

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

**INFORMATION
INFORMATORISCHE AUFEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE**

Brussels, November 1979 ^C

COMMISSION REPORT ON THE SHIP-REPAIRING INDUSTRY IN THE COMMUNITY¹

The Commission has just sent for the Council's information a report prepared by Mr. Vouel on the ship-repairing industry in the Community (see Annex).

The Commission undertook to prepare this report when the fourth Directive on aids to shipbuilding was approved on 4 April 1978.

As the Commission sees it, there are three important features in this industry:

1. Poor dock-occupancy rates, together with a significant loss of employment since 1975, a notable drop in turnover in real terms and a transition from profit to loss which has been particularly serious in some Member States. However this has been somewhat alleviated by demand for facilities for smaller vessels arising from local traffic, fishing, etc.;
2. The strong competition of certain low-wage third countries who do not respect, in a general manner, the social norms of the ILO. This problem is particularly severe for medium to large ships, firstly because of competition from Spanish and Portuguese yards which are well placed to exploit the repair market for tankers in particular, and secondly because of low freight rates and consequently low laying-up costs, which tend to make lower-priced yards outside the Community more attractive to ship owners;
3. the varied structures of the industry throughout the Community.

The causes of the industry's problems and the proposed solutions

The Commission identifies the following as the major causes of problems for the Community ship-repairing industry:

1. cyclical dependence on maritime transport, together with the relatively low age of the world fleet and recent technological advances in ship design to require less maintenance;
2. high wage rates by comparison with its main competitors; the heavy burden on employers of social contributions (particularly of obligations to make contributions or payments in respect of idle time); and in certain Member States poor productivity and industrial relations;

2.

3. in certain Member States outmoded equipment and unsuitable situations;
4. in certain Member States, inefficient structures with a multiplicity of very small firms; in some others, adverse effects of close integration with shipbuilding in depressed market conditions, although there can be short-term advantages.

In view of the market diversity of the circumstances of the industry in the Community, measures to be taken will necessarily vary from case to case. However the main points of a strategy for the industry would include the following:

1. it is clearly desirable to increase the competitiveness of the industry by retaining those areas where Community yards are already competitive, viz. facilities geared to handle ships in the 20-80 000 dwt category, sophisticated repairs and major conversions; no encouragement should be given to investments in larger yards whether by industry, regional or other aid schemes;
2. consideration should be given to means of promoting productivity so as to counteract low-wage competition from yards outside the Community, modernization and reduction in employment;
3. in some industries, company structures must be strengthened, either by amalgamation or by greater financial integration with other lines of business.

The Commission is proposing to hold regular multilateral discussions and to continue examination of the ship-repairing industry. Plans to grant aid will be scrutinized by the Commission individually in the light of information supplied at these multilateral meetings.

THE SHIPREPAIRING SECTOR IN THE EEC

1. WORLD SITUATION

- 1.1. In response to the rapid increase in demand for oil and bulk seatransport in the 1960's the tonnage of the world fleet more than doubled between 1965 and 1975, while the increase in the number of ships of over 5,000 deadweight tons was especially marked. This expansion in the world fleet, and particularly in large ships, was accompanied by a dramatic increase in investment in shiprepair facilities: over the period 1966-1976 the number of large drydocks (ie. docks capable of repairing vessels over 50,000 DWT) more than doubled, while the total deadweight capacity of drydocks increased nearly 3.5 times. Within this development a very substantial proportion occurred in non-member countries such as Japan and the Iberian Peninsula.
- 1.2. However, in recent years there has been a marked fall in demand for repair facilities which has largely stemmed from the reduction in the average age of the world fleet after the large new building programme, technological advances which has reduced the need for repairing and also the post-1973 shipping recession. In consequence, the current position in the sector is one of world imbalance of supply and demand, particularly in facilities for vessels of over 50,000 DWT.

It has been estimated that, if total world demand had been spread evenly over world drydock capacity for ships over 50,000 DWT in 1976, there would have been a total dock occupancy rate of only 39 %. Within this figure, however, it is in capacity for ships over 300,000 DWT that dock-occupancy rates were lowest (8 %). Similarly, estimates of occupancy rates of docks of all sizes in Europe were approximately 70 % in 1976, falling to only 50 % to 60 % in 1978.

