

ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

G/C/W/209

29 mai 2000

(00-2167)

Conseil du commerce des marchandises

Original: anglais

RÉPONSES DE LA MALAISIE AUX QUESTIONS DU GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS CONCERNANT LA DEMANDE DE PROROGATION DE LA MALAISIE AU TITRE DE L'ARTICLE 5.3 DE L'ACCORD RELATIF AUX MIC

La Mission Permanente de la Malaisie a fait parvenir au Secrétariat la communication ci-après, datée du 24 mai 2000.

Mesures

1. Veuillez décrire en détail les mesures indiquées dans la demande du gouvernement malaisien. Le gouvernement pourrait-il développer les indications fournies dans les communications antérieures? Par exemple, pour les MIC applicables aux secteurs des motocycles, des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires:

a) Quel est le pourcentage d'apport local actuellement requis?

- 1) Voitures de tourisme – 45 pour cent à 60 pour cent (en fonction de la cylindrée du moteur)
- 2) Véhicules utilitaires – 45 pour cent
- 3) Motocycles – 60 pour cent

b) Quels sont les produits locaux qui satisfont au critère applicable (tous, certaines parties mais pas d'autres, etc.)

Toutes les pièces provenant du territoire national satisfont à ce critère.

c) Quels producteurs nationaux ou étrangers sont tenus de respecter ces mesures?

Tous les producteurs sont tenus de les respecter.

d) Certaines entités (détenues par des intérêts locaux ou étrangers) sont-elles exemptées?

Non.

2. En ce qui concerne les "décisions administratives" visées au paragraphe 2.3 de la notification du gouvernement malaisien (G/TRIMS/N/1/MYS/1Rev.1):

a) Que faut-il entendre par "décisions administratives"?

Les décisions administratives se réfèrent à l'application des prescriptions en matière d'apport local par des moyens administratifs et non à travers la législation.

- b) Veuillez énumérer toutes les mesures auxquelles s'applique la notification avec leur date.**

Le programme en matière d'apport local s'applique aux motocycles, aux voitures de tourisme et aux véhicules utilitaires. Le programme a été mis en œuvre en 1981 pour les motocycles et en 1990 pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires.

- c) Les textes de ces décisions ont-ils été publiés, et dans l'affirmative, où?**

Les informations sont disponibles sur demande auprès du Ministère du commerce extérieur et de l'industrie (MITI) et de l'Agence de développement industriel de la Malaisie (MIDA).

- d) Lesquelles de ces mesures sont encore en vigueur, lesquelles sont arrivées à expiration et lesquelles ont été abrogées?**

Les mesures du point 2b sont toujours en vigueur.

- 3. Comment ces mesures ont-elles évolué avec le temps?**

- a) Des modifications ont-elles été apportées depuis le 1^{er} janvier 1995 aux mesures visées par votre demande de prorogation? Dans l'affirmative, lesquelles? Par exemple, le pourcentage d'apport local requis a-t-il été augmenté depuis le 1^{er} janvier 1995?**

Non.

- b) D'après votre notification relative aux MIC, la participation à ce programme ne confère pas d'avantages. Cela est-il toujours exact? Sinon, pourriez-vous donner des précisions sur ces avantages, en indiquant les formules utilisées pour définir leur étendue et en précisant leur valeur totale?**

Oui, cela est toujours exact.

- 4. L'organisme chargé de la mise en œuvre, d'après la notification du gouvernement malaisien relative aux MIC est l'Agence de développement industriel de la Malaisie (MIDA). Est-ce toujours le cas?**

Oui.

- a) Quelles sont les responsabilités générales de cet organisme?**

La MIDA est une agence gouvernementale responsable de la promotion et de la coordination du développement industriel en Malaisie.

- b) Quelles sont ses responsabilités en ce qui concerne les MIC et l'industrie automobile?**

La MIDA vérifie tous les composants provenant du territoire local.

- c) **Y a-t-il d'autres services du gouvernement malaisien ou d'autres entités ou personnes chargés de la mise en œuvre ou du suivi des mesures mentionnées dans la question 1?**

Oui, le Ministère du commerce extérieur et de l'industrie. Le Ministère est l'organisme chargé du suivi global.

