

Air France-KLM beleeft beste zomer in geschiedenis

I Brief van François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om te bouwen aan de wereld van morgen.

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)



voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°936, 30 oktober 2023

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Het Bonusartikel van deze week gaat over het "Future Risks Report" dat is gepubliceerd door AXA.

De belangrijkste bevindingen van de tiende editie van dit rapport zijn als volgt:

-

Risico's in verband met kunstmatige intelligentie en big data vertonen de sterkste progressie in de ranglijst van experts, met een stijging van de 14e plaats in 2022 naar de 4e plaats in 2023. De meerderheid van de experts (64%) en het grote publiek (70%) is zelfs van mening dat het onderzoek naar AI moet worden stopgezet.

- Voor het zesde achtereenvolgende jaar staan cyberbeveiligingsrisico's op het podium van de experts. Voor het eerst staan ze ook in de top 3 van de algemene bevolking. Het motief "cyberoorlog" is opgenomen in de lijst, waardoor de experts hun keuze kunnen rechtvaardigen door dit onderwerp nauw te verbinden met dat van geopolitieke instabiliteit, op de 3e plaats dit jaar.

- Net als vorig jaar staat de opwarming van de aarde op de 1e plaats bij zowel experts als het grote publiek. Maar voor het eerst staat dit risico in elke regio van de wereld op de eerste plaats, ook bij het grote publiek, zonder uitzondering.

Ik vond het belangrijk om in te gaan op de risico's van kunstmatige intelligentie en

big data. De opkomst van deze twee technologieën zal leiden tot ingrijpende veranderingen in onze bedrijven.

Mijn team en ik zijn bezig om de impact van kunstmatige intelligentie op Air France-KLM en haar werknemers in kaart te brengen.

Aan het einde van deze brief vindt u ook meer informatie over "ENSEMBLE POUR L'AVENIR", het aandelenplan voor werknemers van AIR FRANCE-KLM.

*Veel leesplezier
François*

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM heeft de beste zomer in haar geschiedenis achter de rug

(bron Les Echos) 27 oktober - Het ene winstrecord volgt het andere op bij **Air France-KLM**. Nadat de groep in de eerste helft van het jaar het beste resultaat uit haar geschiedenis behaalde, **onthulde het** vrijdag een **record operationele winst van 1,342 miljard euro in het derde kwartaal, op een omzet van 8,66 miljard. Dit vertegenwoordigt een marge van 15,5%. Nooit eerder vertoond bij Air France-KLM!**

De nettowinst op kwartaalbasis verdubbelde bijna ten opzichte van vorig jaar, tot 971 miljoen euro. En voor de eerste negen maanden van het jaar is de winst met 1,19 miljard euro al veel hoger dan die voor het boekjaar 2023 (728 miljoen euro). Dit voorspelt veel goeds voor een ongekend boekjaar 2023, waarbij het derde kwartaal over het algemeen het hoogtepunt van het jaar is.

In tegenstelling tot het eerste deel van het jaar hebben alle entiteiten van de Groep bijgedragen aan de winst. Alle entiteiten van de groep hebben deze zomer winst gemaakt, inclusief de lagekostendochter Transavia, die een recordmarge van 18,5% boekte, met een winst van 188 miljoen euro.

De twee steunpilaren Air France en KLM liggen ook weer op koers. Terwijl Air France de belangrijkste bron van cash blijft, met een bedrijfsresultaat van 806 miljoen euro en een marge van 15%, is KLM opnieuw het meest winstgevend, met een marge van 15,7% en een bedrijfsresultaat van 539 miljoen euro.

Air France-KLM blijft profiteren van de opleving van de vraag, die zeer

dynamisch blijft ondanks de sterke stijging van de tarieven. Hoewel het verkeer nog niet volledig is teruggekeerd naar het niveau van voor de crisis (94%), liggen de inkomsten in de zomer 10% hoger dan in de zomer van 2019. En deze trend zal zich ten minste tot het einde van het jaar voortzetten, waarbij Air France-KLM hoopt over het volledige boekjaar 95% van het aanbod van voor de crisis te bereiken.

De enige underperformance die in dit stadium te melden valt, is die van de vrachtdivisie, die tijdens Covid beter presteerde, maar waarvan het verkeer de afgelopen maanden een duikvlucht heeft genomen. De kwartaalomzet van deze tak daalde met 39%, wat de plannen voor de uitbreiding van de vrachtvloot met CMA-CGM in gevaar zou kunnen brengen.