2. SITUATION OF SHIPREPAIRING IN THE EEC

- 2.1. Since the mid-1970's there has been a marked decline in shiprepairing in the EEC as shown by the following aspects :

- (i) employment. Direct employment in shiprepairing fell by 4,700 (7 %) from approx. 67,400 to 62,700 between 1975 and 1977. However, within this average, large declines are concealed, eg. 33 % in Belgium, 17 % in France. Indirect employment has also declined significantly. However, in Holland, Denmark and Ireland, employment either remained stable or actually grew over the period 1970-77. Furthermore, developments in the course of 1978 have continued the reduction in employment. At Marseille (France), + 2,000 jobs have already been lost, while a further + 500 jobs are at risk. In the Netherlands, it is envisaged that + 1,200 jobs will be lost over the next few years. In the UK Western Shipbuilders was closed down (+ 1,200 jobs). A total of 1,700 jobs were lost in the industry in 1978, while over 1,000 were lost with the closure of the Falmouth Yard in early 1979.
- (ii) turnover. Similarly cash turnover of 1,440 m. U.A. in 1975 fell to 1,306 m. U.A. in 1977. Moreover, turnover in real terms has fallen sharply in most countries, eg. 48 % in Belgium, 20 % in France, 32 % in Italy between 1975 and 1977, by 36 % in Holland between 1974 and 1977, by 12 % between 1974 and 1976 in the UK; in Germany and Denmark, however, in the period 1975-1977 real turnover fell by only 10 % and 8 % respectively.
- (iii) profit/loss. With few exceptions, most Member States' industry seems to have gone from profit to loss since 1975, eg. France, where profits of 3 m. U.A. in 1975 became losses of 17.3 m. U.A. in 1977.

4

2.2. Member States replies to the Commission's questionnaire point to the following major causes of the current situation in the EEC shiprepairing industry:

- (i) in the world context described in paras 1.1. - 1.2. above, strong competition arises from low-wage third-countries (eg. Singapore, Taiwan, Hong-Kong, South Korea, Bahrein, Brasil, Portugal, Spain, Yugoslavia, Greece, Malta and certain Middle-Eastern countries) where with the recession in bulk shipping in particular it has often been necessary to compete for smaller vessels than facilities were designed for - the size of vessels which EEC yards are in general best equipped to handle.
- (ii) lower freight rates in the shipping market have two notable effects. Firstly, they make price the primary consideration in the ship-owner's choice of repair-yard. Secondly, they have reduced ship immobilisation costs, thus enabling shipowners, particularly tramps, to send vessels to more distant ports in search of a favourable repair price than used to be the case when quality and other non-price aspects were often of equal importance. Hence many third-country competitors who enjoy the benefit of low wages have attracted a substantial volume of business from EEC yards where wages are significantly higher in an industry which, moreover, is labour-intensive.

One qualification needs to be added: this phenomenon affects mostly medium-to-larger-sized ships, so that yards specialising in local traffic and in smaller vessels are less concerned. However, EEC yards situated on the Mediterranean and dependent on local traffic appear to be more exposed to low-wage third-country competition (Spain, Malta, Greece) than those located on the North-West European seaboard where wage-costs are high throughout the area.

- (iii) particular problems for tankers and large bulk-carriers. In this field EEC yards are losing out to the Portuguese and Spanish yards which, through their location on main ballast-legs, are in a strong position to attract business in such vessels from EEC yards.

3. PROBLEMS OF THE EEC SHIPREPAIRING INDUSTRY

3.1. Problems related to workforce

- 3.1.1. Shiprepairing is a labour-intensive industry. Where labour-costs are high, the industry is likely to be at a considerable disadvantage vis-à-vis competing industries with low wages.

Wages appear to be highest in Belgium, Germany, Denmark and the Netherlands, while the Italian, UK and Irish industries had lower wages. The high-wage industries showed a high labour-cost content in repair contracts, although the Italian industry had the highest relative labour-cost content ie. inclusive of social contributions etc. at approx. 84 % . The French industry also had a high labour-cost content at 56 %, especially as wages did not seem on information provided to be very high. In the UK, on the other hand, labour-cost content of contracts was relatively low (37 %). It should be added that the part of labour-costs represented by employers' social contribution is an important factor in costs in certain Member States. There is also a wide divergence in average annual working (ie. productive) hours, net of holidays, idle time, etc. (Germany 1,800 - 2,000 hours, UK 1,765, Belgium 1,688, Denmark 1,650, Ireland 1,600, Italy 1,550, Netherlands 1,300 - 1,350).

3.1.2. Certain countries - Italy and the UK - suggested that poor productivity was a major handicap (and in the UK may be presumed to have offset low-wage advantages). The French also suggested that underemployment was a major handicapping factor in their industry: between 1974 and 1977 workforce declined by 19 %, while working hours diminished by 32 %.

