

Trein + vliegtuig: een gemeenschappelijk digitaal ticket in november



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 883, 24 oktober 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

> Trein + vliegtuig: een gemeenschappelijk digitaal ticket in november

(bron AFP) 21 oktober - **De SNCF lanceert op 16 november digitale tickets met 12 partnerluchtvaartmaatschappijen, waardoor mensen reizen met de TGV en het vliegtuig via de Parijse luchthavens Orly en Roissy kunnen combineren**, zei de maatschappij vrijdag.

De dienst "Train + Air" met een dubbel ticket bestaat al 28 jaar en wordt momenteel door 300.000 mensen per jaar gebruikt, maar de reizigers moeten nog steeds een SNCF-ticket ophalen op het station wanneer zij uit het vliegtuig stappen.

Het nieuwe digitale ticketsysteem, dat sinds een jaar met Air France wordt getest, maakt een einde aan deze beperkingen.

De SNCF zegt zich te ontfemen over de passagiers als hun trein of vliegtuig vertraging oploopt.

Het gecombineerde ticket werd eind juli discreet te koop aangeboden. "We wilden er zeker van zijn dat het werkte. En het werkt," vertelde een woordvoester van de SNCF aan AFP.

De met de SNCF geassocieerde maatschappijen zijn Air France, die de helft van de passagiers levert, Air Austral, Air Caraïbes, Air Tahiti Nui, Air Transat, Corsair, Emirates, Etihad, French Bee, Qatar Airways, Royal Jordanian en Vietnam Airlines. "We hebben veel andere bedrijven die geïnteresseerd zijn," zei de woordvoester.

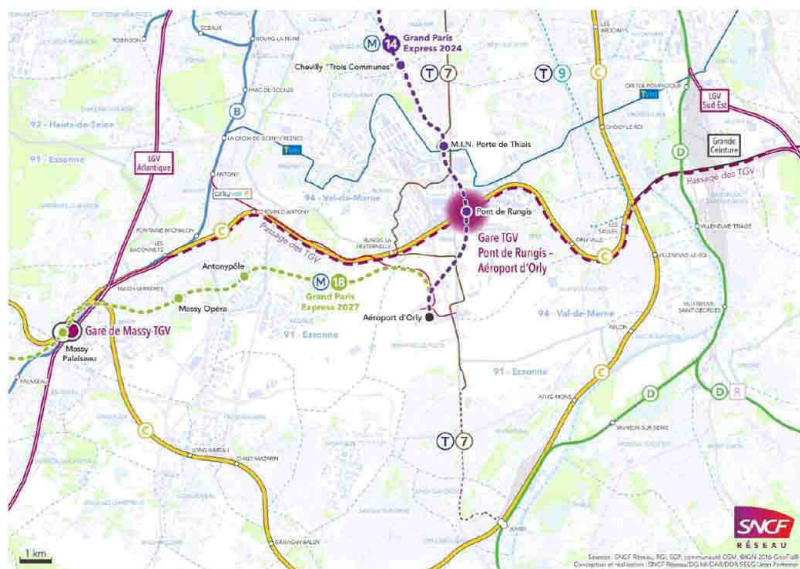
Het ticket is verkrijgbaar vanaf 18 Franse stations, waaronder Lyon, Lille, Nantes, Rennes en Straatsburg, en vanaf Brussel, dat met de TGV verbonden is met de luchthaven Charles-de-Gaulle (Roissy) en Orly via het station Massy-TGV.

"Dit nieuwe boekingsproces moet het mogelijk maken om het aantal toegankelijke steden in 2023 uit te breiden", aldus de woordvoerder. Volgens de SNCF nemen jaarlijks ongeveer 3 miljoen passagiers de trein naar de twee Parijse luchthavens. **Het doel is om binnen vijf jaar 600.000 gecombineerde "Train + Air" tickets te verkopen.**

Mijn commentaar: De lancering van het digitale trein + vliegtuigticket is een belangrijke stap om het reizen met beide vervoerswijzen te vergemakkelijken.

Er zijn echter nog andere stappen die moeilijker uit te voeren en duurder zijn:

- . de CDG Express tussen Parijs en Roissy,
- . lijn 17 van de metro die Le Mesnil-Amelot zal verbinden met Saint-Denis Pleyel, via Plaine Saint-Denis, de luchthaven Le Bourget en de luchthaven Paris-Charles-de-Gaulle,
- . lijn 14 van de metro die zal worden verlengd tot de luchthaven Orly,
- . de verbinding Massy-Valenton, die de hogesnelheidslijnen Atlantic en South-East zal verbinden via de luchthaven Orly,
- . de herinrichting van het station Pont de Rungis, dat een verbinding zal vormen tussen lijn 14 en de verbinding Massy-Valenton.



