

SUOMALAISTA
MERENKULKUA
FINSK SJÖFART





VALTIOVALTA JA MERENKULKUPOLITIikka

Suomalaisen merenkulun kilpailuedellytysten parantaminen ja elinkeinoelämällemme välttämättömien säännöllisten kuljetusten turvaaminen vaativat valtiovallan taholta pitkäjännitteistä ja koko merenkulun käsittävää merenkulupoliittista ohjelmaa, jonka puuttumiseen on useissa eri yhteyksissä kiinnitetty huomiota. Kauppa- ja teollisuusministeriön toimeksiannosta on merenkulkuhallituksessa kuluvan vuoden kevään aikana valmisteltu tällainen kokonaisvaltainen ohjelma. Tässä ohjelmassa tarkoitetaan merenkulupolitiikalla kaikkia niitä toimenpiteitä, joiden avulla valtiovalta pyrkii suoranaisesti vaikuttamaan suomalaisen merenkulun kehittämiseen. Merenkulupolitiikan päämääränä on edistää suomalaisen merenkulun harjoittamista siten, että elinkeinoelämämme tarvitsemat vienti- ja tuontikuljetukset pystytään hoitamaan mahdollisimman taloudellisesti ja mahdollisimman suuressa määrin suomalaisella tonnistolla ja että kauppalaivastomme kilpailukykyä kolmansien maiden välisessä liikenteessä parannetaan, jotta se entistä paremmin pystyy myötävaikuttamaan vaihtotaseemme tasapainottamiseen. Tämän edellytyksenä on, että valtiovallan taholta suodaan suomalaiselle kauppalaivastolle vähintään samat edut kuin mitä kilpailijamaiden kauppalaivastot kotimaassaan saavat.

Siitä kuinka suureksi tulisi suomalaista kauppalaivastoa kehittää on julkisuudessa esiintynyt varsin erilaisia näkemyksiä. Mikäli pohjaksi otetaan kotimaan kuljetustarve voidaan todeta että tonnimääräisesti tilanteemme on kansainvälisestäkin ottaen hyvä sillä kulkeehan n. 50% sekä tuonnistamme että viennistämme kotimaisilla aluksilla. Jos tarkasteltavaksi otetaan kuljetussuorite, kuten pitäisi, muuttuu kuva kuitenkin täysin. Tällöin on kotimaisten alusten osuus vain noin kolmannes kokonaissuoritteesta. Kun kuljetusten jakaumaa ulkomaisen ja kotimaisen tonniston kesken tarkastellaan tavaralajeittain, havaitaan, että tietyt tavaralajikkeet pääasiallisesti kulkevat ulkomaisella tonnistolla.

Kehittämisen varaa kauppalaivastomme suhteen siis on, emmekä me vielä tässä suhteessa ole lähelläkään enempää itäisten kuin läntistenkään naapuriemme tasoa. Ottaen huomioon kauppalaivastomme vaihtotasetta parantavan vaikutuksen tulisi lähitavoitteeksi asettaa tonnistomme kaksinkertaistaminen. Suuntaamalla alustilaukset ja alusten kunnossapito suomalaisille telakoille turvattaisiin maamme telakkateollisuudelle n. 400 000 brt suuruinen vuotuinen tilauskanta jolloin telakoidemme työllisyys ja kehitysmahdollisuudet olisivat turvatut verraten pitkäksi ajaksi eteenpäin.

Syyskuu 1976

MERENKULKUHALITUS



STATSMAKTEN OCH SJÖFARTSPOLITIKEN

Förbättrandet av den finska sjöfartens konkurrenskraft och tryggheten av vårt näringslivs nödvändiga, regelbundna transporter kräver från statsmaktens sida ett långsiktigt och hela sjöfarten omfattande sjöfartspolitiskt program, vars avsaknad i flera olika sammanhang påtalats. På uppdrag av handels- och industriministeriet har vid sjöfartsstyrelsen i våras ett dylikt totalprogram utarbetats. I detta program avses med sjöfartspolitik alla de åtgärder, varmed statsmakten direkt strävar till att inverka på utvecklandet av den finska sjöfarten. Målsättningen för sjöfartspolitikerna är att befrämja idkande av finsk sjöfart så, att de export- och importtransporter vårt näringsliv kräver, kan skötas möjligast förmånligt och i möjligast stor omfattning med finskt tonnage och att vår handelsflottas konkurrenskraft i trafiken mellan utländska hamnar förbättras, så att den allt bättre kan medverka vid balansandet av vår bytesbalans. Detta förutsätter, att Finlands handelsflotta från statsmaktens sida ges minst samma förmåner, som handelsflottorna i våra konkurrerande länder erhåller i sitt hemland.

I offentligheten har det förekommit synnerligen olika åsikter om i vilken mån den finska handelsflottan borde utvecklas. Om som grund läggs det inhemska transportbehovet, kan vi konstatera att vår situation enligt tonberäkning, även internationellt sett är god, för nu transporteras ju ca 50% av såväl vår import som export med finska fartyg. Om som granskningsobjekt tas transportprestationen, såsom man borde göra, förändras dock bilden helt. Härvid utgör de inhemska fartygens andel endast cirka en tredjedel av den totala prestationen. När transportfördelningen mellan inhemskt och utländskt tonnage granskas enligt varuslag, framkommer det, att vissa varuslag i huvudsak transporteras med utländskt tonnage.

Det finns således plats för utveckling för vår handelsflottas del, och vi har inte i detta avseende tillnärmelsevis uppnått våra östra eller västra grannländers nivå. Med beaktande av den förbättrande inverkan vår handelsflotta har på bytesbalansen, borde man som närmaste mål ställa fördubblingen av vårt tonnage. Genom att rikta fartygsbeställningarna och fartygens underhållsarbeten till finska skeppsvarv skulle vår varvsindustri betryggas ett årligt beställningsbestånd om ca 400 000 brt, varigenom våra skeppsvarvs sysselsättning och utvecklingsmöjligheter skulle vara säkrade för en relativt lång tid framåt.

September 1976

SJÖFARTSSTYRELSEN

SISÄLLYSLUETTELO

Valtiovalta ja merenkulkupolitiikka.

Suomen meritse kuljetetun ulkomaankaupan tavaramäärät sekä suomalaisen tonniston osuus kuljetuksista.

Eri teollisuusalojen viennin FOB-arvo ja varustamoelinkeinoon bruttotulot ulkomaanliikenteessä.

Ulkomaanliikenteen rahtitulot.

Tasekehitys.

Varustamoelinkeinoon kustannusrakenne.

Varustamoelinkeinoon rahoitusrakenne.

Katkeako kauppamerenkulkumme kehitys?

Mailman kaupp-alukset.

Eräiden kauppalaivastojen kehitys.

Suomen kauppalaivasto 1918 – 1975.

Suomen kauppalaivasto 1960 – 1975.

Suomalainen laivanrakennusteollisuus.

Suomessa rakennettujen alusten kotimaisuus.

Suomen telakoiden omistamat alihankkijat.

Telakoiden liikevaihto ja vienti.

Telakoiden tilauskanta.

Telakoiden investoinnit.

Telakoiden työvoima.

Telakoiden tuotannon arvo.

Telakoiden tuotanto.

Suomen laivatelakoiden kokonaistoimitusluottomäärä.

Suomen satamat ja valtiovalta.

Merikuljetukset, vienti ja tuonti.

Satamat ja niihin johtavat väylät.

Meriväylien tärkeimmät rakennuskohteet.

Kotimaan merikuljetukset.

Suomen valtion jäänmurtajat.

Jäänmurtajatoiminta tärkeimpiin talvisatamiimme.

Läpi talven ylläpidettävien meriyhteyksien kehittyminen.

Talvisatamien jäänmurtaja-avustus.

Jäätyneen alueen laajuus.

Alusten pohjakosketukset ja karilleajot.

Merenkukkuhallituksen tietoon tulleet kuolemaan johtaneet veneonnettomuudet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Statsmakten och sjöfartspolitiken.

Varumängden i Finlands sjöburna utrikeshandel samt det finska tonnagets andel i transportererna.

Exportens FOB-värde för olika industrigrenar samt rederinäringsens bruttointäkter i utrikesfart.

Frakterna i utrikesfart.

Balansutvecklingen.

Rederinäringsens kostnadsstruktur.

Rederinäringsens finansieringsstruktur.

Stagnerar vår handelssjöfarts utveckling?

Världens handelsflotta.

Vissa handelsflottors utveckling.

Finlands handelsflotta 1918 – 1975.

Finlands handelsflotta 1960 – 1975.

Den finska skeppsbyggnadsindustrin.

I Finland byggda fartygsgrad av inhemskt ursprung.

Finska skeppsvarvens underleverantörer.

Skeppsvarvens omsättning och export.

Skeppsvarvens beställningsbestånd.

Skeppsvarvens investeringar.

Skeppsvarvens arbetskraft.

Värdet av skeppsvarvens produktion.

Skeppsvarvens produktion färdigbyggt tonnage.

De finska skeppsvarvens totala leveranskrediter.

Hamnarna i Finland och statsmakten.

Sjöburet gods, export och import.

Hamnarna och till dem ledande farleder.

Havsfarledernas viktigaste byggnadsobjekt.

Inhemska sjötransporter.

Finska statens isbrytare.

Isbrytar-assistering till de viktigaste vinterhamnarna.

Utvecklingen av de sjöförbindelser som upprätthålles vintertid.

Isbrytar-assistering av vinterhamnarna.

Omfattningen av isbelagd yta.

Fartygens bottenkänningar och grundstötningar.

Båtolyckor med dödlig utgång vilka kommit till sjöfartsstyrelsens kännedom.

SUOMEN MERITSE KULJETETUN ULKOMAANKAUPAN TAVARAMÄÄRÄT SEKÄ SUOMALAISEN TONNISTON OSUUS KULJETUKSISTA (MILJ.TN. JA %)

(Vain suora merenkulku mikä tarkoittaa viimeisen lastaussataman ja ensimmäisen purkaussataman välistä liikennettä)

Suomen ja ulkomaiden välisistä kuljetuksista n. 80% (v. 1975) tapahuu meritse. Koko meritse kuljetetusta tuonnista ja viennistä, joka vuonna 1975 kohosi 31,39 milj. tonniin, 55,9% (17,53 milj. tn.) laivattiin kotimaisilla aluksilla. Suomalaisen tonniston osuus kuljetuksista vaihtelee huomattavasti tavaralajista riippuen. Suomalaisilla aluksilla vietään esim. puuhiokkeesta ja selluloosasta 64,0%, paperista, pahvista ja kartongista 64,3%, mutta sahatusta puutavaraista vain 12,2%. Öljynkuljetuksista 61,3% tapahtuu suomalaisilla aluksilla, mutta koko kuiva-lastituonnista vain 53,3%. Ulkomaisesta tonnistosta liikennöivät Suomeen eniten länsisaksalaiset, neuvostoliittolaiset ja ruotsalaiset alukset.

Jos tarkastellaan suomalaisen tonniston osuutta ulkomaan merikuljetuksista mitattuna merikuljetussuoritteella tkm (tonnikilometriä) saadaan seuraava asetelma:

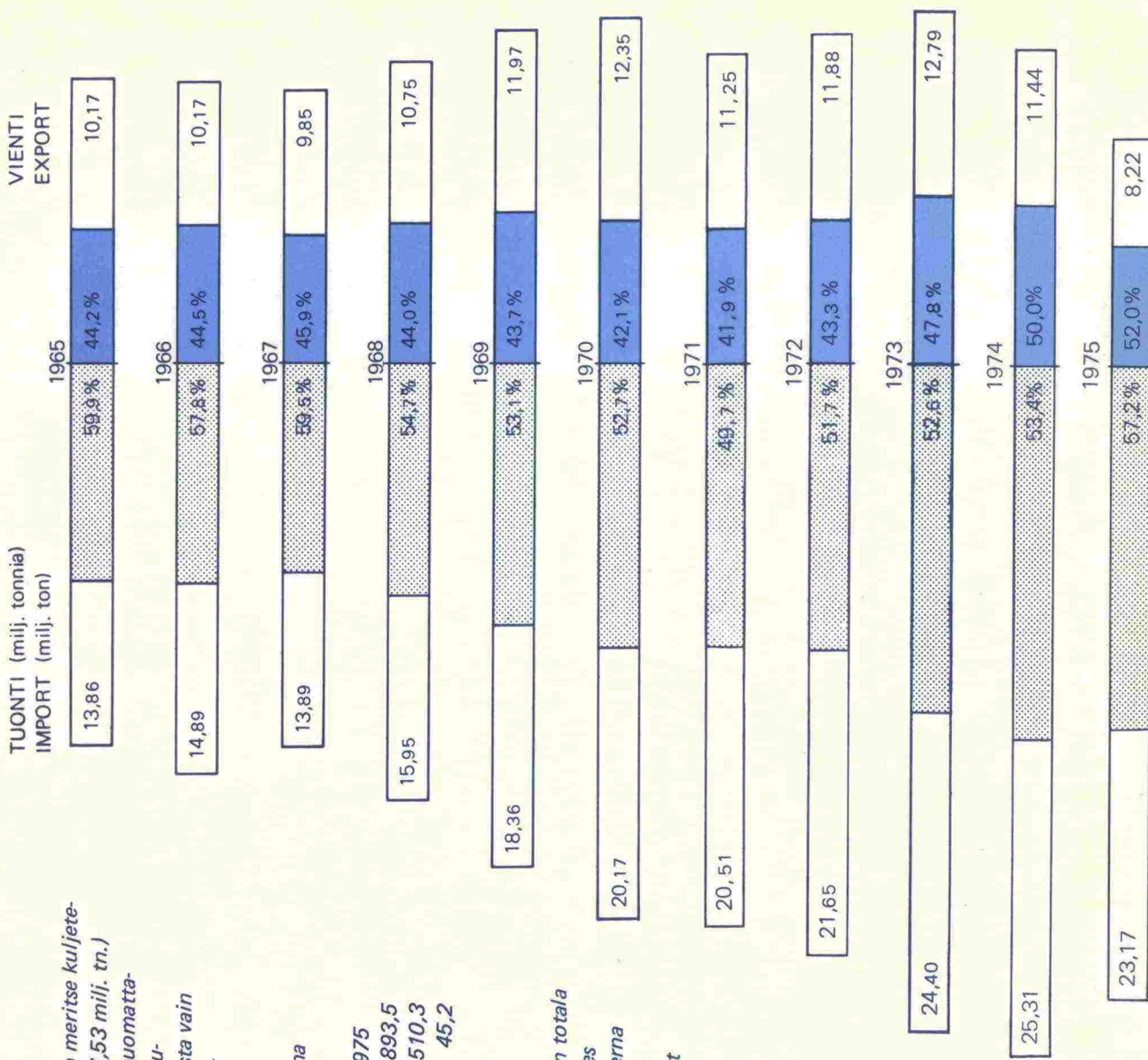
	1973	1974	1975
Kokonaissuorite, milj. tkm	138.674,1	124.573,1	124.893,5
— siitä kotimaisen tonniston osuus milj.tkm	46.180,4	48.120,0	56.510,3
— kotimaisen tonniston osuus %	33,3	38,6	45,2

I trafiken mellan Finland och utlandet transporterar ca 80% (år 1975) sjöledes. Av den totala sjögående exporten och importen, som år 1975 uppgick till 31,39 milj. ton, skeppades 55,9% (17,53 milj. ton) med inhemska fartyg. Det finska tonnageets andel i transportererna varierar kraftigt beroende på varuslag. Sålunda exporterar med finska fartyg t.ex. 64,0% av slipmassa och cellulosa och 64,3%, av papper, papp och kartong men endast 12,2% av sågade trävaror. Av oljan transporterar 61,3% på inhemska kölar men av den totala torrlastimporten endast 53,3%. Av det utländska tonnageet som trafikerar på Finland intas de främsta platserna av västtyskt, sovjetiskt och svenskt tonnage. Vid en jämförelse av det finska tonnageets andel av sjötransporterna på utlandet mätt i tkm (ton kilometer) erhålles följande sammanställning:

	1973	1974	1975
Totaltransportarbete, milj.tkm	138.674,1	124.573,1	124.893,5
— därav det inhemska tonnageets andel milj.tkm	46.180,4	48.120,0	56.510,3
— det inhemska tonnageets %-andel	33,3	38,6	45,2

VARUMÄNGDEN I FINLANDS SJÖBURNA UTRIKESHANDEL SAMT DET FINSKA TONNAGEETS ANDEL I TRANSPORTERNA (MILJ. TON. OCH %)

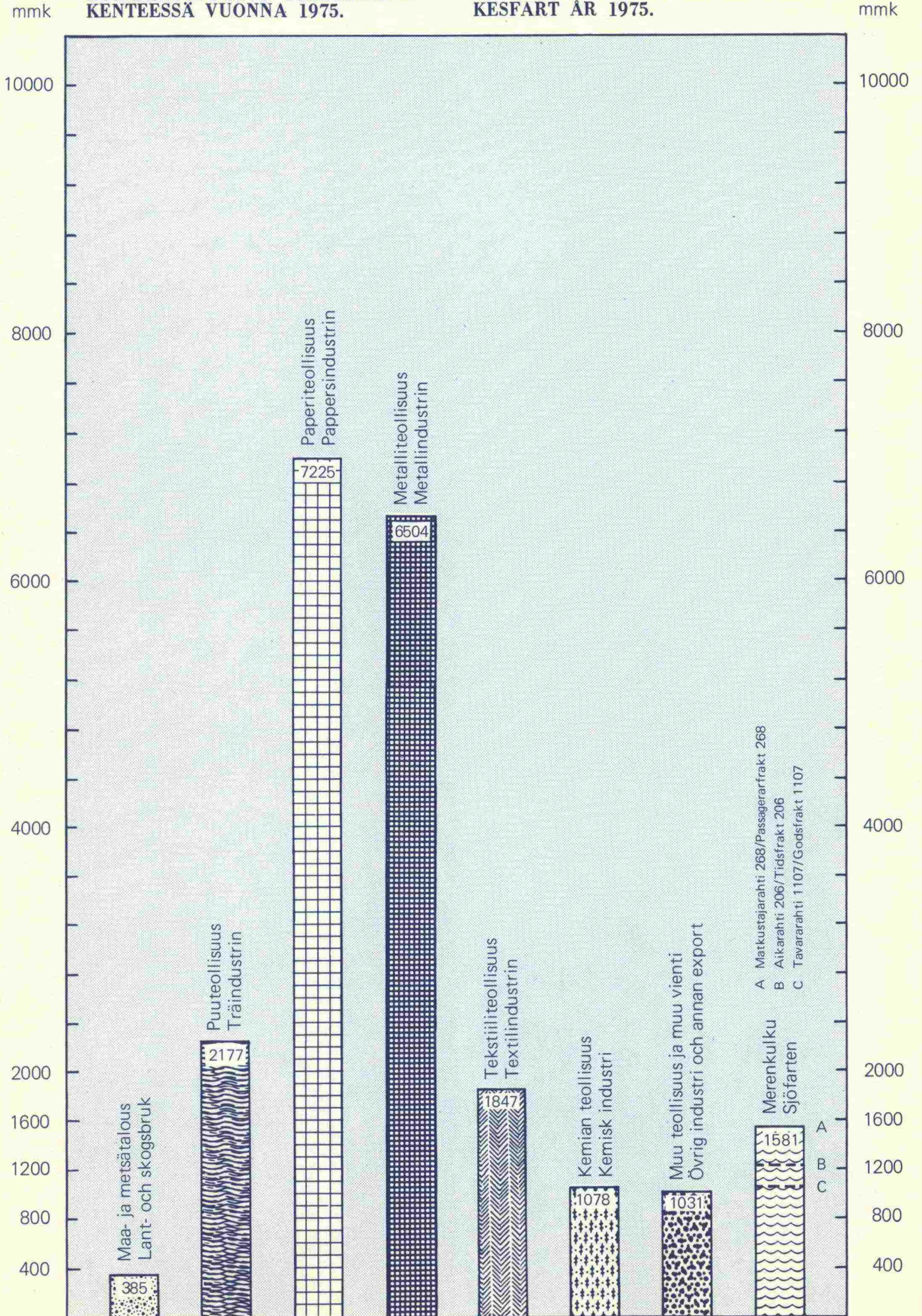
(Endast direkt fart varmed avses trafiken mellan sista lastningshamn och första lossningshamn)



Suomalaisilla aluksilla
Med finska fartyg

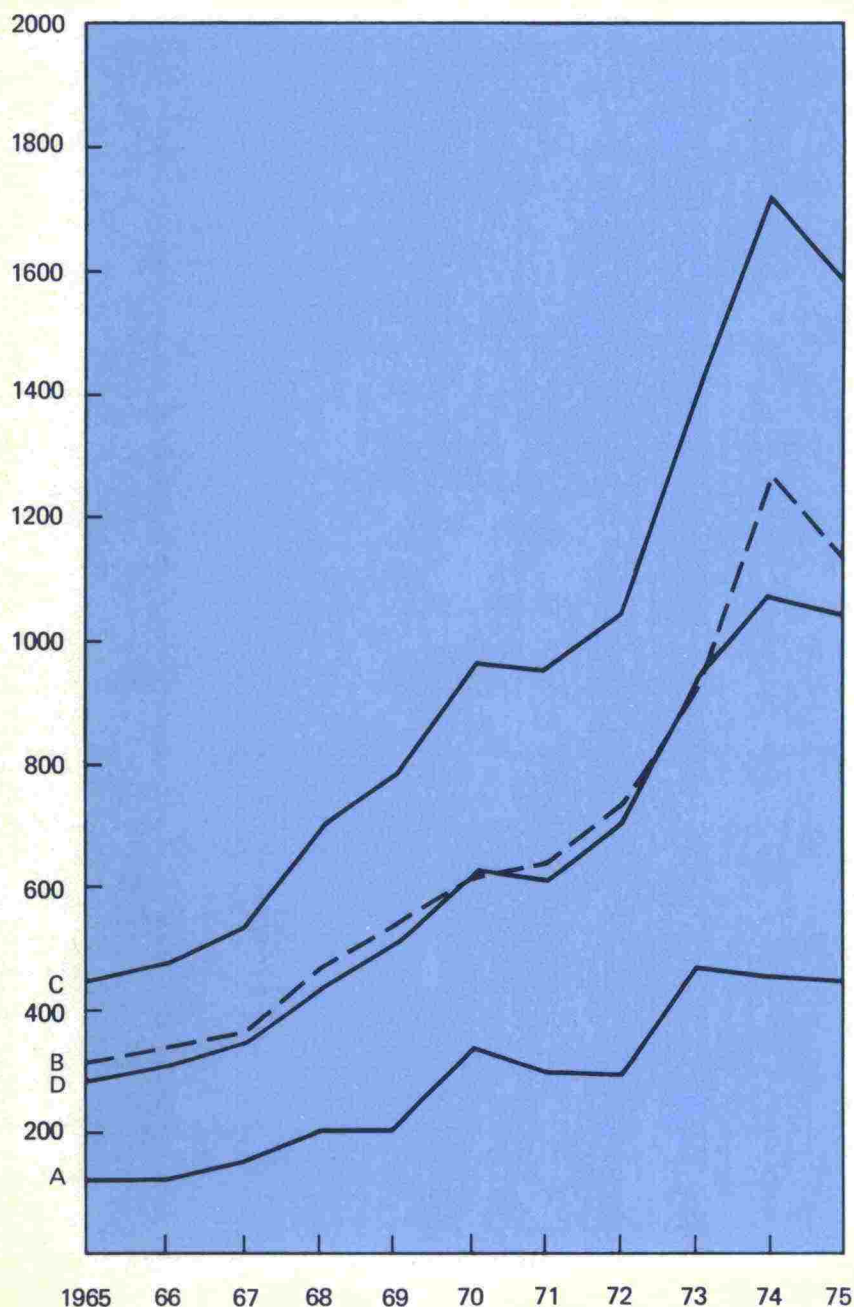
ERI TEOLLISUUSALOJEN VIENNIN
FOB-ARVO JA VARUSTAMOELINKEI-
NON BRUTTOTULOT ULKOMAANLI-
KENTEESSÄ VUONNA 1975.