3.1.3. In several Member States special schemes are provided to compensate workers for idle time. While many countries did not comment on any adverse effect such schemes may have on competitiveness, some Member States - notably France, but also Italy and the UK - replied that such schemes had serious (if unquantified) effects on competitiveness. Other Member States suggested that the problem of idle time was mitigated if not solved by transfer of idle workers into other divisions of the firm (see 3.3.3. below).

3.2. Equipment and location

3.2.1. All countries but Italy said that their industry had sufficient equipment as required by current safety regulations (eg. for degassing). In the Italian industry lack of degassing equipment of the required standard was considered a serious handicap.

3.2.2. As to the condition of equipment in general, while most countries, especially France, found equipment suited to efficient operations, Italy, the UK and for one yard Ireland said that the equipment is outmoded and may be a handicap to efficient operation.

3.2.3. Location poses a wider problem. Whereas one of the strengths of the French industry is considered to be its favourable location, many German yards are limited as to size of ship they can handle by their location on rivers or canals, and the Irish and UK industries were unfavourably located at a distance from major sealanes, eg. Dublin, Newcastle, Belfast. The Italian industry is also said to be hampered by narrow channels unsuited to modern ships.

3.2.4. While repair docks are publicly owned in certain Member States, it is only in France where any form of concessionary tariffs are applied for their hire, and this in an unquantifiable manner since they are required to cover only borrowing charges and running costs which may be subject to general aid. Furthermore in France land on which repair centres lie is publicly-owned while drydocks and quays for shiprepair are in the main publicly financed.

3.3. Structure of repair-firms

3.3.1. Evidence provided by Member States' replies to the Commission's questionnaire and also available from other sources suggests that Community capacity is overwhelmingly concentrated in the small to medium range of repair-facilities. Thus only ± 30 docks can take vessels larger than 50,000 DWT.

Likewise the bulk of firms concentrate on the below 50,000 DWT range of vessels : turnover arising from ships smaller than this accounts for the vast bulk of business (varying from 50 % to 95 %).

6
given that excess capacity is most marked in the facilities for larger vessels - although no "critical dimension" of dock can be reliably stated below which trading conditions are more favourable - it appears that this structure has to some degree shielded the Community industry as a whole from the consequences of overcapacity for large vessels.

- 3.3.2. Of the approx. 600 repair firms in the Community, information provided suggests that the bulk consists of small companies, employing less than 100 personnel. In some countries, eg. Italy, the number of small firms is considered problematic. However, small companies' turnover is in many cases sustained by relatively buoyant demand from coastal traffic and fishing vessels (estimated at 5 - 10 % of demand).
- 3.3.3. In Denmark, Germany and Ireland the major repair firms are often integrated with shipbuilding concerns, whereas in France and the UK repair yards are not normally integrated with other activities, eg. shipbuilding, marine and general engineering. In the remaining Member States the degree of integration varies as does the field of activity combined with repairing. Many of those firms which are integrated seem to enjoy advantages, eg. in flexibility of manpower deployment, which enhance their ability to withstand periods of recession in shiprepairing. However, in some Member States, eg. the Netherlands, firms engaged only in repair and having no building activities were in a stronger position because they had been unaffected by the current building crisis.

4. CONCLUSIONS

- 4.1. Clearly the major characteristic of the Community shiprepairing industry is its diversity: of facilities, of structures and, partly as a consequence, of the problems confronting it, as well as diversity of national views of the nature and gravity of the current market difficulties.
 - 4.1.1. In some Member States, demand is maintained at a satisfactory level by reason of the industry's concentration on smaller vessels and local and fishing traffic, while in others where facilities are geared to larger ships, especially tankers, the effects of the current market situation have been more severe. (This aspect is more fully treated in para 4.2. below.)
 - 4.1.2. There is also structural diversity. While in many Member States integration with eg. building concerns is regarded as having a positive effect, this is not always the case throughout the Community. Likewise, the standard of equipment, labour-productivity and the effect of location vary from country to country.
- 4.2. Nevertheless, certain general market trends are clearly discernible.
 - 4.2.1. There is a relatively strong and constant demand for repairs stemming from coastal and fishing traffic, ie. mostly in smaller vessels. Demand is similarly strong in major ports, with a captive market situation, eg. Hamburg, Rotterdam, Antwerp, with both smaller- and medium-sized ships being handled. However, with greater price competition and widespread tendering, the advantages of a captive market seem to be diminishing.
 - 4.2.2. There is a second type of demand, largely in medium-sized vessels. While world-imbalance of supply and demand may be less in this sector than for large vessels, Community yards, with high wage-rates in a labour-intensive industry, face increasingly stiff competition from low-wage third-countries in both Mediterranean area and the Far East.

