

(em geral) e sobre a refinação de petróleos e os preços dos respectivos produtos (em particular), por razões de interdependência mínima das respectivas economias e de au-

cia real semelhante ao que se verifica em relação aos produtos de outras indústrias, inclusivamente da petroquímica. No que se refere ao parque

de Política de Desenvolvimento que, em 1977, efectuou uma aprofundada análise dos problemas que Portugal terá

nários do País, a instalação no Porto (que acabou de ser modernizada e expandida) e a instalação que está em construção em Sines (termo da montagem: Set/Out 1977) são

de produção de etileno, para a produção de etileno, em Sines —, estão em condições de originar uma série de produtos químicos básicos e intermédios. O elevado n-

tir que, presumivelmente a médio e a longo prazo, o processamento do petróleo se (Continua na pág. seguinte)

Um terço do investimento estatal canalizado para as indústrias petroquímicas

## Siderurgia: um caso exemplar

**João Martins Pereira**

Mesmo o leitor atento às questões económicas terá dificuldade, neste momento, em recordar-se que uma resolução do Conselho de Ministros de 27 de Janeiro de 1977 que definiu as bases em que se deveria desenvolver o chamado Plano Siderúrgico Nacional (PSN). Depois disso, provavelmente, só terá cuidado

falar no assunto em eventuais declarações de algum ministro ou secretário de Estado que o incluía (juntamente com Alqueva, com Moncorvo — tudo nomes quase míticos), nos «grandes projectos» que o Governo tinha «entre mãos», para criar empregos e riqueza a partir de recursos nacionais.

O facto é que, desde então,

apenas foi realizado um anteprojecto básico para a primeira fase e, findo esse trabalho, (encomendado a especialistas da Sofresid francesa), em princípios deste ano, está tudo parado, suspenso de um também quase mítico despacho que dá luz verde para que o projecto arranque de facto. Mas, entretanto, já deixou mesmo de se falar na

segunda fase (unidade para produtos planos, em Sines) e, quanto à primeira, (unidade de produtos longos, no Seixal), o arranque, que aquela resolução previa para fins de 1980, já não poderá concretizar-se antes do final de 1982 — e é preciso que o despacho venha depressa.

Vejamos, em contraponto, o que, no mesmo período, se

tem passado pela CEE, no domínio siderúrgico: uma capacidade de produção da ordem dos 150 milhões de toneladas/ano, utilizada a pouco mais de 60 por cento, unidades sem capacidade competitiva com os aços exteriores à Comunidade, (em particular os japoneses) prejuízos e endividamento financeiro insustentáveis, na generalidade

dos grandes países produtores. A Comissão de Bruxelas apresentou um «plano de salvação» (o Plano Davignon), de carácter proteccionista e apostando em investimentos de produtividade e restrições substanciais de postos de trabalho (supressão de cerca de 100 000 postos de trabalho, ou

(Continua na pág. seguinte)



CEE prevê para os próximos anos a supressão de 100 mil empregos na siderurgia

## Construção naval: negociar a crise

**Alvaro Barreto \***

Atravessando actualmente a indústria de construção e reparação naval grave crise, a nível mundial, e sabida a importância que essa indústria tem na vida económica nacional, em especial pelo alto volume de emprego que proporciona e pela sua elevada contribuição na angaria-

ção de divisas estrangeiras, é natural que se pergunte quais serão as repercussões para o nosso país nesse sector, no caso de se vir a concretizar no futuro a nossa adesão à C.E.E.

Assim, e para melhor compreensão deste assunto, começaremos por, em primeiro lugar, fazer algumas considerações sobre a actual crise

mundial da industria de construção e reparação naval para, em seguida, vermos qual a política actualmente definida para esse sector ao nível da C.E.E. e quais as possíveis repercussões que dessa política poderão advir para a industrial de construção e reparação naval portuguesa.

