

2005

MERENKULKULAITOKSEN VUOSI
SJÖFARTSVERKETS ÅRSÖVERSIKT
FINNISH MARITIME ADMINISTRATION



Merenkululaitos

Merenkululaitos turvaa meritien maailmalle

Merenkululaitos vastaa kauppamerenkulun ja muun vesiliikenteen perustoimintaedellytysten ylläpitämisestä ja kehittämisestä. Toimintamme on tehokasta ja edistämme merenkulun taloudellisuutta, turvallisuutta ja ympäristönsuojelua.

Sjöfartsverket tryggar sjövägen ut i världen

Sjöfartsverket ansvarar för underhållet och utvecklingen av handelsjöfartens och den övriga sjötrafikens grundläggande verksamhetsbetingelser. Verksamheten är effektiv och främjar sjöfartens lönsamhet, säkerhet och miljöskydd.

The Finnish Maritime Administration safeguards the seaways to the world

The Finnish Maritime Administration ensures that the basic operational conditions for merchant shipping and maritime transport are maintained and continually improved. Our operations are productive, promoting maritime safety, economic efficiency and environmental protection.

SISÄLLYS

Pääjohtajan katsaus	3
Organisaatio	6
Johtokunta	6-7
Merenkululaitoksen vuosi 2005	8-23
Tilinpäätös	24-29
Meriliikennetilastot	30-33

INNEHÅLL

Generaldirektörens översikt	4
Organisation	6
Direktionen	6-7
Året 2005	9-23
Bokslut	24-29
Sjöfartsstatistik	30-33

CONTENTS

Review by the Director-General	5
Organisation	6
Board	6-7
Finnish Maritime Administration 2005	9-23
Financial statements	24-29
Marine statistics	30-33

PÄÄJOHTAJAN KATSAUS

Vuosi 2005 oli Suomen merenkuluelinkeinolle ja myös Merenkululaitokselle edelleen isojen muutosten aikaa. Merenkulussa koettiin poikkeuksellinen ulkomaan tavarankuljetusten väheneminen, joka johtui pääasiassa metsäteollisuuden pitkästä työtaiistelusta. Liikenne- ja viestintäministeriön Merenkululaitokselle asettamat tulostavoitteet saavutettiin kuitenkin pääosin hyvin ja laitoksen omat kehittämissuunnitelmat toteutuivat suunnitellusti.

Vuoden 2005 alussa toteutettu sisäisen tuotannon eriyttäminen valtakunnalliseksi toiminnoksi on merkittävä muutos Merenkululaitoksen ja erityisesti merenkulupiirien toiminnassa. Vuoden aikana valmisteltiin uutta hallintomallia, johon siirtyminen mahdollisimman pikaisesti on välttämätöntä, jotta toiminnan tehokkuus ja laatu vastaisivat asiakkaiden tarpeita myös jatkossa.

Alueellinen Merenkululaitos

Kulunutta vuotta leimasi vilkas alueellistamiskeskustelu, kun jo vuonna 2004 julkistetussa valtionhallinnon alueellistamisohjelmassa Merenkululaitoksen keskuhallinto mainittiin mahdollisesti siirrettävien yksiköiden joukossa.

Merenkululaitoksessa tehtiin ns. alueellistamisselvitys, johon koottiin tietoa MKL:n organisaatiosta, rakennemuutoksesta, toiminnasta, sidosryhmistä, alueellisista toimintoista ja henkilöstöstä sekä henkilöstömäärän kehityksestä ja rekrytointitarpeista lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Selvitys osoitti yksiselitteisesti, että Helsinki on keskushallinnolle sekä toiminnallisesti että taloudellisesti paras vaihtoehto. Lisäksi todettiin, että Merenkululaitos on jo erittäin alueellisesti toimiva virasto, jonka henkilöstö on sijoittunut yli neljäänkymmeneen toimipisteeseen ympäri Suomen. Liikenne- ja viestintäministeriö päätyi omassa raportissaan tammikuussa 2005 samalle kannalle.

Kevään mittaan kävi kuitenkin ilmi, ettei poliittinen päätöksenteko asiassa ollut helppoa. Asia jäi useita kertoja pöydälle ja liikenne- ja viestintäministeriölle koottiin lukuisia lisäselvityksiä alueellistamisen kustannuksista, toiminnallisista vaikutuksista ja henkilöstöpoliittisista seurauksista. Lisäksi selvitettiin erilaisia vaihtoehtoja sijoittaa MKL:n tehtäviä Turkuun. Lukuisat tahot osallistuivat keskusteluun Merenkululaitoksen sijaintipaikasta ja monet sidosryhmät, kuten Elinkeinoelämän keskusliitto ja varustamoyhdistykset sekä ammattiliitot ottivat kantaa Merenkululaitoksen Helsingissä säilyttämisen puolesta.

Vihdoin toukokuussa hallinnon ja aluekehityksen ministeriyöryhmä päätti säilyttää MKL:n keskuhallinnon Helsingissä. Alueellisen toiminnan kehittäminen jatkuu Merenkululaitoksen omien suunnitelmien mukaisesti, joissa uudella hallintomallilla ja alueellisella erikoistumisella on merkittävä rooli.

Organisaatio elää ja kehittyy

Organisaatio uudistui osittain jo vuoden alusta, kun välänpitoon ja merikartoitukseen kuuluvat tuotannolliset tehtävät eriytettiin Merenkululaitoksen sisällä viranomais- ja tilaajatehtävistä. Liikenne- ja viestintäministeriöltä saatiin tehtäväksi selvittää tämän sisäisen tuotannon mahdollista pidemmälle menevää eriyttämistä. Selvityksen on määrä valmistua vuoden 2006 kesäkuussa.

Vuoden aikana valmisteltiin myös koko organisaatiota koskeva uudistus, kokonaan uutta hallintomallia, jossa poistetaan jako erillisiin keskus- ja piirihallintoihin. Luotsaus- ja varustamotoimintojen siirrettyä erillisiin liikelaitoksiin, mutta myös tilaaja-tuottajamallin takia, ovat piirien tehtävät ja henkilöstömäärä vähentyneet merkittävästi eikä erilliseen piiriorganisaatioon ole enää tarvetta. Uudistuksen voimaantulo riippuu eduskuntakäsittelyn aikataulusta ja tuloksista vuonna 2006.

Uuden hallintomallin on määrä keventää Merenkululaitoksen organisaatiota, mutta toiminnan tai henkilöstön alueelliseen painotukseen se ei vaikuta vaan alueiden vahvistaminen on mukana suunnitelmissa.

Organisaation uudistamisen ohella Merenkululaitoksessa paneuduttiin vuoden aikana moneen muuhunkin laajamittaiseen kehittämissuunnitelmaan. Pääpaino niissä on ollut asiakkaiden sekä liikenne- ja viestintäministeriön toiminnaltamme odottamissa tuloksissa ja tuotavuuden parantamisessa, mutta laitoksen toimintaa on haluttu myös muuten kehittää. Käynnissä on ollut peräti seitsemän laitostasoista, strategiseksi nimettyä kehittämissuunnitelmaa ja lisäksi lukuisia rajatumpia kehittämissuunnitelmoja sekä muuta tutkimus- ja kehittämistoimintaa.

Koko Merenkululaitosta koskettanut laaja projekti, jossa määriteltiin toimintaamme ohjaavat arvot, päättyi loppuvuodesta. Keskusteluihin toiminnan ja työn arvopohjasta ja periaatteista osallistui aktiivisesti merkittävä joukko Merenkululaitoksen henkilöstöä. Arvot kiteytettiin käsitteiksi luottamus, asiansa tuntija, asiakasta varten ja hyvän työn yhteisö.

Muissa projekteissa selvitettiin muun muassa merenkulun turvallisuuden hallintaan, meriliikenteen ohjaukseen, laskentajärjestelmiin, prosessikuvauksiin ja asiakkuuteen liittyviä kysymyksiä.

Asiakkaiden tarpeet entistä paremmin huomioon

Merenkululaitokselle on yhteistyö sidosryhmien ja asiakkaiden kanssa erittäin tärkeää. Yhteydenpito ja yhteistyö on meille toki jokapäiväistä työtä, mutta tulevaisuudessa haluamme entistä enemmän panostaa asiakkaiden tyytyväisyyteen ja heidän tarpeidensa kuulemiseen.

Yhteydenpitoa ja vuorovaikutusta lisätäksemme käynnistimme loppuvuodesta yhteistyössä Merenkulualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen kanssa sidosryhmäseminaarien sarjan. Seminaarien tarkoituksena on esitellä yhteistyökumppaneille Merenkululaitoksen toimintaa ja ajankohtaisia hankkeita, kuulla asiakkaiden ja sidosryhmien tarpeita ja toiveita sekä tarjota mahdollisuus keskustella ajankohtaisista aiheista.

Ensimmäiset tilaisuudet järjestettiin Turussa ja Helsingissä ja niistä saatiin erittäin myönteistä palautetta. Tulevan vuoden aikana seminaareja pidetään ainakin Lappeenrannassa, Kemissä ja Helsingissä.

Merenkululaitos jatkaa edelleen pitkäjänteistä laitoksen kehittämistä laadittujen suunnitelmien mukaisesti. Tavoitteena on luoda Merenkululaitos, joka omalta osaltaan pystyy tuottamaan yhteiskunnalle ja elinkeinoelämälle niiden tarvitsemat palvelut mahdollisimman hyvin ja kustannustehokkaasti.



Markku Mylly
Markku Mylly
pääjohtaja

GENERALDIREKTÖRENS ÖVERSIKT

År 2005 innebar fortsatta stora förändringar för den finska sjöfartsnäringen och för Sjöfartsverket. En exceptionell minskning av utrikes sjötransporterna ägde rum, vilket i huvudsak orsakades av en utdragen strejk inom skogsindustrin. Sjöfartsverket uppnådde de resultatmål som kommunikationsministeriet uppställt för det i huvudsak med god marginal och verkets egna utvecklingsprojekt framskred planenligt.

Det faktum att internproduktionen 1.1.2005 differentierades och bildade en egen landsomfattande funktion innebär en genomgripande förändring i Sjöfartsverkets och i synnerhet sjöfartsdistriktens verksamhet. Under året tog verket fram en ny förvaltningsmodell, som måste tas i bruk så fort som möjligt om man vill att verksamhetens effektivitet och kvalitet ska motsvara kundernas behov också i framtiden.

Det regionalt förankrade Sjöfartsverket

Året karakteriserades av en livlig regionaliseringsdebatt, emedan Sjöfartsverkets centralförvaltning fanns med redan i det år 2004 publicerade programmet för regionalisering av statsförvaltningen.

Sjöfartsverket utarbetade en redogörelse som innehöll information om organisationen, den pågående omstruktureringsprocessen, verksamheten, intressegrupperna, de regionala funktionerna och om personalutvecklingen och rekryteringsbehovet på kortare och längre sikt. Av redogörelsen framgick det tydligt att Helsingfors både verksamhetsmässigt och ekonomiskt sett är det bästa lokaliseringalternativet för centralförvaltningen. Det konstaterades också att verket redan nu är mycket regionaliserat med personal förlagd till över fyrtio orter runt om i landet. Samma ståndpunkt omfattades av kommunikationsministeriet i dess egen rapport i januari 2005.

Under vårens lopp visade det sig dock att det inte skulle bli lätt att uppnå politiskt samförstånd i frågan. Ärendet bordlades flera gånger och ett antal tilläggsutredningar om regionaliseringens kostnader, konsekvenser för verksamheten och personalpolitiken gjordes för ministeriets räkning.

Också olika möjligheter att lokalisera bara en del av verksamheterna i Åbo utreddes. Frågan om Sjöfartsverkets lokalisering väckte en bred debatt och många intressenter, såsom Näringslivets centralförbund, rederiföreningarna och fackförbunden tog ställning för att Sjöfartsverket skulle få stanna i Helsingfors.

I maj beslutade ministerarbetsgruppen för förvaltning och regionalutveckling slutligen att låta Sjöfartsverkets centralförvaltning stanna kvar i Helsingfors. Utvecklingen av de regionala verksamheterna fortsätter enligt Sjöfartsverkets egna planer där en ny förvaltningsmodell och regional specialisering är viktiga inslag.

Organisationen lever och förändras

En partiell omstrukturering skedde redan vid årsskiftet 2004/2005 och farleds- och sjökarteproduktionen internt skildes åt från myndighet och beställaruppgifterna. Kommunikationsministeriet gav verket uppdrag att utreda en mera långtgående differentiering. Utredningens ska vara klar i juni 2006.

En helt ny förvaltningsmodell, som omfattar hela organisationen utarbetades också under året. Den medför att indelningen i en central och en distriktsförvaltning slopas. Distriktens uppgifter och personal har minskat drastiskt i och med att lots- och rederiverksamheterna numera sköts av var sitt affärsverk och för att verket gått in för beställar/producentmodellen. Således finns det inte längre behövet av en särskild distriktsorganisation. Modellens genomförande beroende av riksdagsbehandlingen år 2006.

Syftet med den nya förvaltningsmodellen är att förenkla Sjöfartsverkets organisation. Den inverkar dock inte på verksamhetens eller personalens regionala fördelning utan regionerna ska enligt planerna förstärkas.

Verket satsade också på flera andra omfattande utvecklingsprojekt under året. Huvudvikten lades vid att förbättra produktiviteten och resultaten, vilket både kunderna och kommunikationsministeriet förväntar sig, men verket har också velat utveckla sin verksamhet övrigt. Inte mindre än sju verksamhetsomfattande strategiska utvecklingsprojekt och därtill ett stort antal mer begränsade utvecklingsprojekt samt andra forsknings- och utvecklingsprojekt har pågått.

På senhösten avslutades ett projekt för fastställande av Sjöfartsverkets värden. En stor del av personalen inlemrades i en aktiv diskussion om verksamhetens och arbetets värdegrund och principer. Värdena sammanfattades i begreppen förtroende, kompetens och sakkunskaper. Kundnära service och arbetsgemenskap för bra resultat.

De övriga projekten gällde frågor med anknytning till hanteringen av sjösäkerheten, sjösäkerhetsledningen, redovisningssystemens processbeskrivning och kundhantering.

Kundernas behov beaktas allt mera

Samarbetet med intressegrupperna och kunderna är av stor betydelse för Sjöfartsverket. Kontakter och samarbete hör visserligen till den vardagliga arbetet men i framtiden vill verket bli allt mera kundorienterat.

På senhösten arrangerade Sjöfartsverket i samarbete med Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral en serie seminarier för intressegrupperna. Syftet med seminarierna är att presentera verksamheten och aktuella projekt, få respons om kundernas behov och önskemål och erbjuda en möjlighet att diskutera aktuella teman.

De första seminarierna ordnades i Åbo och Helsingfors och responsen var mycket god. Innevarande år anordnas seminarier åtminstone i Villmanstrand, Kemi och Helsingfors.

Sjöfartsverket kommer att fortsätta med sin långsiktiga utveckling av verksamheten. Målet är att skapa ett verk som förmår producera de tjänster som samhället och näringslivet behöver så väl och kostnadseffektivt som möjligt.


Markku Mylly
generaldirektör

REVIEW BY THE DIRECTOR-GENERAL

For the Finnish shipping industry and for the Finnish Maritime Administration, 2005 was still a period of big changes. Shipping saw an extraordinary downturn in foreign cargo transport, mainly due to a prolonged strike in the forest industry. The targets for results set by the Ministry of Transport and Communications for the Finnish Maritime Administration were, however, mostly attained well, and the FMA's own development projects were carried out according to plan.

The reorganisation of internal production into nationwide functions which was implemented in the beginning of 2005 is a great change in the way the Finnish Maritime Administration and particularly its maritime districts work. The shift to a new and more efficient model of administration as rapidly as possible is crucial to bring efficiency and quality into line with the customers' needs also in the future.

The organisation lives and evolves

The organisation was revamped at the beginning of the year, when the production-related functions of fairway maintenance and charting were separated from the official and client functions within the Finnish Maritime Administration. An instruction was received from the Ministry of Transport and Communications to perform a study of the possible further separation of this internal production. The report is due for completion in June 2006.

During the year, a reform of the entire organisation was prepared, implying an entirely new administrative model abolishing the division into separate central and district administrations. Since pilotage and shipping operations were transferred to separate state-owned enterprises, but also because of the client-producer model, the functions and number of personnel in the districts have declined substantially and there is no longer any need for a separate district organisation. The entry into force of the reform depends on the timetable of the Parliamentary process and results in 2006.

The new administrative model is intended to delayer the Finnish Maritime Administration's organisation, but it will not affect the priorities of operations or personnel in the regions; strengthening for the regions is included in the plans.

Along with reforming the organisation, the Finnish Maritime Administration got to grips during the year with many other broad-spectrum development projects. The main emphasis in them was on the expectations of customers and the Ministry of Transport and Communications in respect of our operations' results and on improving productivity, but it was also intended to improve operations also in other respects. Under way were no fewer than seven enterprise-level development projects described as strategic as well as numerous more limited development projects and other R&D.

A broad-based project involving the entire Finnish Maritime Administration in the definition of values ended late in the year. The discussion of the values base and principles of operations and work was participated in actively by a considerable number of Finnish Maritime Administration employees. The values were crystallised into the concepts trust, competence and expertise, customer centeredness, and a good working community for positive results.

Subjects examined in other projects included questions related to shipping safety management, marine traffic control, calculation systems, process descriptions and customer relationships.

New laws on fairway dues and ice classes

During the year, preparations were made together with the Ministry of Transport and Communications for new legislation on fairway dues and ice classes, which came into force in the beginning of 2006. According to the new Act, fairway dues are determined primarily on the basis of a unit price derived from the vessel's ice class and its net tonnage.

According to the new regulations, the Finnish Maritime Administration will no longer issue separate ice class certificates. Instead classification societies will determine the ice class in conjunction with other documentation. Previously, the Finnish Maritime Administration granted ice class certificates. The Finnish Maritime Administration will, however, continue to decide on the icebreaker assistance to be rendered to a ship.

A new feature of the Fairway Dues Act is that fairway dues will be determined on the same criteria for both Finnish and foreign shipping. The background to the change is the stance of the European Commission according to which Finland's previous practice distorted competition. The Fairway Dues Act is also amended to correspond to the requirements of tax legislation.

The new Fairway Dues Act will change the dues for individual vessels to some extent. The dues for high-speed craft will rise by roughly 20 per cent.

