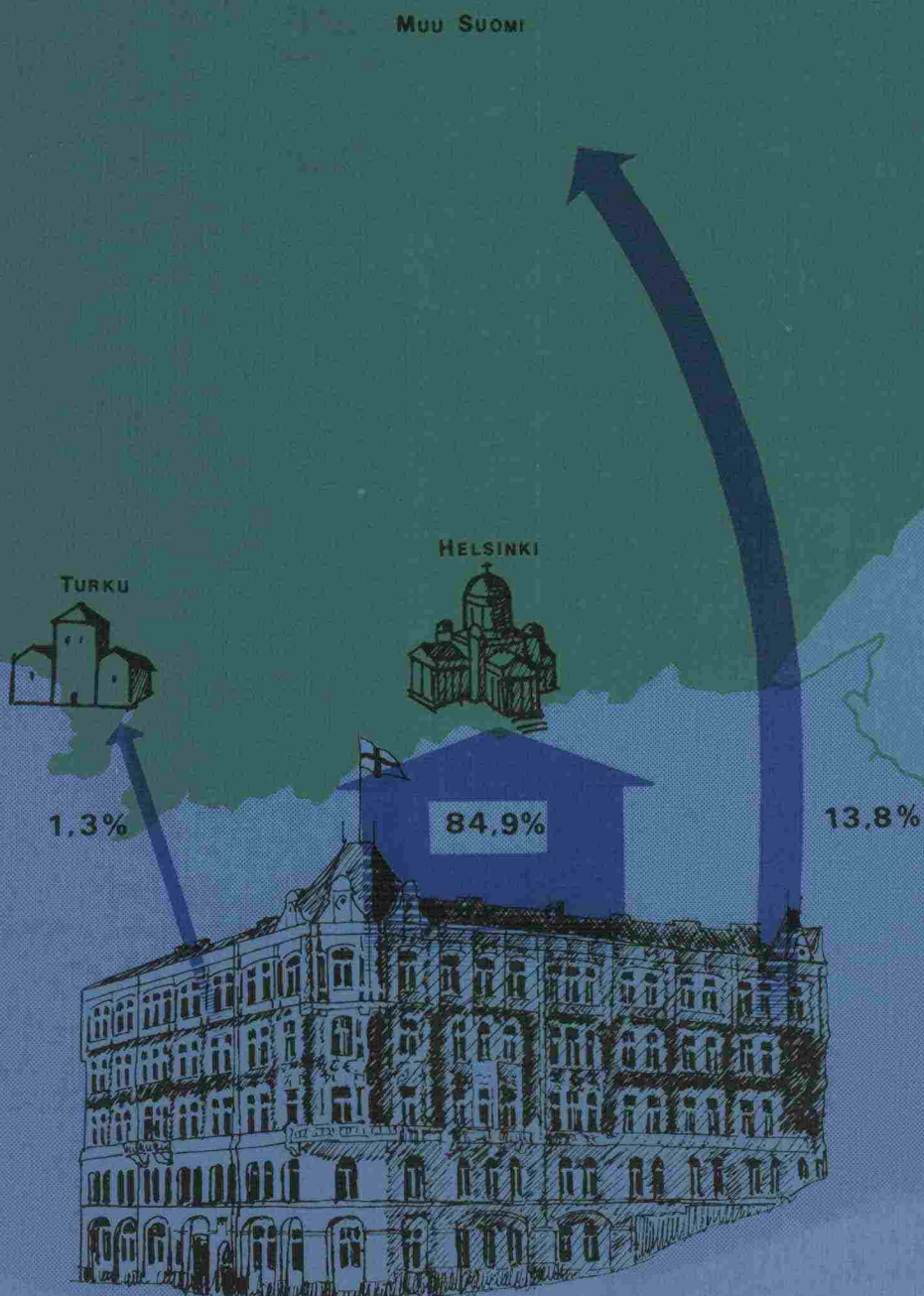


SUOMALAISTA  
MERENKULKUA  
FINSK SJÖFART

1977



MERENKULUHALLITUS, HELSINKI

MERENKULUHALLITUKSEN HENKILÖKONTAKTIEN JAKAUMA SUOMESSA

SJÖFARTSSTYRELSENS PERSONALKONTAKTERS FÖRDELNING I FINLAND



## MERENKULKUHAL- LITUS PYSYTETTÄVÄ HELSINGISSÄ

*Merenkulkuhallituksen päätehtävänä on turvata ja edistää merenkulkua sekä myötävaikuttaa sen ja siihen liittyvien elinkeinojen kehitykseen. Tämän tehtävän täyttäminen edellyttää, että merenkulkuhallituksen henkilökunta on päivittäisessä yhteydessä eri ministeriöihin, erityisesti kauppa- ja teollisuusministeriöön ja valtiovarainministeriöön, muihin keskusvirastoihin, valtion ja yksityisten omistamiin laitoksiin, merenkulun työmarkkinajärjestöihin, varustamoihin jne. Useimmiten näiden yhteyksien hoitaminen edellyttää henkilökohtaista tapaamista ja tiiviitä neuvotteluja. Merenkulkuhallituksen kansainväliset yhteydet ovat nopeasti kasvamassa ja ne edellyttävät mm. yhteydenpitoa eri maiden suurlähetystöihin. Tässä yhteydessä on syytä mainita myös eduskunta. Viime vuosina ovat eduskunnan valiokuntien ja yksityisten kansanedustajien yhteydet merenkulkuhallitukseen kehittyneet ilahduttavan läheisiksi ja hedelmällisiksi. Se on ollut mahdollista vain jatkuvien henkilökohtaisten neuvottelujen ja tapaamisten pohjalla. Jos yhteydet supistuvat virallisiin matkoihin ja kirjeenvaihtoon, päätöksentekijäin mahdollisuudet asioihin perehtymiseen olennaisesti vähenevät.*

*Merenkulkuhallinnon tehtävät ovat, kuten valtionhallinnon tehtävät yleensäkin viime vuosina jatkuvasti lisääntyneet. Toisaalta ei merenkulkuhallituksen organisaatiota ole monista siihen tähtäävistä esityksistä huolimatta uudistettu eikä henkilökuntaa lisätty. Uusista velvollisuuksista puhumattakaan vaatii perinteellistenkin toimintamuotojen hoitaminen näin ollen entistä suurempaa tehokkuutta. Edellä sanottu huomioonottaen tuntuukin vaikealta ymmärtää, miksi merenkulkuhallituksen toimintaa halutaan vielä entisestäänkin vaikeuttaa siirtämällä se Turkuun. Valtaosa merenkulkuhallituksen henkilökunnan päivittäisistä yhteyksistä, kuten tämän julkaisun kansikuvasta ilmenee, suuntautuu Helsingissä sijaitseviin kohteisiin (Tiedot hajasijoituskomitean mietinnöstä 1974:47).*