> Nieuwe CEO op Schiphol moet situatie daar verbeteren

(bron AFP) 21 oktober - **Amsterdam Schiphol heeft vrijdag aangekondigd dat het een interim chief executive heeft aangesteld om de situatie te verbeteren op een van Europa's drukste luchthavens, die al enkele maanden wordt geplaagd door lange wachtrijen.**

(...)

"Ruud Sondag wordt per 1 november 2022 de nieuwe CEO van Royal Schiphol Group", aldus de luchthaven in een verklaring, waaraan hij toevoegt dat hij deze functie op interim-basis zal bekleden tot 31 augustus 2023.

Zijn prioriteit zal zijn om "de operationele processen op Schiphol snel op het niveau te brengen dat passagiers en luchtvaartmaatschappijen mogen verwachten", aldus de luchthaven.

Sondag was voorheen directeur van de Nederlandse energieleverancier Eneco. Hij is momenteel lid van de raad van commissarissen van ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam, maar zal deze functies neerleggen om zich volledig op Schiphol te richten, aldus de luchthaven.

(...)

"Structurele verbetering is essentieel. Voor passagiers, voor luchtvaartmaatschappijen en voor Nederland", aldus Sondag.

***Mijn commentaar:** Zal de verandering van directeur ervoor zorgen dat Schiphol snel weer volledig operationeel is?*

Niets is zeker. Ter herinnering: zijn voorganger dacht niet aan een terugkeer naar normale activiteiten voor de zomer van 2023.

De crisis heeft een zeer specifieke oorzaak: luchthavens hebben (via langlopende contracten) een aantal gronddiensten uitbesteed aan meerdere bedrijven, waaronder niet in de laatste plaats de beveiliging en de bagageafhandeling. Deze bedrijven, meestal kleine en middelgrote ondernemingen, zijn echter tijdens de pandemie grotendeels ontslagen. Zij zijn nu berooid en niet in staat het gekwalificeerde en vaak zeer slecht betaalde personeel te leveren dat zij hebben verloren.

> Air France Industries raakt betrokken bij eVTOL-onderhoud

(bron AeroBuzz) 18 oktober - **AFI KLM E&M**, de MRO-divisie van de Air France - KLM groep, en **Ascendance Flight**, de in Toulouse gevestigde start-up met een **VTOL (vertical take-off and landing) vliegtuigproject**, hebben een memorandum van overeenstemming ondertekend om samenwerking te verkennen op het gebied van elektrisch aangedreven vliegtuigen en duurzame luchtvaart.



Wanneer een zwaargewicht in de luchtvaartonderhoudsindustrie naar eVTOL kijkt, is dat het bewijs dat deze nieuwe categorie vliegtuigen in de komende jaren een kracht zal zijn waarmee rekening moet worden gehouden. Er is nog veel onzekerheid op dit gebied en er moeten nog veel technologische opties worden onderzocht, maar één ding is zeker: het systeem wordt voorbereid. Er is **geen sprake meer van het negeren van deze nieuwe luchtmobiliteit die ontstaat**. Met de aankondiging van de ondertekening van een Memorandum of Understanding (MOU) met Ascendace Flight Technologies gaat AFI KLM E&M een stap in de richting van de geschiedenis.

Dankzij het MOU kunnen de twee bedrijven in de komende maanden mogelijke samenwerkingen onderzoeken op vier belangrijke gebieden: lijnonderhoud, reparatie van apparatuur, opleiding van monteurs en luchtwaardigheidsbeheer. De door AFI KLM E&M gekozen casestudy is het Atea-project van Ascendace, een verticaal opstijgend en landend vliegtuig (VTOL) met 5 zitplaatsen en een bereik van 400 km dankzij de eveneens door de start-up ontwikkelde Sterna-voortstuwingsarchitectuur: een gedistribueerde hybride elektrische motor, met een modulaire energiebenadering om conventionele brandstof, Sustainable Aviation Fuel (SAF) tot waterstof te aanvaarden. De certificeringsactiviteiten voor deze technologieën zijn officieel van start gegaan en een Atea-prototype zal naar verwachting in 2023 zijn eerste vlucht maken.

(...)

Mijn commentaar: Ook al denken de deskundigen niet aan een elektrisch vliegtuig met meer dan 20 zitplaatsen, het is belangrijk dat Air France-KLM zich via haar AFI KLM E&M divisie zo snel mogelijk op deze nieuwe markt positioneert.

> **American Airlines optimistisch over vraag ondanks inflatie**

(AFP bron) 21 oktober - **American Airlines bleef in het derde kwartaal profiteren van een sterke vraag naar vliegtickets en verwacht dat die belangstelling ondanks de inflatie zal aanhouden, vooral op internationale vluchten.**

American Airlines behaalde in de periode juli-september een recordomzet van 13,5 miljard dollar, ondanks een daling van het aantal aangeboden stoelen met 9,6

procent ten opzichte van 2019, het referentiejaar voor vliegpreisen.

De vliegtuigen van de luchtvaartmaatschappij waren voor gemiddeld 85,3% gevuld en de tickets werden tegen hogere prijzen verkocht.