Raisons de la demande de prorogation

5. La demande de prorogation présentée par le gouvernement malaisien au Conseil du commerce des marchandises indique que "la crise financière, qui a également affecté la Malaisie, a eu de graves conséquences sur le développement de l'industrie automobile malaisienne" et que le "ralentissement de l'activité économique s'est traduit par une baisse importante de la demande: les ventes de véhicules automobiles ont diminué." Veuillez préciser les éléments qui justifient votre demande. Par exemple:

- a) **Comment le délai de deux ans a-t-il été déterminé? Quels ont été les éléments empiriques pris en considération pour établir qu'il faudrait un nouveau délai de deux ans pour assurer le redressement de ce secteur?**

Ce délai de deux ans a été déterminé sur la base des consultations avec l'industrie automobile. La demande de prorogation est basée sur le fait que la crise économique de 1997/1998 a affecté les plans des sociétés automobiles malaisiennes pour se conformer aux conditions requises de l'OMC.

Au vu des signes positifs de redressement économique, un délai de deux ans aiderait les fabricants de pièces détachées à augmenter leur niveau de compétitivité. L'industrie a besoin d'une période de prorogation pour se redresser à un niveau plus durable de production afin d'atteindre des économies d'échelle et de faire face à un environnement de marché ouvert compétitif.

Les ventes de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires ont baissé de 59,5 pour cent et sont passées de 404 837 unités en 1997 à 163 851 unités en 1998. Les ventes en 1999 étaient de 316 703 unités, ce qui est très en deçà des niveaux avant la crise.

- b) **Sur quoi se fonde l'affirmation selon laquelle la suppression des MIC entraînerait la fermeture de 200 entreprises? De quel genre d'entreprises s'agit-il?**

Ces 200 sociétés sont des fabricants de pièces détachées. Il s'agit surtout de petites et moyennes entreprises qui s'appuient sur un seul producteur automobile.

- c) **Veuillez donner des précisions sur la consolidation et le réajustement dont il est fait mention au dernier paragraphe de votre demande. Veuillez expliquer en quoi ces éléments étayent votre demande.**

La consolidation de l'industrie automobile malaisienne suit les tendances mondiales en mutation.

Dans ce contexte, l'exercice de consolidation et de rationalisation concerne particulièrement les fabricants de pièces détachées, le groupe le plus affecté par la suppression des MIC. PROTON, le plus grand producteur automobile local, a restructuré son programme d'approvisionnement et adopté le Programme mondial concernant les fournisseurs. Les vendeurs locaux, y compris essentiellement les PMI, sont confortés en tant que fournisseurs de second rang relevant d'un groupe central de sociétés pivots. Cette restructuration fait partie

des démarches entreprises par le secteur privé pour faire face à la concurrence internationale et à la suppression de la MIC le moment venu.

- d) **Quels éléments de preuve peuvent être apportés pour montrer que le programme en faveur de l'industrie automobile a encouragé le développement des entrepreneurs locaux "en particulier la communauté indigène"?**

Entre 1990 et 1999, 328 projets ont été approuvés dans le domaine automobile. Sur ce nombre, 89 étaient des projets auxquels participaient majoritairement les sociétés indigènes locales.

- e) **Aux termes de l'article 5.3 de l'Accord sur les MIC, le Conseil du commerce des marchandises doit conclure que le Membre qui demande une prorogation a démontré qu'il rencontrait des "difficultés particulières". Le gouvernement malaisien estime-t-il que les difficultés dont il a fait état répondent à cette prescription?**

L'industrie automobile malaisienne a dû faire face à des difficultés particulières caractérisées essentiellement par:

