

"Zomer 2024 wordt een uitdaging" zegt Air France-KLM CEO Ben Smith



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)

voor werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 969, 17 juni 2024

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je 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](#) 

Persoverzicht van maandag

> "Zomer 2024 wordt een uitdaging" zegt Air France-KLM CEO Ben Smith

(bron La Tribune) 13 juni 2024 - Of het nu de Olympische Winterspelen van Vancouver in 2010 waren of, in mindere mate, de Zomerspelen van Londen in 2012, Ben Smith, CEO van Air France-KLM sinds 2018 en voormalig COO van Air Canada, is geen nieuwkomer in het spel. Air France-KLM verwacht echter niet alleen zo'n 120.000 mensen per dag te vervoeren tijdens de Parijse Spelen, vooral aan het begin en einde van de wedstrijden, maar de overgrote meerderheid zal ook in Parijs verblijven - terwijl in normale tijden, tijdens de gebruikelijke zomerpieken, de helft van de passagiers alleen op doorreis is in de hoofdstad.

(...)

Zomer 2024 wordt een uitdaging, maar het is ook een internationale showcase, die ons de kans moet geven om passagiers voor ons te winnen." Deze luchtvaartveteraan heeft dus vertrouwen in dit project. Maar hij is bezorgd of gefrustreerd over anderen...

De Olympische Spelen van 2024 zijn een mijlpaal, maar niet de enige. Sinds enkele maanden is de **luchtvaartsector in beroering. Dit heeft vooral te maken met de angst voor nieuwe beperkingen, zoals de beperkingen die de Nederlandse regering wilde opleggen aan de luchthaven Schiphol**, met een vermindering van het aantal jaarlijkse vluchten (van 500.000 naar 440.000 tegen het einde van 2024),

in naam van milieubescherming en de strijd tegen geluidsoverlast.

(...)

Een andere ontwikkeling zijn de fusies die plaatsvinden in de sector. **Air France-KLM wil een belang van 19,9% nemen in de Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS**, die sinds medio 2022 failliet is (terwijl het Castlelake-consortium ongeveer 32% zou nemen, Lind Invest, een Deense investeringsmaatschappij, 8,6% en de Deense staat ongeveer 26%). Dit zal een geweldige aanvulling zijn op ons passagiersaanbod," zegt Ben Smith, **"met een hub in Noord-Europa en een netwerk voor Noord-Atlantisch verkeer**. Bovendien zal de luchtvaartmaatschappij, die deel uitmaakte van Star Alliance, binnenkort toetreden tot Sky Team.

(...) Het is

ook niet verwonderlijk dat de CEO van Air France-KLM een verdere investering in SAS nastreeft "binnen de komende twee jaar", om zo controle te krijgen over het bedrijf.

Het is een deal die soepel wordt uitgevoerd om de concurrentie tegen te gaan - wat niet het geval is bij Lufthansa's overname van ITA Airways, het voormalige Alitalia. De Duitse luchtvaartmaatschappij wil al maanden een belang van 41% verwerven. Volgens de laatste aanwijzingen van persagentschappen van 13 juni zou een dergelijke fusie, die in Brussel tot bezorgdheid heeft geleid vanwege een mogelijke vermindering van de concurrentie op korte- en langeafstandsroutes tussen Italië en andere landen, eindelijk groen licht kunnen krijgen na nieuwe corrigerende maatregelen die Lufthansa heeft voorgesteld (

...).

...

Tot slot, terwijl de Europese luchtvaartmaatschappijen grote manoeuvres hebben ondernomen om de synergieën te versterken en hun toekomst veilig te stellen, moeten ze ook het hoofd bieden aan de concurrentie van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, met name in Azië, al was het maar vanwege de beperkingen op vluchten over Rusland als vergelding voor de invasie in Oekraïne. "Gezien de omvang van Rusland is dit een echt probleem. **Om via Rusland naar Azië te gaan, moet je 2 of 3 uur aan je vluchttijd toevoegen**. Dit verhoogt de kosten met 20 tot 30% en weerhoudt ons ervan om non-stop vluchten aan te bieden tussen bijvoorbeeld Parijs en Manilla", verzucht Ben Smith.

Op al deze punten, maar ook op het gebied van milieubeperkingen en belastingen, wil **de CEO van Air France-KLM, op een goede Angelsaksische manier, een "level playing field", met andere woorden, een gelijk speelveld als het gaat om internationale concurrentie**.

Hetzelfde geldt voor een ander belangrijk element in de huidige strategie van de luchtvaartmaatschappijen: decarbonisatie. Hoewel er inspanningen worden geleverd en vooruitgang wordt geboekt - met name op het gebied van vlootvernieuwing en alternatieve brandstoffen - **"is de beschikbaarheid van SAF niet hoog genoeg en is de prijs te hoog"**, betreurt hij. Volgens hem moeten regeringen stimulansen

bieden aan energieproducenten om meer SAF te leveren tegen lagere kosten, zodat alle luchtvaartmaatschappijen hiervan kunnen profiteren. Dan kunnen ze zich concentreren op andere zaken, zoals concurrentie...

