

VN bevestigt versnelde vergrijzing van de wereldbevolking



## 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

N°977, 12 augustus 2024

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](#) 

## *Persoverzicht van maandag*

## *te beginnen met een Bonusartikel*

### > De VN herziet de demografische piek naar beneden en bevestigt de versnelde vergrijzing van de wereldbevolking

(bron Huffingtonpost) 12 juli 2024 - DEMOGRAFIE - Het beestje dat ten onder gaat, gaat ten onder...

De grote ommekeer in de werlddemografie wordt steeds duidelijker. **In het rapport over de wereldbevolking in 2024, dat op donderdag 11 juli is gepubliceerd, geven de Verenigde Naties een geactualiseerde illustratie.** Rond 2080 zal de groei van de wereldbevolking zijn gestopt, maar op een lager niveau dan eerder geschat, op 10,3 miljard mensen, voordat het langzaam zal afnemen.

**Deze nieuwe voorspelling is lager dan de 10,4 miljard mensen die de Verenigde Naties voorspelden in hun versie van 2023. Een logische aanpassing, gezien de ineenstorting van het geboortecijfer in verschillende delen van de wereld, te beginnen met de rijke landen.** Zozeer zelfs dat de organisatie een specifieke term heeft voor deze landen. **"Bijna een vijfde van de landen in de wereld, waaronder China, Italië, Zuid-Korea en Spanje, hebben nu een 'ultralage vruchtbaarheid',**

met minder dan 1,4 kinderen per vrouw in hun leven", gaat het rapport verder. Deze trend, een bron van enorme uitdagingen op nationaal niveau, heeft natuurlijk een neerwaarts effect op de prognoses.

Meer ouderen dan kinderen

**Het belangrijkste land dat deze daling aanstuurt is niemand minder dan de kolos China.** Met zijn 1,4 miljard inwoners speelt het een doorslaggevende rol in de wereldwijde demografische statistieken, en de situatie is niet rooskleurig. In dit land, dat niet langer geregeerd wordt door een één-kind-beleid, is het geboortecijfer 1,16 kinderen per vrouw, ver onder de 2,1 die nodig is om een generatie te vernieuwen.

Natuurlijk zullen bepaalde "demografische locomotieven" doorgaan op hun huidige pad, sommigen van hen tot na 2100, volgens de Verenigde Naties. Angola, de Centraal-Afrikaanse Republiek, Niger en Somalië zullen allemaal hun bevolking zien verdubbelen tegen 2054. Voor andere landen, zoals de Verenigde Staten en India, is een langzame maar gestage groei nog steeds aan de orde van de dag.

Toch is de trend van bevolkingsgroei halfstok, zo niet tot stilstand gekomen. Volgens de VN behoren Brazilië, Iran, Vietnam en Turkije tot de volgende landen waarvan de bevolking zich halverwege deze eeuw zal stabiliseren.

Al deze voorspellingen, in lijn met eerdere analyses, schetsen een beeld dat in schril contrast staat met wat we ons nog maar tien jaar geleden voorstelden. Maar **naast de lokale kwestie van bevolkingsafname is er nu ook de kwestie van wereldwijde vergrijzing. Halverwege 2030, aldus het rapport, zal het aantal 80-plussers wereldwijd het aantal baby's jonger dan één jaar hebben ingehaald.**

***Mijn commentaar:*** De belangrijkste cijfers uit het VN-rapport 2024 zijn beschikbaar in het Frans op [de website van INED](#).

*Drie stukken informatie in het bijzonder trokken mijn aandacht.*

*Met betrekking tot de bevolking per continent voorspelt de VN dat in 2100 :*

- een afname van 20% van de bevolking van Europa (-150 miljoen inwoners),*
- een verdubbeling van de bevolking van Afrika (+2,2 miljard inwoners)*

## Projections par continent

Projections de population (en millions) par continent de 2025 à 2100. Scénario central