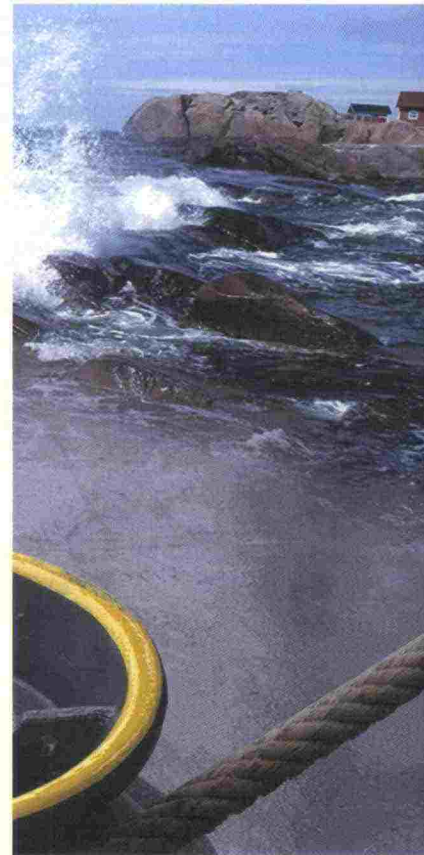
Customers' needs figured in better than before

Cooperation with its stakeholders and customers is extremely important to the Finnish Maritime Administration. Contact and co-operation are naturally part of our everyday work, but in the future we wish to invest more in customer satisfaction and in listening to their needs.

In order to step up contact and interaction, towards the end of the year we started a series of seminars for stakeholders together with the University of Turku's Centre for Maritime Studies. The purpose of the seminars is to spotlight the Finnish Maritime Administration's operations and topical projects for partners, to listen to the needs and wishes of customers and stakeholders, and to provide a platform for the discussion of topical issues.

The first seminars were held in Turku and Helsinki and these received highly favourable feedback. During the year ahead, seminars will be held at least in Lappeenranta, Kemi and Helsinki.

The Finnish Maritime Administration will continue the long-term development of the enterprise in accordance with the plans made. The goal is to create a Finnish Maritime Administration which is able to produce the services needed by society, industry and the business community as well as possible, and cost-effectively.

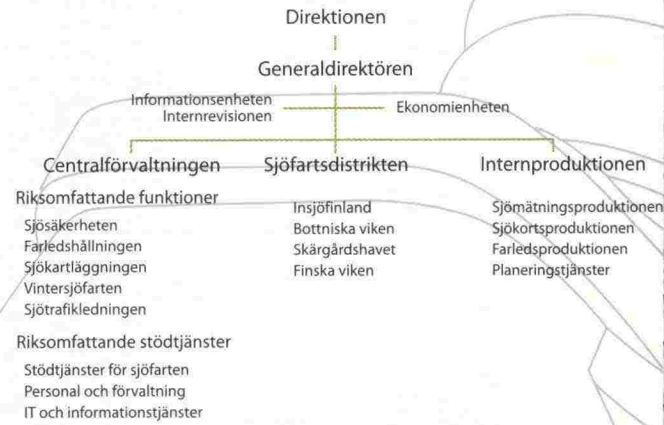



Markku Mylly
Director-General

SJÖFARTSVERKETS DIREKTION 2005

- Bergsrådet **Mikko Kivimäki**, ordförande
 Regeringsrådet **Lolan Eriksson**, vice ordförande, kommunikationsministeriet
 VD **Hans Ahlström**, Ålands Redarförening
 VD **Matti Aura**, Finlands Hamnförbund
 VD **Helena Jaatinen**, Sjömanspensionskassan
 Generaldirektör **Lea Kauppi**, Finlands miljöcentral
 Kommundirektör **Klas Nyström**, Dragsfjärds kommun
 Byråsekreterare **Ritva Punta**, Sjöfartsverket, personalrepresentant
 Föredraganden, Sjöfartsverkets generaldirektör **Markku Mylly**

SJÖFARTSVERKETS ORGANISATION



MERENKULKULAITOKSEN JOHTOKUNTA 2005

- Vuorineuvos **Mikko Kivimäki**, puheenjohtaja
 Hallitusneuvos **Lolan Eriksson**, varapuheenjohtaja, liikenne- ja viestintäministeriö
 Toimitusjohtaja **Hans Ahlström**, Ålands Redarförening
 Toimitusjohtaja **Matti Aura**, Suomen Satamaliitto
 Toimitusjohtaja **Helena Jaatinen**, Merimieseläkekassa
 Pääjohtaja **Lea Kauppi**, Suomen ympäristökeskus
 Kunnanjohtaja **Klas Nyström**, Dragsfjärdin kunta
 Toimistosihtööri **Ritva Punta**, Merenkululaitos, henkilöstön edustaja
 Esittelijänä toimi Merenkululaitoksen pääjohtaja **Markku Mylly**

MERENKULKULAITOKSEN ORGANISAATIO



FMA BOARD 2005

- Mikko Kivimäki**, Chairman
Lolan Eriksson, Vice Chairman, Ministry of Transport and Communications
Hans Ahlström, CEO, Åland Shipowners' Association
Matti Aura, CEO, Finnish Port Association
Helena Jaatinen, CEO, Seamen's Pension Fund
Lea Kauppi, Director-General, Finnish Environment Institute
Klas Nyström, Municipality Manager, Municipality of Dragsfjärd
Ritva Punta, FMA Staff Representative
Markku Mylly, FMA Director-General

FMA ORGANISATION



● MERENKULKULAITOKSEN JOHTOKUNTA 1.1.2006-31.12.2008:

● SJÖFARTSVERKETS DIREKTION 1.1.2006-31.12.2008:

● FMA BOARD 1 JANUARY 2006-31 DECEMBER 2008:



● Takarivissä oikealla puheenjohtajana toimiva toimitusjohtaja Anne Brunila (Metsäteollisuus ry), toimitusjohtaja Matti Aura (Suomen Satamaliitto), esittelijänä toimiva pääjohtaja Markku Mylly, kunnanjohtaja Klas Nyström (Dragsfjärdin kunta). Istumassa vasemmalla pääjohtaja Rauni Hagman (Viestintävirasto), toimitusjohtaja Raija Niemi (henkilöstön edustaja) sekä varapuheenjohtajana toimiva hallitusneuvos Kaisa Leena Välipirtti (LVM). Kuvasta puuttuu toimitusjohtaja Hans Ahlström (Ålands Redarförening).

● Bakre raden till höger ordföranden, VD Anne Brunila (Skogsindustrin rf.), VD Matti Aura (Finlands Hamnförbund), föredraganden, generaldirektör Markku Mylly, kommundirektör Klas Nyström (Dragsfjärdens kommun). Sittande till vänster generaldirektör Rauni Hagman (Kommunikationsverket), byråsekreterare Raija Niemi (personalrepresentant) och vice ordföranden, regeringsrådet Kaisa Leena Välipirtti (kommunikationsministeriet). VD Hans Ahlström (Ålands Redarförening) saknas på bilden.

● Back row, right: Chairman Anne Brunila, CEO (Finnish Forest Industries Federation), Matti Aura, CEO (Finnish Port Association), Markku Mylly, Director-General, Klas Nyström, Municipality Manager (Municipality of Dragsfjärd). Front row, left: Rauni Hagman, Director-General (Finnish Communications Regulatory Authority), Raija Niemi, (Staff Representative) and Vice Chairman Kaisa Leena Välipirtti (Ministry of Transport and Communications). Hans Ahlström, CEO, Åland Shipowners' Association, is missing from the photo.

MERENKULKULAITOKSEN VUOSI 2005

Metsäteollisuuden kiistat heijastuivat merikuljetuksiin

Metsäteollisuuden työmarkkinakiista

kolmisenkymmentä prosenttia. Tuontikuljetuksissa suomalaisten alusten osuus laski vajaaseen 39 prosenttiin ja vientikuljetuksissa alle 19 prosentin.

Saimaan kanava avautui keväällä liikenteelle kangerrellen rajatarkastuskiistojen takia. Epävarmuus ja liikennekauden alun viivästyminen on siirtänyt jonkin verran



vähensi merkittävästi Suomen ja ulkomaiden välisiä merikuljetuksia vuonna 2005, vähennys edellisestä vuodesta oli yli kuusi miljoonaa tonnia. Koko kuljetusmäärä oli liki 90 miljoonaa tonnia, josta tuontia oli liki 50 miljoonaa tonnia ja vientiä noin 40 miljoonaa tonnia. Tuonti väheni 6,4 prosenttia ja vienti 6,7 prosenttia. Paperiteollisuuden työmarkkinakiista sulki paperi- ja sellutehtaat puoleksitoista kuukaudeksi touko-kesäkuussa.

Suomalaisen tonniston osuus ulkomaan tavaraliikenteen merikuljetuksista pieneni edelleen - viime vuoden tavaraliikenteestä hoidettiin suomalaisilla aluksilla

Sen sijaan matkustajia Suomen ja ulkomaiden välisessä meriliikenteessä oli enemmän kuin koskaan aiemmin: 16,6 miljoonaa matkustajaa. Matkustajamäärä lisääntyi edellisvuodesta 2,4 prosenttia.

Viron-liikenteessä kuljetettiin 68 000 matkustajaa edellistä vuotta enemmän, yhteensä reilut kuusi miljoonaa. Ruotsinliikenne kasvoi 291 000 matkustajalla 9,7 miljoonaan.

Ulkomaisia risteilyaluksia kävi suomalaisissa satamissa vuoden aikana ennätysellisen paljon. Matkustajia aluksissa oli 235 000.

kuljetuksia muille liikennemuodoille. Saimaan kanavan tavaraliikenne oli vuonna 2005 kaikkiaan 2,22 miljoonaa tonnia. Kanavan liikenne väheni edellisvuodesta 147 000 tonnia.

Transito- eli kolmansien maiden väliset kuljetukset Suomen satamien kautta vähenivät 31 000 tonnia edellisvuodesta. Kuljetuksia oli kaikkiaan 5,6 miljoonaa tonnia. Transitokuljetukset keskittyivät pääosin Kotkan, Haminan, Kokkolan ja Helsingin satamiin.

ÅRET 2005

Konflikterna inom skogsindustrin speglades sjötransporterna

Arbetsmarknadskonflikten inom skogsindustrin minskade utrikes sjötransporterna markant år 2005. Transporterna minskade med drygt sex miljoner ton från året innan. Transportvolymen uppgick till nästan 10 miljoner ton, varav importen stod för nästan 50 miljoner ton och exporten för cirka 40 miljoner ton. Importen minskade med 6,4 %, exporten med 6,7 %. Under arbetsmarknadskonflikten var pappers- och cellulosafabriker stängda i en och en halv månads tid maj-juni.

Det finska tonnageets andel av utrikes varutransporterna minskade kontinuerligt – av fjolårets varutransporter sköttes omkring 10 % av finska fartyg. Inom importen sjönk transporten på finsk köl till mindre än 19 % och inom exporten till under 19 %.

Öremot var passagerarantalet större än tidigare – 16,6 miljoner, en ökning med 1,4 % från föregående år. I Estlandstrafiken ökade antalet passagerare med 68 000, vilket innebär sammanlagt drygt sex miljoner passagerare. Sverigetrafiken noterade 291 000 passagerare fler än året innan, dvs. sammanlagt 9,7 miljoner passagerare. Finska hamnar anlöptes av ett rekordantal utländska kryssningsfartyg. Det sammantagna passagerarantalet ombord uppgick till 35 000.

Öppningen av Saima kanal på våren var förknippad med svårigheter på grund av oenighet på den ryska sidan om skötseln av gränskontrollen. Den fördröjda säsongstarten och den osäkerhet som detta ledde till gjorde att en del transporter övertogs av andra trafikslag. Varutrafiken på Saima kanal uppgick till 2,22 miljoner ton. Transporterna minskade med 147 000 ton från föregående år.

Transittransporterna via Finland minskade med 31 000 ton jämfört med året innan. Den totala transportvolymen uppgick till 5,6 miljoner ton. Transitgodset transporterades främst över hamnarna Kotka, Fredrikshamn, Karleby och Helsingfors.

FINNISH MARITIME ADMINISTRATION 2005

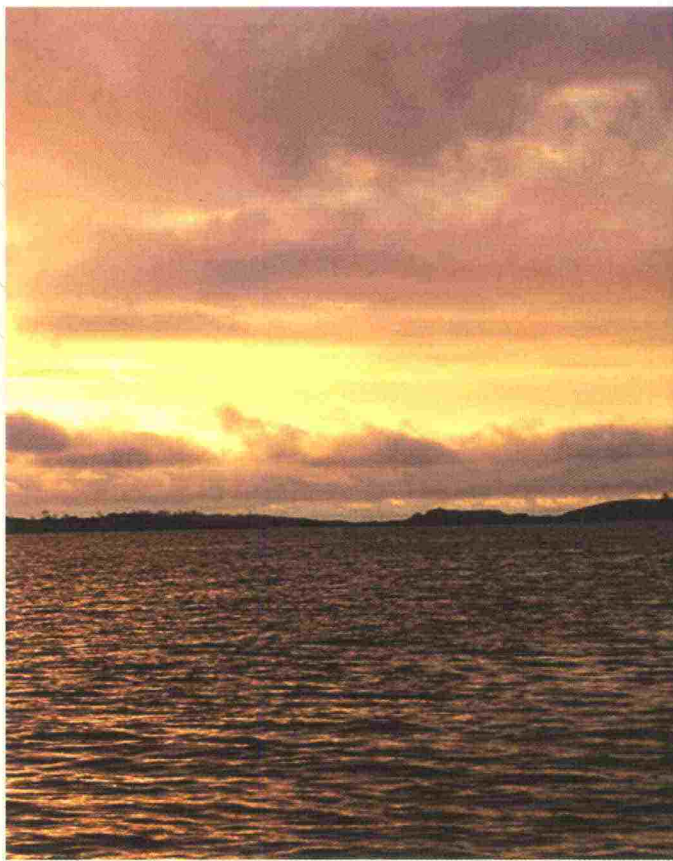
Forest industry labour dispute affected shipping

Shipping between Finland and other countries significantly decreased as a result of the forest industry labour dispute in 2005. This meant a downturn in sea transport by more than six million tonnes compared with the previous year. The total transport volume was nearly 90 million tonnes, of which imports accounted for nearly 50 million and exports for about 40 million tonnes. Imports decreased by 6.4 per cent and exports by 6.7 per cent. Due to the labour dispute, paper and pulp factories were closed for one and a half months in May-June.

The share of Finnish tonnage in international cargo shipments continued to decrease; last year Finnish vessels carried only thirty per cent of cargo shipments. In imports the share of Finnish vessels went down to 39 per cent and in exports the share was below 19 per cent.

However, passenger services between Finland and other countries reached a new record figure with 16.6 million passengers. The increase in passenger numbers on the previous year was 2.4 per cent. The number of passengers carried by sea between Finland and Estonia increased by 68,000 compared with the previous year and rose to six million. Passenger traffic between Finland and Sweden increased by 291,000 to 9.7 million passengers. A record number of foreign cruisers called at Finnish ports during the year,

with a total of 235,000 passengers. A border control controversy postponed the opening of the Saimaa Canal in spring. Due to the delayed opening



of the navigation season, there was a shift from shipping to other modes of transport to some extent. In 2005, cargo transport on the Saimaa Canal totalled 2.22 million tonnes. Transport volumes were down by 147,000 tonnes compared with the previous year.

There was a downturn in transit transport through Finnish harbours by 31,000 tonnes compared with previous year's figures. The total transport volume was 5.6 million tonnes. Transit transports mainly took place through the harbours of Kotka, Hamina, Kookkola and Helsinki.

Väylämaksuista ja jääluokista uudet lait

Vuoden aikana valmisteltiin yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa uudet väylämaksu- ja jääluokkalait, jotka tulivat voimaan vuoden 2006 alussa. Uuden lain mukaan väylämaksu määräytyy pääsääntöisesti aluksen jääluokkaan perustuvan yksikköhinnan sekä aluksen nettovetoisuuden perusteella.

Uusien säännösten mukaan Merenkululaitos ei enää anna aluksille erillisiä jääluokkatodistuksia, vaan luokituslaitokset määrittelevät antamissaan asiakirjoissa myös jääluokan. Aiemmin Merenkululaitos on myöntänyt jääluokkatodistukset. Merenkululaitos päättää kuitenkin yhä alukselle annettavasta jäänmurtaja-avustuksesta.

Väylämaksulaissa uutta on se, että väylämaksut määrätään samoin perustein kotimaan- ja ulkomaanliikenteen aluksille. Muutoksen taustalla on Euroopan komission kanta, jonka mukaan Suomen aiempi käytäntö vääristi kilpailua. Lisäksi väylämaksulakia on muutettu vastaamaan verolaille asetettuja vaatimuksia.

Yksittäisten alusten maksuja uusi väylämaksulaki muuttaa jonkin verran, esimerkiksi suurnopeusalusten maksut nousevat noin 20 prosenttia.

Monitoimimurtaja olisi ollut liian kallis

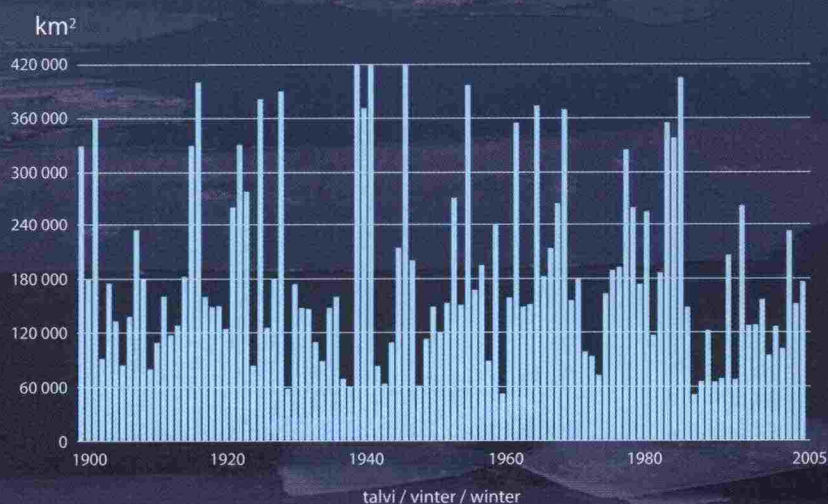
Merenkululaitos valmistautui yhdessä Suomen ympäristökeskuksen kanssa tilaamaan uuden öljy- ja kemikaalivahinkojen torjuntaan soveltuvan monitoimimurtajan. Hallitusohjelman mukaisena tavoitteena oli saada Suomenlahdelle vuoden 2007 lopussa uusi murtaja, jota tarvittaessa olisi voitu käyttää myös öljyntorjunta- ja pelastustehtävissä vaikeissa olosuhteissa.