Mijn commentaar: Met de Olympische Spelen in aantocht rijst de vraag of dit evenement, dat over het algemeen gunstig is voor de economische groei van het gastland, ook Air France ten goede zal komen.

Zullen toeristen deze zomer massaal naar Frankrijk komen, of zullen de beperkingen van de organisatie van de Olympische Spelen in Parijs en de aanzienlijke stijging van de accommodatieprijzen sommigen ertoe aanzetten hun bezoek een jaar uit te stellen?

De halfjaarlijkse resultaten die eind juli 2024 worden gepubliceerd, moeten het antwoord geven.

> Europees luchtvervoer achtervolgd door het schrikbeeld van verval

(bron Les Echos) 11 juni 2024 - Is het Europese luchtvervoer, ondanks hernieuwde groei en recordwinsten, begonnen aan een onverbidelijke neergang?

Deze vraag was de olifant in de kamer tijdens de jaarlijkse bijeenkomst van de International Air Transport Association (IATA) vorige week in Dubai.

Terwijl de hoofden van zo'n 240 luchtvaartmaatschappijen gezamenlijk opgetogen waren over de hernieuwde dynamiek van het luchtverkeer, dat op weg is om 5 miljard passagiers te bereiken, was er een **opvallend contrast tussen het optimisme van de Amerikaanse, Midden-Oosterse en Indiase luchtvaartmaatschappijen en de bezorgdheid van de Europese luchtvaartmaatschappijen.**

Dat is niet verwonderlijk," zegt een voormalige Europese manager van een luchtvaartmaatschappij die inmiddels een andere horizon heeft gekozen. **Europa is de regio in de wereld waar luchtvaartmaatschappijen de meeste beperkingen ondervinden.** Het is ook de enige regio ter wereld waar regeringen het luchtvervoer vrijwillig terugdringen, terwijl overal elders het vliegtuig wordt gezien als een essentiële motor voor economische ontwikkeling".

Rafael Schwartzman, Vice President Europe bij Iata, vatte het contrast goed samen toen hij sprak over de "relatieve achteruitgang" van de Europese luchtvaart.

Europa staat op een kruispunt," benadrukte hij. De economie verliest aan dynamiek en concurrentiekracht en het herstel van het luchtvervoer verloopt trager dan wereldwijd. **De prognoses voor 20 jaar geven duidelijk aan dat de relatieve achteruitgang van Europa zal voortduren,**" vervolgde hij. Wat nog zorgwekkender is, is dat de huidige trends in de regelgeving deze achteruitgang eerder lijken te versnellen dan te keren.

De verkeersprognoses van IATA voor de komende 20 jaar zijn in feite

ondubbelzinnig. Terwijl het passagiersvervoer door de lucht in Europa tussen nu en 2043 met ongeveer 656 miljoen passagiers zal groeien, met een snelheid van 2,3% per jaar, zal het aantal passagiers in Noord- en Zuid-Amerika met 970 miljoen toenemen (659 miljoen in Noord-Amerika en 311 miljoen in Latijns-Amerika). Het Midden-Oosten zal blijven groeien met 3,9% per jaar, waardoor er in twintig jaar 282 miljoen passagiers bijkomen.

Maar het is **Azië dat verantwoordelijk zal zijn voor de meeste groei in het wereldwijde luchtverkeer, met** een percentage van 5,3% per jaar. Van de 4 miljard extra passagiers die de IATA tussen nu en 2043 verwacht, zullen er 2,75 miljard hun vertrek- of aankomstpunt hebben in de regio Azië-Stille Oceaan.

Het marktaandeel van de Europese luchtvaart zou dus dalen van 26% van het wereldwijde passagiersverkeer in 2023 naar 19,5% in 2043, terwijl dat van Azië zou stijgen van 34,1% naar 46%. Noord- en Zuid-Amerika zullen dalen van 30% naar 25%.

(...)

IATA-directeur-generaal Willie Walsh geeft dit zelf grif toe. "Het marktaandeel van Europese luchtvaartmaatschappijen was 27% in 2000 en is dat nu nog steeds, terwijl dat van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen is gedaald van 38% in 2000 tot 22% in 2023. Daarentegen is het aandeel van de Aziatisch-Pacifische luchtvaartmaatschappijen gestegen van 20% naar 35% en dat van de luchtvaartmaatschappijen uit het Midden-Oosten van 2,8% naar bijna 10%. We kunnen vandaag dus niet spreken van een achteruitgang in Europa, maar er is een **reëel risico dat de groei elders zal plaatsvinden**".

Hetzelfde geldt voor Eurocontrol. Tussen 2014 en 2023 wordt nog steeds 50% van de langeafstandsvluchten van en naar de 27 landen van de Europese Unie uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie. En **in elk Europees land waar er nog een grote nationale luchtvaartmaatschappij is, blijft deze dominant op haar markt.** Dit is het geval in Frankrijk, waar Air France nog steeds het grootste aandeel heeft op de langeafstandsmarkt.