- i) une baisse significative des ventes de véhicules automobiles. De 404 837 unités vendues en 1997, le chiffre est passé à 163 851 unités en 1998, ce qui représente une baisse de 59,5 pour cent par rapport au niveau de vente atteint en 1993. Les ventes ont à nouveau atteint 316 703 unités en 1999 mais elles restent toujours en deçà du niveau de 1997.
 - ii) la réduction des ventes a provoqué une baisse de la production de véhicules automobiles (voitures de tourisme et véhicules utilitaires) et de pièces détachées. La production de voitures de tourisme a baissé de 61,5 pour cent à 128 979 unités en 1998, tandis que la production de véhicules utilitaires a baissé de 83 pour cent à 18 370 unités, et la production de pièces détachées a baissé de 40,1 pour cent en 1998.
 - iii) la majorité des fabricants de pièces détachées s'appuient sur un seul producteur automobile national. La plupart d'entre eux ont réinvesti entre 500 000 et 1 million de RM en coûts de développement dans l'optique du lancement du nouveau modèle PROTON au milieu de l'année 2000. La suppression de la politique d'apport local au 1/1/2000 dans cette conjoncture affectera les chances de récupérer cet investissement et mettra en péril 6 200 emplois ainsi que l'investissement de 1,6 milliard de RM dans les sociétés concernées.
- f) **En quoi ces difficultés rendent-elles la situation de la Malaisie différente de celle des autres Membres?**

La Malaisie ne connaît pas les difficultés rencontrées par les autres pays.

6. **Il est dit au paragraphe 2.1 de la notification du gouvernement malaisien que le secteur des motocycles a déjà dépassé le niveau d'apport local prescrit.**

- a) **Cela est-il toujours vrai?**

Oui.

- b) **Si tel est le cas, la demande de prorogation du gouvernement malaisien vise-t-elle aussi les motocycles?**

Non.

- c) **Dans l'affirmative, comment cela se justifie-t-il puisque les motocycles ont dépassé le niveau minimal d'apport local?**

Non applicable.

7. Un autre élément clé auquel il faut s'attacher est l'emploi:

- a) **Y a-t-il des raisons de penser que des emplois ont été créés par la politique suivie depuis 1995 en matière de MIC?**

Cela est lié à l'augmentation des investissements en capital autorisés dans le secteur automobile. Voir également la réponse à la question 14a.

- b) **Quel était l'effectif total du secteur avant la politique relative aux MIC et quel est-il actuellement?**

L'effectif total dans l'industrie automobile était de 16 226 personnes en 1990. L'effectif dans ce secteur est de 41 211 travailleurs en 1998.

- c) **Y a-t-il des raisons de penser que le maintien de la politique relative aux MIC après le 1^{er} janvier 2000 permettra de créer ou de sauver des emplois?**

La crise financière a vu une réduction des niveaux de main d'œuvre pour les fabricants de pièces automobiles. Alors que l'effectif était passé de 7 472 personnes en 1990 à 18 156 en 1997, il chuta soudain à 13 067 en 1998. Avec le redressement en cours, on s'attend à ce que l'effectif dans ce secteur augmente, tandis qu'une suppression des MIC impliquerait la fermeture de certaines usines et aurait un impact négatif sur l'emploi.

- d) **Quels sont l'entité, le service ou les personnes qui ont analysé vos estimations en matière d'emploi?**

Le Service des statistiques de Malaisie.

8. En ce qui concerne "les besoins en matière de développement, de finance et de commerce" visés à l'article 5.3

- a) **Comment le maintien de ces MIC s'inscrit-il dans les plans et les besoins de développement de la Malaisie?**

Le développement de l'industrie automobile fait partie des plans de développement de la Malaisie. L'objectif consiste à développer l'industrie automobile y compris en soutenant les industries afin de renforcer la structure industrielle et d'améliorer les liaisons entre les petites et moyennes industries (PMI) et les grandes sociétés et de contribuer à l'élargissement de la base industrielle de l'économie malaisienne.

- b) **Depuis combien de temps ces MIC font-elles partie des plans et des besoins de développement?**

Voir la réponse au point 2b.

- c) **Comment peut-on déterminer que ces mêmes politiques de développement ne resteront pas appliquées et nécessaires après deux ans? Pourquoi devrait-on s'attendre à ce qu'elles soient différentes dans un, deux, cinq ou dix ans?**

La Malaisie poursuivra les politiques de développement dans l'industrie automobile qui sont conformes aux accords de l'OMC.

- d) **Les politiques de développement du gouvernement malaisien faisaient-elles partie des besoins et des plans en matière de développement avant le Cycle d'Uruguay?**

Oui.

