



voorzorg. De onderneming boekte over de eerste zes maanden van het jaar een verlies van 4,5 miljard euro en kampt met een negatief eigen vermogen van 2,5 miljard euro.

Met mistroostige vooruitzichten voor de luchtvaartsector zal het bedrijf de leningen waarschijnlijk niet uit de toekomstige kasstromen kunnen aflossen. Het lijkt haast onvermijdelijk dat voor een schuldherschikking in ieder geval ook een aandelenemissie nodig is. Maar bij een beurswaarde van zo'n 1,5 miljard euro is een aandelenuitgifte om de gaten te dichten haast onmogelijk.

Air France-KLM heeft meerdere miljarden euro's nodig om een enigszins presentabele balans te krijgen. Een dergelijke emissie zou tot een enorme verwatering van het aandelenkapitaal leiden. De Nederlandse Staat is behalve leningverstrekker ook aandeelhouder met een belang van bijna 13 procent in de holding.

3 HERONDERHANDELEN BANKAFSPRAKEN

Veel meer nog dan het aanspreken van al bestaande kredietlijnen sloten bedrijven nieuwe financieringsarrangemen-

ten af. Behalve het al genoemde Accell gingen onder andere beddenverkoper Beter Bed, maritiem concern Boskalis, winkelverhuurder Eurocommercial Properties, toeleverancier Kendrion en groothandel Sligro bij huisbanken langs.

Dat was nodig om financiële convenanten aan te passen, de rentevergoeding te wijzigen of de looptijd aan te passen. Voor de banken zijn dergelijke sessies een lucratieve inkomstenbron, terwijl bedrijven meer zekerheid voor de komende jaren willen hebben.

Sligro is hard geraakt door de sluiting van horeca en bedrijfskantines (catering). Het bedrijf schoot vooral door een afboeking op de Belgische groothandels in de verliezen. Van zijn banken mocht het bij de halfjaarcijfers eenmalig op een hogere schuldratio uitkomen. Voor het testmoment aan het einde van het jaar hebben de twee huisbanken inmiddels ook al een minder strenge toets toegezegd. Maar het heeft ook te maken met een groep Amerikaanse kredietverstrekkers (USPP noteholders). Met hen heeft bestuursvoorzitter Koen Slippens nog geen akkoord op zak.

De komende maanden zal Sligro sowieso veelvuldig met financiers praten. Nog dit jaar wil het een nieuwe financieringsstructuur optuigen. Eentje die "past bij de komende herstelfase en ambities", zo zei de financieel directeur onlangs. Hij verwacht dat sommige concurrenten door de coronacrisis het loodje zullen leggen. Sligro wil dan de munitie hebben om bijvoorbeeld in België wat groothandels op te pikken.

Bodemonderzoeker Fugro is bezig om voor langere tijd de financiering aan te passen. In de eerste weken van de coronapandemie mislukte het in de markt zetten van een obligatielening van een half miljard euro. Voor Fugro, dat gebukt gaat onder de lage olieprijs en een te hoge schuldenlast heeft, gingen op de laatste dag van februari de loketten dicht. Ondertussen is wel de looptijd van de belangrijkste kredietlijn met enkele maanden verlengd tot september volgend jaar. Daarmee is wat tijd gekocht in aanloop naar de definitieve herfinanciering. Die zal uiterlijk rond de jaarcijfers in februari moeten zijn afgerond.

Voor Boskalis was het eerste halfjaar in de woorden van ceo Peter Berdowski een 'achtbaan'. Het moest alles uit kast halen om het baggeren, bergen van schepen en de aanleg van windmolenparken te kunnen laten doorgaan. Boskalis halveerde de investeringen, schrapte het dividend en stopte de aandeleninkoop. Daardoor bleef 300 miljoen euro in kas. Onderdeel van de crisismaatregelen was ook het langer veiligstellen van de bankfinanciering. Dat pakket liep oorspronkelijk volgend jaar af, maar is onlangs verlengd tot 2025. Banken hebben 500 miljoen euro klaarstaan met de mogelijkheid voor Boskalis om nog 150 miljoen euro extra op te vragen. De maritiem dienstverlener is per saldo schuldenvrij. De kaspositie ligt bijna 200 miljoen euro hoger dan de rentedragende schulden.

**BIJ
AIR FRANCE-
KLM IS DE
NOOD HOOG:
4,5 MILJARD
EURO VERLIES
EN EEN
NEGATIEF
EIGEN
VERMOGEN VAN
2,5 MILJARD**