



Air France beste luchtvaartmaatschappij in West-Europa

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



### François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 879, 26 september 2022

Als u deze pagina niet goed 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,

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

### Redactie

*Beste lezers,*

*Van 27 september tot 7 oktober vindt in Montreal de 41e zitting van de algemene vergadering van de ICAO plaats.*

*De belangrijkste taak van de ICAO is het overwegen van innovaties in het luchtvervoerbeleid en de normalisatie, zoals aangegeven door regeringen en bekrachtigd door de algemene vergadering van de ICAO.*

*Alle 193 ICAO-lidstaten en een groot aantal internationale organisaties zijn voor de vergadering uitgenodigd.*

*Het doel is een zogenaamde LTAG (Long Term Aspirational Goal) voor de internationale luchtvaartsector vast te stellen.*

*Ik acht het van essentieel belang dat de milieunormen op een zo mondiaal mogelijke schaal worden vastgesteld om de concurrentievervalsing te voorkomen die onvermijdelijk zou zijn indien maatregelen op nationaal of zelfs Europees niveau*

zouden worden genomen.

*Samen met mijn teamleden waren wij via de ITF (International Transport Workers' Federation) betrokken bij de voorbereiding van en de deelname aan deze vergadering. Samen met onze vakbondscollega's van de ITF hebben we vijf resoluties opgesteld.*

*Drie van de resoluties gaan over:*

*. Wil een duurzame luchtvaartindustrie gedijen, dan moet er een rechtvaardige overgang zijn naar een koolstofvrije toekomst*

*.*

*Het aantrekken en voorbereiden van de arbeidskrachten van het luchtvaartecosysteem om de duurzaamheid en veerkracht van de sector op lange termijn te garanderen*

*. Gezondheids crisisbestrijdingsprogramma ter beperking van het risico van de verspreiding van besmettelijke ziekten door commerciële vliegvluchten*

---

*Tot slot breng ik u deze week de zesde en laatste aflevering in de serie over klimaatverandering:*

### ***Hoe kan de ontwikkeling van een SAF-industrie in Europa worden versneld?***

*Hier is een samenvatting van de vorige vijf delen :*

- . een interview met [de heer JM Jancovici](#),*
- . een artikel over het [Drawdown-project](#)*
- , . [het engagement van Air France voor meer verantwoord reizen](#),*
- . de [klimaatpresentatie op het "back-to-school"-seminar van de regering](#) door Dr. Valérie Masson-Delmotte, directeur onderzoek van het CEA,*
- . de [presentatie van het Science Based Targets initiative \(SBTi\)](#), een onafhankelijke organisatie.*

*Veel leesplezier.*

*François*

### **> Air France: beste luchtvaartmaatschappij van West-Europa volgens Skytrax**

(bron Air Journal) 25 september - **Air France is** bij de Skytrax World Airline Awards 2022 **voor het tweede achtereenvolgende jaar uitgeroepen tot "Beste**

**luchtvaartmaatschappij voor de regio West-Europa". De maatschappij steeg ook twee plaatsen naar de 8e plaats in de top 10 van 's werelds beste luchtvaartmaatschappijen.**

In deze wereldwijde ranglijst staat Qatar Airways voor de zevende keer op de eerste trede van het podium en krijgt het ook de prijs voor de "beste business class" en het "beste loungediner". (...)

1	Qatar Airways	1 2021
2	Singapore Airlines	2 2021
3	Emirates	4 2021
4	ANA All Nippon Airways	3 2021
5	Qantas Airways	8 2021
6	Japan Airlines	5 2021
7	Turkish Airlines	17 2021
8	Air France	10 2021
9	Korean Air	22 2021
10	Swiss International Air Lines	18 2021

Skytrax, het internationale beoordelingsbureau voor het luchtvervoer, publiceert sinds 1999 elk jaar zijn jaarlijkse klanttevredenheidsonderzoek en kent prijzen toe op basis van de klantervaring. Dit jaar beoordeelden meer dan 14 miljoen passagiers uit ongeveer 100 verschillende landen hun luchtvaartmaatschappijen in een vragenlijst over de dienstverlening aan boord en de ontvangst op de luchthaven. (...)

Daarnaast heeft **de Franse luchtvaartmaatschappij** tijdens de 36e editie van de Grand Prix Stratégies du Design 2022 **ook goud gewonnen in de categorie "productdesign/transportdesign", voor de esthetiek en het comfort van de reiscabine van haar nieuwe Airbus A220**. Deze prijs erkent het werk van de Air France teams die, in samenwerking met het agentschap SGK Brandimage, een lichtgevende cabine hebben ontworpen in de kleuren van de Franse identiteit.