Kyseessä oli Merenkululaitokselle uudenlainen tilausmalli, jossa aluksen sijaan oltiin hankkimassa sen palveluja. Tarjouskierros kuitenkin osoitti öljyntorjuntamurtajan konseptin liian kalliiksi ja siksi Merenkululaitos vetäytyi hankkeesta.

Nya lagar om farledsavgifter och isklasser

Verket beredde tillsammans med kommunikationsministeriet en ny lag om farledsavgifter och en lag om isklasser

Itämeren jääpeitteen suurin laajuus talvina 1900 - 2005
Isens största utbredning i Östersjön 1900 - 2005
Maximum extent of ice cover in the Baltic 1900 - 2005



© Merentutkimuslaitos
© Havsforskningsinstitutet
© The Finnish Institute of Marine Research

Selvitystyötä jatkaa uudelta pohjalta Suomen ympäristökeskus.

Itämeren talviliikenteen tueksi kehitetään yhteistyössä alueen muiden valtioiden kanssa yhteisiä jäänmurtopalveluja. EU:n osittain rahoittamassa, Suomen vetovastuulla olevassa hankkeessa avattiin loppuvuodesta yhteiskäyttöinen jäänmurtosivusto www.baltice.org, josta löytyy jo jatkuvasti päivittyvä ajantasainen jääkartta. Varsinainen verkkopalvelu valmistuu vuoden 2007 alkuun mennessä.

och isbrytarassistans, som båda trädde i kraft 1.1.2006. Enligt den föregående bestäms farledsavgiften i regel enligt ett pris per enhet baserat på fartygets isklass och fartygets nettodräktighet.

Enligt de nya bestämmelserna utfärdar Sjöfartsverket inte längre isklasscertifikat utan isklassen fastställs av klassificeringssällskapet när de utfärdar dokument för fartygen. Sjöfartsverket bestämmer dock alltså om vilken isbrytarassistans fartygen ges.

En nyhet i lagen om farledsavgift är att farledsavgiften fastställs på samma grunder för fartyg i inrikes fart och fartyg i utrikes fart. Bakgrunden är att EU-kommissionen anser att den praxis som hittills varit rådande i Finland snedvrider konkurrensen. Dessutom gjordes vissa ändringar i lagen så att den uppfyller de krav som ställs på en skattelag.

Den nya lagen ändrar i någon mån avgifterna för enskilda fartyg, t.ex. höghastighetsfartygens avgiftsbörda ökar med 20 %.

Allt för dyrt kombiisbrytarprojekt

Tillsammans med Finlands miljöcentral beredde sig Sjöfartsverket på att beställa en ny kombiisbrytare, lämpad för bekämpning av både olje- och kemikalieskador. Målet att i slutet av år 2007 kunna sätta en sådan isbrytare i arbete på Finska viken som också kunde ha använts för oljebekämpnings- och räddningsinsatser även i svåra isförhållanden fanns utsatt i regeringsprogrammet.

Beställningskonceptet, som gick ut på att inte upphandla ett fartyg utan dess tjänster, var nytt för Sjöfartsverket.

Anbudstävlingen visade emellertid att konceptet isbrytare/oljebekämpningsfartyg var för dyrt och Sjöfartsverket drog sig därför ur projektet. Utredningsarbetet fortsätter utgående från andra premisser i Finlands miljöcentrals regi.

Till stöd för vintersjöfarten på Östersjön har randstaterna gått in för att gemensamt ta fram nya isbrytarrelaterade tjänster i området. I slutet av året lanserades en gemensam webbplats för isbrytning, www.baltice.org, som redan innehåller en kontinuerligt uppdaterad iskartla. Projektet, för vilket Finland har det övergripande ansvaret, är delfinansierat av EU. Den egentliga webbtjänsten skall vara färdig i början av år 2007.

Cost issue cancelled multi-purpose vessel project

According to the Government Programme, a new multi-purpose vessel was to be acquired by the end of 2007 for operation in the Gulf of Finland. Commissioned jointly by the Finnish Maritime Administration and the Finnish Environment Institute, the new icebreaker should also be capable of responding to oil and chemical spill emergencies in demanding conditions. The planned acquisition was based on a new FMA model of commission, where services, rather than the vessel itself, would have been commissioned. However, after the competitive bidding round revealed that the concept would have been too expensive, the FMA withdrew from the project. The Finnish Environment Institute continues the work on a new basis.

To support winter navigation in the Baltic Sea area, icebreaking services are being developed jointly by the Baltic States. The project is partly financed by the EU and led by the Finnish icebreaking authorities.



Opened at the end of the year, the project web site, www.baltice.org, includes an up-to-date ice chart. The actual web service will be opened in early 2007.

Tavoitteena turvata ympäristöä ja ihmishenkiä

Vuoden 2004 heinäkuusta alkaen kaikki Suomenlahdella liikkuvat alukset, joiden

Itä-länsisuuntainen liikenne kasvaa jatkuvasti Suomenlahdella Venäjän perustaessa lisää terminaleja itäiselle Suomenlahdelle. On ennustettu, että Suomenlahden öljykuljetukset lisääntyvät nykyisestä

120 miljoonasta tonnista 180 - 200 miljoonaan tonniin vuoteen 2010 mennessä. Lisäksi Tallinnan ja Helsingin välillä on vilkasta matkustaja-alusliikennettä, noin kuusi miljoonaa matkustajaa vuosittain.

Liikennemäärien lisääntyessä kasvaa myös onnettomuusriski. Karilleajo tai yhteentörmäys voi aiheuttaa ihmishenkien menetyksiä tai vakavia ympäristövahinkoja.

GOFREPin ensisijaisena tavoitteena onkin pienentää alusten riskiä joutua onnettomuuteen.

GOFREP vastaanottaa aluksilta keskimäärin 6000 ilmoittautumista kuukaudessa. Rikkeitä on ollut vain vähän. Mahdolliset rikkomukset raportoidaan alusten lippuvaltioille, joiden viranomaiset huolehtivat tarvittavista jatkotoimenpiteistä, kuten esimerkiksi rangaistusten määräämisestä. Lippuvaltioiden viranomaiset ovatkin vastanneet heille toimitettuihin rikkomusraportteihin kiitettävästi.

Alusten ja viranomaisten lisääntynyt vuorovaikutus on tuonut mukanaan myös odottamattomia hyötyjä. Laivat esimerkiksi ilmoittavat öljylautoista aiempaa oma-aloitteisemmin Merenkulkulaitokselle, joka edelleen toimittaa tiedon Suomen ympäristökeskukselle.

Till skydd för liv och miljö

Från början av juli 2004 har alla fartyg med en bruttodräktighet av 300 eller mer haft rapporteringsplikt på Finska viken. Det obligatoriska rapporteringssystemet på Finska viken (GOFREP) täcker de internationella farvattnen i Finska viken och övervakas av Finland, Estland och Ryssland tillsammans.

Under de 18 månader som gått har GOFREP blivit etablerat och visat hur väl det behövs. Trots en kontinuerlig trafikökning och större lastvolym har sammanstötningar kunnat undvikas – ursprungligen beräknades risken för kollisioner tack vare rapporteringen minska med 80 %.

I Finska viken har den östvästliga trafiken hela tiden ökat i och med att Ryssland inrättat nya terminaler i dess östra del. Enligt prognoserna kommer oljetransporterna i Finska viken att öka ytterligare från nuvarande 120 miljoner ton till 180-200 miljoner ton år 2010.

bruttovetoisuus on yli 300, ovat olleet velvollisia ilmoittautumaan Suomenlahden liikenteen pakolliseen ilmoittautumisjärjestelmään. Tämä GOFREP-järjestelmä kattaa kansainvälisen merialueen Suomenlahdella ja sitä valvovat Suomi, Viro ja Venäjä yhdessä.

Puolentoista vuoden aikana GOFREP on vakiintunut käyttöön ja osoittanut tarpeellisuutensa. Liikenteen ja kuljetettujen lastimäärien jatkuvasta kasvamisesta huolimatta yhteentörmäyksiltä on välttytty – niiden riskin on arvioitu ilmoittautumisjärjestelmän ansiosta vähenevän 80 prosentilla.

På linjen Helsingfors-Tallinn bedrivs å andra sidan passagerartrafik i stor skala med volymer på 6 miljoner passagerare per år.

När trafikvolymerna växer, ökar också risken för olyckor. En grundstötning eller kollision kan leda till förlust av liv eller allvarliga skador på den känsliga marina miljön. Primärt finns rapporteringssystemet till för att minska fartygens risk att råka ut för olyckor.

GOFREP tar i genomsnitt emot 6 000 fartygsrapporter per månad. Överträdelserna är få. De rapporteras alltid till flaggstaten där myndigheterna vidtar nödvändiga åtgärder, såsom utmätande av straff. Flaggstatsmyndigheterna har reagerat aktivt och berömvärt på de rapporter de fått.

De mer frekventa kontakterna mellan fartyg och myndigheter har också medfört annan nytta. Fartygen

rapporterar numera oftare självmant om oljeutsläpp. Sjöfartsverket vidarebefordrar informationen till Finlands miljöcentral.

Protecting the environment and human life

Since July 2004, vessels in the Gulf of Finland of 300 gross tonnage or more are obliged to report to the mandatory

Gulf of Finland Ship Reporting System, GOFREP. The system covers the international waters in the Gulf of Finland, and the area is jointly monitored by Finland, Estonia and Russia.

During its one and a half years of operation, GOFREP has succeeded in establishing its practices and has proved to be of vital importance. Despite the constant increase in traffic and cargo volumes, collisions have been avoided.

The risk of collisions has been estimated to decrease by 80 per cent thanks to the reporting system.

East-westbound traffic is also continually increasing as Russia is establishing more terminals in the eastern Gulf of Finland. It has been estimated that oil transports in the Gulf of Finland will increase from the present 120 million tonnes to 180 - 200 million tonnes by 2010. Passenger traffic between Tallinn and Helsinki is also busy with about six million passengers annually.

With the constantly rising volume of shipping, the risk of accidents at sea will grow. Groundings or collisions may lead to loss of human life or severe environmental damage. The primary goal of GOFREP is thus to reduce the risk of



ship collisions.

GOFREP receives an average of 6,000 vessel reports a month. Any violations are reported to the vessel's flag state authorities for further action, such as assigning appropriate penalties. So far, however, few violations have been observed.

Increased interaction between vessels and authorities has also brought about some unexpected advantages. Thus vessels are now more active in reporting observed oil slicks to the Finnish Maritime Administration, which forwards the information to the Finnish Environment Institute.

Turvallisuus etusijalla

Elokuussa saatiin päätökseen kahden vuoden pituinen kansainvälinen yhteistyöprojekti, jolla vahvistettiin Viron merenkulkuun liittyviä toimintoja ja erityisesti meriturvallisuuden valvontaa. Merenkulkulaitoksella oli yhdessä Merenkulualan tutkimus- ja koulutuskeskuksen kanssa päävastuu tässä EU:n Phare-hankkeessa.

Ulkomaisten alusten satamatarkastuksissa – ns. port state control - tarkastuksissa – keskityttiin vuoden aikana erityisesti alusten radiolaitteisiin. Syksyisin toteutettavien tehotarkastusten kohteet sovitaan vuosittain kansainvälisesti.

Irtolastialusten turvallista lastaamista ja lastin purkamista koskeva, EU-direktiiviin perustuva laki ja asetus tulivat voimaan vuoden alussa. Lain toimeenpanoa on valvottu satamissa, joiden on pitänyt toimia uusien määräysten mukaisesti helmikuusta 2006 alkaen. Keväällä tulivat voimaan uudet aluksia koskevat ilmansuojelumääräykset. Myös alusjäteasetusta muutettiin.

Väylien kulkusyvyysskäytäntö muuttui joustavammaksi

Väylien kulkusyvyysskäytäntö uudistettiin aiempaa joustavammaksi. Käytännössä uudistus tarkoittaa sitä, että heinäkuusta

2005 lähtien on viiden kauppamerenkulun väylän kulkusyvyyks on ollut mahdollista tulkita ohjeelliseksi arvoksi, josta alus voi poiketa päällikön ja luotsin harkinnan mukaan.

Joustavuuden ohella uudistuksen tavoitteena on lisätä kuljetustaloudellista tehokkuutta. Pienikin lisäys aluksen syväyksessä lisää osaltaan sen lastinotto- ja kulkusyvyyttä. Uudella tulkinnalla on merkitystä vain niille aluksille, joiden käyttämä syväys on lähellä väylän kulkusyvyyttä.

Joustopotensiaalisuuden lisääminen perustuu siihen, että aluksen pystysuuntaiset liikkeet vaihtelevat ja voivat olosuhteista, aluksesta ja nopeudesta riippuen olla pienemmät kuin suunnitteluvaiheessa on varaveden suuruudeksi mitoitustilannetta ajatellen arvioitu. Suotuisissa olosuhteissa ja tilanteissa aluksen on siten mahdollista turvallisuuksaan vaarantamatta käyttää myös kulkusyvyyttä suurempaa syväystä.

Merikartoilla uusi käytäntö näkyy siten, että kulkusyvyyden lisäksi esitetään myös väylän haraus- eli varmistettu vesisyvyys, joka esitetään kansainvälisen käytännön mukaisella karttamerkinnällä.

Uutta käytäntöä sovelletaan väylillä sitä mukaa, kun niistä on käytettävissä uuden käytännön mukaan päivitetty merikartat. Ensimmäisessä vaiheessa muutos koskee viittä väylää, jotka ovat Sköldvikin 15,3 metrin, Uudenkaupungin Hepokarin 8,5 metrin, Rauman 10 metrin, Kristiinankaupungin 12 metrin ja Pietarsaaren 9 metrin väylät. Niiltä on saatavissa uuden käytännön mukaan päivitetty painetut merikartat sekä Kristiinankaupungin ja Pietarsaaren väyliä lukuun ottamatta myös elektroniset (ENC) merikartat.

Jatkossa käytännön piiriin tulee lisää väyliä. Laajimmillaan uudistus koskee ainostaan luotsattavaksi määritettyjä rannikon kauppamerenkulun väyliä. Valtaosalla väylästä nykyinen käytäntö säilyy muuttumattomana.

Säkerheten framom allt

I augusti avslutades ett tvåårigt internationellt samarbetsprojekt i syfte att förstärka de estniska sjöfartsmyndigheternas verksamhet, med särskild tonvikt på tillsynen av sjösäkerheten. Sjöfartsverket hade tillsammans med Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral huvudansvaret för detta EU-finansierade Phare-projekt.

Hamnstatskontrollerna inriktades under året speciellt på radioanläggningarna ombord. Överenskommelse om målsättningen för de intensifierade kontrollerna varje höst träffas på det internationella planet.

En lag och en förordning om säker lastning och lossning av bulklastfartyg, som bygger på ett EU-direktiv, trädde i kraft i början av året. Sjöfartsverket har övervakat verkställigheten av lagen i hamnarna, som har måst leva upp till de nya bestämmelserna från början av februari 2006. På våren trädde också nya luftskyddsbestämmelser för fartyg i kraft. Vidare har ändringar gjorts i fartygsavfallsförordningen.

Flexiblare sätt att redovisa leddjupgåendet

Sättet att redovisa leddjupgåendet sågs över och gjordes flexiblere än tidigare. I praktiken betyder det att från och med början av juli 2005 kan leddjupgåendet i fem farleder tolkas som ett riktvärde, som fartygen kan avvika från, om befälhavaren och lotsen bedömer att det kan göras.

Förutom ökad flexibilitet är målet att

uppnå större transportekonomisk effektivitet. Också en liten ökning av fartygets djupgående ökar dess lastkapacitet och i slutändan transportekonomin. Den nya tolkningen är bara av betydelse för sådana fartyg som har ett leddjupgåendet.

Möjligheten till ökad flexibilitet grundar sig på det faktum att fartygens rörelser i vertikal riktning varierar och kan, till följd av omständigheterna, fartyget och dess fart, vara mindre än vad som i planeringsskedet beräknats som djupmarginal vid dimensioneringen. Är omständigheterna gynnsamma, är det därför möjligt att använda ett större djupgående än leddjupgåendet utan att äventyra säkerheten.

På sjökorten återspeglas denna praxis så att inte bara leddjupgåendet utan också det ramade djupet dvs. det kontrollerade vattendjupet redovisas genom en internationell kartsymbol.

Det nya förfarandet tas i bruk så fort sjökorten uppdateras. I den första fasen gäller ändringen fem farleder,

Sköldviksleden (15,3 m), Hepokarileden till Nystad (8,5 m), Raumoleden (10 m), Kristinestadsleden (12 m) och Jakobstadsleden (9 m). Över dessa farleder finns det uppdaterade tryckta sjökort där leddjupgåendet redovisats på det nya sättet. Också elektroniska sjökort (ENC) finns, dock inte över Kristinestads- och Jakobstadslederna.

I framtiden kommer det nya redovisningssättet att omfatta flera farleder. Men även när det tagits i bruk fullt ut, kommer det alltid att gälla enbart sådana kustleder som är fastställda som lotsleder. Gällande praxis kvarstår i merparten av farlederna.

Maritime safety prioritised

A two-year international co-operation project to strengthen the enforcement of maritime safety in Estonia was completed in August. The Finnish Maritime Administration and the Centre for Maritime Studies were in charge of this EU Phare project.

During the year, port state control inspections focused on vessels' radio equipment. The issues for intensified autumn inspections are outlined in international forums.

Based on the EU directive, the Act and Decree on the Requirements and Procedures for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers came into force at the beginning of the year. The implementation of the legislation has been monitored in the harbours, which have been obliged to meet the requirements of the new regulations from February 2006. In spring, new air pollution regulations for vessels entered into force. The Decree on the Prevention of Pollution from Ships was also amended.

Channel-depth practice now more flexible

The practice concerning fairway channel depths has been made more flexible. In practice this means that as of July 2005 it has been possible to consider the channel depth of five merchant shipping fairways as an indicative guideline from which a vessel can deviate at the discretion of the Master and pilot.

In addition to making the practice more flexible, the aim of the reform is to increase the efficiency of transport economics. Even a small increase in a vessel's draught can increase its cargo capacity and, consequently, make shipments more profitable. The new interpretation is only of importance to those vessels that have a draught close to the channel depth of the fairway.