	2025	2050	2075	2100
<b>Europe</b>	<b>744</b>	<b>703</b>	<b>637</b>	<b>592</b>
Europe de l'Est	284	256	222	200
Europe de l'Ouest	200	196	188	185
Europe du Sud	151	135	111	96
Europe du Nord	110	116	114	110
<b>Amériques</b>	<b>1 055</b>	<b>1 157</b>	<b>1 151</b>	<b>1 088</b>
Amérique du Sud	438	469	439	379
Amérique du Nord	388	427	453	475
Amérique Centrale	185	215	217	197
Caraïbes	45	46	43	37
<b>Asie</b>	<b>4 835</b>	<b>5 280</b>	<b>5 105</b>	<b>4 613</b>
Asie du Sud	2 085	2 506	2 627	2 489
Asie de l'Est	1 652	1 467	1 100	770
Asie du Sud-Est	700	775	751	679
Asie de l'Ouest	314	419	491	525
Asie Centrale	84	114	136	150
<b>Afrique</b>	<b>1 550</b>	<b>2 467</b>	<b>3 291</b>	<b>3 814</b>
Afrique de l'Est	513	855	1 172	1 383
Afrique de l'Ouest	467	735	956	1 070
Afrique du Nord	276	373	437	462
Afrique Centrale	220	412	624	790
Afrique Australe	74	92	102	109
<b>Océanie</b>	<b>47</b>	<b>58</b>	<b>66</b>	<b>73</b>
<b>MONDE</b>	<b>8 232</b>	<b>9 664</b>	<b>10 250</b>	<b>10 180</b>

World Population Prospects, Révision 2024

La publication World Population Prospects fournit les estimations de population des Nations unies pour tous les pays du monde pour chaque année entre 1950 et 2024 et les projections selon différents scénarios (bas, moyen et haut) pour chaque année entre 2024 et 2100. Les chiffres présentés ici correspondent aux projections pour l'année

*In termen van bevolking per land zou de bevolking van China tegen 2100 met 50% kunnen afnemen, met een verlies van 800 miljoen inwoners.*

*Als deze voorspelling uitkomt, zal China zich in dezelfde situatie bevinden als Europa, met een vergrijzende bevolking.*

*Deze vergrijzing zou China dwingen om aanzienlijke middelen te mobiliseren om de pensioenen te financieren.*

*Om dit te bereiken, zou het land kunnen proberen zijn positie te versterken in sectoren met een hoge toegevoegde waarde, met name in de lucht- en ruimtevaartindustrie, waar de productie en het onderhoud van motoren en de verkoop van vliegtuigen van bijzonder belang zouden kunnen zijn.*

Nota bene: dit commentaar is vrij geïnspireerd op het eco-redactioneel artikel van France Inter van 15 juli 2024.

## Projections par pays

Population totale (en millions) des 50 pays les plus peuplés en 2025. Scénario central

Rang en 2025	Pays	2025	2050	2075	2100	Rang en 2100
1	Inde	1 464	1 680	1 671	1 505	1
2	Chine	1 416	1 260	934	633	2
3	Etats-Unis	347	381	403	421	6
4	Indonésie	286	321	318	296	8
5	Pakistan	255	372	467	511	3
6	Nigéria	238	359	447	477	4
7	Brésil	213	217	195	163	12
8	Bangladesh	176	215	226	209	10
9	Russie	144	136	129	126	17
10	Ethiopie	135	225	309	367	7
11	Mexique	132	149	146	130	15
12	Japon	123	105	87	77	32
13	Egypte	118	162	191	202	11
14	Philippines	117	134	131	114	19
15	Congo (Rép. dém. du)	113	218	337	431	5
16	Viêt Nam	102	110	103	92	26
17	Iran	92	102	94	80	30
18	Turquie	88	91	82	65	41
19	Allemagne	84	78	73	71	36
20	Thaïlande	72	66	55	46	50
21	Tanzanie	71	130	199	263	9
22	Royaume Uni	70	76	76	74	34
23	France (métropolitaine)	67	68	68	68	38
24	Afrique du Sud	65	79	88	94	25

### > Hoe bepalen luchtvaartmaatschappijen de ticketprijzen?

(bron Capital) 7 augustus 2024 - 170 miljoen Fransen reisden in 2023 met het vliegtuig, volgens de Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM). Dat zijn 100 miljoen meer passagiers dan in 2021, tijdens de Covid-crisis. Het is onvermijdelijk dat de **explosieve stijging van de vraag zich laat voelen in de ticketprijzen**. "Stijgende kosten in combinatie met een sterke vraag hebben geleid tot hogere ticketprijzen. Gemiddeld **zijn de luchtvaarttarieven vanuit Frankrijk met ongeveer 30% gestegen ten opzichte van 2017**", legt FNAM uit in zijn activiteitenverslag 2023-2024. De prijzen kunnen ook variëren naargelang de periodes van grote vraag (feestdagen, festiviteiten, speciale evenementen) en dalperiodes. **Een grotere vraag leidt echter niet altijd tot hogere prijzen**.