./.

This is exacerbated by the current shipping climate which has made the price of repairs the predominant factor in shipowner's choice of yard. It is in this area, however, that intra-Community competition is also greatest and that, consequently, aids granted by Member States are liable to cause greatest distortion.

4.2.3. In the market for larger ships, particularly tankers and bulkers, world overcapacity is greatest and the price-advantage offered by third country yards is most marked. Consequently, third country repair-yards, particularly in the Far East, but also in Portugal and Spain largely on account of their favourable geographical position, low wage costs and modern yards, provide very stiff competition. However, it is in this field that Community capacity is least and this has partly shielded the Community industry as a whole from the worst consequences of overcapacity.

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

**INFORMATION
INFORMATORISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE**

Bruxelles, novembre 1979

**RAPPORT DE LA COMMISSION SUR L'INDUSTRIE DE LA REPARATION NAVALE
DANS LA COMMUNAUTE (1)**

A l'initiative de M. Vouel, la Commission vient de transmettre pour information au Conseil un rapport sur l'industrie de la réparation navale dans la Communauté (Voir Annexe).

C'est lors de l'approbation de la quatrième directive en matière d'aides à la construction navale, le 4 avril 1978, que la Commission s'était engagée à établir un tel rapport.

Pour la Commission, trois éléments caractérisent ce secteur :

1. Le faible taux d'occupation des bassins, s'accompagnant d'une perte sensible d'emplois depuis 1975, d'une baisse notable du chiffre d'affaires en termes réels et du remplacement des profits par des pertes particulièrement graves dans certains Etats membres. Toutefois, ces éléments ont été quelque peu atténués par une demande s'adressant aux installations propres à accueillir des vaisseaux de plus petite taille et émanant du trafic local, de la pêche, etc.
2. La forte concurrence de certains pays tiers à main-d'oeuvre bon marché qui ne respectent pas, d'une manière générale, les normes sociales du BIT. Ce problème est particulièrement grave dans le secteur des moyens et grands navires, en raison d'une part de la concurrence des chantiers espagnols et portugais, bien placés pour exploiter le marché des réparations, en particulier des bateaux citernes, et d'autre part, du bas niveau des cours de fret, qui contribue à réduire les frais d'immobilisation des navires et partant, à rendre plus attrayants les chantiers des pays tiers où les prix sont moins élevés.
3. La structure fragmentaire du secteur dans certains Etats membres.

Cause des problèmes du secteur et solutions envisagées

Les principales causes des problèmes de l'industrie communautaire de la réparation ont été définies comme suit par la Commission :

./.

1. La dépendance cyclique à l'égard des transports maritimes, accompagnée d'un âge relativement bas de la flotte mondiale et de récentes avancées technologiques dans la structure des navires pour assurer moins de maintenance;
2. Les salaires élevés, comparés à ceux des principaux concurrents : le poids des cotisations sociales incombant aux employeurs (et en particulier, l'obligation de verser des cotisations/rémunérations pour le temps chômé); et dans certains Etats membres, la faible productivité et des relations humaines peu satisfaisantes;
3. Dans certains Etats membres, un équipement périmé et une situation géographique défavorable;
4. Dans certains Etats membres, des structures inefficaces, caractérisées par de nombreuses entreprises de très petite taille; dans d'autres, l'effet défavorable de liens trop étroits avec la construction navale sur un marché déprimé, bien que cette situation puisse présenter des avantages à court terme.

En raison de la diversité marquée des conditions du secteur dans la Communauté, les mesures à prendre varient nécessairement d'un cas à l'autre. Toutefois, les principaux éléments d'une stratégie sectorielle devraient comporter les points suivants :

1. Il est souhaitable d'accroître la capacité de concurrence du secteur en conservant les domaines où les chantiers communautaires sont déjà concurrentiels (c'est-à-dire les installations convenant aux navires de 20 à 80.000 tpl, aux réparations faisant appel à une technologie avancée, et aux transformations majeures), tout en n'encourageant pas les investissements dans les grands chantiers que ce soit au titre de mesures d'aides sectorielles, régionales ou autres.
2. Il y aurait lieu d'examiner de quelle façon on pourrait accroître la compétitivité afin de combattre la concurrence des pays tiers à bas salaire, la modernisation et la réduction de l'emploi.
3. Dans certaines industries, le renforcement des structures des sociétés, soit par fusion, soit par une intégration financière plus poussée avec d'autres activités, devrait être envisagé.