Flexibility can be increased because the vertical movements of the vessel vary and, depending on the conditions, the vessel and the speed can be smaller than the gross underkeel clearance during the determined planning stage. In favourable conditions the vessel can safely use a draught greater than the channel depth.

In line with the new practice, nautical charts now show the channel depth and the minimum depth of the fairway (i.e. secured water depth). The latter is shown as a cartographic symbol in accordance with international practice.



Ruoppaustöitä Loviisan ja Vuosaaren väylillä, Naantali, Tornio ja Raahen suunnitteilla

Loviisan väylän ja sataman ruoppaukset käynnistyivät. Loviisan satamaan johtava 8,5 metrin väylä syvennetään 9,5 metriin. Ruoppaukset valmistuvat vuonna 2006.

Vuoden aikana valmistuivat Vuosaaren väylän ja sataman ruoppaukset. Naantalin, Tornion ja Raahen väylillä valmistauduttiin vesilukaitteilla ja teknisellä hankesuunnittelulla ruoppaustöihin, jotka käynnistyvät vuoden 2006 aikana. Naantalin väylä syvennetään 13 metristä 15,3 metriin, Tornio 8 metristä 9 metriin ja Raahen 8 metristä 10 metriin. Tornion väylän syventämisestä tehtiin ensimmäinen kansainvälinen ympäristövaikutusten arviointi.

Väylänhoitotyöt Pietarsaaren, Kokkolan ja Kalajoen alueen väylillä kilpailutettiin vuoden alussa. Urakkakilpailun voitti Varustamoliikelaitos, jonka kanssa on

tehty kaksivuotinen urakkasopimus. Työt on aloitettu. Kyseessä on ns. pilottuurakka. Merenkululaitoksen tavoitteena on kilpailun avaaminen asteittain jäänmurros-, väyläalustaluuissa ja yhteysalueliikenteessä vuoteen 2007 mennessä. Kilpailun avaamisella haetaan tehokkuutta ja uusia toimintatapoja väyläpidon tuotannon hoitamisessa.

Merikartoituksella yhä tärkeämpi rooli kuljetusten turvaamisessa

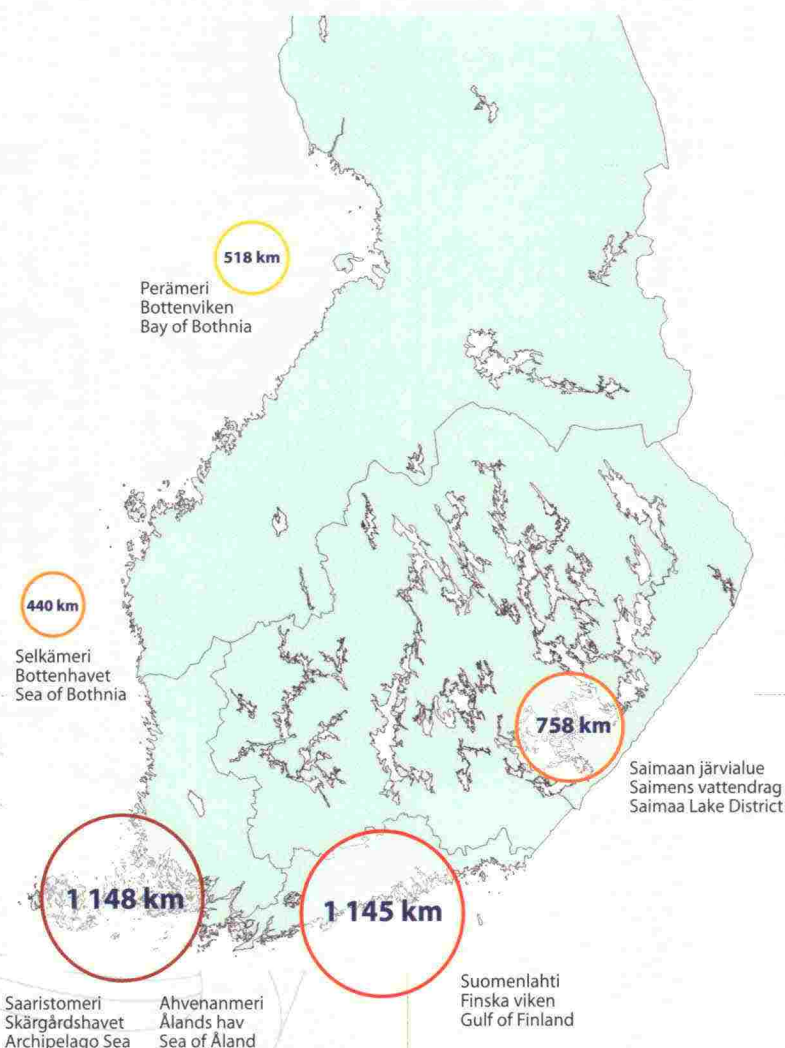
Nopeasti lisääntyvät öljynkuljetukset ovat saaneet Itämeren alueen valtiot kiinnittämään huomionsa Suomenlahden tärkeimpien laivareittien merikartoitustietojen ajantasaisuuteen. Reittien tarkistuksista on sovittu Kansainvälisen merikartoitusjärjestön IHO:n puitteissa

Itämeren suojelemiseksi solmitun Helcom-sopimuksen mukaisesti. Koska tällaisia turvallisuuden kannalta tärkeitä tarkistuksia on Suomen osalta haluttu suorittaa nopeammin kuin Merenkululaitoksen oma kapasiteetti mahdol-

Lovisa- och Nordsjölederna uppmuddras, Nådendal, Torneå och Brahestad står i tur

Sjöfartsverket inledde muddringen av Lovisaleden och hamnen i Lovisa.

Merenkululaitoksen ylläpitämät kauppamerenkulun väylät merialueittain Handelssjöfartens farleder som upprätthålls av Sjöfartsverket, enligt sjödistrikt FMA maintained merchant channels by sea area



listaa, järjestettiin kesäkuulle 2006 ajoittuvista mittauksista kansainvälinen tarjouskilpailu. Kyseessä on osittain EU:n rahoittama Suomen, Ruotsin ja Viron yhteinen hanke, jossa päävastuu ja suurin osa kohteistakin ovat kuitenkin Merenkululaitoksen vastuulla.

Inloppet till hamnen fördjupas från 8,5 till 9,5 m. Arbetet avslutas 2006.

Muddringen av Nordsjöleden och Nordsjö hamn slutfördes under året. En kommande muddring av farlederna till Nådendal, Torneå och Brahestad förbereddes genom att ansöka om tillstånd för det samt teknisk projektplanering. Själva arbetet planeras komma i gång år 2006. Nådendalsleden fördjupas från 13 till 15,3 m, Torneåleden från 8 till 9 m och Brahestadsleden från 8 till 10 m. I samband med planerna på att fördjupa Torneåleden genomfördes för första gången en internationell miljökonsekvensbedömning av en finsk farled.

Farledsservicen i farlederna i området Jakobstad–Karleby–Kalajoki konkurrensutsattes i början av året. Entreprenaden gick till Rederiverket, med vilket Sjöfartsverket har ingått ett tvåårigt avtal. Arbetet har redan inletts. Det är fråga om en s.k. pilotentreprenad. Sjöfartsverket strävar efter att stegvis fram till år 2007 öppna isbrytningen, farledsfartygstjänsterna och förbindelsefartygstrafiken för konkurrens. Det förväntas medföra ökad effektivitet och nya arbetssätt i skötseln av farledsunderhållet.

Sjökartläggningen allt viktigare för transportsäkerheten

De snabbt ökande oljetransporterna har fått Östersjöländerna att fråga sig hur aktuell den sjökartografiska informationen om de viktigaste transportlederna i Finska viken är. Inom Internationella hydrografiska organisationen (IHO) har man kommit överens om att kontrollera dessa sjövägar i enlighet med bestämmelserna i Östersjöavtalet (Helcom). Eftersom man velat att Finland genomför sin andel av dessa säkerhetsmässigt viktiga kontrollmätningar snabbare än vad Sjöfartsverkets kapacitet tillåter, anordnades ett internationellt anbudsförfarande om de sjömätningar som infaller sommaren 2006. Det är fråga om ett av EU delfinansierat finsk-svensk-estniskt samprojekt, där huvudansvaret och största delen av kontrollmätningarna ankommer på Sjöfartsverket.

Dredging work carried out in the Loviisa and Vuosaari fairways — work planned for Naantali, Tornio and Raahe

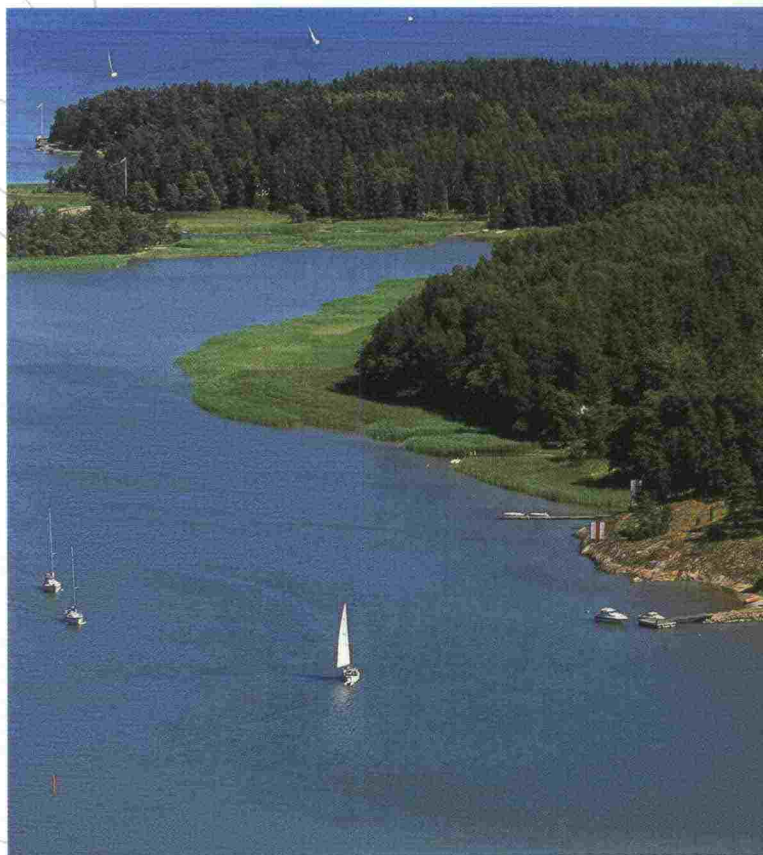
Dredging work in the port and fairway of Loviisa is underway. The 8.5 metre fairway leading to the port will be deepened to a depth of 9.5 metres. The work will be completed in 2006.

The dredging work for the fairway and port at Vuosaari was completed during the year. Preparations were made for dredging the Naantali, Tornio and Raahe fairways by processing the necessary water permit and carrying out technical project planning. The work is due to start in 2006. The Naantali fairway will be deepened from 13 to 15.3 metres, the Tornio fairway from 8 to 9 metres and the Raahe fairway from 8 to 10 metres. An international environmental impact assessment was carried out for the deepening of the Tornio fairway. The assessment was the first of its kind.


Competitive tenders were invited at the start of the year for the fairway maintenance work in the Pietarsaari, Kockola and Kalajoki areas. The contract competition was won by the Finnish Shipping Enterprise Finstaship, with whom a two-year contract agreement has now been concluded, and work has already started. The agreement is a pilot contract and the aim of the Finnish Maritime Administration is to gradually open up icebreaking, buoy tender services and coastal service ship traffic to competitive tendering by 2007. The aim is to achieve efficiency and find new operating methods in managing fairway maintenance.

Hydrography increasingly important for shipping safety

Rapidly increasing oil shipments have made the countries in the Baltic region pay attention to the accuracy of the



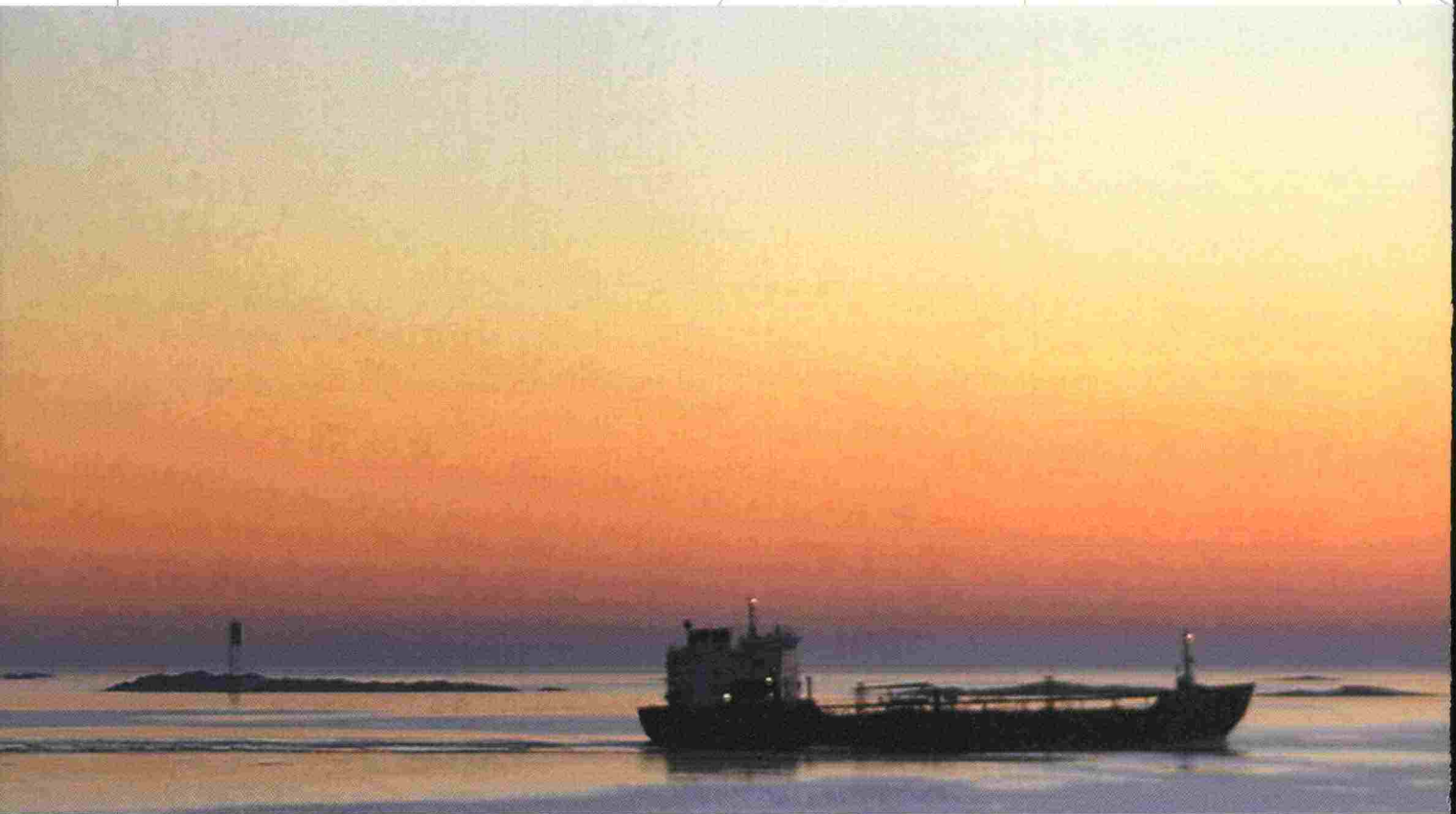
hydrographical information of the most important shipping routes in the Gulf of Finland. Hydrographic surveys of the shipping routes have been agreed within the framework of the International Hydrographic Organization (IHO) in accordance with the Helcom agreement concluded to protect the Baltic Sea. These hydrographical surveys are important in terms of safety, and Finland has wanted to conduct them faster than the Finnish Maritime Administration's capacity would allow. Thus, an international invitation to tender was held for surveys to be scheduled for the summer of 2006. The project is a joint undertaking between Finland, Sweden and Estonia and is partially funded by the EU. However, most of the work and the majority of the survey sites are the responsibility of the Finnish Maritime Administration.



Suomen merialueilla näitä tarkistusmittauksia tehtiin vuoden aikana yli 900 neliökilometrin verran.

Merenmittauksen ja merikarttatuotannon painopisteet seuraavien kymmenen

Under det gångna året kontrollmättes ett drygt 900 kvadratkilometer stort område inom finskt sjöterritorium.



vuoden ajaksi linjattiin ensimmäisessä vuoteen 2015 ulottuvassa merikartoitusohjelmassa. Sen suuntaviivat pohjautuvat laajaan asiakastarveselvitykseen. Ohjelmassa on otettu huomioon niin merikartoitustehtävien merkityksen korostuminen Suomenlahden öljynkuljetusten turvaamisessa kuin navigointiteknologian kehitys ja elektronisten merikarttojen lisääntynyt käyttö.

Prioriteringarna inom sjömätningen och sjökartläggningen slogs fast i ett nytt sjökartläggningsprogram för åren fram till 2015. Den bygger på en bred kundenkät. Programmet beaktar både sjökartläggningens ökade betydelse för transportsäkerheten på Finska viken och utvecklingen inom navigationsteknologin liksom det tilltagande bruket av elektroniska sjökort.



More than 900 square kilometres were surveyed in Finnish sea areas during the year. The focus areas of hydrographical surveying and nautical chart production for the next ten years are outlined in the first hydrological survey programme that



runs until 2015. The programme guidelines are based on an extensive survey of customer needs. The programme takes into account the growing importance of hydrographical surveying in ensuring safe oil shipments in the Gulf of Finland as well as the development of navigation technology and the increased use of electronic nautical charts.

