

GROUPE DU PORTE-PAROLE
SPRECHERGRUPPE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER
SPOKESMAN'S GROUP

NOTE D'INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Brussels, December 1971

New Commission proposals on shipbuilding aids

As the Council's directive on aids to shipbuilding is due to expire on 31 December 1971, the Commission has laid before the Council the draft of a new directive on the measures to be taken from 1972 onward. The Commission's proposals would considerably reduce the ceiling of aids to shipbuilding without relinquishing the efforts being made to harmonize these within the Community.

In presenting its new proposals the Commission has taken into account the developments which have occurred in this sector of the Community's economy, which is considered to have managed to remedy an adverse position of a good many year's standing and, although it still has its problems, financial and otherwise, is today very active. Its turnover is estimated at around 1 500 million dollars a year, 50% of it accounted for by export orders; some 150 000 people are employed in the shipyards of the European Economic Community, 75 000 of them actually building ships.

It should also be remembered that shipbuilding is essentially assembly work - two-thirds of a vessel's value is made up of outside procurements - so that the number of persons to whom it provides employment, directly and indirectly, is something like 250 000. In addition, shipbuilding is concentrated in a few towns and localities in the Community, where it is a major, if not the main industry. Consequently it is of great importance from the regional and local standpoint.

Results achieved

The Council's first directive, submitted in draft by the Commission in 1965 and adopted in July 1969, has had beneficial effects for shipbuilding.

The Community industry's position, which had been deteriorating seriously down to 1967, then registered a slight improvement quantitatively until 1969, and thereafter stabilized. Qualitatively the improvement was a more considerable one, since the industry has of late been specializing more and more in the building of ships of substantial value-added, designed to meet the new requirements of seaborne transport.

In this connection it should be added that the steps taken to offset distortions in competition, coupled with other measures,

-2-
have enabled faster progress to be made in adjusting the industry to the changed state of the market and to recent technological advances. The results to date have contributed to the improvement in the relative position of Community shipbuilding and are an additional, though indirect, item to the credit of the 1969 directive.

The record as regards the harmonization of shipbuilding aids in the Community is also satisfactory. The spread was very wide indeed to begin with, France and Italy allowing unduly large aids ranging up to 30% of the sale price while some other Member States provided no aids at all. Since 1967 the position has been much more balanced; for some years aids stood at around 10% in all the countries except Italy, where they were rather higher, and more recently, since the beginning of 1971, there has been further downward harmonization, bringing the average level to about 5%, except in Italy where it is still 10%.

The new proposals

The Commission's proposals for future action are designed to achieve two purposes, namely protection, on a temporary basis, and harmonization. The drive in OECD to normalize conditions of competition in the international market have produced worthwhile and promising results from 1971. It will be recalled that the OECD Council passed two resolutions, on 30 May 1969 and 16 December 1970, calling for "understandings" on optimum credit terms for the export of ships, beyond which State aids must not go. The latest understanding has had a considerable effect in reducing export credit aids, which can now be provided only at interest of not less than 7.5%.

In addition, efforts are now going on in OECD to reach early overall agreement to phase out all shipbuilding aids altogether.

The Community shipbuilding industry is thus not now so much in need of protection as formerly the more so inasmuch as its position has improved meantime thanks, in part, to the start made on the restructuring of the shipyards. Accordingly, the Commission's draft directive, intended to apply for three years, fixes the aid ceiling lower than before; export credit aids are to be within the latest limits set by OECD (interest not less than 7.5%, downpayment 20%, term 8 years), while other aids must not exceed 5% of the sale price in 1972, 4% in 1973 and 3% in 1974. In view of the uncertainties created by the American monetary and trade package of August 1971, this scaling-down of the ceiling rates may if necessary be suspended by decision of the Council. It is also planned to include a general review clause.