Maar tot nu toe hebben **de prestaties van het passagiersvervoer de daling in het vrachtvervoer meer dan gecompenseerd en de vrachtinkomsten per eenheid zijn nog steeds hoger dan vóór Covid,** volgens CFO Steven Zaat. In het vierde kwartaal moet echter worden gecontroleerd of de impact van de oorlog tussen Israël en Hamas en de politieke problemen in West-Afrika de groei van het passagiersverkeer niet te veel beïnvloeden.

In totaal werden vier bestemmingen opgeschort om geopolitieke redenen (drie in Afrika en Tel Aviv). De twee of drie vliegtuigen die door deze schorsingen zijn getroffen, zouden volgens algemeen directeur Ben Smith echter gemakkelijk opnieuw kunnen worden ingezet, met name dankzij de hervatting van het verkeer naar China en het Verre Oosten in het algemeen, dat qua capaciteit onder het oude niveau blijft, maar met veel hogere tarieven.

De groei van het verkeer zou dus moeten aanhouden. Laten we het hopen **voor Air France-KLM.** Hoewel de groep erin geslaagd is een rentabiliteitsniveau te bereiken dat vergelijkbaar is met dat van zijn belangrijkste Europese concurrenten, Lufthansa en IAG (ook al deed deze laatste het beter met een marge van 20,2% in het derde kwartaal), heeft **de groep nog een lange weg te gaan om de schulden af te betalen die tijdens de Covid-pandemie zijn opgebouwd.** Hoewel de nettoschuld eind september gedaald was tot 5 miljard euro (vergeleken met 6,33 miljard eind 2022), is de financiële situatie nog steeds te fragiel om Air France-KLM te beschermen tegen een mogelijke ommekeer.

Het is waar dat de groep de staatssteun heeft terugbetaald die zwaar op haar financiën drukte en haar ervan weerhield om zich in de overnamewedloop te storten. Maar daarvoor heeft het schulden moeten vervangen door andere leningen, terwijl een deel van deze steun is omgezet in hybride obligaties die gelijkwaardig zijn aan schulden.

(...)

Air France-KLM moet dus nog veel meer recordwinsten boeken om haar balanspositie te herstellen en tegelijkertijd de vernieuwing van haar vloot financieren (onlangs geïllustreerd door een bestelling van 50 Airbus A350's) en

andere externe groeioperaties, zoals de verwerving van een belang in SAS. Na de Scandinavische luchtvaartmaatschappij wil Air France-KLM nu ook een aandeel in TAP Air Portugal. En laten we ook de enorme kosten van de energietransitie niet vergeten, die alleen al tegen 2030 waarschijnlijk een extra kostenpost zullen vertegenwoordigen die gelijk is aan de volledige winst van de eerste negen maanden van dit jaar.

Mijn commentaar: De aankondiging van zeer goede kwartaalresultaten had geen grote invloed op de koers van het aandeel Air France-KLM.

De belangrijkste reden hiervoor is dat beleggers iets betere resultaten hadden verwacht.

Een andere reden die werd gegeven was dat de schuld van de Frans-Nederlandse groep hoog blijft, waarbij beleggers (terecht) van mening zijn dat quasi-aandelenkapitaal een integraal onderdeel is van schuld (zie volgende artikel).

> Apollo-fonds injecteert €1,3 miljard in een tak van Air France-KLM

(bron AFP) 27 oktober - Een **nieuwe financiële injectie is in zicht bij Air France-KLM. De groep en Apollo Global Management zijn overeengekomen dat het investeringsfonds 1,3 miljard euro zal injecteren in een nieuwe dochteronderneming die wordt ondersteund door het frequent flyer-programma van de luchtvaartgroep.**

Toen de opening van "exclusieve onderhandelingen" tussen de twee bedrijven op 27 juli werd aangekondigd, werd een bedrag van 1,5 miljard euro genoemd. Volgens een persbericht van Air France-KLM waarin de ondertekening van deze "definitieve overeenkomst" werd aangekondigd, blijft dit een mogelijkheid op initiatief van Apollo "voorafgaand aan de afronding van de transactie" die gepland staat voor het einde van het jaar.

De nieuw gevormde entiteit "zal eigenaar zijn van het merk en het merendeel van de contracten met commerciële partners die verbonden zijn aan het gezamenlijke frequent flyer-programma van Air France en KLM (Flying Blue). Flying Blue wordt de enige uitgever van miles voor luchtvaartmaatschappijen en partners", aldus het Frans-Nederlandse bedrijf in een persbericht.

Op deze manier wil de groep "een verdere stap zetten in haar streven om haar eigen vermogen te herstellen", dat sinds het begin van de gezondheidscrisis negatief is. De investering van Apollo zal de vorm aannemen van een inschrijving op eeuwigdurende obligaties, die worden behandeld als eigen vermogen.