La Commission se propose de tenir régulièrement des réunions multilatérales et de poursuivre l'examen du secteur de la réparation navale. Quant aux plans et projets d'aide, ils seront appréciés par la Commission sur une base ad hoc, en fonction des données établies au cours de ces réunions multilatérales.

LE SECTEUR DE LA REPARATION NAVALE DANS LA CEE1. SITUATION A L'ECHELLE MONDIALE

1.1. En réponse à l'accroissement rapide de la demande de transports maritimes de pétrole et de vrac dans les années 1960, le tonnage de la flotte mondiale a plus que doublé entre 1965 et 1977, tandis que l'on observait un accroissement exceptionnel du nombre de navires de plus de 50.000 tpl. L'extension de la flotte mondiale et en particulier de gros navires fut accompagnée d'un spectaculaire accroissement des investissements pour les installations de réparation navale. Entre 1966 et 1976, le nombre de grandes cales sèches (c-à-d de bassins pouvant accueillir, en vue de leur réparation, des bâtiments de plus de 50.000 tonnes de port en lourd) a plus que doublé, tandis que la capacité globale de charge des cales sèches était multipliée par trois et demi environ. Cette évolution s'est produite, pour une très large part, dans des pays non membres tels que le Japon et la péninsule ibérique.

1.2. Toutefois, ces dernières années ont été marquées par une baisse sensible de la demande pour les installations de réparation, qui découle largement de la réduction de l'âge moyen de la flotte mondiale après la réalisation d'un vaste programme de constructions nouvelles, de progrès technologiques qui ont diminué les besoins de réparation et aussi de la récession de la navigation après 1973. Par conséquent, ce secteur présente actuellement une situation de déséquilibre de l'offre et de la demande, particulièrement au niveau des installations pour les navires de plus de 50.000 tpl.

On a estimé que si la demande mondiale, en 1976, avait été répartie également entre la capacité mondiale en cales sèches destinées aux navires de plus de 50.000 tonnes de port en lourd, le taux d'occupation global des bassins n'aurait pas dépassé 39 %. A l'intérieur de ce pourcentage, toutefois, c'est la capacité pour les navires dépassant 300.000 tonnes de port en lourd qui a connu les taux d'occupation les plus bas (8 %). Dans le même ordre d'idées, les taux d'occupation des bassins de toutes dimensions en Europe en 1976 ont été estimés à quelque 70 %, alors qu'ils n'étaient plus que de 50 à 60 % en 1978.

2. SITUATION DU SECTEUR DE LA REPARATION NAVALE DANS LA CEE

2.1. Depuis le milieu des années 1970, la réparation navale a connu un déclin marqué dans la CEE, comme le montrent les facteurs suivants :

(i) Emploi : l'emploi direct dans le secteur de la réparation navale a diminué de 4.700 unités (7 %), passant ainsi de quelque 67.400 unités à 62.700 unités entre 1975 et 1977. Derrière cette moyenne se cachent cependant des baisses considérables, atteignant 33 % en Belgique et 17 % en France, par exemple. Quant à l'emploi indirect, il a, lui aussi, été marqué par un déclin sensible. En Hollande, au Danemark et en Irlande, toutefois, l'emploi est resté stable ou a même augmenté pendant la période de 1970 à 1977. L'évolution qui s'est poursuivie en 1978 n'a fait qu'accentuer les pertes d'emplois. A Marseille (France) quelque 2.000 emplois ont déjà été perdus et quelque 500 autres emplois sont en péril. Aux Pays-Bas, on estime à \pm 1.200 le nombre d'emplois qui seront perdus au cours des prochaines années. Au Royaume-Uni, Western Shipbuilders a fermé ses portes (\pm 1.200 emplois). Au total, 1.700 emplois ont été perdus dans le secteur en 1978 et plus de 1.000 ont été perdus par la fermeture du chantier de Falmouth au début 1979.

(ii) Chiffre d'affaires : de même, le chiffre d'affaires est tombé de 1.440 mio d'UC en 1975 à 1.306 mio d'UC en 1977. En outre, le chiffre d'affaires en termes réels a lui aussi accusé une baisse très accentuée dans la plupart des pays : 48 % en Belgique, 20 % en France, 32 % en Italie de 1975 à 1977; 36 % en Hollande de 1974 à 1977;

12% de 1974 à 1976 au Royaume-Uni ; toutefois, en Allemagne et au Danemark, de 1975 à 1977, le chiffre d'affaires en termes réels n'a baissé que de 10% et 8% respectivement.

iii) Profits et pertes : A quelques exceptions près, le secteur semble, dans la plupart des Etats membres, être passé d'une situation bénéficiaire à une situation déficitaire depuis 1975 ; c'est ainsi qu'en France, les bénéficiaires, qui en 1975, se chiffraient à 3 millions d'U.C., s'étaient mués en 1977 en une perte de 17,3 millions d'U.C.

