

Público

27-01-2020

Periodicidade: Diário

Classe: Informação Geral

Âmbito: Nacional

Tiragem: 31885

Temática: Economia

Dimensão: 1248 cm²

Imagem: S/Cor

Página (s): 16



ESPAÇO PÚBLICO

Boeing: perdido por cem, perdido por mil?

Ricardo Cabral

Um colapso em grande, com fogo-de-artifício, em Seattle, é isso que sugere o balanço financeiro da Boeing

Como é sabido, a Boeing enfrenta enormes problemas tecnológicos, comerciais e financeiros em resultado da queda de dois aviões novos de um seu modelo recente – o 737 Max – por problema no desenho desse modelo e de um *software* de pilotagem automático que se sobrepõe à acção dos pilotos, também mal desenhado, que a Boeing não informou os pilotos que existia.

Em 2019, em vez de apostar no desenvolvimento de um novo modelo de raiz, construiu cerca de 400 Boeing 737 Max até que, ficando sem parques de estacionamento, viu-se obrigada a encerrar a produção desse modelo.

Interessa hoje aqui desenvolver o tema na óptica financeira.

O balanço financeiro da Boeing é surpreendente. Em 2018, apresentou resultados históricos, lucros de 10,5 mil milhões de dólares. Contudo, já nessa data a companhia estava quase tecnicamente insolvente, problema que se agravou desde então. A Boeing apresentava capitais próprios negativos de 3,8 mil milhões de dólares no final do 3.º trimestre de 2019 (*vide p. 3 do respectivo relatório financeiro*). Acresce que, dos activos financeiros, 11,7 mil milhões de dólares são intangíveis e “goodwill” (i.e., valor da reputação da Boeing). O balanço da Boeing cresceu 17,9 mil milhões de dólares relativamente ao período homólogo de 2018 e 41,5 mil milhões de dólares em relação ao 3T2017 (+46%), o que se explicará em larga medida pela decisão de construir 400 Boeing 737 Max para colocá-los em parques de estacionamento à volta da fábrica em Seattle: por exemplo, o valor dos bens em *stock* (inventário) nos activos da empresa aumentou 30 mil milhões de dólares entre o 3T2017 e o 3T2019.

Acresce que a Boeing utiliza um procedimento contabilístico *sui generis* que lhe permite registar antecipadamente lucros com a venda de aviões, sem reconhecer plenamente os custos do seu desenvolvimento, reconhecendo esses custos à medida que vai vendendo novos aviões desse modelo. Por conseguinte, no momento em que reconhecer que não irá vender os 5000 (?) Boeing 737 Max que se previa, o buraco no balanço da Boeing aumentará.



Finalmente, se o Boeing 737 Max não voltar a ser certificado para voar, como é possível que ocorra, lá se vai o valor contabilístico dos 400 aviões estacionados nos parques de estacionamento de Seattle (e mais muitos milhares de milhões de dólares de activos do balanço).

Ou seja, um colapso em grande, com fogo-de-artifício, em Seattle, é isso que sugere o balanço financeiro da Boeing.

A questão interessa porque se afigura que os problemas da Boeing resultam

fundamentalmente de decisões financeiras.

A Boeing gastou 43 mil milhões de dólares a recomprar acções próprias entre 2013 e o primeiro trimestre de 2019, além de distribuir dividendos generosos aos accionistas. Ao mesmo tempo que fazia isso, considerou demasiado caro investir num novo modelo de raiz (que custaria 10-12 mil milhões de dólares), preferindo gastar “10-15%” desse montante na adaptação do modelo 737 desenhado nos anos 60.

Presentemente, prefere protelar por mais três anos o

desenvolvimento de um novo modelo, inicialmente previsto para o próximo ano, e agora, somente para 2030, mas mantém os dividendos aos accionistas.