- e) **Quels sont les besoins financiers du gouvernement malaisien en relation avec le maintien des MIC?**

La Malaisie a importé des véhicules automobiles et des pièces détachées d'un montant de 7,5 milliards de RM en 1996 et d'un montant de 7,4 milliards de RM en 1997. Ce montant serait supérieur en l'absence des prescriptions en matière d'apport local. Une prorogation de la politique en matière d'apport local aiderait à minimiser la baisse ultérieure sur les réserves en devises, et contribuerait au renforcement du poste des réserves en devises qui a été affecté par la crise monétaire.

Le secteur automobile est une industrie à forte proportion de capital, qui comporte des investissements de plus de 13 milliards de RM. Tout contretemps dans le redressement de l'industrie pourrait provoquer la fermeture d'usines, des pertes d'emploi et une augmentation de prêts improductifs qui seraient dommageables pour l'économie et augmenteraient les besoins financiers du gouvernement malaisien.

- f) **Quelle analyse a été faite pour déterminer si la suppression des MIC aurait pour effet d'accroître ou de diminuer les besoins financiers de la Malaisie, ou n'aurait pas d'incidence à cet égard?**

L'analyse permettant de déterminer l'impact de la suppression des MIC basée sur les fermetures d'usine potentielles, les pertes d'emploi et les prêts improductifs, a montré que cela augmenterait les besoins financiers du gouvernement malaisien.

- g) **Le gouvernement malaisien estime-t-il que d'autres aspects devraient être pris en compte en ce qui concerne ces facteurs? Veuillez décrire et analyser ces aspects.**

La politique en matière d'apport local en Malaisie n'est pas uniquement appliquée pour encourager le développement de l'industrie mais également pour atteindre des objectifs socio-économiques dans cette société en restructuration. La politique a contribué à promouvoir les produits d'entrepreneurs indigènes et à assurer que la propriété d'entités de fabrication était équitablement représentée parmi les races. Cela a donné lieu à une stabilité raciale et politique et a contribué à créer un environnement propice à l'investissement, à la fois sur le plan national et étranger.

9. Veuillez décrire en détail les secteurs de la construction automobile et de la fabrication de parties et de composants au niveau national. Quelles mesures ont été prises par ces secteurs au cours des cinq dernières années pour se moderniser ou devenir plus compétitifs au niveau international? Par ailleurs:

Voir les réponses au point 5e iii). Parmi les efforts consentis pour moderniser ou rendre l'industrie plus compétitive, figurent entre autres:

- La mise en application du concept modulaire de fabrication;
- L'introduction de mesures de réduction de coût;
- Le lancement de recherches et développements, la conception et la fabrication de nouvelles pièces et de nouveaux modèles;
- L'approvisionnement en pièces et composants à des prix compétitifs, lorsqu'ils sont applicables;
- Des associations avec les principaux fabricants automobiles et de composants.

a) Veuillez décrire la manière spécifique dont ont été administrées les MIC notifiées en relation avec certains projets de construction automobile (par constructeur et par modèle).

Voir les réponses aux points 2a et 2b.

b) Veuillez aussi indiquer quels projets ont bénéficié de MIC avant la notification de ces mesures à l'OMC en 1995, et à quels projets de construction automobile ces mesures ont été étendues depuis 1995.

La MIC est applicable à tous les projets relatifs aux véhicules automobiles.

c) Étant donné que, selon certaines estimations, la production nationale représente plus de 80 pour cent du marché malaisien des véhicules automobiles, ce qui laisse penser que les MIC et d'autres mesures gouvernementales ont sensiblement favorisé la branche de production nationale, comment les Membres de l'OMC devraient-ils évaluer la demande de prorogation de la Malaisie?

Étant donné que la production nationale représente une large part du marché malaisien, la suppression des MIC affectera les petits fabricants de pièces et composants qui dépendent uniquement des producteurs nationaux.

d) Les capacités de production relevant des projets visés par la demande de prorogation ont-elles augmenté depuis 1997?

Non. La production de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires en 1997 était de 345 840 unités, de 147 349 unités en 1998 et de 287 634 unités en 1999, suite aux effets de la crise financière.

10. Avant la décision de demander une prorogation, quelles mesures les secteurs concernés et le gouvernement malaisien ont-ils prises pour amorcer la transition vers un système qui ne repose pas sur les MIC?