Sem querermos entrar em pormenores fastidiosos em

artigo que devido às suas características tem que ser curto e de fácil acesso, a chamada «crise do petróleo», crise desencadeada com o inesperado e repentino aumento dos preços mundiais das ramas, efectuado em Outubro de 1973, veio a ter gravíssimas repercussões em todas as industrias marítimas, que no caso parti-

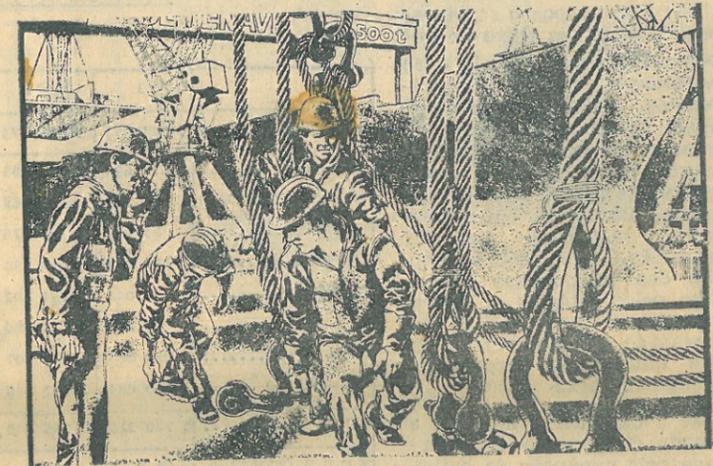
cular da industria de construção naval assumiram a seguinte forma:

a) A capacidade de produção mundial instalada (40 milhões de grt/ano) que com as encomendas colocadas até fins de 1973, teve ocupação razoável até fins de 1976, passou a ser quatro vezes superior à procura média de

navios prevista para a década de 77-87

Assim, na realidade, o último estudo do mercado mundial de construção naval efectuado pela Associação dos Construtores Navais Europeus e publicado na passada semana, prevê uma procura média anual para o período de 77-85

(Continua na pág. seguinte)



C. Naval: uma procura estimada de 10 milhões de grt/ano, para uma capacidade instalada de 40 milhões

## A fase de aproximação

Uma rápida síntese da evolução dos contactos com a CEE

22 DE JULHO DE 72 — Assinatura, em Bruxelas, do acordo de livre-câmbio entre Portugal e a Comunidade;

1 DE JANEIRO DE 73 — Entrada em vigor do acordo;

7 DE OUTUBRO DE 75 — A Comissão Europeia propõe negociações para reforçar o acordo de livre-câmbio;

7 DE OUTUBRO DE 75 — O Conselho de Ministros da CEE decide outorgar a Portugal um apoio financeiro de emergência através do Banco Europeu de Investi-

mentos: aberta linha de crédito de 8 milhões e 388 mil contos;

9 DE JUNHO DE 76 — Portugal e a CEE chegam a entendimento sobre um protocolo adicional ao acordo de 72, assinando igualmente um protocolo financeiro no montante de 10 milhões e 718 mil contos;

12 DE MARÇO DE 77 — O primeiro-ministro M. Soares visita a Comissão Europeia;

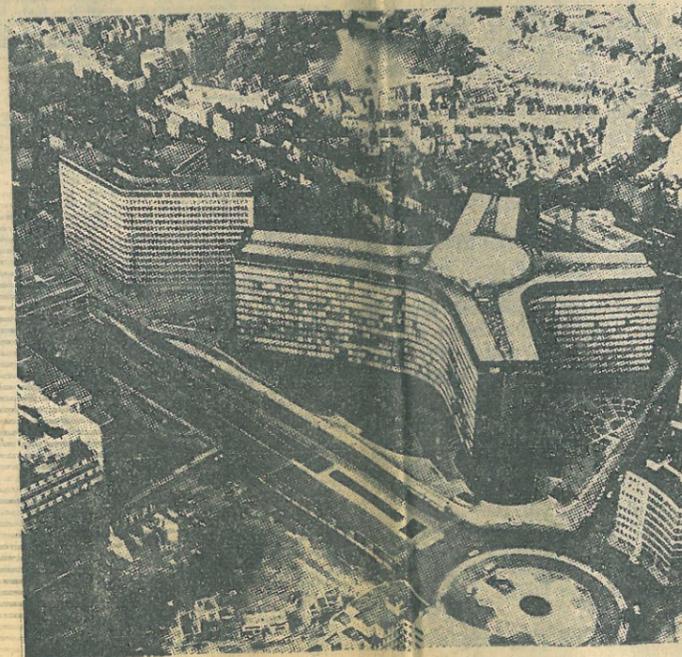
28 DE MARÇO DE 77 — Apresentação formal do pedido de adesão de Portugal à CEE;