Met dezelfde financiële instrumenten heeft het Amerikaanse fonds al twee keer

€500 miljoen geïnjecteerd in dochterondernemingen van Air France-KLM, de eerste keer in juli 2022 in een tak die een vloot reservemotoren bezit, en de tweede keer een jaar later in de

activiteiten van Air France op het gebied van engineering en onderhoudsonderdelen (MRO).

Volgens Air France-KLM **"zal de overeengekomen structuur geen veranderingen met zich meebrengen voor Flying Blue-leden, noch veranderingen in de sociale aspecten of contracten van Air France-, KLM- of Air France-KLM-werknemers"**.

Bovendien **"blijft Air France-KLM haar frequent flyer-programma beheren en exploiteren en behouden Air France en KLM de volledige eigendomsrechten over hun klantenbestand"**, waarvan er meer dan 19 miljoen zijn.

(...)

Air France-KLM, gered van een faillissement door tussenkomst van de Franse en Nederlandse regering en tweemaal geherkapitaliseerd, probeert haar eigen vermogen te herstellen en haar schuld te verminderen, die eind juni nog 4,9 miljard euro bedroeg.

Mijn commentaar: Dit is de derde transactie van dit type tussen het Apollo-fonds en Air France-KLM in 18 maanden.

In totaal zal Apollo Global Management €2,3 miljard aan kapitaal hebben geïnvesteerd, dat het elk jaar tussen 6% en 7% zal opleveren.

Na de beginperiode (3 of 4 jaar afhankelijk van de transactie), als Air France-KLM Apollo niet terugbetaalt, zullen de tarieven geleidelijk stijgen tot een plafond dat Air France-KLM niet bekendmaakt.

De Air France-KLM-groep zal Apollo dus jaarlijks ongeveer €150 miljoen aan rente moeten betalen.

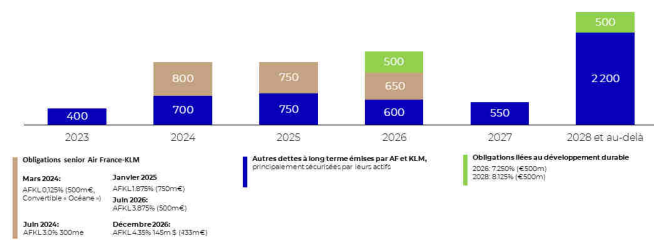
Het zal ook het kapitaal van €2,3 miljard na drie of vier jaar moeten terugbetalen, anders zullen de rentetarieven stijgen.

Dit kapitaal wordt beschouwd als quasi-aandelenkapitaal. Het heeft de Air France-KLM groep in staat gesteld om een deel van de schuld van Covid terug te betalen.

Dit quasi-aandelenkapitaal komt bovenop de schuld die in onderstaande grafiek is weergegeven (grafiek afkomstig van de website van Air France-KLM).

PROFIL DE REMBOURSEMENT DE LA DETTE AU 30 JUIN 2023

Profil du remboursement de la dette⁽¹⁾
En m€



(1) En excluant les paiements de dettes de locations opérationnelles et les emprunts de dette de KLM et les autres fonds propres de dette.

Opmerking:

Quasi-eigen vermogen is schuld die uiteindelijk terugbetaalbaar is in geval van faillissement. Ze worden geregistreerd als schuld, maar worden - in financiële termen - geanalyseerd als eigen vermogen. (bron: lafinancepourtous).

Dit is kapitaal dat weliswaar terugbetaalbaar is, maar niet op een specifieke datum en dat een vergoedingselement bevat.

> De redding van Air France is een jackpot geworden voor de Franse staat

(bron Les Échos) 26 oktober - **De enorme financiële steun van de Franse overheid aan Air France-KLM tijdens Covid-19 zal uiteindelijk een goede deal zijn geweest voor de staatskas.** De groep, die naar verwachting aanstaande vrijdag een recordkwartaalwinst bekend zal maken, is er niet alleen in geslaagd om in maart 2023, twee jaar eerder dan gepland, alle leningen van 4 miljard euro terug te betalen die de staat in 2021 heeft gegarandeerd. Air France-KLM heeft ook overvloedig rente betaald aan de Franse overheid.

Volgens onze informatie heeft Air France-KLM in totaal zo'n € 650 miljoen betaald aan de Franse staat, met betrekking tot de garantie voor de bankleningen van € 4 miljard die voor 90% gegarandeerd zijn door belastinggeld, rente op de rechtstreekse lening van € 3 miljard van de aandeelhouder van de staat en vergoedingen voor vervroegde aflossing.