*Hajasijoittamisella tavoitellaan yleensä myönteisiä vaikutuksia kehitysalueiden talouselämälle. Merenkulkuhallituksen siirtoa Turkuun ei ole voitu puolustaa millään konkreettisilla tosiasioidella, eikä se ole perusteltavissa edes hajasijoituspolitiikan omilla tavoitteilla. Turkuhan ei ole mitään kehitysalueita, vaan jokseenkin samantasoinen ruuhka-alue kuin pääkaupunkiseutukin. Jos kysymystä tarkastellaan pelkästään valtiontalouden kannalta, siirron haittavaikutukset ovat aivan ilmeiset. Pelkästään huoneistokysymyksen osalta voidaan todeta, että merenkulkuhallituksen nykyinen virastotalo tulisi eräin edellytyksin riittämään laitoksen tarpeisiin melko pitkälle. Muutto taas merkitsisi kokonaan uuden virastotalon rakentamista Turkuun. Merenkulkuhallituksen erikoistilojen vuoksi ei Helsingissä vapautuva talo kuitenkaan soveltuisi millekään muulle virastolle ilman erittäin laajoja ja kalliita korjauksia. Kun lisäksi on pystytty eittämättömästi osoittamaan, että merenkulkuhallituksen toimintamahdollisuudet siirron vuoksi oleellisesti huononevat, tuntuu suunniteltu siirto täysin käsittämättömältä.*

*Merenkulkuhallituksen pitkälle erikoistuneesta henkilökunnasta suurin osa jäisi todennäköisesti Helsinkiin. Uuden sijoituspaikkakunnan rekrytointimahdollisuuksista riippuu, milloin entinen suorituskyky on saatu takaisin, mutta haittavaikutukset tulisivat varmaan tuntumaan hyvin pitkän ajan. Näin ollen olisikin merenkulkuhallituksen siirto kohtalokas virheinvestointi, joka kohtuuttomasti vaikeuttaisi sen säännösten edellyttämää toimintaa merenkulun ja meriturvallisuuden hyväksi tuottamatta yhteiskunnalle mitään kehitysaluepoliittista hyötyä.*