15 DE ABRIL DE 77 — O Conselho dos Nove solicita à Comissão o seu parecer sobre o pedido português;

MAIO DE 78 — A Comissão dá «luz verde» ao pedido português e recomenda a abertura de negociações o mais rapidamente possível;

JUNHO DE 78 — O Conselho aceita o pedido português: a abertura solene das negociações é marcada para 17 de Outubro;

JANEIRO DE 79 — Início efectivo das negociações



## Os passos ainda por dar

As sessões de negociação para a entrada de Portugal no Mercado Comum serão iniciadas efectivamente em Janeiro de 1979, cumprindo-se amanhã, no Luxemburgo, o formalismo protocolar característico dos actos solenes de abertura. Antes do final do ano, numa reunião preparatória, as equipas técnicas representantes das partes envolvidas fixarão a agenda e o calendário do processo negocial.

Segundo o presidente da Comissão de Integração Europeia, Vitor Constâncio, os acordos comerciais com países terceiros e as questões relativas à União Aduaneira (harmonização da pauta portuguesa com a pauta exterior comum) constituem aspectos prioritários no desenvolvimento das conversações. Paralelamente, a Comissão europeia entregará às autoridades portuguesas um «dossier» completo e actualizado incluindo toda a legislação comunitária, que será estudada e comparada com os nossos regimes jurídicos, para que possa ser feito um levantamento exaustivo dos

problemas existentes quanto a contradições ou lacunas.

O período de negociação não demorará menos de dois ou três anos. Se for concluído com êxito, Portugal esperará ainda mais um ano pela ratificação do protocolo de adesão, que lhe garantirá o estatuto de membro de pleno direito. A partir desta fase, inicia-se um período transitório, destinado à implantação progressiva dos mecanismos e políticas comuns. No caso português, a «transição» deverá prolongar-se por 10 anos, no mínimo.

Os «esquemas de apoio» à nossa balança de pagamentos, citados em diversos documentos comunitários, começarão a concretizar-se ainda este ano, através do BEI. O protocolo financeiro negociado em Junho de 76 foi ratificado, recentemente, estando prevista a sua aplicação a partir de Novembro na agricultura e na indústria ligeira. O desenvolvimento de mecanismos de intervenção financeira mais completos depende, para já, do futuro da controversa União Monetária Europeia.

continuado da pág. anter.)

e o acordo EFTA negavelmente lhe ofereceu. O crescimento sectorial verificado, em parte assente em oportunidades comerciais vantajosas e a nossa estrutura de custos de então, não foi acompanhado de uma reorganização das estruturas em-sarriais, de uma adaptação nada necessária, a prazo, a garantir competitividade em mercados altamente concorrenciais.

investimento directo estrangeiro, que se orientou se exclusivamente para o sector do vestuário, aparem grande força nesses s, procurando tirar partidos baixos salários praticos em Portugal, das facilidades concedidas ao capital estrangeiro e, ainda, das vantagens que o acordo EFTA cedia ás exportações portugasas. A parte o facto, substimável, de se tratar investimentos que «astaram» consigo quotas em mercados externos, garantido assim, após o seu estabelecimento, um fluxo de exportações considerável, deve atuar-se que os investimentos realizados não têm em si as condições de rentabilidade que o desenvolvimento harmónico da nossa indústria exigia. Tais investimentos assumiam, em muitos s, manifesto carácter stório, envolviam a adopção de «tecnologias libertadas» pelos estágios de desenvolvimento superiores e tram-se em pouco mais do que uma mera «exportação de mão-de-obra».