2.2. Les Etats membres indiquent à la Commission que la situation actuelle du secteur de la réparation navale dans la CEE est due essentiellement aux causes suivantes :

- (i) Le contexte mondial décrit aux points 1.1 et 1.2 ci-dessus se caractérise par une forte concurrence des pays tiers où la main d'oeuvre est bon marché (Singapour, Taïwan, Hong-Kong, la Corée du Sud, Bahrein, le Brésil, le Portugal, l'Espagne, la Yougoslavie, la Grèce, Malte et certains pays du Moyen-Orient; en raison notamment de la récession dans le secteur des transports de vrac, ces pays ont été amenés dans bien des cas, à rechercher la clientèle de navires moins grands que ceux pour lesquels leurs installations avaient été conçues, c'est-à-dire des types de navires pour lesquels les chantiers de la CEE sont généralement les mieux équipés.
- (ii) La réduction des taux de frêt maritime, a eu deux effets sensibles. En premier lieu, le prix est devenu un facteur primordial pour le propriétaire de navire en quête d'un chantier de réparations. En second lieu, cette réduction a entraîné celle des frais d'immobilisation des navires, ce qui a permis à leurs propriétaires, surtout dans le cas des tramps, d'expédier leurs navires vers des ports plus lointains, à la recherche d'un prix de réparation plus avantageux qu'au moment où la qualité et d'autres facteurs que le prix avaient souvent une importance égale. Aussi, beaucoup de concurrents de pays tiers avantagés par une main-d'oeuvre bon marché ont-ils soustrait un volume d'affaires considérable aux chantiers de la CEE, où les salaires sont sensiblement plus élevés, dans un secteur de surcroît, à haute intensité de main-d'oeuvre.

Il convient de préciser que ce phénomène semble affecter surtout les navires moyens et grands, de sorte que les chantiers qui se spécialisent dans le trafic local et les navires de petite taille sont parfois moins touchés ; cfr. à cet égard l'expérience de l'Irlande. Toutefois, il apparaît que les chantiers de la CEE situés sur la Méditerranée et qui dépendent du trafic local soient exposés davantage à la concurrence des pays tiers à main d'oeuvre bon marché (Espagne, Malte, Grèce), que ceux situés sur la côte de l'Europe du nord-ouest, où les coûts salariaux sont partout élevés.

(iii) Les pétroliers et les grands transporteurs de vrac connaissent des difficultés propres. Dans ce domaine, les chantiers de la CEE perdent des clients au bénéfice des chantiers portugais et espagnols, qui, en raison de leur situation sur les principales étapes du retour à vide, sont particulièrement bien placés pour attirer la clientèle de ces navires, au détriment des chantiers de la CEE.

3. PROBLEMES DU SECTEUR DE LA REPARATION NAVALE DANS LA CEE

3.1. Problèmes liés au travail

3.1.1. La réparation navale est un secteur à haute intensité de main-d'oeuvre. Là où la main-d'oeuvre est coûteuse, le secteur risque d'être considérablement désavantagé par rapport aux industries concurrentes pratiquant des salaires bas. C'est en Belgique, en Allemagne, au Danemark et aux Pays-Bas que les salaires sont les plus élevés, tandis qu'en Italie, au Royaume-Uni et en Irlande, le secteur dispose d'une main-d'oeuvre moins chère. Dans les industries à hauts salaires, la main-d'oeuvre a été un facteur de coût important dans les contrats de réparation ; toutefois, c'est en Italie que le pourcentage relatif a été le plus élevé soit 84% environ. En France, le pourcentage atteint, (56%) paraît d'autant plus grand que les salaires, d'après les informations reçues, n'y sont pas particulièrement élevés. En revanche, le facteur coût de la main d'oeuvre s'est avéré relativement faible dans les contrats passés au Royaume-Uni (37,5% environ). Ajoutons que les cotisations sociales versées par les employeurs représentent un élément important du coût dans certains pays. Il existe également une grande divergence dans le pourcentage des heures prestées (c.à.d. productives), congés payés non compris, temps de pose, etc. (En Allemagne 1.800 à 2.000 heures, au Royaume-Uni 1.765 ; en Belgique 1.688 ; au Danemark 1.650 ; en Irlande 1.600 ; en Italie 1.550 ; aux Pays-Bas 1.300 à 1.350).