Syyskuu 1977

MERENKULKUHAL- LITUS



## SJÖFARTSSTYRELSEN BÖR STANNA I HELSINGFORS

*Sjöfartsstyrelsens huvuduppgift är att trygga och främja sjöfarten och verka för utvecklingen av den och därtill hörande näringsgrenar. Denna uppgift förutsätter, att sjöfartsstyrelsens personal dagligen kommunicerar med olika ministerier, i första hand handels- och industriministeriet och finansministeriet, övriga centrala ämbetsverk, statliga och enskilda inrättningar, sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer, rederier o.s.v. Oftast erfordras personliga sammanträffanden och täta överläggningar. Sjöfartsstyrelsens internationella förbindelser är stadda i snabb tillväxt och de förutsätter bl.a. kontakt med olika länders ambassader. I detta sammanhang kan även riksdagen nämnas. Under de senaste åren har relationerna mellan riksdagens utskott och även enskilda riksdagsmän samt sjöfartsstyrelsen glädjande nog utvecklats i en fruktbärande och förtrolig riktning. Detta har varit möjligt endast på grund av upprepade personliga överläggningar och sammanträffanden. Om kontakterna skulle inskränkas till officiella resor och korrespondens, kommer de beslutfattandes möjligheter att sätta sig in i ärendena att avsevärt försämrats.*

*Sjöfartsförvaltningens arbetsuppgifter har, såsom även statsförvaltningens uppgifter i allmänhet, fortgående ökat under de senaste åren. Dessutom har sjöfartsstyrelsens organisation trots flera förslag i saken icke förnyats och personalen icke utökats. Obeaktat de nya åliggandena kräver således redan de traditionella verksamhetsformerna större effektivitet än tidigare. Med beaktande av ovanstående är det svårt att förstå, varför man vill göra sjöfartsstyrelsens arbete svårare än förut genom att flytta den till Åbo. Den övervägande delen av personalens kontakter riktar sig, såsom framgår av denna publikations pärmbild, till personer och institutioner i Helsingfors (Uppgifterna från decentraliseringskommitténs betänkande 1974 : 47).*

*Genom en utlokalisering försöker man i allmänhet få till stånd en gynnsam inverkan på det ekonomiska livet på ett utvecklingsområde. En förflyttning av sjöfartsstyrelsen till Åbo har inte kunnat försvaras med några konkreta fakta och den kan inte ens motiveras med utlokaliseringens egen målsättning. Åbo utgör ju inte något utvecklingsområde, utan är ett trängselområde på ungefär samma nivå som huvudstadstrakten. Om frågan skärskådas enbart ur statsfinansernas synvinkel, är de nackdelar, som flyttningen medför, alldeles uppenbara. Enbart för lokalfrågans del kan det konstateras, att sjöfartsstyrelsens nuvarande ämbetshus under vissa förutsättningar skulle räcka för verkets behov under en lång tid framåt. Flyttning åter skulle innebära, att ett helt nytt ämbetshus måste byggas i Åbo. På grund av att sjöfartsstyrelsen har specialutrymmen, skulle likväl inte de frigjorda lokaliteterna i Helsingfors lämpa sig för något annat ämbetsverksbehov utan synnerligen omfattande och dyra reparationer. Då det dessutom ogensägligen har visats, att sjöfartsstyrelsens verksamhetsmöjligheter genom flyttningen skulle väsentligen försämrats, verkar den planerade överflyttningen helt obegriplig.*

*Av sjöfartsstyrelsens i hög grad specialiserade personal skulle synbarligen största delen stanna kvar i Helsingfors. Av rekryteringsmöjligheterna på den nya förlägningsorten beror det, när verkets tidigare funktionsförmåga uppnås, men den menliga inverkan av flyttningen skulle säkert komma att kännas en mycket lång tid. Under sådana förhållanden skulle flyttningen av sjöfartsstyrelsen vara en ödesdiger felinvestering, som oskäligt skulle försvåra dess lagstadgade verksamhet till fromma för sjöfarten och sjösäkerheten, utan att för samhället medföra någon utvecklingsområdespolitisk nytta.*