De luchtvaartmaatschappij boekte een nettowinst van 483 miljoen dollar (...). Net als zijn rivalen United en Delta gelooft American dat de consumenten zullen blijven vliegen, ook al vertraagt de economie. (..

.)

De vraag naar reizen binnen de Verenigde Staten en naar vluchten naar nabijgelegen landen was al toegenomen. American verwacht nu "een verdere verbetering van de vraag naar langeafstandsvluchten nu de gezondheidsbeperkingen en de Covid-testvereisten wereldwijd geleidelijk worden opgeheven", aldus het bedrijf. **Amerikaanse toeristen in het buitenland profiteren ook van de aanzienlijke versterking van de dollar in de afgelopen maanden.** (...)

> Lufthansa verhoogt winstverwachting voor 2022

(bron AFP) 19 oktober - Europa's grootste luchtvaartmaatschappij, de Duitse **Lufthansa, verwacht dat haar operationele winst in 2022 meer dan een miljard euro zal bedragen, een stijging ten opzichte van de eerder voorspelde 500 miljoen**, na een sterk derde kwartaal dat werd gekenmerkt door een omzet die bijna verdubbelde ten opzichte van vorig jaar.

Lufthansa "gaat er nu van uit in een positie te verkeren om een aangepaste winst vóór rente en belastingen (EBIT) van meer dan 1 miljard euro te realiseren", aldus het concern, dat zijn optimisme rechtvaardigt door het hoge niveau van de boekingen en het verwachte recordresultaat in zijn vrachtdivisie in 2022.

Van juli tot september boekte Lufthansa een omzet van 10,1 miljard euro, tegen 5,2 miljard euro een jaar geleden. (..

.)

Deze aankondigingen, die voor het sluiten van de handel kwamen, deden de koers van het aandeel met 4% stijgen, voordat het met 1,57% eindigde in een MDax-index van middelgrote ondernemingen, die 2,91% won.

De groep, die naast Lufthansa ook Austrian, Swiss, Eurowings en Brussels Airlines omvat, zal **op 27 oktober zijn definitieve kwartaalresultaten presenteren**. Medio september verkocht de Duitse staat al zijn resterende aandelen in Lufthansa, waarin hij in 2020 een belang van 20% had genomen als onderdeel van een reddingsplan van 9 miljard euro in reactie op de Covid-19-pandemie.

Nadat sinds 2020 meer dan 30.000 banen zijn geschrapt, wil Lufthansa 5.000 mensen aannemen in 2022, en eenzelfde aantal in 2023.

Mijn commentaar: Sinds tien dagen kondigen de grote luchtvaartmaatschappijen (American Airlines, Delta Air Lines, de IAG-groep, Lufthansa) aan dat hun

derdekwartaal- en jaarresultaten beter zullen zijn dan verwacht, waardoor hun aandelenkoersen stijgen.

Zo voorspelde de Britse groep IAG op 13 oktober een operationele winst voor het derde kwartaal van ongeveer 1,2 miljard euro, vergelijkbaar met de prognose van Lufthansa.

De officiële resultaten van de drie belangrijkste Europese groepen worden eind deze week bekendgemaakt.

Een verduidelijking: Lufthansa zegt regelmatig 30.000 banen te hebben geschrapd.

In werkelijkheid heeft de Duitse onderneming een deel van haar cateringbedrijf LSG verkocht aan de Zwitserse onderneming Gategroup, waarbij 7.500 werknemers aan haar zijn overgedragen. Zij heeft dus "slechts" 22.500 banen geschrapd.

> EasyJet verwacht nog steeds een jaarlijks verlies

(bron Air & Cosmos) 19 oktober - Na zwaar te zijn getroffen door de verstoringen in verband met het personeelstekort voor de zomer, heeft **EasyJet aangekondigd dat het verwacht dat zijn financieel verlies voor 2022 tussen £170 en 190 miljoen (€195,5 en 218,5 miljoen) zal liggen** voor zijn resultaten voor het volledige jaar (normaal gesproken eind september, maar naar verwachting eind november).

Dit is een enorme verbetering ten opzichte van het financiële verlies van Orange in 2021 van 858 miljoen pond (bijna 987 miljoen euro), en nog meer ten opzichte van het abominabele verlies van 1,1 miljard pond (bijna 1,3 miljard euro). **De luchtvaartmaatschappij blijft achter bij haar directe concurrenten Ryanair en British Airways, die voor de zomer een terugkeer naar kwartaalwinst aankondigden.** EasyJet rechtvaardigt zijn jaarlijkse verliezen door het gebrek aan personeel op de Britse luchthavens op het moment dat het luchtverkeer weer aantrekt, maar ook door ongunstige wisselkoerseffecten als gevolg van de recente stijging van de dollar. Met name ten tijde van de ernstige verstoring in het vroege voorjaar had EasyJet gehoopt 97% capaciteit te halen ten opzichte van de niveaus van vóór de crisis, maar kwam uiteindelijk uit op 88%.

