit ondanks de talrijke verstoringen waarmee de luchtvervoerssector momenteel tijdens de zomervakantiepiek wordt geconfronteerd

De groep verwacht dat het totale verkeer tussen 74% en 84% van het niveau van 2019 zal bedragen voor haar volledige netwerk van geëxploiteerde luchthavens, en **tussen 72% en 82% van het niveau van 2019 voor de luchthaven van Parijs.**

ADP had eerder voorspeld dat het totale passagiersvervoer in 2022 wereldwijd tussen 70% en 80% zou liggen. En tussen 65% en 75% van het niveau van vóór de crisis voor de groep en haar Parijse luchthavens.

ADP zei dat het totale verkeer in juni met 15,9 miljoen passagiers is toegenomen in vergelijking met dezelfde maand in 2021. In de eerste helft van het jaar werden 118,2 miljoen passagiers vervoerd, of 71,9% van het niveau van 2019.



Mijn opmerking: De verkeersdrukke op de Parijse luchthavens nadert sneller dan verwacht het niveau van 2019.

Dit ondanks sterke tariefstijgingen (+25% ten opzichte van 2021) als gevolg van de sterke stijging van de paraffineprijzen sinds het begin van de invasie in Oekraïne.

> Luchtvaartsector: twee overeenkomsten ondertekend om minimumlonen te verhogen

(bron AFP) 20 juli - **Twee overeenkomsten gericht op het verhogen van de minimumlonen in de luchtvaartsector en het vereenvoudigen van het classificatieschema van de sector zijn ondertekend door de sociale partners, kondigde** de Nationale Federatie van de Luchtvaart en haar Ambachten (FNAM) woensdag aan.

Deze overeenkomsten zijn ondertekend "door vier van de vijf representatieve vakbonden in de sector, te weten CFDT, CGT, CFE-CGC en UNSA", die samen 75% van de stemmen vertegenwoordigen, zo heeft FNAM, de belangrijkste beroepsorganisatie in de luchtvaartsector, met genoegen bekendgemaakt

De nieuwe loonovereenkomst heeft betrekking op het grondpersoneel en niet op het cockpitpersoneel, en lijkt op een inhaalbeweging op een moment dat het minimumloon onlangs aanzienlijk is verhoogd en de hele sector deze zomer is ontwricht door personeelstekorten en stakingen van stewardessen en piloten bij de luchtvaartmaatschappijen. **Het akkoord voorziet in een verhoging met 6% van de eerste zeven salarisniveaus van de loonschaal**, "d.w.z. een jaarlijkse verhoging tussen 1 100 en 1 417 euro voor werknemers op deze eerste niveaus", aldus de FNAM

Dit is de tweede keer dit jaar dat de minimumlonen in de sector opnieuw worden geëvalueerd. "In januari jongstleden heeft de FNAM een eerste loonakkoord geratificeerd dat tot doel had de laagste lonen van de schaal te verhogen met het oog op de gevolgen van de verhoging van het minimumloon", herinnerde de werkgeversorganisatie eraan.

Deze keer is het de verhoging van 1 mei die is doorberekend. **Met deze nieuwe overeenkomst wordt het minimumloon voor een werknemer in de eerste salaristrap verhoogd "tot meer dan 11% boven het huidige jaarlijkse minimumloon", verzekert de FNAM.** Het minimumloon zal op 1 augustus opnieuw met 2,01% worden opgevaardeerd als gevolg van de inflatie, die in juni is opgelopen tot 5,8%.

Hélène Clavé, adjunct-afgevaardigde-generaal belast met sociale zaken bij de FNAM, toonde zich verheugd over de ondertekening van deze twee overeenkomsten. Zij prees de kwaliteit van de sociale dialoog "die het mogelijk heeft gemaakt een compromis te bereiken ondanks de broze, onstabiele en onzekere economische context van de sector", aldus een persmededeling.

Net als veel andere sectoren heeft de luchtvaartsector moeite om personeel aan te werven om aan de groeiende vraag te voldoen nu de reisbeperkingen in verband met de Covid-19-pandemie zijn opgeheven.

Mijn commentaar: Deze overeenkomsten zijn zeer belangrijk voor de werknemers.

De herwaardering van de minimumlonen heeft een opwaartse invloed op de anciënniteitspremies, die gebaseerd zijn op de classificatieniveaus.

Maar deze overeenkomsten hebben alleen betrekking op minimumlonen. Om de koopkracht van de werknemers te garanderen, zal het van essentieel belang zijn dat binnen elke onderneming in de luchtvervoersector over aanvullende overeenkomsten wordt onderhandeld en dat deze worden ondertekend.

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.