EXPORTENS FOB-VÄRDE FÖR OLIKA
INDUSTRIGRENAR SAMT REDERINÄ-
RINGENS BRUTTOINTÄKTER I UTRI-
KESFART ÅR 1975.



ULKOMAANLIIKENTEEEN RAHTITULOT VUOSINA 1965 – 1975

FRAKTERNA I UTRIKESFART ÄREN 1965 – 1975



- A = Ulkomaan satamien välinen liikenne
Trafiken mellan utländska hamnar
- B = Suomen ja ulkomaiden välinen liikenne
Trafiken mellan Finland och utlandet
- C = Koko ulkomaanliikenne ulkomailta
aikarahdattu tonnisto mukaanluettuna
(brutto) Hela utrikestrafiken inkluderande från
utlandet tidsbefraktade fartyg
- D = C-kustannukset ulkomailta
(netto) C-kostnader i utlandet

	A	B	C	D
	milj.mk.	milj.mk.	milj.mk.	milj.mk.
1965	130,6	325,5	460,8	287,3
1966	131,3	350,8	487,5	300,9
1967	162,9	372,6	541,3	354,3
1968	212,9	476,1	702,2	443,1
1969	212,4	550,3	792,6	522,5
1970	346,9	621,0	967,9	626,9
1971	309,3	648,6	957,9	596,8
1972	303,1	741,5	1044,6	670,8
1973	477,1	932,0	1409,1	937,0
1974	461,9	1255,2	1717,1	1069,4
1975*	449,5	1131,1	1580,6	1048,1

* Arvio
Uppskattning

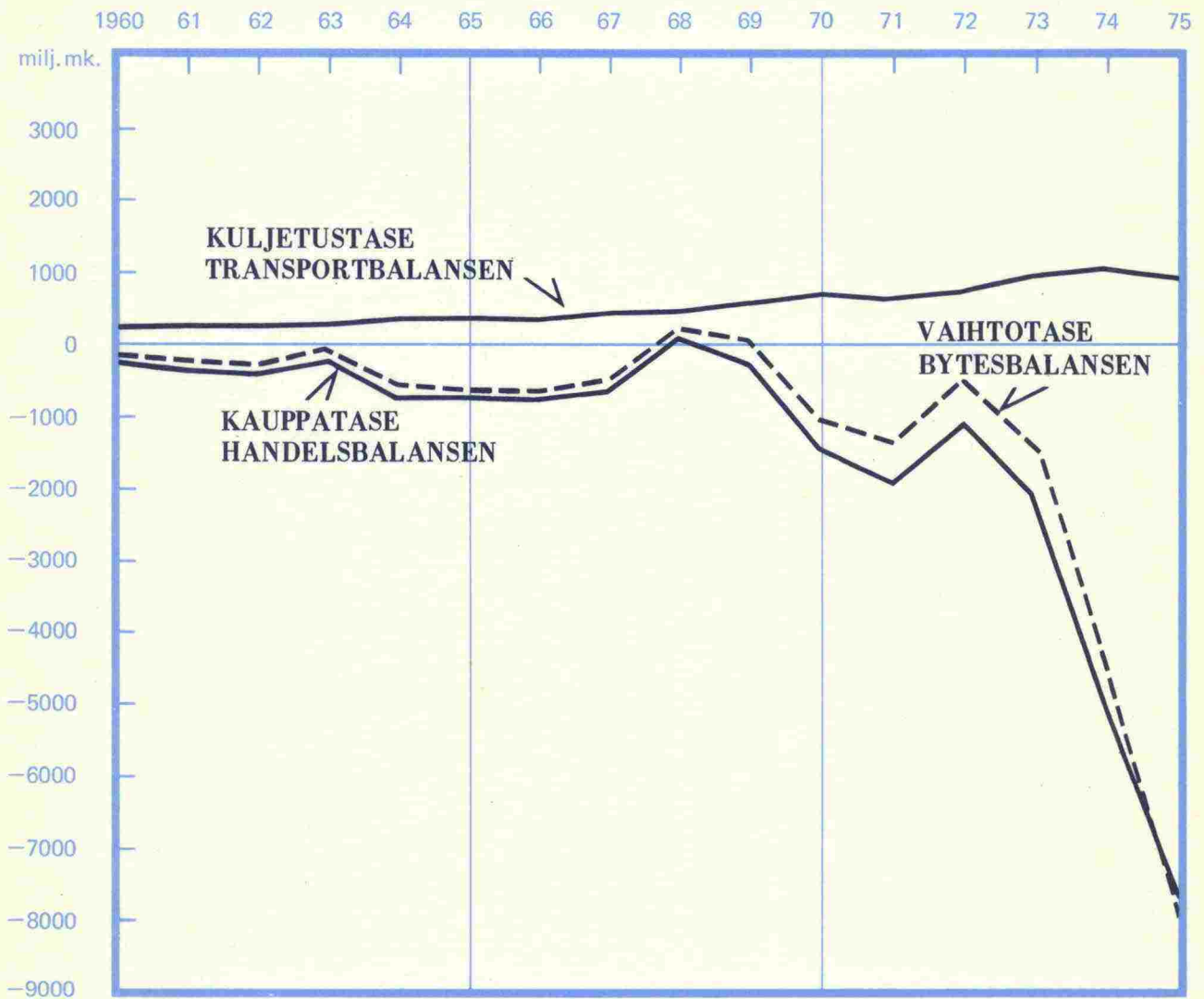
Koko varustamoelinkeinin ulkomaanliikenteen bruttorahditulot olivat alustavan arvion mukaan viime vuonna 1581 milj.mk oltuaan v. 1974 1717 milj.mk. Tähän summaan sisältyvät myös bruttorahdit—n. 29 milj.mk—jotka suomalaiset varustamot ovat saaneet aikarahdatuilla ulkomaisilla aluksilla. Kotimaanliikenteen bruttorahditulot olivat n. 70 milj.mk.

Suomen kauppalaivaston ulkomaanliikenteen bruttorahdituloista v. 1975 oli 80% kuivalastirahteja ja matkustajaliikenteen maksuja sekä 20% säiliöalusrahteja. Mainittuna vuonna kertyi Suomen ja ulkomaiden välisestä liikenteestä 1103 milj.mk, josta 49% viennistä ja 51% tuonnista. Ulkomaisten satamien välinen liikenne (cross trade) tuotti 450 milj.mk.

Hela rederinäringens bruttofrakter i utrikesfart uppgick enligt preliminära beräkningar senaste år till 1581 milj.mk jämfört med 1717 milj.mk år 1974. I dessa belopp ingår även de bruttofrakter—ca 29 milj.mk—som finska rederier erhållit med tidsbefraktade utländska fartyg. Bruttofrakterna i inrikesfart uppgick till ca 70 milj. mk.

Av den finska handelsflottans bruttofrakter i utrikesfart år 1975 var 80% torrlastfrakter och passageraravgifter samt 20% tankfrakter. Nämnda år införtjänades i trafiken mellan Finland och utlandet 1103 milj.mk varav 49% i exporttrafiken och 51% i importtrafiken. I trafiken mellan utländska hamnar (cross trade) erhöles 450 milj. mk.

TASEKEHITYS VUOSINA 1960–1975
BALANSUTVECKLINGEN UNDER ÅREN 1960–1975



Merenkulun merkitystä maksutaseeseen voidaan hyvin verrata varsinaiseen vientiteollisuuden merkitykseen. Myymällä ulkomaille kuljetuspalveluksia Suomen merenkulku hankkii maamme merkittäviä valuuttatuloja. Merenkulun tulot, jotka Suomen ja ulkomaiden välisessä vaihtotaseessa sisältyvät kuljetustaseeseen, ovat yli 90% kuljetustaseen tuloista.

Laivanvarustelinkeinojen ulkomaanliikenteen bruttorahditulot, jotka alustavan laskelman mukaan kohosivat noin 1581 milj. markkaan v. 1975 eivät kokonaisuudessaan koidu maamme hyväksi. Bruttotuloista käytettiin 30% ulkomaille mm. polttoaineen ostoon, satamamaksuihin ja korjauksiin. Taseeseen kirjataan ns. merenkulunnetto, joka saadaan vähentämällä Suomen varustamoelinkeinojen ulkomaanliikenteen bruttotuloista alusten kustannukset ulkomaille ja lisäämällä näihin tuloihin ulkomaisten alusten kustannukset suomalaisissa sateissa. Merenkulunnetto on suurempi kuin esim. maatalouden, tai kemian teollisuuden tuotteiden vuosittainen vientiarvo.

Sjöfartens betydelse för landets betalningsbalans är väl jämförbar med den egentliga exportindustrins. Genom försäljning av transporttjänster till utlandet införtjänar den finska handelsjöfarten betydande valutainkomster till landet. Sjöfartens inkomster, som i landets bytesbalans med utlandet annoteras inom transportbalansen, utgör över 90% av transportbalansens intäkter.

Hela rederinäringens bruttofrakter i utrikesfart, vilka enligt preliminära beräkningar steg till ca 1581 milj. mk år 1975, kommer ej landet till godo. Av bruttoinkomsten användes 30% i utlandet för bl.a. inköp av bränsle, hamnavgifter och reparationer. I balansen upptas det sk. sjöfartsnettot som utgörs av den finska rederinäringens bruttointäkter i utrikesfart minus fartygens kostnader i utlandet plus utländska fartygs kostnader i finska hamnar. Sjöfartsnettot överstiger det årliga exportvärdet för t.ex. lantbrukets, eller den kemiska industrins produkter.

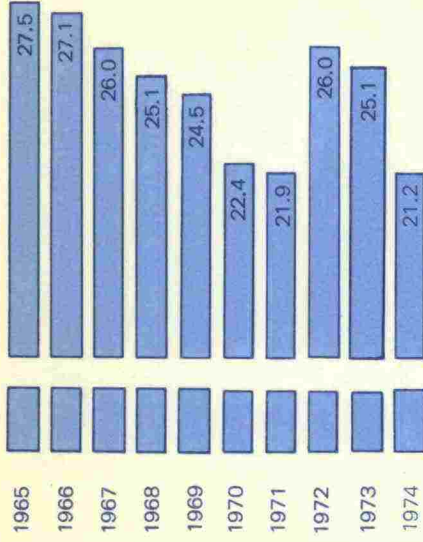
**VARUSTAMOELINKEINON
KUSTANNUSRAKENNE
SUOMESSA**

VIKOSINA 1965 - 1974
(Kuluerät prosentteina liikevaihdosta)

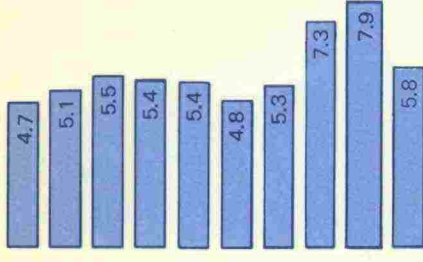
**REDERINÄRINGENS
KOSTNADSSTRUKTUR
I FINLAND**

ÄREN 1965 - 1974
(Kostnader i procent av omsättningen)

1) Henkilökunnan kulut
Personalkostnader



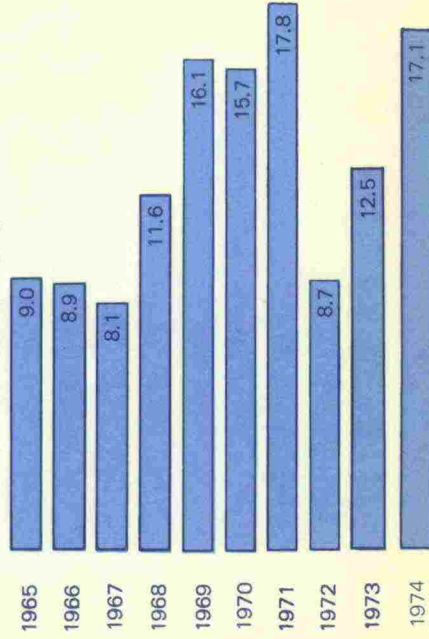
2) Korot
Räntor



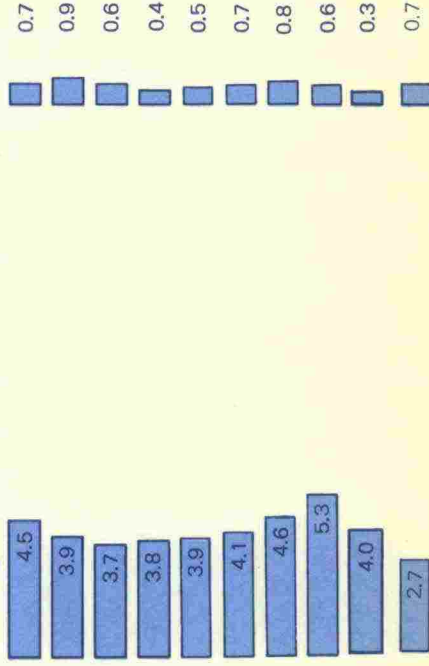
Tämän kaavion avulla pyritään esittämään varustamoelinkeinojen tärkeimmät kustannuserät, niiden keskinäinen suuruusjärjestys ja kehitys suhteessa nettoliikevaihtoon kymmenen viimeksi kuluneen vuoden aikana. Tiedot vuoden 1974 osalta ovat ennakkotietoja. Varustamoelinkeinojen kustannusrakenteen eroa jonkin verran teollisuuden kustannusrakenteesta yleensä. Varustamoelinkeinojen pääomavaltaisuudesta luonteesta johtuen on mm. korkeiden osuus suhteessa kokonaiskustannuksiin suurempi kuin teollisuudessa keskimäärin.

Genom denna uppställning önskar man visa rederinäringens mest betydelsefulla utgiftsposter, deras inbördes storleksordning och utveckling i förhållande till netto-omsättningen under de 10 senaste åren. Uppgifterna för år 1974 är förhandsuppgifter. Rederinäringens kostnadsstruktur skiljer sig något från industrins i allmänhet. På grund av att rederinäringen är kapitalkrävande är bl.a. räntornas andel av totalkostnaderna större än inom industrin i genomsnitt.

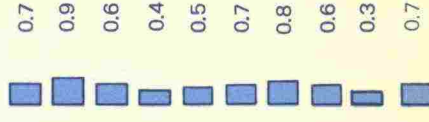
3) Käyttöomaisuuden poistot
Avskrivningar av anläggningstillgångar



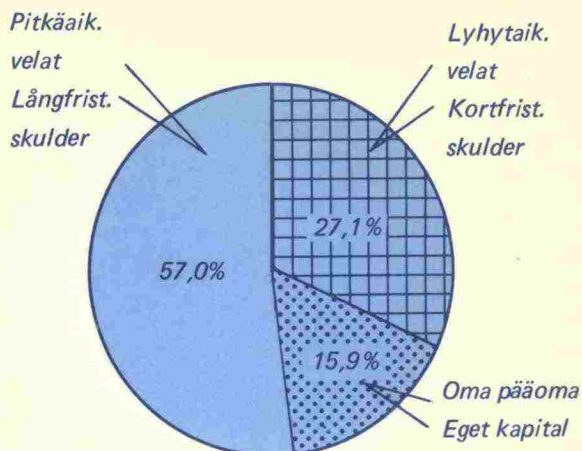
4) Vakuutuskulut
Försäkringskostnader



5) Verot
Skatter



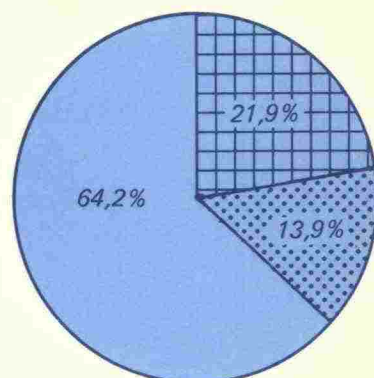
VARUSTAMOELINKEINON RAHOITUS – RAKENNE



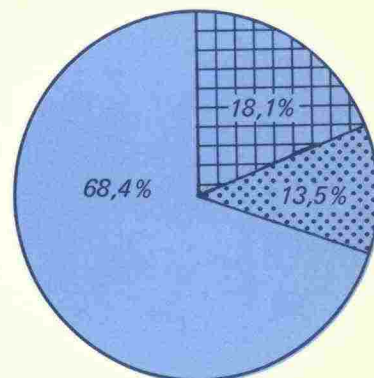
1964

Suomen varustamoelinkeinin oman pääoman osuus on jatkuvasti ollut pieni. Vieraan pääoman osuus on suurempi kuin teollisuudessa keskimäärin. Varustamoelinkeinin koko luottomäärä on n. 1691 milj. mk (v. 1974).

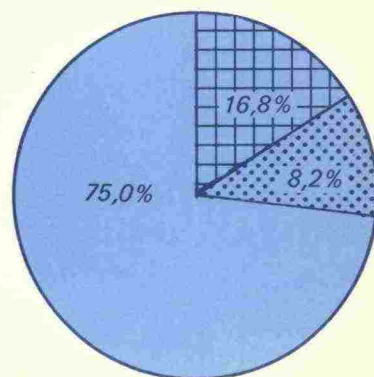
Kun otetaan huomioon kauppalaivaston positiivinen vaikutus maan maksutaseeseen ja sen keskeinen asema ulkomaankaupan tavarakuljetusten turvaajana, on varustamoelinkeinin rahoitusongelmien positiivinen ratkaiseminen ensiarvoisen tärkeä ulkomaankauppapoliittinen kysymys. Vuonna 1972 voimaan astunut alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista annetulla lailla on ollut suuri merkitys kauppalaivaston kehitykseen. Valtion takauslaitoksen takaama yhteenlaskettu lainamäärä käsitti vuoden 1975 päättyessä 260 milj. mk:n suuruisen summan, joka jakaantui 32 alukselle, joiden yhteenlaskettu hankinta-arvo on noin 1200 milj. mk. Myös laivanisännistöyhtiöiden verotuksen muuttaminen pohjoismaisen mallin mukaisesti vaikuttaisi varmasti myönteisesti kauppalaivaston uudenaikaistamiseen ja sen kehittämiseen.



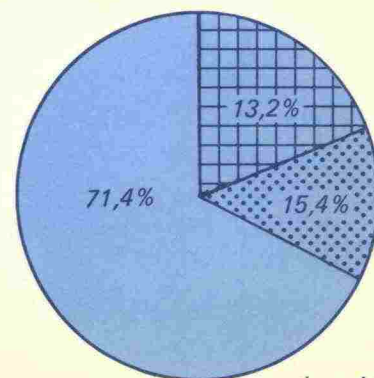
1966



1968



1971



1974

(ennakkotietoja)
(förhandsuppgifter)

REDERINÄRINGENS FINANSIERINGS – STRUKTUR

Inom den finska rederinäringen har det egna kapitalets andel fortgående varit liten. Det främmande kapitalets andel är större än inom industrin i medeltal. Rederinäringens totala lånesumma uppgår till ca 1691 milj. mk (år 1974).

Med tanke på handelsflottans bidrag till landets betalningsbalans och dess centrala ställning för tryggheten av utrikeshandelns varutransporter är ett tillgodoseende av rederinäringens finansieringsbehov en utrikeshandelspolitisk fråga av första rang. Den lag om statsgarantier för fartygsanskaffningar vilken trädde i kraft år 1972 har haft stor betydelse för handelsflottans utveckling. Statsgarantianstalten hade vid utgången av år 1975 garanterat lån till ett sammanlagt belopp på 260 milj. mk fördelat på 36 fartyg vilkas sammanlagda anskaffningsvärde uppgick till ca 1200 milj. mk. Även en justering av beskattningen av partrederier enligt nordiskt mönster skulle med säkerhet ha en positiv inverkan på handelsflottans modernisering och utbyggnad.