Deze periode van ernstige verstoring werd niet volledig gecompenseerd door het uitstekende zomerseizoen dat daarop volgde, met een "record rebound", in de woorden van het management van Easyjet. In

het vierde kwartaal van het jaar bedroeg de operationele winst van de lagekostenmaatschappij tussen 525 miljoen en 545 miljoen pond (604 miljoen en 627 miljoen euro) en het passagiersverkeer verdubbelde op jaarbasis.

Mijn commentaar: Net als zijn Europese tegenhangers werd EasyJet gestraft door reisbeperkingen tijdens de gezondheids crisis en vervolgens door de desorganisatie op de luchthavens.

Zij heeft ook moeilijkheden ondervonden bij de aanwerving van vliegend personeel. Vóór de gezondheids crisis rekruteerde het zonder onderscheid tussen de landen van de Europese Unie.

Sinds 1 januari 2021 en de invoering van de Brexit zijn de immigratieregels in het VK voor EU-onderdanen veranderd.

Het vrije verkeer van personen is voorbij en de Britse regering heeft een op punten gebaseerd immigratiesysteem opgezet dat de aanwervingsmogelijkheden voor in het Verenigd Koninkrijk gevestigde bedrijven beperkt.

Aanvragers van immigratie moeten meer dan 1000 euro betalen om een visum te krijgen om in het Verenigd Koninkrijk te werken.

> Eerste tests voor de 3e Airbus A321XLR

(bron Air Journal) 20 oktober - **De derde Airbus A321XLR begon zijn grondtesten in Hamburg en** vloeg vervolgens naar Toulouse waar de eerste twee hun vliegtesten voortzetten.



De A321XLR (Xtra Long Range), momenteel geregistreerd als F-WWAB (MSN 11080), heeft op 19 oktober 2022 zijn eerste afgebroken starttest (RTO) uitgevoerd in de faciliteiten van de Europese vliegtuigbouwer in Finkenwerder. **Het vliegtuig voegde zich vervolgens bij de andere twee vliegtuigen om de certificeringscampagne te voltooien. Airbus streeft er nog steeds naar de nieuwste versie van de A321neo-familie begin 2024 in gebruik te nemen**, met een bereik tot 4.700 zeemijl (8.700 km), waardoor non-stop vluchten tot 11 uur mogelijk zijn.

De eerste vlucht van de eerste A321XLR (F-WXLR, MSN 11000 met CFM-motoren) vond plaats op 15 juni 2022; de testvluchten werden dinsdag voortgezet naar Vatry en gisteren rond Toulouse. Ook de tweede (F-WWBZ, MSN 11003 met P&W

motoren) steeg eind september op om zich bij zijn broer in Toulouse te voegen.

Vorige week herinnerde Airbus eraan dat de A321 de grens van 500 bestellingen had overschreden met meer dan 20 klanten, waaronder Air Canada, American Airlines, United Airlines, Qantas, LATAM en Wizz Air.

Mijn commentaar: Dit is wat "Les Echos" publiceerde in 2019:

--- begin citaat

In zijn huidige versie is de A321 al de bestseller van Airbus geworden, waardoor het bedrijf de kloof met Boeing op de middellangeafstandsmarkt met één gangpad heeft kunnen vergroten. In zijn lange-afstands LR-versie is de A321 ook al begonnen met het verdringen van het lange-afstandsvliegtuig op transatlantische routes. Het huidige bereik (7.400 km, of ongeveer 9 uur bereik in een maximale configuratie voor 220 passagiers) beperkt het toestel echter nog steeds tot de oostkust van Noord-Amerika, tenzij het aantal stoelen aan boord aanzienlijk wordt verminderd.

De toekomstige XLR-versie (extra long range) daarentegen zou Chicago kunnen bereiken vanuit elke stad in West-Europa, dankzij een groter bereik van 900 tot 1.200 km. De A321 XLR, die meer dan 10 uur kan vliegen met 220 passagiers, zal zelfs een non-stop verbinding kunnen maken tussen Parijs en Delhi of West-Indië. Het zou ook Azië met Australië kunnen verbinden. En dit alles tegen lagere aanschaffkosten en een financieel break-even punt dan een langeafstandsvliegtuig.

--- einde citaat

Terwijl de A321LR een succes lijkt te worden, zal de A321XLR een grotere uitdaging vormen.

De A321XLR zal zeker een groter bereik hebben dan de A321LR, maar in ruil daarvoor zal hij minder passagiers vervoeren. Het zal dus moeilijker zijn om het rendabel te maken.