With regard to harmonization of aids within the Community, on specific aids taken alone progress can certainly be said to have been very good. There are, however, in some Member States general aid schemes, export credit facilities and guarantees against cost increases which are extensively applied to shipbuilding and which play quite as great a part as the specific subsidies in determining the prices of the vessels. To allow for this, the Commission is proposing that the Community ceilings on shipbuilding aids should also cover all benefit from such general aid schemes.

Broadly, then, the new proposals are one more step towards placing the different Community yards on an equal footing in the matter of support from public funds, and form part of the ongoing harmonization policy of the Commission.

ANNEXE STATISTIQUE

-3-

LANCEMENTS EN TONNEAUX DE JAUGE BRUTE

(en milliers de tjb.)

| | 1960 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 |
|-------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| JAPON..... | 1 732 | 5 363 | 6 685 | 7 497 | 8 583 | 9 303 | 10 476 |
| A.E.L.E. { | | | | | | | |
| SUÈDE..... | 711 | 1 170 | 1 160 | 1 308 | 1 113 | 1 293 | 1 711 |
| ROYAUME-UNI..... | 1 331 | 1 073 | 1 084 | 1 298 | 898 | 1 040 | 1 237 |
| NORVÈGE..... | 198 | 409 | 537 | 522 | 495 | 712 | 639 |
| DANEMARK..... | 219 | 260 | 411 | 488 | 483 | 600 | 514 |
| Total A.E.L.E. (1)..... | 2 483(1) | 2 915(1) | 3 208(1) | 3 632(1) | 2 993(1) | 4 635(1) | 4 116(1) |
| C.E.E. { | | | | | | | |
| ALLEMAGNE | | | | | | | |
| FÉDÉRALE..... | 1 092 | 1 023 | 1 184 | 1 002 | 1 352 | 1 609 | 1 687 |
| FRANCE..... | 594 | 479 | 443 | 553 | 503 | 782 | 960 |
| ITALIE..... | 434 | 442 | 422 | 507 | 605 | 464 | 598 |
| PAYS-BAS..... | 567 | 233 | 284 | 339 | 303 | 596 | 461 |
| BELGIQUE..... | 129 | 103 | 82 | 121 | 108 | 108 | 155 |
| Total C.E.E. | 2 816 | 2 280 | 2 415 | 2 522 | 2 772 | 3 559 | 3 861 |
| ESPAGNE..... | 161 | 294 | 398 | 406 | 506 | 560 | 926 |
| YUGOSLAVIE..... | 161 | 264 | 276 | 273 | 2 690 | 410 | 393 |
| ÉTATS-UNIS..... | 485 | 270 | 167 | 242 | 441 | 400 | 338 |
| | | | | | | | |
| Total mondial | 8 356 | 12 215 | 14 307 | 15 780 | 16 908 | 19 315 | 21 690 |

(1) Y compris la production portugaise non détaillée ci-dessus.

Source : Lloyd's Register of Shipping.

**ÉVOLUTION DE LA PART DES PAYS CONSTRUCTEURS
DANS LA PRODUCTION MONDIALE**

d'après les Statistiques du Lloyd's Register.

| | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| Production mondiale (en millions de tjb) | 14,445 | 15,827 | 17,971 | 19,762 | 22,643 |
| Japon | 46,4 % | 49,5 % | 48,3 % | 46,7 % | 46,5 % |
| A.E.L.E. { | | | | | |
| Suède | 7,9 % | 8,2 % | 6,9 % | 7,1 % | 7,4 % |
| Grande-Bretagne | 7,7 % | 6,8 % | 6,8 % | 4,8 % | 5,6 % |
| Norvège | 3,4 % | 3,1 % | 3,5 % | 3,7 % | 2,9 % |
| Danemark | 3,1 % | 3,0 % | 3,2 % | 2,7 % | 2,7 % |
| Total A.E.L.E. | 22,1 % | 21,1 % | 20,3 % | 18,3 % | 18,6 % |
| C.E.E. { | | | | | |
| Allemagne Fédérale | 8,4 % | 6,6 % | 8,5 % | 8,2 % | 7,8 % |
| France | 3,3 % | 3,1 % | 3,4 % | 3,9 % | 4,4 % |
| Italie..... | 3,9 % | 3,2 % | 3,4 % | 3,2 % | 3,8 % |
| Pays-Bas..... | 2,2 % | 1,9 % | 1,7 % | 3,1 % | 2,7 % |
| Belgique | 0,5 % | 0,7 % | 0,6 % | 0,8 % | 0,7 % |
| Total C.E.E. | 18,3 % | 15,5 % | 17,6 % | 19,2 % | 19,4 % |
| Espagne | 2,7 % | 2,5 % | 2,7 % | 3,8 % | 3,7 % |
| Yougoslavie | 2 % | 1,7 % | 2,1 % | 1,6 % | 3,0 % |
| U.S.A. | 1,7 % | 1,6 % | 2,6 % | 2,4 % | 2,0 % |
| | | | | | |