(...)

En de snelle opkomst van nieuwe giganten zoals Turkish Airlines, dat van plan is om over tien jaar twee keer zoveel te vliegen als Air France-KLM, Air India, Indigo, Saudia en Riyadh Air zijn allemaal redenen tot bezorgdheid.

Mijn commentaar: In [mijn brief nr. 930](#) noemde ik de prognoses van de OESO voor de groei van het luchtverkeer tussen 2015 en 2050. Deze blijken hoger te zijn dan die van IATA hierboven. :

**** begin citaat, prognoses OESO ****

. Afrika: verkeer vermenigvuldigd met 9,5

. Azië: verkeer vermenigvuldigd met 8

.

China + India: verkeer vermenigvuldigd met 6,8

.
Europa + Turkije: verkeer vermenigvuldigd met 1,7

.
Latijns-Amerika: verkeer vermenigvuldigd met 4,4

.
Midden-Oosten: verkeer vermenigvuldigd met 3,2

.
Noord-Amerika: verkeer vermenigvuldigd met 2

.
Stille Oceaan: verkeer vermenigvuldigd met 2,3

De verkeersaandelen zullen fundamenteel veranderen:

.
Afrika: van 3% in 2015 naar 8% in 2050

.
Azië: van 10% in 2015 naar 21% in 2050

.
China + India: van 14% in 2015 naar 25% in 2050

.
Europa + Turkije: van 30% in 2015 naar 14% in 2050

.
Latijns-Amerika: van 6% in 2015 naar 7% in 2050

.
Midden-Oosten: van 6% in 2015 naar 5% in 2050

.
Noord-Amerika: van 21% in 2015 naar 11% in 2050

.
Stille Oceaan: van 9% in 2015 tot 6% in 2050

**** einde citaat ****

Beide indicatoren bevestigen het sterke groeipotentieel in China, India en Azië, in tegenstelling tot de Europese en Amerikaanse markten.

Nieuwe maatregelen in Frankrijk en Europa (extra belastingen, luchthavenbeperkingen) zonder equivalent elders in de wereld zouden contraproductief zijn. Ze zouden luchtvaartmaatschappijen versterken die concurreren met Europese luchtvaartmaatschappijen.

> **Condenssporen onder de aandacht van de industrie**

(bron Journal de l'Aviation) 11 juni 2024 - In de race om de luchtvaart koolstofvrij te maken, hebben de kwesies rond duurzame brandstoffen de neiging om de aandacht te monopoliseren, omdat de ontwikkeling daarvan het meest directe en effectieve vooruitzicht is voor de industrie. Maar **het onderzoek naar de impact van condensatiesporen neemt toe, omdat het terugdringen ervan ook wordt gezien als een manier om de koolstofuitstoot te verminderen.** Tijdens haar jaarlijkse

algemene vergadering heeft **de Air Transport Association opgeroepen tot meer samenwerking op dit gebied**, om een beter inzicht te krijgen in de vorming en de impact van deze contrails op de stralingsbalans van de aarde en om mitigerende maatregelen te bedenken. Tegelijkertijd hebben Airbus en Neste zojuist de resultaten gepubliceerd van een vergelijkend onderzoek naar de vorming van contrails wanneer 100% duurzame brandstof wordt gebruikt in plaats van de traditionele Jet A-1 in de motoren.

Alejandro Block, verantwoordelijk voor nieuwe energie- en technologiekwesities bij IATA, legt uit dat er verschillende soorten contrails zijn. De contrails die niet hardnekkig zijn, vormen geen probleem, terwijl andere een grotere impact op het milieu hebben, omdat ze kunnen samenklonteren en de vorming van cirruswolken op grote hoogte kunnen veroorzaken. In dit geval is het effect op het klimaat variabel: ze weerkaatsen de warmte van de zonnestrallen (en hebben dus een verkoelend effect), maar ze blokkeren ook de warmte van de aarde (opwarmend effect). Deze effecten kunnen tegelijkertijd optreden en elkaar soms omkeren tijdens de levensduur van het spoor. Maar er is weinig bekend over deze effecten en hoewel de wetenschappelijke consensus is dat de meeste een opwarmend effect hebben, zijn op dit moment alle beweringen gebaseerd op "educated guesses" vanwege grote hiaten in het onderzoek.

IATA roept daarom zoveel mogelijk partijen op om zich in te zetten voor het verzamelen van gegevens, met name over de vochtigheidsgraad in de bovenste atmosfeer, een element waarvan wordt aangenomen dat het een sleutelrol speelt bij de vorming van contrails, maar waar studies over ontbreken, waardoor de relevantie van de huidige voorspellingsmodellen in twijfel wordt getrokken. Tegen 2030 **hoopt de vereniging dat meer luchtvaartmaatschappijen kunnen deelnemen aan een onderzoeksprogramma**, samen met luchtvaartfabrikanten, onderzoekscentra en meteorologische instituten, en dat steeds meer vliegtuigen worden uitgerust met sensoren, terwijl het onderzoek wordt voortgezet en de klimaat- en vochtigheidsmodellen worden verfijnd.