Uusi huvivenelaki tehostaa huviveneiden markkinavalvontaa Suomessa

Huviveneiden turvallisuutta ja ympäristöominaisuuksia kohentamaan tarkoitettu laki tuli voimaan lokakuun alusta. Lakiin on koottu huviveneille ja vesiskoottereille



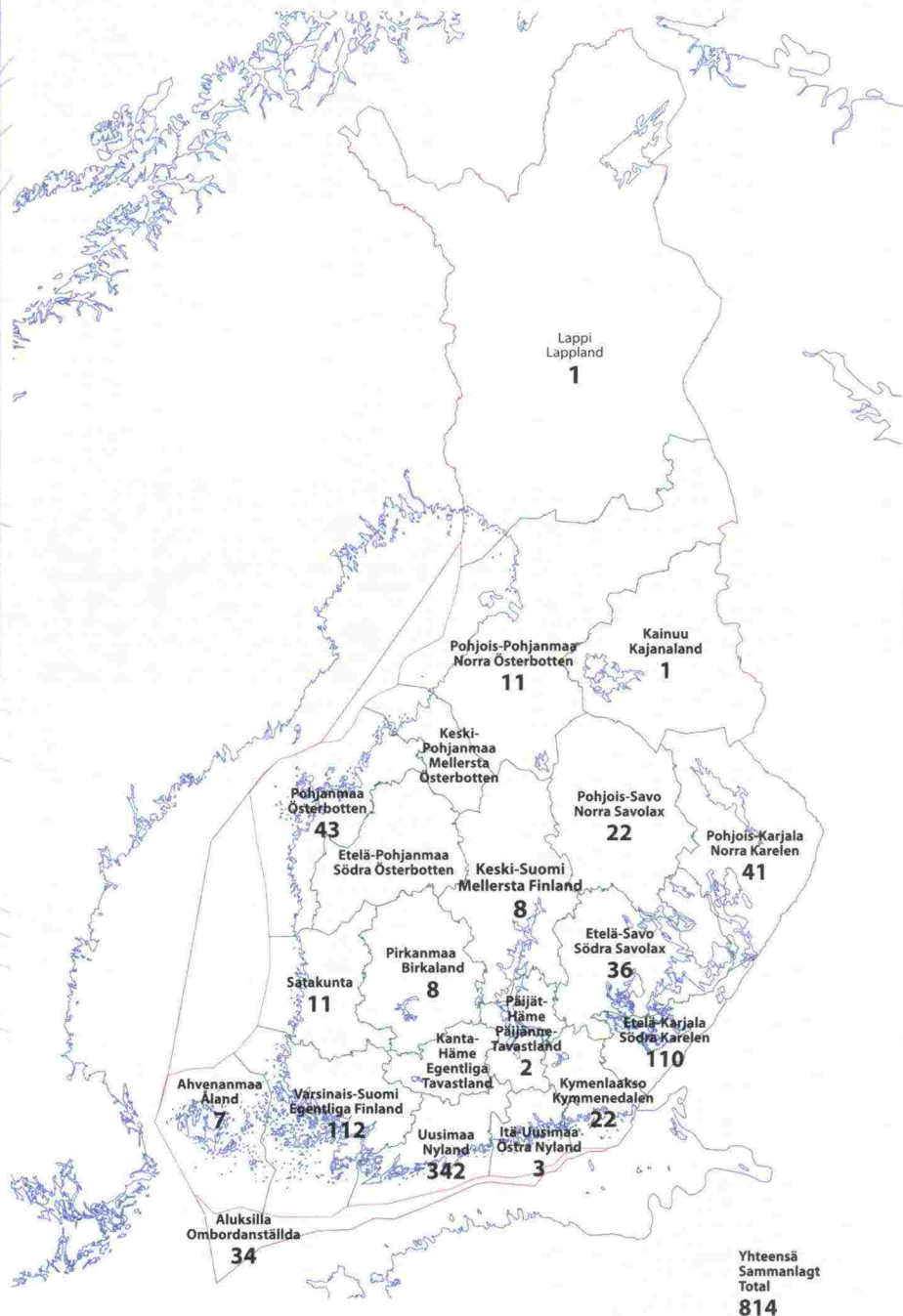
asetettavia teknisiä vaatimuksia. Myös veneiden moottoreiden pakokaasu- ja melupäästöjä rajoitettiin.

Uusi huvivenelaki sisältää säännöksiä markkinavalvonnasta, toimivaltuuksista ja valvontakeinoista, joita Merenkulkulaitoksella on tuotteita valvoessaan oikeus käyttää. Näin pelisäännöt vaatimusten mukaisten tuotteiden saattamisesta markkinoille ja ottamisesta käyttöön selkeytyvät kaikille osapuolille. Tieto käytössä olevista sanktioista ehkäisee laiminlyöntejä ja väärinkäytöksiä jo ennakolta.

Ny lag effektiviserar marknadskontrollen av fritidsbåtar i Finland

En lag som är avsedd att förbättra fritidsbåtarnas säkerhet och miljöegenskaper trädde i kraft i början av oktober 2005. I lagen sammanfattas de tekniska

Merenkulkulaitoksen henkilöstön työpaikkakunnat maakunnittain Sjöfartsverkets personal landskapsvis Division of FMA personnel by region



krav som ställs på fritidsbåtar och vatten-
skotrar. Genom lagen begränsas också
avgas- och bullerutsläppen från båtmo-
torer.

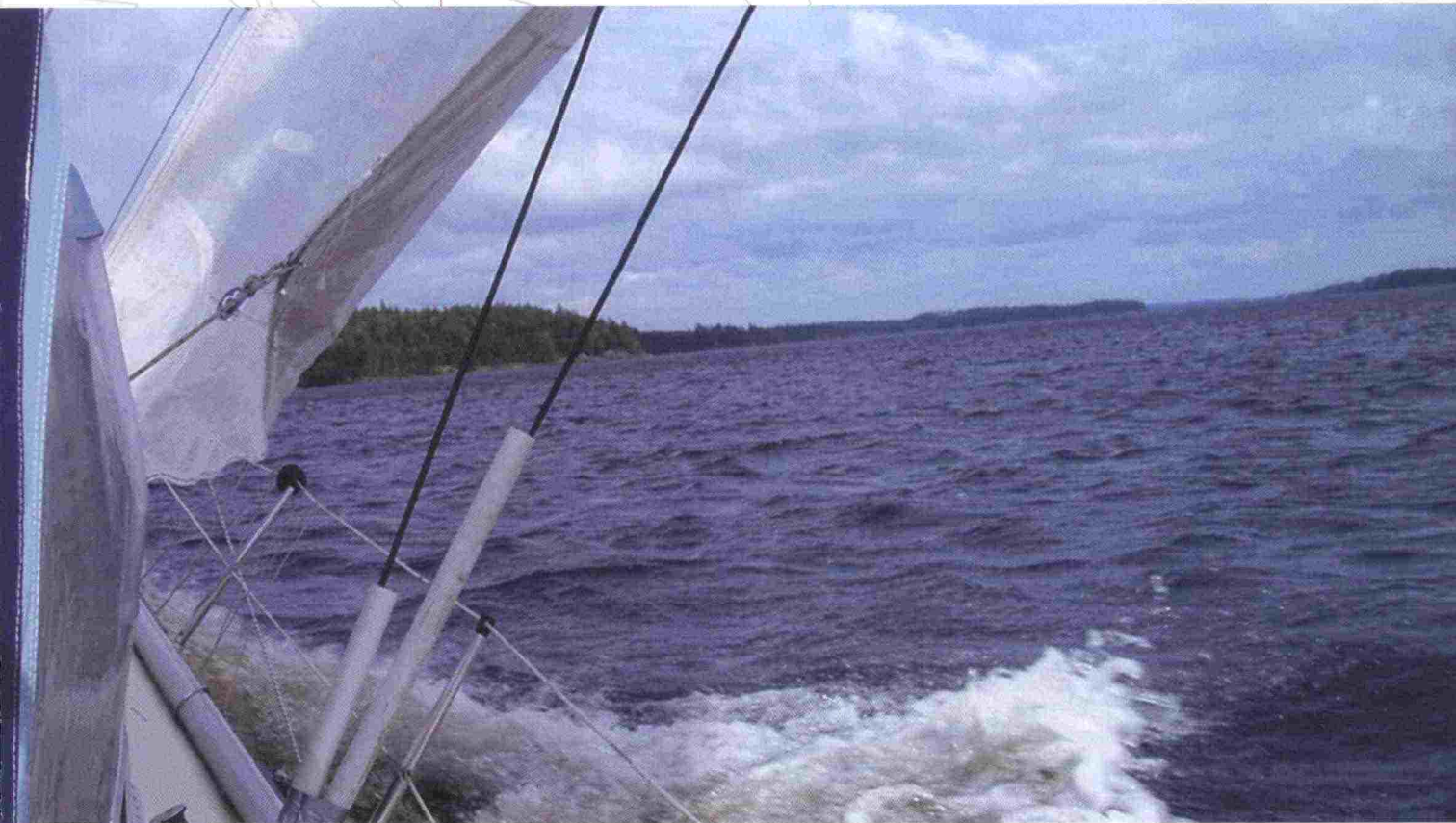
Den nya fritidsbåtslagen innehåller
bestämmelser om den marknadskontroll,
de fullmakter och tillsynsmetoder som

The new Pleasure Boat Act will strengthen market supervision in Finland

The law, which is aimed at raising the
safety of pleasure boats, and making
them more environmentally friendly
came into force at the beginning of

aware of the rules concerning the
marketing and use of products that meet
the requirements. At the same time,
information on the sanctions available
prevents neglect and misuse.

The Finnish Maritime Administration has
produced a report on the number of



Sjöfartsverket har rätt att använda när
den kontrollerar produkter. Därigenom
får alla parter en klarare bild av vilka regler
som gäller när produkter släpps ut och
tas i bruk. Medvetenheten om vilka sank-
tioner som gäller i fall av försummelse
eller oegentligheter har förhoppnings-
vis en förebyggande effekt.

October. The law brings together
technical requirements for pleasure boats
and water scooters and restricts exhaust
fumes and noise emissions from boat
engines.

The new Pleasure Boat Act contains
provisions on market supervision and
on powers and means of supervision
that the Finnish Maritime Administration
has the right to use in supervising
products. In this way, all parties are made

boats and the economic importance of
boating. According to the report, there
were more than 737,000 boats in use in
Finland in 2004, of which more than
420,000 occasionally used an engine. 14
per cent of households had a boat fitted
with an engine. Around one third of the
total number of boats were small
outboard motorboats with less than 20
hp. More than a third of the boats were
rowing boats with no engine and 10 per
cent of the total comprised different-
sized sailing boats and canoes, etc.

Tietoa veneilystä ja veneilijöille

Veneilijän turvallisuuskortti herätti vuoden mittaan laajaa ja vilkasta keskustelua. Liikenne- ja viestintäministeriö asetti Merenkululaitoksen työryhmän selvittämään kortin tarpeellisuutta. Työryhmä esitti sekä muutoksia lainsäädäntöön että vapaaehtoisia keinoja veneily- ja vesiturvallisuuden lisäämiseksi, mutta kaikille veneilijöille pakollista turvallisuuskorttia ei nähty tarpeelliseksi.

Alkuvuodesta veneilijät ja muut vesillä liikkujat saivat sekä uuden Veneily.fi -nimisen lehden että saman nimisen verkkopalvelun. Lehden tavoitteena on kertoa Merenkululaitoksen veneilijöille tarjoamista palveluista ja veneilyn turvallisuuteen liittyvistä asioista. Internet-sivuston tavoitteena on, että veneilyyn liittyvät asiat löytyisivät netistä helpommin ja nopeammin. Sekä lehti että verkkopalvelu ilmestyvät suomeksi ja ruotsiksi.

Merenkululaitos teetti selvityksen veneiden määrästä ja veneilyn taloudellisesta merkityksestä. Selvityksen mukaan Suomessa oli vuonna 2004 käytössä yli 737 000 venettä, joista yli 420 000:ssa käytetään ainakin toisinaan moottoria. Kotitalouksista 14 prosentilla on käytettävissään moottorilla varustettu vene. Venekannasta oli pieniä, alle 20 hv perämoottoriveneitä noin kolmannes. Runsas kolmasosa veneistä on moottorittomia soutuveneitä. Erikokoisia purjeveneitä ja kanootteja yms. oli kymmenen prosenttia koko venekannasta.

Information om båtlivet för fritidsskeppare

Ett förslag om införande av säkerhetskort för fritidsskeppare åstadkom en omfattande och livlig debatt under året.

På webbplatsen är all information om båtlivet samlad i lättillgänglig form. Både tidskriften och webbtjänsten finns både på finska och på svenska.

År 2005 beställde Sjöfartsverket en utred-



Kommunikationsministeriet tillsatte en arbetsgrupp för att utreda om ett sådant kort behövs. Arbetsgruppen föreslog både ändringar i lagstiftningen och medel ägnade att förbättra sjösäkerheten på frivillig basis men ett obligatoriskt säkerhetskort ansågs inte nödvändigt.

I början av året gav Sjöfartsverket ut en ny tidskrift vid namn Veneily.fi och en webbtjänst med samma namn. Tidskriften berättar om de tjänster Sjöfartsverket har att erbjuda fritidsskepparna och om sjösäkerhetsfrågor.

ning om hur mycket fritidsbåtar det finns i landet och vilken ekonomisk betydelse båtporten har. Det visade sig att det i Finland fanns över 737 000 båtar år 2004. Åtminstone drygt 420 000 av dessa är tidvis motordrivna. Fjorton procent av hushållen har tillgång till en motordriven båt. En tredjedel av båtarna är små aktersnurror under 20 hästkrafter. En drygt tredjedel av båtarna är roddbåtar som saknar motor. Drygt tio procent av båtbeståndet utgörs av segelbåtar, kanoter m.m.

TOIMINTOJEN KUSTANNUKSET JA TUOTOKSET 2004-2005

1000 euroa	VÄYLÄNPITO			TALVIMERENKULKU			MERIKARTOITUS			MERILIIKENTEEN OHJAUS			MERITURVALLISUUS			MUU TOIMINTA		
	2004	2005	Muutos %	2004	2005	Muutos %	2004	2005	Muutos %	2004	2005	Muutos %	2004	2005	Muutos %	2004	2005	Muutos %
KUSTANNUKSET																		
Henkilöstökulut	13 901	14 029	0,9	667	206	-69,1	4 438	4 618	4,1	3 465	3 874	11,8	3 886	4 047	4,1	8 227	7 823	-4,9
Muut kulutusmenot	13 685	12 685	-7,3	33 676	31 552	-6,3	6 144	6 294	2,4	1 701	1 709	0,5	2 082	2 528	21,4	8 548	6 790	-20,6
Pääomakustannukset	21 351	19 041	-10,8	6	4	-33,3	1 537	1 415	-7,9	2 010	2 145	6,7	84	74	-11,9	2 031	1 766	-13,1
Yhteensä	48 937	45 755	-6,5	34 349	31 762	-7,5	12 119	12 327	1,7	7 176	7 728	7,7	6 052	6 649	9,9	18 806	16 379	-12,9
Henkilötöyövuodet	368	355	-3,5	3	3	0,0	101	98	-3,0	73	73	0,0	85	83	-2,4	168	162	-3,6
TUOTOKSET																		
VÄYLÄNPITO																		
väyläkilometrit, rannikon kauppamerenkulku	3 231	3 251																
väyläkilometrit, rannikon muu vesiliikenne	4 858	4 920																
väyläkilometrit, sisävesien kauppamerenkulku	762	758																
aukiolotunnit, sisävesien kauppamrk kanavat	78 936	77 078																
väyläkilometrit, sisävesien muu vesiliikenne	7 249	7 263																
aukiolotunnit, sisävesien muun vesil. kanavat	59 459	56 526																
TALVIMERENKULKU																		
Talvisatamat, kpl				23	23													
MERILIIKENTEEN OHJAUS																		
VTS rannikko; valvonnan alaiset kilometrit										3 231	3 251							
VTS sisävedet; valvonnan alaiset kilometrit										762	758							
Gofrep; (valvonnan alalue) vakio										1	1							
Luotsaus vir. toiminta; myönnetty/uusitut kirjat										479	419							
Hätäradio; viestit										7773	4926							
MERITURVALLISUUS																		
katsastukset, auditoinnit, tarkastukset, kpl													3 491	2 873				
turvallisuus; päätökset, auditoinnit, kpl													3 983	3 554				

KOSTNADER OCH PRODUKTION INOM FUNKTIONERNA 2005

1000 euro	FARLEDSHÄLLNING			VINTERSJÖFART			SJÖKARTLÄGGNING			SJÖTRAFIKLEDNING			SJÖSÄKERHET			ÖVRIG VERKSAMHET		
	2004	2005	Ändring %	2004	2005	Ändring %	2004	2005	Ändring %	2004	2005	Ändring %	2004	2005	Ändring %	2004	2005	Ändring %
KOSTNADER																		
Personalkostnader	13 901	14 029	0,9	667	206	-69,1	4 438	4 618	4,1	3 465	3 874	11,8	3 886	4 047	4,1	8 227	7 823	-4,9
Övriga omkostnader	13 685	12 685	-7,3	33 676	31 552	-6,3	6 144	6 294	2,4	1 701	1 709	0,5	2 082	2 528	21,4	8 548	6 790	-20,6
Kapitalkostnader	21 351	19 041	-10,8	6	4	-33,3	1 537	1 415	-7,9	2 010	2 145	6,7	84	74	-11,9	2 031	1 766	-13,0
Sammanlagt	48 937	45 755	-6,5	34 349	31 762	-7,5	12 119	12 327	1,7	7 176	7 728	7,7	6 052	6 649	9,9	18 806	16 379	-12,9
Årsverken	368	355	-3,5	3	3	0,0	101	98	-3,0	73	73	0,0	85	83	-2,4	168	162	-3,6
PRODUKTION																		
FARLEDSHÄLLNING																		
farledskilometer, handelssjöfarten vid kusten	3 231	3 251																
farledskilometer, övrig sjötrafik vid kusten	4 858	4 920																
farledskilometer, insjöfart	762	758																
öppetider/timmar, insjökanaler, handelssjöfart	78 936	77 078																
farledskilometer, övrig insjötrafik	7 249	7 263																
öppetider/timmar, övriga insjökanaler	59 459	56 526																
VINTERSJÖFART																		
Vinterhamnar, antal				23	23													
SJÖTRAFIKLEDNING																		
VTS kusten; övervakade kilometer										3 231	3 251							
VTS inlandsvatten; övervakade kilometer										762	758							
Gofrep; (övervakat område) konstant										1	1							
Lotsmyndigheten; beviljade/förnyade certifikat										479	419							
Nödradio; meddelanden										7773	4926							
SJÖSÄKERHET																		
besiktningar, auditeringar, inspektioner, antal													3 491	2 873				
säkerhet; beslut, auditeringar, antal													3 983	3 554				