September 1977

SJÖFARTSSTYRELSEN



## MERENKULUHALLITUS PYSYTETTÄVÄ HELSINGISSÄ

*Merenkulkuhallituksen päätehtävänä on turvata ja edistää merenkulkua sekä myötävaikuttaa sen ja siihen liittyvien elinkeinojen kehitykseen. Tämän tehtävän täyttäminen edellyttää, että merenkulkuhallituksen henkilökunta on päivittäisessä yhteydessä eri ministeriöihin, erityisesti kauppa- ja teollisuusministeriöön ja valtiovarainministeriöön, muihin keskusvirastoihin, valtion ja yksityisten omistamiin laitoksiin, merenkulun työmarkkinajärjestöihin, varustamoihin jne. Useimmiten näiden yhteyksien hoitaminen edellyttää henkilökohtaista tapaamista ja tiiviitä neuvotteluja. Merenkulkuhallituksen kansainväliset yhteydet ovat nopeasti kasvamassa ja ne edellyttävät mm. yhteydenpitoa eri maiden suurlähetystöihin. Tässä yhteydessä on syytä mainita myös eduskunta. Viime vuosina ovat eduskunnan valiokuntien ja yksityisten kansanedustajien yhteydet merenkulkuhallitukseen kehittyneet ilahduttavan läheisiksi ja hedelmällisiksi. Se on ollut mahdollista vain jatkuvien henkilökohtaisten neuvottelujen ja tapaamisten pohjalla. Jos yhteydet supistuvat virallisiin matkoihin ja kirjeenvaihtoon, päätöksentekijäin mahdollisuudet asioihin perehtymiseen olennaisesti vähenevät.*

*Merenkulkuhallinnon tehtävät ovat, kuten valtionhallinnon tehtävät yleensäkin viime vuosina jatkuvasti lisääntyneet. Toisaalta ei merenkulkuhallituksen organisaatiota ole monista siihen tähtäävistä esityksistä huolimatta uudistettu eikä henkilökuntaa lisätty. Uusista velvollisuuksista puhumattakaan vaatii perinteellistenkin toimintamuotojen hoitaminen näin ollen entistä suurempaa tehokkuutta. Edellä sanottu huomioonottaen tuntuukin vaikealta ymmärtää, miksi merenkulkuhallituksen toimintaa halutaan vielä entisestäänkin vaikeuttaa siirtämällä se Turkuun. Valtaosa merenkulkuhallituksen henkilökunnan päivittäisistä yhteyksistä, kuten tämän julkaisun kansikuvasta ilmenee, suuntautuu Helsingissä sijaitseviin kohteisiin (Tiedot hajajaisjoituskomitean mietinnöstä 1974:47).*

*Hajasijoittamisella tavoitellaan yleensä myönteisiä vaikutuksia kehitysalueiden talouselämälle. Merenkulkuhallituksen siirtoa Turkuun ei ole voitu puolustaa millään konkreettisilla toisasioilla, eikä se ole perusteltavissa edes hajasijoituspolitiikan omilla tavoitteilla. Turkuhan ei ole mitään kehitysalueita, vaan jokseenkin samantasoinen ruuhka-alue kuin pääkaupunkiseutukin. Jos kysymystä tarkastellaan pelkästään valtionalouden kannalta, siirron haittavaikutukset ovat aivan ilmeiset. Pelkästään huoneistokysymyksen osalta voidaan todeta, että merenkulkuhallituksen nykyinen virastotalo tulisi eräin edellytyksin riittämään laitoksen tarpeisiin melko pitkälle. Muutto taas merkitsisi kokonaan uuden virastotalon rakentamista Turkuun. Merenkulkuhallituksen erikoistilojen vuoksi ei Helsingissä vapautuva talo kuitenkaan soveltuisi millekään muulle virastolle ilman eräittäin laajoja ja kalliita korjauksia. Kun lisäksi on pystytty eittämättömästi osoittamaan, että merenkulkuhallituksen toimintamahdollisuudet siirron vuoksi oleellisesti huononevat, tuntuu suunniteltu siirto täysin käsittämättömältä.*

*Merenkulkuhallituksen pitkälle erikoistuneesta henkilökunnasta suurin osa jäisi todennäköisesti Helsinkiin. Uuden sijoituspaikkakunnan rekrytointimahdollisuuksista riippuu, milloin entinen suorituskyky on saatu takaisin, mutta haittavaikutukset tulisivat varmaan tuntumaan hyvin pitkän ajan. Näin ollen olisikin merenkulkuhallituksen siirto kohtalokas virheinvestointi, joka kohtuuttomasti vaikeuttaisi sen säännösten edellyttämää toimintaa merenkulun ja meriturvallisuuden hyväksi tuottamatta yhteiskunnalle mitään kehitysaluepoliittista hyötyä.*