Het voorbeeld van Ryanair is een perfecte illustratie: vorig jaar kondigde de luchtvaartmaatschappij de komst van 11 nieuwe vliegtuigen aan en ze plant er een vijftigtal tegen eind april 2024 om aan de groeiende vraag van passagiers te voldoen. De maatschappij heeft echter onlangs de ticketprijzen met 15% verlaagd om de

vliegtuigen beter te kunnen vullen. De prijs van een ticket hangt af van een aantal factoren, waaronder de opties die de passagier kiest. Met name de keuze van de serviceklasse (economy, business, first class) of categorie (business, vrije tijd en groep) op het moment van boeken kan de prijs verhogen.

(...)

Elk ticket bestaat uit een basistarief, dat de kosten dekt van de luchtvaartmaatschappij die de passagiers vervoert. Dit omvat de kosten voor de aankoop en het onderhoud van de vliegtuigen, de lonen van het personeel zoals stewardessen en piloten, en brandstof. "Als je een vliegticket koopt, **vertegenwoordigt de brandstof tussen de 25 en 45% van het ticket**, afhankelijk van het soort vlucht", legt Arnaud Aymé, transportdeskundige bij SIA Partners, uit. (...)

**Een zeer groot deel van de kosten van het ticket varieert sterk afhankelijk van de grondstofprijzen**, die de komende jaren waarschijnlijk zullen stijgen. "Op de middellange termijn zal de integratie van duurzame vliegtuigbrandstoffen deze kostenpost aanzienlijk verhogen, aangezien de prijs per ton momenteel 4 tot 8 keer hoger ligt dan die van paraffine", legt Air France-KLM uit. De Green Deal Fit for 55-studie, gepubliceerd in maart 2022, voorspelt een stijging van 80 euro per passagier voor een retourvlucht over middellange afstand, een reis van ongeveer 3.000 km. Deze kosten, die door luchtvaartmaatschappijen worden geïnd om **te worden doorberekend aan derden**, omvatten luchthavengelden en belastingen of toeslagen die door verschillende overheden worden opgelegd. Volgens Arnaud Aymé zijn de twee belangrijkste belastingen de "solidariteitsbelasting", waarmee de internationale humanitaire organisatie Unitaïd wordt gefinancierd, en de "luchthavenbelastingen", die beide in de prijs van de tickets zijn inbegrepen. In 2024 zal de "solidariteitsbelasting", 20 jaar geleden ingevoerd door Jacques Chirac, variëren tussen €1 en €40 per passagier per vlucht, "afhankelijk van de afgelegde afstand en de bestemming", legt de vervoersdeskundige uit.

(...)

**Luchthavenbelastingen worden bij ministerieel besluit vastgesteld door de ministers van Begroting en Burgerluchtvaart.** Ze worden gebruikt om het onderhoud, de reparatie en de modernisering van de luchthaveninfrastructuur te financieren, zoals verkeerstorens, start- en landingsbanen en terminals.

(...)

De specialist merkt ook op dat **deze heffingen en belastingen over het algemeen "toenemen in Europa", om decarbonisatie en meer verantwoorde vervoerswijzen, zoals het spoor, aan te moedigen.**

***Mijn commentaar:*** Luchtvaarttarieven kunnen ook variëren naargelang:

- de mate van concurrentie op een route

- de mate van concurrentie op een route; - de agressiviteit waarmee grote luchtvaartmaatschappijen hun prijzen bepalen om passagiers aan te trekken om van hun hubs gebruik te maken. Een andere belangrijke factor is de ontwikkeling van

*aanvullende diensten die aan passagiers worden aangeboden, zoals upgrades, toegang tot lounges, bagagevrijstelling, stoelselectie en vele andere.*

*De verhouding tussen het basistarief en de aanvullende diensten verschilt van luchtvaartmaatschappij tot luchtvaartmaatschappij. In de toekomst zou het gebruikelijk kunnen worden om basistarieven te zien die dicht bij nul euro liggen, zodat passagiers hun reis kunnen personaliseren door te kiezen uit een reeks betaalde opties.*