O estranho desta situação é que não só o conselho de administração da Boeing produziu um avião com problemas como, no início de 2019, não pareceu ter informação que os problemas do Max eram tão graves que seria um erro fabricar mais aviões para estacioná-los em parques de estacionamento.

Talvez o problema tenha sido que a Boeing, já no final de 2018, apesar dos lucros elevados, se encontrava em situação desesperada. Com capitais próprios negativos ou quase, a atitude da gestão parece ter sido: perdido por cem, perdido por mil, jogar roleta sempre dobrando a aposta na expectativa que reguladores e governo salvem a gestão (e a empresa) dos seus erros.

Na quarta-feira, o novo presidente executivo da Boeing, Dave Calhoun (mas membro do conselho de administração há dez anos), numa conferência telefónica, defendeu uma estratégia tudo ou nada à jogador de casino: ele e a Boeing continuam a apostar tudo (e a sobrevivência da companhia) no Boeing 737 Max.

A situação é muito difícil, mas a aposta no Boeing 737 Max afigura-se errada.

O linchamento público

Embora o meu conhecimento da sociedade angolana seja diminuto, afigura-se que Angola vive uma situação muito delicada. O presidente João Lourenço, logo no início do seu mandato, começou a afrontar, como era necessário, mas porventura demasiado cedo, antes de consolidar o seu poder, os interesses económicos e os “negócios” dos filhos do

artigo presidente, Eduardo dos Santos. Para o fazer, aliou-se a um delfim de Eduardo dos Santos, rival da filha deste, também ele, segundo a imprensa, com vasta fortuna.

Alguns comentadores, mais conhecedores de Angola, encaram este processo do “Luanda Leaks” com esperança. Contudo, a queda do império de Isabel dos Santos não deixará de causar tensões internas no MPLA, o que pode ser perigoso política e socialmente, sobretudo no contexto de crise económica que se agrava.

O escândalo parece ainda arrastar-nos, por erros próprios de muitos e ilustres portugueses, para mais um imbróglgio. Tudo era conhecido, tudo era previsível, mas as instituições e os procedimentos mais uma vez falharam.

A noite das facas longas chegou aí e todos fogem e se distanciam, como podem, do escândalo de forma que lembra romances de Jane Austen. Vidas e carreiras já foram ou serão destruídas, *haraquiris* públicos serão cometidos, e mais uma vez se fica à espera que a justiça funcione.

Mas o processo é destrutivo e, para já, incompatível com o Estado de direito. É-se subserviente com os poderosos, mas ataca-se impiedosamente quem cai em desgraça fazendo tábua rasa da presunção de inocência. O risco de excessos é grande, como sugere o provável suicídio de um dos arguidos no caso.

Em particular, as empresas portuguesas do império de Isabel dos Santos parecem sob risco. Este não é um processo de criação destrutiva. Do ponto de vista das empresas afectadas, a analogia mais apropriada, afigura-se, é a de uma catástrofe natural, em que, em alguns casos, a sobrevivência se pode tornar impossível.

O Estado português estará praticamente proibido, ou com as mãos muito atadas, pelas estúpidas regras europeias, de intervir para estabilizar a situação. No entanto, não pode assistir impávido ao colapso de algumas dessas empresas.

Essas empresas precisam de um accionista estável e “credível”, bem como, possivelmente, de mais capital durante este período de crise. Se o Estado angolano tivesse interesse, uma possível solução seria a participação deste no processo de venda rápida das empresas e participações do império de Isabel dos Santos, que já se iniciou, se necessário com recurso a um empréstimo bilateral entre os dois estados. Um eventual arresto dos fundos obtidos pela venda dessas empresas caberia a decisão nesse sentido do Ministério Público e ao Tribunal.

Mas não se deveria deixar que actividade económica seja simplesmente destruída, arrastada para o fundo com a previsível queda de Isabel dos Santos.



“Não se deveria deixar que actividade económica seja simplesmente destruída, arrastada para o fundo com a previsível queda de Isabel dos Santos”

Economista. Escreve à segunda-feira