Syyskuu 1977

MERENKULUHALLITUS

ISBN 951-46-3158-7



## SJÖFARTSSTYRELSEN BÖR STANNA I HELSINGFORS

*Sjöfartsstyrelsens huvuduppgift är att trygga och främja sjöfarten och verka för utvecklingen av den och därtill hörande näringsgrenar. Denna uppgift förutsätter, att sjöfartsstyrelsens personal dagligen kommunicerar med olika ministerier, i första hand handels- och industriministeriet och finansministeriet, övriga centrala ämbetsverk, statliga och enskilda inrättningar, sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer, rederier o.s.v. Oftast erfordras personliga sammanträffanden och täta överläggningar. Sjöfartsstyrelsens internationella förbindelser är stadda i snabb tillväxt och de förutsätter bl.a. kontakt med olika länders ambassader. I detta sammanhang kan även riksdagen nämnas. Under de senaste åren har relationerna mellan riksdagens utskott och även enskilda riksdagsmän samt sjöfartsstyrelsen glädjande nog utvecklats i en fruktbar och förtrolig riktning. Detta har varit möjligt endast på grund av upprepade personliga överläggningar och sammanträffanden. Om kontakterna skulle inskränkas till officiella resor och korrespondens, kommer de beslutfattandes möjligheter att sätta sig in i ärendena att avsevärt försämrats.*

*Sjöfartsförvaltningens arbetsuppgifter har, såsom även statsförvaltningens uppgifter i allmänhet, fortgående ökat under de senaste åren. Dessutom har sjöfartsstyrelsens organisation trots flera förslag i saken icke förnyats och personalen icke utökats. Obeaktat de nya åliggandena kräver således redan de traditionella verksamhetsformerna större effektivitet än tidigare. Med beaktande av ovanstående är det svårt att förstå, varför man vill göra sjöfartsstyrelsens arbete svårare än förut genom att flytta den till Åbo. Den övervägande delen av personalens kontakter riktar sig, såsom framgår av denna publikations pärmbild, till personer och institutioner i Helsingfors (Uppgifterna från decentraliseringskommitténs betänkande 1974 : 47).*

*Genom en utlokalisering försöker man i allmänhet få till stånd en gynnsam inverkan på det ekonomiska livet på ett utvecklingsområde. En förflyttning av sjöfartsstyrelsen till Åbo har inte kunnat försvaras med några konkreta fakta och den kan inte ens motiveras med utlokaliseringens egen målsättning. Åbo utgör ju inte något utvecklingsområde, utan är ett trängselområde på ungefär samma nivå som huvudstadstrakten. Om frågan skärskådas enbart ur statsfinansernas synvinkel, är de nackdelar, som flyttningen medför, alldeles uppenbara. Enbart för lokalfrågans del kan det konstateras, att sjöfartsstyrelsens nuvarande ämbetshus under vissa förutsättningar skulle räcka för verkets behov under en lång tid framåt. Flyttning åter skulle innebära, att ett helt nytt ämbetshus måste byggas i Åbo. På grund av att sjöfartsstyrelsen har specialutrymmen, skulle likväl inte de frigjorda lokaliteterna i Helsingfors lämpa sig för något annat ämbetsverksbehov utan synnerligen omfattande och dyra reparationer. Då det dessutom uteslutligen har visats, att sjöfartsstyrelsens verksamhetsmöjligheter genom flyttningen skulle väsentligen försämrats, verkar den planerade överflyttningen helt obegriplig.*

*Av sjöfartsstyrelsens i hög grad specialiserade personal skulle synbarligen största delen stanna kvar i Helsingfors. Av rekryteringsmöjligheterna på den nya förlägningsorten beror det, när verkets tidigare funktionsförmåga uppnås, men den menliga inverkan av flyttningen skulle säkert komma att kännas en mycket lång tid. Under sådana förhållanden skulle flyttningen av sjöfartsstyrelsen vara en ödesdigert felinvestering, som oskäligt skulle försvåra dess lagstadgade verksamhet till fromma för sjöfarten och sjösäkerheten, utan att för samhället medföra någon utvecklingsområdespolitisk nytta.*

September 1977

SJÖFARTSSTYRELSEN

## SISÄLLYSLUETTELO

*Merenkukuhallitus pysytettävä Helsingissä.*

*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.*

*Merenkulkumme kansainvälinen kilpailukyky heikentynyt.*

*Maailman kauppialukset.*

*Varustamon alushankintojen suuntautuminen 1971 – 1978.*

*Suomen kauppalaivasto 1918 – 1976.*

*Suomen kauppalaivasto 1960 – 1976*

*Ajankohtaista laivanrakennusteollisuudesta.*

*Suomen telakoiden kuormitustilanne.*

*Telakoiden liikevaihto ja vienti.*

*Telakoiden tilauskanta.*

*Telakoiden investoinnit.*

*Telakoiden työvoima.*

*Telakoiden tuotannon arvo.*

*Telakoiden tuotanto.*

*Suomen laivatelakoiden kokonaistoimitusluottomäärä.*

*Suomessa rakennettujen alusten kotimaisuus.*

*Suomen satamat ja kansainvälinen kauttakulkuliikenne.*

*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.*

*Jäätynneen alueen laajuus.*

*Alusten pohjakosketukset ja karilleajot.*

*Merenkukuhallituksen tietoon tulleet kuolemaan johtaneet veneonnettomuudet.*

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

*Sjöfartsstyrelsen bör stanna i Helsingfors.*

*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.*

*Vår sjöfarts internationella konkurrensförmåga har försvagats.*

*Världens handelsflotta.*

*Fördelningen av rederiernas fartygsanskaffningar 1971 – 1978.*

*Finlands handelsflotta 1918 – 1976.*

*Finlands handelsflotta 1960 – 1976.*

*Aktuellt inom skeppsbygnadsindustrin.*

*De finska varvens belastningssituation.*

*Skeppsvarvens omsättning och export.*

*Skeppsvarvens beställningsbestånd.*

*Skeppsvarvens investeringar.*

*Skeppsvarvens arbetskraft.*

*Värdet av skeppsvarvens produktion.*

*Skeppsvarvens produktion.*

*De finska skeppsvarvens totala leveranskrediter.*

*I Finland byggda fartygsgrad av inhemskt ursprung.*

*Finlands hamnar och internationell transitotrafik.*

*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 välisestä kuljetuksista n. 80 % (v. 1976) tapahtuu meritse. Koko meritse kuljetetusta tuonnista ja viennistä, joka vuonna 1976 kohosi 35,31 milj. tonniin, 48,9 % (17,28 milj. tn.) laivattiin kotimaisilla aluksilla. Suomalaisen tonniston osuus kuljetuksista vaihtelee huomatta-vasti tavaralajista riippuen. Suomalaisilla aluksilla viedään esim. puuhiokkeesta ja selluloosasta 49,3 %, paperista, pahvista ja kartongista 50,7 %, mutta sahatusta puutavarasta vain 10,2 %. Öljynkuljetuksista 53,5 % tapahtuu suomalaisilla aluksilla, mutta koko kuivalasti-tuonnista vain 45,8 %. Ulkomaisesta tonnistosta liikennöivät Suomeen eniten ruotsalaiset, neuvostoliittolaiset ja länsisaksalaiset alukset.

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

	1974	1975	1976
Kokonaissuorite, milj. tkm	124.573,1	124.893,5	145.839,6
—sitätä kotimaisen tonniston osuus milj. tkm	48.120,0	56.510,3	47.856,8
—kotimaisen tonniston osuus %	38,6	45,2	32,8

I trafiken mellan Finland och utlandet transporterar ca 80 % (år 1976) sjöledes. Av den totala sjögående exporten och importen, som år 1976 uppgick till 35,31 milj. ton, skeppades 48,9 % (17,28 milj. ton) med inhemska fartyg. Det finska tonnagens andel i transportererna varierar kraftigt beroende av varuslag. Sålunda exporterar med finska fartyg t.ex. 49,3 % av slipmassa och cellulosa och 50,7 % av papper, papp och kartong men endast 10,2 % av sågade trävaror. Av oljan transporterar 53,5 % på inhemska kölar men av den totala torrlastimporten endast 45,8 %. Av det utländska tonnaget som trafikerar på Finland intas de främsta platserna av svenskt, sovjetiskt och västlystkt tonnage. Vid en jämförelse av det finska tonnagens andel av sjötransport-erna på utlandet mätt i tkm (ton kilometer) erhålles följande sammanställning:

	1974	1975	1976
Totaltransportarbete, milj. tkm	124.573,1	124.893,5	145.839,6
—därav det inhemska tonnagens andel milj. tkm	48.120,0	56.510,3	47.856,8
—det inhemska tonnagens %-andel	38,6	45,2	32,8

 Suomalaisilla aluksilla  
Med finska fartyg

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

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

TUONTI (milj. tonnia)  
IMPORT (milj. ton)

VIENTI  
EXPORT

1966



1967



1968



1969



1970



1971



1972



1973



1974



1975



1976

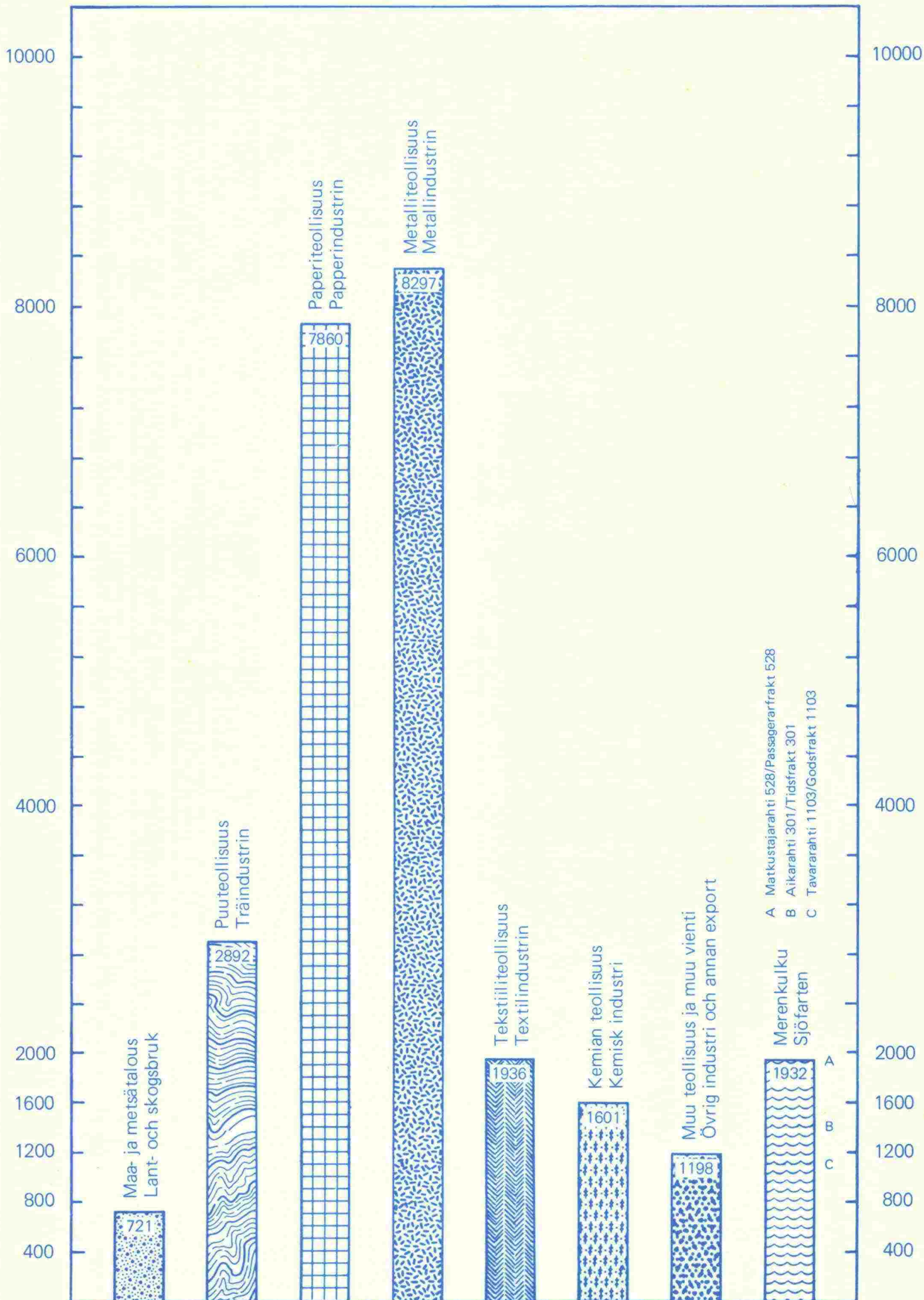


ERI TEOLLISUUSALOJEN VIENNIN  
FOB-ARVO JA VARUSTAMOELINKEI-  
NON BRUTTOTULOT ULKOMAANLI-  
KENTEESSÄ VUONNA 1976.