*Voor de goede orde: sommige luchtvaartmaatschappijen bieden nu al (korteafstands) negatieve tarieven vóór belastingen (zie [mijn nieuwsbrief nr. 807](#)).*

*Het artikel benadrukt opnieuw een belangrijk feit: brandstofkosten zijn goed voor ongeveer een derde van de uitgaven van luchtvaartmaatschappijen. De verplichte invoering van Sustainable Aviation Fuels (SAF) in Europa zal een aanzienlijke uitdaging vormen voor het financiële evenwicht van de Europese luchtvaartmaatschappijen.*

*Het is essentieel om Europees beleid op te stellen om de ontwikkeling van SAF-industrieën te vergemakkelijken, met een eerlijke verdeling van de toegevoegde waarde tussen alle belanghebbenden.*

## > Chinese luchtvaartmaatschappijen breiden uit terwijl buitenlandse concurrenten vluchten naar China terugschroeven

(Source Investing) 9 augustus 2024 - In de luchtvaartsector breiden Chinese luchtvaartmaatschappijen hun internationale aanwezigheid uit, terwijl hun buitenlandse concurrenten, waaronder westerse maatschappijen als British Airways en het Australische Qantas Airways, hun diensten naar China terugschroeven. Dit gebeurt **tegen de achtergrond van een lage vraag naar reizen naar China, stijgende kosten en langere vluchttijden door het vermijden van het Russische luchtruim**

(...)

Chinese luchtvaartmaatschappijen zijn in staat geweest om kortere routes naar Europa en Noord-Amerika te behouden door over Rusland te vliegen, **waardoor ze een kostenvoordeel hebben** en een groter aandeel van de internationale markt kunnen veroveren. Dit komt op een moment dat de concurrentie op binnenlandse routes in China de ticketprijzen en winstgevendheid onder druk heeft gezet.

Een senior analist van reisdatbedrijf OAG wees erop dat **Chinese luchtvaartmaatschappijen tot 30% lagere kosten kunnen hebben dan hun internationale tegenhangers**, wat hun expansie-inspanningen stimuleert. De vlucht Beijing-Londen van British Airways duurt nu bijvoorbeeld ongeveer 2,5 uur langer dan een dagelijkse vlucht die vorig jaar door China Southern op dezelfde route werd gelanceerd.

British Airways zal doorgaan met haar dagelijkse vluchten naar Shanghai en heeft in mei een codeshare met China Southern opnieuw gelanceerd. Virgin Atlantic heeft ondertussen besloten om haar dienst Londen-Shanghai vanaf eind oktober voor onbepaalde tijd op te schorten vanwege de langere vluchttijden. Verwacht wordt dat British Airways en Virgin Atlantic hun waardevolle slots op London Heathrow zullen toewijzen aan mogelijk meer winstgevende routes.

(...)

Volgens de dienstregelingsgegevens van Cirium voerden Chinese luchtvaartmaatschappijen, waaronder China Southern, China Eastern en OTC:AIRY, in juli 90% van hun internationale vluchten uit in vergelijking met juli 2019, terwijl buitenlandse maatschappijen slechts 60% van hun pre-pandemische niveaus bereikten, wat wijst op een daling.

(...)

Ondanks de daling van sommige buitenlandse luchtvaartmaatschappijen **hebben maatschappijen uit het Midden-Oosten hun inzet voor China verhoogd.**

Emirates heeft zijn capaciteit volledig hersteld, Kuwait Airways heeft zijn frequenties verhoogd en Gulf Air uit Bahrein is in mei begonnen met vluchten naar twee Chinese steden.

Het internationale verkeer van China zit in de lift sinds de pandemiegerelateerde beperkingen begin 2023 werden opgeheven, maar het herstel verloopt trager dan in andere landen door economische moeilijkheden en een verschuiving naar binnenlandse reizen. In juli waren er 23% minder vluchten vanuit China vergeleken met dezelfde maand in 2019.

**Ook politieke kwesties hebben het luchtverkeer beïnvloed:** passagiersvluchten tussen India en China blijven opgeschort vanwege een grensgeschil. Daarnaast zijn de vluchten tussen China en de VS ongeveer een vijfde van het niveau van 2019 na de opschorting van een bilaterale overeenkomst voor luchtdiensten in 2020. Hoewel de wederzijdse vluchtvergunningen zijn toegenomen, voeren Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen slechts 35 van de 50 toegestane retourvluchten per week uit, terwijl Chinese maatschappijen zijn gestegen tot 49 per week.