Op middellange termijn (2030-2040) stelt IATA zich voor dat er normen kunnen worden ingevoerd voor gegevensoverdracht en de voortdurende validering van trainingsmodellen, terwijl vliegtuigfabrikanten al in de productiefase observatieapparatuur in hun vliegtuigen kunnen inbouwen en er preventieve maatregelen kunnen worden genomen. **Met continu verzamelde gegevens, betrouwbare modellen en infrastructuren en een betere kennis van de niet-CO2-effecten van alternatieve brandstoffen zouden mitigatieoplossingen vanaf deze datum dus vollediger en relevanter moeten zijn.**

SAF zou minder contrails produceren dan de A-1 Jet
Het is in

deze context dat Airbus, Rolls-Royce en Neste onlangs 's werelds eerste studie hebben gepubliceerd gewijd aan de vorming van contrails door een vliegtuig dat voor 100% wordt aangedreven door duurzame brandstof (ECLIF 3-campagne). Dit

vliegtuig was een A350-900, gevolgd door een Falcon 20 van DLR (het Duitse centrum voor lucht- en ruimtevaart), die belast was met metingen.

De industriëlen en onderzoekers stelden vast dat roetdeeltjes en de vorming van ijskristallen werden gereduceerd met de SAF geleverd door Neste, in vergelijking met de conventionele Jet A-1: "voor vergelijkbare atmosferische en motorbedrijfsomstandigheden tijdens één enkele vlucht, werd een reductie van 56% in ijsconcentraties waargenomen voor de HEFA-SPK met bijna nul aroma- en zwavelinhoud in vergelijking met de Jet A-1, terwijl de uitstoot van niet-vluchtige deeltjes met 35% werd gereduceerd", vermeldt het rapport. Volgens de modellering van DLR zou de milieu-impact van contrails door de verbranding van SAF met 26% afnemen vergeleken met die van Jet A.

"Bovendien zou een schonere vliegtuigbrandstof met een laag gehalte aan natuurlijke (of kunstmatige) aromaten en naftaleen en een laag zwavelgehalte de impact van contrails op het klimaat kunnen verminderen", meent het onderzoeksteam daarom.

"We wisten al dat duurzame vliegtuigbrandstoffen de koolstofvoetafdruk van de luchtvaart konden verminderen. Dankzij de ECLIF-studies weten we nu dat SAF's ook de uitstoot van roet en de vorming van ijsdeeltjes in de vorm van condensatiesporen kunnen verminderen. Dit is een zeer bemoedigend resultaat, gebaseerd op wetenschap, dat aantoont hoe essentieel duurzame vliegtuigbrandstoffen zijn voor het koolstofvrij maken van de luchtvaart," aldus Mark Bentall, hoofd van Airbus Research and Technology.

De studie roept echter op tot verder onderzoek in dezelfde lijn als IATA, d.w.z. meer systematische metingen van de invloed van luchttemperatuur en luchtvochtigheid op de vorming van contrail. In afwachting van een grotere beschikbaarheid van SAF's, en om de effectiviteit ervan te maximaliseren, is de studie van mening dat de gebruikte volumes moeten worden gebruikt om de "vuilste" Jet A-1's te vervangen en voor routes met een hoge waarschijnlijkheid van aanhoudende condensatiesporen.

Mijn commentaar: Het is van cruciaal belang dat fabrikanten en luchtvaartmaatschappijen samenwerken met de onderzoeksgemeenschap om duurzame luchtvaart te bevorderen.

Het Waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart, dat is opgericht in samenwerking met de OMNES-vereniging, helpt om informatie op nationale schaal te centraliseren.

Door neutrale en feitelijke wetenschappelijke communicatie te bevorderen, kunnen we constructieve reflectie en debat binnen onze sector aanmoedigen.

> Luchttransport: de groene revolutie... of de dood

(bron La Tribune) 12 juni 2024 - Guillaume Faury, Executive Chairman van Airbus, zegt graag: "**De luchtvaart ondergaat zijn vierde revolutie, die van de decarbonisatie**". Nadat we vliegtuigen die zwaarder zijn dan de lucht van de grond hebben gekregen, ze veilig hebben laten vliegen en ze hebben gedemocratiseerd (in de meest ontwikkelde landen tenminste), moeten we nu hun CO₂-uitstoot drastisch verminderen. Drie jaar geleden heeft de industrie zichzelf tot doel gesteld om tegen 2050 een uitstoot van nul te bereiken. Een dwaze, maar essentiële doelstelling.