KATKEAAKO KAUPPAMERENKULKUMME KEHITYS ?

Maamme maantieteellisestä asemasta johtuen valtaosa ulkomaankaupastamme (vuonna 1975 n. 82%) kulkee meritse. Lähes kokonaan merikuljetusten varassa olevalle maalle on mitä tärkeintä, että sillä on oma riittävän suuri ja kilpailukykyinen kauppalaivasto.

Erityisesti Suomen kohdalta lisäävät oman kauppalaivaston tärkeyttä meidän erikoislaatuiset talviolosuhteemme, jotka vaativat jäissäkulkua varten vahvistettu korkealuokkaista tonnistoa.

Suomen merenkululle onkin tämän vuoksi asetettu seuraavat tavoitteet

- Palvella ulkomaankauppaamme kehittämällä kuljetusjärjestelmiä turvaamaan vientiteollisuutemme kilpailukyky pitkällä tähtäimellä.
- Laajentaa osuuttaan kansainvälisillä kuljetusmarkkinoilla ja muodostaa siten nykyistä traditionaalista vientiä täydentävä tasepoliittinen tekijä.
- Edistää lisääntyvää maahamme suuntautuvaa matkailua ylläpitämällä ajanmukaista matkustaja-alustonnistoa.

Vaativuudesta resursseista huolimatta on varustamoelinkeinomme viimeisen vuosikymmenen aikana kyennyt hyvin vastaamaan näistä tavoitteista. Kauppatonnistomme on tänä aikana kaksinkertaistunut 2 miljoonaan BRT:iin. Tonniston keski-ikä on laskenut 14:stä yhdeksään vuoteen samalla kun sen rakenteessa on tapahtunut ulkomaankauppaamme edellyttämät suuret muutokset. Alusten koko on kasvanut ja niiden tehokkuutta on lisätty tekniikan viimeisimmillä saavutuksilla. Ulkomaankauppaamme ja matkailumme käyttöön on kehitetty kokonaan uudenlaisia kuljetusjärjestelmiä. Samanaikaisesti on toimikenttää laajennettu nopeasti kasvaville kansainvälisille kuljetusmarkkinoille.

Merkittäväällä tavalla tähän myönteiseen kehitykseen on vaikuttanut valtiovalan harjoittama määrätietoinen politiikka merenkulkumme kehittämiseksi. Lähinnä verotuksellisin toimenpitein on varustamoidemme toimintaedellytykset pyritty saamaan kilpailijamaiden olosuhteita vastaaviksi. Tätä varten säädettiin jo v. 1944 nk. alusverolaki, joka aika ajoin tarkistettuna ja uudistettuna on ollut voimassa aina vuoden 1975 loppuun asti.

Kauppa- ja teollisuusministeriön asettaman kauppamerenkulun kehittämistoimikunta II, jonka mietintö valmistui kuluvan vuoden keväällä, teki jo työnsä kestäessä aloitteen alusverolain jatkamisesta ja esitti tarkistetun lakiehdotuksen kauppa- ja teollisuusministeriölle, joka toimitti sen kiireellisenä valtiovarainministeriölle lainvalmistelun jatkotoimenpiteitä varten. Valitettavasti tämä samoin kuin eräät muutkin toimikunnan tekemät ehdotukset eivät ole toistaiseksi johtaneet konkreettisiin lainsäädäntötoimiin. Aiotaanko tämä yli 30 vuotta jatkunut kauppamerenkulun kehittämistoiminta nyt katkaista tähän? Tuntuu nurinkuriselta, että meillä poistettaisiin merenkululta viimeinenkin tuki samanaikaisesti kun muiden maiden hallitukset lisäävät kauppalaivastojensa tukemista auttaakseen varustamojaan selviytymään vallitsevien vaikeiden aikojen yli. Tämä ei voi olla kauppapoliittisten etujemme mukaista. Siksi on toivottavaa, että alusverolaki samoin kuin eräät liikevaihtovero-, tulli- ja lemaverolain muutosehdotukset hyväksyttäisiin kiireellisesti. Myös laivanisännistöyhtiöiden verotuksen tarkistus pohjoismaisen mallin mukaan tulisi viedä aikalematta läpi, jotta pääomien saanti tulevia uudishankintoja varten turvattaisiin. Muussa tapauksessa merenkulkumme kehitys uhkaa pysähtyä ja se tietäisi myös merenkulusta saatavien valuuttatulojen vähentymistä, tulojen, joiden määrä viime vuosina on ollut yli 1,5 miljardia markkaa vuosittain.

STAGNERAR VÅR HANDESSJÖFARTS UTVECKLING?

Dikterat av vårt lands geografiska läge sker största delen av vår utrikeshandel (ca 82% år 1975) sjöledes. För ett land, som nästan uteslutande är beroende av sjötransporter, är det ytterst viktigt, att detsamma har en egen, tillräckligt stor och konkurrenskraftig handelsflotta.

Speciellt för Finlands del poängteras nödvändigheten av en egen handelsflotta av våra särartade vinterförhållanden, vilka kräver ett isförstärkt, högklassigt tonnage.

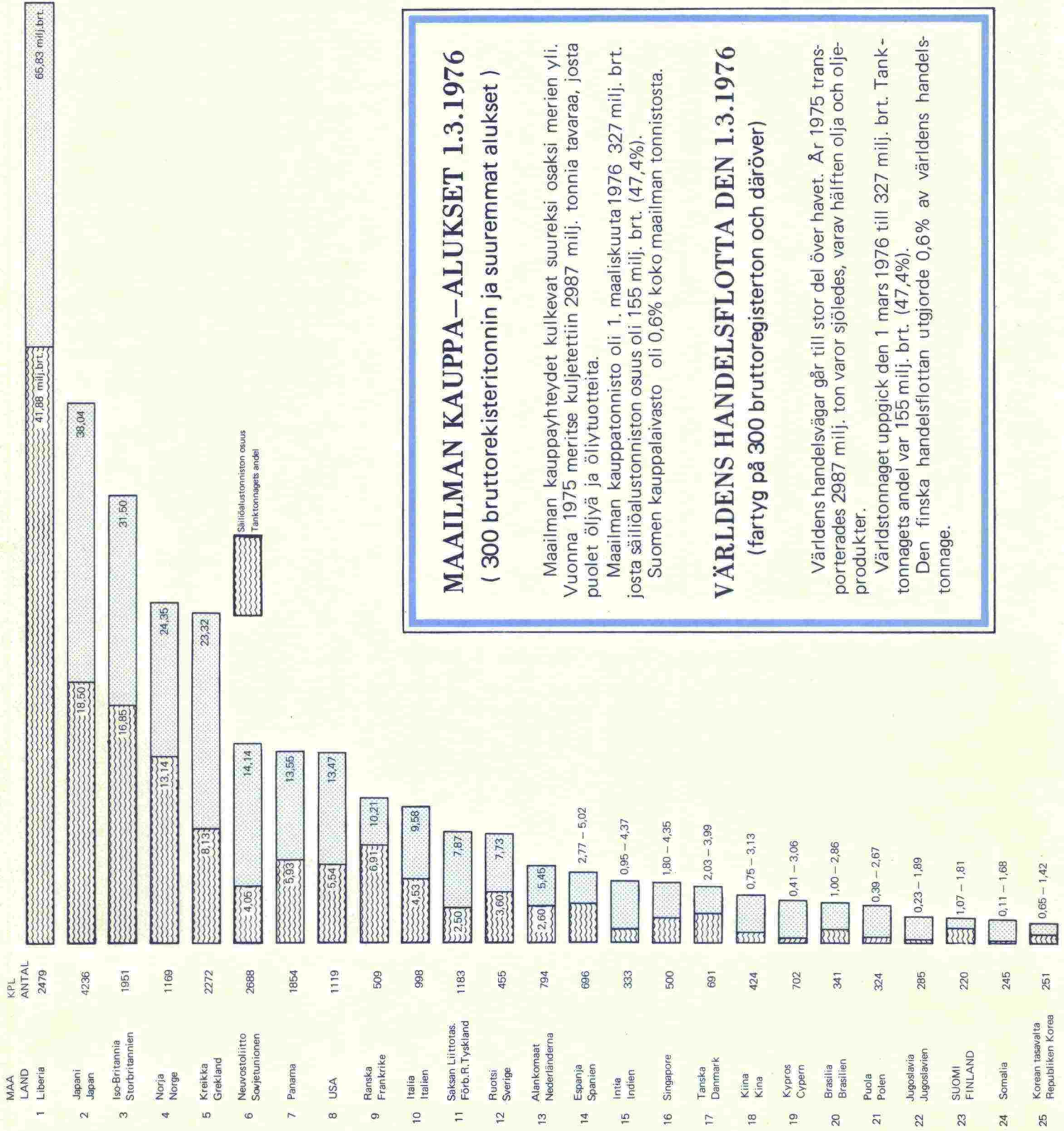
Därför har som målsättning för Finlands sjöfart ställts

- att tjäna vår utrikeshandel genom att utveckla transportsystemen och trygga vår exportindustris konkurrenskraft på lång sikt,
- att öka sin andel på den internationella transportmarknaden och sålunda bilda en balanspolitisk faktor, som kompletterar nuvarande traditionella export.
- att befrämja den ökande turismen på vårt land genom att upprätthålla ett tidsenligt passagerarfartygstonnage.

Trots blygsamma resurser har vår rederinäring under det senaste årtiondet väl förmått uppfylla sjöfartens målsättningar. Vår handelsflotta har under denna tid fördubblats till 2 miljoner BRT. Tonnagets medelålder har sjunkit från 14 till åtta år, samtidigt som i dess struktur inträtt de stora förändringar, som vår utrikeshandel förutsatt. Fartygen har blivit större och deras effektivitet har ökat i takt med teknikens senaste vinningar. För vår utrikeshandel och turism har helt nya transportsystem utvecklats. Samtidigt har fartygens verksamhetsfält på den snabbt tilltagande internationella transportmarknaden utvidgats.

Den målmedvetna politik, som statsmakten bedrivit för utvecklandet av vår sjöfart, har på ett betydelsefullt sätt inverkat på denna positiva utveckling. Man har främst genom beskattningssmässiga åtgärder försökt få våra rederiers verksamhetsvillkor jämställda med förhållandena i våra konkurrerande länder. I detta avseende stadgades redan år 1944 den s.k. fartygsskattelagen, som efter tidvisa justeringar och revideringar gällt ända till utgången av år 1975.

Av handels- och industriministeriet tillsatt handelssjöfartens utvecklingskommitté II, vars betänkande framlades i våras, tog redan medan den ännu verkade ett initiativ till fartygsskattelagens fortlöpande och framlade ett justerat lagförslag för handels- och industriministeriet, som i brådskande ordning överstyrde detsamma till finansministeriet för fortsatta lagberedningsåtgärder. Beklagligtvis har inte detta liksom en del andra förslag kommittén gjort, tillsvidare lett till konkreta lagstiftningsåtgärder. Ämnar man nu bryta handelssjöfartens utveckling, som fortgått i över 30 år?. Det verkar befängt, att man hos oss berövar sjöfarten även dess sista stöd samtidigt som regeringarna i övriga länder allt mer stöder sina handelsflottor för att hjälpa rederierna att klara sig över de rådande kristiderna. Detta kan inte vara i samklang med våra handelspolitiska intressen. Därför är det önskvärt, att fartygsskattelagen liksom även vissa ändringsförslag till omsättningsskatte-, tull- och stämpelskattelagen måtte godkännas i brådskande ordning. Justeringen av rederibolagens beskattning i enlighet med nordiskt mönster borde ofördröjligen genomföras, så att kapitalinvesteringen för kommande nyanskaffningar kunde tryggas. I övriga fall stagnerar vår sjöfarts utveckling och detta skulle också innebära, att de valutainkomster, som erhålls från sjöfarten, skulle minska, inkomster, vilka under de senaste åren uppgått till över 1,5 miljarder mark per år.



MAAILMAN KAUPPA—ALUKSET 1.3.1976 (300 bruttorekisteritonnin ja suuremmat alukset)

Maailman kauppayhteydet kulkevat suureksi osaksi merien yli. Vuonna 1975 meritse kuljetettiin 2987 milj. tonnia tavaraa, josta puolet öljyä ja öliytuotteita.

Maailman kauppatonni oli 1. maaliskuuta 1976 327 milj. brt. josta säiliöalustonnin osuus oli 155 milj. brt. (47,4%). Suomen kauppalaivasto oli 0,6% koko maailman tonnistosta.

VÄRLDENS HANDELSFLOTTA DEN 1.3.1976 (fartyg på 300 bruttoregister-ton och däröver)

Världens handelsvägar går till stor del över havet. År 1975 transporterades 2987 milj. ton varor sjöledes, varav hälften olja och oljeprodukter.

Världstonnaget uppgick den 1 mars 1976 till 327 milj. brt. Tanktonnagens andel var 155 milj. brt. (47,4%). Den finska handelsflottan utgjorde 0,6% av världens handels-tonnage.

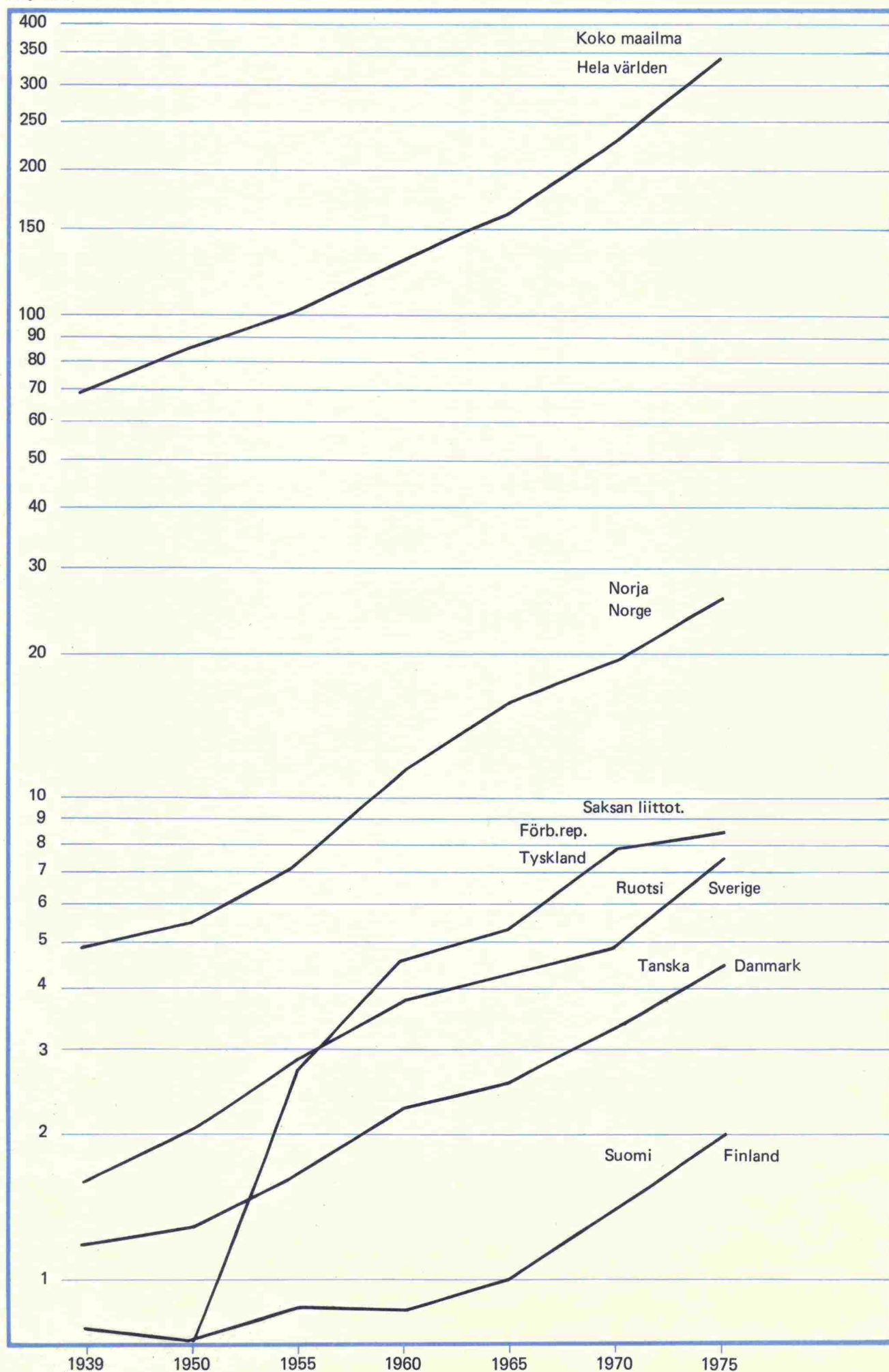
ERÄIDEN KAUPPALAIIVASTOJEN KEHITYS

1939 – 1975

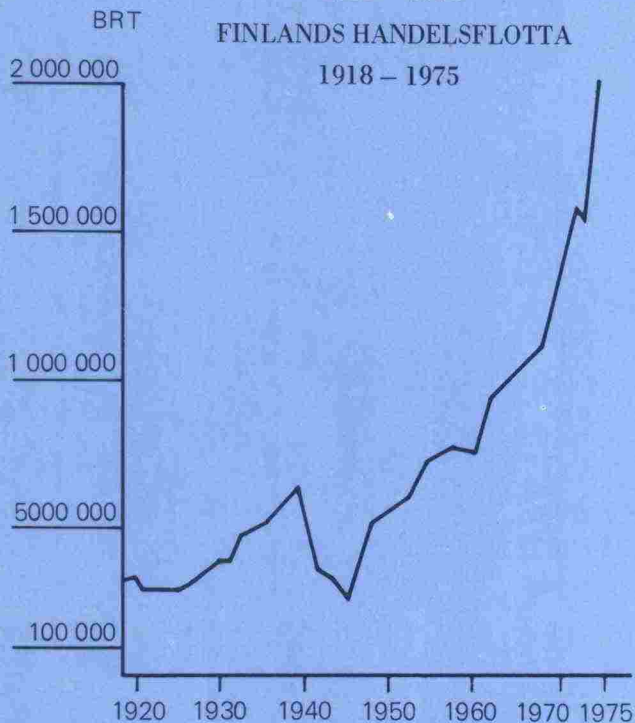
VISSA HANDELSFLOTTORS UTVECKLING

1939 – 1975

milj. brt.



SUOMEN KAUPPALAIVASTO
1918 – 1975
FINLANDS HANDELSFLOTTA
1918 – 1975

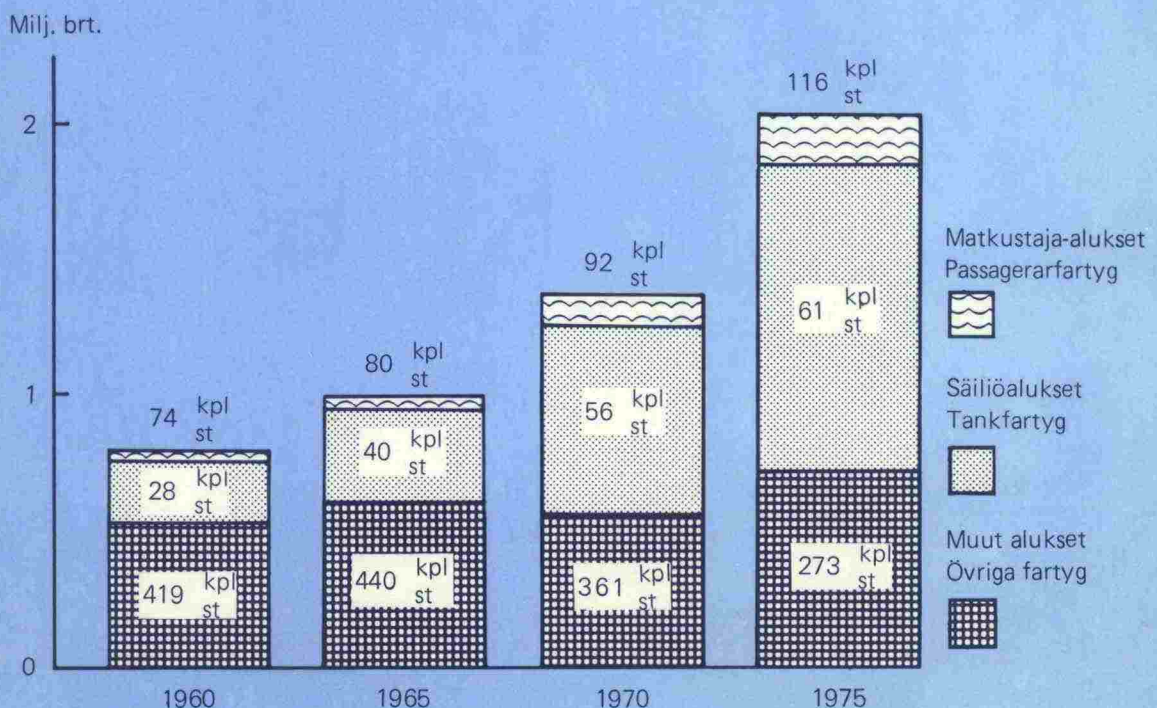


Suomen kauppalaivaston sodanjälkeinen kasvu ei ole ollut yhtä voimakasta kaikkien alustyyppien kohdalla. Tonniston lisäykseen on lähinnä vaikuttanut merkittävästi kasvanut säiliöaluskanta. Kuivalastialusten yhteenkalkettu bruttovetoisuus oli 1. tammi-kuuta 1976 noin 245.000 brt sotia edeltänyttä määrää suurempi. Kauppa-alusten keski-ikä brt:a kohti oli v. 1975 joulukuun lopussa 8,7 vuotta, jota on kansainvälisen mittapuun mukaan pidettävä melko korkeana.