qualquer modo, a da de sessenta foi marcada pela expansão da actividade têxtil e pelo incremento da dependência relativamente aos mercados externos que mais de 50% do aumento da sua produção passou a fazer nesses mercados. Não será secundário expresso que essa exão nos mercados externos se concentrou nalguns s europeus, a ponto de de metade das nossas exportações têxteis se dirigir apenas para dois países: Reino Unido e França. A dependência e insdade daqu decorrentes manifestas, de resto já rapidamente traduzidos em acordo com a CEE e em termos bilaterais com países terceiros, induzindo o nosso a autolimitação das suas exportações.

existência do condicionamento industrial, que contribui sobretudo para a cristalização das empresas e dos investimentos realizados, o so proteccionismo paupolítica laboral que a principalmente a con-

QUADRO - I

EXPORTAÇÕES DE ARTIGOS TÊXTEIS

Table with 6 columns: Year (1973-1977), and 10 rows of countries (TOTALS, ALEMANHA, BELGICA-LUXEMBURGO, DINAMARCA, FRANÇA, HOLANDA, IRLANDA, ITALIA, REINO UNIDO, C.E.E., % CEE/TOTAIS). Values in thousands of escudos.

a) Dados provisórios

QUADRO - II

IMPORTAÇÕES DE ARTIGOS TÊXTEIS

Table with 6 columns: Year (1973-1977), and 10 rows of countries (TOTALS, ALEMANHA, BELGICA-LUXEMBURGO, DINAMARCA, FRANÇA, HOLANDA, IRLANDA, ITALIA, REINO UNIDO, C.E.E., % C.E.E./TOTAIS). Values in thousands of escudos.

a) Dados provisórios

tenção dos salários, constituiram as pedras de toque da política industrial. Tal política, se é certo que nos permitiu usufruir de uma competitividade artificial, não encorajou a reestruturação da indústria que se encontra hoje em situação de relativo atraso face às indústrias europeias.

A década de setenta trouxe á têxtil portuguesa novos problemas. A ténue liberalização económica encetada nos primeiros anos dessa década e que conduziu a um certo alargamento do condicionamento industrial, não se traduziu na prática em benefícios visíveis, já que por isolação, seria sempre medida insuficiente. Exceptuando o ano de 1973 e o primeiro semestre de 1974, período em que as indústrias têxteis e de vestuário tiveram produção e vendas extraordinariamente elevadas, os anos setenta estão

marcados por sérias dificuldades para a indústria têxtil.

Os países da Europa começaram a pressionar o nosso país no sentido da autolimitação das exportações. Já o acordo de 1972 com a CEE inclui uma lista de produtos têxteis que aquela Comunidade de considerou sensíveis e os quais têm estado sujeitos ao chamado regime de «plafonds». Tal regime tem sido agravado na prática, por exigências progressivamente acentuadas por parte da CEE e ainda, por pressões efectuadas por alguns países da Comunidade a nível bilateral. Actualmente a exportação de têxteis para o Euromercado acha-se profundamente espartilhada num complexo sistema de «plafonds» e «quotas» de importação estabelecido pela CEE, o qual vem provocando dificuldades consideráveis em diversos subsectores que se vêm restringidos no seu acesso a mercados nos

quais, mau grado as actuais condições de produção, são competitivos.

Em fins de 1974 estavam já reunidas as condições fundamentais para se abrir um profundo processo de crise: recessão na procura mundial, aumento de custos, quebra de produtividade, graves dificuldades financeiras, ressurgimento das tendências proteccionistas nos países europeus. Os sinais de recuperação registados nalguns subsectores mais recentemente não são de molde a permitir excessivo optimismo na superação das dificuldades que vêm sentindo.