Een mooi bedrag voor slechts drie jaar aan leningen, vooral omdat de rente die is betaald aan de negen banken in de bankenpool niet is meegerekend. **Maar dit was blijkbaar de prijs die we moesten betalen om groen licht uit Brussel te krijgen voor de noodhulp van de staat.**

Een van de voorwaarden die de Europese Commissie had opgelegd, was de verplichting voor **Air France om een garantiepremie te betalen op de**

gegarandeerde lening van € 4 miljard, waarvan de kosten in de loop van de tijd stegen en konden oplopen tot 375 basispunten van het Euribor-tarief. **Daarbij kwam nog een rente van 7% op de directe lening van €3 miljard van de staat-aandeelhouder**, die vanaf 2021 werd omgezet in hybride obligaties om de schuldenlast te verlagen.

Al deze dure voorwaarden zijn bedoeld om Air France-KLM aan te moedigen de staatssteun zo snel mogelijk terug te betalen. **De Lufthansa groep, die soortgelijke voorwaarden opgelegd kreeg** voor een totaal van €9 miljard, had **haar uiterste best gedaan om slechts een deel van deze leningen te gebruiken** en had al het geleende geld terugbetaald in 2022.

Daar zal het waarschijnlijk niet bij blijven voor de Franse regering. Haar deelname aan de kapitaalverhoging van Air France-KLM in 2022 biedt ook uitzicht op een potentiële kapitaalwinst. Destijds stemde de Franse overheid ermee in om een deel van haar hybride obligaties om te zetten in een aandelenbelang ter waarde van €645 miljoen. De inschrijvingsprijs werd vastgesteld op €1,17 per nieuw aandeel, met een korting van 40% op de aandelenkoers.

Sindsdien heeft de Groep een kapitaalvermindering doorgevoerd, waarbij één nieuw aandeel werd toegekend voor elke 10 bestaande aandelen, wat de vergelijking heeft vertekend. De terugkeer naar winst en de voortdurende schuldfbouw zouden vroeg of laat echter moeten leiden tot een stijging van de aandelenkoers.

De meest winstgevende inkomsten voor de staat blijven echter de belastingen die Air France elk jaar betaalt. In 2022 bedroegen deze belastingen van allerlei aard bijna €1,5 miljard: €1,2 miljard aan diverse belastingen op vliegtickets die door Air France worden verkocht (er zijn er zes), maar ook €380 miljoen aan niet-luchtvaartbelastingen.

Belastinginkomsten die zouden zijn verdwenen als Air France in 2020 failliet zou zijn gegaan. Zonder deze leningen zou Air France-KLM al in juni 2020 zonder geld zijn komen te zitten.

Mijn commentaar: Zoveel is duidelijk.

Niet alleen hebben de Franse en Nederlandse regeringen alle fondsen teruggevorderd die Air France en KLM in staat stelden om Covid te overleven, maar ze hebben ook de vruchten geplukt van de operatie.

> Winst IAG gestimuleerd door zomervraag

(bron AFP) 27 oktober - De Britse luchtvaartmaatschappij **IAG**, moedermaatschappij van **British Airways en Iberia**, heeft in het derde kwartaal aanzienlijke winsten geboekt, gestimuleerd door de sterke vraag naar reizen in de zomer en een toename van de capaciteit.

De nettowinst na belastingen bedroeg €1,2 miljard voor de negen maanden tot 30 september, een stijging van 44% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar, en de inkomsten stegen met 18% tot €8,7 miljard. "In het derde kwartaal zagen we een sterke vraag op al onze routes, met name in het noorden en zuiden van de Atlantische Oceaan, en naar alle vakantiebestemmingen in Europa", benadrukte CEO Luis Gallego, die een "record" prestatie voor IAG begroette. "We blijven onze hubs in Barcelona, Dublin, Londen en Madrid ontwikkelen, ondersteund door toekomstige leveringen en orders", voegde hij eraan toe in een persbericht dat vrijdag werd gepubliceerd. De Britse groep, waartoe ook Vueling en Aer Lingus behoren, heeft zijn capaciteit met 17,9% verhoogd ten opzichte van het derde kwartaal van vorig jaar, met 20 geleverde vliegtuigen sinds het begin van 2023. (...)

Mijn commentaar: IAG en Air France-KLM boekten identieke winsten in het derde kwartaal van 2023.

Dit is een opmerkelijk resultaat voor Air France-KLM, aangezien IAG doorgaans betere financiële resultaten boekte dan de Frans-Nederlandse groep.

> **Spanje wil beleid van Frankrijk volgen om binnenlandse vluchten te verminderen**

(bron Journal de l'Aviation) 26 oktober - De nieuwe Spaanse regering wil voor binnenlandse vluchten hetzelfde beleid voeren als Frankrijk, ook al moet de doeltreffendheid van deze maatregel nog worden aangetoond gezien de zeer geringe impact op de Franse koolstofuitstoot en op de wereldwijde klimaatverandering in het algemeen.

