

# EEN SCHAAKSPEL IN BLAUW EN WIT

Het is erop of eronder voor Air France-KLM komende maanden. De redding van de luchtvaartmaatschappij zal een uiterst complexe zaak zijn, waarbij veel hoofdrolspelers meer dan één rol spelen.

**E**r was minder nodig dan de zwaar ontwrichtende coronapandemie om de kwetsbaarheid van de luchtvaart bloot te leggen. De concurrentie in de sector is zo groot, dat het zelfs in goede tijden een hele prestatie is als maatschappijen genoeg verdienen om de kosten van kapitaal terug te verdienen.

Bij tegenslag is het meteen hommeles en slaat winst al snel om in verlies. De risico's op tegenslag zijn groot en vaak extern. Denk aan de olieprijs, de geopolitieke situatie of weersomstandigheden en natuurrampen. Anticiperen op tegenslag is maar beperkt mogelijk, want veel van de kosten in de sector zijn (min of meer) vast, zoals personeelskosten, kerosine en leasen van vliegtuigen

AIR FRANCE-  
KLM VERLIEST  
GEMIDDELD  
RUIM 200  
MILJOEN EURO  
PER MAAND  
DOOR CORONA

en andere benodigdheden.

De coronacrisis is een tegenslag van de buitencategorie. Een maatschappij als Air France-KLM verliest maandelijks gemiddeld meer dan 200 miljoen euro, waardoor de schuldpositie snel oploopt. Zelfs als de verdienkracht van het Frans-Nederlandse concern herstelt, is deze onvoldoende om het snel opgelopen gat in het eigen vermogen te dichten.

Het centrale probleem is eenvoudig. Air France-KLM kampt met schulden die de verdien capaciteit ver te boven gaan. De in totaal 10,4 miljard euro aan leningen van de Nederlandse en Franse Staat helpen om voorlopig de vaste lasten te betalen. Maar om toekomst te hebben zal er meer hulp nodig zijn in de vorm van extra kapitaal.

Dat geld moet er komende weken komen, nog voor de accountants van de maatschappij hun definitieve oordeel vellen over