(...) Op dit moment

lijkt zo'n inspanning om de uitstoot te verminderen misschien al utopisch. Maar als je kijkt naar de structurele groei van het luchtvervoer, lijkt het bijna een mission impossible. Na het Covid-intermezzo heeft het verkeer zijn onverbiddelijke opmars hervat en daarmee ook zijn uitstoot. **De International Air Transport Association (IATA), de grootste in de sector met 320 aangesloten luchtvaartmaatschappijen, voorspelt een verdubbeling van het verkeer tegen 2040 tot bijna 8 miljard passagiers, terwijl fabrikanten Airbus en Boeing rekenen op een verdubbeling van het aantal vliegtuigen.**

Wat het luchtvervoer dus echt nodig heeft, is een revolutie. Tijdens een van zijn eerste optredens gewijd aan de luchtvaart eind mei, **zei de nieuwe minister van Transport, Patrice Vergriete, het al: "We moeten de decarbonisatie versnellen"**.

(...)

De vraag is hoe we nul netto emissies kunnen bereiken. In deze vergelijking met verschillende onbekenden **lijken duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) de sleutelfactor te zijn**. Volgens de routekaart die door de IATA is opgesteld, moeten deze bijna tweederde van de decarbonisatie-inspanning leveren door tegen 2050 80 tot 90% van de paraffine te vervangen.

Dit vereist een drastische toename van de wereldwijde productie: 24 miljoen ton SAF per jaar tegen 2030, 100 miljoen tegen 2040 en 400 miljoen tegen 2050. In 2024 zal de productie echter slechts 1,5 miljoen ton bedragen. Dat is zes keer meer dan twee jaar geleden, maar het is nog steeds een druppel op de gloeiende plaat van paraffine, waarvan dit jaar 300 miljoen ton zal worden verbruikt - een historisch record. **We moeten dus dringend van schaal veranderen.**

Op dit moment wordt SAF geproduceerd uit biomassa, wat van nature een beperkte bron is. Vandaar het risico op conflicten met andere toepassingen (biogas, biodiesel, enz.). **Het probleem zal zich ook voordoen voor synthetische brandstoffen**, die uiteindelijk het grootste deel van de productie zullen uitmaken. Ze zullen koolstofarme elektriciteit, groene waterstof en zelfs veel CO₂ nodig hebben, hulpbronnen die steeds meer worden begeerd door alle sectoren van industrie en transport. **Volgens de Franse lucht- en ruimtevaartacademie zal de Europese luchtvaart 650 TWh/jaar aan koolstofarme elektriciteit nodig hebben om in 2050 aan haar behoeften te voldoen, oftewel 10% van het geschatte elektriciteitsverbruik van de EU op die datum.**

En de luchtvaart weegt niet zwaar mee in de vergelijking. **Volgens IATA zal SAF dit**

jaar slechts 6% van de wereldwijde productie van duurzame brandstoffen voor haar rekening nemen, in vergelijking met de 25-30% die nodig is (...).

De kloof tussen behoefte en productie is ongetwijfeld het grootst in Europa.

Volgens het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) zullen de luchthavens in de EU tegen 2030 2,3 miljoen ton SAF nodig hebben, maar projecties tonen aan dat de lokale productie slechts 10% van deze behoeften zal dekken. En om de 28 miljoen ton te halen die nodig is in 2050, zouden er tussen de 100 en 250 nieuwe productie-eenheden gebouwd moeten worden. Inclusief de energiekosten zou dit een investering betekenen van 1000 miljard euro over die periode, volgens Michel Wachenheim, voorzitter van de Franse lucht- en ruimtevaartacademie en voormalig directeur-generaal van de burgerluchtvaart. Patrice Vergriete erkent de beperkingen van de Europese regelgevende aanpak, die de verwerking van SAF in paraffine verplicht heeft gesteld, terwijl de Verenigde Staten de productie hebben gestimuleerd door middel van financiële prikkels, en beweert dat hij verder wil gaan: **"Het is nu ongetwijfeld aan de Europese Unie, aan Frankrijk, om met het economische kader voor regelgeving te komen.** We zijn misschien traag geweest in Europa - niet in Frankrijk - om de uitdaging aan te gaan. Het is een onderwerp dat op Europees niveau moet worden besproken, en u kunt erop rekenen dat Frankrijk het op de agenda zal zetten.

De minister noemt de overheidsinvestering van 200 miljoen euro in een oproep voor projecten om de productie van synthetische brandstof in Frankrijk op gang te brengen, die Emmanuel Macron vorig jaar aankondigde op de Paris Air Show. Deze inspanning werd noodzakelijk maar niet voldoende geacht door de **Franse luchtvaartindustrie, die wijst op zowel het gebrek aan beschikbaarheid als de buitensporige kosten van SAF, dat drie tot vijf keer duurder is dan paraffine.** Deze extra kosten zijn verre van verwaarloosbaar, zoals Anne Rigail, CEO van Air France, vorig jaar aangaf op het Paris Air Forum: **"1% duurzame vliegtuigbrandstoffen is €100 miljoen, 10% is meer dan een miljard"**. En er zijn grote verschillen tussen de continenten. Volgens het hoofd van Air France vind je in de Verenigde Staten een ton SAF voor €2.000, tegenover €4.500 in Frankrijk.