FUNCTIONS EXPENDITURE AND PRODUCTIVITY 2005

1000 euros	WATERWAYS			WINTER NAVIGATION			HYDROGRAPHY			MARINE TR. MANAGEMENT			MARITIME SAFETY			OTHER		
	2004	2005	Change %	2004	2005	Change %	2004	2005	Change %	2004	2005	Change %	2004	2005	Change %	2004	2005	Change %
EXPENDITURE																		
Personnel	13 901	14 029	0,9	667	206	-69,1	4 438	4 618	4,1	3 465	3 874	11,8	3 886	4 047	4,1	8 227	7 823	-4,9
Other consumption expenditure	13 685	12 685	-7,3	33 676	31 552	-6,3	6 144	6 294	2,4	1 701	1 709	0,5	2 082	2 528	21,4	8 548	6 790	-20,6
Capital expenditure	21 351	19 041	-10,8	6	4	-33,3	1 537	1 415	-7,9	2 010	2 145	6,7	84	74	-11,9	2 031	1 766	-13,0
Total	48 937	45 755	-6,5	34 349	31 762	-7,5	12 119	12 327	1,7	7 176	7 728	7,7	6 052	6 649	9,9	18 806	16 379	-12,9
Work-years	368	355	-3,5	3	3	0,0	101	98	-3,0	73	73	0,0	85	83	-2,4	168	162	-3,6
PRODUCTIVITY																		
FAIRWAYS																		
kilometres, merchant shipping, coast	3 231	3 251																
kilometres, other waterborne transport, coast	4 858	4 920																
kilometres, merchant shipping, int. waterways	762	758																
opened for traffic/h, int. waterways, merchant ch.	78 936	77 078																
kilometres, other waterborne transp. int. waterw.	7 249	7 263																
opened for traffic/h, other canals, int. waterw.	59 459	56 526																
WINTER NAVIGATION																		
Winter harbours				23	23													
MARINE TRAFFIC MANAGEMENT																		
VTS coast; monitored kilometres										3 231	3 251							
VTS internal waterways; monitored kilometres										762	758							
Gofrep; (monitored area)										1	1							
Pilotage, authority; issued/renewed certificates										479	419							
Emergency radio; messages										7773	4926							
MARITIME SAFETY																		
surveys, audits and inspections													3 491	2 873				
safety; decisions, audits													3 983	3 554				

TUOTTO- JA KULULASKELMA

1.1.2005 – 31.12.2005

1.1.2004 – 31.12.2004

(Milj. euroa)

TOIMINNAN TUOTOT

83,131

85,603

TOIMINNAN KULUT

Aineet, tarvikkeet ja tavarat

8,011

10,003

Henkilöstökulut

35,518

36,383

Vuokrat

4,509

4,650

Palvelujen ostot

60,711

66,697

Muut kulut

2,831

2,739

Valmisteverastojen lisäys (-) tai vähennys (+)

-0,320

0,033

Valmistus omaan käyttöön (-)

-7,067

-11,529

Poistot

18,117

18,993

Sisäiset kulut

0,119

-122,430

0,000

-127,969

JÄÄMÄ I

-39,299

-42,366

Rahoitustuotot ja -kulut

1,520

0,761

Satunnaiset tuotot ja kulut

4,894

0,550

JÄÄMÄ II

-32,885

-41,055

Siirtotalouden tuotot ja kulut

-62,254

-63,874

JÄÄMÄ III

-95,139

-104,929

Tuotot veroista ja pakollisista maksuista

-7,124

-7,320

TILIKAUDEN KULUJÄÄMÄ

-102,263

-112,249

TASE

31.12.2005

31.12.2004

(Milj. euroa)

VASTAAVAA

KANSALLISOMAISUUS

1,747

1,796

KÄYTTÖOMAISUUS JA MUUT PITKÄAIKAISET SIOITUKSET

Aineettomat hyödykkeet

5,806

5,160

Aineelliset hyödykkeet

252,981

262,540

Käyttöomaisuusarvopaperit ja

muut pitkäaikaiset sijoitukset

0,051

258,838

0,043

267,744

VAIHTO- JA RAHOITUSOMAISUUS

Vaihto-omaisuus

2,240

2,087

Saamiset

2,310

2,033

Rahat, pankkisaamiset ja muut

Rahoitusvarat

0,008

4,558

0,008

4,128

VASTAAVAA YHTEENSÄ

265,143

273,668

VASTATTAVAA

OMA PÄÄOMA

Valtion pääoma

242,944

257,336

VIERAS PÄÄOMA

Lyhytaikainen vieras pääoma

22,199

16,332

VASTATTAVAA YHTEENSÄ

265,143

273,668

TOIMINNAN RAHOITUS JA RAHAN KÄYTTÖ 2001-2005

(Milj. euroa)	2001	2002	2003	2004	2005
Rahoituslähteet					
Tulot ¹⁾					
Väylämaksu	68,2	72,5	72,5	74,1	73,8
Luotsaustulot	30,9	32,4	37,7	0,0	0,0
Muut tulot	23,8	22,0	28,5	11,5	7,8
Yhteensä	122,9	126,9	138,7	85,6	81,6
Talousarviorahoitus					
MKL:n talousarviorahoitus ²⁾	38,8	28,2	29,8	34,9	29,6
Muiden virastojen määrärahat	3,4	4,4	0,7	0,6	0,7
Yhteensä	42,2	32,6	30,5	35,5	30,3
Tulot ja talousarviorahoitus yhteensä	165,1	159,5	169,2	121,1	111,9
Rahojen käyttö					
Henkilöstömenot	82,4	83,4	88,3	34,6	34,6
Muut kulutusmenot	41,1	42,9	51,7	75,6	69,2
Investoinnit	18,4	19,4	20,5	10,5	7,7
Jäänmurtajien rahoitus ³⁾	19,9	10,3	8,1	0,0	0,0
Työllisyyden hoito	3,3	3,4	0,6	0,4	0,3
Menot yhteensä	165,1	159,5	169,2	121,1	111,9

¹⁾ Sisältää toimintamenomomentin tulot.

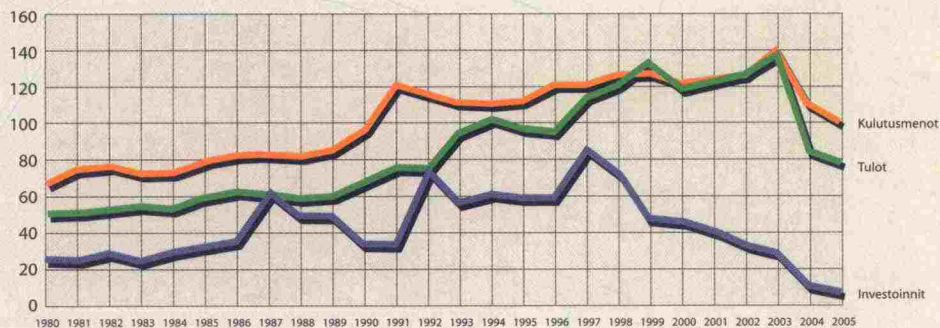
²⁾ Sisältää toimintamenomomentin nettomenot, alusten hankinnan vv. 2001-2003, väyläverkon kehittämisen, eräät vesiväylähankkeet v. 2005, Saimaan kanavan vuokra-alueen tien v. 2005, maa- ja vesialueiden hankinnan, saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostojen ja kehittämisen määrärahat sekä v. 2003 liikelaitosten perustamismenot.

³⁾ Sisältää monitoimimurtajien Fennican ja Nordican lainojen lyhennykset ja korot vv. 2001-2003.

TULOT JA MENOT VUOSINA 1980-2005

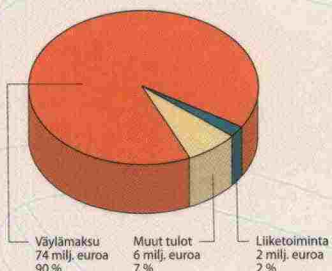
2005 HINTATASO (tukkuhinta-indeksi)

Milj. euroa



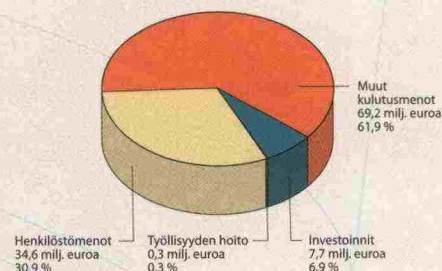
TOIMINNAN TULOT 2005

82 milj. euroa



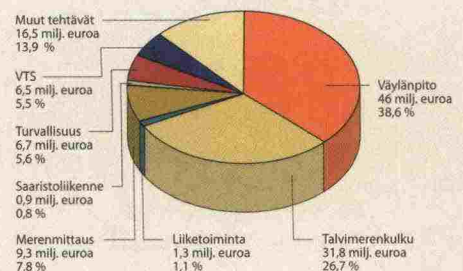
TOIMINNAN MENOT 2005

112 milj. euroa



KOKONAISKUSTANNUKSET 2005

119 milj. euroa



INTÄKTS- OCH KOSTNADSKALKYL

1.1.2005 – 31.12.2005

1.1.2004 – 31.12.2004

(Miljoner euro)

INTÄKTER AV VERKSAMHET		83,131		85,603
KOSTNADER AV VERKSAMHET				
Material, förnödenheter och varor	8,011		10,003	
Personalkostnader	35,518		36,383	
Hyror	4,509		4,650	
Inköp av tjänster	60,711		66,697	
Övriga kostnader	2,831		2,739	
Ökning (-) eller minskning (+) av produktlagret	-0,320		0,033	
Tillverkning för eget bruk (-)	-7,067		-11,529	
Avskrivningar	18,117		18,993	
Interna kostnader	0,119	-122,430	0,000	-127,969
ÅTERSTOD I		-39,299		-42,366
Finansiella intäkter och kostnader		1,520		0,761
Extraordinära intäkter och kostnader		4,894		0,550
ÅTERSTOD II		-32,885		-41,055
Överföringsekonomens intäkter och kostnader		-62,254		-63,874
ÅTERSTOD III		-95,139		-104,929
Intäkter av skatter och obligatoriska avgifter		-7,124		-7,320
RÄKENSKAPSPERIODENS KOSTNADSÅTERSTOD		-102,263		-112,249

BALANSRÄKNING

31.12.2005

31.12.2004

(Miljoner euro)

AKTIVA				
NATIONALFÖRMÖGENHET		1,747		1,796
ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR OCH ÖVRIGA LÅNGFRISTIGA PLACERINGAR				
Immateriella tillgångar	5,806		5,160	
Materiella tillgångar	252,981		262,540	
Värdepapper ingående i anläggningstillgångarna och övriga långfristiga placeringar	0,051	258,838	0,043	267,744
OMSÄTTNINGS- OCH FINANSIERINGSTILLGÅNGAR				
Omsättningstillgångar	2,240		2,087	
Fordringar	2,310		2,033	
Kassa, banktillgodohavanden och andra finansieringsmedel	0,008	4,558	0,008	4,128
AKTIVA SAMMANLAGT		265,143		273,668
PASSIVA				
EGET KAPITAL				
Statens kapital		242,944		257,336
FRÄMMANDE KAPITAL				
Kortfristigt främmande kapital		22,199		16,332
PASSIVA SAMMANLAGT		265,143		273,668

VERKSAMHETENS FINANSIERING OCH ANVÄNDNINGEN AV MEDEL 2001-2005

(Miljoner euro)	2001	2002	2003	2004	2005
Finansieringskällor					
Inkomster ¹⁾					
Farledsavgift	68,2	72,5	72,5	74,1	73,8
Inkomster från lotsningen	30,9	32,4	37,7	0,0	0,0
Övriga inkomster	23,8	22,0	28,5	11,5	7,8
Sammanlagt	122,9	126,9	138,7	85,6	81,6
Budgetförslag					
SFV:s budgetförslag ²⁾	38,8	28,2	29,8	34,9	29,6
Anslag från andra ämbetsverk	3,4	4,4	0,7	0,6	0,7
Sammanlagt	42,2	32,6	30,5	35,5	30,3
Inkomster och budgetfinansiering sammanlagt	165,1	159,5	169,2	121,1	111,9
Användningen av medel					
Personalutgifter	82,4	83,4	88,3	34,6	34,6
Övriga konsumtionsutgifter	41,1	42,9	51,7	75,6	69,2
Investeringar	18,4	19,4	20,5	10,5	7,7
Isbrytarfinansiering ³⁾	19,9	10,3	8,1	0,0	0,0
Skötsel av sysselsättning	3,3	3,4	0,6	0,4	0,3
Utgifter sammanlagt	165,1	159,5	169,2	121,1	111,9

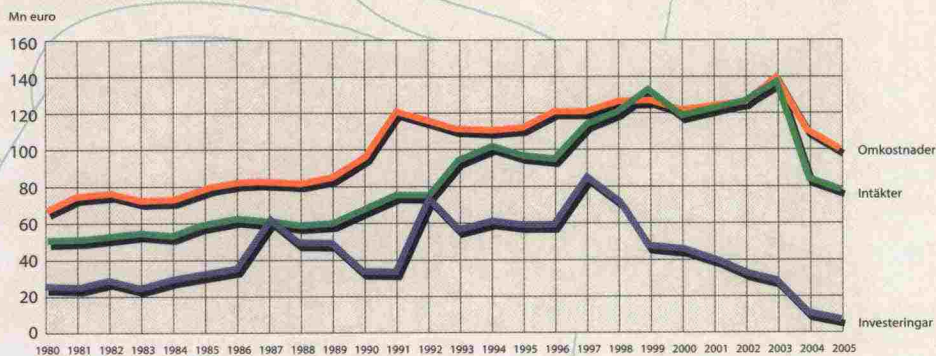
¹⁾ Inkluderar inkomsterna under omkostnadsmomentet.

²⁾ Inkluderar nettoutgifterna under omkostnadsmomentet, fartygsanskaffningar åren 2001-2003, utvecklingen av farleds nätet, vissa farledsprojekt år 2005, vägen genom Saima kanals arrendeområde 2005, anskaffning av mark- och vattenområden, anslag för upphandling och utveckling av förbindelsefartygstrafiken i skärgården samt utgifter för inrättande av affärsverk 2003.

³⁾ Inkluderar räntor och amorteringar på lån för kombibrytarna Fennica och Nordica 2001-2003.

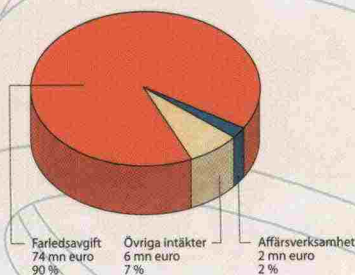
INTÄKTER OCH KOSTNADER 1980-2005

2005 PRISNIVÅ (partiprisindex)



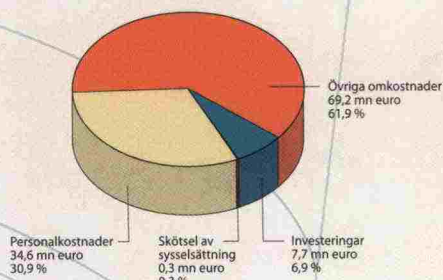
INTÄKTER AV VERKSAMHET 2005

82 mn euro



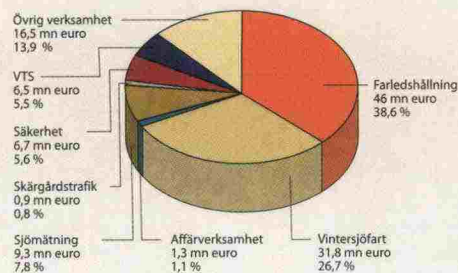
KOSTNADER AV VERKSAMHETEN 2005

112 mn euro



TOTALKOSTNADER 2005

119 mn euro



INCOME AND EXPENDITURE STATEMENT

Jan. 1 – Dec. 31, 2005

Jan. 1 – Dec. 31, 2004

(EUR million)

OPERATING INCOME		83,131		85,603
OPERATING EXPENDITURE				
Materials, equipment and goods	8,011		10,003	
Personnel expenses	35,518		36,383	
Rents	4,509		4,650	
Purchased services	60,711		66,697	
Other expenditure	2,831		2,739	
Stocks of finished goods, increase (-) or decrease (+)	-0,320		0,033	
Production for own use	-7,067		-11,529	
Depreciation	18,117		18,993	
Internal expenditure	0,119	-122,430	0,000	-127,969
DEFICIT I		-39,299		-42,366
Financial income and expenditure		1,520		0,761
Extraordinary income and expenditure		4,894		0,550
DEFICIT II		-32,885		-41,055
Income and expenditure from payment transfers		-62,254		-63,874
DEFICIT III		-95,139		-104,929
Income from taxes and obligatory charges		-7,124		-7,320
DEFICIT FOR THE FINANCIAL YEAR		-102,263		-112,249

BALANCE SHEET

Dec. 31, 2005

Dec. 31, 2004

(EUR million)

ASSETS

NATIONAL ASSETS		1,747		1,796
FIXED ASSETS AND OTHER NON-CURRENT INVESTMENTS				
Intangible assets	5,806		5,160	
Tangible assets	252,981		262,540	
Financial assets	0,051	258,838	0,043	267,744
CURRENT ASSETS				
Inventories	2,240		2,087	
Receivables	2,310		2,033	
Cash, bank receivables and other assets	0,008	4,558	0,008	4,128
ASSETS, TOTAL		265,143		273,668
LIABILITIES AND EQUITY				
EQUITY				
State capital		242,944		257,336
CREDITORS				
Current		22,199		16,332
LIABILITIES, TOTAL		265,143		273,668

FINANCING AND EXPENDITURE, 2001-2005

EUR million	2001	2002	2003	2004	2005
Finance sources					
Revenues ¹⁾					
Fairway charges	68,2	72,5	72,5	74,1	73,8
Pilotage revenues	30,9	32,4	37,7	0,0	0,0
Other revenues	23,8	22,0	28,5	11,5	7,8
Total	122,9	126,9	138,7	85,6	81,6
Budget financing					
FMA's budget financing ²⁾	38,8	28,2	29,8	34,9	29,6
Other agencies' appropriations	3,4	4,4	0,7	0,6	0,7
Total	42,2	32,6	30,5	35,5	30,3
Revenues and budget financing, total	165,1	159,5	169,2	121,1	111,9
Expenditure					
Personnel expenses	82,4	83,4	88,3	34,6	34,6
Other consumption expenditure	41,1	42,9	51,7	75,6	69,2
Investments	18,4	19,4	20,5	10,5	7,7
Icebreaker financing ³⁾	19,9	10,3	8,1	0,0	0,0
Recruitment under employment schemes	3,3	3,4	0,6	0,4	0,3
Expenditure, total	165,1	159,5	169,2	121,1	111,9

¹⁾ Includes operating expense item revenues.