Op 24 oktober **kondigden de Spaanse premier Pedro Sánchez en Yolanda Diaz, de interim-minister van Arbeid** en oprichtster van de Sumar-alliantie van extreem-linkse partijen, gezamenlijk een reeks maatregelen aan om vóór 27 november een coalitieregering te vormen. Deze maatregelen omvatten **een verbod op binnenlandse vluchten als er een rechtstreeks treinalternatief is van minder dan 2 uur 30 minuten, een zeer politiek besluit naar het voorbeeld van het decreet dat sinds 23 mei in Frankrijk van kracht is.**

De afschaffing van bepaalde korte binnenlandse vluchten, een bepaling van de klimaat- en veerkrachtwet van 2021, heeft de doodsklok geluid voor vluchten tussen Parijs-Orly en Bordeaux, Nantes en Lyon, allemaal uitgevoerd door Air France. Ter herinnering, deze zelfde routes die worden uitgevoerd vanaf Roissy-CDG zijn gehandhaafd, omdat het het TGV-station van Roissy is waarmee rekening wordt gehouden bij het berekenen van reistijden of het vroeg genoeg aankomen op de bestemming, waardoor de mogelijkheid van aansluitingen met internationale vluchten

vanaf de Air France-hub behouden blijft.

Spanje is op weg naar een vergelijkbare maatregel, maar met de automatische uitsluiting van de luchthavens van het land die zijn gepositioneerd als aansluitende hubs voor internationale vluchten (Madrid Barajas en Barcelona-El Prat zouden daarom worden uitgesloten van de regeling, althans in eerste instantie). (...)

Het moet ook gezegd worden dat **Spanje de afgelopen dertig jaar aanzienlijk heeft geïnvesteerd in zijn hogesnelheidsspoorwegnet, met het meest uitgebreide HSL-netwerk in Europa (bijna 4.000 km). Helaas is het ook verreweg het meest verliesgevend** (ADIF, het equivalent van RFF in Spanje, zou aan het eind van het jaar nog steeds 18,35 miljard euro schuld hebben), en het meest concurrerend (met Avlo en Ouigo Spanje).

***Mijn commentaar:** In Spanje, net als in Frankrijk, is het erg duur om het vliegtuig door de trein te vervangen.*

Vliegen is sneller en vooral goedkoper dan de trein :

*. 900 km/u met het vliegtuig, 360 km/u met de TGV,
. geen infrastructuur tussen vertrek en aankomst voor het vliegtuig, onteigening van land om sporen te leggen voor de trein.*

In het algemeen lijkt het erop dat de strijd tegen klimaatverandering, ongeacht de sector, aanzienlijke kosten met zich meebrengt.

Toch stel ik vast dat de financiële en sociale gevolgen van deze strijd zelden worden besproken, noch door wetenschappers, noch door regeringen, NGO's of milieuactivisten. Zelfs de behoefte aan groene energie wordt niet officieel geregistreerd.

Zo hebben zeven Franse industriële sectoren routekaarten voor het koolstofarm maken van de economie opgesteld (de ontwikkelingssector, de bouwsector, de automobielsector, de waardeketen voor zware voertuigen, de maritieme sector, de luchtvaart en de digitale sector).

Al deze sectoren hebben aangegeven behoefte te hebben aan groene energie, hoewel er geen precieze schatting is gemaakt.

Beetje bij beetje komen er echter cijfers naar boven. Het Franse luchtvervoer, bijvoorbeeld, zou zes kernreactoren nodig hebben om de duurzame vliegtuigbrandstoffen te produceren die nodig zijn tegen 2050.

In totaal zouden er voor de zeven sectoren die een stappenplan hebben opgesteld

70 kernreactoren nodig zijn, dat is meer dan de 56 kernreactoren die momenteel in gebruik zijn.

Is de situatie hopeloos? Zeker niet, want tussen nu en dan zullen andere bronnen van groene energieproductie op gang komen: windmolenparken (op zee in plaats van op het land) en fotonvoltaïsche panelen, bijvoorbeeld.

[Op de website ecologie.gouv.fr](http://ecologie.gouv.fr)

kun je [alle stappenplannen vinden die al zijn opgesteld.](#)

> Boeing, United Airlines en NASA gebruiken SAF om de vorming van condensatiesporen te bestuderen

(bron Journal de l'Aviation) 13 oktober - **Welke invloed zal het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof hebben op de vorming van condensatiesporen? Dat is de vraag die Boeing, NASA en United Airlines willen beantwoorden.** Een 737 MAX 10 die bestemd is voor de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij zal worden gebruikt als de nieuwe ecoDemonstrator Explorer om de nodige tests uit te voeren, koolstofvrije emissies te beoordelen en de voordelen van SAF over de hele levenscyclus te analyseren.