(...) Terwijl we

wachten tot deze oplossingen volledig effect sorteren, tikt de klok door en blijven de koolstofemissies zich opstapelen. Vandaar de noodzaak voor sommigen om de groei te beperken of zelfs het aantal vluchten te verminderen, in ieder geval tijdelijk. In tegenstelling tot zijn voorganger was Patrice Vergriete op dit punt onvermurwbaar: "Blijven reizen is een garantie voor ruimdenkendheid. En ruimdenkendheid is hard nodig. Ik ben fel gekant tegen het idee om mobiliteit op te geven. Een wereld zonder mobiliteit is een gevaarlijke wereld. Ik ben blij dat we door kunnen gaan met het ontdekken van andere culturen, andere gebieden, dat er geen beperkingen zijn.

Mijn commentaar: De beschikbaarheid van duurzame vliegtuigbrandstoffen is duidelijk onvoldoende om de doelstellingen voor het koolstofarm maken van de luchtvaart te halen die op alle niveaus (Frankrijk, Europa, de wereld) zijn vastgesteld.

Er is dringend behoefte aan een kader en middelen op continentale schaal door onderzoek te financieren:

- . om nieuwe productieprocessen te identificeren,*
- . om het rendement van de huidige productieprocessen te verbeteren,*
- . om het energieverbruik en het gebruik van fossiele brandstoffen te verminderen, .*
- om het gebruik van biomassa bij de productie van vliegtuigbrandstoffen te optimaliseren.*
- . het gebruik van biomassa optimaliseren*

met behoud van dezelfde geproduceerde hoeveelheid.

Het zal ook essentieel zijn om de productie te stimuleren door middel van financiële prikkels, naar het voorbeeld van de Verenigde Staten.

Zonder dergelijke maatregelen zou de Europese vlag gevaarlijk verzwakken.

> IATA wil markt voor duurzame vliegtuigbrandstof structureren

(bron Journal de l'Aviation) 13 juni 2024 - Luchtvaartmaatschappijen willen zich niet machteloos voelen om de ontwikkeling van een duurzame luchtvaartbrandstof (SAF) industrie te ondersteunen. De International Air Transport Association (IATA) blijft **lobbyen bij regeringen en de behoeften van haar leden verwoorden**, en werkt aan de oprichting van een "SAF Registry", dat in het eerste kwartaal van 2025 gelanceerd moet worden.

(...)

Het idee is om af te stappen van de bilaterale discussies die de huidige markt kenmerken en om de markt te globaliseren. Bij uitbreiding **moet het SAF-register een betrouwbaar systeem bieden voor het monitoren van de kwaliteit en kwantiteit van de gebruikte SAF, het meten van emissies en de mate waarin het effectief koolstofvrij is gemaakt.**

Meer in het bijzonder moet het register luchtvaartmaatschappijen in staat stellen om SAF te kopen, ongeacht waar het geproduceerd is, met **duidelijke informatie over de milieukeurmerken waardoor emissiereducties nauwkeurig kunnen worden gerapporteerd.** Het zal neutraal zijn met betrekking tot regelgeving of SAF-types. Er wordt samengewerkt met certificeringsorganisaties en brandstofproducenten om gegevens te standaardiseren voor een efficiënte verwerking. **Het zal bedrijven ook helpen om te voldoen aan regelgeving (CORSA, ETS)** en bescherming bieden tegen dubbele boekhouding en dubbele claims.

"We zullen een controlemethodologie en een rapportageplatform bieden. Ons systeem verricht misschien geen wonderen, maar er zullen geen wonderen gebeuren als we het niet invoeren", zegt Marie Owens Thomsen.

Zeventien luchtvaartmaatschappijen, een groep luchtvaartmaatschappijen, zes nationale autoriteiten, drie OEM's en een brandstofproducent ondersteunen

momenteel de oprichting van het register.

Het structureren van een duurzame markt voor vliegtuigbrandstof lijkt essentieel voor IATA: SAF zal verantwoordelijk zijn voor 65% van de decarbonisatie-inspanning als onderdeel van de doelstelling om de netto koolstofuitstoot van de luchtvaart tegen 2050 te elimineren. Maar dit betekent dat we meer moeten doen dan alleen de productie versnellen. Hoewel het volume duurzame brandstof in 2024 verdrievoudigd zal zijn ten opzichte van 2023 (van 500.000 ton naar 1,5 miljoen ton), dekt dit slechts 0,53% van de behoeften dit jaar. Er is nog een lange weg te gaan: de SAF-productie zal tegen 2050 met 1000 vermenigvuldigd moeten worden om 500 miljoen ton per jaar te produceren en alle behoeften van luchtvaartmaatschappijen te dekken.

IATA volgt nu al alle aangekondigde productieprojecten om de toekomstige beschikbaarheid te bepalen.