> De horizon wordt weer donkerder voor het Europese luchtvervoer

(bron Les Echos) 18 oktober - Met de opeenstapeling van crises in Europa - Oekraïne, energie, inflatie, personeelstekorten - **begint het herstel van het luchtverkeer in Europa tekenen van afzwakking te vertonen.** Na een piek van 88% van het niveau van 2019 in augustus is het aantal vluchten in het Europese luchtruim sinds begin september gestagneerd op 87%. **Deze ontwikkeling heeft Eurocontrol ertoe gebracht zijn verkeersprognoses voor de middellange en lange termijn naar beneden bij te stellen.**

De organisatie die verantwoordelijk is voor het beheer van het luchtverkeer **in Europa rekent** nog steeds op een terugkeer naar 92% van het niveau van voor de crisis in december (met 9,3 miljoen vluchten op een jaar) en een terugkeer naar een

normaal niveau in de loop van 2024. Maar de onzekerheidsmarge is groter en het Europese verkeer zou in 2024 voor het volledige jaar iets onder 2019 kunnen blijven (op ongeveer 98%). **De werkelijke terugkeer naar een normale situatie voor het hele jaar zou dus voor 2025 zijn, voor het tussenliggende scenario.**

Voor Frankrijk verwacht Eurocontrol 2,927 miljoen vluchten in 2022 en 3,193 miljoen in 2023, tegenover 1,813 miljoen in 2021 en 3,372 miljoen in 2019. **De terugkeer naar groei zou plaatsvinden in 2024**, met naar verwachting 3,4 miljoen vluchten en 3,746 miljoen in 2028. **In het slechtst denkbare scenario van Eurocontrol kan er dit decennium**

echter **ook geen terugkeer naar de normale situatie zijn, waarbij** het verkeer in 2028 nog steeds 95% van het niveau van 2019 bedraagt. Hetzelfde geldt voor Frankrijk. In zijn vorige prognose van juni 2022 ging Eurocontrol uit van een worstcasescenario van een terugkeer naar de normale situatie na 2027.

Volgens dit sombere scenario komen verschillende Europese landen in 2023 in een recessie terecht, daalt de vraag naar reizen als gevolg van stijgende prijzen (vooral voor vliegtuigtickets), keren de Covid- en gezondheidsbeperkingen af en toe terug, neemt het aantal zakenreizen af, blijft het personeelstekort op de grote luchthavens bestaan en wordt de vraag beïnvloed door milieuoverwegingen (of de fiscale uitdrukking daarvan). Om nog maar te zwijgen over de afname van het vrachtverkeer.

Er is niets extreems aan deze veronderstellingen. **Verschillende Europese landen staan al op de rand van een recessie en de economische groeiprognoses voor de eurozone zijn allemaal naar beneden bijgesteld. Anti-Covid maatregelen zijn ook niet verdwenen, vooral in China.** De "zeepbel" van het goederenvervoer, dat voor verschillende bedrijven een levensader was, is aan het leeglopen.

Maar de belangrijkste factor van crisis en onzekerheid blijft de oorlog in Oekraïne, waarvan de gevolgen nu op lange termijn worden gezien. In 2028 voorziet Eurocontrol eenvoudigweg niet dat het Oekraïense en Russische luchtruim opnieuw zal worden opengesteld voor Europese maatschappijen. Dit zou een blijvend negatief effect kunnen hebben op het verkeer tussen Europa en Azië.

Mijn commentaar: De door Eurocontrol voorgestelde scenario's lijken beangstigend.

Het is echter belangrijk ze in perspectief te plaatsen: volgens het slechtste scenario zal het verkeer in 2028 95% van het niveau van 2019 bedragen, terwijl het mediane scenario een terugkeer naar het normale niveau tegen 2024 voorspelt.

De meeste luchtvaartmaatschappijen werken aan het mediane scenario. Aangezien zij niet kunnen handelen op basis van de veronderstellingen van het slechtste scenario, moeten zij een plan B opstellen om elke eventualiteit aan te pakken.

Beurspersoverzicht

> Air France-KLM: Kepler Cheuvreux verhoogt zijn rating naar Buy van Hold en verhoogt zijn koersdoel

(bron AOF) 19 oktober - **Kepler Cheuvreux wijzigt zijn aanbeveling van Houden naar Kopen** en verhoogt zijn koersdoel van €1,20 naar €1,90.

"De koers van AF-KLM heeft sinds het begin van het derde kwartaal beter gepresteerd dan de belangrijkste concurrenten en wij verwachten dat dit zo blijft, dankzij operationele outperformance", aldus de broker in zijn notitie.

Volgens het onderzoeksbureau zou AF-KLM moeten profiteren van de aanzienlijke verbetering van de klanttevredenheid bij AF en een geleidelijke verbetering van het verkeer naar Azië.

Mijn commentaar: de analyse van Kepler Cheuvreux is zeer zeker gebaseerd op het mediane scenario (zie vorig artikel).

Laten we het accepteren.