Boeing legt uit dat het vliegtuig zal vliegen met een tank die 100% gevuld is met SAF (geleverd door World Energy) en een andere tank die 100% gevuld is met conventionele paraffine, en dat het tijdens de tests van brandstof kan wisselen om de luchtweerstand te vergelijken. Een NASA DC-8 die als vliegend laboratorium wordt gebruikt, zal de 737 volgen om de emissies te meten die door elk type brandstof worden geproduceerd en de ijsdeeltjes te bestuderen die worden gevormd - en hun potentiële rol in het vasthouden van warmte in de atmosfeer. Tegelijkertijd zullen satellieten van het Amerikaanse ruimteagentschap beelden maken van de vorming van de contrails. De verzamelde gegevens zullen worden gebruikt om de voorspellingsmodellen te verbeteren. De FAA, GE Aerospace en het Duitse lucht- en ruimtevaartcentrum (DLR) zijn slechts enkele van de

organisaties die deelnemen aan de test en financiële en/of technische middelen bijdragen:

"Vliegproeven zijn complex en vereisen aanzienlijke middelen, maar ze zijn de beste manier om te begrijpen hoe innovaties contrails en het klimaat beïnvloeden",

legt Rich Wahls uit, NASA's Mission Integration Manager voor het National Partnership for Sustainable Flight. Van zijn kant benadrukt het DLR zijn ervaring in onderzoek naar klimaateffecten en de vooruitgang die het heeft geboekt in meettechnologieën en simulaties, terwijl het de "noodzaak van nauwe internationale samenwerking" benadrukt en het bewijs levert van de betrokkenheid van de industrie bij "het verminderen van de CO₂- en niet-CO₂-effecten van de luchtvaart", in de woorden van Markus Fischer, lid van de raad van bestuur van de luchtvaartdivisie van het DLR.

Deze tests maken deel uit van een breder samenwerkingsverband tussen Boeing en NASA, dat tot doel heeft de potentiële milieuvoordelen van de vervanging van paraffine door duurzame brandstof te analyseren. Momenteel wordt geschat dat SAF de CO₂-uitstoot in de luchtvaart met 80% zou kunnen verminderen - op voorwaarde dat er een efficiënte productieketen op basis van een duurzame grondstof wordt opgezet - en de uitstoot van deeltjes (roet) zou kunnen beperken. Daarom zijn de doelstellingen voor het koolstofvrij maken van de luchtvaart voornamelijk gebaseerd op deze brandstof.
(...)

Mijn commentaar: Hoe ontstaan contrails?

==== begin citaat

Condensatiesporen die uit vliegtuigen ontsnappen, worden op dezelfde manier gevormd als bepaalde wolken. Onthoud dat een wolk de materialisatie is van waterdamp in de lucht onder specifieke atmosferische omstandigheden.

Verdamping is een permanent verschijnsel op aarde, maar het is onzichtbaar omdat waterdamp hoogte moet winnen om te condenseren, in contact met koudere temperaturen en condensatiekernen.

Condensatiekernen zijn fijne deeltjes die in de atmosfeer zweven, zoals stof, roet, zand, zeezout of vulkanische as.

Waterdamp slaat neer op deze deeltjes en vormt kleine druppels, of ijskristallen als het proces plaatsvindt bij zeer koude temperaturen.

Wat condensatiesporen betreft, worden de bekende kernen gevormd door deeltjes vliegtuigbrandstof of paraffine. Deze contrails worden waargenomen op zeer grote hoogten (tussen 8.000 en 12.000 meter), als de omstandigheden goed zijn: hoge luchtvochtigheid en temperaturen onder -40°C.

(bron sciencepost)

==== einde citaat

Tot op heden bestaat er geen consensus over de bijdrage van condensatiesporen aan klimaatverandering. De meest pessimisten geloven dat condensatiesporen evenveel invloed hebben als de CO₂ die vliegtuigen uitstoten.

Er zijn al twee manieren bekend om condensatiesporen te verminderen:

. Door de baan van vliegtuigen aan te passen om risicogebieden te vermijden. Deze gebieden kunnen worden geïdentificeerd door de weergegevens die door het

vliegtuig worden geregistreerd (luchttemperatuur, vochtigheidsgraad) door te sturen naar een kunstmatig intelligentiesysteem, dat in realtime nieuwe routes voor de volgende vliegtuigen zou aangeven.

. Duurzame vliegtuigbrandstoffen gebruiken. Deze kunstmatige brandstoffen zijn vrij van de onzuiverheden in paraffine, die fungeren als condensatiekernen.