Production = $\frac{\text{mises sur cales} + \text{livraisons}}{2}$

GRUPE DU PORTE-PAROLE
SPRECHERGRUPPE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER
SPOKESMAN'S GROUP

NOTE D'INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Bruxelles, *dec*embre 1971.

Nouvelles propositions de la Commission en matière
d'aides à la construction navale

La directive du Conseil en matière d'aides à la construction navale venant à expiration le 31 décembre 1971, la Commission vient de transmettre au Conseil un projet de nouvelle directive pour ce qui est des mesures à prendre à partir de 1972. Les propositions de la Commission tendent d'une part à réduire sensiblement le plafond des aides à la construction navale tout en poursuivant, d'autre part, les efforts d'harmonisation de ces aides à l'intérieur de la Communauté.

La Commission, en présentant ces nouvelles propositions, tient compte de l'évolution dans ce secteur de l'économie communautaire, considéré comme ayant bien su redresser une situation qui avait été défavorable durant de longues années, et qui actuellement, malgré certaines difficultés notamment d'ordre financier, est très actif. Son chiffre d'affaires est estimé à environ 1,5 milliard de dollars par an, 50 % étant destinés à l'exportation. Quelque 150.000 personnes, sont occupées dans les chantiers navals de la C.E.E., dont 75.000 directement dans la construction navale.

Il convient de prendre également en considération le fait que l'industrie de construction navale est une industrie de montage - deux tiers de la valeur d'un navire sont représentés par des achats à l'extérieur - de sorte que la construction navale occupe directement et indirectement quelque 250.000 personnes. En outre, cette activité est concentrée en quelques villes ou localités de la CEE dans laquelle elle constitue une des principales, si pas la principale activité industrielle. Elle a donc une grande importance sur le plan régional ou local.

Bilan positif

La première directive du Conseil, dont le projet avait été soumis dès 1965 par la Commission et qui avait été adoptée en juillet 1969, a eu des effets positifs pour la construction navale.

La position de l'industrie communautaire qui s'était dégradée sérieusement jusqu'en 1967, s'est ensuite caractérisée en termes quantitatifs par un léger redressement jusqu'en 1969, suivi ensuite d'une stabilisation. L'amélioration est plus nette en termes qualitatifs étant donné que l'industrie européenne n'est de plus en plus spécialisée, au cours des dernières années, dans la construction de navires à grande valeur ajoutée et adaptée aux nouvelles exigences du transport maritime.

A cet égard, il convient d'ajouter que les actions visant à compenser les distorsions de concurrence ont permis en complément à d'autres actions, à accélérer l'adaptation du secteur aux nouvelles conditions du marché et de la technique. Les résultats obtenus jusqu'à présent ont

./.

contribué à l'amélioration relative de la situation communautaire et constituent un autre point positif - quoiqu'indirect - de la directive de 1969.