Vorige maand verlegde United Airlines de capaciteit naar andere delen van de regio Azië-Stille Oceaan omdat de vraag naar reizen naar China aanzienlijk was gedaald. Grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartvakbonden hebben er bij de Amerikaanse regering op aangedrongen om de toename van het aantal vluchten van Chinese luchtvaartmaatschappijen niet goed te keuren, met als argument dat het beleid van Peking en het nadeel van het niet gebruiken van het Russische luchtruim concurrentieverstorend zijn. Ze waarschuwen dat **de ongecontroleerde groei van de Chinese luchtvaartmarkt ertoe kan leiden dat meer vluchten worden opgegeven ten gunste van Chinese maatschappijen.**

***Mijn commentaar:*** Hoewel het luchtvervoer de afgelopen jaren grotendeels is geprivatiseerd, wordt het nog steeds beïnvloed door politieke beslissingen.

*Bilaterale overeenkomsten, grensoverschrijdende spanningen en overvliegverboden kunnen de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen beïnvloeden.*

*Een minder zichtbare factor zijn de overvliegbelastingen die verschillende landen heffen, vooral op routes tussen Europa en Azië.*

*Chinese luchtvaartmaatschappijen hebben een duidelijk concurrentievoordeel zolang de toegang tot het Russische luchtruim beperkt blijft. Het zal interessant zijn om de resultaten te volgen van de strategie van maatschappijen uit het Midden-Oosten die ervoor gekozen hebben om hun banden met China aan te halen.*

*Europese luchtvaartmaatschappijen, waarvan de netwerken op Azië zijn gericht, blijven nadeel ondervinden van deze beperkingen.*

## > **Ethiopië tekent overeenkomst voor ontwerp grootste luchthaven van Afrika**

(bron: Reuters) 9 augustus 2024 - **Ethiopië heeft een overeenkomst getekend voor het ontwerp van een nieuwe luchthaven met vier start- en landingsbanen die de grootste in Afrika zal zijn** als de bouw in 2029 is voltooid, zei het hoofd van staatsbedrijf Ethiopian Airlines vrijdag. De luchthaven ligt in de buurt van de stad Bishoftu, ongeveer 45 km van de hoofdstad Addis Abeba. De luchthaven zal een capaciteit hebben van 100 miljoen passagiers per jaar en parkeergelegenheid bieden voor 270 vliegtuigen, vertelde Mesfin Tasew, CEO van Ethiopian Airlines, tijdens een persconferentie.

**Het in Dubai gevestigde ingenieurs- en adviesbureau Sidara zal de luchthaven ontwerpen**, zei de chif operating officer van het bedrijf, Tariq Al Qanni.

Plannen voor de bouw van de luchthaven werden voor het eerst aangekondigd in 2018. Mesfin zei dat Bole Addis Abeba International Airport, momenteel de belangrijkste hub voor Afrika's grootste luchtvaartmaatschappij, binnenkort zijn capaciteit van 25 miljoen passagiers per jaar zal bereiken.

"Dit is een vijfjarig project (dat) in 2029 zal zijn voltooid. Het wordt het grootste in Afrika," zei de heer Mesfin. **"De eerste fase alleen al zal minstens 6 miljard dollar kosten... Het geld zal komen van leningen en bedrijven hebben al interesse getoond"**.

Ethiopian Airlines vervoerde 17 miljoen passagiers in het boekjaar 2023/2024 en verwacht er 20 miljoen te vervoeren in het boekjaar dat in juli begon.