De experimenten van Boeing, United Airlines en NASA komen precies op het juiste moment om de mogelijke vermindering van condensatiesporen te kwantificeren.

Bonusartikel

> Verzekeringen: AI voegt zich bij klimaat als groot risico

(bron Les Echos) 30 oktober - Met nog maar **een maand te gaan tot COP28 zijn de risico's van klimaatverandering nog steeds zorgwekkend. En voor het eerst staan ze bovenaan de lijst van opkomende risico's in elke regio ter wereld**, volgens de tiende editie van het Futures Risks Report dat verzekeraar AXA maandag publiceerde. Het Futures Risks Report, dat afgelopen juni werd uitgevoerd onder 3.300 experts in 50 landen en 19.000 leden van het grote publiek in 15 landen, meet en rangschikt hun perceptie van de evolutie en opkomst van risico's elk jaar. Door nieuwe risico's te bestuderen "identificeren we nieuwe oplossingen", legt de groep uit.

Andere belangrijke bronnen van zorg blijven cyberveiligheidsrisico's, pandemieën en besmettelijke ziekten, geopolitieke instabiliteit en sociale spanningen. Volgens AXA toont het onderzoek aan dat crises elkaar niet langer opvolgen, maar elkaar eerder overlappen. **Dit jaar doen kunstmatige intelligentie (AI) en Big Data**

echter **een dramatische intrede in de ranglijst van opkomende risico's, volgens de experts gestegen van de 14e plaats in 2022 naar de 4e plaats dit jaar.** En hoewel deze technologieën minder worden genoemd door het grote publiek, staan ze op mondiaal niveau op de zesde plaats in Azië en zevende in Amerika.

"De risico's die samenhangen met technologie in het algemeen worden gezien als de snelst opkomende", legt Etienne Mercier uit, directeur Opinie bij Ipsos, met wie AXA het onderzoek uitvoert. Het moet gezegd worden dat de komst van ChatGPT en generatieve AI nogal wat stof heeft doen opwaaien en in veel sectoren tot verontwaardiging heeft geleid vanwege de angst voor banen.

Naast Big Data maken **experts en het grote publiek zich zorgen over disruptieve technologieën in het algemeen, de ethische en economische risico's die gepaard gaan met het gebruik ervan en hun impact op de toekomst van werk.** De toekomst van werk is een grote zorg in Azië, vooral in China, een regio die vaak snel gebruik maakt van geavanceerde technologieën. **In Europa is het grote publiek zich echter nog niet volledig bewust van deze risico's.**

De meerderheid van de experts beschouwt deze technologie zelfs als een risico vanwege de "existentiële bedreiging die de opmars van AI zou kunnen vormen voor de mensheid", legt het rapport uit. De meerderheid van de experts (64%) en het grote publiek (70%) is zelfs van mening dat **AI-onderzoek moet worden stopgezet.**

Over het algemeen blijft de mening groeien dat technologische vooruitgang meer risico's creëert dan oplost. Het wordt nu gedeeld door de helft van de bevolking (52% in Frankrijk, 49% in de Verenigde Staten). **Het gevoel van kwetsbaarheid voor de risico's van AI neemt ook toe,** omdat men over het algemeen vindt dat de overheid en de particuliere sector minder goed voorbereid zijn om met deze risico's om te gaan, in tegenstelling tot andere risico's. Dit is een onderwerp dat op de agenda van de Europese Raad staat.

Dit is een onderwerp dat centraal staat in de Europese discussies, met de noodzaak om het juiste evenwicht te vinden," legt Frédéric de Courtois, plaatsvervangend CEO van AXA, uit. Wij zijn een groot voorstander van verantwoorde en evenwichtige regelgeving. Hij waarschuwde in het bijzonder voor te strenge regelgeving op het gebied van AI, "omdat we concurreren met de Verenigde Staten en China en onze bedrijven gegevens moeten hebben om vooruitgang te boeken op deze gebieden."

Met betrekking tot het toenemende aantal natuurrampen legde Frédéric de Courtois uit dat AXA van mening was dat alle risico's van dit type verzekeraar waren op voorwaarde dat ze eerlijk geprijsd waren, wat nog niet helemaal het geval was. Het geweld van deze recente fenomenen is nog steeds slecht gedocumenteerd.

De Deputy CEO van 's werelds op één na grootste verzekeraar benadrukte ook de effectiviteit van de publiek-private samenwerking die in Frankrijk bestaat en prees het Langreny

rapport over de ontwikkeling van het verzekeringssysteem in het licht van klimaatverandering, "dat zeer nuttig zal zijn".

