



Issue: **National Shipbuilding Strategy**

*“Shipbuilding in its widest sense is a very modern hi-tech industry that can play a major role in national development.”<sup>1</sup>*

Canada’s Shipbuilding and Ship Repair Industry is a vital strategic asset that employs more than 14,000 highly skilled workers in the marine services sector alone. This sector creates the second highest paying jobs in the manufacturing industry, with salaries higher than those in the aviation and ‘high tech’ sectors. The marine sector can survive on commercial work but needs regular infusion of government work for long-term sustainability and international competitiveness.

However, the ‘boom and bust’ cycle of government procurement makes it impossible for the sector to efficiently manage its workforce and its manufacturing resources, thus leading to lost opportunities.

Stabilizing government ship procurement practices will have a profound effect on our international competitiveness, **without any need to resort to government subsidies.**<sup>2</sup> It will dramatically lower procurement costs, thus saving taxpayers billions of dollars while also generating innovation and economic growth.

The government will need to replace more than 180 vessels in the next 20 years – everything from fisheries vessels to ferries to naval ships and submarines. A stable procurement strategy, with stable annual funding, is the only responsible way to manage this enormous undertaking.

The present *ad hoc* approach to shipbuilding makes it hard to advance large capital projects for any department, and Canadians experience ‘sticker shock’ whenever a multi-billion dollar procurement arises. This turns the project into a political football, causing delays and increasing costs as we pay more and more to operate, maintain, and repair outdated equipment. It also increases risk to all Canadians, each of whom relies on having strong and dependable marine services for safety, security, and their overall well-being/quality of life.

**As such, The Navy League of Canada calls upon the government to develop and implement a National Shipbuilding Strategy with a 20-year Ongoing Procurement Plan and stable annual funding.**

Adopting this approach will ensure that Canada’s Shipbuilding and Ship Repair Sector can deliver the best value to the Canadian Taxpayer. It will enable the industry to invest in innovation and ensure Canada’s place in the new marine economy.

**Quick Facts**

**The Marine Sector, which includes Shipbuilding and Ship Repair, contributes more than \$20 billion to our economy and generates more than 350,000 jobs. However, this sector cannot be sustained without its core capability for Shipbuilding and Repair. .**

**Marine Industries have an Economic Generation Factor of 5:1, fueling local economies and driving international trade.<sup>3</sup>**

**Shipping traffic in Canadian Ports will continue to grow by as much as 12-15% each year in the coming decade. Managing this growth requires a stable, long-term commitment to effective stewardship of our oceans.**

**Shipbuilding jobs in Canada produce an average sectoral wage that is 33% more than the Canadian norm.<sup>4</sup>**

1. *Canada, An Incomplete Maritime Nation* (Canada: The Navy League of Canada 2003), 28

2. Government subsidies to the shipbuilding industry were eliminated in 1986. Similar subsidies are still provided by foreign governments to their shipbuilding/repair industries and the US government still protects its industry through legislation such as the Jones Act.

3. (Canada: Niagara Marine Group 1999),

4. Cairns, P., *Why Canada Needs a Shipbuilding Policy Too!* (Canada: Unpublished 1999) 7



Enjeu : **Stratégie nationale de construction navale**

« **La construction navale, dans son sens le plus large, est une industrie ultramoderne de haute technologie qui peut jouer un rôle majeur dans le développement national.** »<sup>1</sup> [traduction libre]

L'industrie canadienne de la construction et réparation de navires emploie plus de 14 000 travailleurs hautement qualifiés dans le seul domaine des services maritimes. On la dit stratégiquement essentielle, car elle se classe deuxième au palmarès des emplois les plus rémunérateurs du secteur manufacturier, devançant même ceux de l'aviation et de la haute technologie. Bien qu'il puisse survivre avec les contrats privés, le secteur maritime a besoin que le gouvernement lui passe des commandes régulières, pour assurer sa pérennité et sa compétitivité sur la scène internationale.

Toutefois, le cycle d'expansion et de ralentissement des achats du gouvernement fait en sorte qu'il lui est impossible de gérer efficacement sa main-d'œuvre et ses ressources manufacturières, ce qui lui fait perdre bien des occasions de se développer.

La stabilisation des pratiques gouvernementales d'achat de navires aura un effet considérable sur notre compétitivité à l'international, **sans qu'on doive recourir à des subventions gouvernementales.**<sup>2</sup> Elle diminuera les coûts d'approvisionnement de façon spectaculaire, ce qui fera économiser des milliards de dollars aux contribuables tout en stimulant l'innovation et la croissance économique.

Le gouvernement devra remplacer plus de 180 navires au cours des 20 prochaines années, y compris des bateaux de pêche, des traversiers, des navires de guerre et des sous-marins. Une stratégie d'approvisionnement stable, assortie d'un financement annuel stable, est la seule manière responsable de gérer cette importante question.

La façon improvisée d'aborder le dossier de la construction navale rend difficile, pour n'importe quel ministère, la mise sur pied de grands projets d'immobilisations, et les Canadiens ont une réaction défavorable chaque fois qu'on annonce un achat de plusieurs milliards de dollars. Le projet se transforme alors en ballon politique, ce qui entraîne des délais et une augmentation des coûts, car les contribuables paient de plus en plus pour faire fonctionner, entretenir et réparer de l'équipement désuet. Les risques encourus par les Canadiens, qui dépendent de services maritimes robustes et fiables pour leur sûreté, sécurité, bien-être et qualité de vie d'ensemble, s'en trouvent aussi augmentés.

**À ce titre, la Ligue navale du Canada demande au gouvernement d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie nationale de construction navale assortie d'un plan d'approvisionnement continu sur 20 ans et d'un financement annuel stable.**

Une telle stratégie permettrait au secteur canadien de la construction et réparation de navires d'offrir le meilleur rapport qualité-prix aux contribuables canadiens et à l'industrie d'investir dans l'innovation et d'assurer une place au Canada dans la nouvelle économie maritime.

Faits en bref

**Le secteur maritime, qui englobe la construction et la réparation de navires, contribue pour plus de 20 milliards de dollars à notre économie et génère plus de 350 000 emplois. Toutefois, il ne peut pas être durable sans une capacité de base en matière de construction et réparation.**

**Dans ce domaine, le facteur de croissance économique est de 5:1; les exploitations soutiennent les économies locales et stimulent le commerce international.**<sup>3</sup>

**Dans les ports canadiens, la tendance à la hausse du trafic maritime (12-15 % par année) devrait se maintenir pour une dizaine d'années, ce qui exige un engagement à long terme pour l'intendance des océans.**

**Dans l'industrie navale, le salaire moyen est de 33 % supérieur à la norme nationale.**<sup>4</sup>

<sup>1</sup> *Le Canada : une nation maritime incomplète* (Canada: la Ligue navale du Canada 2003), 28

<sup>2</sup> Les subventions à l'industrie navale ont été éliminées en 1986. Toutefois, certains gouvernements étrangers accordent encore des subventions semblables à leurs industries navales (construction et réparation); le gouvernement des États-Unis protège les siennes au moyen de lois comme le *Jones Act*.

<sup>3</sup> (Canada: Niagara Marine Group 1999)

<sup>4</sup> Cairns, P., *Why Canada Needs a Shipbuilding Policy Tool* (Canada : non publié 1999) 7