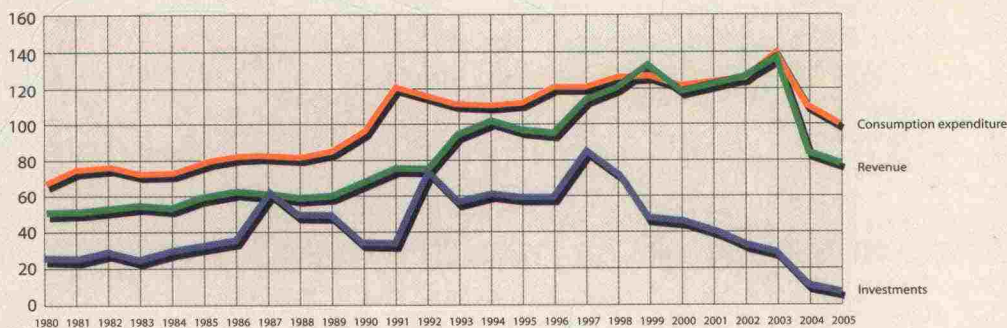
²⁾ Includes operating expense item net expenditure, vessel acquisition 2001-2003, fairway network development, certain 2005 fairway projects, 2005 road project in Saimaa Canal leased zone, acquisition of land and water areas, appropriations for the purchase and development of archipelago supply vessel services, and the 2003 expenditure on establishing unincorporated state enterprises.

³⁾ Includes loan repayments and interest in 2001-2003 concerning the multi-purpose icebreakers Fennica and Nordica.

REVENUE AND EXPENDITURE 1980-2005

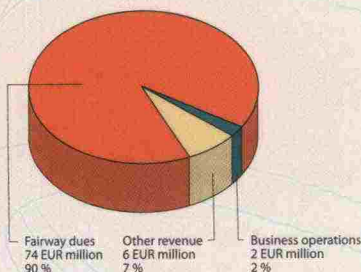
2005 PRICE LEVEL (wholesale price index)

EUR million



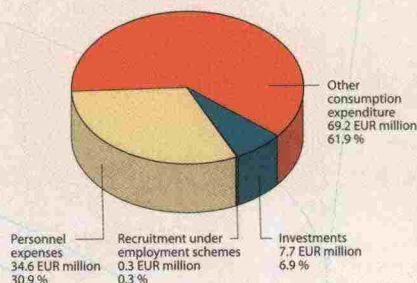
REVENUES 2005

82 EUR million



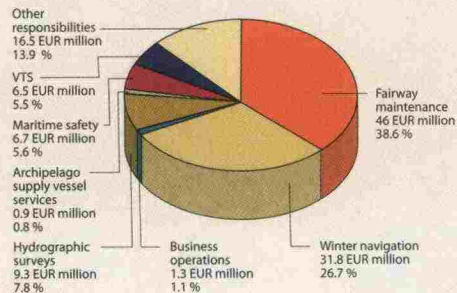
EXPENDITURE 2005

112 EUR million



EXPENDITURE, TOTAL 2005

119 EUR million



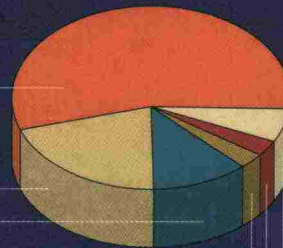
● MERILIKENNETILASTOT

● SJÖFARTSSTATISTIK

● MARINE STATISTICS

MERIONNETTOMUUED 2005
SJÖOLYCKOR 2005
MARINE ACCIDENTS 2005

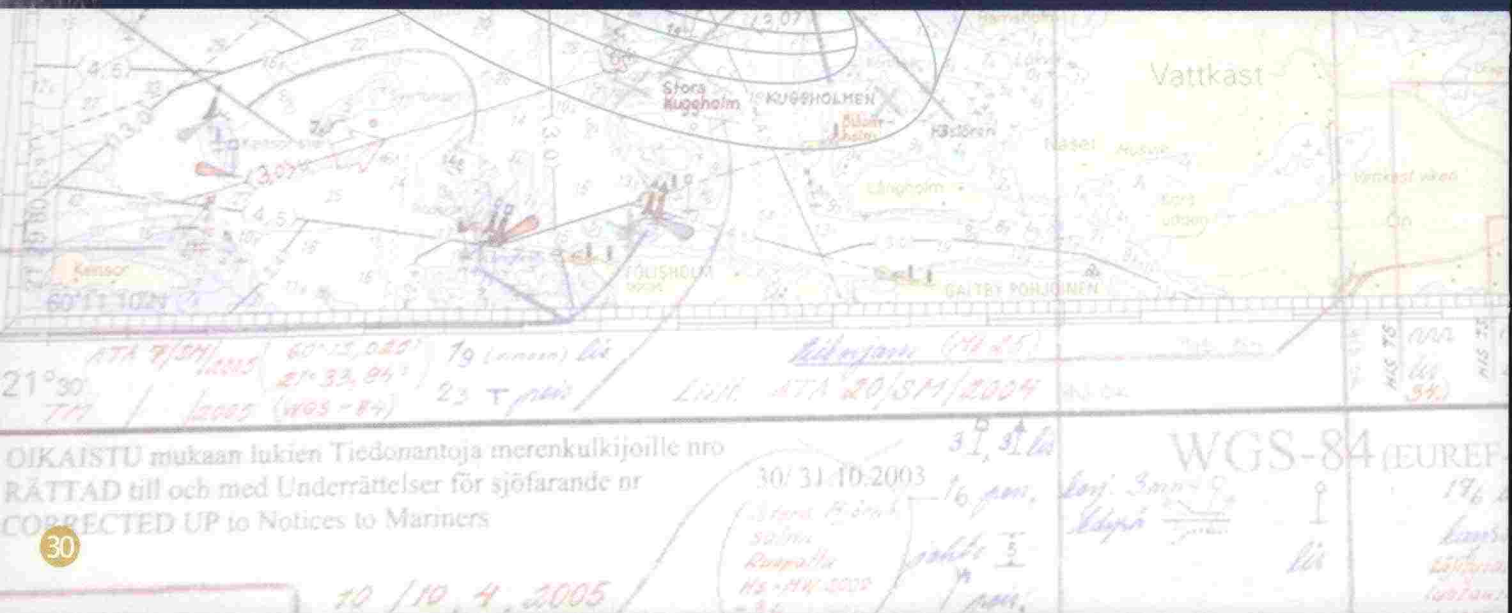
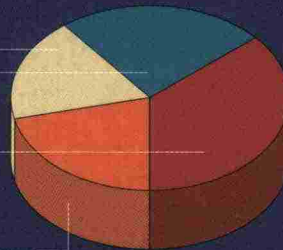
- Pohjakosketus/karilleajo 18
Bottenkänning/grundstötning
Groundings
- Törmäyksiä laituriin 7
Ramning av kaj
Ramming of quays
- Yhteentörmäyksiä 4
Kollisioner
Collisions
- Tulipaloja 2
Brand ombord
Fire
- Lastvahinkoja 1
Lastskador
Cargo damage
- Alus upponnut 1
Förlisning
Shipwrecks



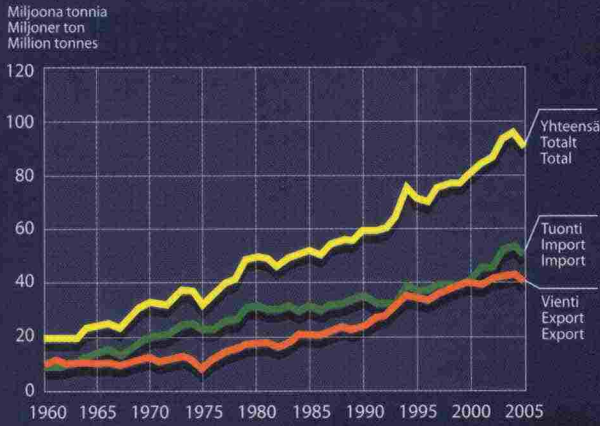
Yhteensä 33
 Sammanlagt 33
 Total 33
 (2004 = 36)

MERIONNETTOMUUKSIEN SYITÄ 2005
OLYCKSORSAKER 2005
REASONS FOR MARINE ACCIDENTS 2005

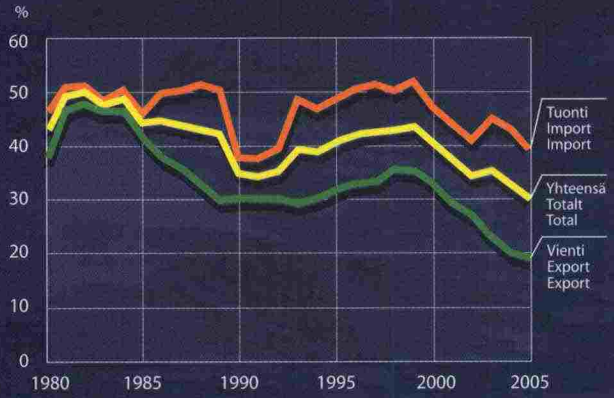
- Inhimillinen tekijä 6
Den mänskliga faktorn
Human factor
- Sää/jääolosuhteet 8
Väder/isförhållanden
Weather/ice conditions
- Tekninen vika 12
Tekniskt fel
Technical fault
- Muu syy 7
Annan orsak
Other



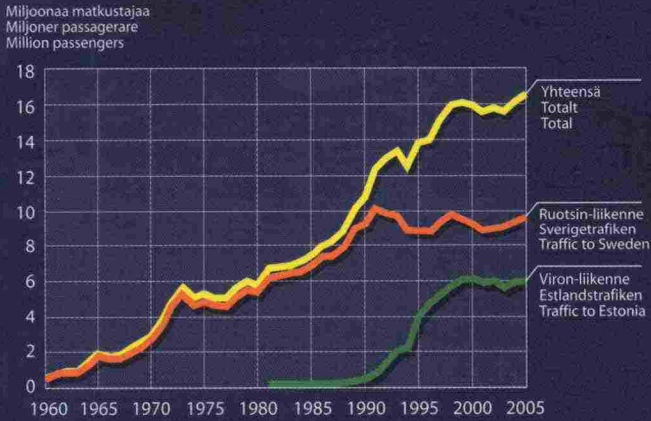
Suomen ja ulkomaiden väliset merikuljetukset 1960-2005
 Utrikes sjötransporter 1960-2005
 Seaborne transports in foreign trade 1960-2005



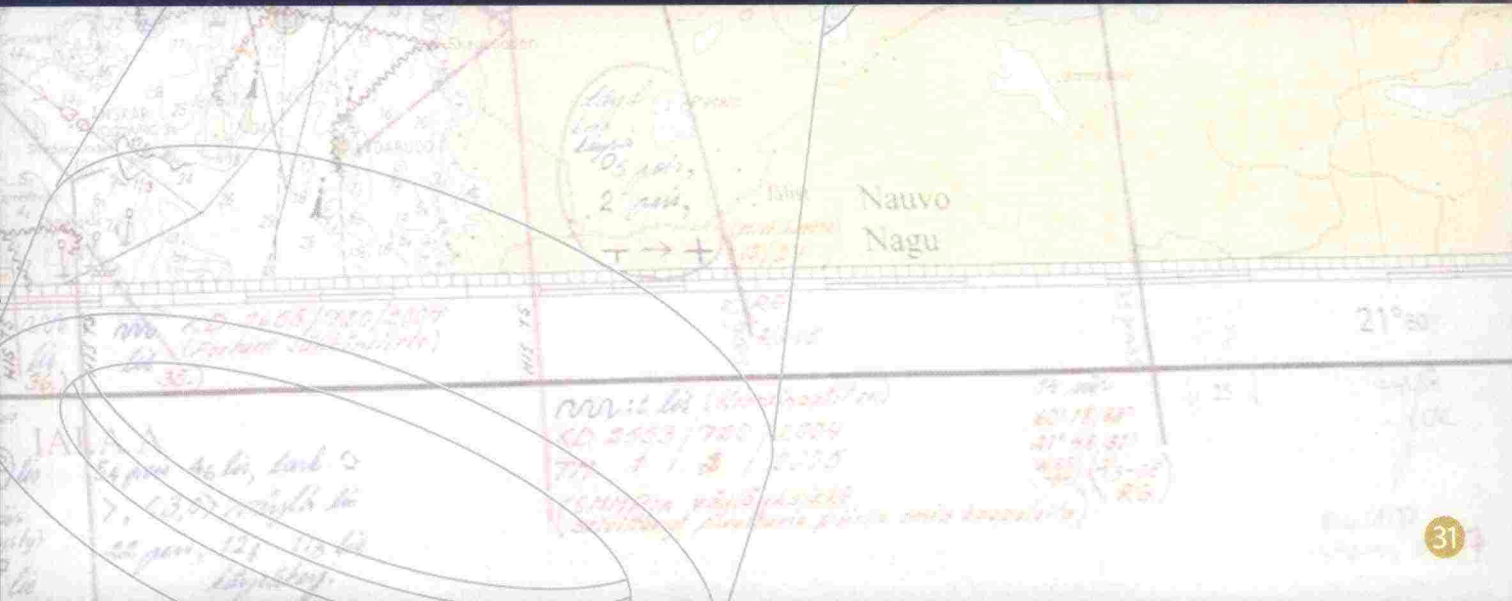
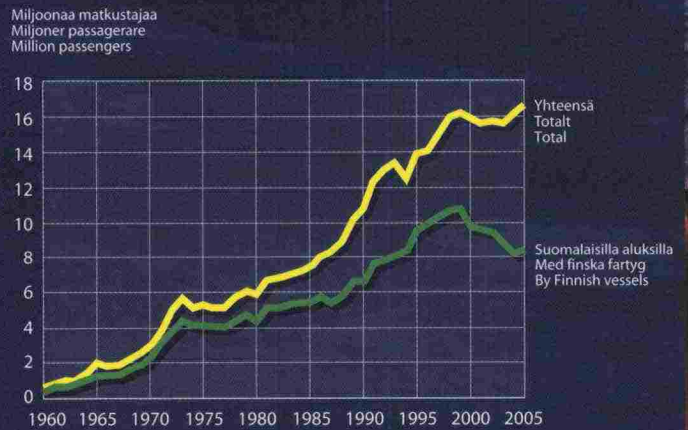
Suomalaisten alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä 1980-2005
 Finska fartygs andel i godstrafiken mellan Finland och utlandet 1980-2005
 Goods transports in foreign trade by Finnish vessels 1980-2005



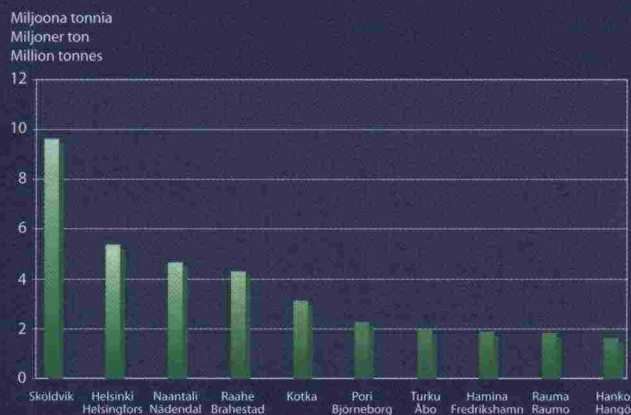
Ruotsin- ja Viron-liikenteen osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä matkustajaliikenteessä 1960-2005
 Sverige- och Estlandstrafikens andel av passagerartrafiken mellan Finland och utlandet 1960-2005
 Share of traffic to Sweden and Estonia of passenger services between Finland and other countries, 1960-2005



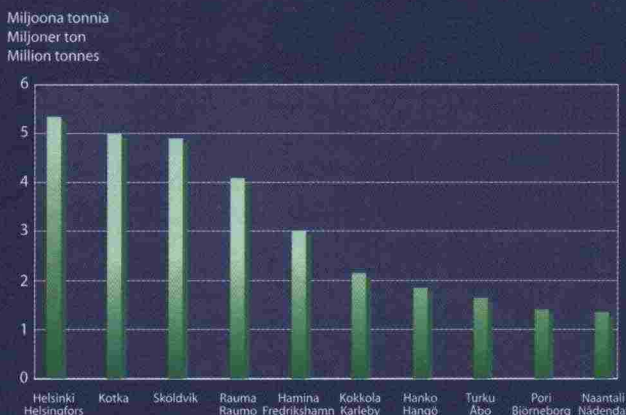
Suomalaisten alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä matkustajaliikenteessä 1960-2005
 Utrikes passagerartrafik på finsk köl 1960-2005
 Passengers carried by Finnish vessels between Finland and other countries 1960-2005



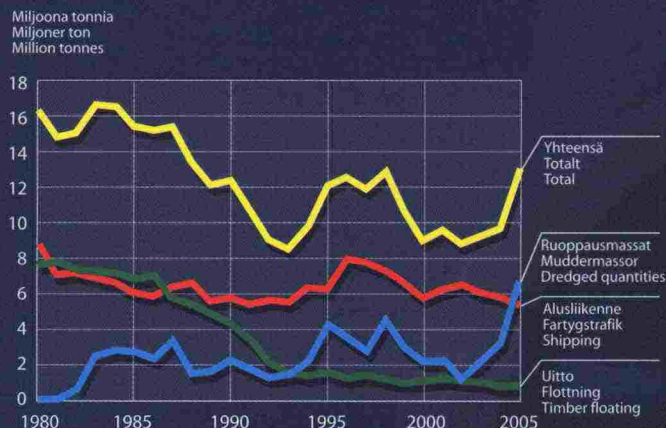
Suomen kymmenen suurinta tuontisatamaa 2005 - 73 % tuontikuljetuksista
De tio största importhamnarna i Finland 2005 - 73 % av importtransporterna
10 most important Finnish import ports 2005 - 73 % of imports