Den finska handelsflottans efterkrigstida tillväxt har ej varit lika stark i fråga om alla fartygstyper. Tonnageökningen är till stor del ett resultat av den kraftigt expanderande tankfartygsflottan. Torrlastfartygens sammanlagda bruttodräktighet var den 1 januari 1976 245.000 brt större än före kriget.

Handelsflottans medelålder per brt var i slutet av december 1975 8,7 år, vilket internationellt sett får anses som en rätt hög ålder.

SUOMEN KAUPPALAIVASTO VUOSINA 1960, 1965, 1970 ja 1975
FINLANDS HANDELSFLOTTA ÅREN 1960, 1965, 1970 och 1975



SUOMALAINEN LAIVANRAKENNUSTEOLLISUUS

Yleismaailmallisen laskusuhdanteen vahvistumisen myötä sen vaikutukset ovat ilmenneet merikuljetusten osalta jyrkkänä kuljetustarpeen pienentymisenä ja alhaisena rahtitasona. Tilanteen äkillinen ja odottamaton muuttuminen on asettanut useimmat Länsi-Euroopan ja Japanin VLCC- ja ULCC-supertankkereita rakentavat telakat vaikeaan asemaan. Jättitankkereihin kohdistunut kysyntä perustui osaksi odotuksiin kuljetusten kysynnän jatkuvasta kasvusta. Lähi-idän tapahtumat romuttivat kuitenkin kaikki ennusteet, ja heijastusvaikutukset ovat kiristyvän kilpailun muodossa myös kantautuneet oman maamme laivanrakennusteollisuuteen.

Parhailtaan kansainvälistä laivanrakennusteollisuutta koetteleva laskusuhdanne, jolle on ollut ominaista peruutusten tulva, siirretyt toimitusajat ja maksujärjestelyt, merkitsee pahinta kriisiä toisen maailmansodan jälkeen. Suurten telakoiden pyrkimykset rakentaa pienempiä alustyyppisiä tulevat myös vaikuttamaan Suomen laivanrakennusteollisuuteen. Nyt jo eräissä johtavissa läntisissä markkinatalousmaissa liikkeelle lähteneen noususuhdanteen voidaan kuitenkin lähivuosina odottaa vaikuttavan elvyttävästi kansainväliseen laivanrakennusteollisuuteen ja Suomen telakoiden tuotevalikoimaan sisältyvien laivatyyppien kysyntään.

Kaikilla Suomen telakoilla on tällä hetkellä toimituksia vuoden 1977 loppuun ja eräiden telakoiden tilauskanta ulottuu vuoden 1979 alkuun. Toiminnan kannalta on ollut ratkaisevaa, että K-takuujärjestelmän turvin on yleensä pystytty solmimaan vuodenvaihteeseen 1978–79 ulottuvia kauppoja. Ilman K-takuujärjestelmää tilauksia ei olisi uskallettu ottaa aikana, jolloin niitä vielä oli saatavissa. Laivanrakennusteollisuuden pitkäjänteinen toiminta edellyttää kuitenkin 2–3 vuoden valmistelua uusien laivatyyppien suunnittelemiseksi ja rakentamiseksi. Tästä johtuen on välttämätöntä, että telakamme saisivat pikaisesti uudisrakennustilauksia toimintansa häiriöttömän jatkuvuuden turvaamiseksi.

Suomen telakoille on ominaista korkeata erikoistumisastetta edustavien suhteellisen lyhyiden laivasarjojen rakentaminen, joka edellyttää telakoilta joustavuutta ja pitkälle koulutettua henkilökuntaa. Kilpailukykyimme haavoittuvien tekijä ei ole ollut teknisen mukautumiskyvyn-tietämyksen eikä korkean laadun puute, vaan ennen kaikkea tuotantokustannuksemme, jotka ovat kivunneet yhä korkeammalle. Kansalliselta pohjalta aikaansaatu kustannustason nousu on ollut huomattavasti nopeampi kuin kilpailijamaissamme.

Nykyisessä tilanteessa voidaan olla vakuuttuneita, että laivanrakennusteollisuutemme mahdollisuudet kiristyvässä kilpailussa solmia uusia kauppoja länteen ovat pienet. Toisaalta neuvostoliittolaiset tilaukset ovat 1950-luvun alusta lähtien merkinneet Suomen telakoille tiettyä peruskuormitusta, joka on ollut tärkeää harjoitettaessa laivanrakennusteollisuuden kaltaista pitkäjänteistä toimintaa. Maamme laivanrakennusteollisuus onkin sodan jälkeisenä aikana määrätietoisen työn tuloksena pystynyt luomaan itselleen vahvan ja arvostetun nimen maailmalla. On selvää, että kehitysmaiden laajenevien markkinoiden mukaantulo maailmankauppaan tulee kasvattamaan merikuljetuksen tarvetta, joka kuljetusmuotona on edelleenkin taloudellisin vaihtoehto. Suomen osalta olisi voitava varmistaa, että laivanrakennusteollisuutemme pystyisi ylitämään tulossa olevan laskuvaiheen, jotta se voisi käyttää hyväksensä sitä seuraavan nousun tarjoamat mahdollisuudet. Tässä mielessä olisikin tärkeää, että suomalainen laivanrakennusteollisuus voisi tarjota suomalaiselle varustajalle samat edut kuin mitkä ulkomaalainen laivanvarustaja saa Suomesta alustilausta tehdessään.

DEN FINSKA SKEPPSBYGGNADSINDUSTRIN

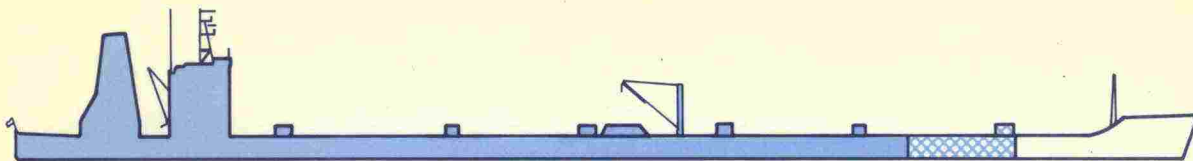
I det den universella lågkonjunkturen tilltagit, har dess inverknings för sjötransporternas del visat sig som en brant nedgång i transportbehov och låg fraktnivå. Den snabba och oväntade ändringen i situationen har försatt de flesta skeppsvarven i Västeuropa och Japan, som bygger VLCC- och ULCC-supertankers, i en svår belägenhet. Efterfrågan på jättetankers grundade sig delvis på emotsedd kontinuerlig ökning av efterfrågan på transporter. Händelserna i Främre Orienten omkullkastade dock alla prognoser, och återverkningarna har i form av skärpt konkurrens även inverkat på vårt lands skeppsbyggnadsindustri.

Den lågkonjunktur, vilken som bäst drabbar den internationella skeppsbyggnadsindustrin och för vilken varit utmärkande en uppsjö på avbeställningar, uppskjutna leveranstider och clearingförfaranden, är den värsta kris, som erfarits efter det andra världskriget. De stora varvens strävanden att bygga mindre fartygstyper kommer även att inverka på Finlands skeppsbyggnadsindustri. Den stigande konjunktur, som redan nu är att förmärka för vissa ledande västerländska marknadsländers del, kan dock under de närmaste åren förväntas uppliva den internationella skeppsbyggnadsindustrin och öka efterfrågan på de fartygstyper, som ingår i de finska skeppsvarvens sortiment.

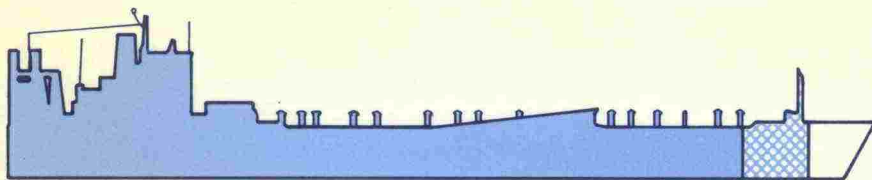
Samtliga finska skeppsvarv har i detta nu leveranser intill utgången av år 1977 och vissa varvs beställningsbestånd sträcker sig till början av år 1979. För verksamhetens del har det varit avgörande, att man vanligtvis med stöd av K-garantisystemet förmått ingå leveransavtal intill årsskiftet 1978—79. Utan detta garantisystem hade man inte vågat ta emot beställningar, när dessa ännu stod att få. Skeppsbyggnadsindustrins långsiktiga verksamhet förutsätter dock 2—3 års förberedelse för att kunna planera och bygga nya fartygstyper. Därför är det nödvändigt, att skeppsvarven med det snaraste får emotta beställningar på nybyggen för att kunna trygga sin verksamhets ostörda fortlöpande.

För de finska skeppsvarven är byggandet av relativt små fartygsserier, representerande hög specialiseringsgrad, utmärkande. Detta kräver av varven smidighet och väl utbildad personal. Den faktor, som mest försvagat vår konkurrensförmåga, har inte varit brist på teknisk anpassningsförmåga, tekniskt vetande eller hög kvalitet, utan framför allt våra produktionskostnader, vilka stigit allt högre. Ökningen i den nationella kostnadsnivån har varit märkbart snabbare än i våra konkurrerande länder.

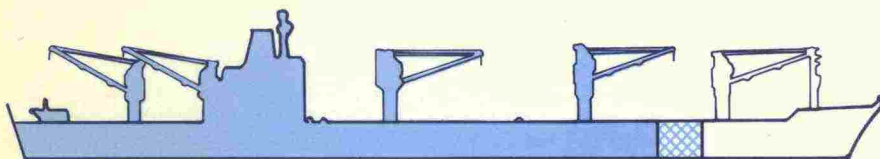
Under nuvarande läge kan vi vara fullt övertygade om att vår skeppsbyggnadsindustris möjligheter att i den skärpta konkurrensen ingå nya leveransavtal med västerländerna är synnerligen små. Å andra sidan har sovjetunionens beställningar från och med början av 1950-talet inneburit en viss grundbelastning för Finlands skeppsvarv och som varit viktig vid utövandet av en sådan långsiktig verksamhet, som skeppsbyggnadsindustrin är. Vårt lands skeppsbyggnadsindustri har ju under efterkrigstiden genom ett målmedvetet arbete förmått skapa sig ett stabilt och ansett namn i världen. Det är klart, att i det utvecklingsländernas vidlyftiga marknad kommer med i världshandeln, ökar detta behovet av sjötransporter, vilka som transportform alltså utgör det förmånligaste alternativet. För Finlands del borde det säkerställas, att skeppsbyggnadsindustrin förmår överleva den kommande lågkonjunkturen, så att den kan utnyttja de möjligheter den därefter följande högkonjunkturen medför. I detta avseende skulle det vara viktigt, att den finska skeppsbyggnadsindustrin kunde erbjuda de finska rederierna samma förmåner som de utländska rederierna nu åtnjuter vid beställning av fartyg från Finland.



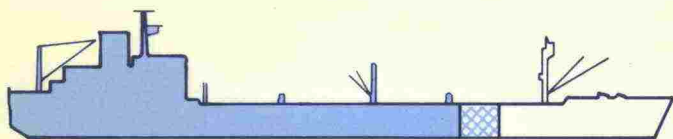
150 600 TDW SÄILIÖALUS, KOTIMAIUSASTE 85% (76%)
150 600 TDW TANKFARTYG, INHEMSK URSPRUNGSGRAD 85% (76%)



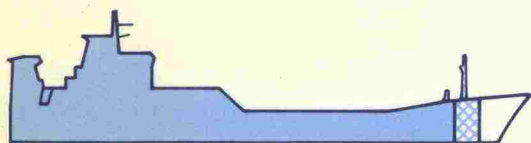
22 690 TDW ROLL ON—ROLL OFF ALUS, KOTIMAIUSASTE 88% (80%)
22 690 TDW RO—RO—FARTYG, INHEMSK URSPRUNGSGRAD 88% (80%)



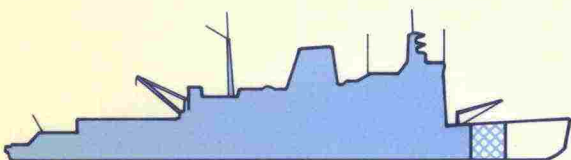
20 770 TDW SEMI—CONTAINERALUS, KOTIMAIUSASTE 79% (74%)
20 770 TDW SEMI—CONTAINERFARTYG, URSPRUNGSGRAD 79% (74%)



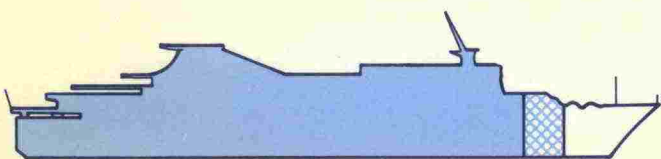
17 200 TDW POLAARISÄILIÖALUS, KOTIMAIUSASTE 74% (68%). (PÄÄKONEISTO NEUVOSTOLIITOSTA)
17 200 TDW POLARTANKFARTYG, INHEMSK URSPRUNGSGRAD 74% (68%) (HUVUDMASKINERIE T FRÅN SOVJETUNIONEN)



6 000 TDW ROLL ON—ROLL OFF ALUS, KOTIMAIUSASTE 90% (85%)
6 000 TDW RO—RO—FARTYG, INHEMSK URSPRUNGSGRAD 90% (85%)



26 000 KW POLAARIJÄÄNMURTAJA, KOTIMAIUSASTE 88% (82%)
26 000 KW POLARISBRYTARE, INHEMSK URSPRUNGSGRAD (88% (82%))



16 600 BRT RISTEILYMATKUSTAJA—ALUS, KOTIMAIUSASTE 85% (79%)
16 600 BRT KRYSSNINGSPASSAGERARFARTYG, INHEMSK URSPRUNGSGRAD 85% (79%)

SUOMESSA RAKENNETTUJEN ALUSTEN KOTIMAIUSASTE

Valtaosa Suomen telakoiden tuotannosta on viime vuosina tunnetusti ollut vientiä ulkomaille. Telakateollisuus on siis omalta osaltaan voimakkaasti myötävaikuttanut maamme vientitulojen kasvuun; telakoiden viennin arvo oli vuonna 1975 runsaat 1.600 milj. markkaa. Viennin kauppatasevaiikutuksen kannalta on kuitenkin merkityksellistä myöskin se, missä määrin jokin viennin lisäys aiheuttaa tuontitarvetta raaka-aineiden ja puolivalmisteiden muodossa.

Suomen Telakateollisuusyhdistys on suorittanut jäsentelakoidensa piirissä selvityksen laivanrakennukseen sisältyvästä tuontipanoksesta. Selvityksessä tarkasteltiin kahdeksaa eri telakoilla rakennettua laivatyyppiä, joiden katsottiin edustavan läpileikkauksena koko tuotevalikoimasta. Selvityksessä analysoitiin yksityiskohdittain ostolähteen mukaan laivaan tarvittavat raaka-aineet, puolivalmisteet, laitteet ja palvelukset. Analyysi ulotettiin myös suurimpiin kotimaasta suoritettuihin alihankintoihin.

Laivatyyppien keskimääräiseksi kotimaisuusasteeksi saatiin 84%. Kun huomioidaan suuriin kotimaisiin alihankintoihin sisältyvä ulkomaisten ostojen määrä, saatiin ns. toisen polven kotimaisuusasteeksi 78%.

Täysi sininen = Kotimaahan jäävä osuus aluksen hinnasta
Rasteri sininen = Kotimaisiin alihankintoihin sisältyvä tuontipanoksen osuus
Valkea = Ulkomaille menevä osuus aluksen hinnasta

I FINLAND BYGGDA FARTYGSGRAD AV INHEMSKT URSPRUNG

Största delen av de finska skeppsvarvens produktion har som känt under de senaste åren utgjorts av export. Varvsindustrin har således för sin egen del kraftigt medverkat till att öka vårt lands exportinkomster; värdet av skeppsvarvens export uppgick år 1975 till drygt 1.600 milj. mark. För exporthandelsbalansens del är det dock även av betydelse, i vilken mån ökningen av någon viss export medför importbehov i form av råmaterial och halvfabrikat. Finlands Varvsindustriförening har bland sina medlemsvarv gjort en utredning om den importinsats, som ingår i skeppsbyggnaden. I utredningen granskades åtta på olika varv byggda fartygstyper, vilka ansågs utgöra ett genomsnitt av hela produktionsassortimentet. I utredningen analyserades i detalj enligt inköpskällan det råmaterial, de halvfabrikat, anläggningar och tjänster, som hade erfordrats. Analysen riktades även på större inhemska underleveranser.

Fartygstyperna representerade i genomsnitt 84% inhemskt ursprung. När de utländska köpen som ingår i de stora inhemska underleveranserna beaktas, erhöles för denna s.k. andra leds inhemska ursprungsgrad 78%.

Helt blå beteckning = Den del av fartygets pris som ankommer på hemlandet
Blå rasterbeteckning = Den produktionsinsats som ankommer på inhemska underleverans
Vit beteckning = Den del av fartygets pris som ankommer på utlandet

SUOMEN TELAKOIDEN OMAT TAI OSITTAIN OMISTAMAT TELAKOILLE ALIHANKINTATOIMITUKSIA SUORITTAVAT MERKITTÄVIMMÄT TEOLLISUUSLAITOKSET TELAKKAPAIKKAKUNTIEN ULKOPUOLELLA. LUVUT TARKOITTAVAT PALVELUKSESSA OLEVAA HENKILÖKUNTAA.

DE BETYDELSEFULLASTE INDUSTRIANLÄGGNINGARNA UTANFÖR DE EGENTLIGA VARVERTERNA, SOM ÄR UNDERLEVERANTÖRER ÅT SKEPPSVARVEN OCH SOM ÄGS HELT ELLER DELVIS AV DE FINSKA SKEPPSVARVEN.

TALEN BETECKNAR ANSTÄLLD PERSONAL.

TELAKOIDEN TYÖLLISYYSVAIKUTUS

TELAKOIDEN VÄLITTÖMÄSSÄ PALVELUKSESSA OLI VUODEN 1976 ALKUPUOLELLA RUNSAAT 18000 HENKEÄ. OSTOJEN KAUTTA SAA SUOMEN TELAKATEOLLISUUSYHDISTYKSEN SELVITYSTEN MUKAAN KOTIMAASSA TYÖTÄ NOIN 12000 HENKEÄ. NÄISTÄ LÄHES 3000 ON SUORITAMASSA NS. KORVAAVIA ALIHANKINTOJA PÄÄASIASSA TELAKKAYHTIÖIDEN OMISSA SATELLIITTEHTAISSA VALMISTAEN LAIVALOHKOJA, LAIVOJEN OSIA JNE. KAIKEN KAIKKIAAN SAA TELAKOIDEN TOIMINNAN KAUTTA ELANNON YLI 30000 SUOMALAISTA PERHETTÄ. OHEISESTA KARTASTA ILMENEÄ, ETTÄ PÄÄOSA TELAKOIDEMME OMISTA SATELLIITTEHTAISTA SIAITSEE NS. "RUUKKA-SUOMEN" ULKOPUOLELLA.

SKEPPSVARVENS INVERKAN PÅ SYSSELSÄTTNINGEN

I SKEPPSVARVENS OMEDELBARA TJÄNST VAR I BÖRJAN AV ÅR 1976 DRYGT 18 000 PERSONER. ENLIGT FINLANDS VARVSINDUSTRIFÖRENINGIS UTREDNING ERHÅLLER VIA INKÖPEN CIRKA 12 000 PERSONER ARBETE I HEMLANDET, AV DESSA UTFÖR NÄSTAN 3 000 S.K. ERSÄTTANDE UNDERLEVERANSER VID I HUVUDSAK VARVSBOLAGENS EGNA SATELLITFABRIKER OCH TILLVERKAR FARTYGSELEMENT. -DELAR OSV. SAMMANLAGT ERHÅLLER ÖVER 30 000 FINSKA FAMILJER SITT LEVEBRÖD GENOM SKEPPSVARVENS VERKSAMHET. I BIFOGADE KARTA FRAMGÅR, ATT HUVUDELLEN AV VÅRA SKEPPSVARVS EGNA SATELLITFABRIKER LIGGER UTANFÖR DET EGENTLIGA "INDUSTRIFINLAND"

RAAHE 3500 RAUTARUUKKI TERÄSTÄ
BRAHESTAD 3500
RAUTARUUKKI STÅL

KALAJOKI RAUMAREPOLA 200 LOHKOJA
KALAJOKI RAUMAREPOLA 200 ELEMENT

YLIVIESKA TEHDASPALKKI 200 WÄRTSILÄ 100 PALKKEJA, PUTKIA.