> **Beheer van investeringsfondsen voor werknemers. Goed om te weten.**

Wanneer u geld belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U bezit niet rechtstreeks aandelen.

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

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

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

Mijn commentaar: Indien u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigation](#), rubriek [Air France-KLM employee shareholding](#).

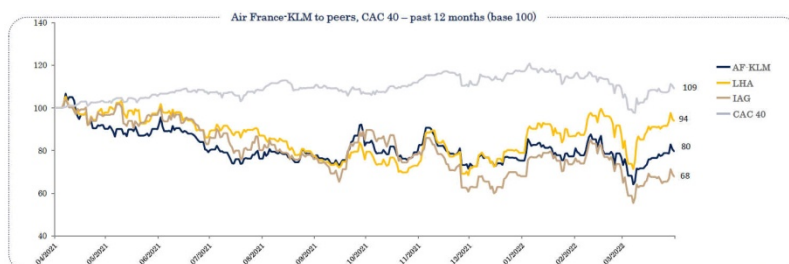
> **Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM**

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 25 juli gesloten op 1,2455 euro. Het is deze week licht gedaald met -1,93%.

Sinds het begin van de kapitaalverhoging heeft het bijna 34% verloren.

Er zijn verschillende redenen voor deze daling. Het eerste is specifiek voor Air France-KLM: het is het mechanische gevolg van de kapitaalverhoging.

De twee andere redenen gelden voor alle luchtvaartmaatschappijen: enerzijds de versnelling van de inflatie en anderzijds de talrijke in de zomer geplande annuleringen van vluchten in heel Europa.



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

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 vertraging heeft opgelopen.

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

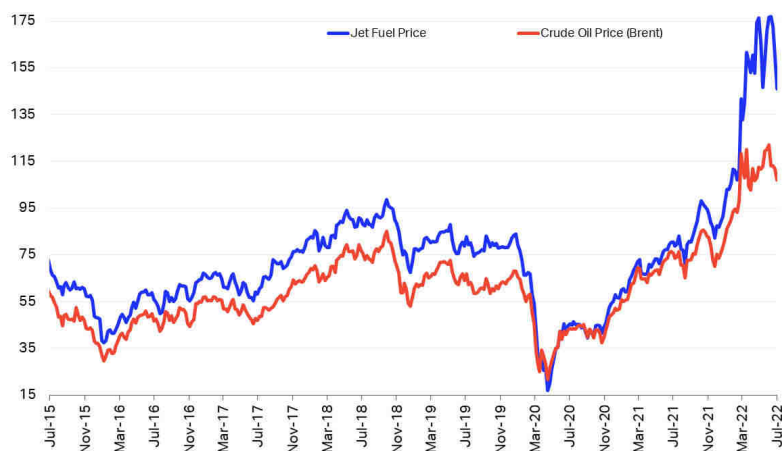
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM na de kapitaalverhoging bedraagt 1,39 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 1,90, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging in mei 2022.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden.

> [Mijn commentaar op de evolutie van de](#) brandstofprijzen

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brentolie en de prijs van een vat vliegtuigbrandstof. Dit blijkt heel duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - juli 2022.

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

Volgens specialisten is deze stijging te wijten aan een toename van de brandstofreserves van het leger, die uitsluitend uit vliegtuigbrandstof bestaan.

Om de sterkte van de infrastructuren te verzekeren, geeft het Franse leger namelijk al verscheidene jaren de voorkeur aan één enkel brandstofbeleid dat erop gericht is alle uitrusting, landvoertuigen en generatoren te voorzien van jet fuel voor gebruik in de lucht.

Prijs van een vat vliegtuigbrandstof per regio van de wereld (bron IATA)

15 July 2022	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs. 1 yr ago
					2000 = 100			
Jet Fuel Price	100%	348.47	146.35	1155.75	400.08	0.1%	-17.3%	85.7%
Asia & Oceania	22%	320.74	134.71	1064.21	384.90	-2.7%	-23.3%	75.5%
Europe & CIS	28%	355.56	149.33	1178.25	402.35	1.8%	-17.0%	89.5%
Middle East & Africa	7%	327.81	137.68	1087.09	411.15	-0.7%	-20.7%	79.8%
North America	39%	360.46	151.39	1196.01	402.48	0.5%	-14.0%	89.0%
Latin & Central America	4%	369.23	155.08	1225.12	429.59	0.1%	-13.5%	91.2%

Het vat vliegtuigbrandstof in Europa is deze week met \$7 gedaald tot \$142. Het is 35 dollar in een maand gedaald.

Een jaar geleden was het nog 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$1 gedaald tot \$105.

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.

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 werknemersaandeelhouderschap...

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 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](#).

11175 mensen ontvangen dit persbericht live