(...) Het ontbreekt echter aan motivatie. Marie Owens Thomsen legt uit dat het gemakkelijker en goedkoper is om naar olie te boren dan processen op te zetten om duurzame brandstof te produceren. En de productie van brandstof voor de luchtvaart is verre van een prioriteit: slechts 3% van de geproduceerde duurzame brandstoffen is SAF.

Betrokkenheid van de overheid is daarom essentieel om de invoering te versnellen: verhoging van het aandeel van co-verwerking van 5% naar 30% en stimuleringsmaatregelen om de productiemix van faciliteiten voor hernieuwbare brandstoffen te verbeteren of om investeringen te stimuleren, naar het voorbeeld van wat in de Verenigde Staten is ingevoerd.

Mijn commentaar: IATA heeft de middelen om de belangen van luchtvaartmaatschappijen te verdedigen in de omgang met de instellingen en om veranderingen in de regelgeving te bewerkstelligen.

Deze belangen komen overeen met die van de werknemers van de luchtvaartmaatschappijen.

Het is essentieel om het delen van gegevens en het bundelen van inspanningen in het algemeen te bevorderen om de doelstellingen voor het koolstofvrij maken van de luchtvaart te bereiken. De grootste uitdaging voor IATA zal zijn om ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen in alle regio's van de wereld overeenkomen om vergelijkbare inspanningen te leveren. .

> De ambities van de C919, een Chinees vliegtuig met buitenlandse knowhow

(bron Le Monde) 12 juni 2024 - (...) De C919 maakte zijn eerste commerciële vlucht

in mei 2023, maar vliegt pas sinds begin dit jaar op reguliere routes. Van Shanghai, waar China Eastern, een van de drie grootste Chinese staatsluchtvaartmaatschappijen, zijn hoofdkantoor heeft, naar Chengdu, Xi'an en Beijing.

Voor China, dat regelmatig de successen van zijn technologische inhaalslag roemt - hogesnelheidstreinen, verkenning van de ruimte, vliegdekschepen en stealth-jagers, elektrische auto's - **is de C919 nog maar een halve overwinning. Het heeft vijftien jaar van intensieve inspanningen gekost om zover te komen.** In 2008 werd Comac (Commercial Aircraft Corporation of China), een staatsbedrijf, opgericht met als missie de C-rating van China te verhogen en het Airbus-Boeing duopolie te doorbreken.

Aanvankelijke afhankelijkheid van buitenlandse technologieën

Maar de technische uitdagingen zijn talrijk en **China is gedwongen om te vertrouwen op een enorme hoeveelheid buitenlandse technologie.** De motoren zijn van een joint venture tussen het Franse Safran en het Amerikaanse GE, de motorgondels zijn ook van Safran, een groot deel van de avionica is van het Amerikaanse Honeywell, de zwarte dozen worden ook geleverd door GE en het landingsgestel is van het Duitse Liebherr. De neus komt van een groep in Chengdu, de vleugels deels van een andere groep in Xi'an en grote delen van de romp van het Chinese AVIC. In 2020 identificeerde de gespecialiseerde website AirFramer achtenveertig belangrijke onderdelen uit Amerikaanse bronnen, zesentwintig uit Europese bronnen en veertien uit China.

Deskundigen geraadpleegd door Le Monde beweren dat de meeste kritieke onderdelen en meer dan de helft van de totale waarde uit het buitenland komen. En dit ondanks een aanzienlijke nationale inspanning. Het Center for Strategic and International Studies, een Amerikaanse denktank, schatte in 2020 dat Comac meer dan 45 miljard dollar (41,9 miljard euro) aan staatssteun had ontvangen.

Deze aanvankelijke afhankelijkheid van buitenlandse technologieën is welbekend in de Chinese ontwikkeling. Om hogesnelheidstreinen te bouwen, plaatste het land eerst bestellingen bij Kawasaki, Siemens, Alstom en Bombardier, waardoor het snel een netwerk kon uitrollen, vergelijken, leren en dingen zelf doen. De ambitie is hetzelfde voor de vliegtuigen die in China worden geassembleerd, maar het proces is anders. **Een vliegtuig moet gecertificeerd worden. De C919 is al gecertificeerd in China, maar nog niet door de Europese en Amerikaanse autoriteiten,** wier oordeel de beslissingen van vele anderen beïnvloedt. Het veranderen van belangrijke onderdelen verandert in feite het vliegtuig zelf en de certificering ervan.

"De uitdaging bij het geleidelijk vervangen van [buitenlandse onderdelen] door Chinese onderdelen is om ervoor te zorgen dat ze compatibel zijn met de vorige buitenlandse onderdelen, dat ze uitwisselbaar zijn voor het bedrijf. Anders is het een radicale verandering van het ontwerp, net als bij een nieuw vliegtuig", legt Li Hanming uit, een luchtvaartconsultant in Guangzhou. Het ontwikkelen van een nieuw en ander onderdeel verandert het gecertificeerde vliegtuig, maar er een maken die

perfect compatibel is, betekent veel inspiratie putten uit het buitenlandse product dat al bestaat en gepatenteerd is.