YLIVIESKA TEHDASPALKKI 200 WÄRTSILÄ 100 BALKAR, RÖR

VAASA WÄRTSILÄ 900 LOHKOJA DIESELEITÄ
VASA WÄRTSILÄ 900 ELEMENT, DIESELMOTORER

KANKAANPÄÄ SAJARA OY 200 OSIA
KANKAANPÄÄ SAJARA OY 200 DELAR

PARKANO PARKANO OY 700 LOHKOJA
PARKANO PARKANO OY 700 ELEMENT

JYVÄSKYLÄ VALMET 2900 DIESELEITÄ
JYVÄSKYLÄ VALMET 2900 DIESELMOTORER

SAVONLINNAN RAUMAREPOLA 270 LOHKOJA
NYSLOTT RAUMAREPOLA 270 ELEMENT

NOKIA VALMET 900 DIESELEITÄ
NOKIA VALMET 900 DIESELMOTORER

PORI (1300)
BJÖRNEBORG (1300)

TAMPERE VALMET 2200 TRUKKEJA
TAMMERFORS VALMET 2200 TRUCKER

RAUMA (3000)
RAUMO (3000)

UUSIKAUPUNKI RAUMAREPOLA 800 LOHKOJA, KATTILOITA
NYSTAD RAUMAREPOLA 800 ELEMENT, PANNOR

TURKU (7000)
ÅBO (7000)

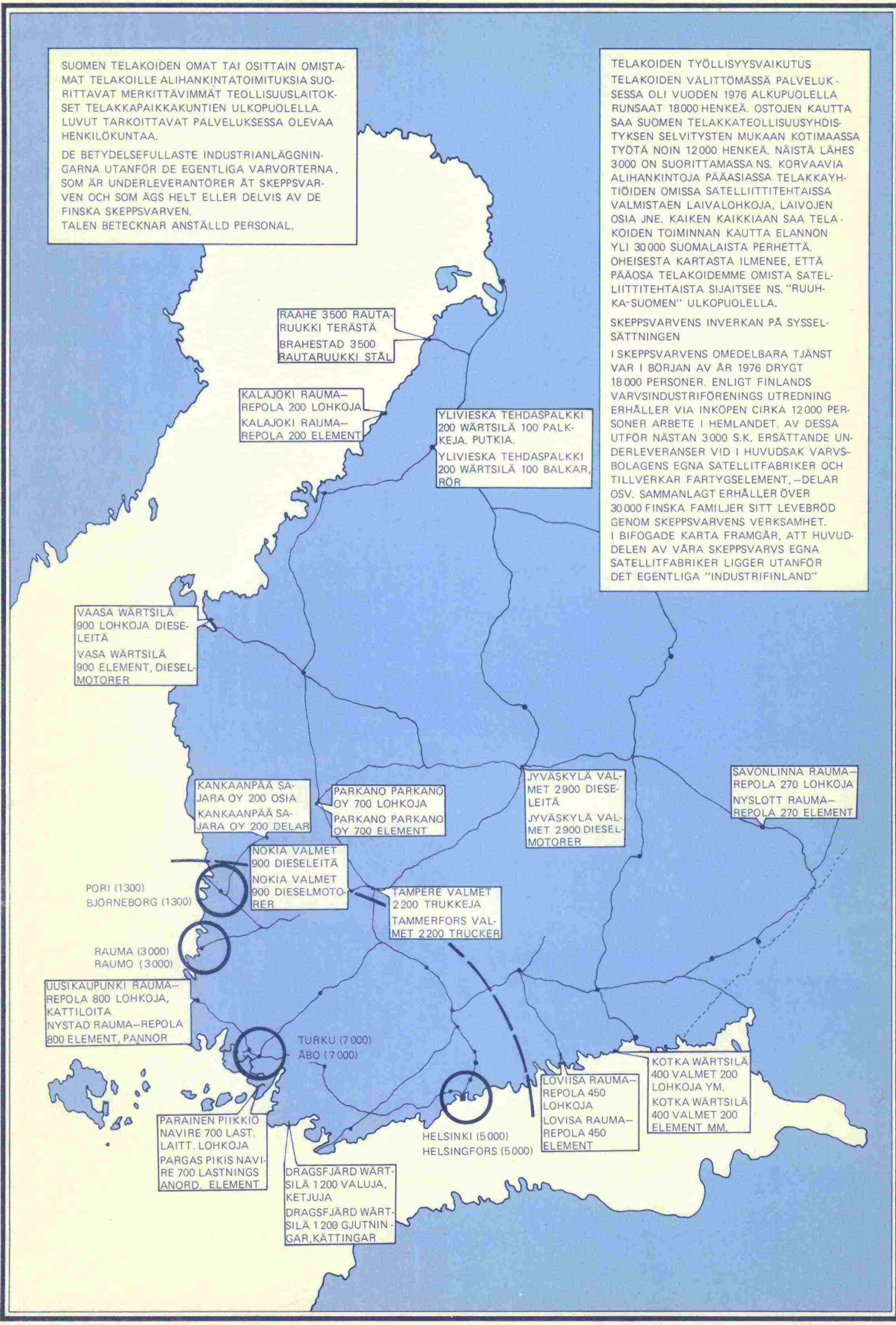
PARAINEN PIIKKIO NAVIRE 700 LAST. LAITT. LOHKOJA
PARGAS PIKIS NAVIRE 700 LASTNINGSANORD. ELEMENT

DRAGSFJÄRD WÄRTSILÄ 1200 VALUJA, KETJUJA
DRAGSFJÄRD WÄRTSILÄ 1200 GJUTNINGAR, KÄTTINGAR

HELSINKI (5000)
HELSINGFORS (5000)

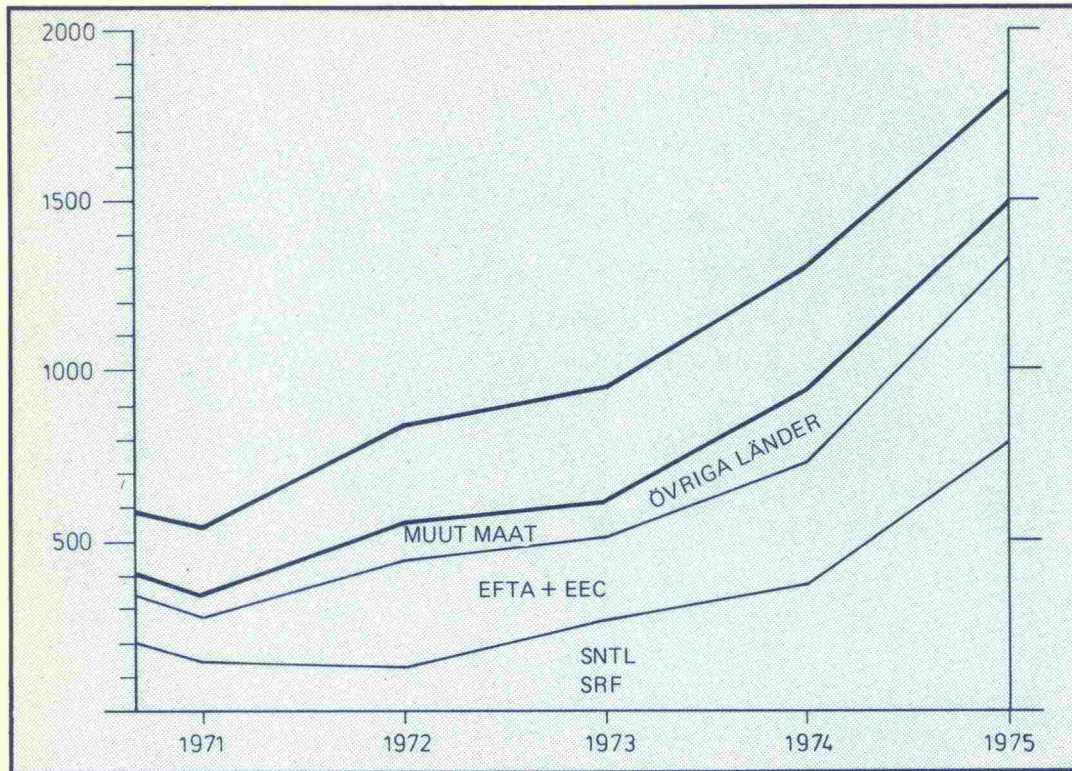
LOVIISA RAUMAREPOLA 450 LOHKOJA
LOVIISA RAUMAREPOLA 450 ELEMENT

KOTKA WÄRTSILÄ 400 VALMET 200 LOHKOJA YM.
KOTKA WÄRTSILÄ 400 VALMET 200 ELEMENT MM.



TELAKOIDEN LIIKEVAIHTO JA VIENTI (milj.mk.) KAUPPARYHMITTYMITTÄIN
 VUOSINA 1971 – 1975

SKEPPSVARVENS OMSÄTTNING OCH EXPORT (milj.mk.) ENLIGT HANDELS –
 GRUPPERING ÅREN 1971 – 1975



TELAKOIDEN TILAUSKANTA (LÄHDE: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING)

SKEPPSVARVENS BESTÄLLNINGSBESTÄND (KÄLLSKRIFT: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING)

MAAILMAN KAIKKI TELAKAT YHT.

MILJ.BRT

VÄRLDENS SAMTLIGA SKEPPSVARV SAMMANL.

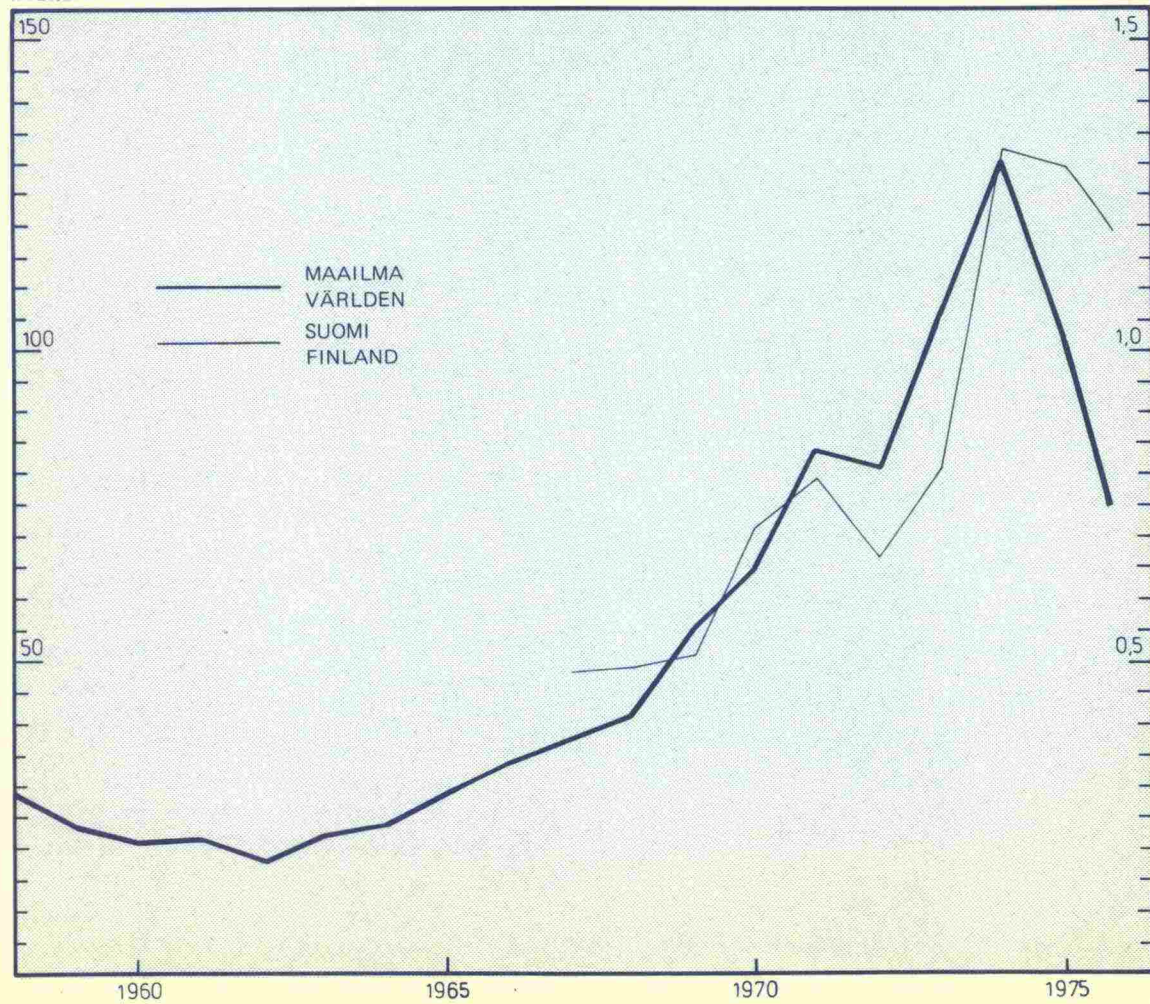
MILJ.BRT

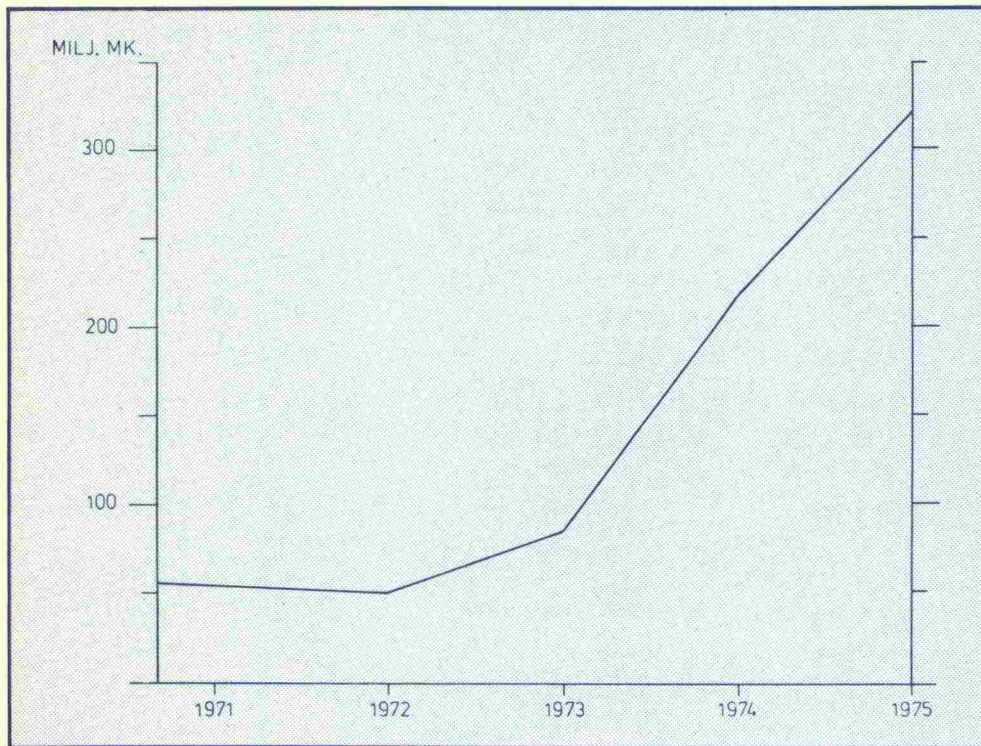
SUOMI

MILJ.BRT

FINLAND

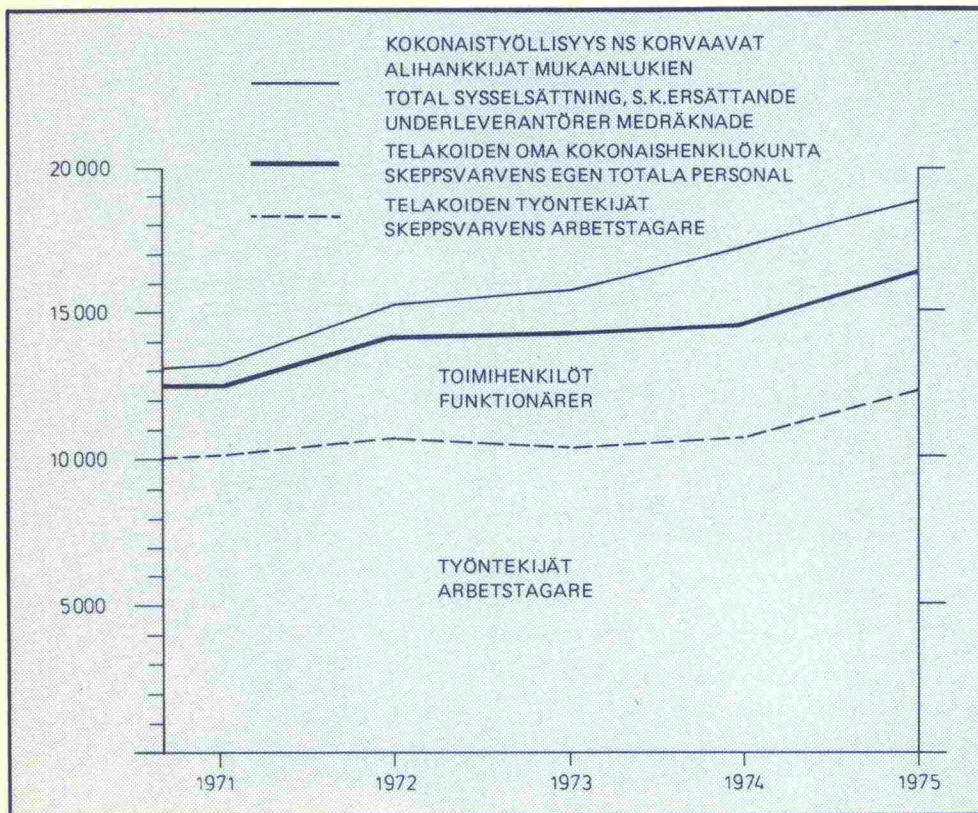
MILJ.BRT





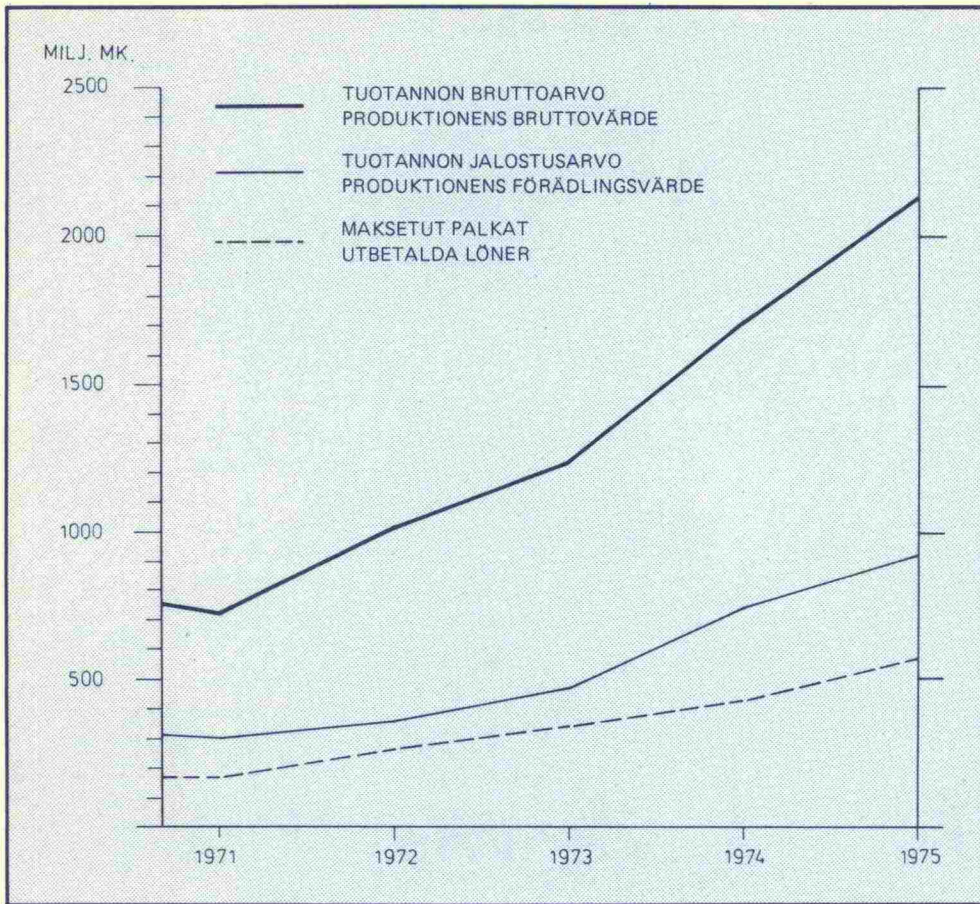
TELAKOIDEN INVESTOINNIT
KÄYTTÖMAISUUTEEN
VUOSINA 1971–1975 TEOLLI-
SUUSTILASTON MUKAAN
(VUOSIEN 1973–75 LUVUT
KERÄTTY SUORAAN TELAKOILTA)

SKEPPSVARVENS INVESTERINGAR
I ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR
FRÅN ÅREN 1971–1975
ENLIGT INDUSTRISTATISTIK
(UPPGIFTERNA FÖR ÅREN
1973–1975 ÄR DIREKT INSAM-
LADE FRÅN SKEPPSVARVEN)



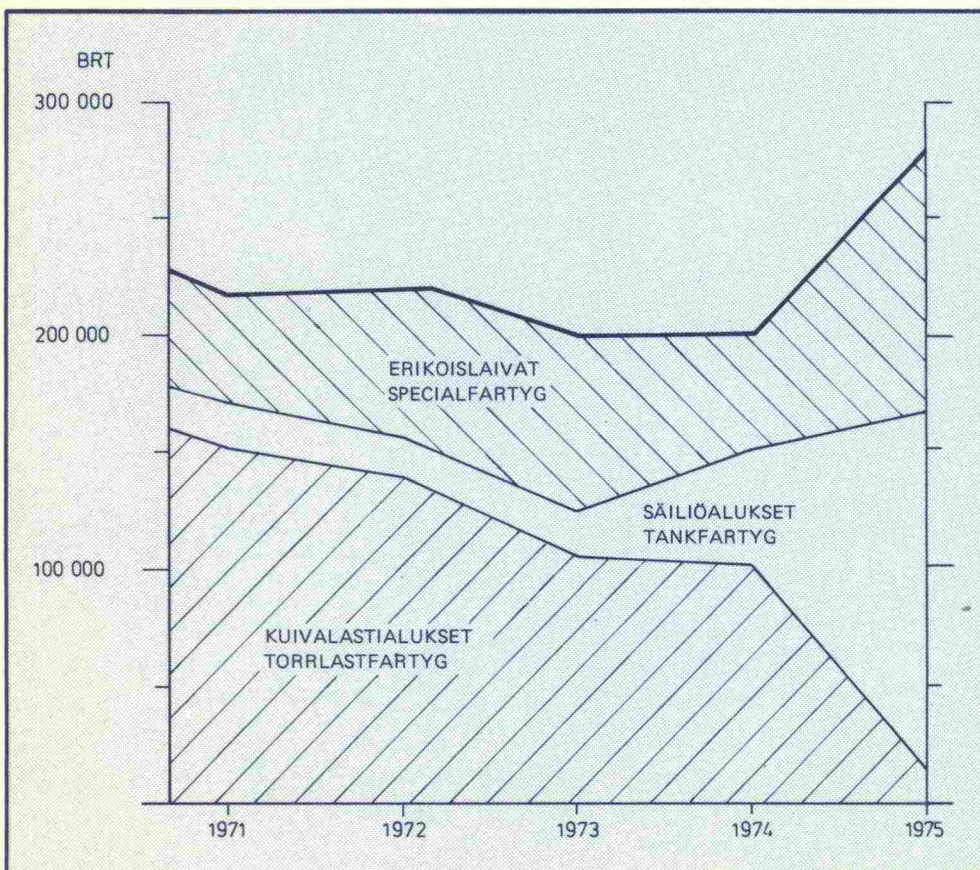
TELAKOIDEN TYÖVOIMA
KESKIMÄÄRIN VUOSINA
1971–1975 SUOMEN TELAKKA-
TEOLLISUUSYHDISTYKSEN
KERÄÄMIEN TIETOJEN
MUKAAN

