

Boeing kost VS meer dan handelsoorlog



De Standaard* - 18 Dec. 2019
Pagina 23

* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

De beslissing van Boeing om de productie van de 737 Max te bevriezen, jaagt een schokgolf door de Amerikaanse economie.

Van onze redacteur Pascal Sertyn

BrusselDe bevriezing van de productie van de 737 Max vanaf januari is 'afschuwelijk' voor Boeing: zo vat transporteconoom Eddy Van de Voorde het kernachtig samen. Sinds maart mag er niet meer met het toestel gevlogen worden, na twee crashes kort na elkaar waarbij 346 mensen omkwamen. Boeing heeft sindsdien al meer dan 9 miljard dollar opzij moeten zetten, door hogere productiekosten en reserveringen voor allerhande compensaties, onder meer aan luchtvaartmaatschappijen. Het ziet er nu naar uit dat dit bedrag nog sterk zal stijgen. Van de Voorde: 'Of Boeing dat geld nog ooit kan recupereren, is zeer de vraag.'

De voorbije maanden is de productie van het toestel voortgegaan a rato van 42 exemplaren per maand. Boeing heeft nu al zowat vierhonderd splinternieuwe 737 Max-toestellen her en der moeten parkeren. Ter vergelijking: tot nog toe zijn er al circa 380 geleverd aan luchtvaartmaatschappijen, terwijl er niet minder dan 4.500 van besteld zijn.

'De 737 Max in zijn huidige vorm lijkt einde verhaal', zegt Van de Voorde. 'Als het toestel nog terug mag vliegen, dan doet Boeing er best aan het vliegtuig een nieuwe naam te geven. Maar het valt niet uit te sluiten dat er voor de vliegtuigbouwer uiteindelijk niets anders zal opzitten dan te opteren voor de ontwikkeling van een ander toestel.'

Kan Boeing failliet gaan? 'Een faillissement is uitgesloten, maar als het verder blijft mislopen, valt een grondige herstructurering niet uit te sluiten. Bijvoorbeeld via een Chapter 11-procedure, waarbij Boeing beschermd wordt tegen schuldeisers en een doorstart kan maken. De VS kunnen zich overigens niet permitteren Boeing over de kop te laten gaan.'

Het bedrijf zelf verzekert dat het de 12.000 werknemers in zijn fabriek in de Amerikaanse stad Seattle aan het werk zal houden, onder meer door herplaatsing naar de militaire divisie. De financiële gevolgen zullen pas in januari duidelijk worden wanneer de resultaten van het vierde kwartaal worden bekendgemaakt.

Nationaal symbool

'Boeing is een treffend voorbeeld aan het worden hoe het wel en wee van één bedrijf systeemrisico's met zich meebrengt', zegt Jan Van Hove, hoofdeconoom van bank-verzekeraar KBC.

De vliegtuigbouwer is een van de grootste werkgevers en de grootste industriële exporteurs van de VS. 'Studies houden er rekening mee dat de problemen bij Boeing de Amerikaanse economie op korte termijn 0,1 tot 0,6 procent groei kunnen kosten.' Die impact wordt nog vergroot omdat Boeing vooral werkt met Amerikaanse toeleveranciers, voegt Van Hove eraan toe. Het wordt volgens hem ook almaar duidelijker dat de terugval van de groei van de Amerikaanse economie eerder dit jaar te wijten was aan Boeing en niet zozeer aan het handelsconflict met China.

Of de Amerikaanse economie lang last zal blijven ondervinden van de 737 Max, is nog de vraag. Als Boeing het toestel terug in de lucht krijgt, is de kans wel groot dat de huidige mindere groei in de VS zo goed als volledig gecompenseerd zal worden, verwacht Van Hove.

Het bedrijf ligt de VS nog om een andere reden na aan het hart. 'Het is een nationaal symbool', zegt Van Hove. 'Dat een zeer belangrijke schakel is in de Amerikaanse defensie-industrie', vult Van de Voorde aan. Ze zijn er allebei van overtuigd dat de Amerikaanse overheid in de bres zal springen mocht het bedrijf toch in financiële moeilijkheden geraken. Boeing kan overigens van oudsher rekenen op een geregelde stroom van lucratieve defensiecontracten.

De stopzetting van de productie van de 737 Max veroorzaakt ook een schokgolf omdat naast Boeing niet minder dan zeshonderd leveranciers en nog eens honderden kleinere onderaannemers betrokken zijn bij de bouw van het vliegtuig. Er zijn duizenden jobs mee gemoeid.

Zo werden de voorbije zomer duizenden werknemers van de Amerikaanse leverancier van de vliegtuigrompen al een tijdje met onbetaald verlof gestuurd. Van Hove denkt ook aan leveranciers van stalen en aluminium onderdelen, terwijl ook de logistieke sector klappen zou kunnen krijgen. Er is immers heel wat werk om al de componenten van de 737 Max-productie te verplaatsen.

Pascal Sertyn

Copyright © 2019 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden