

SUOMALAISTA
MERENKULKUA

FINSK SJÖFART





MIHIN MINISTERIÖÖN MERENKULKU?

Merenkukkuhallinnon sijoituskysymystä on käsitelty pääministeri Paasion syyskuussa 1967 asettaman ministeriöiden toiminnan tehostamista selvittellen työryhmän jälkeen viidessä eri komiteassa ja yhdessä työryhmässä. Viimeisin vaihe tässä toistaiseksi tasapisteisiin päätyneessä komitearuletissa on, että parlamentaarinen liikennekomitea, jonka puheenjohtajana toimi rautatiehallituksen pääjohtaja, esittää VI osamietinnössään, yhden äänen enemmistöllä, että merenkukkuhallitus olisi siirrettävä liikenneministeriön alaiseksi. On merkillepantavaa, että komitean kuusi vasemmistoa edustavaa jäsentä ja yksi liberaali äänestivät siirtämisen puolesta, kun taas kuusi oikeistoa ja keskustaryhmiä edustavaa jäsentä äänesti esitystä vastaan.

Tämä äänestyskäyttäytyminen osoittaa, että asiasta on tullut puhdas poliittinen ambiotokysymys, mitä on pidettävä valitettavana, koska ratkaisun asialliset perusteet tällöin helposti joutuvat syrjään. Toisaalta voidaan todeta, että kaikki merenkukkuhallituksen työntekijäjärjestöt ja muut merenkukkuun läheisesti liittyvät intressiryhmät ovat yksimielisesti asettuneet siirtoa vastustamaan.

Merenkulku on elinkeinotoimintaa, joka on lähinnä rinnastettavissa vientiteollisuuteen ja kansainväliseen kauppaan. Kaupan kohteena ovat laivojen kuljetussuoritteet ja markkina-alueena koko maailma. On huomattava, että hinnat näillä markkinoilla määräytyvät kansainvälisen rahtimarkkinatilanteen mukaan, eikä niihin Suomesta käsin voida millään tavalla vaikuttaa. Tämän vuoksi on merenkulun elinkeinopolitiikkaa hoidettava siten, että kauppalaivastomme kilpailukyky näillä markkinoilla säilyy. Kun maamme tällä hetkellä kamppailee erittäin suureksi kasvaneen maksutasevajeen kanssa, tulisi erityistä huomiota kiinnittää sellaisiin toimenpiteisiin, joilla tätä maksutasevajausta pystytään pienentämään. Merenkukkuelinkeinoon merkitys maamme maksutasevajausta tasaavana tekijänä käy selvästi ilmi viennin eri alojen fob-arvoja ja varustamoelinkeinoon bruttotuloja erittelevästä taulukosta.

Taulukko ei kuitenkaan vielä kerro koko totuutta, sillä se ei ota huomioon sitä maksutasetta korjaavaa vaikutusta, joka on vesiliikenteellä, vähiten kallista tuontienenergiaa tonnikipometriä kohti tarvitsevana kuljetusmuotona. Tältä osin viitataan julkaisussa olevaan vertailutaulukkoon.

Kun otetaan huomioon nämä tosiasiat, tuntuukin kummalliselta, että merenkukkuelinkeinoon kehittämistä pyritään vaikeuttamaan siirtämällä merenkukkuhallitus liikenneministeriön alaiseksi, jolloin sekä kauppa- ja teollisuusministeriön että merenkukkuhallituksen mahdollisuudet harjoittaa tehokasta merenkukku politiikkaa oleellisesti huononisivat. Juuri nyt kun kaikkialla pohjoisen pallonpuoliskon talveksi jäätyvillä merialueilla määrätietoisesti siirrytään ympärivuotiseen merenkukkuun, ei talvimerenkukkuamme kehitystä saisi vaarantaa. Perämeren satamien sulkeutuminen tai Perämeren alueen vientiteollisuuden tuotteiden laivaaminen Etelä-Suomen satamista kuljetustuen turvin olisi kansantaloudellemme erittäin kallista. Lisäksi se vaarantaisi tämän hyvin alkuunpäässeeseen Pohjois-Suomen kehityksen jatkumisen ja vaikeuttaisi merenkukkuelinkeinoamme edellytyksiä saada mahdollisimman suuri osa arktisten alueiden lisääntyvistä kuljetuksista suomalaisen tonniston haltuun.

Vuoden 1973 valtiopäivillä eduskunnan suuri valiokunta äänin 27–14 vastusti hallituksen esitystä merenkukkuhallinnon siirtämisestä liikenneministeriön hallinnonalaan, mistä oli seurauksena lakiesityksen peruuttaminen. Taustanaan tämä kannanotto merenkukkuhallitus toivookin, että kysymys voitaisiin jo lopullisesti haudata ja kaikki voimat keskittää merenkukkuhallituksen uudistamiseen osana kauppa- ja teollisuusministeriön muusta elinkeino- ja teollisuushallinnosta.

Lokakuussa 1975

MERENKUKKUHALLITUS



UNDER VILKET MINISTERIUM BÖR SJÖFARTEN LYDA ?

Efter det att den arbetsgrupp för effektivisering av ministeriernas verksamhet, som utsågs av statsminister Paasio i september 1967, utrett frågan om vilket ministerium sjöfartsförvaltningen bör underlyda, har ärendet behandlats i fem olika kommittéer och en arbetsgrupp. Det sista skedet i denna ännu oavgjorda kommittékarusell är, att den parlamentariska trafikkommittén, med järnvägsstyrelsens generaldirektör som ordförande, i sitt VI delbetänkande med en rösts majoritet föreslår, att sjöfartsstyrelsen borde underställas trafikministeriet. Det kan noteras, att de sex medlemmarna i kommittén, som representerar vänstern, och en liberal röstade för en sådan överföring, medan sex medlemmar representerande höger- och centergrupperingarna röstade emot förslaget.

Detta röstningsbeteende visar att hela saken blivit en rent politisk ambitionsfråga, vilket måste anses vara beklagligt emedan de sakliga grunderna för beslutet i detta fall lätt blir åsidosatta. Å andra sidan kan konstateras, att sjöfartens alla arbetstagarorganisationer och övriga närstående intressegrupper enhälligt har motsatt sig en dylik överföring.

Sjöfarten är en näringsgren, som närmast kan jämföras med exportindustri och internationell handel. Fartygens transportprestationer utgör handelsobjekt med hela världen som marknadsområde. Det bör observeras, att priserna på denna marknad bestäms enligt läget på den internationella fraktmarknaden och från finländsk sida går det inte att på något sätt inverka på dessa. Därför bör sjöfartens näringspolitik skötas så, att vår handelsflottas konkurrenskraft bibehålls på denna marknad. Emedan vårt land för närvarande kämpar med ett synnerligen stort underskott i betalningsbalansen, borde speciell vikt fästas vid sådana åtgärder, varmed detta underskott i betalningsbalansen kunde minskas. Sjöfartsnärings betydelse som utjämnande faktor för vårt lands betalningsbalans framgår tydligt i den tabell, som visar exportens fob-värden för olika branscher och rederinärings bruttointäkter.

Tabellen visar ändå inte hela sanningen, ty här beaktas inte den korrigerande inverkan på betalningsbalansen, som vattentrafiken har i egenskap av den minst penningslukande transportformen visavi importenergi per tonkilometer. Här hänvisas till den jämförelsetabell som ingår i publikationen.

När dessa fakta beaktas, verkar det besynnerligt, att man försöker försvåra sjöfartsnärings utveckling genom att underställa sjöfartsstyrelsen trafikministeriet, varigenom såväl handels- och industriministeriets som sjöfartsstyrelsens möjligheter att bedriva en effektiv sjöfartspolitik i hög grad skulle försämrats. Just nu när man på alla havsområden på det norra halvklotet målmedvetet övergår till sjöfart året om, skulle utvecklingen av vår vintersjöfart riskeras. Att stänga Bottenvikens hamnar eller att skeppa områdets exportindustriprodukter från södra Finlands hamnar baserat på transportunderstöd, skulle vara synnerligen dyrt för vår nationalökonomi. Dessutom skulle den gynnsamma utvecklingen i norra Finland riskeras och det finska tonnageets möjligheter att få möjligast stor andel av de ökande transporterna inom de arktiska områdena skulle försvåras.

Riksdagens stora utskott röstade under 1973 års riksdag med rösterna 27–14 emot regeringens proposition om att sjöfartsförvaltningen skulle underställas trafikministeriet, varav följde att lagförslaget återkallades. Med detta ställningstagande som bakgrund önskar sjöfartsstyrelsen att frågan definitivt skulle begravas och att alla krafter skulle koncentreras på att förnya sjöfartsstyrelsen såsom en del av handels- och industriministeriets övriga närings- och industriförvaltning.

Oktober 1975

SJÖFARTSSTYRELSEN

SISÄLLYSLUETTELO

Eri teollisuusalojen viennin FOB-arvo ja varustamoelinkeinoon bruttotulot ulkomaanliikenteessä 1974.

Ulkomaanliikenteen bruttorahditulot vuosina 1963–1974.

Tasekehitys vuosina 1959–1974.

Vesikuljetus on edullisin.

Kotimaan merikuljetukset 1974.

Merikuljetukset, vienti ja tuonti 1974.

Riittääkö Suomen satamien kapasiteetti.

Suomen meritse kuljetetun ulkomaankaupan tavaramäärät 1964–1974, sekä suomalaisen tonniston osuus kuljetuksista.

Maailman kauppaa-alkuset 1.4.1975.

Suomen kauppalaivasto vuosina 1939, 1960, 1973 ja 1974, sekä 1.1.1975.

Varustamoelinkeinoon rahoitusrakenne vuosina 1963, 1965, 1967, 1970 ja 1973.

Varustamoelinkeinoon kustannusrakenne Suomessa vuosina 1964–1973.

Kauppalaivaston miehistö v. 1973.

Suomen laivatelakoiden henkilökuntamäärä vuosina 1970–1974.

Työntekijöille ja toimihenkilöille maksettujen palkkojen ja sosiaaliturvamaksujen kokonaismäärä vuosina 1970–1974.

Suomen laivatelakoiden laivatoimitukset vuosina 1970–1974.

Suomen laivatelakoiden kokonaisliikevaihto vuosina 1970–1974.

Suomen laivatelakoiden vienti vuosina 1970–1974.

Suomen laivatelakoiden kokonaistoimitusluottomäärä vuosina 1970–1974.

Talvimerenkulun tutkimus.

Läpi talven ylläpidettävien meriyhteyksien kehittyminen.

Suomen valtion jäänmurtajat.

Talvisatamien jäänmurtaja-avustus.

Jäätyneen alueen laajuus 1971.

Jäätyneen alueen laajuus 1972.

Jäätyneen alueen laajuus 1973.

Jäätyneen alueen laajuus 1974.

Jäätyneen alueen laajuus 1975.

Alusten pohjakosketukset ja karilleajot 01.06.1974–31.05.1975 välisenä aikana.

Merenkulkuhallituksen tietoon tulleet kuolemaan johtaneet veneonnettomuudet ajalla 01.06.1974–31.05.1975.

Satamat ja niihin johtavat väylät.

Meriväylien tärkeimmät rakennuskohteet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Exportens FOB-värde för olika industrigrenar samt rederinäringens bruttointäkter i utrikesfart år 1974.

Bruttofrakterna i utrikesfart åren 1963–1974.

Balansutvecklingen under åren 1959–1974.

Sjötransporten är förmånligast.

Inhemska sjötransporter 1974.

Sjöburet gods, export och import 1974.

Är kapaciteten i Finlands hamnar tillräcklig ?

Varumängden i Finlands sjöburna utrikeshandel åren 1964–1974, samt det finska tonnagets andel i transportererna.

Världens handelsflotta den 1.4.1975.

Finlands handelsflotta åren 1939, 1960, 1973 och 1974, samt 1.1.1975.

Rederinäringens finansieringsstruktur åren 1963, 1965, 1967, 1970 och 1973.

Rederinäringens kostnadsstruktur i Finland åren 1964–1973.

Handelsflottans bemanning år 1973.

Antalet anställda vid de finska skeppsvarven under åren 1970–1974.

Totalsumman av till varvsarbetarna och funktionärerna utbetalda löner och sociala avgifter under åren 1970–1974.

Fartygsleveranserna från de finska skeppsvarven under åren 1970–1974.

De finska skeppsvarvens totalomsättning under åren 1970–1974.

De finska skeppsvarvens export under åren 1970–1974.

De finska skeppsvarvens totala leveranskrediter under åren 1970–1974.

Vintersjöfartsforskning.

Utvecklingen av de sjöförbindelser som upprätthålles vintertid.

Finska statens isbrytare.

Isbrytar-assistering av vinterhamnarna.

Omfattningen av isbelagd yta 1971.

Omfattningen av isbelagd yta 1972.

Omfattningen av isbelagd yta 1973.

Omfattningen av isbelagd yta 1974.

Omfattningen av isbelagd yta 1975.

Fartygens bottenkänningar och grundstötningar under tiden 01.06.1974–31.05.1975.

Båtolyckor med dödlig utgång vilka kommit till sjöfartsstyrelsens kännedom under tiden 01.06.1974–31.05.1975.

Hamnarna och till dem ledande farleder.

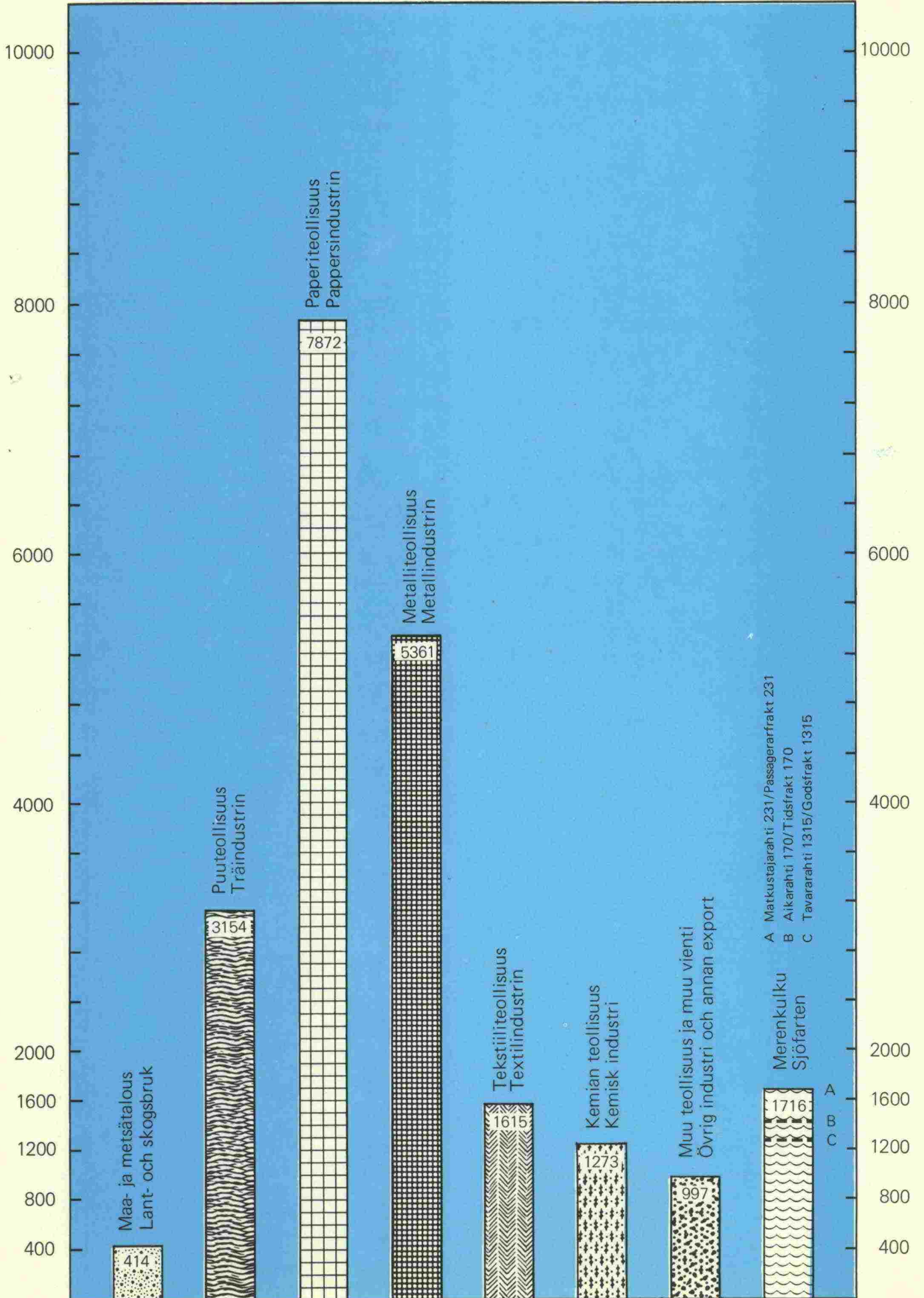
Havsfarledernas viktigaste byggnadsobjekt.

ERI TEOLLISUUSALOJEN VIENNIN
FOB-ARVO JA VARUSTAMOELINKEI-
NON BRUTTOTULOT ULKOMAANLIH-
KENTEESSÄ VUONNA 1974.

EXPORTENS FOB-VÄRDE FÖR OLIKA
INDUSTRIGRENAR SAMT REDERINÄ-
RINGENS BRUTTOINTÄKTER I UTRI-
KESFART ÅR 1974.

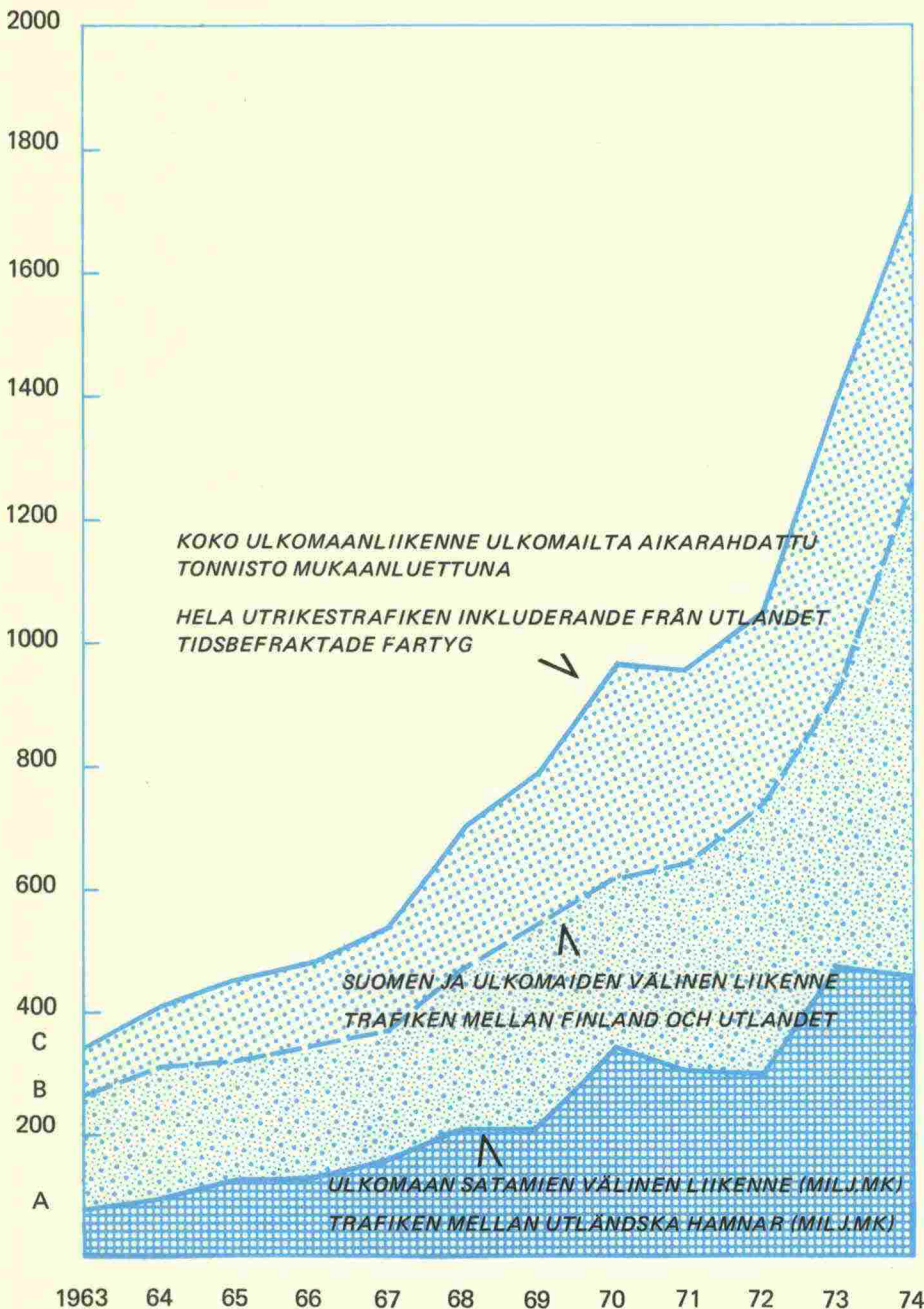
mmk

mmk



**ULKOMAANLIIKENTEEEN BRUTTORAHTI-
TULOT VUOSINA 1963 – 1974**

**BRUTTOFRAKTERNA I UTRIKESFART
ÄREN 1963 – 1974**



	A	B	C
	ulkomaan satamien välinen liikenne	Suomen ja ulkomaiden välinen liikenne	koko ulkomaanliikenne ulkomailta aikarahdattu tonnistona mukaanluettuna
	trafiken mellan utländska hamnar	trafiken mellan Finland och utlandet	hela utrikes- trafiken inkluderande från utlandet tidsbefraktade fartyg
	milj.mk	milj.mk	milj.mk
1963	80,6	266,1	348,8
1964	99,7	316,4	416,1
1965	130,6	325,5	460,8
1966	131,3	350,8	487,5
1967	162,9	372,6	541,3
1968	212,9	476,1	702,2
1969	212,4	550,3	792,6
1970	346,9	621,0	967,9
1971	309,3	648,6	957,9
1972	303,1	741,5	1044,6
1973	477,1	932,0	1409,1
1974 *	462,6	1253,7	1716,3

* Arvio
Uppskattning

Koko varustamoelinkeinoon ulkomaanliikenteen bruttorahtitulot olivat alustavan arvion mukaan viime vuonna 1716 milj.mk oltuaan v. 1973 1409 milj.mk. Tähän summaan sisältyvät myös bruttorahdit—n. 40 milj.mk—jotka suomalaiset varustamot ovat saaneet aikarahdatuilla ulkomaisilla aluksilla. Kotimaanliikenteen bruttorahtitulot olivat 66 milj.mk.

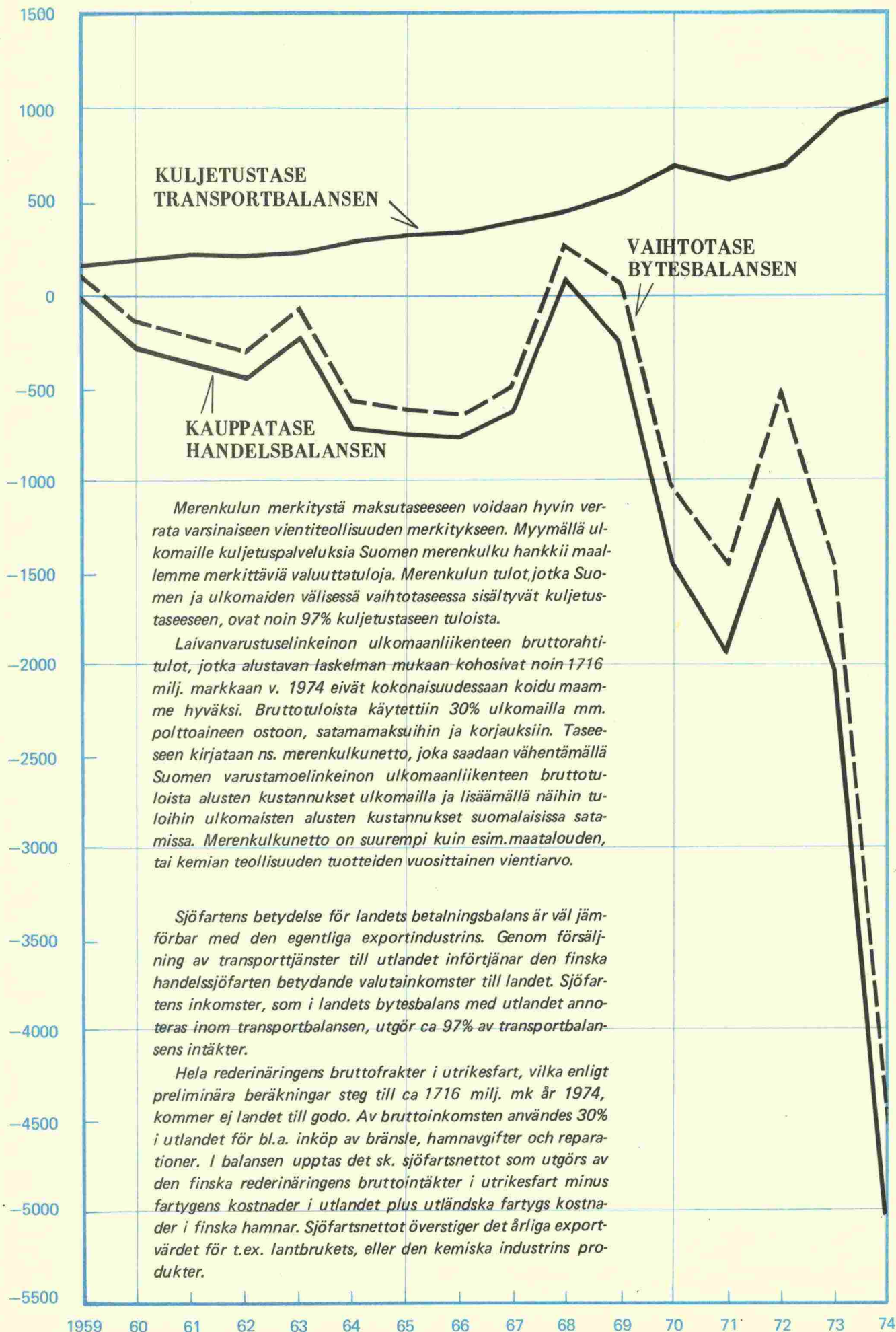
Suomen kauppalaivaston ulkomaanliikenteen bruttorahtituloista v. 1974 oli 78% kuivalastirahteja ja matkustajaliikenteen maksuja sekä 22% säiliöalusrahteja. Mainittuna vuonna kertyi Suomen ja ulkomaiden välisestä liikenteestä 1215 milj.mk, josta 53% viennistä ja 47% tuonnista. Ulkomaisten satamien välinen liikenne (cross trade) tuotti 462 milj.mk.

Hela rederinäringens bruttofrakter i utrikesfart uppgick enligt preliminära beräkningar senaste år till 1716 milj.mk jämfört med 1409 milj.mk år 1973. I dessa belopp ingår även de bruttofrakter—ca 40 milj.mk—som finska rederier erhållit med tidsbefraktade utländska fartyg. Bruttofrakterna i inrikesfart uppgick till 66 milj.mk.

Av den finska handelsflottans bruttofrakter i utrikesfart år 1974 var 78% torrlastfrakter och passageraravgifter samt 22% tankfrakter. Nämda år införtjänades i trafiken mellan Finland och utlandet 1215 milj.mk varav 53% i exporttrafiken och 47% i importtrafiken. I trafiken mellan utländska hamnar (cross trade) erhöles 462 milj.mk.

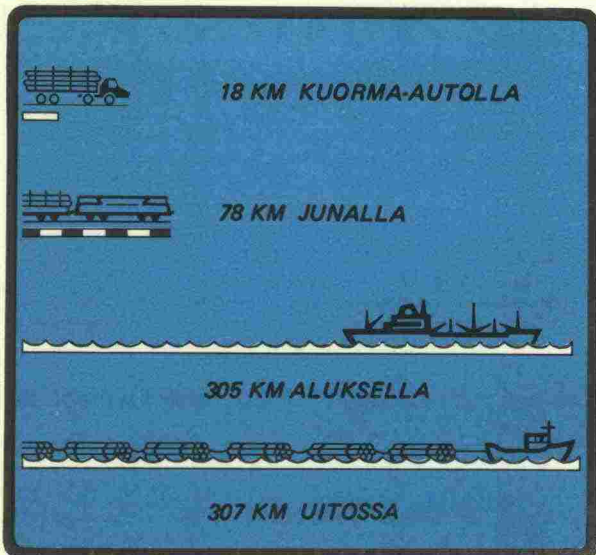
TASEKEHITYS VUOSINA 1959-1974

BALANSUTVECKLINGEN UNDER ÅREN 1959-1974



VESIKULJETUS ON EDULLISIN

YHDELLÄ LITRALLA POLTTOAINETTA KULJETETAAN 1000 KILOA TAVARAA PITKÄLLE – VARSINKIN VESIKULJETUKSESSA.



Vesien kokonaiskäytön yksi luontainen osa on kuljetus. Vuosien mittaan on vesikuljetus jatkuvasti pitänyt osuutensa maamme kokonaiskuljetussuoritteesta, jopa sitä hienokseltaan kasvattanut. Erityisen voimakasta on kasvu ollut sisävesien ja rannikon alusliikenteen tavarakuljetuksessa, mutta myös nippu-uitto on kasvanut samassa tahdissa muun kuljetuksen kanssa.

Vuonna 1974 oli vesikuljetusten osuus 26% kaikesta Suomen rajojen sisäpuolella tapahtuneesta tavaroiden kuljetussuoritteesta.

Rautatiekuljetusten osuus oli 23% ja maantiekuljetusten osuus 51%.

Vesiliikenteen tavarakuljetussuoritteesta, 8200 milj. nettotonnikilometristä, oli kotimaan välillä tapahtuvan ulkomaan aluskuljetusten osuus 43% sisävesien ja rannikon aluskuljetuksen osuus 34% ja uiton osuus 23%.

Suomea palvelevan merikuljetuksen kokonaissuorite n. 140000 milj. nettotonnikilometriä olikin sitten jo neljä kertaa suurempi kuin rajojemme sisäpuolella tapahtuneet kaikki kuljetussuoritteet yhteensä.

Perinteisesti tiedetään, että vedessä tavara kulkee halvalla. Vuoden 1974 tavarakuljetuksissa kulutti rautatiekuljetus polttoainetta 4 kertaa ja maantiekuljetus 17 kertaa enemmän kuin kotimaan vesikuljetus samaa kuljetussuoritetta kohti. Laskelmissa on tällöin verrattu kunkin kuljetusmuodon kuljetussuoritetta po. kuljetusmuodon kokonaisenergiankulutukseen, jolloin paluuliikenteen, järjestelyn ja mm. jäänmurtajien kulutus on otettu huomioon.

Koska vesikuljetus on energiakustannuksiltaan ja muutoinkin edullisin kuljetusmuoto, tulisi sitä tehokkaasti kehittää. Maamme pitkä rantaviiva ja suuren osan maata käsittävä vesireitistö tulisi ottaa tehokkaaseen käyttöön.

Kuitenkin ovat kotimaan vesikuljetusta palveleviin investointeihin saadut määrärahat vain murto-osa sille kuuluvasta suhteellisesta osuudesta. Ja nämäkin varat ovat parin viime vuoden aikana pudonneet puoleen entisestään.

Vesikuljetuksen toimintaedellytyksiä parannetaan parhaiten luomalla edellytykset puutteellisen väylästömme parantamiseen palvelemaan sekä uittoa että alusliikennettä, sekä kiinnittämällä vakavaa huomiota kuljetuskaluston kehittämiseen.

TAVARAKULJETUSTEN ENERGIANKULUTUS ERI KULJETUSMUODOISSA

	Yksikkökulutus (l/1000 ntkm)	Suhde
Uitto	3.3	1
Alus	3.3	1
Juna	12.8	4
Kuorma-auto	56.6	17

TAVARAKULJETUSTEN YRITYSTALOUDELLISET ENERGIKUSTANNUKSET

	Yksikkökustannus (mk/1000 ntkm)	Suhde
Uitto	1.5	1.0
Alus	1.3	0.9
Juna	5.3	3.5
Kuorma-auto	47.5	31.7

TAVARAKULJETUSTEN YHTEISKUNTATALOUDELLISET ENERGIKUSTANNUKSET

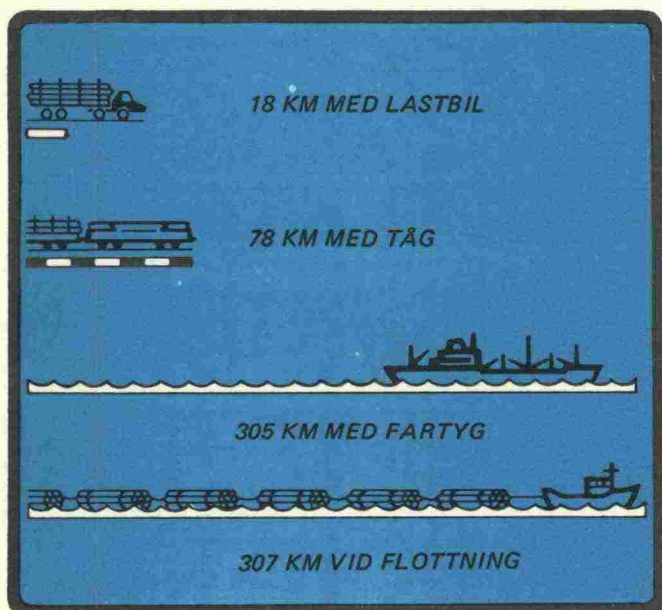
	Yksikkökustannus (mk/1000 ntkm)	Suhde
Uitto	1.4	1.0
Alus	1.2	0.9
Juna	4.7	3.4
Kuorma-auto	30.9	22.1

Asetelmista, jotka on laskettu syyskuussa 1974 vallinneen hintatason mukaan, käy selvästi ilmi, että vesikuljetus on ylivoimaisesti edullisin kuljetusmuoto sekä kuljetuksia tarvitseville että yhteiskunnalle.

Järkevällä vesikuljetuksen kehittämällä voidaan päästä vieläkin edullisempaan tulokseen, sillä energian tarve varsinaisessa vesikuljetustyössä on vain 10–25% junakuljetuksen ja 2–15% kuorma-autokuljetuksen vastaavasta tarpeesta.

SJÖTRANSPORTEN ÄR FÖRMÅNLIGAST

MED EN LITER BRÄNSLE
TRANSPORTERAS 1000 KILO
GODS LÅNGT— I ALL SYNNER-
HET VID SJÖTRANSPORT



Transporterna utgör en naturlig del vid utnyttjandet av våra vatten. Sjötransporterna har under årens lopp haft sin givna andel i vårt lands totala transportprestation och de har t.o.m. ökat något. Speciellt kraftig har tillväxten varit när det gäller insjö- och kusttrafikens varutransporter men även knippflottningen har ökat i takt med övriga transporter.

År 1974 utgjorde sjötransporterna 26% av den totala varutransportprestationen inom Finlands gränser.

Järnvägstransporternas andel var 23% och landsvägstransporternas andel 51%.

Av sjötrafikens varutransportprestation på 8200 milj. nettotonkilometer, utgjorde utrikesfartens andel av transportererna på inhemska farleder 43%, insjö- och kustfartens andel uppgick till 34% och flottningen till 23%.

Den totala sjötransportprestationen, som betjänar Finland, uppgick till 140000 milj. nettotonkilometer och var fyra gånger större än de sammanlagda transportprestationerna inom vårt lands gränser.

Sedan gammalt vet man, att varutransport på vatten är billigt. Vid varutransporter för år 1974 användes för järnvägstransporter för samma transportprestation 4 gånger och för landsvägstransporter 17 gånger mera bränsle än för inhemska sjötransporter. Vid beräkningarna har transportprestationen för varje transportform jämförts med resp. transportens totala energiförbrukning, varvid returresor, trafikdirigering och bl.a. isbrytarnas energiförbrukning beaktats.

Emedan sjötransporterna ifråga om energiförbrukning och även för övrigt är den förmånligaste transportformen, borde den effektivt utvecklas. Vårt lands långa kust och vidlyftiga insjösystem borde effektivt utnyttjas.

Trots detta utgör de anslag, som beviljats för inrikes sjötransporter endast en bråkdel av motsvarande proportionella andel. Och även dessa medel har under de två senaste åren minskat med hälften.

Sjötransporternas förutsättningar främjas bäst genom att förbättra vårt bristfälliga farledsnät, så att det bättre kan tjäna såväl flottning som fartygstafrik och även genom att fästa allvarlig uppmärksamhet vid utvecklandet av transportmedlen.

ENERGIFÖRBRUKNINGEN FÖR OLIKA TRANSPORTFORMER VID VARUTRANSPORT

	Enhetsförbrukning (liter / 1000 ntkm)	Relation
Flottning	3.3	1
Fartyg	3.3	1
Tåg	12.8	4
Lastbil	56.6	17

VARUTRANSPORTENS FÖRETAGSEKONOMISKA ENERGIKOSTNADER

	Enhetskostnad (mk / 1000 ntkm)	Relation
Flottning	1.5	1.0
Fartyg	1.3	0.9
Tåg	5.3	3.5
Lastbil	47.5	31.7

VARUTRANSPORTENS SAMHÄLLSEKONOMISKA ENERGIKOSTNADER




	Enhetskostnad (mk/1000 ntkm)	Relation
Flottning	1.4	1.0
Fartyg	1.2	0.9
Tåg	4.7	3.4
Lastbil	30.9	22.1

I dessa tabeller, vilka uträknats enligt kostnadsnivån i september 1974, framgår tydligt, att sjötransporterna är överlägset förmånligast såväl för dem, som utnyttjar transporter som för hela samhället.

Genom ett förnuftigt utvecklande av sjötransporterna uppnås ännu förmånligare resultat ty energibehovet vid det egentliga sjötransportarbetet utgör endast 10–25% av tågtransporternas och 2–15% av lastbilstransporternas motsvarande behov.

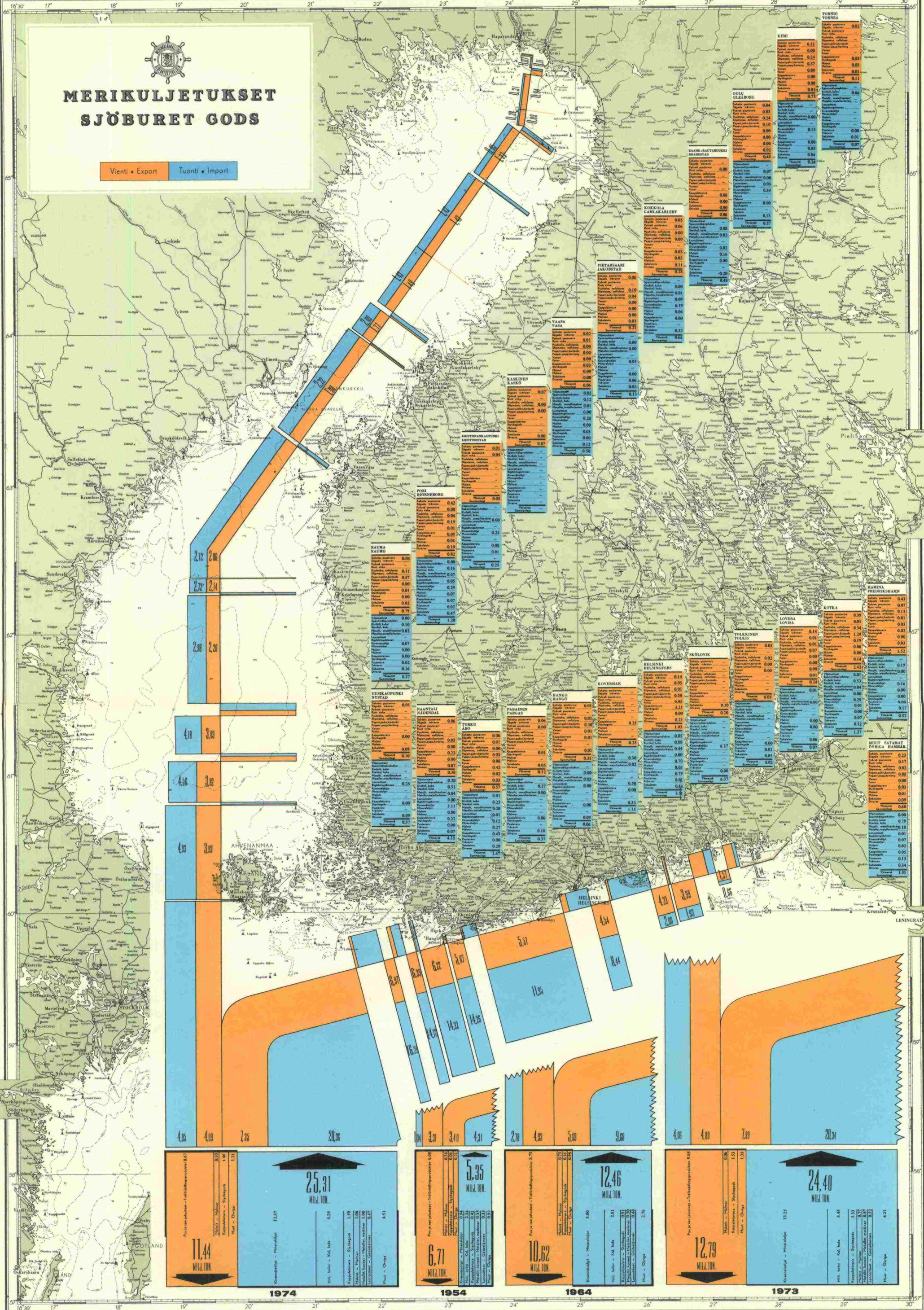


**KOTIMAAN MERIKULJETUKSET
1974
INHEMSKA SJÖTRANSPORTER**

	NESTEM. POLTTOAINEET FLYTANDE BRÄNSLE	4,88 MILJ. TON.
	HIEKKA SAND	1,86 MILJ. TON.
	MUU TAVARA ANNAT GODS	0,80 MILJ. TON.
	YHT. / TILLS.	7,54 MILJ. TON.

MERIKULJETUKSET SJÖBURET GODS

Vienti • Export Tuonti • Import



Riittääkö Suomen satamien kapasiteetti ?

Ylläesitetty kysymys tuntunee lähes rienaukselta nykytilanteessa, jolle on tunnusmerkillistä satamien omistajia ja niissä työskenteleviä liikkeitä ahdistava alityöllisyys. Tämä tilanne ei kuitenkaan voi enää jatkua kovinkaan kauan. Suomalainen vientitavara alkaa taas kelvata maailman markkinoilla ja satamien toiminta-aste palautuu normaaliin.

Viime vuosien satamatoiminnalle on antanut uuden ilmeen lastinkäsittelytapojen muuttuminen. Muutos on ollut nopea – nopeampi kuin mikään aikaisempi satamia kohdannut. Kun vielä kymmenisen vuotta sitten kaikki lastit käsiteltiin konventionaalaisella tavalla, on suurimpien satamiemme lastinkäsittelyssä siirrytty valtaosin suuryksiköiden ja peräporttilaivojen käsittelyyn. Kun tätä ei ole voitu tehdä vanhoissa satamanosissa, on näissä satamissa ollut pakko rakentaa kokonaan uusia satamalaiteita, jotka soveltuvat uusiin laivoihin ja lastinkäsittelytapoihin.

Kolmantena vaikuttimena satamien muuttumiseen – lisääntyvien lastimäärien ja muuttuvien lastinkuljetus - ja käsittelytapojen lisäksi on tulossa laivakokojen kasvu . Suomalaisilla laivanvarustajilla on tilattuna lukuisia nykyistä laivakokoa keskimäärin yli kaksi kertaa suurempia kuivalastilaivoja, joiden on mahdollisuuksien mukaan saatava lastinsa niin harvoista satamista kuin suinkin. Eduskunnan myötävaikutuksella tapahtunut ja toivottavasti edelleen jatkuva väylästön parantaminen sallii näitten laivojen turvallisen liikkumisen maamme meriväylillä. Kysymys on nyt enemmänkin siitä, onko laivoille sopivia laituripaikkoja, joihin liittyvät riittävän suuret varastot ja kentät, tarpeeksi satamissamme. Mikäli näin ei olisi, ei laivoista saataisi irti kaikkea niihin rakennettua tehoa, mistä taas taloudellisuus tulisi kärsimään. Satamiemme on huolehdittava siitä, että näin ei pääse tapahtumaan.

Satamien on siten seurattava tarkasti aikaansa ja tehtävä ne investointiratkaisut, jotka ovat välttämättömiä maamme kuljetustalouden kannalta. Toisaalta taas on niin, että investointien tulee olla nimenomaan välttämättömiä. Vajaatehoiset satamainvestoinnit ovat omistajalleen pelkkä taakka.

Jotta satamat saisivat riittävän katteen investoinneilleen, on samalla huolehdittava siitä, että satamien maksutaso on riittävän korkealla. Nopeana laukkaava inflaatio haittaa tätäkin, kuten niin monia muita taloudellisia toimintoja.

Yleisenä toteamuksena voitaneen sanoa, että maamme satamat ovat kansainvälisesti-kin ottaen monissa suhteissa korkeallakin tasolla. Kun eräät rakenteelliset ja työntekoon liittyvät organisatoriset heikkoudet poistetaan, voivat maamme satamat täysimääräisesti täyttää sen kansantaloudellisen veloitteen, mikä niillä kuljetusketjun tärkeinä solmukohtina on.

Määrällisen kapasiteetin lisäksi on pidettävä erityisesti huolta siitä, että kapasiteetti täyttää myös laadulliset vaatimukset.

Är kapaciteten i Finlands hamnar tillräcklig ?

Frågan låter nästan som en hädelse under för denna tid så betecknande och såväl hamnägarna som där verksamma företag beträffande sysselsättningsbrist. Situationen kan i alla fall inte fortgå alltför länge. Efterfrågan på finsk exportvara håller på att stegras och hamnarnas verksamhetsgrad återgår till det normala.

Förändring i lasthanteringen har under senaste år förändrat hamnverksamhetens karaktär. Förändringen har skett snabbt – snabbare än något hamnarna tidigare varit utsatta för. Medan lasten ännu för ett tiotal år tillbaka hanterades på konventionellt sätt, har man i fråga om lasthantering i våra största hamnar till stor del övergått till containers och fartyg med akterport. I de hamnar där metoderna i gamla hamnavsnitt ej kunnat tillämpas, har man sett sig nödsakad att helt och hållet förnya hamnanläggningarna och anpassa dem efter de nya fartygen och lasthanteringarna.

En tredje impuls till ändring av hamnarna – utöver ökade lastmängder och utvecklade metoder att transportera och hantera lasten – är ökningen av fartygsstorlekarna. Finska redare ligger inne med order på talrika torrlastfartyg som i medeltal med det dubbla överstiger nuvarande storlekar och i mån av möjlighet skall lasta i så få hamnar som möjligt. Förbättringen av farlederna, som skett med riksdagens bifall och vilket – får man hoppas – skall fortsätta, tillåter dessa fartyg att tryggt befara vårt lands farleder. Frågan gäller numera, om det för fartygen i våra hamnar finns lämpliga kajer med tillräckligt stora lastförråd och -fält. Om så icke är fallet, kan fartygen ej nyttjas fullt till den verksamhet för vilken de byggts, vilket innebär ekonomisk förlust. Våra hamnar bör sörja för att så icke kommer att ske.

Därför måste hamnarna noga följa med sin tid och fatta beslut över vidare investeringar, som i transportekonomiskt avseende är nödvändiga för vårt land. Å andra sidan skall investeringarna uttryckligen vara av det nödvändiga slaget. Ineffektiva hamninvesteringar utgör endast en börda för innehavaren.

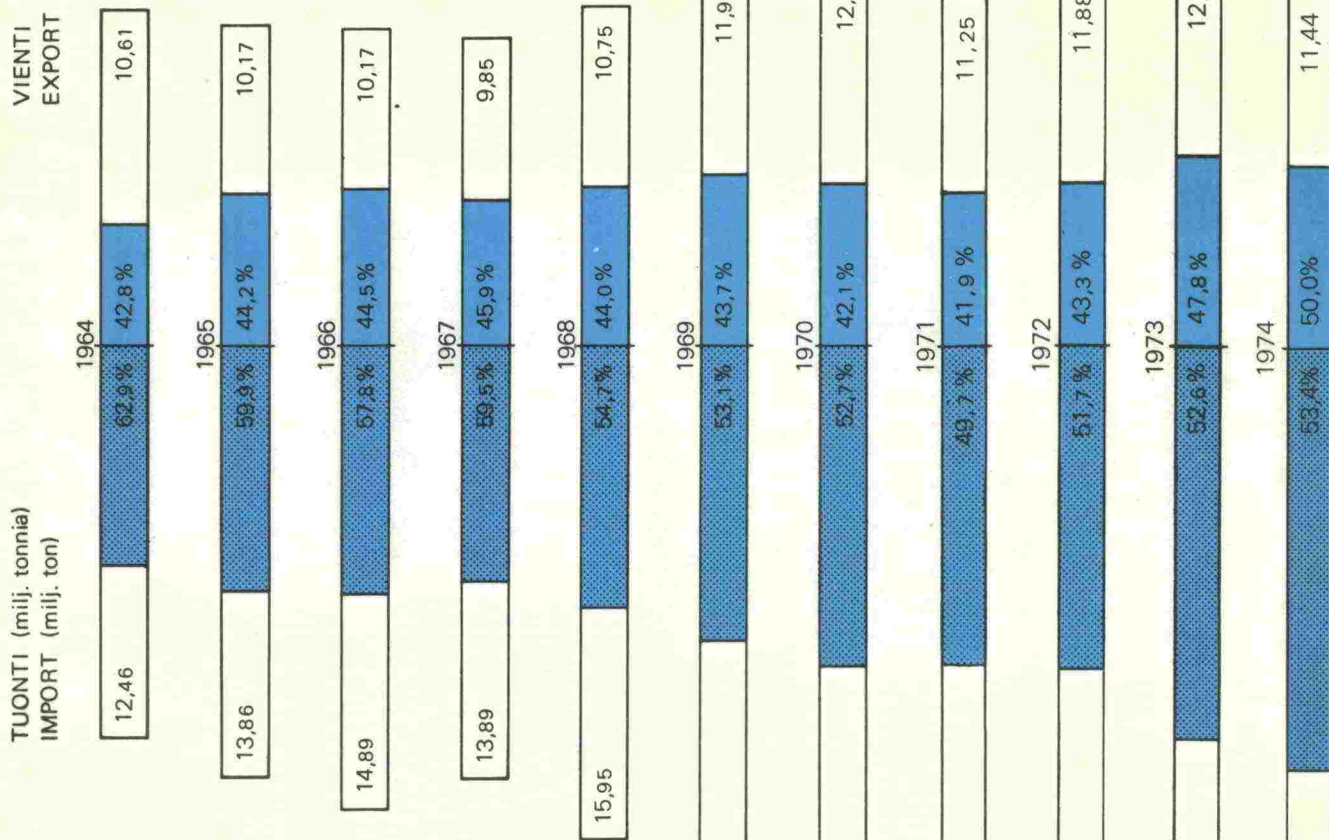
För att täcka hamnarnas investeringar skall hamnumgålderna vara tillräckligt tilltagna. Inflationsstegringen inverkar ofördelaktigt på dessa liksom på mängden annan ekonomisk verksamhet.

Man kan som en allmän observation hävda att vårt lands hamnar internationellt sett i många avseenden är av hög standard. När en del svagheter i organisationen för byggnad och arbete rättats till, kan vårt lands hamnar i full utsträckning fylla de ekonomiska förpliktelser som åligger dem i egenskap av viktig knutpunkt inom transportkedjan.

Förutom kvantitativ kapacitet skall man särskilt tillse, att kapaciteten också fyller måtten i kvalitativt avseende.

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

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



Suomen ja ulkomaisten välisestä kuljetuksista 83% (v. 1974) tapahtuu meritse. Koko meritse kuljetetusta tuonnista ja viennistä, joka vuonna 1974 kohosi 36,74 milj. tonniin, 52,3% (19,20 milj. tn) laivattiin kotimaisilla aluksilla. Suomalaisen tonniston osuus kuljetuksista vaihtelee huomattavasti tavaralajista riippuen. Suomalaisilla aluksilla viedään esim. puuhiokkeesta ja selluloosasta 65,0%, paperista, pahvista ja kartongista 65,1%, mutta sahatusta puutavaraista vain 11,3%. Öljynkuljetuksista 59,4% tapahtuu suomalaisilla aluksilla, mutta koko kuiva-laistuntuonnista vain 46,8%. Ulkomaisesta tonnistosta liikennöivät Suomeen eniten länsisaksalaiset, neuvostoliittolaiset ja ruotsalaiset alukset.

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

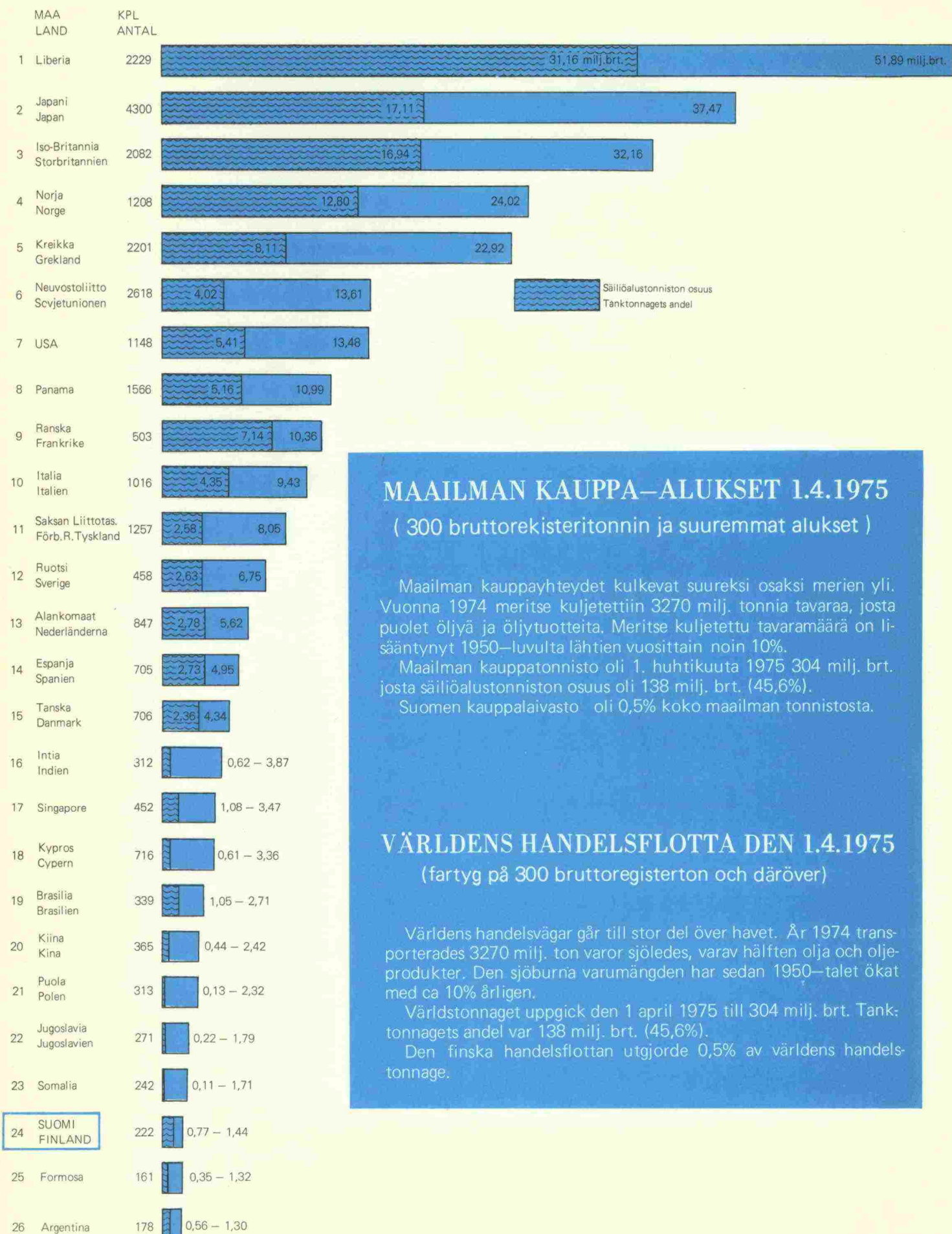
	1972	1973	1974
Kokonaissuorite, milj. tkm	135.093,2	138.674,1	124.573,1
— siitä kotimaisen tonniston osuus milj. tkm	49.232,3	46.180,4	48.120,0
— kotimaisen tonniston osuus %	36,4	33,3	38,6

I trafiken mellan Finland och utlandet transporteras 83% (år 1974) sjöledes. Av den totala sjögående exporten och importen, som år 1974 uppgick till 36,74 milj. ton, skeppades 52,3% (19,20 milj. ton) med inhemska fartyg. Det finska tonnagens andel i transportererna varierar kraftigt beroende på varuslag. Sålunda exporteras med finska fartyg t.ex. 65,0% av slipmassa och cellulosa och 65,1% av papper, papp och kartong men endast 11,3% av sågade trävaror. Av oljan transporteras 59,4% på inhemska kölar men av den totala torrlastimporten endast 46,8%. Av det utländska tonnaget som trafikerar på Finland intas de främsta platserna av västyskt, sovjetiskt och svenskt tonnage. Vid en jämförelse av det finska tonnagens andel av sjötransporterna på utlandet mänt i tkm (ton kilometer) erhålles följande sammanställning:

Totaltransportarbete, milj. tkm

	1972	1973	1974
— därav det inhemska tonnagens andel milj. tkm	135.093,2	138.674,1	124.573,1
— det inhemska tonnagens %-andel	49.232,3	46.180,4	48.120,0
	36,4	33,3	38,6

Suomalaisilla aluksilla
Med finska fartyg



MAAILMAN KAUPPA-ALUKSET 1.4.1975

(300 bruttorekisteritonin ja suuremmat alukset)

Maailman kauppayhteydet kulkevat suureksi osaksi merien yli. Vuonna 1974 meritse kuljetettiin 3270 milj. tonnia tavaraa, josta puolet öljyä ja öljytuotteita. Meritse kuljetettu tavaramäärä on lisääntynyt 1950-luvulta lähtien vuosittain noin 10%.

Maailman kauppatonni oli 1. huhtikuuta 1975 304 milj. brt. josta säiliöalustonniston osuus oli 138 milj. brt. (45,6%).

Suomen kauppalaivasto oli 0,5% koko maailman tonnistosta.

VÄRLDENS HANDELSFLOTTA DEN 1.4.1975

(fartyg på 300 bruttoregister-ton och däröver)

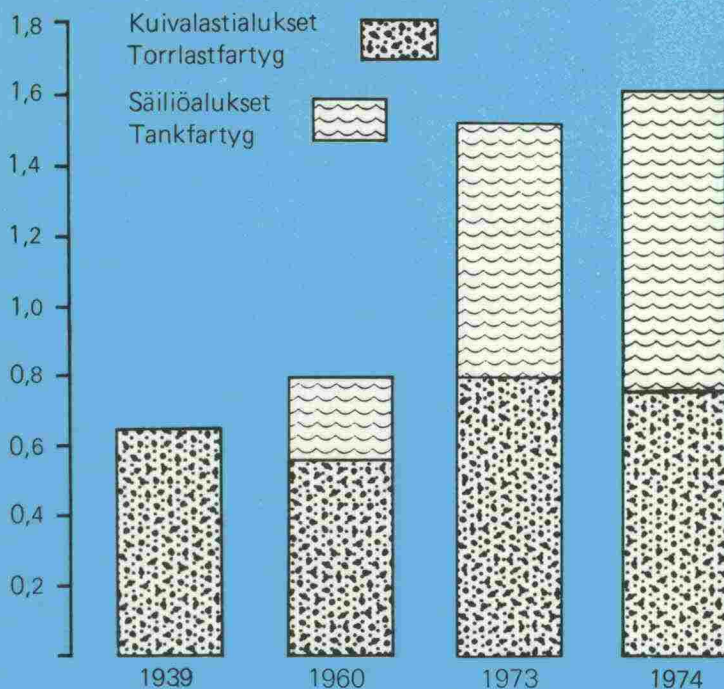
Världens handelsvägar går till stor del över havet. År 1974 transporterades 3270 milj. ton varor sjöledes, varav hälften olja och oljeprodukter. Den sjöburna varumängden har sedan 1950-talet ökat med ca 10% årligen.

Världstonnaget uppgick den 1 april 1975 till 304 milj. brt. Tanktonnagens andel var 138 milj. brt. (45,6%).

Den finska handelsflottan utgjorde 0,5% av världens handels-tonnage.

**SUOMEN KAUPPALAIVASTO VUOSINA 1939,1960,1973 ja 1974
FINLANDS HANDELSFLOTTA ÅREN 1939, 1960, 1973 och 1974**

Milj. brt.

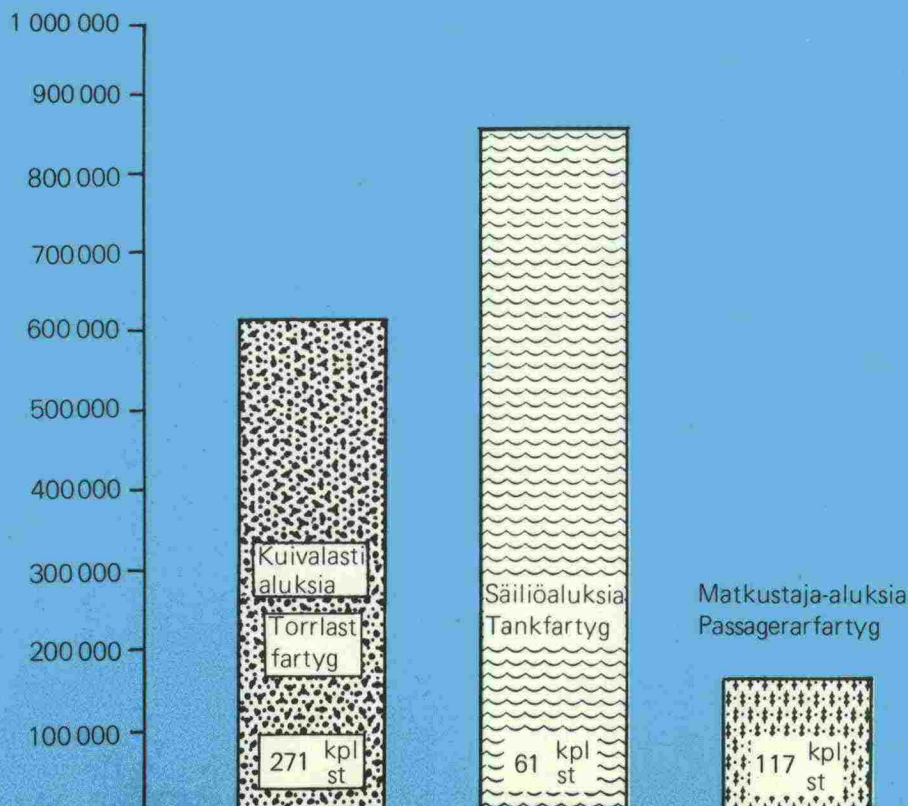


Suomen kauppalaivaston sodanjälkeinen kasvu ei ole ollut yhtä voimakasta kaikkien alustyyppien kohdalla. Tonniston lisäykseen on lähinnä vaikuttanut merkittävästi kasvanut säiliöaluskanta. Kuivalastialusten yhteenlaskettu bruttovetoisuus oli 1. tammi-kuuta 1975 noin 120.000 brt sotia edeltänyttä määrää suurempi. Moottorikäyttöisten alusten osuus on kauppalaivastossa 99,1%. Kauppa-alusten keski-ikä brt:a kohti oli v. 1974 joulukuun lopussa 9,6 vuotta, jota on kansainvälisen mittapuun mukaan pidettävä melko korkeana.

Den finska handelsflottans efterkrigstida tillväxt har ej varit lika stark i avseende på alla fartygstyper. Tonnageökningen är till stor del ett resultat av den kraftigt expanderande tankfartygsflottan. Torrlastfartygens sammanlagda bruttodräktighet var den 1 januari 1975 120.000 brt större än före krigen. Handelsflottan är till 99,1% motordriven och dess medelålder per brt var i slutet av december 1974 9,6 år, vilket internationellt sett får anses som en rätt hög ålder.

**SUOMEN KAUPPALAIVASTO 1.1.1975 YHTEENSÄ 1.623.898 brt (449 alusta)
FINLANDS HANDELSFLOTTA DEN 1.1.1975 SAMMANLAGT 1.623.898 brt (449 fartyg)**

brt.



VARUSTAMOELINKEINON RAHOITUS- RAKENNE

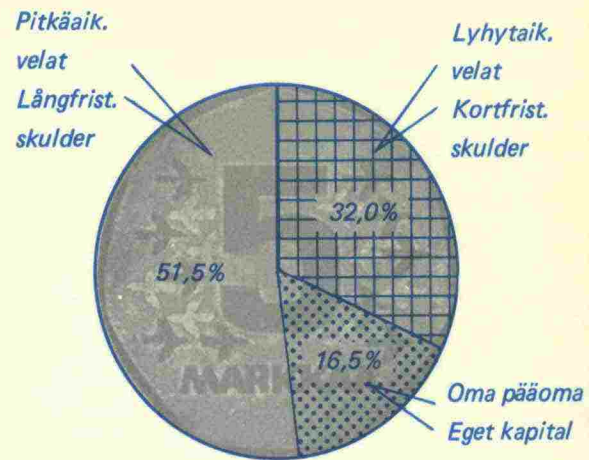
Suomen varustamoelinkeinon oman pääoman osuus on jatkuvasti ollut pieni. Vieraan pääoman osuus on suurempi kuin teollisuudessa keskimäärin. Varustamoelinkeinon koko luottomäärä on n. 1929 milj. mk (v. 1973). N. 40% on ulkomaisia luottoja.

Kun otetaan huomioon kauppalaivaston positiivinen vaikutus maan maksutaseeseen ja sen keskeinen asema ulkomaankaupan tavarakuljetusten turvaajana, on varustamoelinkeinon rahoitusongelmien positiivinen ratkaiseminen ensiarvoisen tärkeä ulkomaankauppapolitiittinen kysymys. Vuonna 1972 voimaan astunut alushankintoihin myönnettävistä valtiontakauksista annetulla lailla on ollut suuri merkitys kauppalaivaston kehitykseen. Valtion takauslaitoksen takaama yhteenlaskettu lainamäärä käsitti vuoden 1974 päättyessä 230 milj. mk:n suuruisen summan, joka jakaantui 32 alukselle, joiden yhteenlaskettu hankinta-arvo ylitti 1000 milj. mk. Myös laivanisännistöyhtiöiden verotuksen muuttaminen pohjoismaisen mallin mukaisesti vaikuttaisi varmasti myönteisesti kauppalaivaston uudenaikaistamiseen ja sen kehittämiseen.

REDERINÄRINGENS FINANSIERINGS- STRUKTUR

Inom den finska rederinäringsen har det egna kapitalets andel fortgående varit liten. Det främmande kapitalets andel är större än inom industrin i medeltal. Rederinäringsens totala lånesumma uppgår till ca 1929 milj. mk. (år 1973). Ca 40% utgörs av krediter från utlandet.

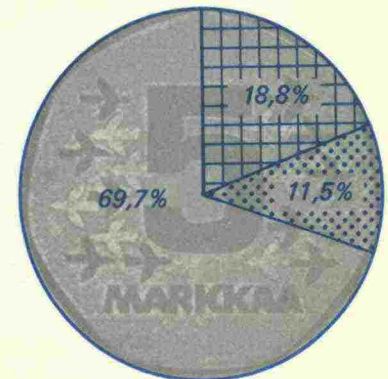
Med tanke på handelsflottans bidrag till landets betalningsbalans och dess centrala ställning för tryggheten av utrikeshandelns varutransporter är ett tillgodoseende av rederinäringsens finansieringsbehov en utrikeshandelspolitisk fråga av första rang. Den lag om statsgarantier för fartygsanskaffningar vilken trädde i kraft år 1972 har haft stor betydelse för handelsflottans utveckling. Statsgarantianstalten hade vid utgången av år 1974 garanterat lån till ett sammanlagt belopp på 230 milj. mk. fördelat på 32 fartyg vilkas sammanlagda anskaffningsvärde översteg 1000 milj. mk. Även en justering av beskattningen av partrederier enligt nordiskt mönster skulle med säkerhet ha en positiv inverkan på handelsflottans modernisering och utbyggnad.



1963



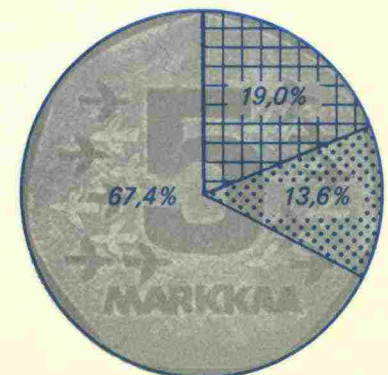
1965



1967



1970



1973

(ennakkotietoja)
(förhandsuppgifter)

**VARUSTAMOELINKEINON
KUSTANNUSRAKENNE
SUOMESSA**

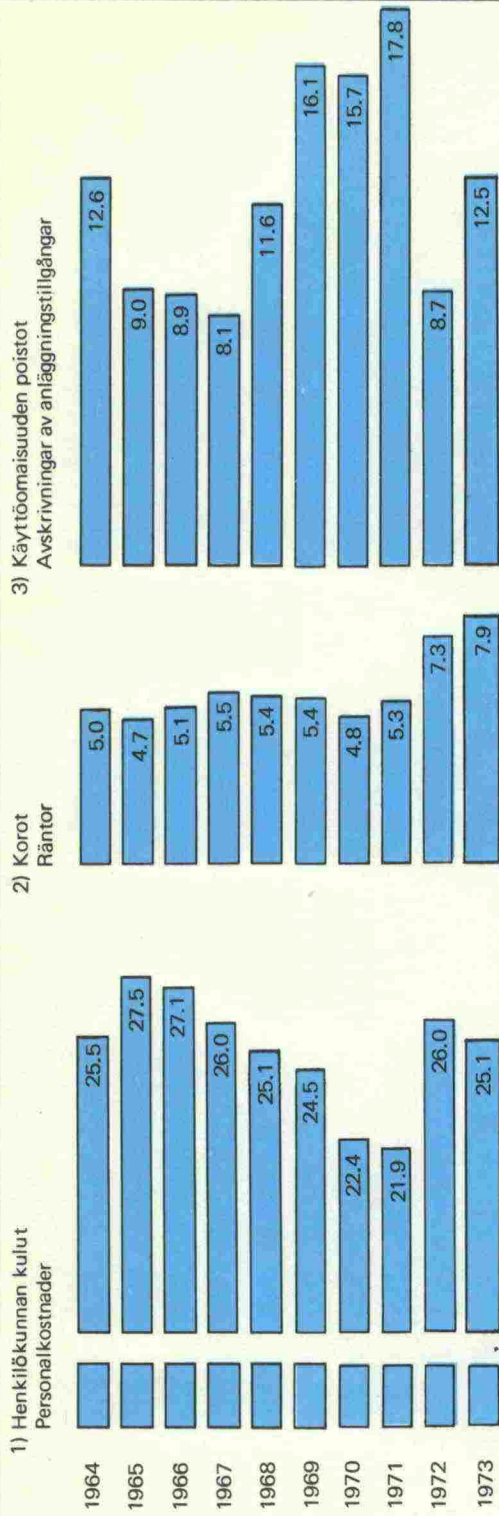
UUOSINA 1964 - 1973

(Kuluerät prosentteina nettoliikevaihdosta)

**REDERINÄRINGENS
KOSTNADSSTRUKTUR
I FINLAND**

ÄREN 1964 - 1973

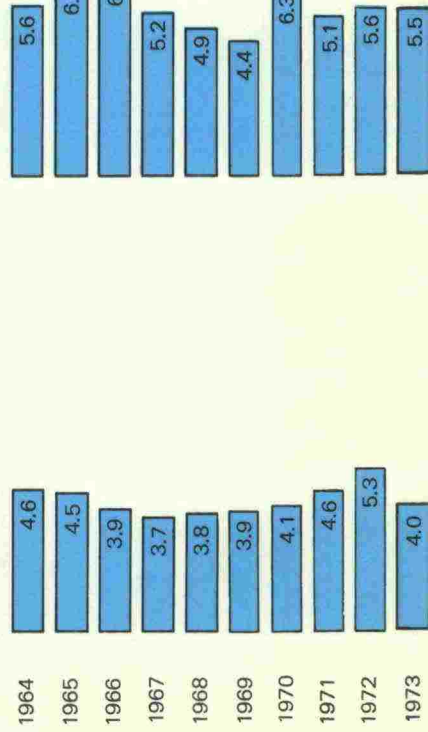
(Kostnader i procent av netto-omsättningen)



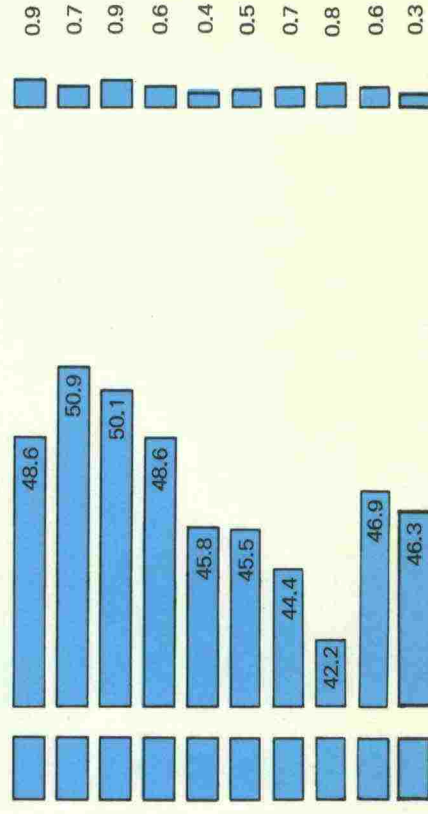
Tämän kaavion avulla pyritään esittämään varustamoelinkeinin tärkeimmät kustannuserät, niiden keskinäinen suuruusjärjestys ja kehitys suhteessa nettoliikevaihtoon kymmenen viimeksi kuluneen vuoden aikana. Tiedot vuoden 1973 osalta ovat ennakkotietoja. Varustamoelinkeinin kustannusrakenteen eroa jonkin verran teollisuuden kustannusrakenteesta yleensä. Varustamoelinkeinin pääomavaltaisesta luonteesta johtuen on mm. korjojen osuus, mikä myös kasvoi vuoden 1973 aikana, 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 1973 är förhandsuppgifter. Rederinäringens kostnadsstruktur skiljer sig något från industrins i allmänhet. På grund av att rederinäringen är kapitalkrävande är bl.a. räntornas andel, som även de ökat under år 1973, av totalkostnaderna större än inom industrin i genomsnitt.

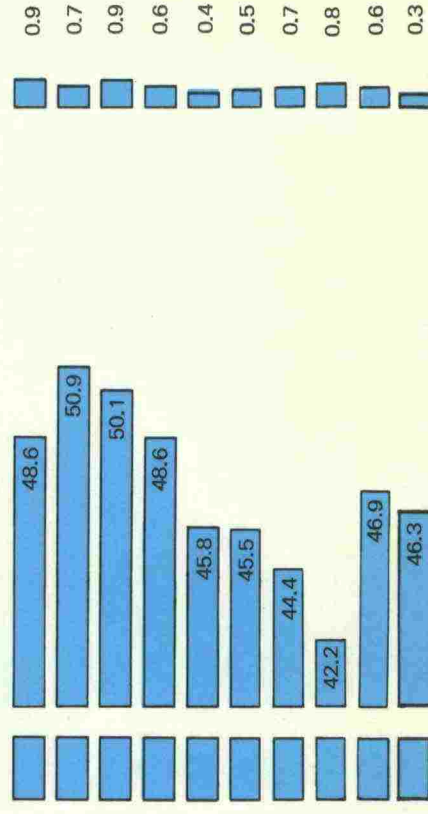
**4) Vakuutuskulut
Försäkringskostnader**



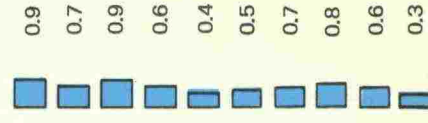
**5) Korjaus- ja kunnossapitokulut
Reparations- och underhållskostnader**



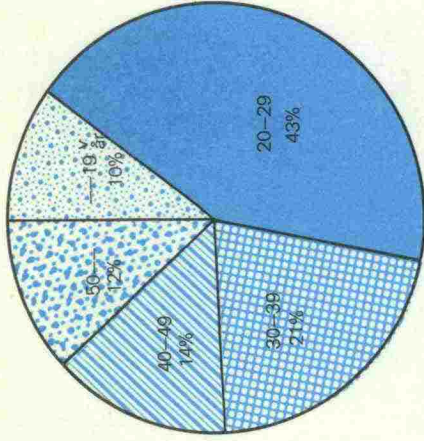
**6) Alusten liikennekulut
Fartygens trafikknostnader**



**7) Verot
Skatter**



MERENKULKUJOIDEN
IKÄJAKAUTUMA V. 1973



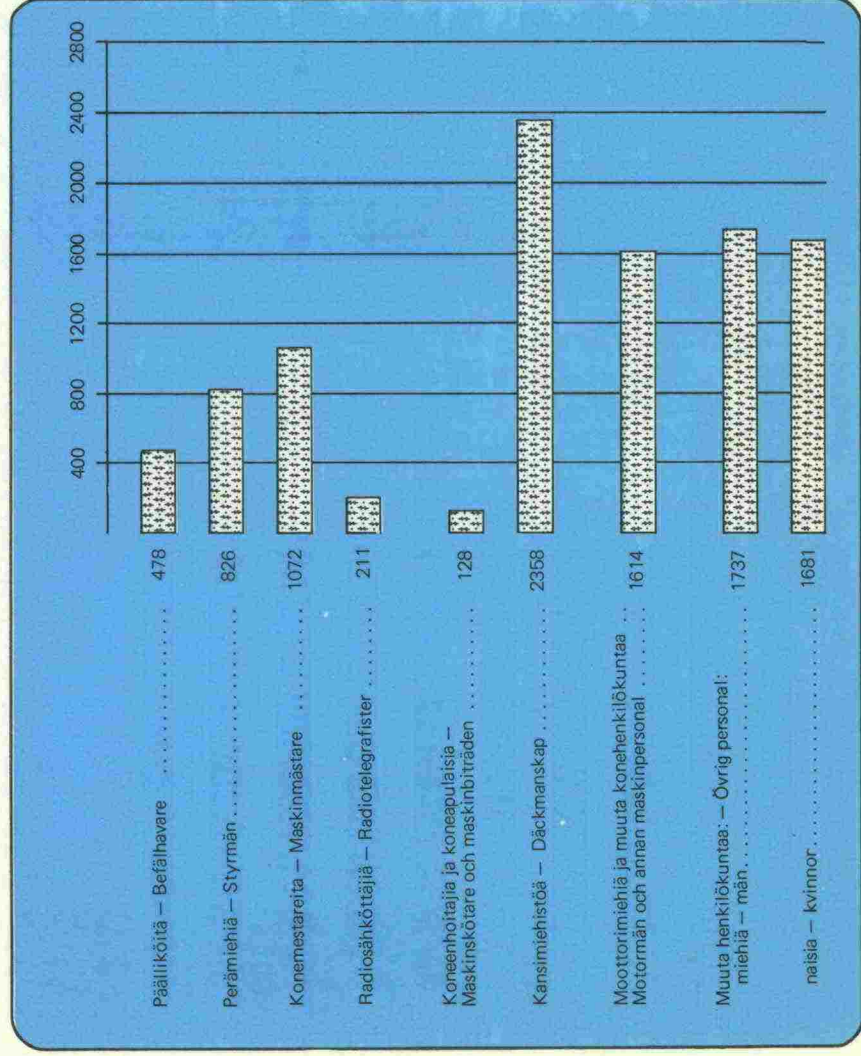
Miehistön lukumäärä on jonkin verran noussut 1970 luvun alusta. Merenkulkijoista 90% palvelee ulko-maanliikenteen laivoissa. Ulkomaisten merimiesten osuus suomalaisissa kauppalaivastoissa palvelevista on aina ollut vähäinen, 77 henkeä vuonna 1973. Suomalaisista merenkulkijoista noin puolet on 29 vuotta tai nuorempia ja noin kolmannes on naimisissa.

Vuonna 1973 olivat suomalaisilla kauppalaivastoilla työskentelevien merenkulkijoiden bruttoansiot noin 299 milj. mk.

Manskapnumeriä on harvoin lisääntynyt sen jälkeen, kun se on ollut 90% fartyg i utrikes fart. De utländska sjömännens antal ombord på de finska handelsfartygen har alltid varit lågt, 77 personer år 1973.

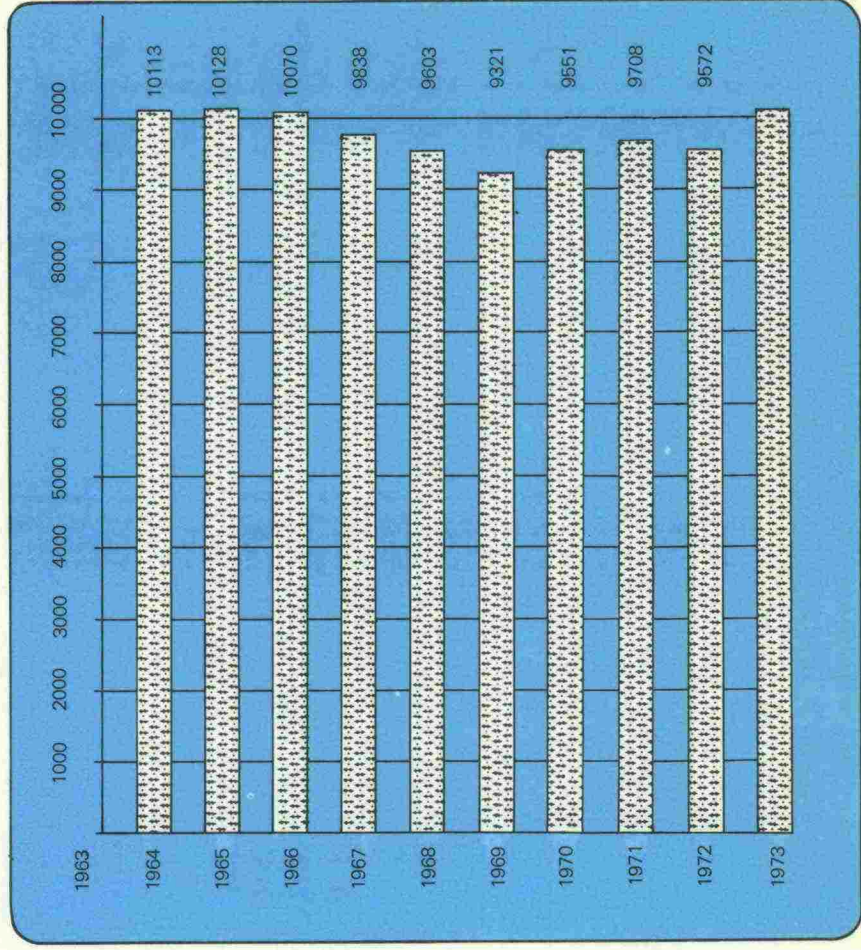
Av de finska sjöfartygarna är ca hälften 29 år eller yngre och omkring en tredje del är gifta. År 1973 förtjänade sjöfartygarna ombord på finska handelsfartyg ca 299 milj. mk. i bruttolöner.

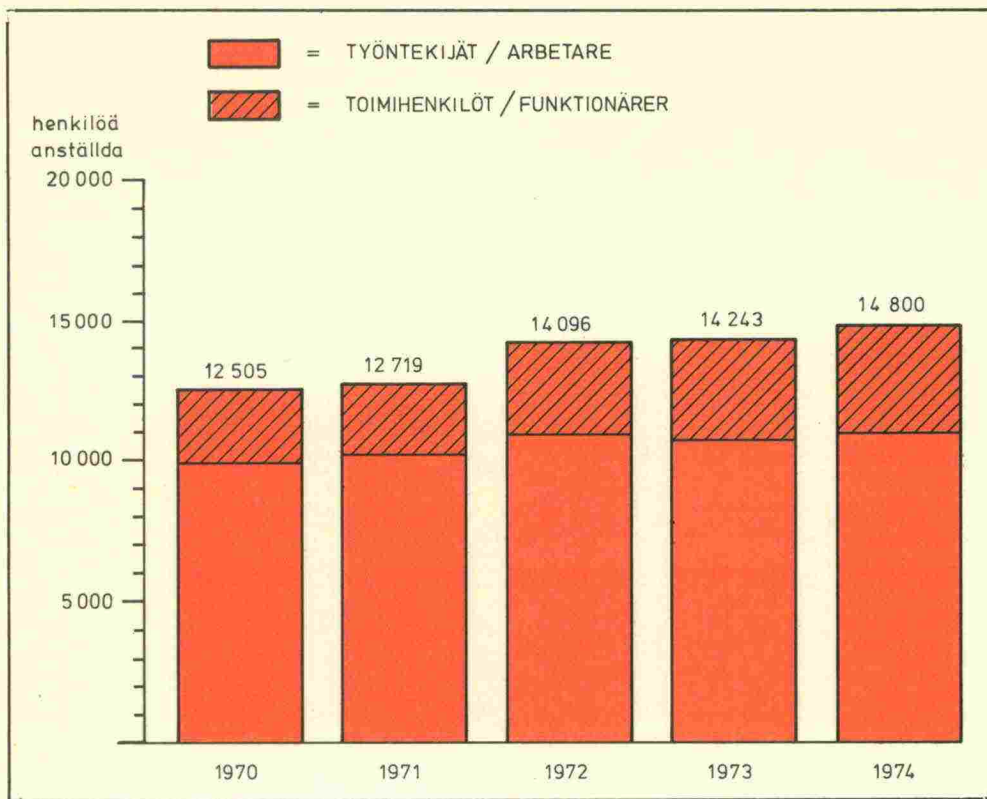
KAUPPALAIVASTON MIEHISTÖ V. 1973
HANDELSFLOTTANS BEMANNING ÅR 1973



SJÖFARARNAS ÄLDERS-
FÖRDELNING ÅR 1973

KAUPPALAIVASTON MIEHISTÖN LUKUMÄÄRÄ 1964-1973
HANDELSFLOTTANS MANSKAPS NUMERAR 1964-1973



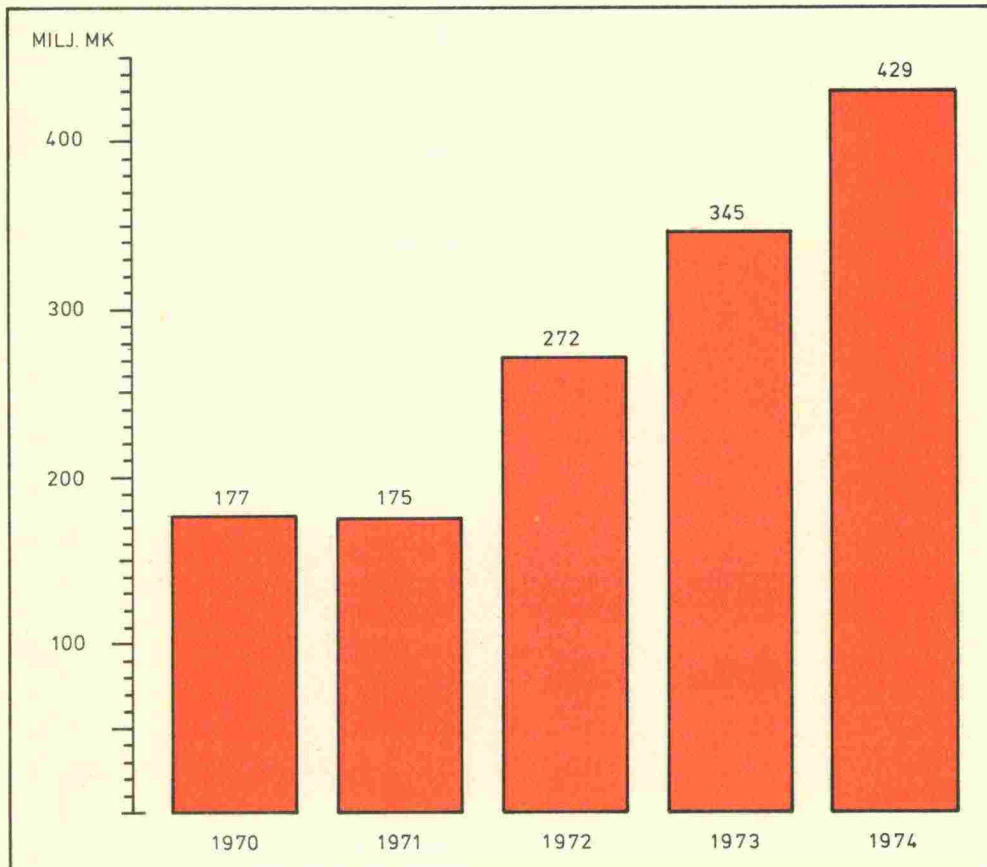


**SUOMEN LAIVATELAKOIDEN x)
HENKILÖKUNTA -
MÄÄRÄ
VUOSINA 1970-1974**

**ANTALET ANSTÄLLDA
VID DE FINSKA
SKEPPSVARVEN x)
UNDER ÅREN 1970-1974**

Telakkateollisuuden työllistävää vaikutusta arvioitaessa on huomattava, että telakoita palvelee sangen suuri joukko alihankkijoita ympäri Suomea.

Vid bedömandet av varvsindustrins inverkan på sysselsättningen bör man komma ihåg, att varven ger arbete åt ett stort antal underleverantörer i Finland.



**TYÖNTEKIJÖILLE JA TOIMIHENKILÖILLE
MAKSETTUIEN PALKKOJEN JA
SOSIAALI TURVA-
MAKSUIEN
KOKONAISMÄÄRÄ
(MILJ. MK)
VUOSINA 1970-1974**

**TOTALSUMMAN AV
TILL VARVSARBE-
TARNA OCH FUNKTIO-
NÄRERNA UTBETALDA
LÖNER OCH SOCIALA
AVGIFTER
(MILJ. MK)
UNDER ÅREN 1970-1974**

Työntekijöille maksettujen palkkojen, laivatoimitusten ja telakoiden liikevaihdon pieneneminen vuonna 1971 johtuu seitsemän viikkoa kestäneestä metallialan lakosta.

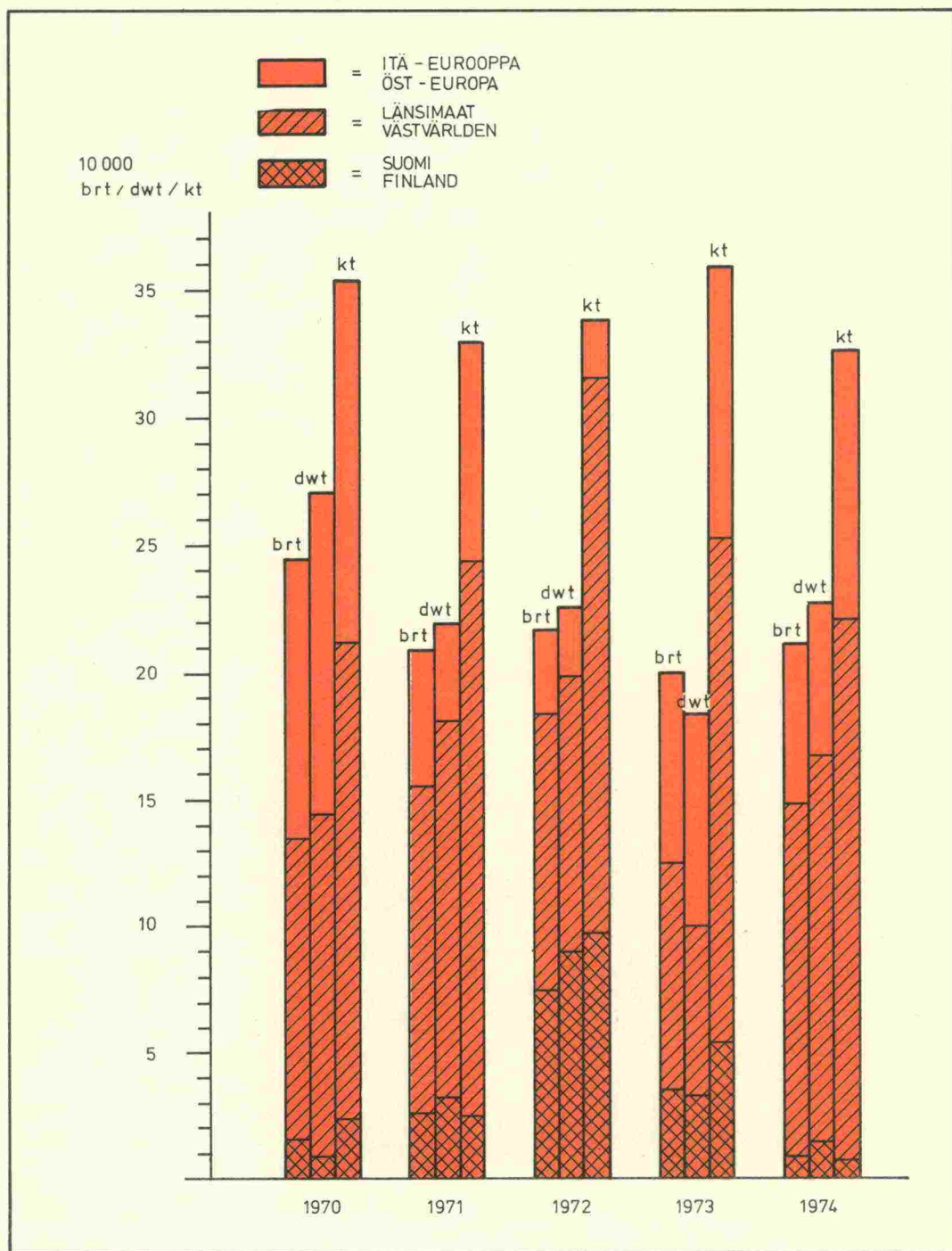
Reduktionen i till varvsarbetarna utbetalda löner, fartygsleveranser och varvens omsättning år 1971 beror på den sju veckor långa strejken inom metallindustrin.

x) Suomen 9 varsinaista laivatelakkaa. Veneveistämöjä ei ole otettu huomioon.

x) De 9 skeppsvarven i Finland. Båtvarv har inte beaktats.

**SUOMEN LAIVATELAKOIDEN
LAIVATOIMITUKSET
VUOSINA 1970-1974**

**FARTYGSLEVERANSERNA
FRÅN DE FINSKA SKEPPS-
VARVEN UNDER ÅREN
1970-1974**



Lyhennykset:

brt (bruttoregisteritoni) = aluksen katettu tilavuus/100 kuutiojalkaa (= 2,83 m³)

dwt (deadweight ton) = aluksen lastauskyky painotonneina

kt (kompensoitu tonnisto) = AWES:n (The Association of West European Shipbuilders) määrittelemä tonnimäärä, jossa on otettu huomioon rakentamisen vaikeusaste.

Förkortningarna:

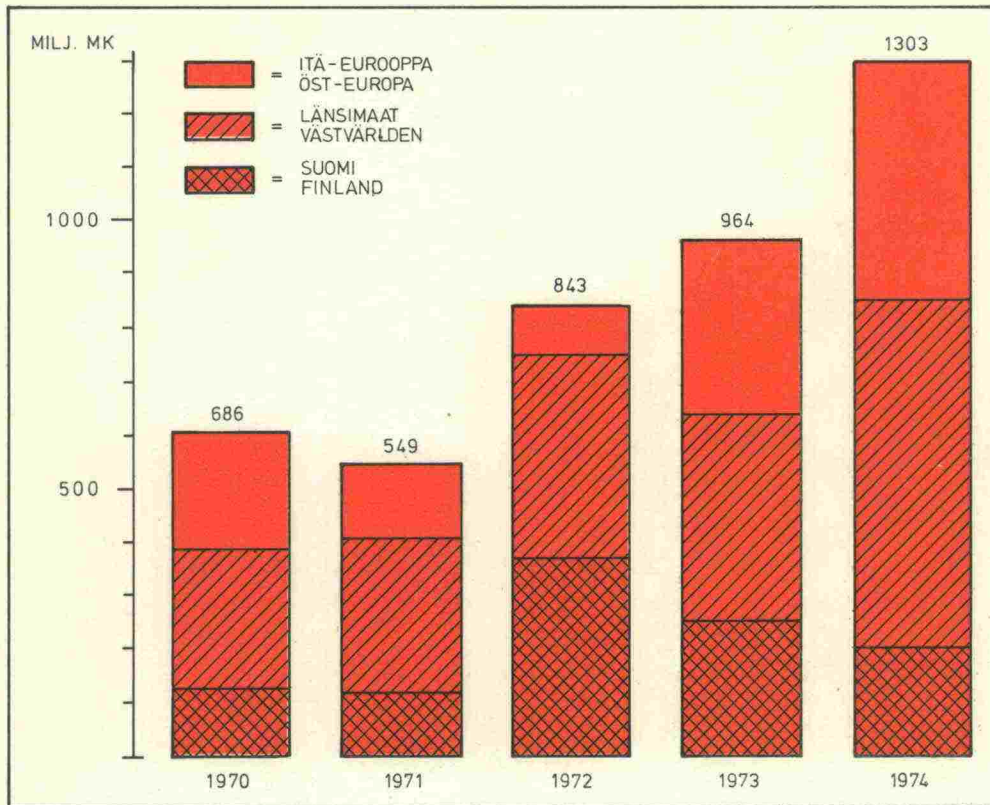
brt (bruttoregisterton) = fartygets slutna volym/100 kubikfot (= 2,83 m³)

dwt (deadweight ton) = fartygets lastkapacitet i vikts-ton

kt (kompenserat tonnage) = Tonnage definierat av AWES (The Association of West European Shipbuilders) som beaktar fartygsbyggets svårighetsgrad.

Suomen laivatelakoiden tuotanto kompensoituissa tonneissa on viime vuosina ollut n. 4% Länsi-Euroopan ja n. 2% koko maailman tuotannosta.

De finska skeppsvarvens produktion i kompen-serade ton har under de senaste åren varit omkr. 4% av produktionen i Väst-Europa och omkr. 2% av produktionen i hela världen.

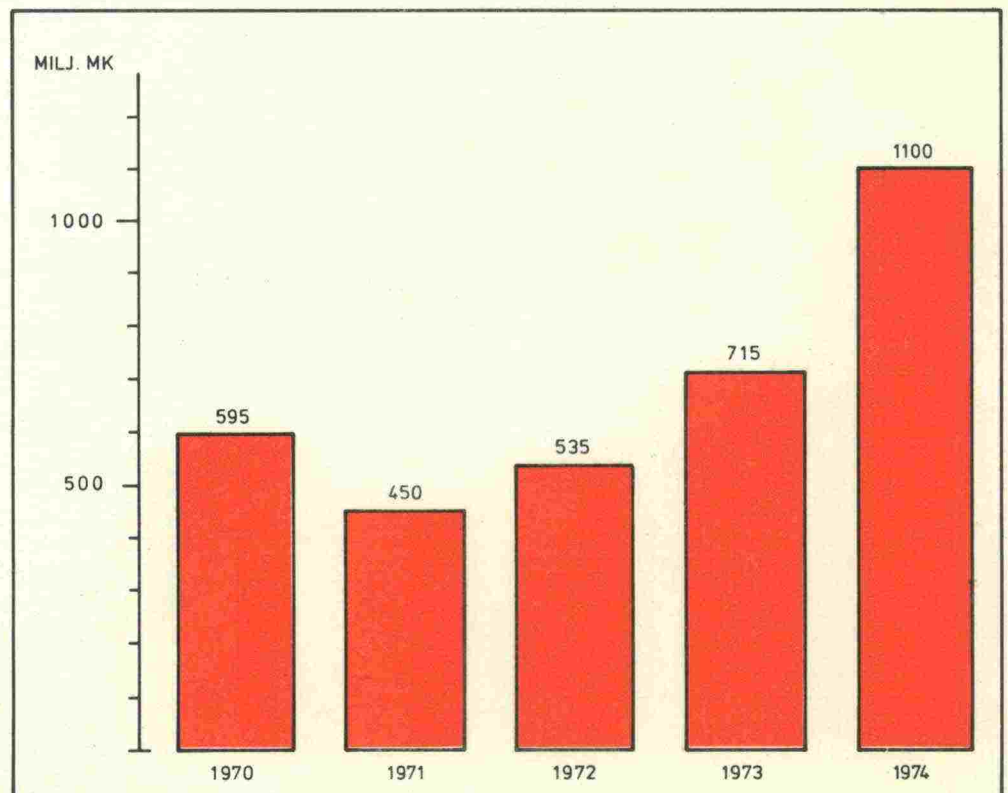


**SUOMEN
LAIVATELAKOIDEN
KOKONAISLIKEVAIHTO
(milj.mk)
VUOSINA 1970-1974**

**DE FINSKA
SKEPPSVARVENS
TOTALOMSÄTTNING
(milj. mk)
UNDER ÅREN 1970-1974**

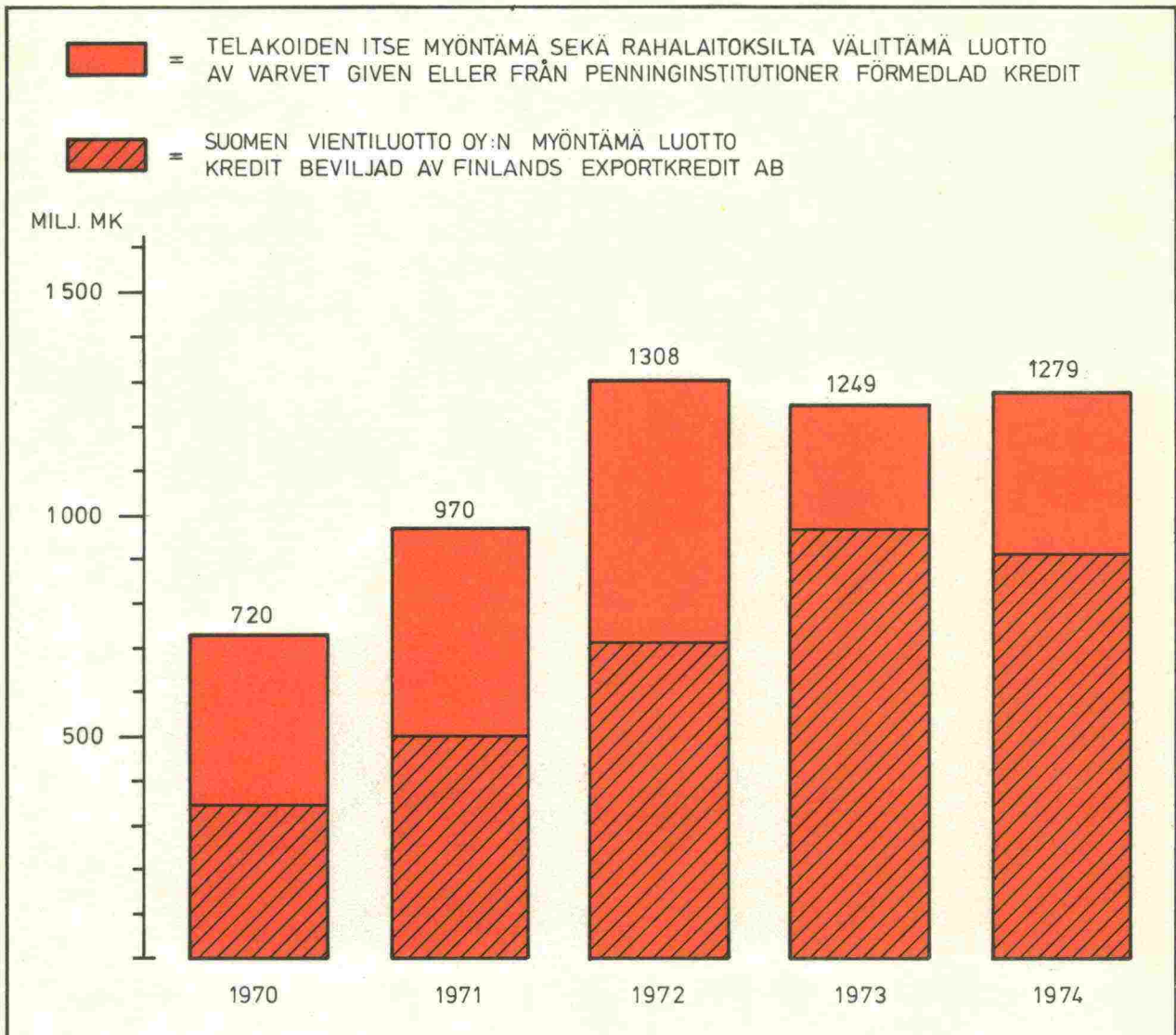
**SUOMEN
LAIVATELAKOIDEN
VIENTI
(milj.mk)
VUOSINA 1970-1974**

**DE FINSKA
SKEPPSVARVENS
EXPORT
(milj. mk)
UNDER ÅREN
1970-1974**



**SUOMEN LAIVATELAKOIDEN
KOKONAISTOIMITUSLUOTTOMÄÄRÄ**
(varustamojen kokonaisvelka suomalaisille
telakoille) (milj. mk)
VUOSINA 1970–1974

**DE FINSKA SKEPPSVARVENS
TOTALA LEVERANSKREDITER**
(rederiernas totaltkredit till de
finska skeppsvarven) (milj. mk)
UNDER ÅREN 1970–1974



Laivanrakennusteollisuus on perusluonteeltaan kansainvälistä. Alukset tilataan ja rakennetaan vakiintuneiden ehtojen mukaan. Maallamme ei ole mitään mahdollisuutta vaikuttaa näihin kansainvälisiin laivanrakennusteollisuuden myyntiehtoihin. Joko 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 syntyymiseen kansainvälisillä markkinoilla – lukuunottamatta bilateraalista kauppaa- aluetta – 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.

TALVIMERENKULUN TUTKIMUS

SUOMI ON KAUAN ESIINTYNYT EDELLÄ-KÄVIJÄNÄ TALVIMERENKULUN ALALLA. TÄTÄ ASEMAA EMME KUITENKAAN SÄILYLTÄ LEPÄÄMÄLLÄ LAAKEREILLA. ELINKEINOELÄMÄ ASETTAA YHÄ SUUREMPIA VAATIMUKSIA YMPÄRI VUODEN TAPAHTUVILLE SÄÄNNÖLLISILLE TOIMITUKSILLE JA LIIKKUMAVARAT TOIMITUSAJOISSA TULEVAT YHÄ TIUKEMMIKSI. TÄSTÄ SYYSTÄ ASETETAAN YHÄ SUUREMPIA VAATIMUKSIA ALUSTEN KYVYLLE SELVIYTYÄ JÄISSÄ JA TIEDOILLEMMEJÄÄSTÄ, SEN OMINAISUUKSISTA JA KÄYTTÄYTYMISESTÄ. YHTEISTYÖ RUOTSIN KANSSA ON KÄYNNISTETTY TÄMÄN ALAN TUTKIMISEKSI VUONNA 1970 JA TARKOITUS ON, ETTÄ KUSTANNUKSET JAETAAN KUMMANKIN MAAN TALVILIIKENNETARPEEN POHALTA. KOORDINAATTORINA TOIMII "TALVIMERENKULKUTUTKIMUKSEN HALLITUS", JOHON JÄSENET ASETTAA SUOMEN JA RUOTSIN MERENKULKUHALLITUKSET KESKUUDESTAAN. TUTKIMUKSIA ON ILMESTYNYT II KAPPALETTA.

USEAT TUTKIMUKSET OVAT VIIVÄSTYNEET TALVIEN 1973-1975 LEUTOUDEN VUOKSI.

AJANKOHTAISET SUUNNITELMAT:

Ahtojäävallien ja jään puristussuhteiden tutkiminen

Jään lujuuden ja muiden ominaisuuksien tutkiminen

Elektronisen järjestelmän kehittäminen jäätiedustelua varten

Paremmat jääennusteet

Taloudellinen talviliikenteen analyysi

Jäissä kulkevien kuivalasti- ja tankkialusten kehittäminen; käsittää rungon, koneiston, potkurit, ohjailulaitteet, lastinkäsittelyn, paino- ja kustannuslaskelmat.

TUTKIJAT:

Merentutkimuslaitos, Suomi

Oulun yliopisto, Suomi

Teknillinen korkeakoulu, Suomi

Helsingin yliopisto, Suomi

Oy Wärtsilä Ab, Suomi

Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut, Ruotsi

Stockholms Tekniska Högskola, Ruotsi

Skeppsprovninganstalten, Ruotsi

VINTERSJÖFARTS- FORSKNING

FINLAND HAR LÄNGE FRAMSTÅTT SOM ETT FÖREGÅNGSLAND PÅ VINTERSJÖFARTENS OMRÅDE. DENNA STÄLLNING BIBEHÅLLER VI DOCK INTE GENOM ATT VILA PÅ LAGRARNA. NÄRINGSLIVET STÄLLER ALLT STÖRRE KRAV PÅ REGELBUNDNA LEVERANSER ÅRET RUNT OCH TIDSMARGINALERNA BLIR ALLT SNÄVARE. ALLT STÖRRE KRAV STÄLLES DÄRFÖR PÅ FARTYGENS FÖRMÅGA ATT TAGA SIG FRAM I IS OCH PÅ VÅRA KUNSKAPER OM ISEN, DESS EGENSKAPER OCH UPPTRÄDANDE. SAMARBETE MED SVERIGE HAR INLETTS FÖR FORSKNING PÅ DETTA OMRÅDE ÅR 1970 OCH DET ÄR MENINGEN ATT KOSTNADERNA UPPDELAS PÅ BASEN AV VÅRDERA LANDETS BEHOV AV VINTERSJÖFART. SOM KOORDINATOR FUNGERAR "STYRELSEN FÖR VINTERSJÖFARTSFORSKNING", DÄR MEDLEMMARNA UTSES AV SJÖFARTSSTYRELSEN I FINLAND OCH SJÖFARTSVERKET I SVERIGE. ELVA FORSKNINGS RAPPORTER HAR PUBLICERATS.

FLERE FORSKNINGS PROJEKT HAR FÖRDRÖJTS PÅ GRUND AV DE MILDVA VINTERRARNA 1973-1975.

AKTUELLA PROJEKT:

Undersökning av packisvallar och tryckförhållanden i isen

Undersökning av isens hållfasthet o.a. egenskaper

Utveckling av ett elektroniskt system för isspaning

Förbättrade isprognoser

Ekonomisk analys av vintersjöfarten

Utveckling av isgående torrlast- och tankfartyg; skrov, maskineri, propellrar, manöveranordningar, lasthantering, vikt- och kostnadsberäkningar

FORSKARE:

Havsforskningsinstitutet, Finland

Oulun yliopisto, Finland

Tekniska Högskolan, Finland

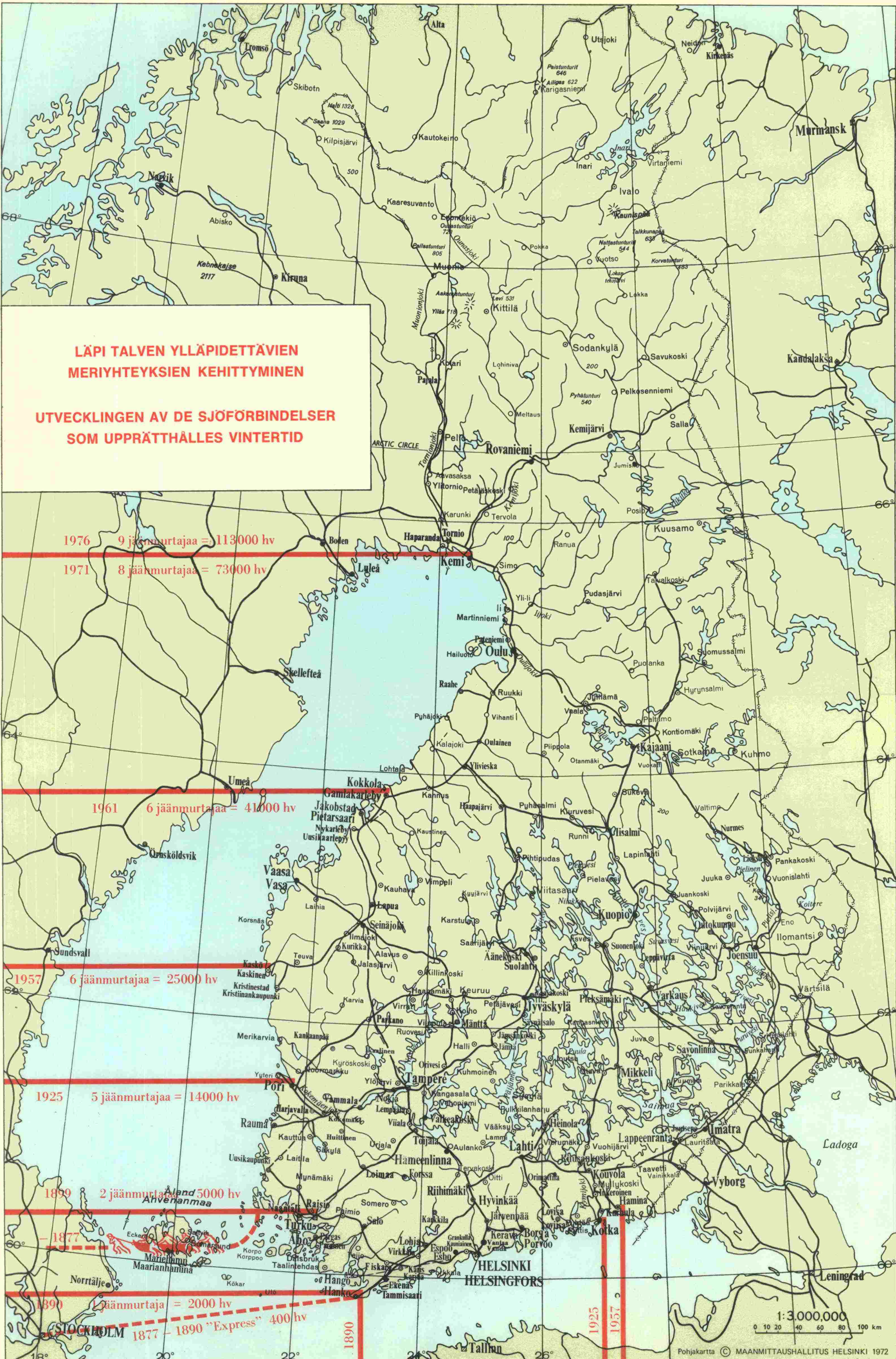
Helsingfors universitet, Finland

Oy Wärtsilä Ab, Finland

Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut, Sverige

Stockholms Tekniska Högskola, Sverige

Skeppsprovninganstalten, Sverige



**LÄPI TALVEN YLLÄPIDETTÄVIEN
MERIYHTEYKSIEN KEHITTYMINEN**

**UTVECKLINGEN AV DE SJÖFÖRBINDELSER
SOM UPPRÄTTHÄLLES VINTERTID**

1976 9 jäänmurtajaa = 113000 hv

1971 8 jäänmurtajaa = 73000 hv

1961 6 jäänmurtajaa = 41000 hv

1957 6 jäänmurtajaa = 25000 hv

1925 5 jäänmurtajaa = 14000 hv

1899 2 jäänmurtajaa = 5000 hv

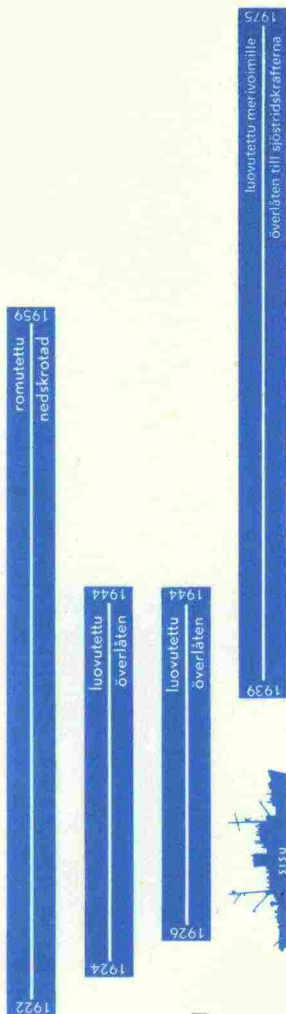
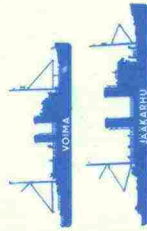
1877 - 1890 "Express" 400 hv

1890 1 jäänmurtaaja = 2000 hv

1:3,000,000
0 10 20 40 60 80 100 km

SUOMEN VALTION JÄÄNMURTAJAT • FINSKA STATENS ISBRYTARE

1890 91 92 93 94 95 96 97 98 99 1900 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 1980

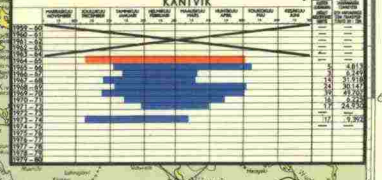
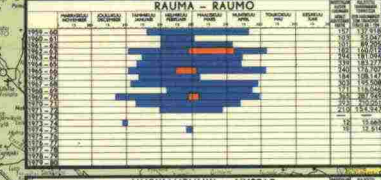
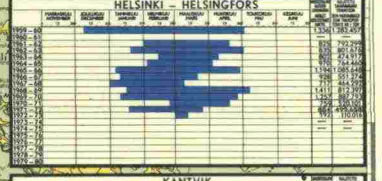
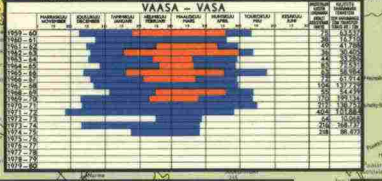
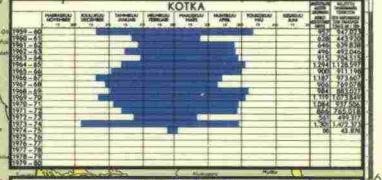
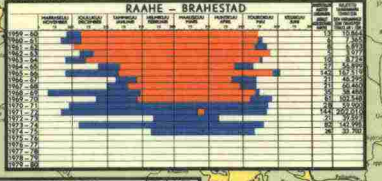
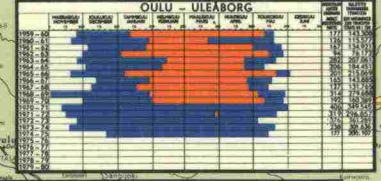
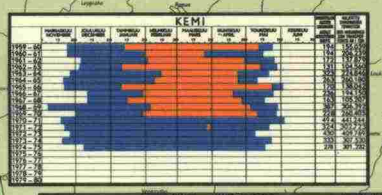
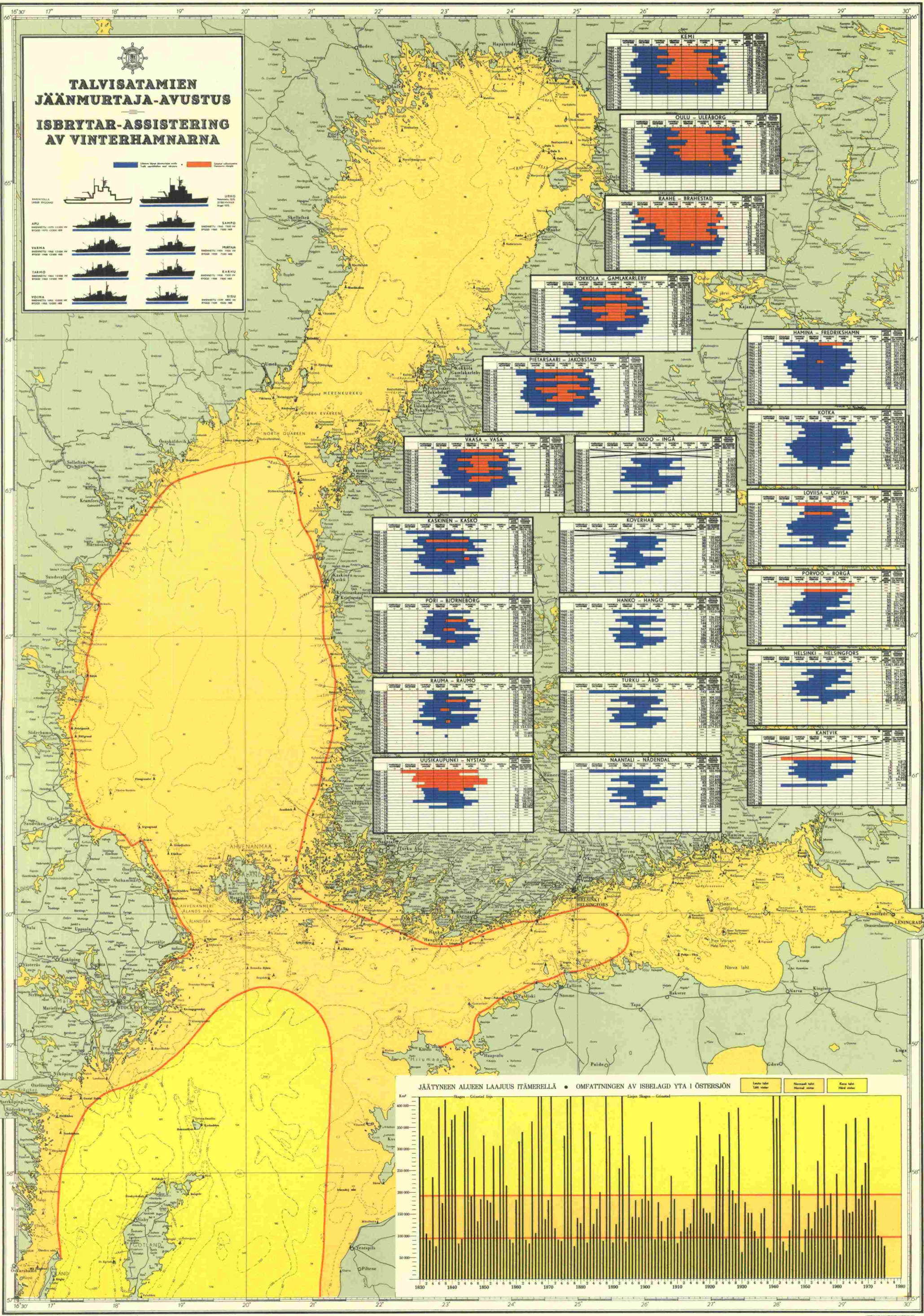
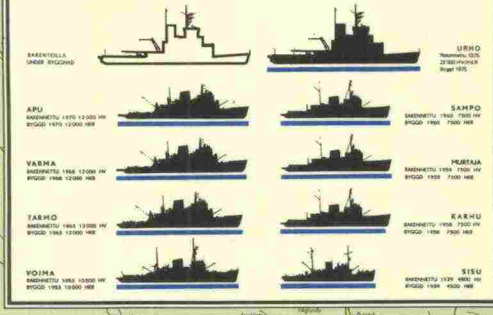


Jäämurtaja Isbrytare	Konasto Maskineri	Konevoim. Maskineffekt hk	Pöykint. Propellari perässä leikkosä- äkerut for ut	Kallistus- tenkit Kring- gömden ankar	Pliust. Längd	Leveys Bredd	Syväys Djup- gömden	Rakentaja Byggare
MURTAJA	höyry-hilli ång-kol	1 600	1	-	47,85	10,99	5,49	Finnboda Stockholm
SAMPO	"	3 000	1	-	61,87	13,11	5,56	Armstrong Newcastle
TARMO - APU	höyry-hilli/öljy ång-kol/olja	3 850	1	-	67,12	14,30	6,10	"
VAINAMONEN	höyry-hilli ång-kol	6 900	2	X	75,40	19,20	5,72	Vulcan Sietlin
(AVANCE) - APU	"	1 200	1	-	43,89	10,82	5,15	Howaldswerke Kiel
VOIMA	"	4 100	1	-	64,20	14,24	5,90	Boekers Varv Tallin
JÄLKÄRHU	höyry-öljy ång-olja	9 200	2	X	78,45	19,28	6,40	Smit Rotterdam
SISU	sähkölämmit. el. diesel	4 500	2	1	65,26	14,40	5,70	Wärtsilä Helsinki Helsingfors
VOIMA	"	10 500	2	2	83,50	19,40	6,75	"
KARHU	"	7 500	2	2	74,15	17,40	6,40	"
MURTAJA	"	7 500	2	2	74,15	17,40	6,40	"
SAMPO	"	7 500	2	2	74,68	17,40	6,40	"
TARMO	"	12 000	2	2	84,50	21,20	6,75	"
VARMA	"	12 000	2	2	86,50	21,20	6,75	"
APU	"	12 000	2	2	86,50	21,20	6,75	"
URHO	"	22 000	2	2	104,70	23,85	8,30	"
urakoilla under byggnad	"	22 000	2	2	104,70	23,85	8,30	"

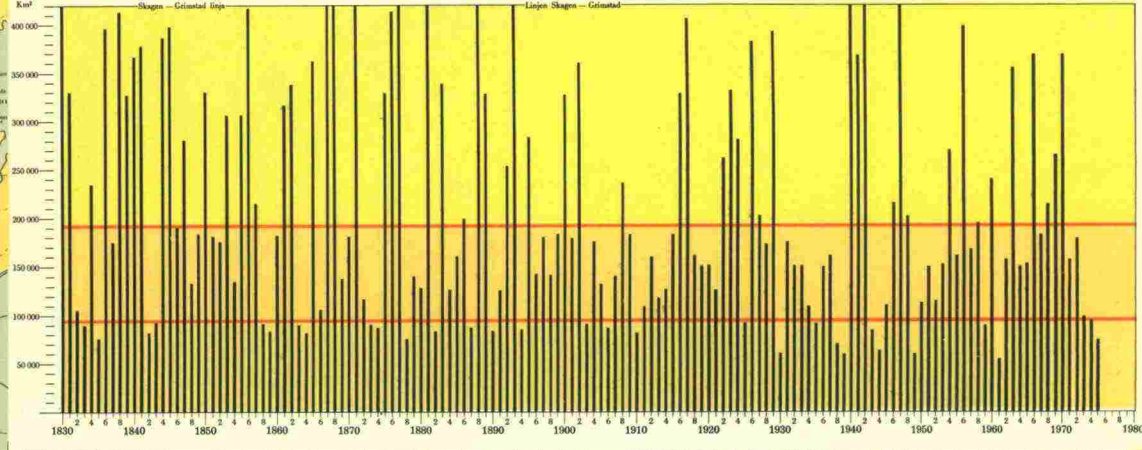
rakenteilla
under byggnad

TALVISATAMIEN JÄÄMURTAJA-AVUSTUS ISBRYTAR-ASSISTERING AV VINTERHAMNARNA

Blue: Open Water (with 100m depth) / Red: Limited Assistance



JÄÄTYNEEN ALUEEN LAAJUUS ITÄMERELLÄ • OMFATTNINGEN AV ISBELAGD YTA I ÖSTERSJÖN



**TALVISATAMIEN
JÄÄMURTAJA-AVUSTUS**

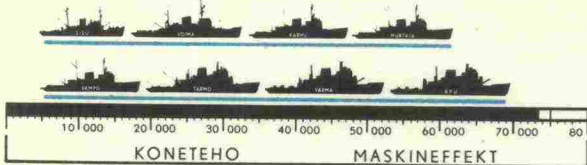
SEKÄ

JÄÄTYNEEN ALUEEN LAAJUUS

**ISBRYTAR-ASSISTERING
AV VINTERHAMNARNA**

SAMT

OMFATTNINGEN AV ISBELAGD YTA



KONETEHO

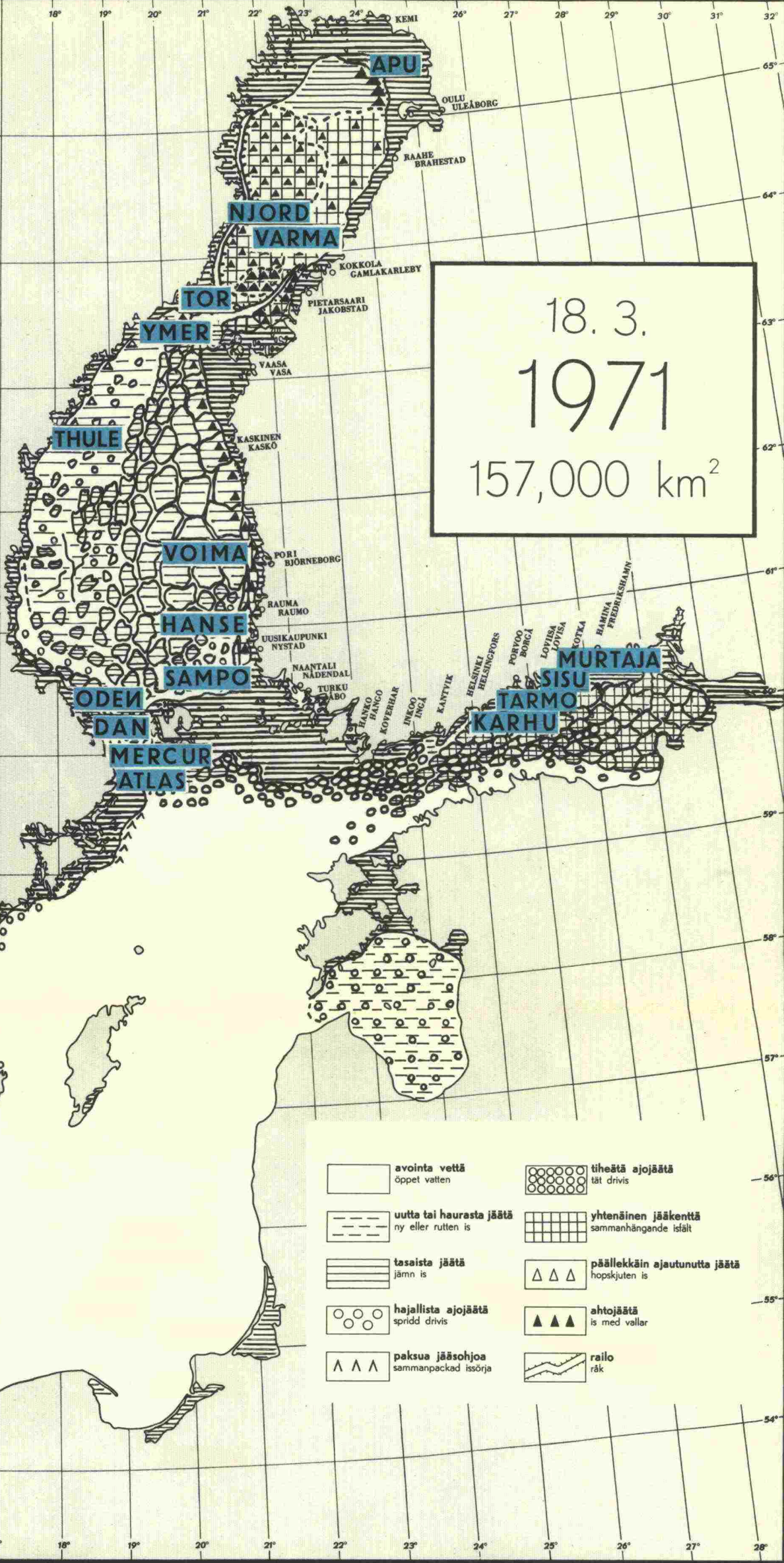
MASKINEFFEKT

Liikenne käynyt jäänmurtajan avulla Trafik upprätthållen med isbrytare
Satamat sulkuetueina Hamnarna stängda

12.11.1970 — 3.6.1971

	AUSSTETTAN ÅRSTIDEN URMÅNAD							KVALIFIKERAD TÄNSKAP TÄNKNISSTA	DEN VÄRDMENINGEN SOM TRANSPORT FÖRUTSÄTTNING
	Marschou November	Joulukuu December	Tammikuu Januari	Helmikuu Februari	Maaliskuu Mars	Huhtikuu April	Toukokuu Maj		
KEMI								494	441.244
OULU - ULEÅBORG								406	349.545
RAAHE - BRAHESTAD								28	59.900
KOKKOLA - GAMLAKARLEBY								103	203.792
PIETARSAARI - JAKOBSTAD								137	71.799
VAASA - VASA								212	138.752
KASKINEN - KASKÖ								37	21.949
PORI - BJÖRNEBORG								514	351.029
RAUMA - RAUMO								393	210.051
UUSIKAUPUNKI - NYSTAD								49	88.135
NAANTALI - NÄNDAL								319	445.506
TURKU - ÅBO								738	170.875
HANKO - HANGÖ								112	41.847
KOVERHAR								5	8.715
INKOO - INGÅ								28	17.459
KANTYK								16	6.225
HELSINKI - HELSINGFORS								759	520.101
PORVOO - BORGÅ								68	540.052
LOVISA - LOVISA								89	52.717
KOTKA								1.084	937.506
HAMINA - FREDRIKSHAMN								700	572.266
	Yhteensä Sammanlagt							6.291	5.249.465

18.3.
1971
157,000 km²



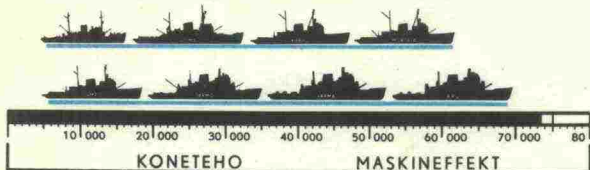
- avointa vettä öppet vatten
- uutta tai haurasta jäätä ny eller ruten is
- tasaista jäätä jämn is
- hajallista ajojäättä spridd drivis
- paksua jäähohjoa sammanpackad issörja
- tiheätä ajojäättä tät drivis
- yhtenäinen jääkenttä sammanhängande isfält
- päällekkäin ajautunutta jäätä hopskjuten is
- ahojäättä is med vallar
- raijo räk

**TALVISATAMIEN
JÄÄNMURTAJA-AVUSTUS**

SEKÄ
JÄÄTYNEEN ALUEEN LAAJUUS

**ISBRYTTAR-ASSISTERING
AV VINTERHAMNARNA**

SAMT
OMFATTNINGEN AV ISBELAGD YTA



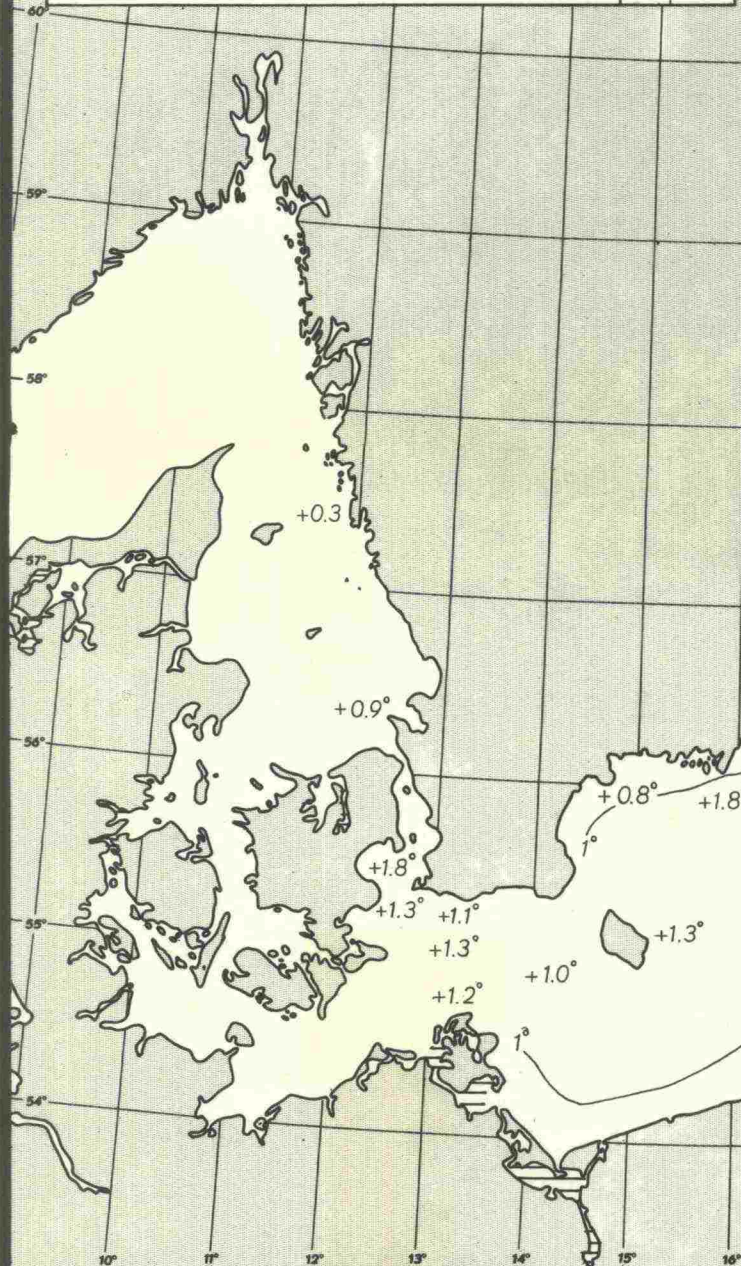
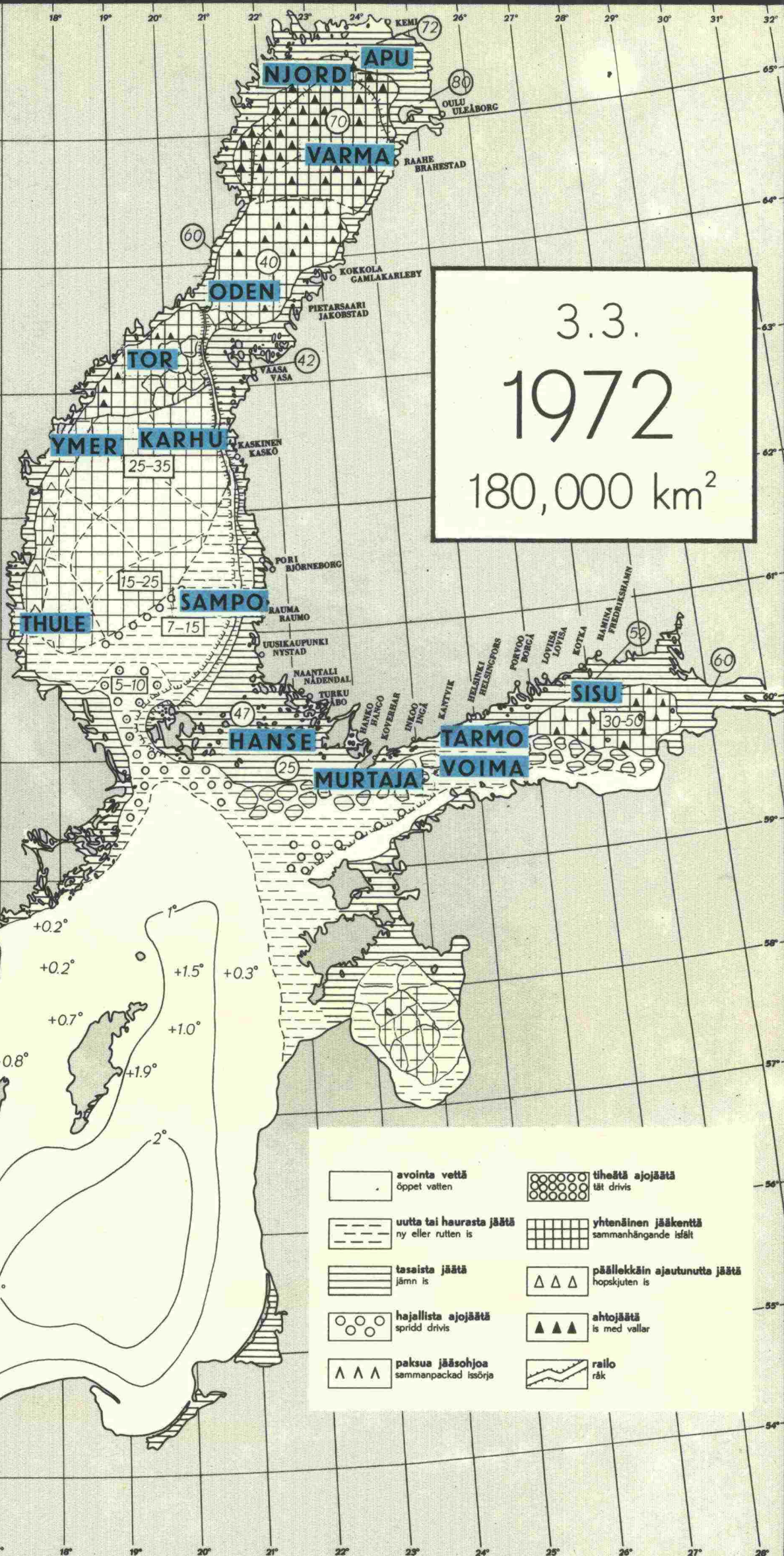
Likenne käynt jäänmurtajan avulla Trafik upprätthållen med isbrytare

Satamat sulkeutuneina Hamnarna stängda

16.11.1971 — 21.5.1972

KEMI	ÅRSTALLEN ÅRSTÄMORER I LÖRNÄMÅRA						ÅRSTALLEN ÅRSTÄMORER I HELSINKI	ÅRSTALLEN ÅRSTÄMORER I TAMPERE
	November	December	Januari	Februari	Mars	April		
OULU - ULEÅBORG							324	302.723
RAAHE - BRAHESTAD							319	296.857
KOKKOLA - GAMLAKARLEBY							144	202.010
PIETARSAARI - JAKOBSTAD							176	264.309
VAASA - VASA							105	48.266
KASKINEN - KASKÖ							404	101.884
PORI - BJÖRNEBORG							44	27.061
RAUMA - RAUMO							346	233.372
UUSIKAUPUNKI - NYSTAD							210	154.947
NAANTALI - NÄDENDAL							92	88.982
TURKU - ÅBO							699	656.540
HANKO - HANGÖ							1.116	274.227
KOVERHAR							165	79.776
INKOO - INGÅ							24	26.181
KANTVIK							48	56.735
HELSINKI - HELSINGFORS							17	24.930
PORVOO - BORGÅ							884	499.658
LOVISA - LOVISA							48	531.721
KOTKA							122	70.770
HAMINA - FREDRIKSHAMN							866	765.018
Yhteensä Sammanlagt							6.743	5.217.122

3.3.
1972
180,000 km²



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

**TALVISATAMIEN
JÄÄNMURTAJA-AVUSTUS**

**ISBRYTTAR-ASSISTERING
AV VINTERHAMNAERNA**

SEKÄ
JÄÄTYNEEN ALUEEN LAAJUUS

SAMT
OMFÄTTNINGEN AV ISBELAGD YTA

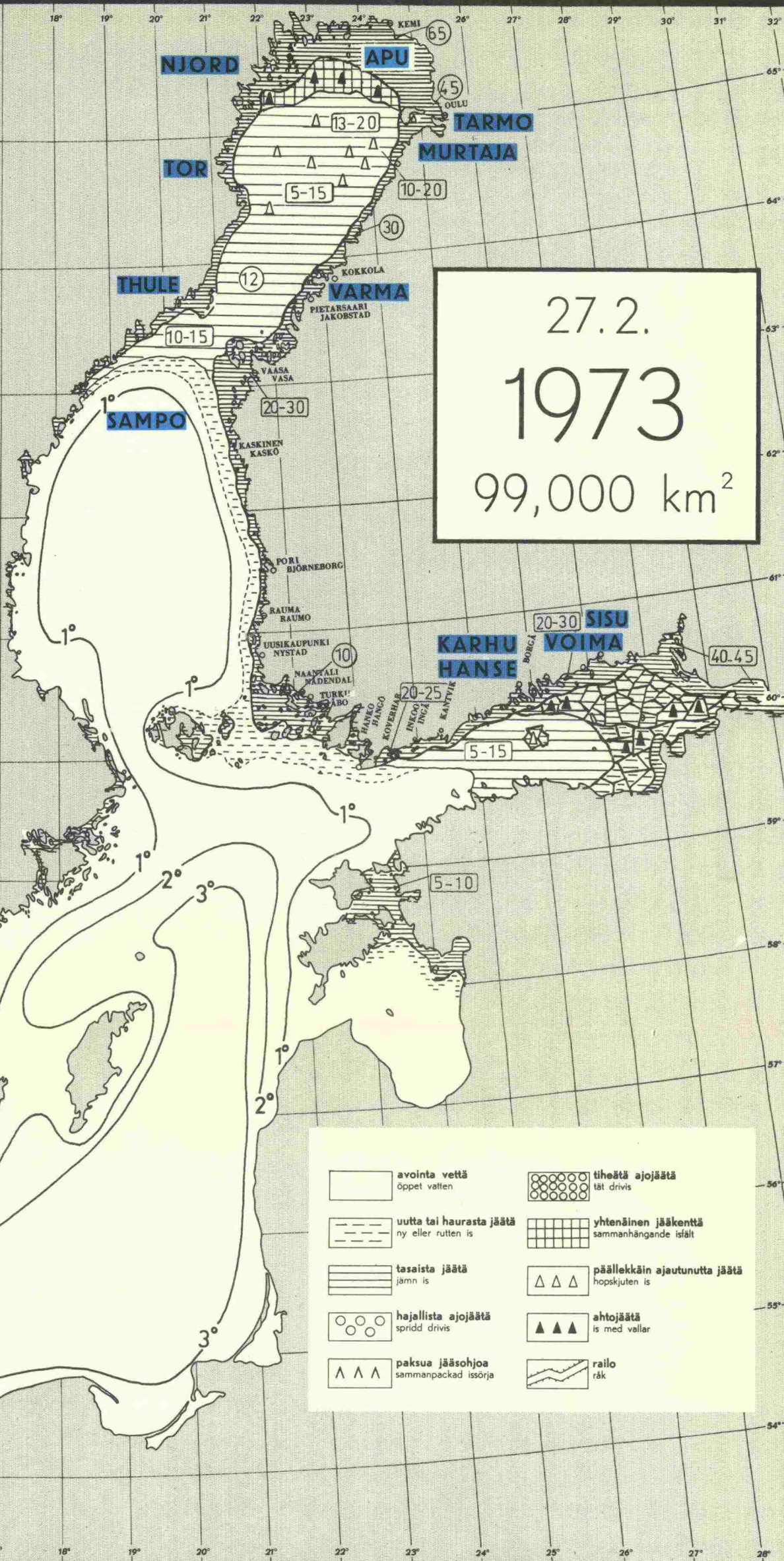


KONETEHO MASKINEFFEKT

Liikenne käynyt jäänmurtajan avulla Trafik upprätthålles med isbrytare
Satamat sulkeutuneina Hamnarna stängda

26.11.1972 — 8. 5. 1973

	Marrasku November		Joulukuu December		Tammikuu Januari		Helmikuu Februari		Maaliskuu Mars		Huhtikuu April		Toukokuu Maj		Kesäkuu Juni		AVUSTETTUJEN ALUSTEN LUVUMÄÄRÄ SIVELT ASSISTERANS FÄRDIGT	KÄLJETTETTU TAVARAMÄÄRÄ TONNINSSA DEN VÄRDMÄNGO SOM TRANSPORT TERÄTS AR I TON
	1-15	16-31	1-15	16-31	1-15	16-31	1-15	16-31	1-15	16-31	1-15	16-31	1-15	16-31				
KEMI																	430	409.769
OULU - ULEÅBORG																	376	361.289
RAAHE - BRAHESTAD																	21	39.593
KOKKOLA - GAMLAKARLEBY																	17	24.132
PIETARSAARI - JAKOBSTAD																	28	18.365
VÅASA - VASA																	64	10.068
KASKINEN - KASKÖ																	7	4.409
PORI - BJÖRNEBORG																	-	-
RAUMA - RAUMO																	-	-
UUSIKAUPUNKI - NYSTAD																	-	-
NAANTALI - NÄDENDAL																	-	-
TURKU - ÅBO																	-	-
HANKO - HANGÖ																	-	-
KOVERHAR																	-	-
INKOO - INGÅ																	-	-
KANTVIK																	-	-
HELSINKI - HELSINGFORS																	192	110.016
PORVOO - BORGÅ																	25	213.178
LOVISA - LOVISA																	32	19.294
KOTKA																	561	499.317
HAMINA - FREDRIKSHAMN																	520	456.101
	Yhteensä Sammanlagt																2.273	2.165.531



27.2.
1973
99,000 km²

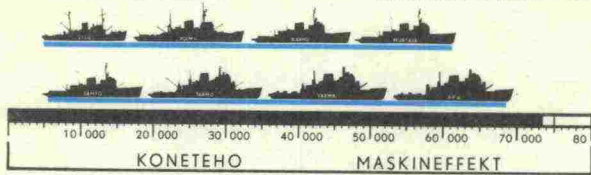
avointa vettä öppet vatten	tiheätä ajojäättä tät drivis
uutta tai haurasta jäätä ny eller ruttens is	yhtenäinen jääkenttä sammanhängande isfält
tasaista jäätä jämn is	päällekkäin ajautunutta jäätä hopskjuten is
hajallista ajojäättä spridd drivis	ahtojäättä is med vallar
paksua jääsohjoa sammanpackad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

**TALVISATAMIEN
JÄÄNMURTAJA-AVUSTUS**

SEKÄ
JÄÄTYNEEN ALUEEN LAAJUUS

**ISBRYTTAR-ASSISTERING
AV VINTERHAMNARNA**

SAMT
OMFATTNINGEN AV ISBELAGD YTA



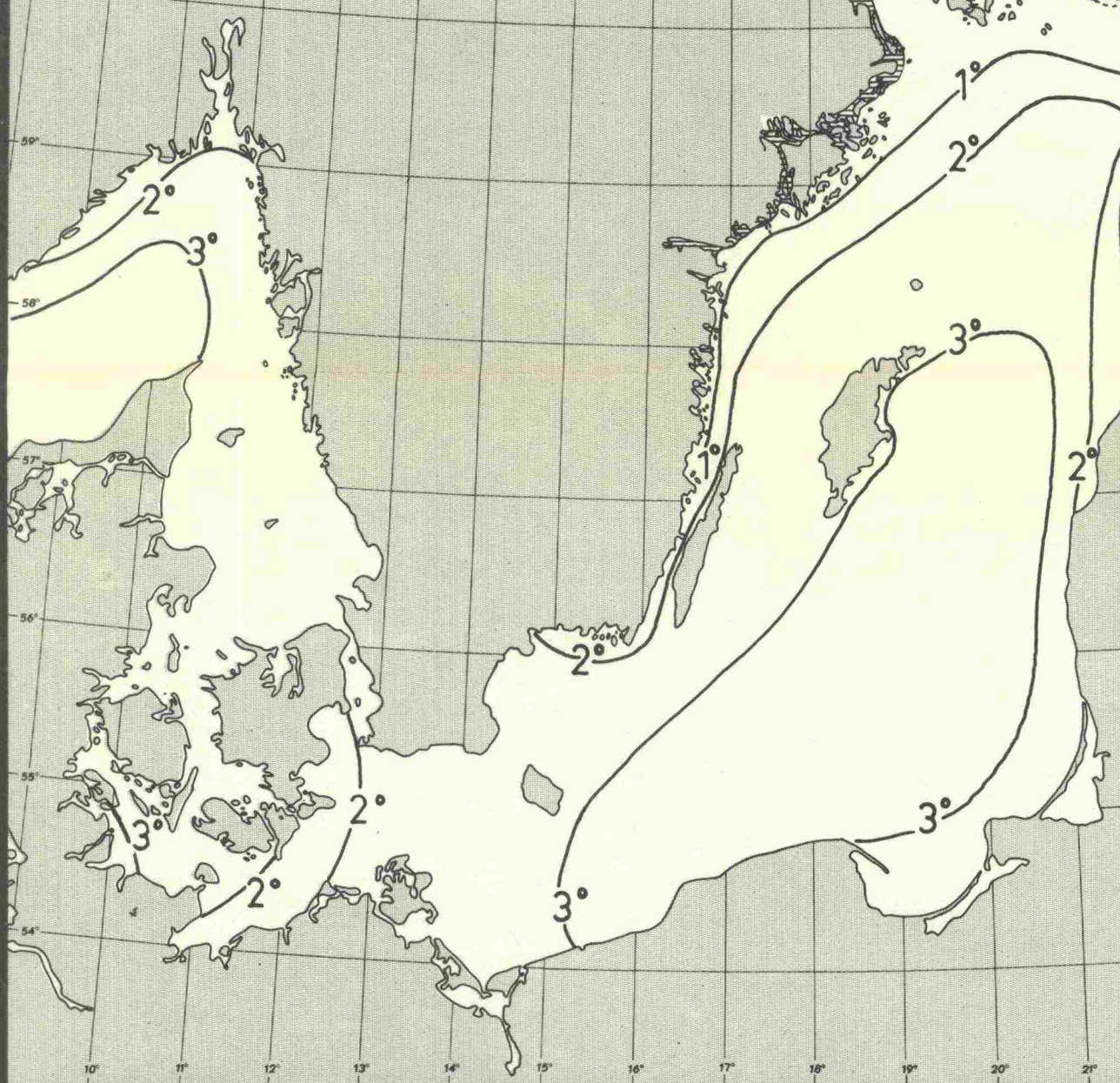
Liikenne käynyt jäänmurtejan avulla Trafik upprätthålles med isbrytare
Satamat sulkeutuneina Hamnarna stängda

19.11.1973 — 22.5.1974

	1973							AVSTÄRTNING ALUSTEN LÖPNINGAR	KULJETTU TAVARAMÄÄRÄ TONNIN/SSA
	Marraskuu November	Joulukuu December	Tammikuu Januari	Helmi- kuu Februari	Maaliskuu Mars	Huhtikuu April	Toukokuu Maj		
KEMI								333	307530
OULU - ULEÅBORG								238	301636
RAAHE BRAHESTAD								82	142998
KOKKOLA GAMLAKARLEBY								159	320637
PIETARSAARI JAKOBSTAD								130	84419
VAASA - VASA								216	168737
KASKINEN - KASKÖ								29	18023
PORI BJÖRNEBORG								38	97652
RAUMA - RAUMO								12	15663
UUSIKAUPUNKI NYSTAD									
NAANTALI NÄDENDAL									
TURKU - ÅBO									
HÄNKÖ - HANGÖ									
KOVERHAR								73	110536
INKOO - INGÅ								79	96348
KANTVIK								17	9392
HELSINKI HELSINGFORS									
PORVOO - BORGÅ								192	1990456
LOVISA - LOVISA								147	114230
KOTKA								1301	1472373
HAMINA FREDRIKSHAMN								722	810303
								Yhteensä Sammanlagt	3768 6060933



14.3
1974
94,000 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 vallar
paksua jääsohjoa sammanpackad issörja	railo råk

**TALVISATAMIEN
JÄÄNMURTAJA-AVUSTUS**

**ISBRYTAR-ASSISTERING
AV VINTERHAMNARNA**

SEKÄ
JÄÄTYNEEN ALUEEN LAAJUUS

SAMT
OMFATTNINGEN AV ISBELAGD YTA



KONETEHO

MASKINEFFEKT

Liikenne käynyt jäänmurtajan avulla

Satamat sulkeutuneina

Trafik upprätthållen med isbrytare

Hamnarna stängda

9.12.1974 — 16.5.1975

	AVISTUJUN LÖPNINGAR						AVSTÄMNING TIDEN I TIMMÄR	AVSTÄMNING TIDEN I TIMMÄR
	Mars November	Joulukuu December	Tammikuu Januari	Helmi- kuu Februari	Märskuu Mars	Huhtikuu April		
KEMI							278	301 232
OULU - ULEÅBORG							177	200 107
RAAHE BRAHESTAD							26	33 702
KOKKOLA GAMLA KARLEBY							91	101 272
PIETARSAARI JAKOBSTAD							65	35 262
VAASA - VASA							218	88 673
KASKINEN - KASKO								
PORI BJÖRNEBORG								
RAUMA - RAUMO							15	12 514
UUSIKAUPUNKI NYSTAD								
NAANTALI NÄDENDAL								
TURKU - ÅBO								
HANKO - HANGÖ								
KOVERHAR								
INKOO - INGÅ								
KANTVIK								
HELSINKI HELSINGFORS								
PORVOO - BORGÅ								
LOVISA - LOVISA								
KOTKA							56	43 876
HAMINA FREDRIKSHAMN							78	75 872
	Yhteensä Sammanlagt						1004	892 510

17.2.
1975
74,000 km²



avointa vettä öppet vatten	tiheätä ajojäättä tät drivis
uutta tai haurasta jäätä ny eller ruten is	yhtenäisen jääkenttä sammanhängande isfält
tasaista jäätä jämn is	päällekkäin ajautunutta jäätä hopskjuten is
hajallista ajojäättä spridd drivis	ahtojäättä is med vallar
paksua jääsöhjoa sammanpackad issörja	raiio råk

Kreikkalaisalus karille Kaskisissa

Ilmeisesti laivan ohjauksittaisiin tullut vika aiheutti eilen kello 19 kreikkalaisen Kaskisten sataman m/s Natven karilleon Kaskisten sataman edustalla. Alus oli lähtenyt kello 17 Kaskisten satamasta ja sai pohjoiskosken hattu puurtavaraa, kun se joutui pois väylältä ja sai pohjoiskosken

Ruotsalaisalus ajoi karille Ahvenanmerellä

Ruotsalainen m/s G... Ahvenanmerellä. Ruotsalainen m/s G... Ahvenanmerellä.

Raunmalaisihinaja karille Porin edustalla

Raunmalaisihinaja karille Porin edustalla. Raunmalaisihinaja karille Porin edustalla.

Nopea hälytys Kustaanmiekassa

Nopea hälytys Kustaanmiekassa. Kustaanmiekassa nopea hälytys.

Grundstötta fartyget till botten

Grundstötta fartyget till botten. Grundstötta fartyget till botten.

Bore 11 karille Helsingin edustalla

Bore 11 karille Helsingin edustalla. Bore 11 karille Helsingin edustalla.

Pieni määrä öljyä jarveen Saimaan syväväylällä

Pieni määrä öljyä jarveen Saimaan syväväylällä. Saimaan syväväylällä pieni määrä öljyä jarveen.



Kaksi vesibussia sumussa karille Matkustajat pelastettiin

Kaksi vesibussia sumussa karille. Matkustajat pelastettiin. Kaksi vesibussia sumussa karille.

Karilla käväissyt länsisaksalainen alus Kotkan telakalle

Karilla käväissyt länsisaksalainen alus Kotkan telakalle. Karilla käväissyt länsisaksalainen alus Kotkan telakalle.

Tuuli painoi Railshipin hiekkasärkälle

Tuuli painoi Railshipin hiekkasärkälle. Tuuli painoi Railshipin hiekkasärkälle.

Saatioalus juuttui sataman edustalle

Saatioalus juuttui sataman edustalle. Saatioalus juuttui sataman edustalle.

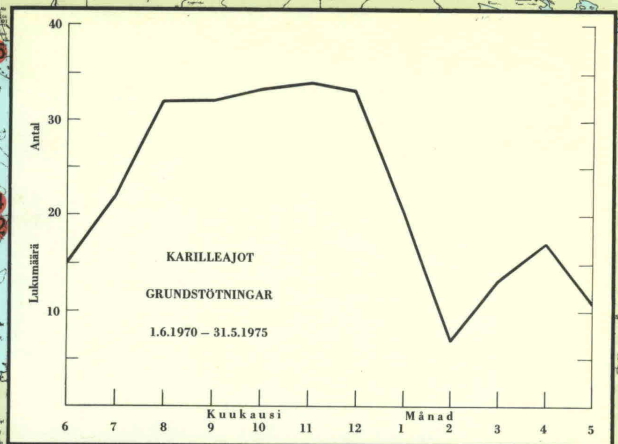
Orengrundin karille ajoi kauppalaiva Isantilainen

Orengrundin karille ajoi kauppalaiva Isantilainen. Orengrundin karille ajoi kauppalaiva Isantilainen.

Junalautaliiken keskeytyy viik Railship irtosi hiekasta

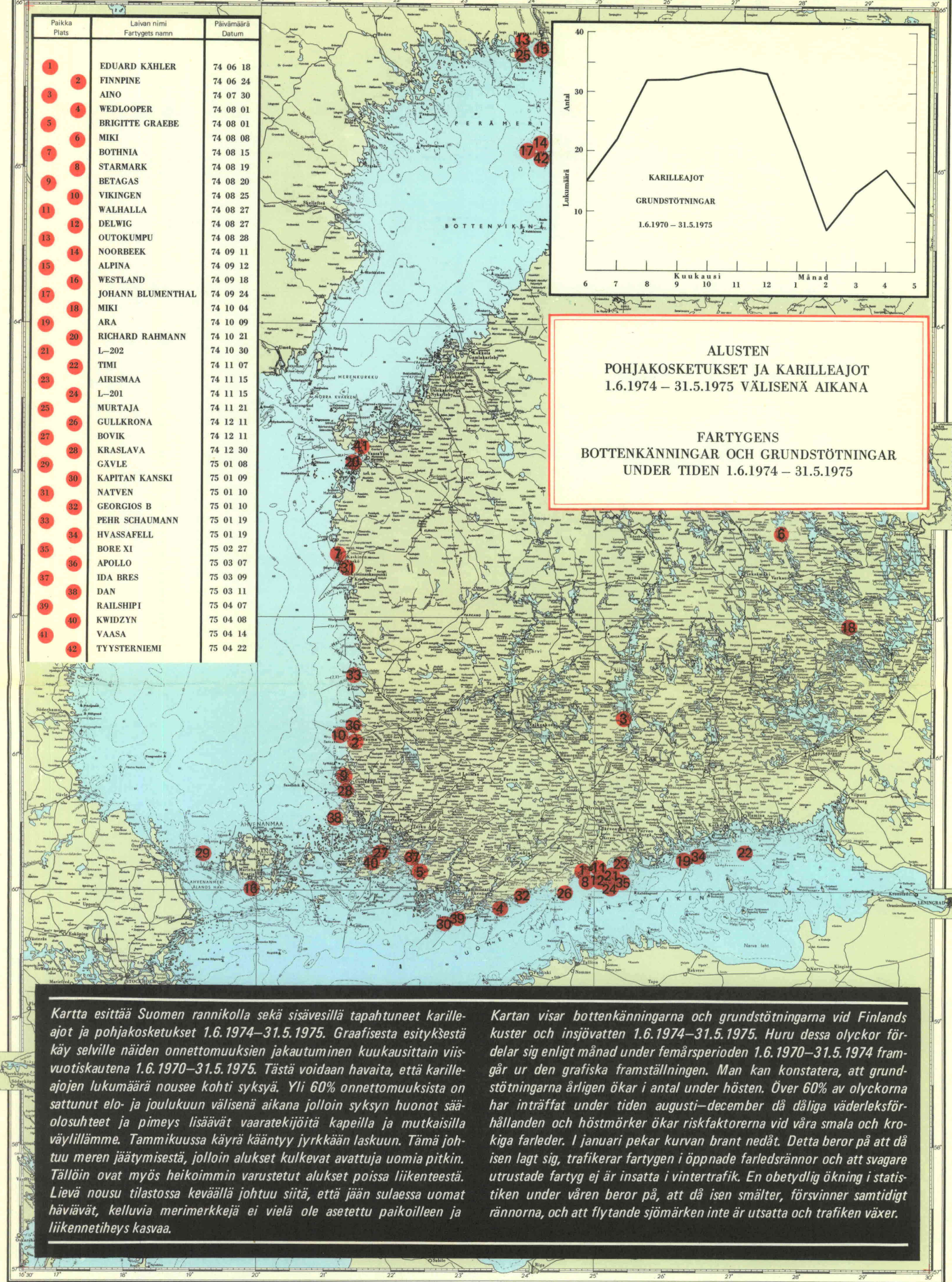
Junalautaliiken keskeytyy viik Railship irtosi hiekasta. Junalautaliiken keskeytyy viik Railship irtosi hiekasta.

Paikka Plats	Laivan nimi Fartygets namn	Päivämäärä Datum
1	EDUARD KÄHLER	74 06 18
2	FINNPINE	74 06 24
3	AINO	74 07 30
4	WEDLOOPER	74 08 01
5	BRIGITTE GRAEBE	74 08 01
6	MIKI	74 08 08
7	BOTHNIA	74 08 15
8	STARMARK	74 08 19
9	BETAGAS	74 08 20
10	VIKINGEN	74 08 25
11	WALHALLA	74 08 27
12	DELWIG	74 08 27
13	OUTOKUMPU	74 08 28
14	NOORBEEK	74 09 11
15	ALPINA	74 09 12
16	WESTLAND	74 09 18
17	JOHANN BLUMENTHAL	74 09 24
18	MIKI	74 10 04
19	ARA	74 10 09
20	RICHARD RAHMANN	74 10 21
21	L-202	74 10 30
22	TIMI	74 11 07
23	AIRISMAA	74 11 15
24	L-201	74 11 15
25	MURTAJA	74 11 21
26	GULLKRONA	74 12 11
27	BOVIK	74 12 11
28	KRASLAVA	74 12 30
29	GÄVLE	75 01 08
30	KAPITAN KANSKI	75 01 09
31	NATVEN	75 01 10
32	GEORGIOS B	75 01 10
33	PEHR SCHAUMANN	75 01 19
34	HVASSAFELL	75 01 19
35	BORE XI	75 02 27
36	APOLLO	75 03 07
37	IDA BRES	75 03 09
38	DAN	75 03 11
39	RAILSHIPI	75 04 07
40	KWIDZYN	75 04 08
41	VAASA	75 04 14
42	TYYSTERNIEMI	75 04 22



**ALUSTEN
POHJAKOSKETUKSET JA KARILLEAJOT
1.6.1974 – 31.5.1975 VÄLISENÄ AIKANA**

**FARTYGENS
BOTTENKÄNNINGAR OCH GRUNDSTÖTNINGAR
UNDER TIDEN 1.6.1974 – 31.5.1975**



Kartta esittää Suomen rannikolla sekä sisävesillä tapahtuneet karilleajot ja pohjakosketukset 1.6.1974–31.5.1975. Graafisesta esityksestä käy selville näiden onnettomuuksien jakautuminen kuukausittain viisivuotiskautena 1.6.1970–31.5.1975. 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 väylillä. Tammikuussa käyvä kääntyy jyrkkään laskuun. Tämä johtuu meren jäätymisestä, jolloin alukset kulkevat avattuja uomia pitkin. Tällöin ovat myös heikoimmin varustetut alukset poissa liikenteestä. Lievä nousu tilastossa keväällä johtuu siitä, että jään sulaessa omat häviävät, kelluvia merimerkkejä ei vielä ole asetettu paikoilleen ja liikennetiheys kasvaa.

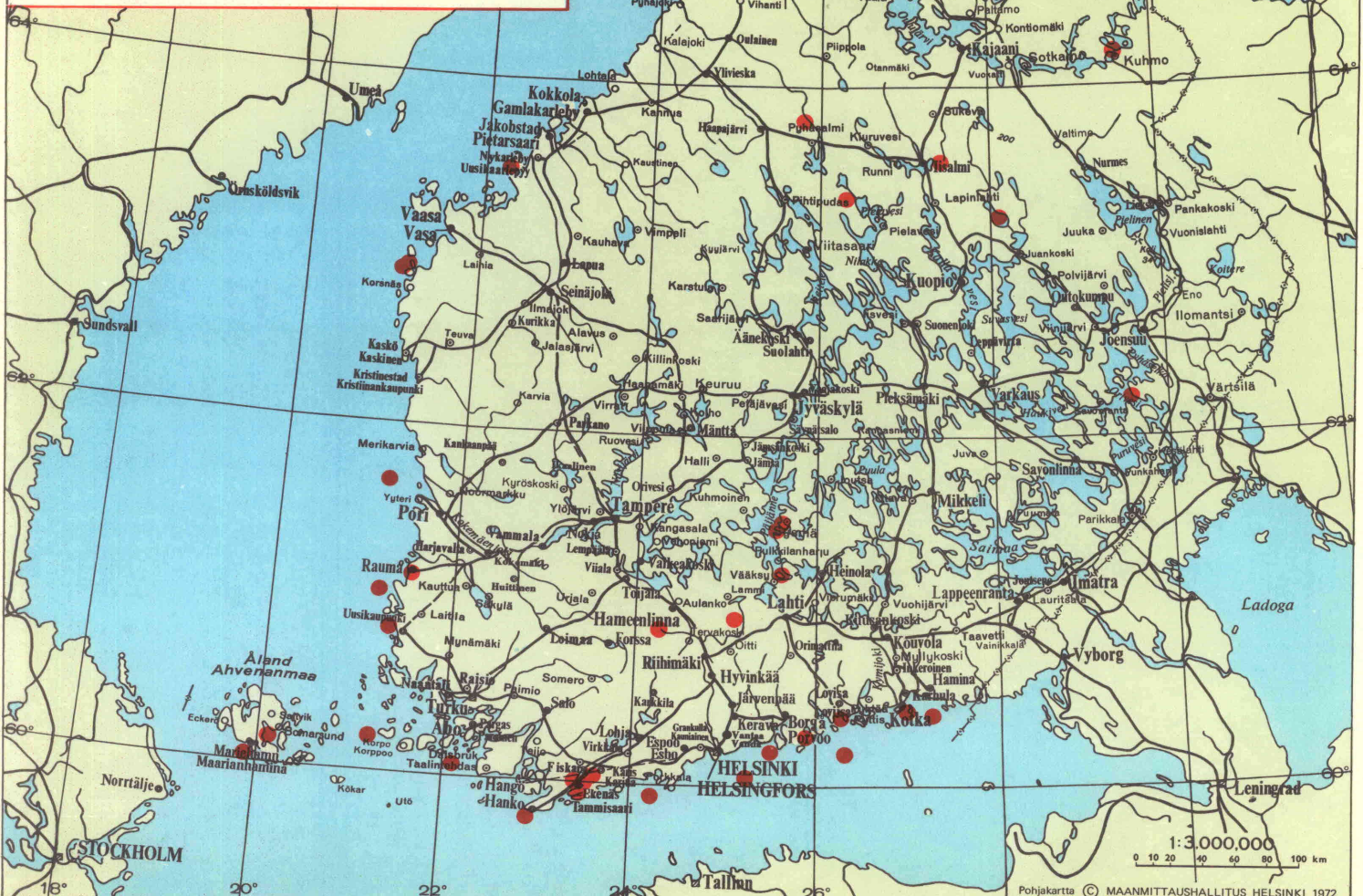
Kartan visar bottenkänningarna och grundstötningarna vid Finlands kuster och insjövattnen 1.6.1974–31.5.1975. Huru dessa olyckor fördelar sig enligt månad under femårsperioden 1.6.1970–31.5.1974 framgår ur den grafiska framställningen. Man kan konstatera, att grundstötningarna årligen ökar i antal under 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.

MERENKULKUHALLITUKSEN TIETOO TULLEET KUOLEMAAN JOHTANEET VENEONNETTOMUDET ajalla 01.06.1974 – 31.05.1975

Onnettomuksia yhteensä	38 kpl.
– sisävesillä	14 kpl
– rannikolla	24 kpl
Ihminenkiä menetettiin onnettomuksissa yhteensä	51 henk.
Onnettomusveneistä oli	
– soutuveneitä tai enint. 5 hv:n perämoottorilla varustettuja	63 %
– 5 – 20 hv:n perämoottorilla varustettuja	16 %
– yli 20 hv:n perämoottorilla varustettuja	3 %
– purjeweineitä	5 %
– muita	13 %
Pelastusliivit	
– ilman pelastusliiviä	80 %
– liivit veneessä muttei päällä	8 %
– kellumatakkiin pukeutuneena	2 %
– ei tietoa	10 %
Alkoholi	
– alkoholin vaikutuksen alaisia	45 %

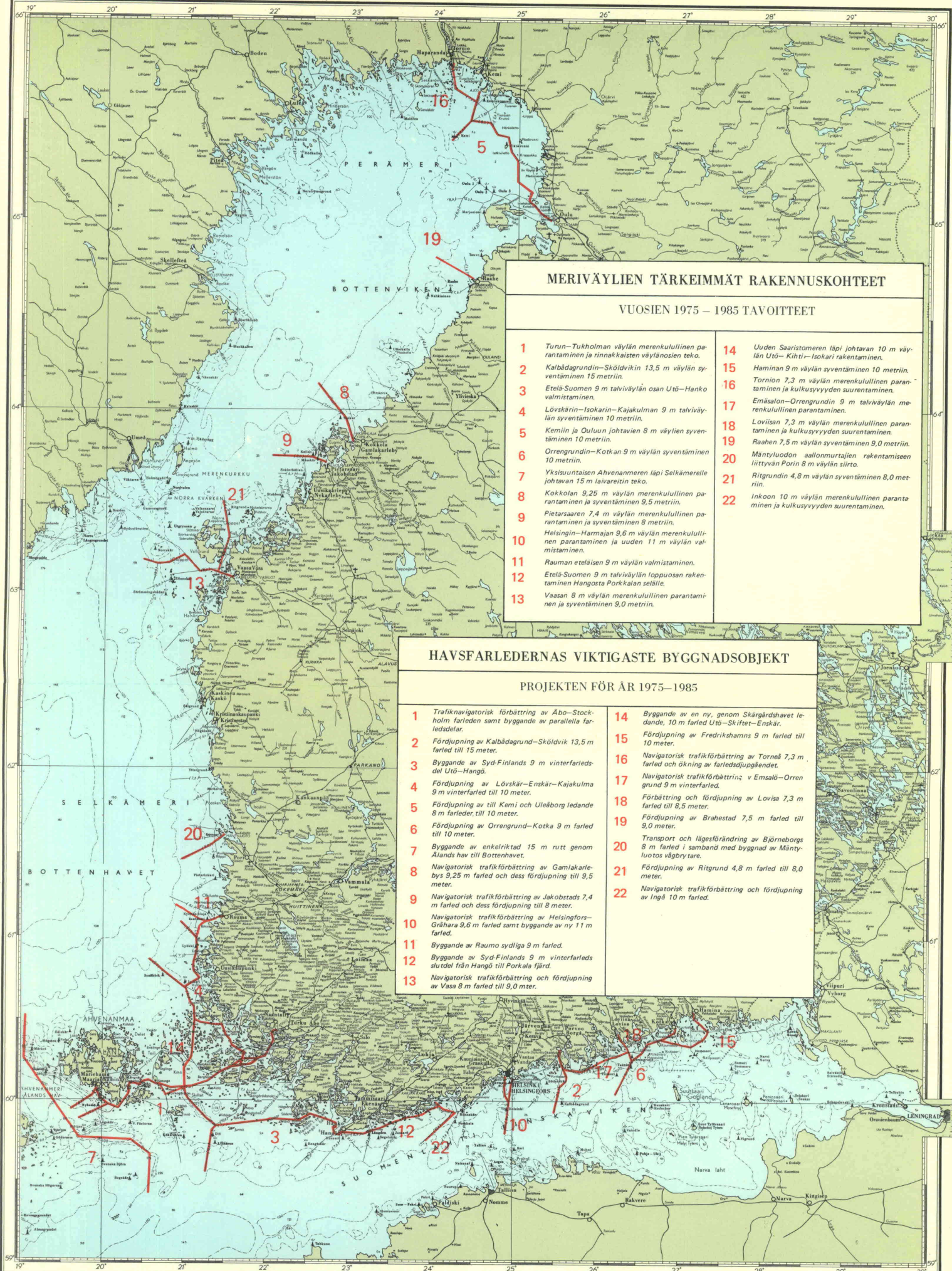
BATOLYCKOR MED DÖDLIG UTGANG VILKA KOMMIT TILL SJÖFARTSSTYRELSENS KÄNNEDOM under tiden 01.06.1974 – 31.05.1975

Det totala antalet olyckor	38 st
– i insjöarna	14 st
– vid kusten	24 st
Antalet döda	51
Av olycksbåtarna var	
– roddbåtar eller båtar med högst 5 hk utombordsmotor	63 %
– försedda med 5 – 20 hk utombordsmotor	16 %
– försedda med över 20 hk utombordsmotor	3 %
– segelbåtar	5 %
– övriga	13 %
Flytväster	
– utan flytväst	80 %
– flytväst i båten men inte påklädd	8 %
– påklädd sk. flytjacka	2 %
– vet ej	10 %
Alkohol	
– berusade	45 %





SATAMAT **HAMNARNA**
JA NIIHIN JOHTAVAT **OCH TILL DEM LEDANDE**
VÄYLÄT **FARLEDER**



MERIVÄYLIEN TÄRKEIMMÄT RAKENNUSKOHTEET

VUOSIEN 1975 – 1985 TAVOITTEET

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1 Turun–Tuoholman väylän merenkulullinen parantaminen ja rinnakkaisten väylänosien teko. 2 Kalbädgrund–Skötdvikin 13,5 m väylän syventäminen 15 metriin. 3 Etelä-Suomen 9 m talviväylän osan Utö–Hanko valmistaminen. 4 Lövsjärn–Isokarin–Kajakulma 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 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 Saaristomerän 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 Emäsälön–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 1975–1985

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1 Trafiknavigatorisk förbättring av Åbo–Stockholm farleden samt byggnad av parallella farledsdelar. 2 Fördjupning av Kalbädgrund–Skötdvik 13,5 m farled till 15 meter. 3 Byggnad av Syd-Finlands 9 m vinterfarledsdel Utö–Hängö. 4 Fördjupning av Lövsjärn–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 Byggnad av enkelriktad 15 m rutt genom Ålands hav till Bottenhavet. 8 Navigatorisk trafikförbättring av Gamla Karlebyns 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 meter. 10 Navigatorisk trafikförbättring av Helsingfors–Gråhara 9,6 m farled samt byggnad av ny 11 m farled. 11 Byggnad av Raumo sydliga 9 m farled. 12 Byggnad 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 Byggnad 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 farleds djupgåendet. 17 Navigatorisk trafikförbättring i v Ensälö–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 Mäntyluotos vägbrytare. 21 Fördjupning av Ritgrund 4,8 m farled till 8,0 meter. 22 Navigatorisk trafikförbättring och fördjupning av Ingå 10 m farled. |
|---|--|