Bonus artikel

> De Europese luchtvaartindustrie in slagorde

(bron Air & Cosmos) 20 oktober - **De Europese industriële alliantie voor hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen**". Dit is de naam van de nieuwe Europese organisatie die in april jongstleden is opgericht, ook bekend onder het acroniem "RLCF" (Renewable and Low-carbon Emission Fuels Value Chain Alliance), en die op 12 juli haar eerste vergadering heeft gehouden. **Dit nieuwe initiatief moet de ontwikkeling mogelijk maken van concrete industriële projecten om de Europese luchtvaartsector sneller koolstofvrij te maken.**

INTERNATIONAAL LUCHTVERVOER NEEMT DE OVEREENKOMST VAN PARIJS OPNIEUW OP.

De lancering van deze nieuwe Europese industriële alliantie valt samen met een sterke en symbolische internationale daad, aangezien de ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie), aan het einde van de 41e zitting van haar Algemene Vergadering, zojuist unaniem door haar 193 lidstaten heeft gestemd om de internationale luchtvervoersindustrie te verplichten om tegen 2050 koolstofvrije emissies te realiseren. De goedkeuring van deze doelstelling komt een jaar nadat ook de internationale luchtvaartsector zelf, via de International Air Transport

Association (IATA), zich ertoe verbond om tegen 2050 "netto nul" te bereiken. **Met de verbintenis die tijdens de 41e zitting van de Algemene Vergadering van de ICAO officieel is aangegaan, is het luchtvervoer nu in overeenstemming met de Overeenkomst van Parijs (2015), waarin is toegezegd de opwarming van de aarde te beperken tot +1,5% ten opzichte van het pre-industriële niveau.** Er zij aan herinnerd dat, toen het klimaatakkoord van Parijs werd bereikt, het internationale lucht- en zeevervoer van het kader waren uitgesloten. De reikwijdte van het optreden van de ICAO is dan ook zeer belangrijk.

Zodra deze verbintenis echter unaniem was aangenomen, maakte de IATA duidelijk dat **voor het koolstofvrij maken van de gehele internationale luchtvaartsector volgens haar schattingen in totaal 150 miljard dollar aan investeringen nodig zou zijn die de luchtvaartmaatschappijen zich niet alleen kunnen veroorloven.** Volgens alle prognoses van de afgelopen jaren voor de raming van het gewicht dat de verschillende hefboomen voor het koolstofarm maken van de economie moeten vertegenwoordigen, zou het gebruik van SAF (Sustainable Aviation Fuels) het mogelijk maken de CO₂-uitstoot met 80% te verminderen in vergelijking met conventionele paraffine en zou het tot meer dan 60% kunnen bijdragen tot de algemene internationale doelstelling van het koolstofarm maken van de economie. Door een gebrek aan productiecapaciteit bedroeg het gebruik van SAF echter slechts 0,1% in de internationale luchtvaartindustrie. Vandaar de noodzaak om de oprichting van echte productiesectoren te versnellen in alle regio's van de wereld waar dit mogelijk is, en met name in Europa.

De Europese industriële alliantie voor hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen dateert van enkele jaren geleden. "De Europese Commissie heeft haar Europese industriële strategie bijgewerkt, en beetje bij beetje is het concept van een "industriële alliantie" naar voren gekomen als instrument voor de tenuitvoerlegging van dit nieuwe industriële beleid", verklaart Julien Rossi, hoofd van de vertegenwoordiging van Safran bij de Europese Unie in Brussel.

(...)

Al heel vroeg, in 2020, hebben we een aantal zakelijke partners van de groep bijeengebracht en geprobeerd een initiatief op papier te zetten dat we de European Sustainable Aviation Fuel's Alliance hebben genoemd, om te proberen iets voor te stellen aan de Europese Commissie en haar aan te moedigen een alliantie voor duurzame vliegtuigbrandstoffen op te richten.

Tegelijkertijd dacht ook de Europese Commissie aan iets dergelijks en kondigde zij de oprichting aan van een alliantie die de productie van hernieuwbare en emissiearme brandstoffen voor zowel de luchtvaart- als de maritieme sector moet stimuleren. Het kwam allemaal een beetje samen.

Van de kant van Safran en zijn groep waren we met een dertigtal Europese industriële partners voor de luchtvaartsector, we hebben dit aan de Commissie voorgelegd en zij heeft daarom in april 2022 de European Industrial Alliance for Renewable Fuels gelanceerd. De alliantie heeft zeer specifieke doelstellingen die volledig gericht zijn op zeer concrete industriële projecten. "Vandaag is het **doel van de alliantie de hele Europese industrie te coördineren door te proberen de hele**

waardeketen te integreren, van brandstofproducenten, energieleveranciers, leveranciers van biomassa, fabrikanten, havens, luchthavens tot reders, cruisemaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen en financiële spelers.