***Mijn commentaar:*** Tijdens de gezondheids crisis heeft Air France de meeste investeringen gehandhaafd die gepland waren om de overstap naar een hogere klasse te ondersteunen: vliegtuigen van de nieuwe generatie die minder brandstof verbruiken, gerenoveerde en comfortabelere reiscabines, nieuwe

*luchthavenlounges, verfijnde Franse keuken.*

*Bij de bekendmaking van deze rangschikking reageerde Air France: "Deze verschillende onderscheidingen belonen de inspanningen en inzet van de Air France teams die elke dag werken om onze klanten de best mogelijke reiservaring te bieden".*

### > Air France zit nog steeds dicht bij zijn wintercapaciteit voor 2019

(bron Journal de l'Aviation) 22 september - Air France blijft meeliften op de golf van het reisherstel. Ter gelegenheid van de presentatie van haar vluchtprogramma voor de winter van 2022-2023 kondigde de luchtvaartmaatschappij aan dat haar capaciteit dicht bij die van 2019 zal liggen en dat de volledige vloot weer in dienst zal zijn - met uitzondering van permanent buiten dienst gestelde toestellen.

Henri Hourcade, SVP France van de groep Air France-KLM, zei dat **voor Air France de capaciteit "gekalibreerd is op 90% van die van 2019 voor de winter, met een meer recreatief profiel"**. Dankzij de vakantie heeft de zomer immers goede resultaten opgeleverd in het vrijetijdssegment, wat voor de komende maanden lijkt te worden bevestigd, waarbij de vertraging verband houdt met het seizoensgebonden karakter. Anderzijds **stagneert de vraag op de zakelijke markt nog steeds, "op ongeveer -30% van het niveau van 2019"**.

Daarom zal **deze winter**

**"een vervorming van het netwerk" plaatsvinden.** "De zakelijke routes zullen capaciteit verliezen, hetzij door vliegtuigen te vervangen door kleinere modules, hetzij door de frequenties te verlagen. **Het netwerk zal meer gericht zijn op Zuid-Europa en bestemmingen in de sneeuw.**

(...)

Alle belangrijke maatregelen zijn reeds genomen. Zij hebben er met name in bestaan slechts een deel van de activiteit op Orly te handhaven (de drie Shuttles naar Marseille, Toulouse en Nice, vier routes naar Corsica en twee routes die door openbaardienstverplichtingen met elkaar verbonden zijn). De meest verliesgevende routes zijn gesloten, andere zijn overgenomen door Transavia France - maar sommige bestemmingen worden nog steeds bediend vanaf Roissy voor aansluitende vluchten. Tegelijkertijd is het aanvoernetwerk van de hub op CDG gehandhaafd en zelfs versterkt, terwijl de hub in Lyon blijft bestaan. De belangrijkste verandering die voortaan plaatsvindt, is de vervanging van de Airbus A318 en A319 door A220's. (..

.)

Naast de Air France-activiteit blijft de Air France HOP! activiteit bestaan, die een zeer aanzienlijke inkrimping van haar vloot heeft ondergaan (zij telt nu 39 toestellen - E170 en E190 en enkele CRJ1000's bij vertrek). Momenteel draait het om de bevoorrading van CDG en de bediening van Lyon.

**Mijn commentaar:** Het luchtvervoer staat op een keerpunt in zijn geschiedenis.

*Het zal lang duren om uit de gezondheidscrisis te geraken: aan de ene kant zijn ondernemers traag om weer te vliegen en aan de andere kant vergt de strijd tegen de klimaatverandering grote investeringen.*

*Als direct gevolg daarvan zijn de tarieven de afgelopen maanden gestegen. Gezien de financiële situatie van de luchtvaartmaatschappijen is het onwaarschijnlijk dat deze trend spoedig zal worden omgeboogen (zie artikel hieronder).*

### > **Schuld, investering: luchtvervoer tussen wal en schip**

(bron Les Echos) 21 september - De ene crisis kan een andere verbergen. **Als de coronavirus pandemie ten einde loopt, met de terugkeer in kracht van de passagiers, wijzen andere cumulonimbussen naar de horizon. Een van de meest verontrustende is de schuld van de luchtvaartindustrie, die tijdens de epidemie aanzienlijk is gegroeid.** Zozeer zelfs dat het de toekomstperspectieven van de luchtvaartmaatschappijen vertroebelt.

Volgens cijfers van Arthur D. Weinig, **de cumulatieve schuld van een panel van 42 luchtvaartmaatschappijen is gestegen van 294,7 miljard dollar in 2019 tot 452,47 miljard in 2021.** Dat van de belangrijkste fabrikanten (Airbus, Boeing, Embraer, Safran en UTC), van 53 miljard tot 93,12 miljard dollar. **De stijging bedraagt 30% voor het luchthavenpanel, tot 62,94 miljard dollar, en 63% voor de belangrijkste vliegtuigleasemaatschappijen, tot 59,8 miljard dollar.**

(...)