SKEPPSVARVENS ARBETS-
KRAFT I MEDEL TAL ÅREN
1971–1975 ENLIGT DE
UPPGIFTER FINLANDS
VARVSINDUSTRIFÖRENING
INSAMLAT



TELAKOIDEN TUOTANNON ARVO (milj.mk.) VUOSINA 1971–1975 TEOLLISUUS-TILASTON MUKAAN (VUODEN 1975 LUVUT KERÄTTY SUORAAN TELAKOILTA)

VÄRDET AV SKEPPSVARVENS PRODUKTION (milj.mk.) ÅREN 1971–1975 ENLIGT INDUSTRISTATISTIKEN (UPPGIFTERNA FÖR ÅR 1975 ÄR DIREKT INSAMLADE FRÅN SKEPPSVARVEN)

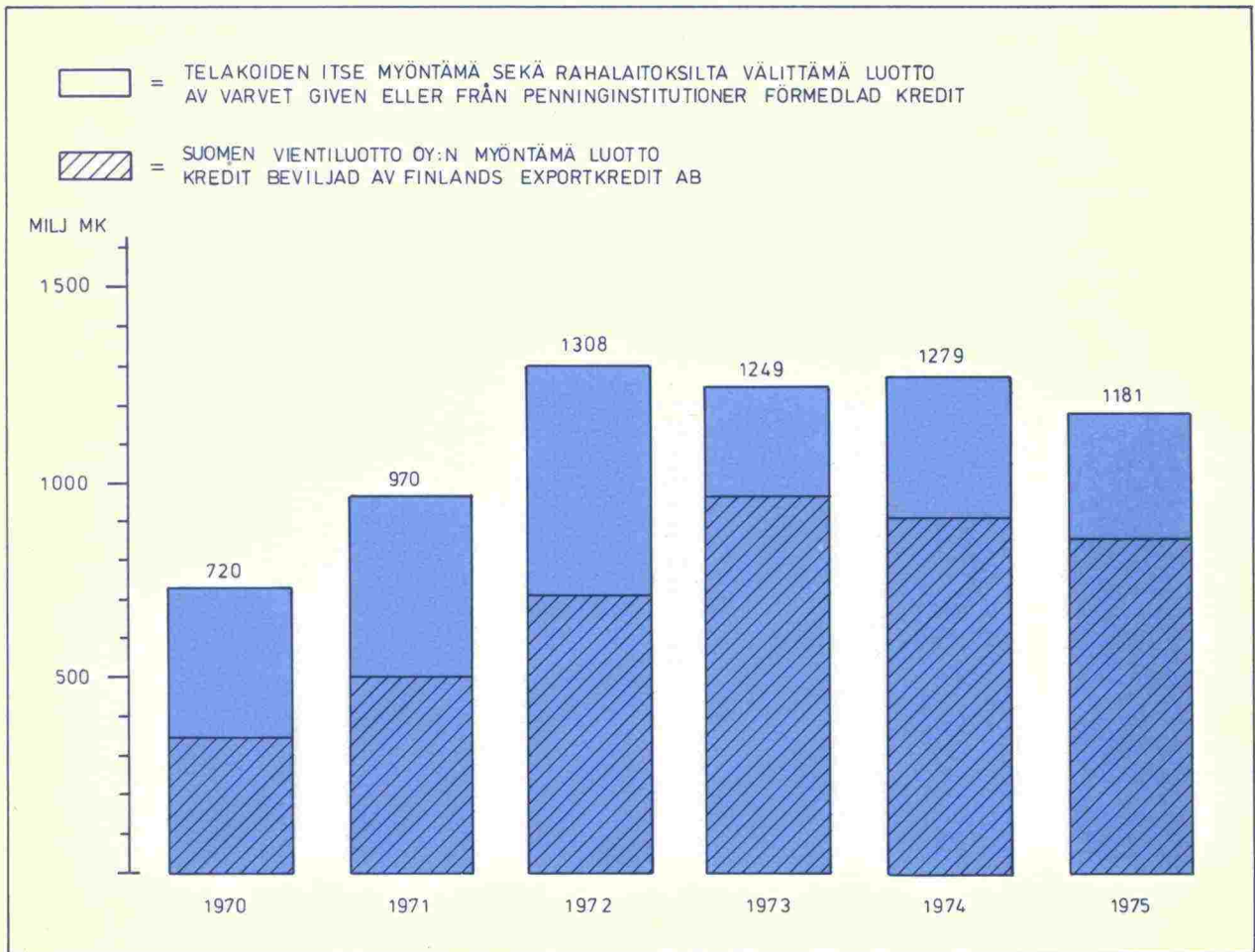


TELAKOIDEN TUOTANTO VUOSINA 1971–1975 SUOMESSA VALMISTUNUT TONNISTO ASSOCIATION OF WEST-EUROPEAN SHIPBUILDERS' MUKAAN (BRUTTO-REKISTERITONNEISSA)

SKEPPSVARVENS PRODUKTION FÄRDIGBYGGT TONNAGE I FINLAND ÅREN 1971–1975 ENLIGT W-E SHIPBUILDERS (I BRUTTOREGISTERTON)

SUOMEN LAIVATELAKOIDEN
KOKONAISTOIMITUSLUOTTOMÄÄRÄ
(VARUSTAMOJEN KOKONAISVELKA
SUOMALAISILLE TELAKOILLE)
(milj.mk.) VUOSINA 1971–1975

DE FINSKA SKEPPSVARVENS TOTALA
LEVERANSKREDITER (REDERIERNAS
TOTALKREDIT TILL DE FINSKA
SKEPPSVARVEN (milj. mk.)
UNDER ÅREN 1971–1975



Laivanrakennusteollisuus on perusluonteeltaan kansainvälistä. Alukset tilataan ja rakennetaan vakiintuneiden ehtojen mukaan. Maallamme ei ole mitään mahdollisuutta vaikuttaa näihin kansainvälisiin laivanrakennusteollisuuden myyntiehtoihin. Josko pystymme kilpailemaan ja rakentamaan näiden ehtojen mukaan tai laivanrakennusteollisuudella ei ole tulevaisuutta maassamme.

Monen maan laivanrakennusteollisuus ei ole jaksanut seurata kovaa kansainvälistä kilpailua. Niinpä telakat nauttivat useissa maissa valtion taholta suoranaista sangen huomattavaa tukea. Suomen laivanrakennusteollisuus, joka ei nauti mitään suoranaista subventiota, on luonnollisesti vaikeassa asemassa suoranaista laivanrakennustukea nauttiviin kilpailijamaihin nähden.

Edellytyksenä laivakauppojen syntymiseen kansainvälisillä markkinoilla – lukuunottamatta bilateraalista kauppaa-alueita – on ollut ja on, että telakka pystyy myöntämään pitkäaikaista luottoa laivanvarustajalle. Toimitusluottonsa vientiä varten on Suomen laivanrakennusteollisuus suurimmaksi osaksi saanut Suomen Vientiluotto Oy:ltä. Voidaan sanoa, että ilman Suomen Vientiluotto Oy:tä ei voisi ajatella laivanrakennusteollisuutta Suomessa siinä muodossa ja siinä laajuudessa kuin mitä tätä teollisuutta nyt on.

Skeppsbyggnadsindustrin är till sin karaktär internationell. Fartygen beställs och byggs enligt vedertagna villkor. Vårt land har inga möjligheter att påverka den internationella skeppsbyggnadsindustrins försäljningsvillkor. Vi måste kunna konkurrera och bygga enligt dessa villkor, annars har skeppsbyggnadsindustrin ingen framtid i vårt land.

Skeppsbyggnadsindustrin i många länder har inte kunnat följa med i den hårda internationella konkurrensen. Sålunda åtnjuter varven i många länder ett direkt, mycket betydande stöd av staten. Den finska skeppsbyggnadsindustrin, som inte erhåller några direkta subventioner, är naturligtvis i ett svårt läge jämfört med andra konkurrerande länder med ett direkt skeppsbyggnadsunderstöd.

Förutsättningen för att fartyg skall kunna säljas på den internationella marknaden – bortsett från det bilaterala handelsområdet – har varit och är, att varvet kan bevilja en långfristig kredit åt skeppsredaren. Leveranskrediter för exporten har den finska skeppsbyggnadsindustrin till största delen erhållit av Finlands Exportkredit Ab. Utan Finlands Exportkredit Ab vore inte skeppsbyggnad i Finland möjligt i den form och omfattning den i dag har.

SUOMEN SATAMAT JA VALTIOVALTA

Suomessa kuten muuallakin Euroopassa satamat ovat suurimmalta osalta kunnallisessa omistuksessa ja hoidossa. Tähän asiantilaan on maassamme yleensä oltu tyytyväisiä. Viime vuosina on kuitenkin alkanut esiintyä toisenkinlaisia mielipiteitä. On väitetty, että kunnallinen satamalaitos kokonaisuutena ottaen on kallis sekä rakentamisen että hoidon kannalta. Kuntien keskeinen kilpailu saa aikaan yli-investointeja ja suuntaa kuljetuksia tavalla, joka ei ole kansantaloudellisesti edullisinta. Edelleen katsotaan, että investoinnit eivät aina ole oikea-aikaisia, vaan että omistajakunnat antavat etusijan sairaala-, koulu- ja sosiaalisia tarkoituksia palveleville investoinneille, vaikka kansantalouden kannalta kiireellisempää olisi uuden laiturin rakentaminen tai väylän syventäminen. Tämän vuoksi onkin katsottu, että valtiovallan tulisi puuttua nykyistä paljon voimakkaammin maamme satamaoloihin ohjaamalla niissä tapahtuvaa kehitystä.

Suomi ei suinkaan ole ainoa maa, jossa tätä keskustelua käydään ja monissa maissa on valtiovallan osuus satamien ohjauksessa paljon pidemmällä kuin meillä. Englannissa osa satamista on muutettu suoraan valtion hoitamiksi, ja niitä johtaa Kansallinen Satamaneuvosto, National Ports Council. Ranskassa taas on luotu järjestelmä, jossa valtio ohjaa satamatoimintaa siten, että ilman Valtion Satamaviraston lupaa ei kaupalliseen tarkoitukseen tulevaa laituria saa rakentaa metriäkään. Muita investointeja saa sen sijaan tehdä vapaasti. Ranskassa on siten sataman laajentaminen täysin valtiovallasta riippuvainen, kun taas sataman muu kehittäminen on omistavan kunnan vastuulla.

Skandinavian maista on Norjassa valtiovallalla eniten sananvaltaa satama-asioissa. Tanskassa ja varsinkin Ruotsissa ovat satamaolot jokseenkin samalla kannalla kuin Suomessakin.

Kun pohditaan valtion puuttumista satama-asioihin, on ensinnäkin todettava, että satamia ei suinkaan ole rakennettu mahtikäskyin, vaan että elinkeinoelämän kehitys on ne luonut niihin paikkoihin missä ne ovat.

Suomen oloja ajatellen tuntuukin kunnallisten satamien tämänhetkinen määrä vähintäänkin riittävältä. Mikäli satamatoiminta maassamme vielä kasvaa, on tämä kasvu suunnattava jo olemassa oleviin satamiin ja jätettävä muu rannikkomme ja saaristomme tuleville sukupolville niin luonnontilassa kuin suinkin. (Yksittäisiä teollisuussatamia lukuunottamatta). Ennustettu väkiluvun pieneneminen ja puuvarojen kasvun hitaus ei anna pohjaa suunnitelmille rakentaa uusia satamapisteitä. Näinollen valtiovallan tehtäväksi jää jo olemassaolevien satamien kehityksen ohjaaminen kansantaloudellisesti mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla. Mitä valtio sitten voisi haluta? Vaikkapa seuraavaa:

– puuttua asioihin, mikäli jotkut satamakaupungit eivät joko halua tai kykene luomaan sellaisia satamaolosuhteita, jotka ovat tarpeen kansantalouden tarvitsemien merikuljetusten kannalta

– käyttää satamapolitiikkaa aluepolitiikan aseena

– estää päällekkäisinvestoinnit

Suomessa ei valtiovallalla ole nykyään juuri minkäänlaisia mahdollisuuksia puuttua satamien toimintaan. Valtiovallalla ei myöskään ole riittävää koneistoa satamakysymysten tehokkaaseen hoitamiseen. Puuttuminen merkitsisi toisaalta kuntien itsehallintovallan kaventamista ja edellyttäisi näinollen lainsäädäntötoimenpiteitä.

Voidaan myös kysyä: Tarvitaanko valtiovallan puuttumista asioihin nykyistä suuremmassa määrin? Vaikka voidaankin yhtyä siihen, että pahempia virheitä ei satamien kehittämisessä olekaan tapahtunut, ei ole syytä jättäytyä lepäämään laakereilla. On valppaasti seurattava sitä, mitä muualla maailmassa tapahtuu ja otettava siitä oppia.

Sekä Norjassa että Ruotsissa ovat komiteat istuneet ja pohtineet satama-asioita ja pohtimisten jälkeen tulee päätösten aika. Näyttää siltä, että valtion osuutta satama-asioiden hoidossa vahvistetaan samalla kun pyritään säilyttämään nykyisten järjestelmien joustavuus ja asiakashakuisuus. Mikäli Suomessa ryhdytään vastaaviin järjestelyihin tulisi satama-asioita käsittelevä organisaatio sijoittaa samalle hallinnonalalle kuin missä muutkin merenkulkuun liittyvät asiat hoidetaan.

HAMNARNA I FINLAND OCH STATSMAKTEN

Hamnarna i Finland liksom även i Europa för övrigt är till största delen av kommunal ägo och skötsel. I allmänhet har man i vårt land varit nöjd med detta förhållande. Men under de senaste åren har dock även andra åsikter börjat göra sig förmärka. Man har påstått, att det kommunala hamnverket som helhet är dyrt såväl i fråga om byggande som skötsel. Konkurrensen mellan kommunerna medför överinvesteringar och dirigerar transporter på ett sätt, som nationalekonomiskt inte är det fördelaktigaste. Ytterligare anser man, att investeringarna inte alltid sker i rätt tid, utan de ägande kommunerna ger företräde åt investeringar, som betjänar sjukhus-, skol- och sociala ändamål, ehuru det nationalekonomiskt sett skulle vara mera brådskande att bygga en ny kaj eller fördjupa en farled. Därför har man också ansett, att statsmakten mycket kraftigare än nu borde ingripa i vårt lands hamnförhållanden genom att styra den utveckling som sker i dem.

Finland är ingalunda det enda land, där detta förts på tal och i många länder är statsmaktens andel vid dirigerandet av hamnarna mycket mera omfattande än hos oss. I England har en del av hamnarna ändrats så, att de direkt sköts av staten och leds av Nationella Hamnrådet, National Ports Council. I Frankrike har man åter skapat ett system, vari staten leder hamnverksamheten så, att inte en enda meter av kaj för kommersiellt ändamål får byggas utan Statliga Hamnverkets tillstånd. Däremot får övriga investeringar fritt göras. I Frankrike är således utvidgningen av hamnarna helt beroende av statsmakten, då däremot hamnarnas övriga utveckling sker på den ägande kommunens ansvar.

Av de skandinaviska länderna har statsmakten i Norge den största talan i hamnärenden. I Danmark och i all synnerhet i Sverige står hamnförhållandena på någotsånär samma punkt som i Finland.

Då man överväger statligt ingripande i hamnärenden, måste man för det första konstatera, att hamnarna ingalunda har byggts medelst maktbud, utan näringslivets utveckling har skapat dem på de platser där de befinner sig.

Med tanke på de finska förhållandena verkar de kommunala hamnarnas nuvarande antal vara åtminstone tillräckligt. Ifall hamnverksamheten i vårt land ännu ökar, måste denna ökning riktas mot redan existerande hamnar och lämna vår övriga kust och vår skärgård till kommande generationer i så orört naturtillstånd som möjligt. (Exklusive enskilda industrihamnar). Den prognosticerade nedgången i folkmängden och trätillgångarnas långsamma tillväxt ger ingen grund för några planer på att bygga nya hamnar. Sålunda blir statens uppgift, att dirigera utvecklingen för redan befintliga hamnar på ett nationalekonomiskt möjligast ändamålsenligt sätt. Vad kan då staten göra? Kanske följande:

- ingripa, om några hamnstäder inte vill eller förmår skapa sådana hamnförhållanden, som är nödvändiga för de sjötransporter, som nationalhushållningen kräver
- utnyttja hamnpolitiken som ett regionalpolitiskt vapen
- förhindra dubbelinvesteringar

Statsmakten i Finland har i detta nu nästan inga som helst möjligheter att ingripa i hamnarnas verksamhet. Statsmakten saknar även ett tillräckligt maskineri för en effektiv handläggning av hamnfrågorna. Ett dylikt ingripande skulle å andra sidan innebära tillstramning av kommunernas självstyrelserättigheter och förutsätter sålunda lagstiftningsåtgärder.

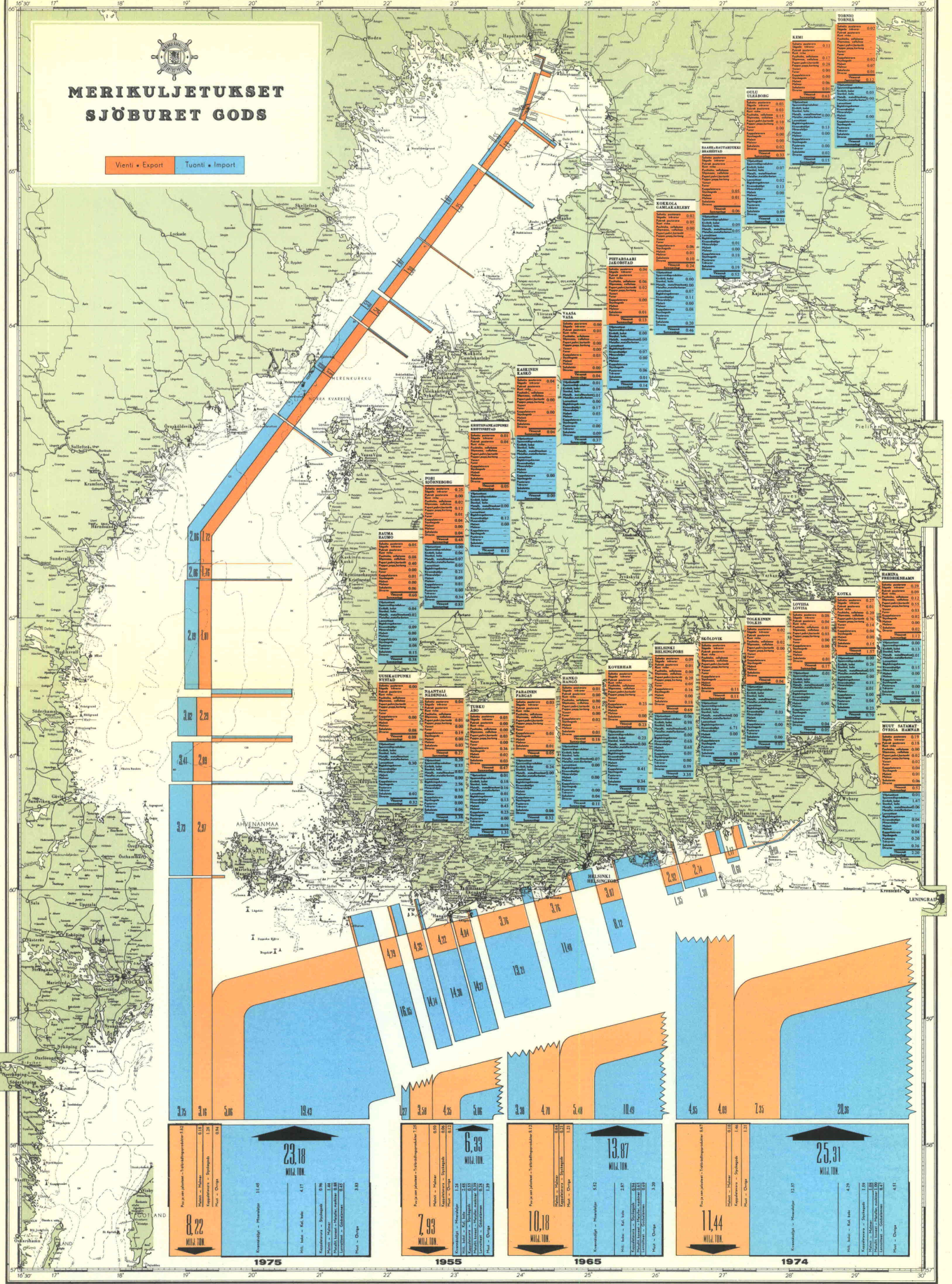
Man kan också fråga sig, om det behövs ett större statligt ingripande än i detta nu. Ehuru man kan instämma i, att några större fel i fråga om hamnarnas utveckling kanske inte begåtts, utgör detta dock ingen orsak till att vila på lagrarna. Man bör vaksamt följa med vad som händer på annat håll i världen och ta lärdom därav.