Le gouvernement malaisien a mené des programmes de sensibilisation relatifs à la suppression des MIC d'ici 2000. Les sociétés concernées ont été informées que les politiques d'apport

local seraient éliminées d'ici 2000. On s'attend à ce qu'elles prennent des mesures qui leur permettront de s'adapter à un régime d'apport non local d'ici la fin de la période de transition.

a) Quelles ont été les mesures de libéralisation menées à bien ou non?

Voir la réponse au point 5c. Ce programme est toujours en cours.

b) À quel moment le gouvernement malaisien a-t-il pris la décision d'interrompre le processus engagé pour assurer la compatibilité avec l'Accord sur les MIC (ou le processus se poursuit-il)?

Le processus pour assurer la compatibilité avec l'Accord sur les MIC est encore en cours. Les sociétés sont conscientes qu'elles doivent franchir différentes étapes pour assurer la conformité une fois la période de prorogation terminée.

c) Quel serait le processus suivi pour modifier les prescriptions en matière d'apport local (modifications administratives et législatives)?

Le processus suivi pour modifier les prescriptions en matière d'apport local sont administratives.

d) Dans quels délais ces modifications pourraient-elles intervenir?

Aussitôt que la décision sera prise et après avoir pris en compte les considérations de l'industrie.

11. Quelles mesures ont été prises pour préparer les secteurs concernés à la suppression des MIC le 1^{er} janvier 2000? En particulier:

a) Le gouvernement malaisien a-t-il eu des discussions avec le secteur privé et les organisations syndicales à l'achèvement du Cycle d'Uruguay et même bien avant, pour les informer que ces politiques seraient supprimées en 2000?

Le secteur privé a été consulté pendant les négociations. Les résultats furent communiqués après le Cycle. Des réunions régulières ont été tenues avec le secteur privé à travers le Groupe de travail spécial (Cluster Working Group - CWG) sur les véhicules automobiles. Les membres de ce groupe comprennent des agences gouvernementales importantes, l'Association malaisienne des vendeurs d'automobiles (MMTA), l'Association malaisienne des monteurs de véhicules automobiles (MMVAA), l'Association des vendeurs de Proton (PPP), l'Association malaisienne des monteurs de motocycles et scooters (MASAAM), PROTON Bhd (Ltd.), Perodua Bhd., MTB Bhd. et INOKOM Bhd.

b) Quel type de processus de consultation nationale a été mis en œuvre au sujet des MIC ces cinq dernières années?

Voir la réponse au point 11a.

c) Quelles mesures administratives ou législatives les pouvoirs publics ont-ils étudiées avec les secteurs concernés et les organisations syndicales?

Le Ministère des Ressources Humaines a tenu des consultations avec les principaux syndicats et groupes industriels dans le secteur automobile.

- d) **Des projets de lois ou d'actes administratifs ont-ils été présentés pour examen au cours des cinq dernières années?**

Oui. L'Association automobile malaisienne a soumis des notes sur ce problème au gouvernement malaisien sur différentes périodes.

- e) **Quels plans ont été élaborés pour adapter le secteur à la suppression des MIC si la prorogation n'est pas accordée par le Conseil?**

Le gouvernement malaisien espère qu'une prorogation sera accordée.

- 12. Le gouvernement malaisien a-t-il envisagé d'autres solutions que les MIC pour protéger la branche de production nationale tout en permettant l'élimination du régime des MIC tel qu'il existe actuellement? Par exemple:**

- a) **Pourquoi faut-il maintenir les prescriptions en matière d'apport local dans tous les secteurs (motocycles, voitures de tourisme et véhicules utilitaires)?**

La demande de prorogation des prescriptions en matière d'apport local s'applique uniquement aux voitures de tourisme et aux véhicules utilitaires.

- b) **Veillez décrire les analyses et/ou recherches effectuées par le gouvernement malaisien (y compris les solutions envisagées à la place d'une prorogation pour les MIC) pour s'assurer que les mesures visées dans la demande de prorogation doivent être maintenues.**

Le gouvernement malaisien a entrepris des consultations entre les agences et le secteur privé. L'impact sur les fermetures d'usines, les pertes d'emploi et les prêts improductifs a également été noté dans une étude effectuée par le Groupe de travail spécial sur les véhicules automobiles. Il en a été conclu que les mesures relatives à l'apport local devaient être maintenues.