3.1.2. Selon certains pays (Italie et Royaume-Uni), la faible productivité semble avoir constitué un handicap majeur (au Royaume-Uni, on peut estimer qu'elle a réduit à néant les avantages résultant du bas niveau des salaires). Les Français ont indiqué de leur côté que le sous-emploi constituait un problème majeur dans leur industrie : de 1974 à 1977, l'effectif s'est réduit de 19% ; alors que le nombre d'heures de travail diminuait de 32 %.

3.1.3. Dans plusieurs Etats membres, existent des systèmes spéciaux d'indemnisation des travailleurs pour le temps chômé. Si la plupart des pays s'abstiennent de tout commentaire sur l'éventuel effet défavorable de ces systèmes sur la concurrence, certains Etats membres - la France en particulier, mais aussi l'Italie et le Royaume-Uni - ont relevé dans leurs réponses l'effet considérable - encore que non chiffré - qu'ils exercent à cet égard. D'autres Etats membres ont fait valoir que le problème du temps chômé pouvait être atténué, sinon résolu, par le transfert des travailleurs inactifs dans d'autres divisions de la firme (voir point 3.3.3. ci-dessous).

3.2. Equipement et situation géographique

3.2.1. Tous les pays, à l'exception de l'Italie, ont affirmé que leur industrie était suffisamment équipée pour répondre aux règles de sécurité actuelles (par exemple en matière de dégazage). Dans l'industrie de la réparation navale italienne, l'absence d'équipements de dégazage répondant aux normes est considérée comme un handicap sérieux.

3.2.2. Quant à l'état général de l'équipement, la plupart des pays, et surtout la France, estiment que l'équipement répond aux nécessités d'une exploitation rentable ; en revanche, l'Italie, le Royaume-Uni et, pour un chantier, l'Irlande, déclarent que l'équipement est suranné et qu'il constitue un handicap possible à une exploitation rentable.

3.2.3. La situation géographique pose un problème de portée plus générale. Si la situation géographique favorable de la France paraît constituer un atout majeur pour son industrie, un grand nombre de chantiers allemands sont limités, sous l'angle de la dimension des navires qu'ils peuvent accueillir, par leur situation le long de rivières ou de canaux; quant aux industries irlandaises et du Royaume-Uni, elles sont mal situées, à une certaine distance des grandes routes maritimes (exemple : Dublin, Newcastle, Belfast). De même, l'industrie italienne serait handicapée par l'existence de chenaux étroits, mal adaptés aux navires modernes.

3.2.4. Alors que les cales de réparation sont propriétés de l'Etat dans certains Etats membres, il n'y a qu'en France qu'il existe une forme de tarifs de concession qui sont appliqués pour leur location et cela de façon non quantifiable à partir du moment où ils sont appliqués pour couvrir uniquement des charges d'emprunt et des frais généraux qui peuvent être sujets à des aides générales. De plus, la France est un pays où les terrains de réparation sont implantés sur des domaines de l'Etat, tandis que les cales sèches et les quais de réparation sont financés par des établissements publics.

3.3. Structure des entreprises de réparation navale

3.3.1. Les réponses fournies par les Etats membres au questionnaire de la Commission et les renseignements en provenance d'autres sources indiquent que la capacité communautaire en installations de réparation se situe à une écrasante majorité dans la gamme des petites et moyennes entreprises. C'est ainsi qu'une trentaine de chantiers navals seulement sont capables d'accueillir les navires dépassant 50.000 tonnes de port en lourd.

De même, la grande majorité des firmes sont axées sur la catégorie de navires n'atteignant pas 50.000 tonnes de port en lourd : le chiffre d'affaires provenant de navires plus petits que ceux-ci intervient pour la plus grande part dans le volume de travail (de 50 à 95 %). Or l'excédent de capacité est plus marqué dans les installations destinées aux grands navires, bien que l'on puisse difficilement citer une "dimension critique" valable, en dessous de laquelle les conditions d'exploitation seraient meilleures; il semblerait que cette structure ait, dans une certaine mesure, protégé l'ensemble de l'industrie communautaire contre les conséquences des excédents de capacité pour les installations accueillant les grands navires.

3.3.2. Les renseignements fournis indiquent que sur les quelque 600 entreprises de réparation navale de la Communauté, la plupart sont de petites sociétés employant moins de 100 personnes. Certains pays, tels que l'Italie, considèrent le nombre de petites entreprises comme un problème. Toutefois, le chiffre d'affaires des petites sociétés est dans la plupart des cas subordonné à la demande relativement stable du trafic côtier et des bateaux de pêche (estimée de 5 à 10 % de la demande globale).