***Mijn commentaar:*** *Op dit moment domineren twee luchtvaartmaatschappijen de markt in Afrika: Kenya Airways en Ethiopian Airlines.*

*Met dit nieuwe project zet Ethiopië de ontwikkeling van zijn burgerluchtvaart voort. Ethiopian Airlines profiteert al van de steun van China, dat afgelopen maart deelnam*



*aan de bouw en opening van een nieuw vrachtcentrum op de internationale luchthaven van Bole in Addis Abeba.*

*De keuze voor een advies- en ingenieursbureau uit Dubai suggereert een mogelijke samenwerking met de Verenigde Arabische Emiraten.*

*Voorlopig zijn de namen van de geldschieters en bedrijven die deze luchthaven zullen financieren nog niet bekend gemaakt, maar de nationaliteiten van de betrokken partijen zullen wel onthuld worden.*

*Deze partnerschappen zijn van strategisch belang voor de ontwikkeling van de grootste luchthaven van Afrika en een van de twee grootste luchtvaartmaatschappijen van het continent.*

*De groeivoorzichten voor het luchtverkeer in Afrika zijn veel groter dan die in Europa en de Verenigde Staten.*

*De bevolking zal de komende decennia sterk toenemen (zie het eerste artikel in deze nieuwsbrief, "UN revises demographic peak downwards and confirms accelerated ageing of the world's population").*

## > **Duurzame vliegtuigbrandstoffen in turbulente tijden**

(bron L'Opinion) 6 augustus 2024 - De feiten - Binnen enkele weken na elkaar hebben **BP en Shell de bouw van hun fabrieken voor de productie van biobrandstoffen in Europa en de Verenigde Staten opgeschort.**

(...)

Dit werd in 2017 besloten door de 193 lidstaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), een VN-agentschap. Een doelstelling die de Europese verordening, Refuel EU, in de loop van de tijd heeft "opgeschroefd": de luchtvaartsector moet in 2030 6% duurzame paraffine gebruiken, vervolgens 20% in 2035, 42% in 2045 en tot 70% in 2050.

Makkelijker gezegd dan gedaan. **In 2021 lanceerden alle oliemaatschappijen en raffinaderijen zich in de race om biobrandstoffen voor de luchtvaart, een markt die op dat moment dramatisch zou groeien in het decennium.** Een jaar later bedroeg de totale productie van paraffine uit biomassa, d.w.z. geproduceerd uit hernieuwbare bronnen (plantaardige oliën, landbouwgrondstoffen rijk aan glucose, dierlijke vetten, enz.) wereldwijd slechts 250.000 ton, minder dan 0,1% van de meer dan 300 miljoen ton paraffine die door de luchtvaart wordt gebruikt. En vandaag de dag maken biobrandstoffen een turbulente periode door.

Begin juli **kondigde Shell aan te stoppen met de bouw van een gigantische productiefabriek in Nederland, een van de grootste ter wereld (**

...)

**De reden die het energiebedrijf gaf, was dat de locatie niet erg concurrerend was in een tijd waarin de vraag minder steeg dan verwacht.** Een paar dagen eerder had BP ook al twee nieuwe projecten voor de productie van biobrandstof in Duitsland en de Verenigde Staten opgeschort.

Naast de trager dan verwachte vraag hebben **Europese groepen het gevoel dat ze het slachtoffer zijn geworden van Chinese dumping.** Afgelopen oktober riep de European Biodiesel Board (EBB) de Brusselse Commissie op om een onderzoek te starten naar oneerlijke praktijken in het Midden-Koninkrijk. Volgens de EBB **exporteerde het land dat jaar 90% van zijn totale productie, of 1,8 miljoen ton, naar Europa tegen bodemprijzen,** waardoor de rentabiliteit van investeringen door oliemaatschappijen op het oude continent werd ondermijnd.

Op 19 juli **slaagde de vakbond erin om binnen vier weken voorlopige antidumpingrechten te verkrijgen** op de biodiesels die oliemaatschappijen ook gebruiken om biobrandstoffen te maken. De rechten kunnen in dit geval variëren van 12,8% tot 36,4%. **Dit zou de druk op de Europese producenten enigszins moeten verlichten.** Op 24 juli verlaagde de Finse olieraffinaderij en biobrandstofproducent Neste, de wereldleider in deze sector, voor de tweede keer dit jaar zijn verkoopmargedoelelstelling voor groene brandstoffen tegen de achtergrond van een zwakke vraag.

Ondanks deze moeilijkheden blijft TotalEnergies zeer geëngageerd en voert het zijn investeringen op.

(...)

Tegen 2028 wil TotalEnergies in Frankrijk een half miljoen ton duurzame brandstoffen produceren. In China heeft TotalEnergies onlangs een overeenkomst gesloten met de gigant Sinopec voor de productie van 230.000 ton per jaar. Elders in de wereld heeft de groep van Patrick Pouyanné een ambitieus doel van 1,5 miljoen ton tegen 2030, met SAF-productie-eenheden in Europa, de Verenigde Staten, Japan en Zuid-Korea.