Statistiques

- 13. Selon les estimations du gouvernement malaisien, à combien s'élèveront (par rapport au volume et à la valeur de la production) les futurs investissements étrangers des constructeurs automobiles et des fabricants de produits connexes, par exemple les parties d'automobiles, sur le marché national?**

Il n'est pas possible de fournir des estimations quant aux investissements étrangers futurs.

- 14. Comment ont évolué les apports d'investissements induits par le programme des MIC de la Malaisie? En particulier:**

- a) **Les investissements ont-ils augmenté depuis la mise en place de la politique relative aux MIC?**

L'investissement en capital total proposé dans les projets de fabrication approuvés était de 276,6 millions de RM en 1992, 943,7 millions de RM en 1995 et 389,3 millions de RM en 1999.

b) De quels pays Membres de l'OMC provenaient les investissements?

Les investissements provenaient principalement du Japon, de la Suède, de la France, des États-Unis et d'Allemagne.

c) Les investissements diminueraient-ils si la politique relative aux MIC était supprimée?

Si la politique relative aux MIC est supprimée, les producteurs automobiles devraient avoir davantage recours aux importations qui pourraient mettre en danger les investissements existants, provoquer la fermeture d'industries nationales de pièces et composants, des réductions et une baisse du chiffre d'affaires. Les objectifs socio-économiques consistant à alimenter et à multiplier les entrepreneurs locaux, particulièrement la communauté indigène, seraient également affectés.

d) Quelles études ont été faites sur cette hypothèse?

Cette possibilité est basée sur les résultats de consultations avec les groupes industriels automobiles.

15. Quels ont été, en 1998, les pays destinataires des exportations malaisiennes de motocycles, de voitures de tourisme, de véhicules utilitaires et de parties d'automobiles, et comment se chiffrent ces exportations en valeur et en volume (le cas échéant)?

Les principales destinations pour les exportations malaisiennes de voitures de tourisme sont le Royaume-Uni, l'Allemagne et la France, tandis que les exportations de véhicules utilitaires s'effectuaient principalement aux USA et à Singapour. Les exportations de voitures de tourisme, de véhicules utilitaires, de motocycles et de pièces automobiles s'élevaient à respectivement 667,8 millions de RM, 305,5 millions de RM, 85 millions de RM et 314,3 millions de RM en 1998.

16. Quels sont les chiffres de la production, des ventes, des exportations et des importations de motocycles, de voitures de tourisme, de véhicules utilitaires, de véhicules semi-montés ou entièrement démontés, et de parties et composants d'automobiles pour les années 1996, 1997, 1998, et s'ils sont disponibles, pour 1999? En outre, quelles sont les prévisions pour 2000 dans cette branche de production?

(Pour les chiffres, voir les tableaux 1-4. Les prévisions pour 2000 ne sont pas disponibles).

Tableau I: Production de motocycles, voitures de tourisme et véhicules utilitaires (unités)

	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>
Motocycles	358 093	228 847	271 293
Voitures de tourisme	335 030	128 979	241 176
Véhicules utilitaires	108 140	18 370	46 458
Pièces et composants (Valeur en RM)	3 320,9	1 988,5	3 002,3

Tableau II: Ventes de Motocycles, voitures de tourisme et véhicules utilitaires (unités)

	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>
Motocycles	396 276	226 894	236 779
Voitures de tourisme	314 399	142 194	296 716
Véhicules utilitaires	90 438	21 657	19 987

Tableau III: Importations de motocycles, voitures de tourisme et véhicules utilitaires (en millions de RM)

	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>
Motocycles	77,9	6,6	8,8
Voitures de tourisme	3 084,3	1 314,5	2 391,2
Véhicules utilitaires	2 820,8	767,5	1 109,5
Pièces et composants	1 416,8	615,6	1 100,2

Tableau IV: Exportations de motocycles, voitures de tourisme et véhicules utilitaires

	<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>
Motocycles	18,6	85,0	136,9
Voitures de tourisme	559,8	667,8	492,4
Véhicules utilitaires	43,9	305,5	58,6
Pièces et composants	263,3	314,3	440,1