We brachten al deze spelers rond de tafel met het idee om twee belangrijke dingen te doen. **Ten eerste, het versnellen van de massaverkoop van SAF uit alle sectoren die door de ASTM** (internationale industriële certificatie-instelling) zijn **gecertificeerd**, door te trachten te begrijpen wat er ontbreekt om de technologieën in ontwikkeling te laten rijpen of wat er ontbreekt om over te gaan op massaproductie voor die welke reeds rijp zijn. **En, daarachter, om een basis op te bouwen van productie- of O&O-projecten op het gebied van FAS waaruit investeerders zullen putten om deze FAS vervolgens in Europa in te zetten**

(...) Hoe

verschilt deze nieuwe alliantie van eerdere initiatieven?

De Europese Commissie heeft duidelijk gemaakt dat deze alliantie niet de zoveelste discussiegroep is, niet het zoveelste forum waar belanghebbenden hun problemen komen presenteren", aldus Nicolas Jeuland, deskundige op het gebied van hernieuwbare en alternatieve brandstoffen bij Safran. "Het doel van de alliantie is echt om een routekaart te creëren. We hebben een doelstelling met betrekking tot het gebruik van duurzame brandstoffen, die is vastgesteld in de richtlijn "Refuel EU Aviation", en de vraag is hoe we die concreet kunnen bereiken: welke technologieën zetten we in? Hoeveel gaat het kosten? Hoe financieren we het? En de spelers, zowel privé als publiek, steunen dit. We zijn echt in actie.

Na slechts vijf maanden bestaan heeft de alliantie al meer dan 200 leden.

"Binnen de 200 leden zijn er twee soorten. De bedrijven zelf, zoals Safran, Airbus, Rolls-Royce. De luchtvaartmaatschappijen zijn onder meer Air France-KLM, Easyjet, Cargolux en LOT Polish Airlines. En onder de producenten zijn er de zeer grote spelers zoals TotalEnergies, Shell, Cepsa, Repsol, de nieuwe generatie raffinaderijen zoals Lanzajet, SkyEnergy, Nesté .

Wat de infrastructuur betreft, zijn er luchthavens zoals AENA, de ADP-groep, Aeroporti di Roma. Daarnaast zijn er ook sectorale federaties of verenigingen die lobbyen, banken zoals BNP Paribas, de EBRD (Europese Bank voor Herstructurering en Ontwikkeling). En dan zijn er nog de NGO's en onderzoeksinstituten. We moeten ook de regelgevende instanties noemen, aangezien Eurocontrol en EASA aanwezig zijn," zegt Julien Rossi.

"De alliantie heeft geen wettelijk bestaan als zodanig. Het wordt op vrijwillige basis georganiseerd. Alle bedrijfstukken die willen deelnemen aan de werkzaamheden zijn dus welkom.

(...)

Wij hebben, in overleg met de leden van de Alliantie, **vier specifieke werkgroepen aangewezen: de eerste voor de luchtvaart, de tweede voor de zeevaart, een andere met betrekking tot grondstoffen** om de vindplaatsen in Europa in kaart te

brengen, gericht op het hergebruik van reeds beschikbaar afval, **en een laatste werkgroep gewijd aan toegang tot financiering** met rond de tafel banken en financiële instellingen. Eind oktober, begin november worden de eerste vergaderingen van de werkgroepen gehouden.

Toch moeten er **nog grote hindernissen worden overwonnen en remmen worden verwijderd** voordat de alliantie de fase van actieve industriële productie ingaat. **"Het eerste wat uiterst belangrijk is, is dat de financiers aan boord komen.** Wij bevinden ons werkelijk in een gunstige Europese en nationale politieke context. Nederland heeft bijvoorbeeld een wettelijke verplichting ingevoerd om tegen 2030 op alle Nederlandse luchthavens 14% SAF in te bouwen. Frankrijk en Spanje zijn verplicht om tegen 2030 5% FAS op te nemen en beschikbaar te stellen. Noorwegen, Zweden en Finland hebben al veel hogere incorporatiepercentages en de Europese Unie start voor het eerst deze alliantie die op regionaal niveau in de wereld ongekend is. Hetzelfde geldt voor de Amerikanen, die in plaats daarvan een systeem van belastingkredieten opzetten. En in Azië en de rest van de wereld zijn er ook trends in opkomst. Singapore onderzoekt dit. Turkije stelt ook een incorporatieplicht in. Australië en Nieuw-Zeeland doen ook mee.

Het probleem is om investeerders over de streep te trekken", aldus Julien Rossi, hoofd van de vertegenwoordiging van Safran in de Europese Unie. "Zij denken in termen van een traditioneel bedrijfsmodel voor oliemaatschappijen. Hier moeten wij hun kennis van de bedrijfsmodellen van de verschillende SAF-productiesectoren verbeteren. Er is een heel model van risico's dat verschillend is en het doel van de alliantie is om die in te brengen om te zien hoe we investeringen kunnen "de-risken", natuurlijk met de steun van de overheid maar ook door de financiële partnerschappen uit te breiden waarmee we het geld zouden kunnen vinden. We weten dat het bestaat en dat het er is. Het probleem is om het op de juiste manier naar de FAS-industrie te kanaliseren.