**Ook de overheid steunt initiatieven op dit gebied.** Iets meer dan een jaar geleden kondigde het staatshoofd aan 200 miljoen euro extra vrij te maken (voor de periode 2024-2030) om de FAS-productie te ontwikkelen. Deze middelen zullen worden gebruikt voor het opzetten van het BioTJET-project in het Lacq-gebied (Pyrénées-Atlantiques), dat tot doel heeft de eerste commerciële eenheid in Frankrijk te bouwen en te exploiteren.

Laten we hopen dat deze hoop niet de bodem wordt ingeslagen. Biobrandstoffen, groene waterstof, elektrische auto's: elke keer gaat Europa failliet en vergeet dat groen produceren in eigen land duur is en in China nog veel minder.

***Mijn commentaar: Sommige grote oliemaatschappijen weigeren te investeren in risicovolle projecten of projecten met een laag rendement. Luchtvaartmaatschappijen kunnen op hun beurt de extra kosten van duurzame vliegtuigbrandstoffen niet alleen opbrengen.***

*Dus richten ze hun aandacht op de overheid, vooral tegenover de Chinese en Amerikaanse productiesectoren. Een duidelijke Europese strategie laat echter op zich wachten.*

*Hoewel Franse initiatieven, zoals het BioTJET-project, prijzenswaardig zijn, zullen ze niet voldoende volumes produceren om aan de behoeften te voldoen. We moeten dus op Europese schaal werken.*

*De Europese verkiezingen hebben net plaatsgevonden en de vorming van commissies, met name de Transportcommissie (TRAN), is in volle gang. De volgende Transportcommissaris wordt aan het eind van het jaar benoemd.*

*Het zal dan cruciaal zijn voor werknemers- en werkgeversvertegenwoordigers om hem of haar te overtuigen van de noodzaak voor de Europese Commissie om een echte strategie te ontwikkelen voor de markt in duurzame vliegtuigbrandstoffen in Europa.*

## **Einde persoverzicht**

### **> Koersontwikkeling Air France-KLM**

**Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 10 augustus op 7,944 euro. Het is deze week sterk gedaald (-4,66%).**

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

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 11,11 euro** (deze was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 19,60 euro, het laagste 8 euro.

**Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.**

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

***Mijn commentaar:*** De aandelenkoers van Air France-KLM flirt opnieuw met een historisch dieptepunt.

*De gemengde halfjaarresultaten van de luchtvaartmaatschappijen hebben geleid tot een daling van hun aandelenkoersen. De aankondiging van de halfjaarresultaten van Air France-KLM, die ook gemengd waren, zorgde paradoxaal genoeg voor een stijging van de aandelenkoers.*

*De gemiddelde analistenkoers (consensus) voor 12 maanden voor het aandeel Air France-KLM is €11,11, een daling van bijna €3 in twee maanden.*

*Het is onmogelijk om bedrijven te vergelijken op basis van hun aandelenkoers. Kapitalisatie (de totale waarde van de uitgegeven aandelen) is een relevantere indicator.*

*Hier is de kapitalisatie (op 29 juli) van enkele luchtvaartmaatschappijen:*

- Air France-KLM: €2,2 miljard
- easyJet: €4,2 miljard
- Lufthansa: €7,1 miljard
- IAG: €9,8 miljard
- Ryanair: €16,7 miljard
- Delta Air Lines: €26,3 miljard.

*Enkele benchmarks:*

- toen Delta Air Lines en China Eastern in 2018 een belang verwierven in Air France-KLM, bedroeg de kapitalisatie van de groep €3,75 miljard.
- toen CMA CGM in 2022 een belang van 9% nam (voor een investering van ongeveer 400 miljoen euro), bedroeg de kapitalisatie van de groep 4,4 miljard euro.

## > **Brandstofprijzen deze** week

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is stabiel op 97 dollar.** Eind juni 2023 was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie** (Noordzee) **stijgt met \$1 per vat naar \$79.**

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojode de prijs 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 u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Partners for the Future, 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.

**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

**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](#).

11.612 mensen ontvangen dit persoverzicht live