Le bilan en matière de l'harmonisation des aides dans la Communauté est également satisfaisant. La situation était fort disparate au départ. C'est ainsi qu'il existait des aides trop élevées, pouvant dépasser 30 % du prix de vente, en France et en Italie, et une absence d'aides dans d'autres Etats membres. Depuis 1967, la situation tend vers un meilleur équilibre, les aides nationales s'étant toutes situées pendant quelques années aux alentours de 10 %, sauf en Italie où elles étaient plus élevées. Plus récemment, depuis le début de 1971, de nouveaux progrès dans le sens d'une harmonisation vers la baisse ont été enregistrés, le niveau moyen évoluant autour de 5 %, à l'exception de l'Italie où les aides atteignent encore 10 %.

Les nouvelles propositions

Pour ce qui est des actions futures, celles proposées par la Commission, elles s'articuleront selon deux objectifs : protection temporaire et harmonisation. Il convient de rappeler à cet égard que les efforts accomplis au sein de l'OCDE en vue de normaliser les conditions de concurrence sur le marché international ont conduit, depuis 1971, à des résultats et à des perspectives intéressantes. Ils ont abouti à l'adoption successive de deux résolutions du Conseil OCDE, le 30.5.1969 et le 16.12.1970, relatives à des arrangements fixant des conditions de crédit optimales pour les exportations de navires, qui ne peuvent être dépassées par des aides d'Etat. Le dernier arrangement a eu un effet substantiel dans la réduction des aides aux crédits à l'exportation, ces crédits ne pouvant plus être offerts à un taux d'intérêt inférieur à 7,5 %.

Par ailleurs, une action est actuellement entreprise au sein de l'OCDE en vue d'arriver rapidement à un accord global qui tendrait à la suppression progressive mais totale de toutes les formes d'aides à cette industrie.

Le besoin de protection de l'industrie communautaire est donc actuellement moindre, d'autant plus que la position de cette industrie s'est améliorée entretemps grâce notamment aux premiers résultats obtenus sur le plan de la restructuration des chantiers navals. C'est en tenant compte de cette évolution qu'a été élaboré le projet de directive de la Commission pour une durée de trois ans avec un plafond d'aides plus bas qu'auparavant. Les aides au crédit à l'exportation y sont limitées par les dernières stipulations OCDE en la matière (taux de 7,5 % au minimum, à compter de 20 %, durée de 8 ans) tandis que les autres aides sont plafonnées à 5 % du prix de vente en 1972, 4 % en 1973 et 3 % en 1974. En raison des incertitudes découlant des mesures monétaires et commerciales adoptées par les Etats-Unis depuis août 1971, cette dégressivité du plafond peut être interrompue, en tant que de besoin, par une décision du Conseil. Une clause de révision générale est d'ailleurs également envisagée.

Quant à l'harmonisation des aides à l'intérieur de la Communauté, le bilan est certes positif si l'on ne prend en considération que les seules aides spécifiques. Il existe cependant dans certains Etats membres des régimes généraux d'aides, facilités de crédit à l'exportation et garanties contre les hausses de coût qui sont largement appliquées à la construction navale et qui ont une action tout aussi déterminante sur les prix des navires que les aides spécifiques. Afin qu'il soit tenu compte de ce facteur, la Commission propose qu'il soit également tenu compte de ces applications de régimes généraux d'aide à l'intérieur des plafonds communautaires d'aides

à la construction navale.

D'une façon générale, ces nouvelles propositions constituent un pas de plus accompli en vue de placer les différents chantiers de la Communauté sur un plan d'égalité en matière de soutien public et s'insèrent dans une politique d'harmonisation poursuivie sans relâche par la Commission.