De Commissie zegt ons opnieuw dat het geld er is omdat een deel van de financiële middelen in verband met het ETS zal worden teruggevorderd en dat we daarom met projecten moeten komen.

De tweede belangrijke blokkade is hoe de prijskloof tussen conventionele brandstof en FAS kan worden verkleind. Dit is echt wat de beweging op gang zal brengen. En hier wordt gewerkt met de hypothesen van "contracts for difference" (een financieel systeem dat een vergoedingsprijs voor de producent en een lagere referentieprijs voor de koper garandeert, waarbij het verschil wordt gecompenseerd in de vorm van een subsidie, noot van de redactie) met mechanismen om de prijsverschillen te compenseren, zoals het geval was voor hernieuwbare energiebronnen, waardoor deze sneller konden worden ingevoerd in Frankrijk. Het is een systeem van winstdeling tussen de overheid, die steun verleent, en de producenten, zodra een marktprijs is bereikt die de kosten dekt. Iedereen weet dat de prijs van SAF nooit gelijk zal zijn aan die van paraffine, maar met dit systeem zou het in de buurt kunnen komen.

Het laatste blokkeringspunt is concurrentie in gebruik. Er zullen verschillende grote sectoren zijn die moeten decarboniseren en die, althans in het begin, naar hetzelfde type hulpbron zullen gaan. Dit is een onderwerp dat al enkele jaren speelt, maar op de Algemene Vergadering hebben we al gezien dat leveranciers van biomassa en sommige producenten vragen om het vervoer over land meer bij de alliantie te betrekken. Maar de commissaris was duidelijk. Nee, zei ze. De alliantie is het lucht- en zeevervoer. Synergieën kunnen van tijd tot tijd worden gecreëerd om de komst van investeerders mogelijk te maken, waarom niet, maar de werkzaamheden moeten worden toegespitst op lucht- en zeevervoer. Dus in zekere zin moeten we de toegang tot deze bronnen voor de luchtvaart "veiligstellen". We zullen dus de energiebedrijven moeten overtuigen, die momenteel zeggen dat het vervoer over land de drijvende kracht moet zijn achter het lucht- en zeevervoer omdat zij daar baat bij hebben.

Mijn commentaar: Dit (zeer) lange artikel belicht de inzet van de luchtvaartindustrie om haar decarbonisatiedoelstellingen te halen.

Ik moet nederig toegeven dat ik de oprichting van de European Renewable and Low-carbon Emission Fuels Value Chain Alliance (RLCF) heb gemist.

Haar routekaart mag dan ambitieus lijken, zij is opgewassen tegen de uitdagingen.

Tot op heden is de ontwikkeling van zogenaamde duurzame brandstoffen een noodzaak. Zonder deze maatregelen zullen de luchtvaartmaatschappijen weinig kans hebben om tegen 2050 een netto nul CO₂-uitstoot te bereiken.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 24 oktober op 1,496 euro. Hij stijgt deze week met +2,71%.

Het profiteert van de publicatie van zeer goede kwartaalresultaten van zijn partner Delta Airlines en van positieve prognoses voor het vierde kwartaal van de meeste Europese en Amerikaanse majors.

De kwartaalresultaten van de drie belangrijkste Europese concerns worden eind oktober verwacht.

De gemiddelde (consensus) analistenwaardering voor het aandeel AF-KLM is EUR 1,53. Het hoogste koersdoel is EUR 2,00, 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-olie en de prijs van een vat Jet Fuel. Dit blijkt heel duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - oktober 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.

Vliegtuigbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) per 7 oktober 2022

Fuel Price Analysis

The jet fuel price ended last week up 19.8% at \$155.8/bbl:

7 October 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
Jet Fuel Price	100%	370.89	155.77	1230.14	425.83	19.8%	11.7%	64.7%
Asia & Oceania	22%	311.35	130.77	1033.05	373.63	14.9%	0.9%	40.9%
Europe & CIS	28%	358.54	150.59	1188.13	405.73	22.9%	5.8%	59.2%
Middle East & Africa	7%	325.10	136.54	1078.09	407.75	18.9%	4.0%	47.9%
North America	39%	420.12	176.45	1393.96	469.09	20.1%	22.6%	84.4%
Latin & Central America	4%	388.10	163.00	1287.73	451.54	20.1%	12.2%	68.4%

De kloof tussen de prijs van olie en vliegtuigbrandstof is nog nooit zo groot geweest.

Het vat Jet Fuel in Europa is deze week licht gedaald met -\$1 tot \$143. Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus teruggevallen tot \$132. Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt deze week licht met \$1 tot \$93.

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 het einde van 2022 in een recessie terecht zou komen, deed de brandstofprijzen dalen. Vervolgens bracht de aankondiging van OPEC+ om de olieproductie te verlagen de prijzen weer omhoog.

Goed om te weten.

> 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 de CIPF**

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](#).

Details

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](#).

11323 mensen ontvangen dit persoverzicht live