Både i Norge och Sverige har kommittéer suttit och dryftat hamnregden och det är tid att fatta beslut. Det ser ut, som om statens andel vid skötandet av hamnärenden kommer att förstärkas samtidigt som man försöker bevara det nuvarande systemets smidighet och efterfrågeanpassning. Om man i Finland inför motsvarande system borde den organisation, som behandlar hamnärenden, införlivas i samma förvaltningsområde, där även övriga ärenden i anslutning till sjöfarten handläggs.



MERIKULJETUKSET SJÖBURET GODS

Vienti • Export Tuonti • Import



TORNIO

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

ULEÅBORG

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

ROVANIEMI

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

VAASA

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

KAJENA

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

KOIVUNEN

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

PUOLANVAARA

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

ROVANIEMI

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

ROVANIEMI

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

ROVANIEMI

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

ROVANIEMI

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

ROVANIEMI

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

ROVANIEMI

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

ROVANIEMI

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

ROVANIEMI

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

ROVANIEMI

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

ROVANIEMI

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

ROVANIEMI

Export	0.02
Import	0.02
Total	0.04

1975

Export	8.22
Import	23.18
Total	31.40

1955

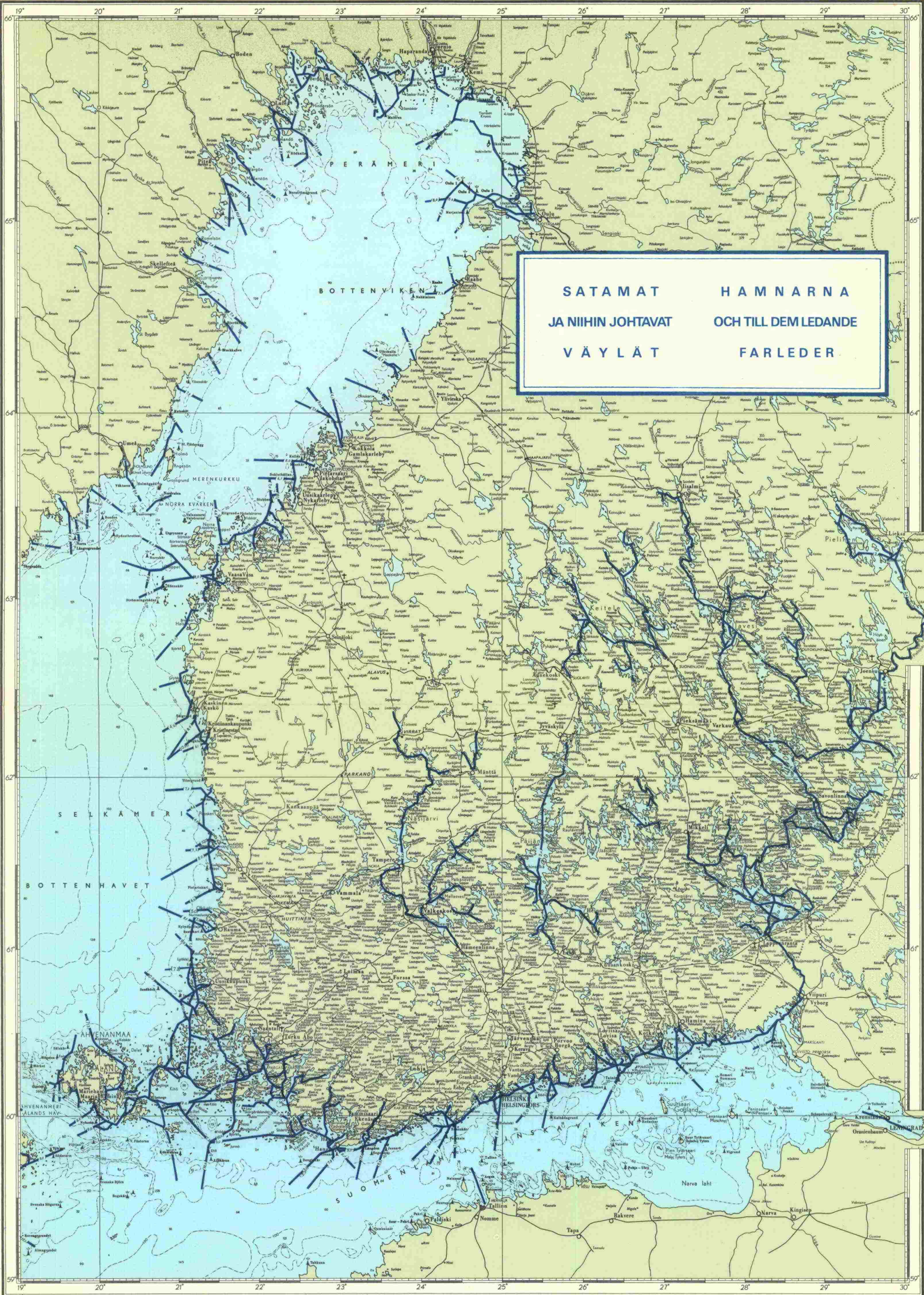
Export	7.09
Import	6.33
Total	13.42

1965

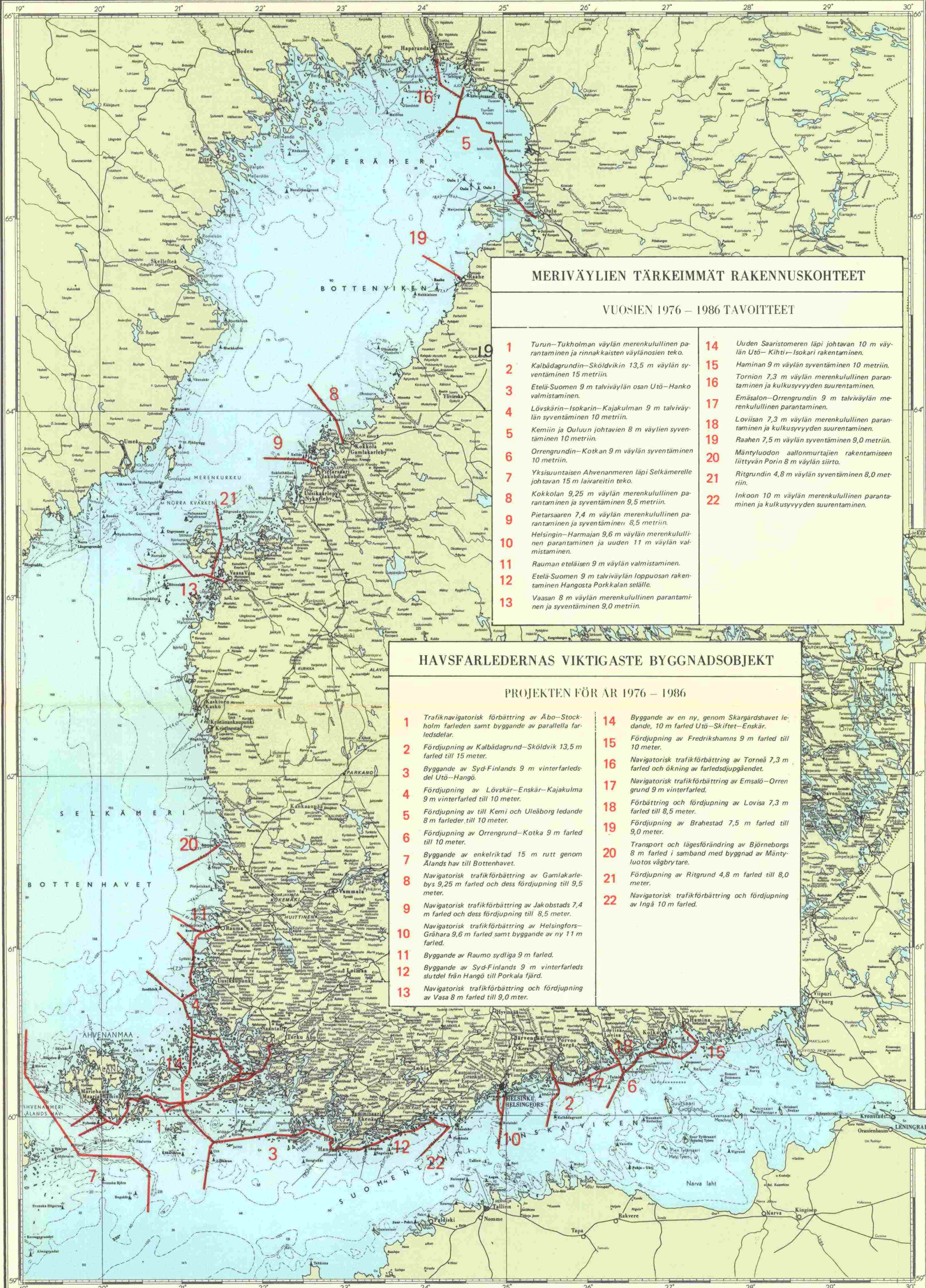
Export	10.18
Import	13.87
Total	24.05

1974

Export	11.44
Import	25.31
Total	36.75



SATAMAT HAMNARNA
JA NIIHIN JOHTAVAT OCH TILL DEM LEDANDE
VÄYLÄT FARLEDER



MERIVÄYLIEN TÄRKEIMMÄT RAKENNUSKOHTEET

VUOSIEN 1976 - 1986 TAVOITTEET

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1 Turun-Tukholman väylän merenkulullinen parantaminen ja rinnakkaisten väylänosien teko. 2 Kalbädgrundin-Sköldvikin 13,5 m väylän syventäminen 15 metriin. 3 Etelä-Suomen 9 m talviväylän osan Utö-Hanko valmistaminen. 4 Lövsjärin-Isokarin-Kajakulman 9 m talviväylän syventäminen 10 metriin. 5 Kemiin ja Ouluun johtavien 8 m väylien syventäminen 10 metriin. 6 Orregrundin-Kotkan 9 m väylän syventäminen 10 metriin. 7 Yksisuuntaisen Ahvenanmeren läpi Selkämerelle johtavan 15 m laivareitin teko. 8 Kokkolan 9,25 m väylän merenkulullinen parantaminen ja syventäminen 9,5 metriin. 9 Pietarsaaren 7,4 m väylän merenkulullinen parantaminen ja syventäminen 8,5 metriin. 10 Helsingin-Harmajan 9,6 m väylän merenkulullinen parantaminen ja uuden 11 m väylän valmistaminen. 11 Rauman eteläisen 9 m väylän valmistaminen. 12 Etelä-Suomen 9 m talviväylän loppuosan rakentaminen Hangosta Porkkalan selälle. 13 Vaasan 8 m väylän merenkulullinen parantaminen ja syventäminen 9,0 metriin. | <ol style="list-style-type: none"> 14 Uuden Saaristomerren läpi johtavan 10 m väylän Utö-Kihti-Isokari rakentaminen. 15 Haminan 9 m väylän syventäminen 10 metriin. 16 Tornion 7,3 m väylän merenkulullinen parantaminen ja kulkusyvyyden suurentaminen. 17 Emäsalon-Orregrundin 9 m talviväylän merenkulullinen parantaminen. 18 Loviisan 7,3 m väylän merenkulullinen parantaminen ja kulkusyvyyden suurentaminen. 19 Raahen 7,5 m väylän syventäminen 9,0 metriin. 20 Mäntyluodon aallonmurtajien rakentamiseen liittyvän Porin 8 m väylän siirto. 21 Ritgrundin 4,8 m väylän syventäminen 8,0 metriin. 22 Inkoon 10 m väylän merenkulullinen parantaminen ja kulkusyvyyden suurentaminen. |
|--|--|




HAVSFARLEDERNAS VIKTIGASTE BYGGNADSOBJEKT

PROJEKTEN FÖR ÅR 1976 - 1986

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1 Trafiknavigatorisk förbättring av Åbo-Stockholm farleden samt byggande av parallella farledsdelar. 2 Fördjupning av Kalbädgrund-Sköldvik 13,5 m farled till 15 meter. 3 Byggande av Syd-Finlands 9 m vinterfarleds del Utö-Hangö. 4 Fördjupning av Lövsjär-Enskär-Kajakulma 9 m vinterfarled till 10 meter. 5 Fördjupning av till Kemi och Uleåborg ledande 8 m farleder till 10 meter. 6 Fördjupning av Orregrund-Kotka 9 m farled till 10 meter. 7 Byggande av enkelriktad 15 m rutt genom Ålands hav till Bottnhavet. 8 Navigatorisk trafikförbättring av Gamla Karleby 9,25 m farled och dess fördjupning till 9,5 meter. 9 Navigatorisk trafikförbättring av Jakobstads 7,4 m farled och dess fördjupning till 8,5 meter. 10 Navigatorisk trafikförbättring av Helsingfors-Gråhara 9,6 m farled samt byggande av ny 11 m farled. 11 Byggande av Raumo sydliga 9 m farled. 12 Byggande av Syd-Finlands 9 m vinterfarleds slutdel från Hangö till Porkkala fjärd. 13 Navigatorisk trafikförbättring och fördjupning av Vasa 8 m farled till 9,0 mter. | <ol style="list-style-type: none"> 14 Byggande av en ny, genom Skärgårdshavet ledande, 10 m farled Utö-Skiftet-Enskär. 15 Fördjupning av Fredrikshamn 9 m farled till 10 meter. 16 Navigatorisk trafikförbättring av Torneå 7,3 m farled och ökning av farledsdjupgåendet. 17 Navigatorisk trafikförbättring av Emsälö-Orregrund 9 m vinterfarled. 18 Förbättring och fördjupning av Lovisa 7,3 m farled till 8,5 meter. 19 Fördjupning av Brahestad 7,5 m farled till 9,0 meter. 20 Transport och lägesförändring av Björneborgs 8 m farled i samband med byggnad av Mäntyluots vägbrytare. 21 Fördjupning av Ritgrund 4,8 m farled till 8,0 meter. 22 Navigatorisk trafikförbättring och fördjupning av Ingå 10 m farled. |
|--|--|



**KOTIMAAN MERIKULJETUKSET
1975
INHEMSKA SJÖTRANSPORTER**

	NESTEM. POLTTOAINEET FLYTANDE BRÄNSLE	4,65 MILJ. TON.
	HIEKKA	1,35 MILJ. TON.
	MUU TAVARA ANNAT GODS	0,70 MILJ. TON.
	YHT. / TILLS.	6,70 MILJ. TON.

SUOMEN VALTION JÄÄNMURTAJAT • FINSKA STATENS ISBRYTARE



1890 romutettu 1958
nedskrotad



1897 romutettu 1960
nedskrotad



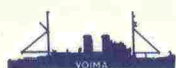
1903 museoon 1970
till museet



1912
1912
1912



1899 AVANCE (Turku - Åbo) 1922 romutettu 1959
nedskrotad



1924 luovutettu 1944
överläten



1925 luovutettu 1944
överläten



1939 luovutettu merivoimille 1975
överläten till sjöstridskrafterna



1954



1959



1960



1961



1964



1969



1971



1975

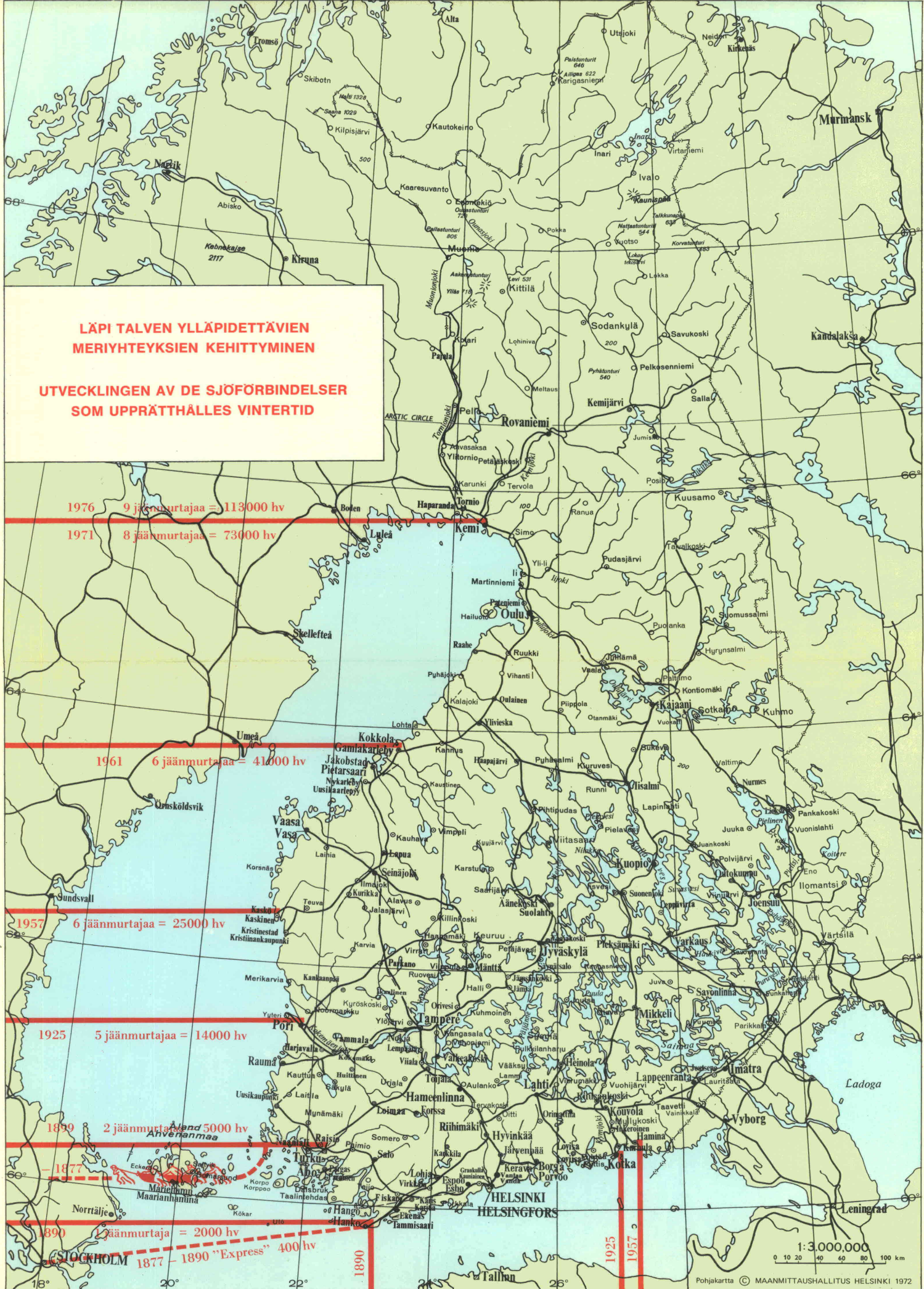


1976

Jäänmurtaja Isbrytare	Koneisto Maskineri	Konetehto hv Maskineffekt hk	Polkurit Propellrit	Kallistus- tänki Kräng- nings- tänkar	Pituus Längd	Leveys Bredd	Syväys Djup- gående	Rakentaja Byggare	
			perässä akter ut	keulassa för ut					
MURTAJA	höyry - hiili ång - kol	1 600	1	—	47,55	10,99	5,49	Finnboda Stockholm	
SAMPO	"	3 000	1	1	61,57	13,11	5,56	Armstrong Newcastle	
TARMO - APU ..	höyry - hiili / öljy ång - kol / olja	3 850	1	1	67,12	14,30	6,10	" "	
VAINAMOINEN ..	höyry - hiili ång - kol	6 900	2	1	X	75,40	19,20	Vulcan Stettin	
(AVANCE) - APU	"	1 200	1	—	43,89	10,82	5,15	Howaldswerke Kiel	
VOIMA	"	4 100	1	1	—	64,20	14,24	Boekers Varv Tallin	
JÄKKÄRHU	höyry - öljy ång - olja	9 200	2	1	X	78,45	19,28	Smit Rotterdam	
SISU	sähködiesel el. diesel	4 500	2	1	—	65,26	14,40	Wärtsilä Helsinki Helsingfors	
VOIMA	"	10 500	2	2	X	83,50	19,40	6,75	" "
KARHU	"	7 500	2	2	X	74,15	17,40	6,40	" "
MURTAJA	"	7 500	2	2	X	74,15	17,40	6,40	" "
SAMPO	"	7 500	2	2	X	74,68	17,40	6,40	" "
TARMO	"	12 000	2	2	X	84,50	21,20	6,75	" "
VARMA	"	12 000	2	2	X	86,50	21,20	6,75	" "
APU	"	12 000	2	2	X	86,50	21,20	6,75	" "
URHO	"	22 000	2	2	X	104,70	23,85	8,30	" "
SISU	"	22 000	2	2	X	104,70	23,85	8,30	" "