**Eind juni bedroeg de schuld van Air France-KLM, hoewel verminderd met 2,2 miljard ten opzichte van eind 2021, nog steeds 6 miljard euro, dat wil zeggen bijna het dubbele van haar kapitalisatie.** Hoewel de terugkeer naar winst verdere schuldafbouw mogelijk zou moeten maken, krijgt **de groep in 2024 en 2025 te maken met zware vervaldagen, met respectievelijk 2,75 miljard euro en 2,8 miljard euro aan leningen en obligaties die komen te vervallen.**

Op bescheidener schaal heeft Corsair dezelfde zorg (...)

**Voor alle ondernemingen** is de noodzaak om de "Covid debt" snel en doeltreffend te absorberen des te groter daar **de financieringsbehoeften voor de komende jaren kolossaal zijn.** "De crisis heeft de schuldenlast verhoogd, maar ook de energietransitie en de noodzakelijke investeringen versneld", benadrukt Yann Sonnallier, hoofd luchtvaartfinanciering bij Société Générale.

Vóór de crisis raamden Airbus en Boeing de investeringen die nodig zijn om de vloot tegen 2040 te vernieuwen op 5,7 biljoen. De investeringen in luchthavens werden geraamd op 2.400 miljard. Maar **met de versnelde decarbonisatie zal volgens Arthur D. Little de komende 20 tot 30 jaar 10.000 miljard dollar extra nodig zijn om koolstofneutraliteit te bereiken.** Weinig, om in 2050

koolstofneutraliteit te bereiken.

(...)

Dus het luchtvervoer gaat naar de muur? Als we terug zouden gaan naar de situatie van voor Covid, zou er geen uitweg zijn," zegt **Yan Derocles, analist bij Oddo. We hebben een paradigmaverschuiving nodig, die in de eerste plaats zal leiden tot een stijging van de prijs van vliegtickets en een kleiner aantal spelers op de markt, door consolidatie.**

Twee fenomenen die al in volle gang zijn. De gemiddelde prijs van een vlucht vanuit Frankrijk steeg in juli met 43,5% en de overnames van Spirit, ITA Airways en TAP Air Portugal zijn in volle gang.

(...)

***Mijn commentaar: In het tweede kwartaal publiceerde Air France-KLM positieve resultaten, beter dan die van haar belangrijkste concurrenten (IAG en Lufthansa).***

*Dit moet worden gerelativeerd. Net als haar branchegenoten zal Air France-KLM haar resultaten moeten verbeteren om haar schulden af te lossen en tegelijkertijd haar investeringsbeleid voortzetten.*

### > **Schiphol betaalt luchtvaartmaatschappijen 350 euro per geannuleerde passagier**

(bron NOS Nieuws) 23 september - Om **de drukte op de luchthaven te verminderen gaat Schiphol tijdelijk 350 euro per geannuleerde passagier betalen aan luchtvaartmaatschappijen.**

Dit is een tijdelijke maatregel, volgens een woordvoerder van de luchthaven, om luchtvaartmaatschappijen "aan te moedigen" het aantal passagiers te verminderen. De maatregel loopt vooruit op de nieuwe passagiersbeperkingen die de luchthaven vorige week heeft aangekondigd.

(...)

De ontwikkeling van deze laatste passagierslimiet is nog niet afgerond. De slotcoördinator bespreekt het met de luchtvaartmaatschappijen. Maar vanaf nu moet het aantal passagiers omlaag, zegt Schiphol. Zij betalen de luchtvaartmaatschappijen nu om zelf passagiers te annuleren.

**Als de nieuwe passagiersbeperking is vastgesteld, stopt ook de betaling van 350 euro**, zegt Schiphol. Het overleg met de slotcoördinator duurt ongeveer twee weken, aldus de luchthaven. Ondertussen is deze maatregel van toepassing. Luchtvaartorganisatie Barin vindt dit een kortetermijnoplossing die de oorzaak niet aanpakt. "Een pleister op een houten been", zegt voorzitter Marnix Fruitema. **De luchtvaartmaatschappijen hopen dat er zo snel mogelijk een structurele oplossing komt.**

(...)

Je kunt aan twee knoppen draaien om de werkdruk te verminderen, zegt Van

Doesburg: meer beveiligers of minder passagiers. "En nu kiezen ze voor de noodmaatregel om met veel geld het aantal passagiers en het aantal vluchten te verminderen."

(...)

Schiphol antwoordde dat de luchthaven werkt aan structurele oplossingen om de arbeidsvoorwaarden te verbeteren. Deze maatregel is ook nodig om het aantal passagiers te verminderen, zegt Schiphol.

(...)