3.3.3. Au Danemark, en Allemagne et en Irlande, les grandes entreprises de réparation navale font souvent partie de groupes de sociétés de construction navale, tandis qu'en France et au Royaume-Uni, les chantiers de réparation ne sont généralement pas combinés avec d'autres activités par exemple, construction navale, ingénierie marine et générale. Dans les autres pays membres, le degré d'intégration varie; il en est de même du champ d'activités associées à la réparation. Les firmes intégrées semblent jouir de certains avantages, tels que ceux liés à la souplesse de déploiement de leur main-d'oeuvre, qui leur permettent de mieux résister aux périodes de récession dans le secteur de la réparation navale. Toutefois, dans certains Etats membres, par exemple aux Pays-Bas, les sociétés ne s'occupant que de réparation et n'ayant pas d'activités de construction se trouvent dans une position plus forte, étant donné qu'elles n'ont pas été affectées par la crise actuelle de la construction navale.

4. CONCLUSIONS

4.1. En clair, la caractéristique principale de l'industrie de la réparation navale dans la Communauté réside dans sa diversité; dans ses installations, ses structures et partiellement comme conséquence, dans les problèmes auxquels elle est confrontée, aussi bien comme diversité des vues nationales qu'au niveau de la nature et la gravité des difficultés que connaît actuellement le marché.

4.1.1. Dans certains Etats membres, la demande est maintenue à un niveau satisfaisant en raison de la concentration de l'industrie sur de plus petits navires et sur le trafic local et les bateaux de pêche tandis que dans d'autres, où les installations sont orientées vers les plus gros navires spécialement des tankers, les effets de la situation actuelle du marché se sont fait sentir plus sévèrement. (Cet aspect est traité de façon plus substantielle dans le paragraphe 4.2. ci-dessous).

4.1.2. Il y existe aussi une diversité structurelle. Bien que, dans certains Etats membres l'intégration avec par exemple, des unités de construction, puisse être considérée comme ayant eu des effets positifs, ce n'est pas le cas pour toute la Communauté. De même, le type d'équipement, la productivité de la main-d'oeuvre et l'incidence de la localisation varient d'un pays à l'autre.

4.2. Quoiqu'il en soit, certaines tendances générales du marché peuvent être clairement déterminées.

4.2.1. La demande de réparation est relativement forte et constante dans le secteur du trafic côtier et de la pêche, qui intéresse surtout les navires de petite taille. De même, la demande est forte dans les grands ports bien situés, tels que Hambourg, Rotterdam et Anvers qui accueillent à la fois des navires de petites et moyennes dimensions. Toutefois, les avantages de cette situation semblent se réduire à mesure que la concurrence des prix augmente et que la pratique de l'adjudication se généralise.

4.2.2. Il existe une seconde catégorie de demande, intéressant surtout les navires de moyenne dimension. Si, à l'échelle mondiale, le déséquilibre de l'offre et de la demande semble moins accusé dans ce secteur que dans celui des grands navires, les chantiers communautaires, étant donné leurs coûts salariaux élevés dans un secteur à haute intensité de main-d'oeuvre, sont en butte à une concurrence de plus en plus sévère de la part de pays tiers à main-d'oeuvre bon marché situés, tant dans la zone méditerranéenne qu'en Extrême-Orient.

Cette évolution est exacerbée par le climat actuel dans le secteur de la navigation, en raison duquel le prix des réparations est devenu le facteur prédominant dans le choix d'un chantier par le propriétaire d'un navire. Or, c'est aussi dans ce domaine que la concurrence intracommunautaire est la plus forte et, partant, que les aides accordées par les Etats membres risquent de fausser le plus gravement la concurrence.

4.2.3. C'est dans le marché réservé aux grands navires, en particulier aux pétroliers et des vracquiers, que les excédents de capacité sont les plus considérables, à l'échelle mondiale et que l'avantage de prix offert par les pays tiers est le plus marqué. Aussi, les chantiers de réparation des Etats tiers, particulièrement en Extrême-Orient, mais aussi au Portugal et en Espagne, sont-ils des concurrents redoutables, compte tenu surtout de leur situation géographique favorable, de leurs coûts salariaux peu élevés et de leurs chantiers modernes. En revanche, c'est dans ce domaine que la capacité de la Communauté est la plus faible, ce qui a protégé, du moins en partie, l'ensemble du secteur communautaire contre les conséquences les plus néfastes des excédents de capacité.