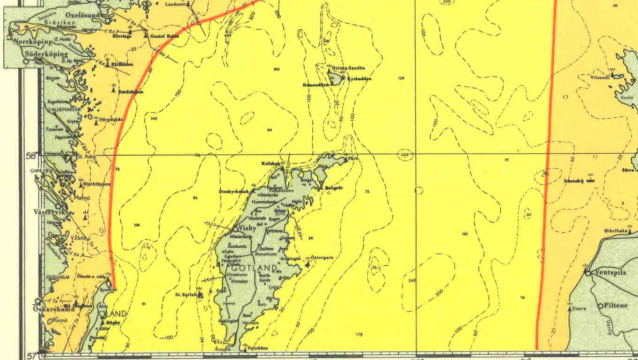
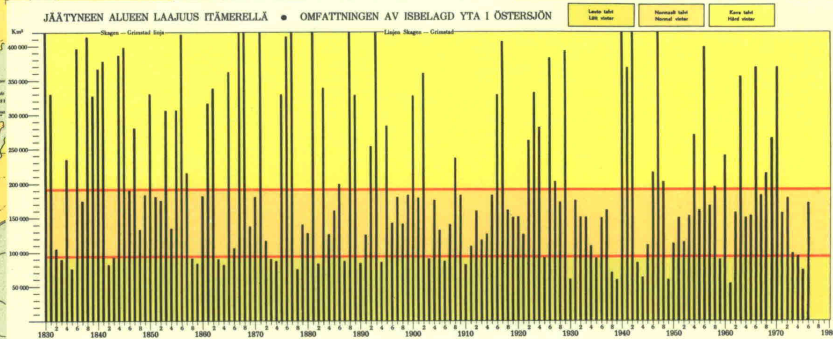
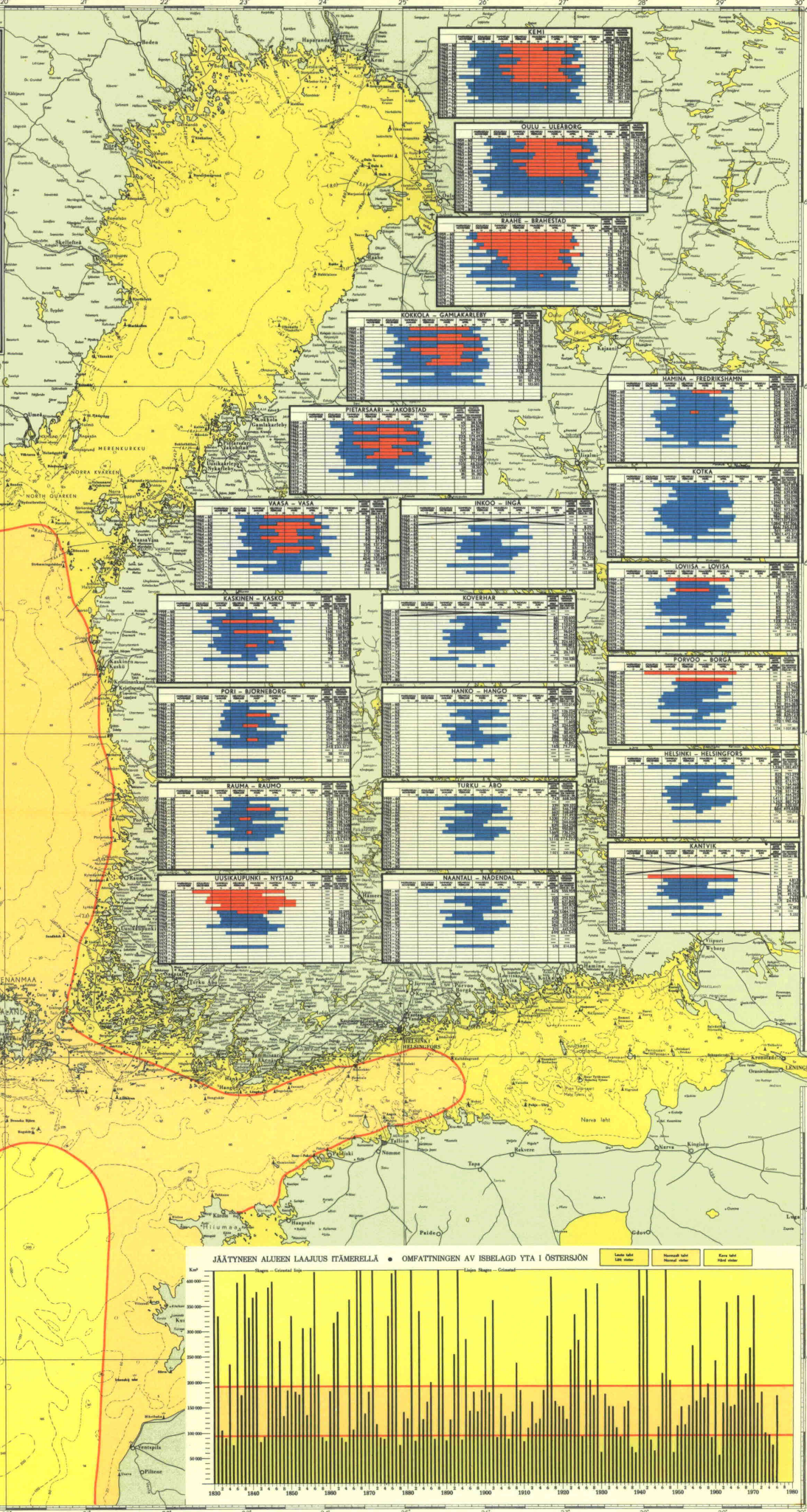
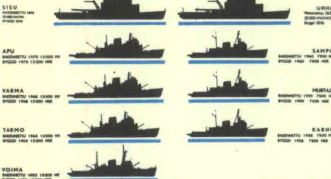
**LÄPI TALVEN YLLÄPIDETTÄVIEN
MERIYHTEYKSIEN KEHITYMINEN**

**UTVECKLINGEN AV DE SJÖFÖRBINDELSER
SOM UPPRÄTTHÅLLES VINTERTID**



TALVISATAMIEN JÄÄNMURTAJA-AVUSTUS ISBRYTAR-ASSISTERING AV VINTERHAMNARNA

Blue: Icebreaker assistance available
Red: Icebreaker assistance not available



**TALVISATAMIEN
JÄÄMURTAJA-AVUSTUS**

**ISBRYTAR-ASSISTERING
AV VINTERHAMNARNA**

SEKÄ
JÄÄTYNEEN ALUEEN LAAJUUS

SAMT
OMFATTNINGEN AV ISBELAGD YTA



KONETEHO

MASKINEFFEKT

Likenne käynyt jäänmurtejan avulla

Satamat sulkeutuneina

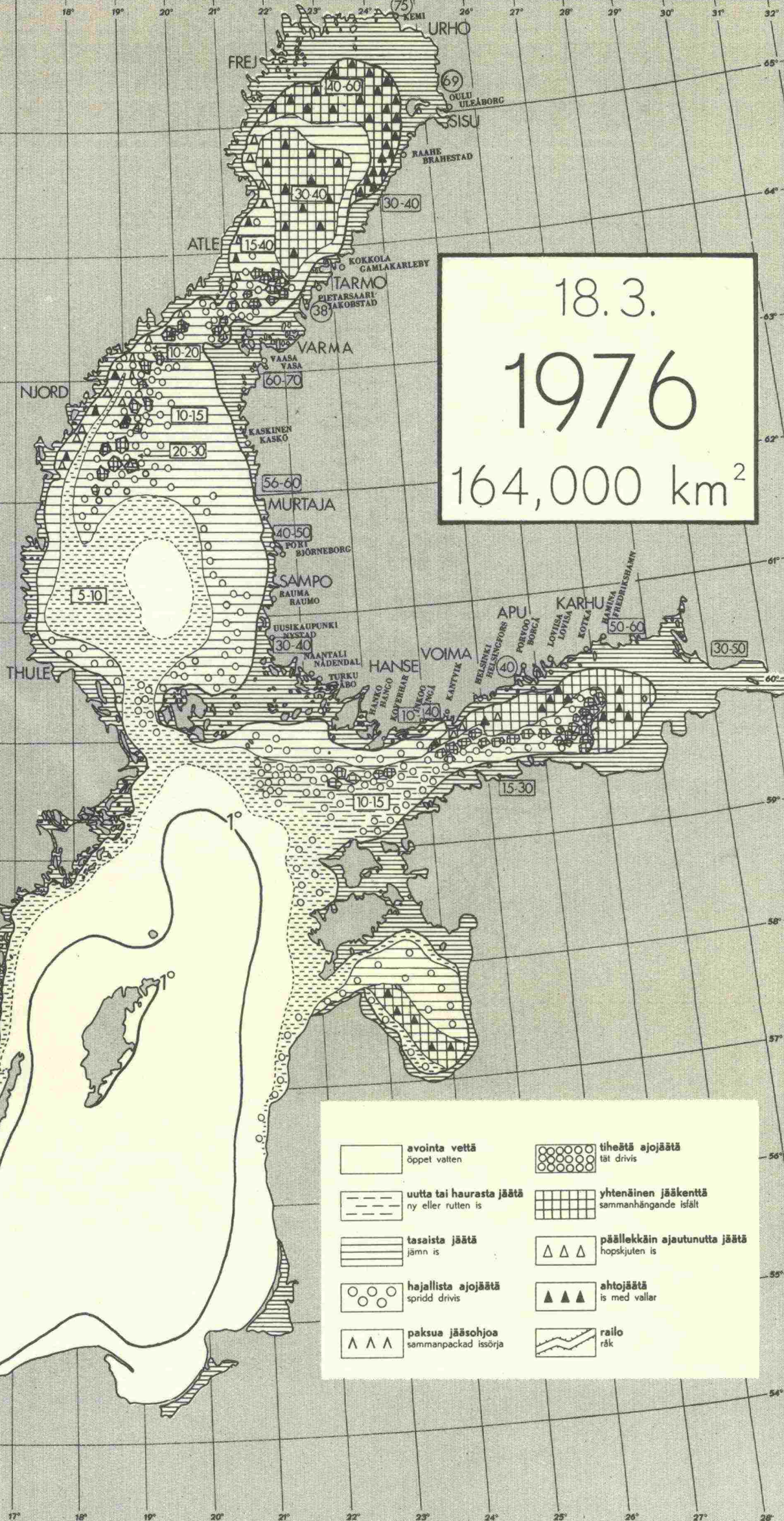
Trafik upprätthålles med isbrytare

Hamnarna stängda

25.11.1975 — 26.5.1976

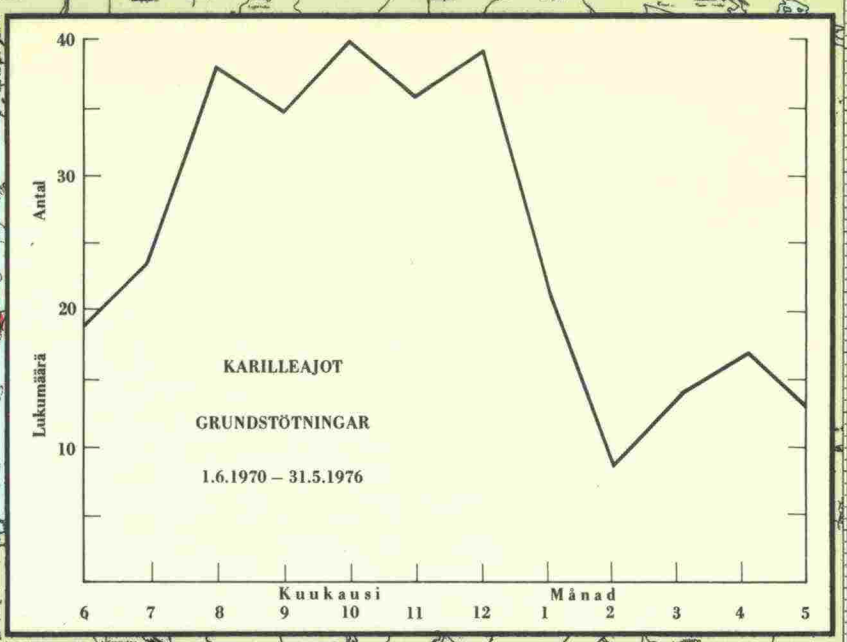
	AVSESTÄMNA ÅRSTIDERS LUPPMÅNÅR						ÅRSLÄT ASSISTERING TRAFIK	KÖLSTÄMMA TÄRVMÅNÅR TÖNNEISSÅR
	Marschou November	Joulukuu December	Tammikuu Januari	Helmikuu Februari	Marsikuu Mars	Huhtikuu April		
KEMI							294	344 644
OULU - ULEÅBORG							190	203 052
RAAHE BRAHESTAD							70	217 957
KOKKOLA GAMLAKARLEBY							83	103 593
PIETARSAARI JAKOBSTAD							49	33 611
VAASA - VASA							183	53 106
KASKINEN - KASKÖ							16	9 169
FORI BJÖRNEBORG							266	211 123
RAUMA - RAUMO							170	144 909
UUSIKAUPUNKI NYSTAD							50	77 270
NAANTALI NÄDENDAL							579	614 935
TURKU - ÅBO							1 021	330 995
HANKO - HANGÖ							102	74 475
KOVERHAR							43	101 933
INKOO - INGÅ							53	122 887
KANTVIK							8	5 332
HELSINKI HELSINGFORS							1 193	736 911
PORVOO - BORGÅ							124	1 037 857
LOVISA - LOVISA							127	87 379
KOTKA							608	590 145
HAMINA FREDRIKSHAMN							404	470 968
	Yhteensä Sammanlagt						5 633	5 572 241

18.3.
1976
164,000 km²



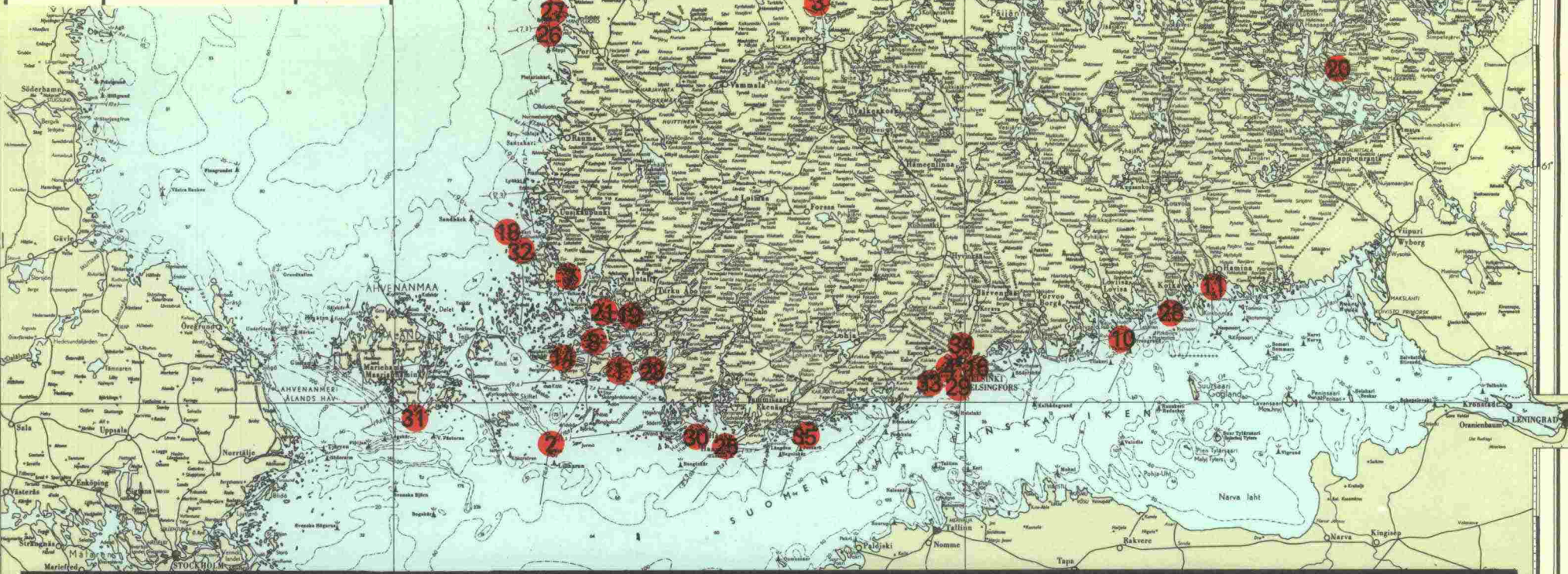
avointa vettä öppet vatten	tiheätä ajojäättä tät drivis
uutta tai haurasta jäätä ny eller ruttens is	yhtenäinen jääkenttä sammanhängande isfält
tasaista jäätä jämn is	päällekkäin ajautunutta jäätä hopskjuten is
hajallista ajojäättä spridd drivis	ahtojäättä is med valler
paksua jääsohjoa sammanpackad issörja	raito råk

Paikka Plats	Laivan nimi Fartygets namn	Päivämäärä Datum
1	HANS GUTZEIT	75 06 14
2	UTÖ	75 06 14
3	POHJOLA	75 06 19
4	KATARINA	75 06 20
5	ALISA	75 07 05
6	KUOPIO	75 07 26
7	SÄRKKÄ	75 08 14
8	VIKING 1	75 08 15
9	SONIA	75 08 17
10	PILOT	75 08 17
11	VALLILA	75 08 21
12	STELLA	75 08 26
13	FRIGARD	75 09 05
14	POLSTJÄRNAN	75 09 07
15	FINNPINNE	75 10 01
16	SOMERI	75 10 03
17	TUTKA	75 10 14
18	LILLY	75 10 20
19	TRELLEBORG	75 10 21
20	NORPPA	75 10 21
21	FART	75 10 31
22	FINNALPINO	75 11 15
23	KASTE	75 11 24
24	SONIA	75 12 9
25	LEVATOR	75 12 10
26	ALTAIR	75 12 16
27	TURSO	75 12 16
28	HILLY	75 12 17
29	DUNHUANG	75 12 23
30	NORDHAFEN	76 1 23
31	VIKING 3	76 2 23
32	KORMORAN	76 2 25
33	VALLILA	76 3 26
34	METTE BEWA	76 5 9
35	TAUVO	76 5 17



ALUSTEN
POHJAKOSKETUKSET JA KARILLEAJOT
1.6.1975 – 31.5.1976 VÄLISENÄ AIKANA

FARTYGENS
BOTTENKÄNNINGAR OCH GRUNDSTÖTNINGAR
UNDER TIDEN 1.6.1975 – 31.5.1976



Kartta esittää Suomen rannikolla sekä sisävesillä tapahtuneet karilleajot ja pohjakosketukset 1.6.1975–31.5.1976 Graafisesta esityksestä käy selville näiden onnettomuuksien jakautuminen kuukausittain kuusvuotiskautena 1.6.1970–31.5.1976. Tästä voidaan havaita, että karilleajojen lukumäärä nousee kohti syksyä. Yli 60% onnettomuuksista on sattunut elo- ja joulukuun välisenä aikana jolloin syksyn huonot sääolosuhteet ja pimeys lisäävät vaaratekijöitä kapeilla ja mutkaisilla väylilläämme. Tammikuussa käyrä kääntyy jyrkkään laskuun. Tämä johtuu meren jäätymisestä, jolloin alukset kulkevat avattuina uomia pitkin. Tällöin ovat myös heikoimmin varustetut alukset poissa liikenteestä. Lievä nousu tilastossa keväällä johtuu siitä, että jään sulaessa uomat häviävät, kelluvia merimerkkejä ei vielä ole asetettu paikoilleen ja liikennetiheys kasvaa.

Kartan visar bottenkänningarna och grundstötningarna vid Finlands kuster och insjöväten 1.6.1975–31.5.1976 Huru dessa olyckor fördelar sig enligt månad under sexårsperioden 1.6.1970–31.5.1976 framgår ur den grafiska framställningen. Man kan konstatera, att grundstötningarna årligen ökar i antal under hösten. Över 60% av olyckorna har inträffat under tiden augusti–december då dåliga väderleksförhållanden och höstmörker ökar riskfaktorerna vid våra smala och krokiga farleder. I januari pekar kurvan brant nedåt. Detta beror på att då isen lagt sig, trafikerar fartygen i öppnade farledsrännor och att svagare utrustade fartyg ej är insatta i vintertrafik. En obetydlig ökning i statistiken under våren beror på, att då isen smälter, försvinner samtidigt rännorna, och att flytande sjömärken inte är utsatta och trafiken växer.

MERENKULKUKALITUKSEN TIETON TULLEET KUOLEMAAN JOHTANEET VENEONNETTOMUUKSET
ajalla 01.01.1975 – 12.31.1975

Onnettomuuksia yhteensä	97 kpl
– sisävesillä	67 kpl
– rannikolla	30 kpl
Ihmishenkä menetettiin onnettomuuksissa yhteensä	125 henk.
Onnettomuusvenistä oli	
– soutuveneitä tai enint. 5 hv:n perämootorilla varustettuja	50 %
– 5 – 20 hv:n perämootorilla varustettuja	26 %
– yli 20 hv:n perämootorilla varustettuja	1 %
– purjeventä	3 %
– sisämootoriveneitä	13 %
– ei tietoa tyyppistä	7 %
Pelastusliivit	
– liivejä ei mukana	74 %
– liivit mukana muttei päällä	9 %
– liivit päällä	5 %
– ei tietoa	12 %
Alkoholin merkitys tapahtumaketjulle	
– ilmeinen	54 %
– päihtyneenä, mutta merkitys epäselvä	13 %
– alkoholilla ei osuutta	24 %
– ei tietoa päihtyneisyydestä	9 %

BÅTOLYCKOR MED DÖDLIG UTGÅNG VILKA KOMMIT TILL SJÖFARTSSTYRELSENS KÄNNEDOM
under tiden 01.01.1975 – 12.31.1975

Det totala antalet olyckor	97 st
– i insjöarna	67 st
– vid kusten	30 st
Antalet döda	125
Av olycksbåtarna var	
– roddbåtar eller båtar med högst 5 hk utombordsmotor	50 %
– försedda med 5 – 20 hk utombordsmotor	26 %
– försedda med över 20 hk utombordsmotor	1 %
– segelbåtar	3 %
– försedda med inombordsmotor	13 %
– av okänd typ	7 %
Flytvästar	
– fanns ej ombord	74 %
– fanns ombord men inte påtagna	9 %
– påtagna	5 %
– vet ej	12 %
Alkoholens betydelse för	
– uppenbar	54 %
– berusade, men betydelsen oklar	13 %
– nykter	24 %
– vet ej	9 %