***Mijn commentaar: De situatie op Schiphol zal niet verbeteren.***

*De luchthavendirectie verwacht niet voor volgend jaar een terugkeer naar normale activiteiten. Zij zijn niet in staat voldoende personeel aan te werven om een volledige activiteit te garanderen.*

*Het relatieve personeelstekort heeft een onverwacht gevolg: hogere tarieven.*

### **> Air France blijft Transavia in razend tempo ontwikkelen: de eerste Airbus A320 NEO's arriveren volgend jaar**

(bron La Tribune) 30 september - **Transavia France** verlaagt het tempo niet. (...) De lagekostenmaatschappij van de groep Air France heeft **zopas haar nieuwe doelstelling voor de ontwikkeling van haar vloot voorgesteld. Zij mikt nu op 71 vliegtuigen volgende zomer, waaronder haar eerste Airbus A320 NEO's.** Zij handhaaft dus het tempo waarin elk jaar ongeveer tien vliegtuigen worden toegevoegd, wat moet leiden tot een verdubbeling van de vloot tussen 2020 en 2025.

Transavia France exploiteert momenteel 61 Boeing 737-800's, tegenover 50 vorig jaar en 40 in 2020. **Haar groeiplan**, dat eind 2020 door La Tribune werd onthuld, beoogt **een vloot van 80 vliegtuigen tegen de zomer van 2025. Dat is twee keer zoveel als voor de crisis, maar ook bijna twee keer zoveel als de vloot van zusterbedrijf Transavia Holland.** En in het huidige tempo zou deze grens snel bereikt kunnen worden.

Dit zal afhangen van het leveringstempo van de A320 NEO (...). Eind 2021 besteld, zouden ze vanaf medio 2023 moeten arriveren. De Air France-KLM-groep heeft zich verbonden tot 100 vaste A320 NEO's en A321 NEO's en 60 opties om de 150 Boeing 737's van KLM, Transavia Holland en Transavia France te vervangen. De verdeling tussen de luchtvaartmaatschappijen is niet bekendgemaakt.

In het geval van Transavia France **wordt verwacht dat de eerste A320 NEO's de 737-800-vloot zullen aanvullen tot 80 toestellen, voordat de volgende de Boeings zullen vervangen (...)**

)

**Anderzijds lijken de twee Nederlandse luchtvaartmaatschappijen beperkte groeivoorzichten te hebben, met name vanwege de beperkte slots op de**

**luchthaven Amsterdam-Schiphol.** Zij moeten zich derhalve tevreden stellen met een vervanging van hun vloot in gelijke delen, d.w.z. ongeveer vijftig vliegtuigen voor KLM en veertig voor Transavia Holland. Voor de A321 NEO zouden zij echter voorrang moeten krijgen om deze beperking te compenseren. Dan blijven er ongeveer 70 A320 NEO's over voor Transavia France.

***Mijn commentaar:** De routekaart voor de ontwikkeling van Transavia France is gerespecteerd, ondanks de gezondheids crisis.*

*Air France en HOP! hebben de prijs betaald door hun toevlucht te nemen tot massale vrijwillige ontslagregelingen, vooral onder het grondpersoneel.*

### > **Privatisering van TAP, een "troef" volgens haar directeur-generaal**

(bron AFP) 22 september - **De privatisering van TAP Air Portugal, in 2020 gehernationaliseerd na de Covid-19 crisis, zou een "troef" zijn voor de toekomst van de luchtvaartmaatschappij omdat ze dan kan rekenen op "sterke partners", zei Christine Ourmières-Widener, de CEO van het Portugese staatsbedrijf, donderdag.**

"Dat TAP, op een bepaald moment, deel uitmaakt van een consolidatieproject, daar zijn we van overtuigd dat het op lange termijn iets is om echt te bestuderen," vertelde de Française aan AFP.

"Sterke partners zijn belangrijke troeven voor de toekomst", voegde zij eraan toe, dat de beslissing aan de aandeelhouder, de Portugese staat, is en dat het management van TAP "steun zal blijven verlenen om scenario's te bestuderen".

Het hoofd van TAP reageerde op informatie die op 9 september in het weekblad Expresso werd gepubliceerd, volgens welke de Portugese regering de herprivatisering van TAP Air Portugal tegen het einde van het jaar wil starten. **De socialistische bestuurder is al besprekingen begonnen met de groepen Air France-KLM en Lufthansa**

(...)

Voor de komende maanden zijn er "talrijke risico's", benadrukte de TAP-directeur, die met name de stijging van de olieprijs en de "wisselkoersschommelingen" aanhaalde, alvorens te concluderen dat er momenteel geen "ombuiging" van het boekingsniveau is.