3. De qualquer modo, o que é importante reter é que a indústria têxtil portuguesa tem a sua sobrevivência condicionada aos mercados europeus, sabido como é que a capacidade de produção instalada excederá, grosso modo, pelo dobro, o consumo interno.

Nos mercados europeus a CEE ocupa a posição dominante e, dentro desta Comunidade, destaca-se o Reino Unido, como o quadro I documenta. Se observarmos os números referentes ás importações têxteis provenientes da CEE (Quadro II) fácil é concluir que o saldo nos é manifestamente favorável. Trata-se, pois de um dos poucos sectores que contribui positivamente para o equilíbrio da Balança Comercial.

A situação actual

4. Assim, à data do início das negociações Portugal-CEE o quadro geral da situação traduz-se, entre outros indicadores, no que segue:

- Intensificação das tendências proteccionistas por parte da CEE face ás importações de produtos têxteis, bem traduzida nas pressões exercidas por aquela Comunidade para a autolimitação das nossas exportações;

- Fraco dinamismo revelado pela procura de têxteis, mau grado a recuperação que o presente ano parece vir a registar;

- Manifesta dicotomia no conjunto das empresas do sector, com um pequeno grupo de empresas (sobretudo no sector algodoeiro), bem apetrechadas e em condições de concorrer em espaços económicos abertos e um outro grande grupo de empresas que só através de um profundo pela procura de têxteis, e reorganização poderão sobreviver.

A questão para o sector têxtil português, em matéria de adesão á CEE, está, pois, em saber que lugar deve ocupar

(Continua na pág. seguinte)

capacidade o nível de preços de venda de navios, praticado nos últimos anos no mercado mundial, deixou de ter qualquer relação com os respectivos preços de custo, verificando-se actualmente que o custo real de um navio construído nos estaleiros navais mais modernos e eficientes da Europa é cerca de 40 por cento acima do preço pelo qual ele é vendido no mercado mundial;

c) A diferença abismal entre preços de custo e preços de venda teve do ponto de vista financeiro resultados catastróficos para a generalidade dos estaleiros navais mundiais, obrigando os governos dos vários países onde esta indústria tem importância a adoptarem políticas de apoio ao sector (1), com medidas que vão da subsídio directa ao aumento da participação do Estado nos capitais sociais das empresas construtoras navais;

d) A dimensão média dos navios encomendados nos últimos 2 anos e que se prevê

importante parcela da produção. Mas o mais sério não é isso. A não concretização do PSN implica necessariamente o abandono do projecto de aproveitamento das pirites alentejanas e da exploração dos minérios de Moncorvo. Trata-se, sem duvida, das duas reservas mineiras mais importantes do País que, embora os respectivos estudos ainda não tenham chegado a conclusões definitivas, parecem capazes de suportar projectos tecnologica e economicamente de muito interesse, criadores de emprego em regiões interiores e, eles próprios, com efeitos «motores» consideráveis: em particular o das pirites, cujo potencial de metais não ferrosos pode vir a dar origem a uma moderna industria metalurgica nesse dominio. São, além disso, projectos substituidores de importações, prevendo-se que a siderurgia, baseada neles, pudesse abastecer-se, quase na totalidade, com minérios nacionais.

Para agravar ainda mais esta situação acresce que grande numero de estaleiros navais se encontram localizados em zonas onde, muitas vezes, são a principal actividade da região, pelo que esta reunião em que participamos trabalho tem, em muitos casos, repercussões sociais e políticas de grande alcance.

Assim, por exemplo, e em reunião que participamos pessoalmente, assistimos ao representante dos estaleiros da Harland & Wolf, principal empregador em Belfast (Irlanda do Norte) fazer uma dramática defesa sobre a im-

O Plano Siderúrgico

(Continuado da pág. anter.)

seja 12 por cento do total, nos próximos anos), juntamente com projectos de apoio financeiro maciço por parte dos Governos. Em resumo, a siderurgia europeia atravessa uma situação de crise muito grave, que não se prevê ultrapassada antes de alguns anos.

