

Conversão da dívida em exportação de navios, logo

Até o final desta semana, o governo brasileiro deverá anunciar a regulamentação para viabilizar a conversão da dívida com bancos credores internacionais em navios de exportação. A previsão é de uma fonte de um dos bancos credores do Brasil, e que vê essa possibilidade de forma satisfatória. A conversão da dívida em bens de capital, principalmente navios, foi uma decisão política que o governo custou a tomar, porém irá agradar a armadores internacionais, bancos credores de outros países, estaleiros nacionais e ao próprio governo, que promoverá substancial redução de seus débitos externos.

Para os estaleiros, a conversão representa a principal possibilidade de entrar no mercado mundial, que voltou a se reaquecer, além de estabilizar suas carteiras de encomendas, uma vez que o parque da indústria naval brasileira vem operando com mais de 50% de ociosidade em suas instalações. Caneco, Ishikawajima, Verolme e Mauá são os principais estaleiros de grande porte do país, que vislumbram grandes possibilidades de converter em navios mais de US\$ 1,2 bilhão.

Entretanto, alertam para a possibilidade dos armadores estrangeiros interessados na conversão desistirem dos contratos, caso a medida demore a ser implementada. E argumentam: "Os armadores precisam de navios para renovar e ampliar suas frotas, e não podem ficar esperando. Assim, o Brasil perde a grande oportunidade de competir no mercado mundial". Mas, ao que tudo indica, não deverá haver grandes delongas, uma vez que foi constituída uma comissão para estudar o assunto, e já está prestes a concluir a regulamentação para viabilizar esse tipo de transação.

DÚVIDAS

Apesar de, aparentemente, se tratar de uma simples troca de mãos de títulos da dívida brasileira (a conversão de dívidas em exportação de navios), o assunto ainda suscita alguns esclarecimentos para sanar diversas dúvidas. Para melhor expor o assunto, divulgamos a seguir o trabalho Exportação de navios através da conversão da dívida (Debt swap — debt for goods, do diretor comercial do estaleiro Caneco:

"A construção naval brasileira, após ter exportado cerca de 80 navios em passado recente, totalizando mais de 3.300.000 toneladas de porte bruto no valor de US\$ 1,5 bilhão, está hoje praticamente impossibilitada de colocar produtos no mercado internacional.

"Esse fato pode ser explicado pelas seguintes razões: — supressão do subsídio outrora concedido pelo governo brasileiro aos contratos de exportação de navios; — eliminação do financiamento direto do Banco do Brasil ao importador. Hoje, o Banco do Brasil simplesmente subsidia as taxas de juros de financiamentos que, forçosamente, devem ser obtidos pelo importador junto a bancos internacionais; — ausência de recursos no Finex para financiamento à produção de navios; — intensa atividade de construção naval em países do Terceiro Mundo, notadamente Extremo Oriente (Coréia, China, Taiwan) e Cortina de Ferro (Polônia, Alemanha Oriental e Iugoslávia), onde uma política de pesados subsídios, aliada a baixos custos de mão-de-obra e importação livre, tem permitido a esses países praticarem preços extremamente baixos no mercado mundial.

"Com o mercado internacional praticamente inacessível, restaria aos estaleiros brasileiros o mercado interno, não fossem as dificuldades do mercado internacional de fretes e desestruturação da marinha mercante, que limitou as embarcações aos armadores estatais (Petrobrás, basicamente).

"Os mais conceituados analistas de mercado são unânimes em antever, já para o final desta década e mormente para a década de 90, uma grande elevação nos preços dos fretes. Como consequência direta dessa elevação, haverá aumento na procura de novos navios para substituir grande parte da frota existente, atualmente em acelerado processo de obsolescência técnica.

"Estima-se, por exemplo, que até 1995 a produção naval mundial se situará em torno de 40 milhões de toneladas de porte bruto por ano, contra cerca de 28 milhões em 1984.

"Em 1984, o Brasil participou com 1,5% da produção mundial total. As previsões para 1995 indicam possibilidade de aumento dessa participação para até 6%. Espera-se, portanto, uma demanda para a construção naval no Brasil na década de 90 de 20 milhões de TPB, o que poderá significar US\$ 20 bilhões em divisas.

"Nesse contexto, o Brasil possui vantagens em relação a países como China e Taiwan, pois, além de seu ainda baixo custo de mão-de-obra, possui melhor e mais diversificada infraestrutura industrial e condições climáticas favoráveis, não requerendo, por exemplo, grandes galpões climatizados.

"A possibilidade do Brasil voltar a marcar sua presença no mercado internacional, através de exportações com conversão de parte da dívida externa, representa uma saída altamente inovadora e oportuna, pois:

"re-insere o Brasil no mercado da construção naval, onde já figurou com destaque e hoje, pelas razões expostas, não ostenta competitividade.

"— Não há necessidade de pagamento direto do comprador ao construtor, reduzindo assim risco de natureza comercial;

"— Não envolve qualquer tipo de subsídio. A atratividade dos negócios é única e exclusivamente devida ao deságio praticado no mercado financeiro internacional, em negociações em títulos da dívida brasileira;

"— Não há necessidade de financiamento ao importador nem de equalização de juros;

"— Permitiria reduzir-se o nível de ociosidade do parque naval brasileiro e, pelo efeito multiplicador, também no parque industrial subsidiário, assegurando desta forma considerável aumento do nível de emprego.

"— Permitiria ingresso, na pauta de exportações, de produtos que, de outra forma, hoje estão praticamente aliçados do comércio exterior do Brasil.

"O sistema de conversão da dívida para pagar exportações brasileiras de bens de capital (debt for goods) consiste, em linhas gerais, nas seguintes etapas:

"1 - Armador estrangeiro negocia com estaleiro brasileiro as especificações, preço, prazos de entrega e celebra um contrato de construção;

"2 - De posse desse contrato, o armador acerta com um banco (ou bancos) credor(es) do Brasil a transferência (swap) de parte da dívida brasileira para si (no valor do contrato de construção, negociando, na ocasião, um desconto (deságio)).

"3 - Após concordar com a transferência da dívida, o banco (ou bancos) emite(m) uma carta de crédito irrevogável em favor do armador, no valor global do contrato de construção.

"4 - O governo brasileiro, ao aprovar a operação, faz com que os contratos de construção entrem em vigor e autoriza o Banco do Brasil a liberar, durante a construção, recursos, em cruzados, ao estaleiro.

"5 - O estaleiro executa o contrato de construção, construindo, testando e entregando os navios ao armador.

"6 - Ao ser entregue o navio, o banco (ou os bancos) credor(es) efetivará(rão) a baixa da importância correspondente ao valor do contrato de construção, da dívida brasileira."

Embora ninguém goste de falar no assunto, nem estaleiro, nem armador, banco credor ou Banco Central, existem mecanismos operacionais que preocupam o governo brasileiro: trata-se das garantias da transação. Esse aspecto está sendo estudado pelo Banco Central, de forma a viabilizar a conversão.