### > **Airbus haalt grote Chinese klant weg bij Boeing: A320 NEO verdringt 737MAX bij Xiamen Airlines**

(bron La Tribune) 22 september - Air France-KLM en Qantas stappen over op Airbus, Allegiant Air en IAG stappen over op Boeing, en trouw aan een fabrikant is niet langer aan de orde van de dag in de middellangeafstandssector. **Het is nu de beurt aan Xiamen Airlines om van gedachten te veranderen. Hoewel het Chinese bedrijf de exclusieve exploitant van Boeing is, heeft het onlangs een**



**vaste order getekend voor 40 vliegtuigen uit de Airbus A320 NEO-familie. Het contract werd op 22 september geplaatst door het moederbedrijf China Southern Airlines**, naast de vliegtuigen die het enkele maanden geleden bestelde. De Europese fabrikant versterkt zo verder zijn greep op de Chinese markt voor middellange afstanden.

**Dit is een grote klap voor Boeing**, aangezien Xiamen Airlines niet alleen van fabrikant verandert wanneer het zijn vloot vernieuwt. Het was immers al een klant van de 737 MAX met tien toestellen ontvangen en nog eens 30 in bestelling. Maar het toestel is duidelijk niet meer geschikt: de vloot staat nog steeds geparkeerd sinds maart 2019 en het tweede dodelijke ongeval van de 737 MAX, ondanks de opheffing van de Chinese beperkingen op het toestel sinds eind 2021. In april jongstleden was de maatschappij echter begonnen met aanpassingen om de vloot weer in de lucht te brengen, zonder evenwel een tijdschema voor de heringebruikneming te geven.

(...)

**Volgens China Southern Airlines moet deze bestelling Xiamen Airlines in staat stellen "zijn strategische ontwikkeling veilig te stellen**, de structurele aanpassing van zijn vloot te blijven stimuleren, een gestaag tempo aan te houden bij de introductie van vliegtuigen van de A320 NEO-familie", overeenkomstig zijn vijfjarenplan. **China Southern**

, een andere 737 MAX-klant, **lijkt ook niet te vertrouwen op het Boeing-toestel**, ondanks testvluchten in de afgelopen maanden. **In juli vorig jaar ondertekende het een vast contract met Airbus voor 96 vliegtuigen uit de A320 NEO-familie**, ter waarde van meer dan 12 miljard dollar tegen catalogusprijzen, met leveringen tussen 2024 en 2027.

**De aankondiging van deze bestelling werd gecoördineerd met die van drie andere Chinese maatschappijen voor een totaal van 292 vliegtuigen:** China Southern met 96 vliegtuigen, maar ook China Eastern Airlines (100), Air China (64) en haar dochteronderneming Shenzhen Airlines (32). **De dominantie van de A320 NEO in China ten opzichte van de Boeing 737 MAX is bevestigd.**

Hoewel de Amerikaanse fabrikant bijna 200 van zijn middellangeafstandsvliegtuigen in het land heeft verkocht, heeft het er sinds 2016 geen contracten meer gesloten, behalve voor drie vliegtuigen voor de leasemaatschappij ICBC Leasing. Airbus daarentegen heeft nu meer dan 600 orders in het land binnengehaald. Met de toevoeging van de geleaste vliegtuigen zijn er bijna 500 vliegtuigen van de A320 NEO-familie in dienst in het land.

***Mijn commentaar:*** Sinds de twee fatale Boeing 737 MAX-ongevallen in oktober 2018 en maart 2019 hebben onderzoeken tekortkomingen in de certificering van dit vliegtuigmodel aan het licht gebracht.

*Het vertrouwen is nog steeds niet terug en Boeing blijft lijden onder de gevolgen.*

## Beurspersoverzicht

### > Tarieven en olie dalen

(bron Les Echos) 23 september - De winsten van de zomer zijn meer dan verdamp! Op vrijdag, de herfstdag, was de Cac 40 slechts enkele punten verwijderd van het jaarlijkse dieptepunt, dat op 7 maart werd bereikt bij het begin van het Russische offensief op Oekraïne. De Parijse index, die onder de 5.800 punten zakte, boekte een weekverlies van 4,84%, de slechtste prestatie sinds medio juni.

(...)

De grote Amerikaanse indices deden het niet beter: de Dow Jones kromp in vijf dagen met 3,86% en de Nasdaq groeiaandelen met 5% (op vrijdag om 17.00 uur).

**De meest verwachte gebeurtenis van de week, het Monetary Policy Committee van de Federal Reserve, eindigde niettemin met een verdere verhoging van de belangrijkste tarieven met 75 basispunten**, overeenkomstig de consensus. **Maar het venijn zat hem in de verklaringen van haar voorzitter**, Jerome Powell, die veel "hawkish" was dan verwacht in zijn inzet om de stijgende prijzen te bestrijden. Ook verhoogde hij zijn inflatieverwachtingen en verlaagde hij zijn groei doelstellingen voor de Amerikaanse economie. **Dit ondersteunt de vrees voor een recessie aan beide zijden van de Atlantische Oceaan**. Deze vrees werd vrijdag nog versterkt door de indexcijfers voor de bedrijvigheid in de industrie en de dienstensector in de eurozone, die in september zijn gekrompen en in Duitsland zijn verslechterd.

**Het risico van een recessie woog op de olieprijsen, waardoor Brent crude vrijdag daalde tot 85 dollar per vat** en US WTI voor het eerst sinds januari onder de 80 dollar zakte. De daling van de olievoorraden stond dus niet los van de versnelde daling van de aandelenmarkten.

***Mijn commentaar:** Recessievoorspellingen herhalen zich, waardoor de olieprijsen dalen.*

*Het aandeel Air France-KLM wordt ook getroffen door deze dreigende recessie, het heeft in twee weken tijd 15% verloren.*

## Bonus artikel

### > Hoe de ontwikkeling van een SAF-industrie in Europa versnellen?

(bron Air & Cosmos) 22 september - Volgens alle prognoses van de belangrijkste institutionele spelers in het mondiale luchtvervoer moet **het gebruik van duurzame**

**vliegtuigbrandstoffen (SAF) goed zijn voor 61% van het decarbonisatietraject van de mondiale luchtvaartsector, dat tegen 2050 tot een netto-emissieniveau van nul moet leiden. Zoals de sprekers tijdens de workshop over dit onderwerp tijdens de editie 2022 van de États de l'Air hebben aangetoond, moeten er echter nog veel obstakels worden overwonnen om het gebruik van kluizen op Europees en Frans niveau uit te breiden en te veralgemenen.**

Het is belangrijk te bedenken dat het SAF-initiatief nog niet zo oud is", aldus Philippe Fonta, adviseur van de BSR-groep (Business for Social Responsibility). **"De eerste proeven met vliegtuigen die alternatieve brandstoffen gebruiken vonden immers plaats in 2007-2008** en de eerste door de ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) georganiseerde conferentie dateert van 2009 in Rio de Janeiro. De rechtvaardiging voor de geleidelijke invoering van SAF is uiteraard hun milieuprestatie, aangezien zij over hun gehele levenscyclus 80% minder CO2 kunnen uitstoten dan fossiele brandstoffen.

PRODUCTIE VER ONDER DE OORSPRONKELIJKE DOELSTELLINGEN.

Volgens het ATAG-verslag (Air Transport Action Group) "Waypoint 2050" zou SAF 61% van het totale traject voor het koolstofvrij maken van het internationale luchtvervoer uitmaken. "Buiten de Air France-KLM groep zijn er onlangs enkele belangrijke mijlpalen geweest op dit gebied. **In oktober 2021 heeft de sector duidelijk zijn ambitie uitgesproken om in 2050 het niveau van 'nul netto emissies' van CO2 te bereiken**", herinnert Pierre Albano, secretaris-generaal van de Air France-KLM Groep, zich. Dit werd onder het Franse voorzitterschap van de Europese Unie gevolgd door de Verklaring van Toulouse in februari 2022 en aan het eind van de maand moet de 41e vergadering van de ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) deze mondiale doelstelling formeel bevestigen", vervolgt hij. **"De positionering van Air France-KLM ondersteunt deze ambitie zeer duidelijk met, in het bijzonder, een Air France ACT-programma dat in april 2022 werd meegedeeld en dat mijlpalen vooruitschuift die garanderen dat dit traject controleerbaar zal zijn"**.

Toch ligt de eigen productie van SAF ver onder wat was voorzien ten tijde van de eerste "drop in"-certificaten in 2011 (noot van de redactie: SAF kan worden gemengd met fossiele brandstof zonder aanpassing van de motor). **"We zitten momenteel wereldwijd op 100.000 m3 SAF-productie, wat neerkomt op 0,01% van het wereldwijde verbruik van vliegtuigbrandstof.** We zien dat het decarbonisatietraject van het wereldwijde luchtvervoer sterk afhankelijk is van SAF om de doelstellingen te bereiken, dus de beschikbaarheid van duurzame vliegtuigbrandstoffen is absoluut cruciaal," vervolgt Pierre Albano. "In juni 2011 werd op de Paris Air Show een Europees project gepresenteerd, het Biofuel Flight Path 2020, met de ambitie om tegen 2020 2 miljoen ton hernieuwbare brandstof te produceren en te verbruiken. Als we deze doelstelling vergelijken met de huidige 100.000 m3, zien we dat we daar nog ver van verwijderd zijn, terwijl destijds de biogene hulpbronnen duidelijk waren geïdentificeerd en de vraag door de industrie werd bevestigd. Vandaag hebben we vooruitgang geboekt omdat er in Frankrijk een incorporatiemandaat is ingevoerd van 1% incorporatie vanaf 1 januari 2022, maar

we zien dat de regelgevende beperking eraan komt. En er is **een ontwerp voor een Europese verordening "Refuel EU", die ook kalenderbeperkingen en bijmengingsvolumes vaststelt voor 2025, met een grote stap in 2030 (noot van de redactie: 2% in 2025, 6% in 2030, 32% in 2040, 38% in 2045, 63% in 2050).**

EEN STIMULERINGSMECHANISME.

