

luchtwaardig worden verklaard door de FAA, de Amerikaanse luchtvaarttoezichthouder. Boeing hoopte dat de toestellen al de lucht in zouden mogen als het ook daar later een aanpassing zou doorvoeren. Dat lijkt de luchtvaartwaakhond nu toch niet toe te staan. En dat zorgt voor een fikse vertraging bij het leveren van de toestellen. De 737 Max 7 had eind 2023 al goedkeuring moeten krijgen van de FAA, terwijl de Max 10 dit jaar groen licht had ingepland. Dat lijkt er niet meer van te komen, zo verwachten in ieder geval de maatschappijen die de eerste toestellen zouden ontvangen.

#### DURE AIR FORCE ONE

De militaire tak vormde in het eerste kwartaal van dit jaar een bescheiden lichtpuntje in de cijfers van Boeing, maar het onderdeel heeft nog wel te maken met een aantal doofterrende fouten uit het verleden. Zo zijn er contracten getekend voor leveringen die veel duurder uitvielen, zonder dat de prijsafspraken aangepast konden worden. Dat geldt bijvoorbeeld voor de bouw van de nieuwe Air Force One, het vliegtuig van de Amerikaanse president. De bouw is zeker drie jaar vertraagd en levert Boeing waarschijnlijk een verlies van 660 miljoen dollar op, zo schatte ceo Dave Calhoun in 2022. Ook verschillende andere specialistische opdrachten voor de Amerikaanse luchtmacht en NASA hebben stevige vertragen opgelopen en leveren Boeing wegens de vastgelegde prijzen verliezen op. Cfo Brian West beloofde vorig jaar nog dat het bedrijf dat soort contracten niet meer zal tekenen.

#### MILJARDENVERLIEZEN

Als er één cijfer is dat de problemen bij Boeing het best samenvat, is het de 32 miljard dollar aan verliezen die het bedrijf opgeteld boekte sinds 2019. Het laatste winstgevende

kwartaal was twee jaar geleden.

De verliezen betekenen dat Boeing tegen cashflowproblemen aanloopt. Beleggers zijn toegespitst op de belofte die het management al jaren doet, namelijk dat er in 2025 of 2026 voor het eerst weer een positieve kasstroom van meer dan 10 miljard dollar zal zijn. Dat is belangrijk vanwege de grote schuldaflossingen die Boeing moet doen en om de kosten te dragen die het ontwikkelen van een volgende generatie passagiersvliegtuigen met zich meebrengt.

Het lijkt met de dag onwaarschijnlijker dat Boeing zijn doel zal halen. In het eerste kwartaal van 2024 stroomde er 3,4 miljard dollar uit het bedrijf. Cfo Brian West liet al doorschemeren dat er in het tweede kwartaal ook een aanzienlijk bedrag zal verdwijnen. Over het hele boekjaar verwacht het bedrijf evenwel nog steeds een positieve kasstroom "van een laag enkelcijferig aantal miljarden", zoals West het omschreef. Verschillende analisten rekenen er al niet meer op dat het bedrijf dat gaat klaarspelen.

De kasstroom is een belangrijke factor wegens de enorme schuldenberg die het bedrijf opbouwde in de nasleep van de problemen met de Max 8, waarvan zo'n zes jaar geleden twee toestellen neerstortten. Omdat het concern de toestellen in afwachting van een oplossing bleef bouwen en er stevige compensaties moesten worden uitbetaald aan luchtvaartmaatschappijen, steeg de schuldpositie enorm. Aan het eind van de rit bedroeg de nettoschuld 47,9 miljard dollar.

#### OBLIGATIES

Dit jaar loopt 5 miljard dollar aan obligaties af. Daarvan is 4,4 miljard in het eerste kwartaal al afgelost. Volgend jaar gaat het opnieuw om 4,3 miljard en het jaar daarna maar liefst om 8 miljard dollar. Om genoeg geld



OP DE LANGE  
TERMIJN GELDT  
BOEING ALS TOO  
BIG TO FAIL