Compreende-se, assim, por que, no relatório sobre o alargamento da CEE, presente á reunião de comissários de 17 de Setembro de 77, em La Roche, se dissesse que é necessário favorecer, nos países candidatos, «uma expansão rápida de uma industria que se integre no contexto comunitário, sem agravar os problemas sectoriais existentes (na própria CEE)». E o relator do «Le Monde» especificava que os sectores em causa eram os têxteis, a construção naval e a siderurgia.

Um projecto importante

Aqui entroncamos as duas perspectivas, dadas nos parágrafos anteriores. E' óbvio que a CEE não vê com bons olhos os investimentos que Portugal se propunha efectuar no sector, sobretudo se se tiver em conta que a segunda fase só seria possível com a exportação de uma

A política da CEE

Perante a diversidade de políticas de apoio ao sector naval decididas pelos diversos governos dos países que constituem o Mercado Comum, entendeu o Conselho de Ministros da Comunidade ser indispensável que tais políticas de apoio fossem tanto quanto possível normalizadas, tendo nesse sentido decidido publicar uma «directiva respeitante ás políticas de apoio á actividade de construção naval nos países do Mercado Comum», directiva essa que foi aprovada na reunião do Conselho de Ministros da Comunidade do passado dia 4 de Abril e que resumidamente define as linhas de orientação:

a) Indispensabilidade de manter na Comunidade Europeia uma industria de construção e reparação naval tecnologicamente avançada e competitiva;

de produção instalada, devendo essas diferentes políticas de apoio ser submetidas á aprovação da C.E.E., sendo a redução de capacidade prevista da ordem dos 50 por cento e a ser efectuada até fins de 1980;

c) Proibição de os governos dos países da Comunidade Europeia concederem subsídios que levem a qualquer aumento da capacidade de produção instalada, sem previamente obterem autorização do Conselho de Ministros da Comunidade Europeia;

d) Os subsídios que os governos dos países pertencentes á Comunidade decidam dar aos armadores do seu país para que estes possam colocar encomendas de navios não podem ser discriminatórios em relação aos estaleiros navais de qualquer país da Comunidade Europeia, ou seja, os armadores de países aderentes ao Mercado Comum poderão colocar, sem que os governos possam fazer qualquer obstáculo, as suas encomendas em qualquer estaleiro naval localizado em países da C.E.E.

Incidências em Portugal

Como se conclui do atrás exposto são teoricamente duas as possíveis consequências negativas para a industria naval portuguesa de uma futura adesão de Portugal á C.E.E. e que são as seguintes:

a) Possibilidade de os armadores portugueses virem a colocar as suas futuras encomendas em estaleiros navais de outros países da C.E.E., que não Portugal, e

b) vir o nosso país a ser obrigado a proceder a uma redução da capacidade de produção actualmente instalada na sua industria de construção naval.

Em relação ao primeiro ponto, note-se que, nada havendo que obrigue um armador a deixar de colocar as suas encomendas no estaleiro naval que ele bem entenda, o facto de, por um lado, as principais empresas armadoras portuguesas serem hoje propriedade do Estado português vem limitar extraordinariamente as possibilidades de esses armadores colocarem as suas encomendas fora de Portugal, também pensamos que, se á industria naval portuguesa for dado o mesmo apoio que é dado ás indústrias navais dos outros países da C.E.E., a industria de construção naval portuguesa tem a obrigação de ser concorrencial, sendo essa obrigatoriedade de concorrer internacionalmente, a longo prazo, uma grande vantagem para o país.

Não vale a pena prosseguir. Os dados alinhados são suficientes para nos interrogarmos: será que temos de mendigar á CEE autorização (ou dar-lhe o quê em troca?) para realizar um projecto com efeitos tão obviamente conformes com o interesse nacional? Porque a resposta a esta questão será paradigmática da atitude que os nossos governantes se dispõem a adoptar nas negociações com a CEE, consideramos este um caso exemplar. Oxalá não seja um péssimo exemplo... (Continua na pág. seguinte)