**Waarom kwam dit niet eerder naar voren?** "Er zijn oproepen geweest voor projecten, er zijn initiatieven geweest van investeerders uit de energiesector of van buitenaf", legt Pierre Albano uit. "Maar sommige oproepen voor projecten zijn niet altijd zo succesvol geweest als verwacht. Ontbreekt er dus een mechanisme om deze markt geloofwaardig te maken? **Wat ontbreekt is deze geloofwaardigheid en deze diepte van de markt voor beleggers om zich echt te lanceren.** Er kan ook twijfel bestaan over het vermogen van bedrijven om de extra kosten van biobrandstoffen te dragen in vergelijking met de productie van fossiele brandstoffen. Dus misschien moeten we, nadat we steun voor investeringen en onderzoek hebben verleend, steun voor aankoop verlenen. Dit is een systeem dat al in de energiesector wordt gebruikt en dat "contract voor verschil" wordt genoemd. Het maakt het mogelijk de producenten een verkoopprijs te garanderen en de koper geen risico's te laten nemen met betrekking tot de aankoopprijs van het product. Zo worden een vergoedingsprijs voor de productie en een lagere referentieprijs vastgesteld via aanbesteding of bij politiek besluit, waardoor de exploitanten hun economisch model niet te plotseling ter discussie kunnen stellen. **Men zou zich kunnen voorstellen dat luchtvaartmaatschappijen een aankoopprijs voor SAF hebben die geïndexeerd is aan de prijs van fossiele brandstof.** Het prijsverschil tussen beide zou geen belemmering vormen voor de milieu-overgang van de ene naar de andere. Tegelijkertijd zouden de luchtvaartmaatschappijen niet langer twifelen aan de wenselijkheid van de verandering. Er zijn **maatschappijen, zoals Air France, die bereid zijn miljarden euro's te investeren om koolstofvrij te worden, maar dat geldt niet noodzakelijk voor alle maatschappijen.** Het verschil tussen de vergoedingsprijs en de referentieprijs zou worden gecompenseerd in de vorm van een subsidie. Dit mechanisme bestaat bijvoorbeeld al ter ondersteuning van offshore-windturbines in Groot-Brittannië en het werkt heel goed. Hoe kan het verschil tussen beide prijzen en de subsidie worden gefinancierd? "We krijgen een kans in Europa met het einde van de gratis quota voor het ETS (Emission Trading Scheme) in Europa. In Europa zal de veiling van deze rechten naar schatting 10 tot 15 miljard euro opleveren, wat nodig is om het Europese mandaat voor de eerste zes jaar te dekken.

VERBETERING VAN DE TOEGANG TOT MIDDELEN.

**Wat de FAS-productie betreft, is er ook een reëel probleem van mobilisatie van primaire productiemiddelen en grondstoffen.** "Het is duidelijk dat we een manier moeten vinden om meer middelen te mobiliseren om de oprichting van de productieketen te versnellen," legt Mouhamed Niakate, projectleider bio-energie van Bioeconomy For Change, uit. "We moeten ook nadenken over een meer globale aanpak. Er is ook een beperking op het koolstofeffect van het vervoer van de hulpbron. We kunnen het niet aan de andere kant van Europa gaan halen, anders

heeft het geen zin. Daarom is een systemische aanpak nodig met alle energiesectoren, zoals de biogassector, de elektriciteitssector, enz. We hebben de neiging om in "silo's" te werken, alleen per vervoerssector. Integendeel, we moeten iedereen bij de zaak betrekken en in staat zijn een echte kaart van de beschikbare biomassa in real time op te stellen. Tegelijkertijd moeten **de oproepen tot het indienen van projecten niet langer gericht zijn op innovatie en demonstratie, maar op industrialisatie**. Vandaag zijn er **technologieën die rijpen en die steun voor industrialisatie nodig hebben**. Ten slotte moeten we ook werken aan acculturatie en maatschappelijke aanvaardbaarheid. We hebben te maken met nieuwe technologieën die beangstigend kunnen zijn. **We moeten daarom met het publiek communiceren met feitelijke milieugegevens en de gunstige economische gevolgen die deze productiesector kan hebben**, bijvoorbeeld in de vorm van banen die in de regio's worden gecreëerd.