Mijn commentaar: Ik werk samen met mijn team om te beoordelen hoe het gebruik van kunstmatige intelligentie en big data de werkgelegenheid in de luchtvaart zal beïnvloeden.

We hebben al een aantal positieve bijdragen geïdentificeerd, zoals betere informatie die in realtime wordt doorgegeven aan piloten, callcentermedewerkers en verkooppersoneel, en tijdsbesparing voor IT-ontwikkeling.

Er zullen nieuwe vaardigheidsprofielen nodig zijn om de middelen van kunstmatige intelligentie optimaal te benutten.

Omgekeerd is het waarschijnlijk dat sommige functies en zelfs banen zullen verdwijnen.

Het is aan personeelsmanagers om, in samenwerking met

personeelsvertegenwoordigingen, deze veranderingen te kwantificeren.

Hiervoor hebben ze een tool tot hun beschikking, Job and Career Management, ontworpen om een dynamisch en proactief beheer van vaardigheden en beroepen mogelijk te maken.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

De aandelen van Air France-KLM zijn maandag 30 oktober gesloten op **€10,94**. Het aandeel is deze week met **-3,73% gedaald**.

In drie maanden tijd heeft het aandeel Air France-KLM meer dan 30% verloren. De andere luchtvaartmaatschappijen staan er niet beter voor.

Op 2 januari 2023 stond het aandeel op €12,53.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €18,94 (vergeleken met €15,0 begin januari). Het hoogste koersdoel is €24,00, het laagste €11,0. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Details over de analistenconsensus vind je op mijn blog.

Mijn nieuwe commentaar: *De bekendmaking van de resultaten over het derde kwartaal had weinig invloed op de koers van het aandeel Air France-KLM.*

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$10 gedaald naar \$120. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$ 4 tot \$ 88 per vat.

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojoën de prijzen tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is vrijwel stabiel. Het staat nu op \$32, terwijl het voor het conflict in Oekraïne rond \$15 lag. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was het verschil bijna \$50.

Mijn commentaar: *De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie*

is deze week kleiner geworden, van \$38 naar \$32. Voor het conflict in Oekraïne was de spread \$15.

Voor het conflict in Oekraïne was de spread ongeveer \$15. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg de spread bijna \$50.

Goed om te weten

> Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders

Op mijn [navigatiesite](#) vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de [managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres 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 Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

Mijn commentaar: Als je aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, vergeet dan niet om één keer per jaar in te loggen bij je accountmanager om te voorkomen dat het als inactief wordt beschouwd.

Inactiviteit in VEE's wordt geregeld door de wet Eckert.

Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek verbinding te maken met hun rekening of Natixis Interépargne te bellen om hun rekening opnieuw te activeren.

Natixis Interépargne stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de activa overgedragen aan CDC, die ze 20 jaar vasthoudt.

Dit is in feite de oude 30-jarige verjaringstermijn, die uiteenvalt in 2 fasen: 10 jaar bij de rekeninghouder en 20 jaar bij CDC.

Inactiviteit betekent geen transacties uitvoeren en/of niet inloggen op uw rekening en/of niet bellen naar en/of schrijven naar Natixis Interépargne.

Dit systeem is ook van toepassing op de PERCO/PER sinds de wet PACTE.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

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

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden 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 wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

> **Herinnering: Air France-KLM, werknemersparticipatie gepland**

Air France-KLM heeft aangekondigd 'Partners for the future' te willen lanceren, een werknemersparticipatie die wordt aangeboden aan ongeveer 75.000 in aanmerking komende werknemers in 20 landen, om de band tussen de groep en haar werknemers te versterken.

Ongeveer 95% van het personeel van de luchtvaartmaatschappij zal de kans krijgen om deel te nemen. De voorgestelde aandelen zullen worden uitgegeven als onderdeel van een kapitaalverhoging van maximaal 3% van het aandelenkapitaal van Air France-KLM.

Volgens het indicatieve tijdschema zal het besluit over de inschrijvingsprijs worden genomen op 7 november, zal de inschrijvingsperiode lopen van 13 tot 24 november en zal de kapitaalverhoging plaatsvinden op 21 december 2023.

Mijn commentaar: Een verduidelijking: werknemers van de Air France-KLM groep in een twintigtal landen komen in aanmerking.

In Frankrijk kunnen gepensioneerden en vervroegd gepensioneerden die op de laatste dag van de inschrijvingsperiode nog activa in de PEE/PEG bezitten, inschrijven, maar zij profiteren niet van de matchingbijdrage. ,

Alle informatie is te vinden op de [speciale website](#).

Details

Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.

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

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

voormalig directeur van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Bij onze verkiezing kregen Nicolas en ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persbericht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#).

11.581 mensen ontvangen dit persoverzicht live