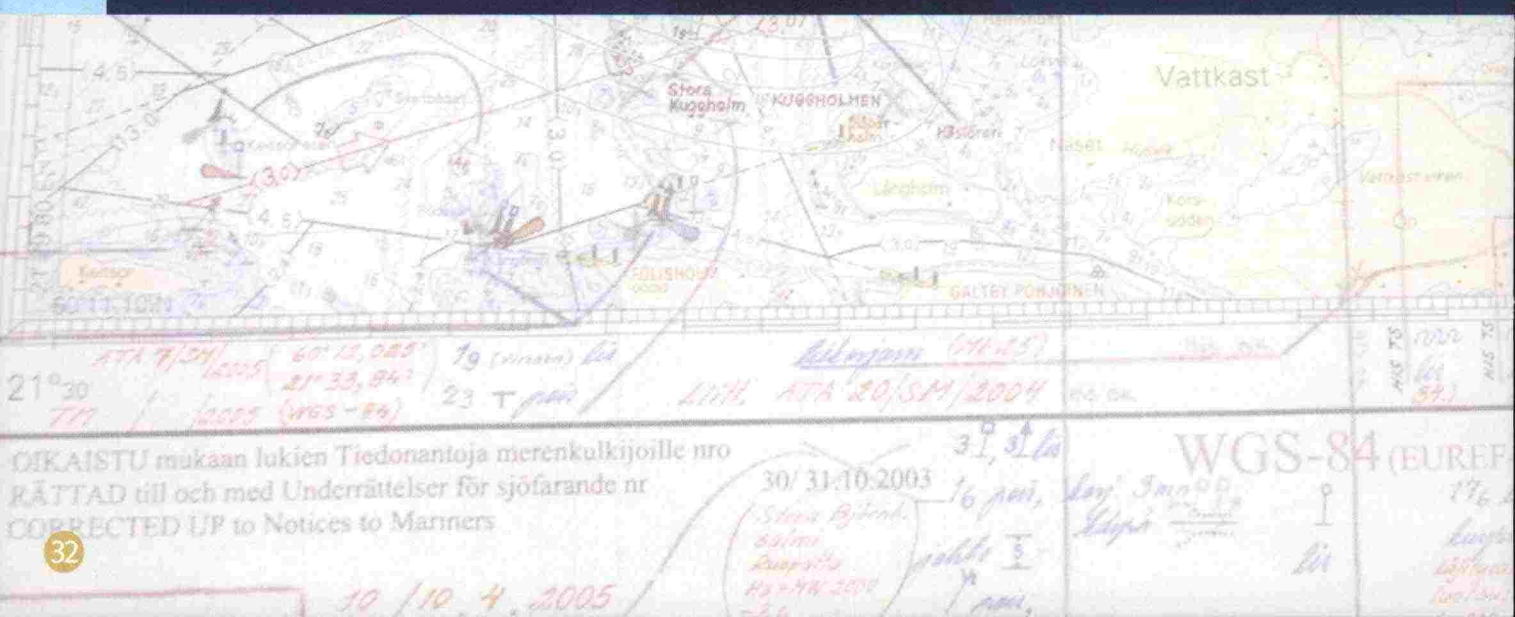
Suomen kymmenen suurinta vientisatamaa 2005 - 77 % vientikuljetuksista
De tio största exporthamnarna i Finland 2005 - 77 % av exporttransporterna
10 most important Finnish export ports, 2005 - 77 % of all exports



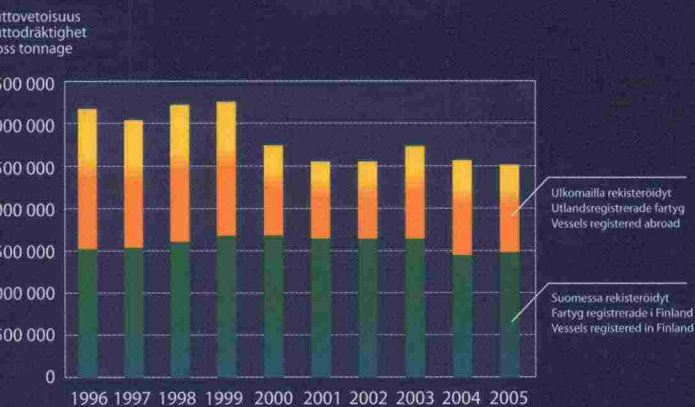
Kotimaan vesiliikenteen tavaran kuljetusmäärä 1980-2005
Godsmängden i inrikes sjötrafik 1980-2005
Domestic waterborne transport volumes 1980-2005



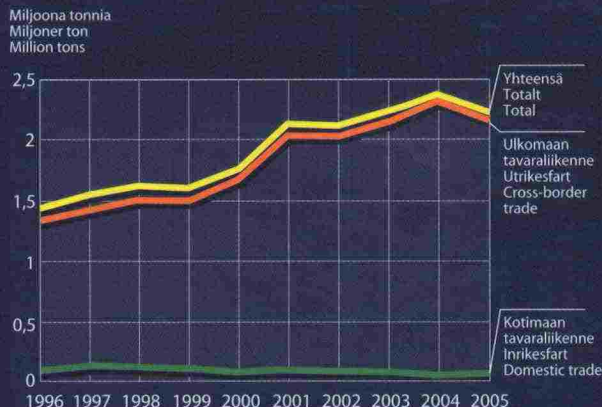
Kotimaan vesiliikenteen matkustajamäärä, 1980-2005
Passagerantalet i inrikes sjötrafik, 1980-2005
Number of passengers carried in domestic waterborne traffic, 1980-2005



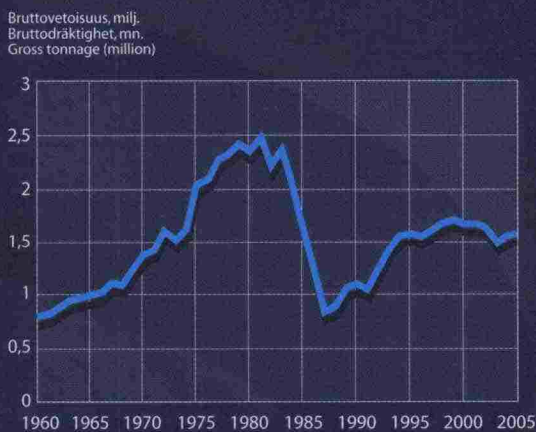
Suomen kauppalaivasto ja suomalaisten varustamoiden ulkomailla rekisteröidyt alukset 1996-2005
 Sveriges handelsflotta och finländska rederiers utlandsregistrerade fartyg 1996-2005
 Finnish merchant fleet and Finnish-owned vessels registered abroad 1996-2005



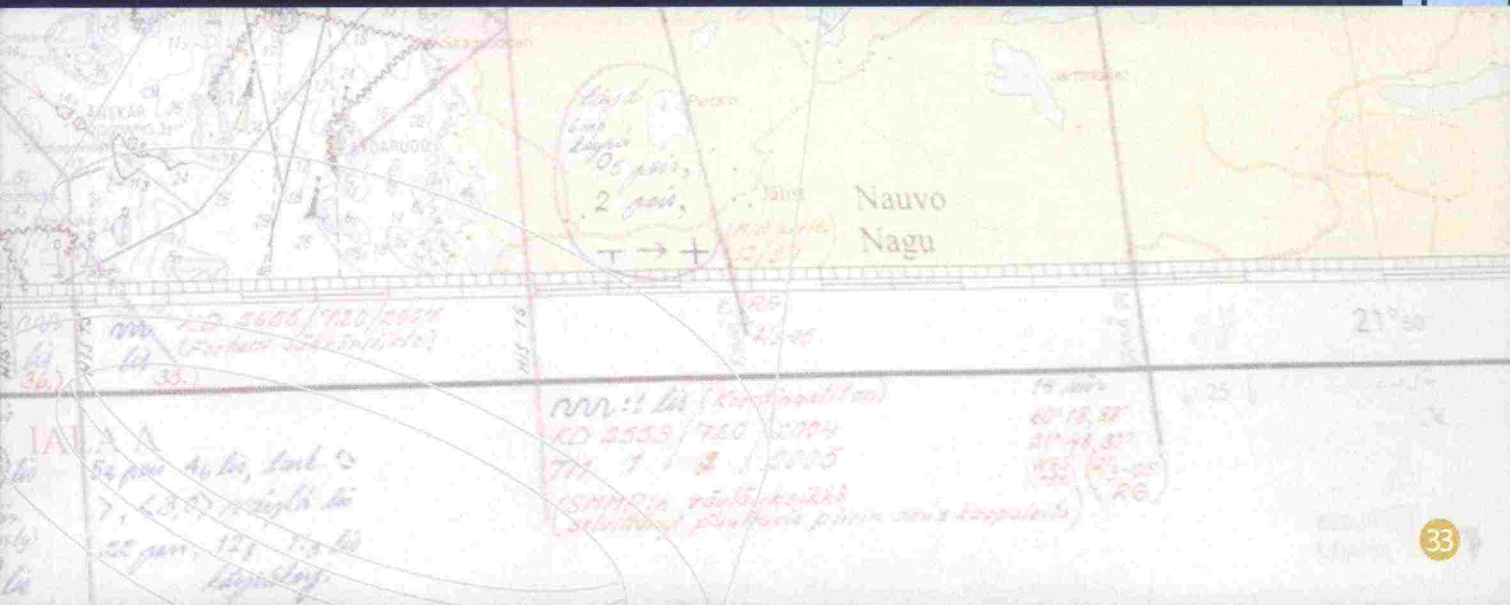
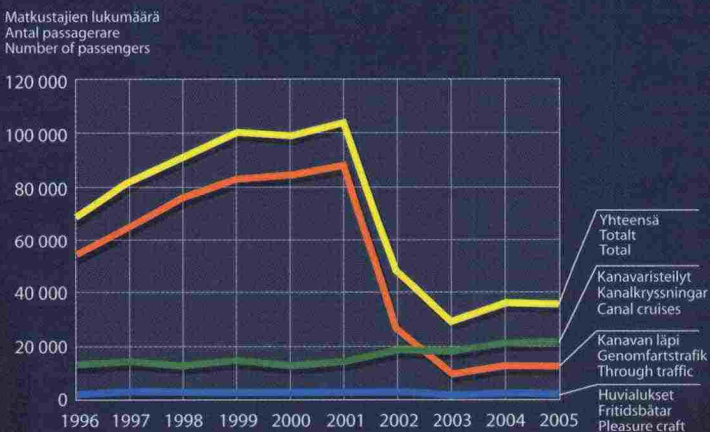
Tavaraliikenne Saimaan kanavan kautta, 1996-2005
 Godstrafiken genom Saima kanal, 1996-2005
 Goods transport through the Saimaa Canal, 1996-2005

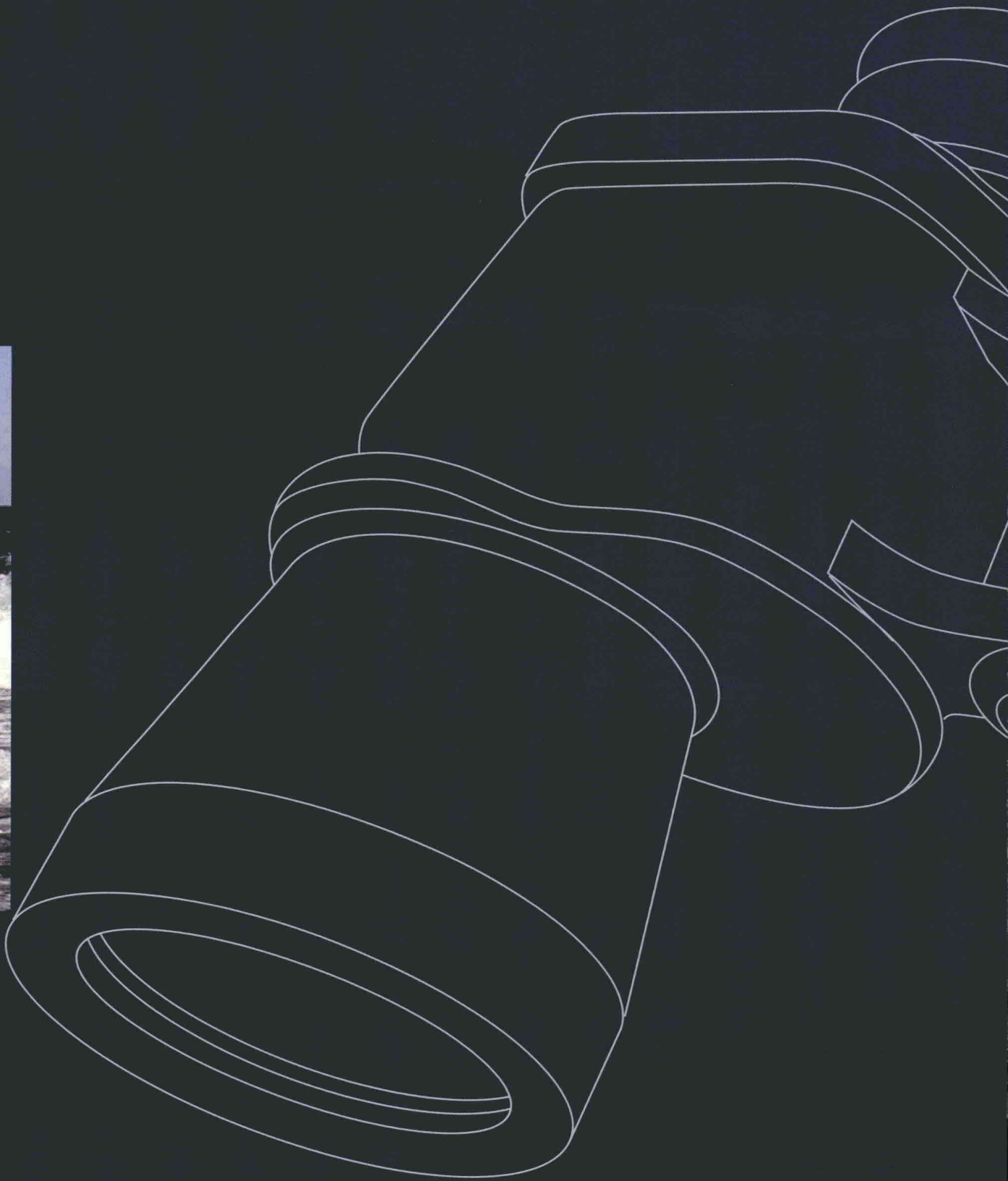


Suomen kauppalaivaston kehitys alusten bruttovetoisuuden mukaan (pituus >= 15 m) 1960-2005
 Finlands handelsflotta 1960-2005
 Finnish Merchant Fleet 1960-2005



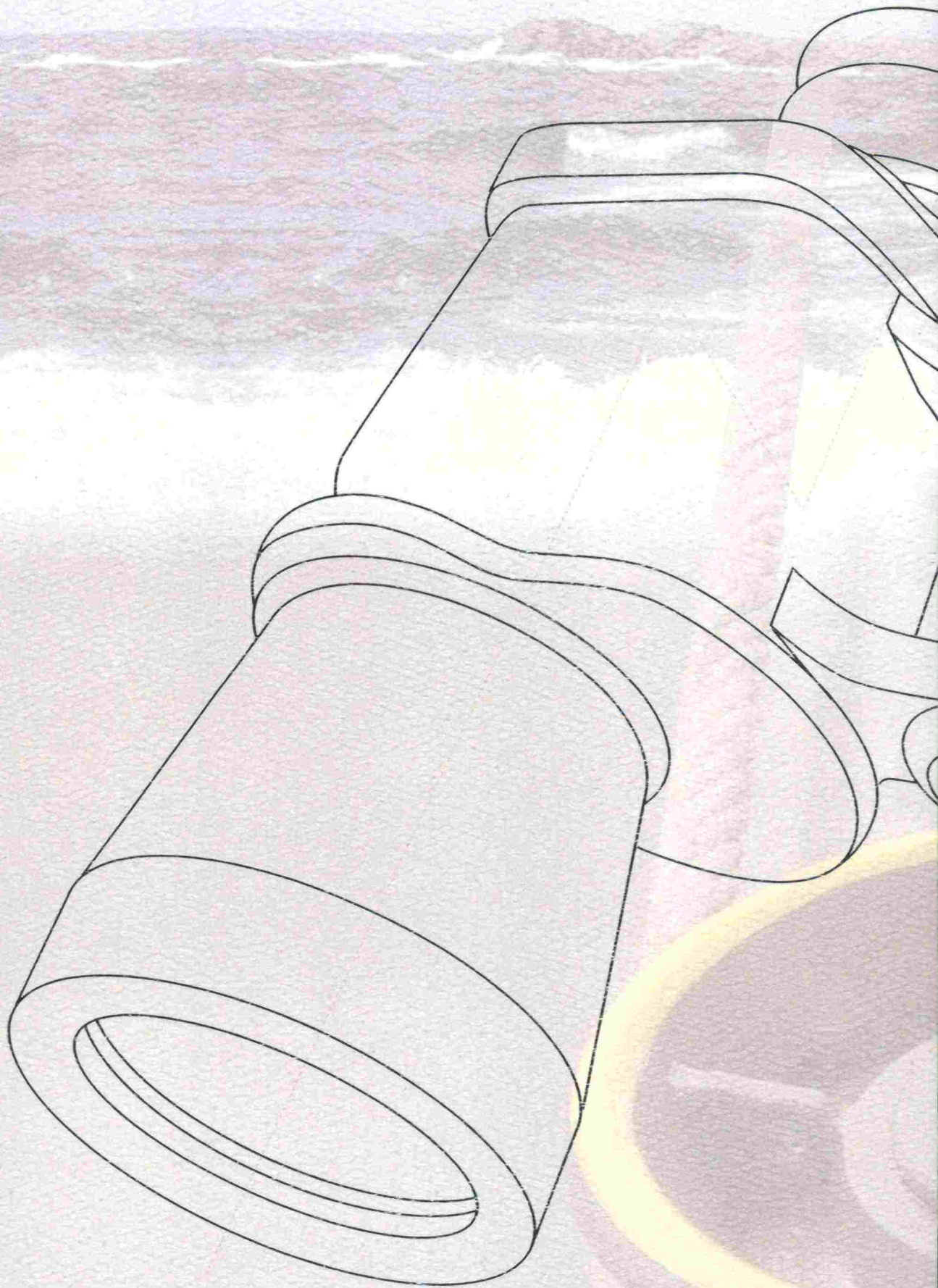
Saimaan kanavan matkustajaliikenne, 1996-2005
 Passagerartrafiken på Saima kanal, 1996-2005
 Passenger traffic through the Saimaa Canal, 1996-2005







Merenkululaitos



Merenkululaitos

Merenkululaitos	PL 171, 00180 Helsinki, Puh. 020 4481, Faksi 020 448 4355, www.fma.fi	
Sjöfartsverket	PB 171, 00180 Helsingfors, Tel. 020 4481, Fax 020 448 4355, www.fma.fi	
Finnish Maritime Administration	PO Box 171, FI-00180 Helsinki, Tel. +358 20 4481, Fax +358 20 448 4355, www.fma.fi	