***Mijn commentaar:** Deze vraag (Hoe de ontwikkeling van een SAF-industrie in Europa versnellen?) werd behandeld tijdens de Etats de l'Air op 14 september.*

*De deelnemers waren ingenomen met het initiatief om naast specialisten op het gebied van luchtvervoer ook een vertegenwoordiger van de landbouwwereld uit te nodigen.*

*Uit de debatten bleek dat de Franse landbouw momenteel de meeste grondstoffen levert voor de productie van bio-ethanol voor autobrandstof.*

*Wanneer alle auto's elektrisch zijn, kunnen deze zelfde grondstoffen worden gebruikt om driekwart van de bio-kerosine te produceren die nodig is voor vliegtuigen die vanuit Frankrijk opereren. Dit alles zonder te concurreren met de voedselproductie.*

*Het blijft zaak de verschillende belanghebbenden te overtuigen van de voordelen van een dergelijke overgang.*

## **Einde persoverzicht**

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

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

Om te voorkomen dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, raad ik u aan een **persoonlijk e-mailadres in te voeren**. 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 haar hebt gekocht.

### > **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers. Goed om te weten.**

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

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

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde hebben 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 informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

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

**Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 26 september op 1,314 euro. Hij daalt deze week met -4,51%.**

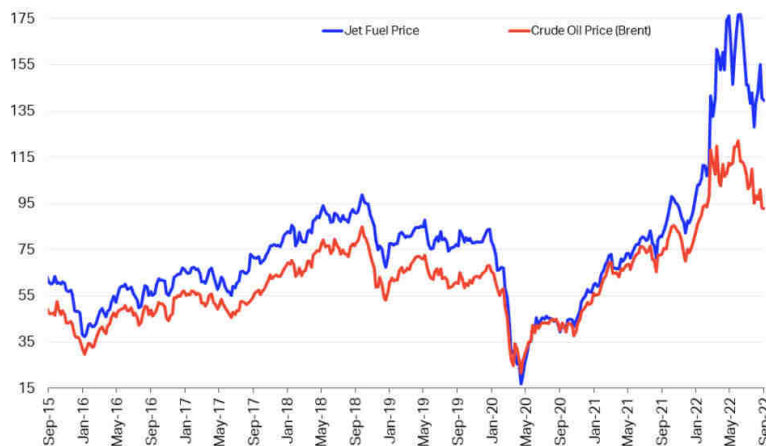
**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 1,50 euro.** Het hoogste koersdoel is EUR 1,90, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

### > **Mijn commentaar op de ontwikkeling van de brandstofprijzen**

**Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat Jet Fuel.** Dit is heel duidelijk in onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - augustus 2022.

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



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

Volgens specialisten is deze stijging het gevolg van een toename van de brandstofreserves van het leger, die uitsluitend uit Jet Fuel bestaan.

Om de sterkte van de infrastructuur te waarborgen, geeft het Franse leger namelijk al enkele jaren de voorkeur aan een beleid van één enkele brandstof, waarbij alle uitrusting, landvoertuigen en generatoren van vliegtuigbrandstof worden voorzien.

Voor de sterke stijging in de laatste maand heb ik tot nu toe geen verklaring.

### Vliegtuigbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) per 23 september 2022

#### Fuel Price Analysis

The jet fuel price ended last week up 4.7% at \$127.4/bbl:

23 September 2022	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000 = 100	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs. 1 yr ago
<b>Jet Fuel Price</b>	100%	303.24	127.36	1005.76	348.16	4.7%	-17.9%	47.2%
Asia & Oceania	22%	273.08	114.69	906.08	327.71	2.4%	-22.5%	36.2%
Europe & CIS	28%	301.50	126.63	999.13	341.18	1.0%	-20.4%	46.9%
Middle East & Africa	7%	275.42	115.68	913.33	345.44	1.9%	-22.6%	38.1%
North America	39%	325.37	136.65	1079.56	363.30	9.2%	-12.9%	54.8%
Latin & Central America	4%	315.15	132.36	1045.66	366.67	3.4%	-17.1%	48.4%

**Het vat Jet Fuel in Europa is deze week sterk gedaald met -\$10 tot \$127.** Na een piek op \$182 in juni 2022 was het begin augustus gedaald tot \$132.

**Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.**

**Brent (Noordzee)**

**olie is deze week sterk gedaald van -\$6 tot \$85.**

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

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

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

De vrees dat de economie tegen eind 2022 in een recessie zal verkeren, heeft de brandstofprijzen doen dalen.

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

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

**U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers...**

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

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

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

**| François Robardet**

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

**Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet**

***Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC***





Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

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

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

. Als u het persoverzicht liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11311 mensen ontvangen dit persoverzicht live