..

China heeft ook zijn ogen gericht op de buitenlandse markt, maar daar orders binnenhalen zal nog tijd kosten. Tussen Boeing, dat een vertrouwenscrisis doormaakt, en Airbus, waarvan de orderboeken vol zijn, **zouden sommige luchtvaartmaatschappijen meer concurrentie niet erg vinden**. "Maar om overtuigend te zijn, heb je een hele omgeving nodig, met onderhoud en engineering ter plaatse, pilotentraining en reserveonderdelen", legt Andrew Charlton uit, directeur van Aviation Advocacy, consultants in de sector. Airbus en Boeing hebben in de loop der decennia over de hele wereld netwerken opgebouwd.

De eerste commerciële route voor de C919 was Chengdu-Shanghai, omdat Comac in de hoofdstad van Sichuan (West-China) een reparatiewerkplaats bouwde. De enige voorbeelden van de Chinese regionale jet, de ARJ-21, het kleine broertje van de C919, die in het buitenland wordt geëxploiteerd, is door een kleine Indonesische maatschappij, TransNusa, waarin een grote Chinese leasemaatschappij, CALC, een groot belang heeft genomen. Comac heeft teams naar de locatie gestuurd.

In eerste instantie hoopt China de C919 meer te verkopen op dit soort markten, die geografisch dichterbij liggen en prijsbewuster zijn. Na een bezoek aan de Singapore Air Show in het voorjaar, maakte het Chinese vliegtuig een tussenstop in Cambodja en Comac heeft een vertegenwoordigingskantoor geopend in Vietnam.

De economische verhoudingen in deze opkomende markten zijn echter ook niet zeker. "Voordat een bedrijf tot aankoop overgaat, wil het weten tegen welke prijs het het vliegtuig kan doorverkopen - dit blijft een onbekende factor voor de C919 - en er zeker van zijn dat de hele ondersteunings- en onderhoudsketen in de buurt toegankelijk is. Dit wordt een grote uitdaging voor het Chinese aanbod", merkt Shukor Yusof op, oprichter van Endau Analytics, een in Singapore gevestigd adviesbureau dat gespecialiseerd is in de luchtvaartmarkt. Vooral omdat **de C919 meer paraffine verbruikt dan de Airbus A320 omdat hij zwaarder is en meer staal en minder composietmaterialen gebruikt.**

Maar **China zal heel aantrekkelijk moeten zijn op prijs terwijl het zijn product verbetert.**

(...)

Intussen bewijst de C919 zijn waarde in het Chinese luchtruim: hij heeft 6.000 uur gevlogen en 276.000 passagiers vervoerd. Er zijn er zes geleverd aan China Eastern. Het vliegtuig sleept orders van grote staatsluchtvaartmaatschappijen in de wacht. China Southern, gevestigd in Guangzhou, heeft er honderd besteld, net als Air China, gevestigd in Beijing, en China Eastern, gevestigd in Shanghai.

Mijn commentaar: In [mijn nieuwsbrief](#) van december [nr. 942](#) heb ik u de volgende infographic gegeven die de herkomst van de onderdelen van de C919 laat zien.



COMAC zal overtuigend moeten zijn om zijn model te verkopen ondanks het hoge brandstofverbruik.

De Chinese fabrikant heeft een aantal troeven achter de hand, niet in het minst de aantrekkelijke prijs van zijn zwaar gesubsidieerde vliegtuig.

Sommige landen die geopolitiek dicht bij China liggen, zouden geïnteresseerd kunnen zijn als de levertijden van COMAC korter zijn dan die van zijn concurrenten.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 14 juni op €9,692. Het is deze week sterk gedaald (-7,25%).

Het stond op 12,53 euro op 2 januari 2023 en op 17,77 euro op 19 juni 2023.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 15,09 euro (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt [details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: Na schommelingen tussen €9,50 en €10 na de aankondiging van de jaarresultaten van 2023, staat de koers van het aandeel Air France-KLM de afgelopen anderhalve maand regelmatig boven de €10.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is met \$5 gestegen tot \$103. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$3 tot \$83 per vat.

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

Mijn nieuwe commentaar: Sinds het begin van het jaar is de prijs van een vat olie relatief stabiel. Hij schommelt tussen 80 en 90 dollar.

De prijs van een vat vliegtuigbrandstof in Europa is gestaag gedaald, geleidelijk van 120 naar 100 dollar.

De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie heeft hetzelfde traject gevolgd als Jet Fuel en nadert het niveau van voor Oekraïne.

> 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, [bezoek dan mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

Details

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

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee

ik je beter op de hoogte kan houden.

Je kunt me al je 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

Vertegenwoordigde werknemers en voormalige werknemers van de PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

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

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

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

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

11.596 mensen ontvangen dit persoverzicht live