ANNEXE STATISTIQUE

-4-

LANCEMENTS EN TONNEAUX DE JAUGE BRUTE

(en milliers de tjb.)

| | 1960 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 |
|----------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| JAPON..... | 1 732 | 5 363 | 6 685 | 7 497 | 8 583 | 9 303 | 10 476 |
| A.E.L.E. { | | | | | | | |
| SUÈDE..... | 711 | 1 170 | 1 160 | 1 308 | 1 113 | 1 293 | 1 711 |
| ROYAUME-UNI..... | 1 331 | 1 073 | 1 084 | 1 298 | 898 | 1 040 | 1 237 |
| NORVÈGE..... | 198 | 409 | 537 | 522 | 495 | 712 | 639 |
| DANEMARK..... | 219 | 260 | 411 | 488 | 483 | 600 | 514 |
| Total A.E.L.E. (1)..... | 2 483(1) | 2 915(1) | 3 208(1) | 3 632(1) | 2 993(1) | 4 635(1) | 4 116(1) |
| C.E.E. { | | | | | | | |
| ALLEMAGNE FÉDÉRALE..... | 1 092 | 1 023 | 1 184 | 1 002 | 1 352 | 1 609 | 1 687 |
| FRANCE..... | 594 | 479 | 443 | 553 | 503 | 782 | 960 |
| ITALIE..... | 434 | 442 | 422 | 507 | 605 | 464 | 598 |
| PAYS-BAS..... | 567 | 233 | 284 | 339 | 303 | 596 | 461 |
| BELGIQUE..... | 129 | 103 | 82 | 121 | 108 | 108 | 155 |
| Total C.E.E. | 2 816 | 2 280 | 2 415 | 2 522 | 2 772 | 3 559 | 3 861 |
| ESPAGNE..... | 161 | 294 | 398 | 406 | 506 | 560 | 926 |
| YUGOSLAVIE..... | 161 | 264 | 276 | 273 | 2 690 | 410 | 393 |
| ÉTATS-UNIS..... | 485 | 270 | 167 | 242 | 441 | 400 | 338 |
| | | | | | | | |
| Total mondial | 8 356 | 12 215 | 14 307 | 15 780 | 16 908 | 19 315 | 21 690 |

(1) Y compris la production portugaise non détaillée ci-dessus.

Source : Lloyd's Register of Shipping.

**ÉVOLUTION DE LA PART DES PAYS CONSTRUCTEURS
DANS LA PRODUCTION MONDIALE**

d'après les Statistiques du Lloyd's Register.

| | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|
| Production mondiale (en millions de tjb) | 14,445 | 15,827 | 17,971 | 19,762 | 22,643 |
| Japon | 46,4 % | 49,5 % | 48,3 % | 46,7 % | 46,5 % |
| A.E.L.E. { | | | | | |
| Suède | 7,9 % | 8,2 % | 6,9 % | 7,1 % | 7,4 % |
| Grande-Bretagne | 7,7 % | 6,8 % | 6,8 % | 4,8 % | 5,6 % |
| Norvège | 3,4 % | 3,1 % | 3,5 % | 3,7 % | 2,9 % |
| Danemark | 3,1 % | 3,0 % | 3,2 % | 2,7 % | 2,7 % |
| Total A.E.L.E. | 22,1 % | 21,1 % | 20,3 % | 18,3 % | 18,6 % |
| C.E.E. { | | | | | |
| Allemagne Fédérale | 8,4 % | 6,6 % | 8,5 % | 8,2 % | 7,8 % |
| France | 3,3 % | 3,1 % | 3,4 % | 3,9 % | 4,4 % |
| Italie..... | 3,9 % | 3,2 % | 3,4 % | 3,2 % | 3,8 % |
| Pays-Bas..... | 2,2 % | 1,9 % | 1,7 % | 3,1 % | 2,7 % |
| Belgique | 0,5 % | 0,7 % | 0,6 % | 0,8 % | 0,7 % |
| Total C.E.E. | 18,3 % | 15,5 % | 17,6 % | 19,2 % | 19,4 % |
| Espagne | 2,7 % | 2,5 % | 2,7 % | 3,8 % | 3,7 % |
| Yougoslavie | 2 % | 1,7 % | 2,1 % | 1,6 % | 3,0 % |
| U.S.A. | 1,7 % | 1,6 % | 2,6 % | 2,4 % | 2,0 % |
| | | | | | |

Production = $\frac{\text{mises sur cales} + \text{livraisons}}{2}$