EXPORTENS FOB-VÄRDE FÖR OLIKA  
INDUSTRIGRENAR SAMT REDERINÄ-  
RINGENS BRUTTOINTÄKTER I UTRI-  
KESFART ÅR 1976.

mmk

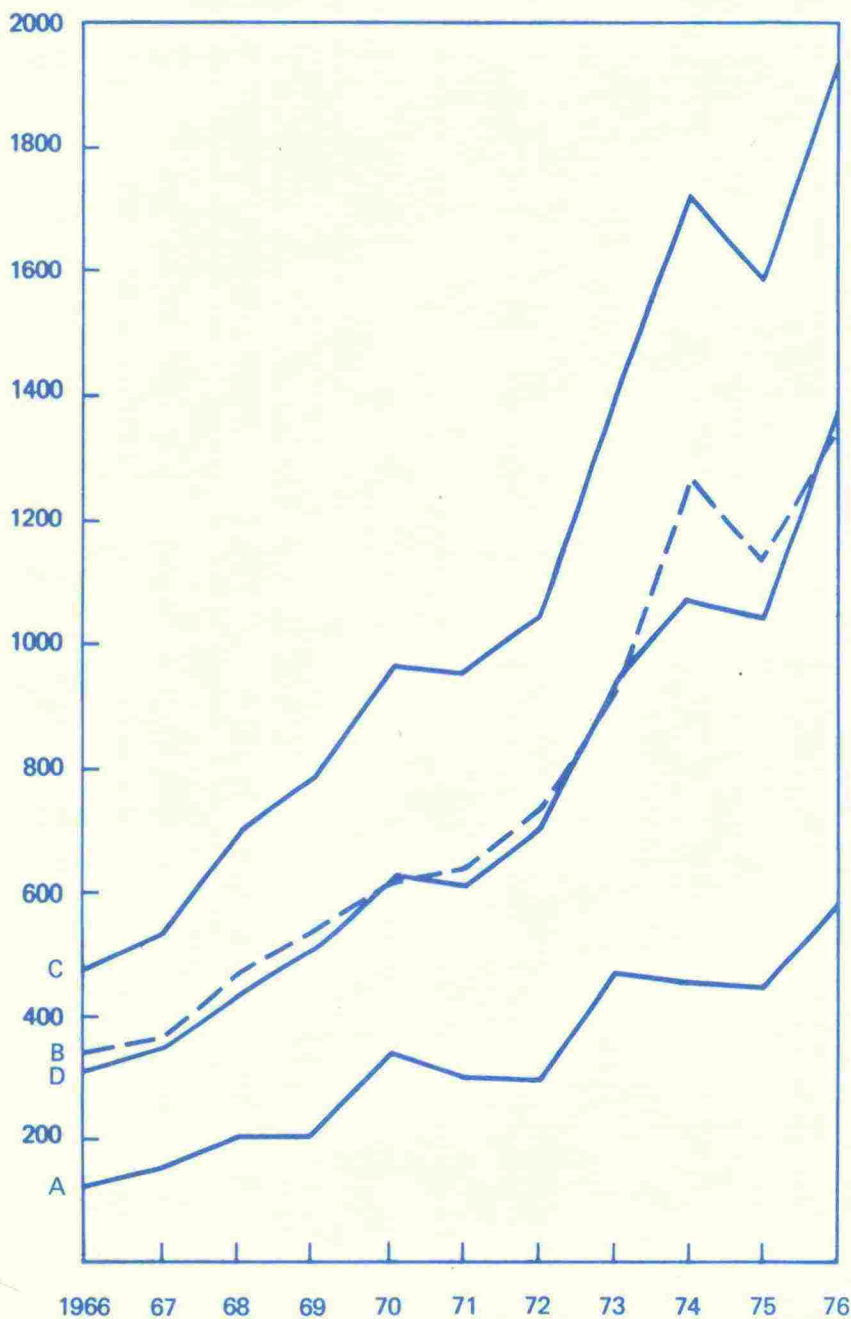
mmk





# ULKOMAANLIIKENTEEEN RAHTITULOT VUOSINA 1966 – 1976

## FRAKTERNA I UTRIKESFART ÄREN 1966 – 1976



- 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 ulkomailla (netto)  
C-kostnader i utlandet

	A	B	C	D
	milj.mk.	milj.mk.	milj.mk.	milj.mk.
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	455,5	1118,1	1573,6	1033,0
1976*	584,5	1348,3	1932,8	1375,7

\* Arvio  
Uppskattning

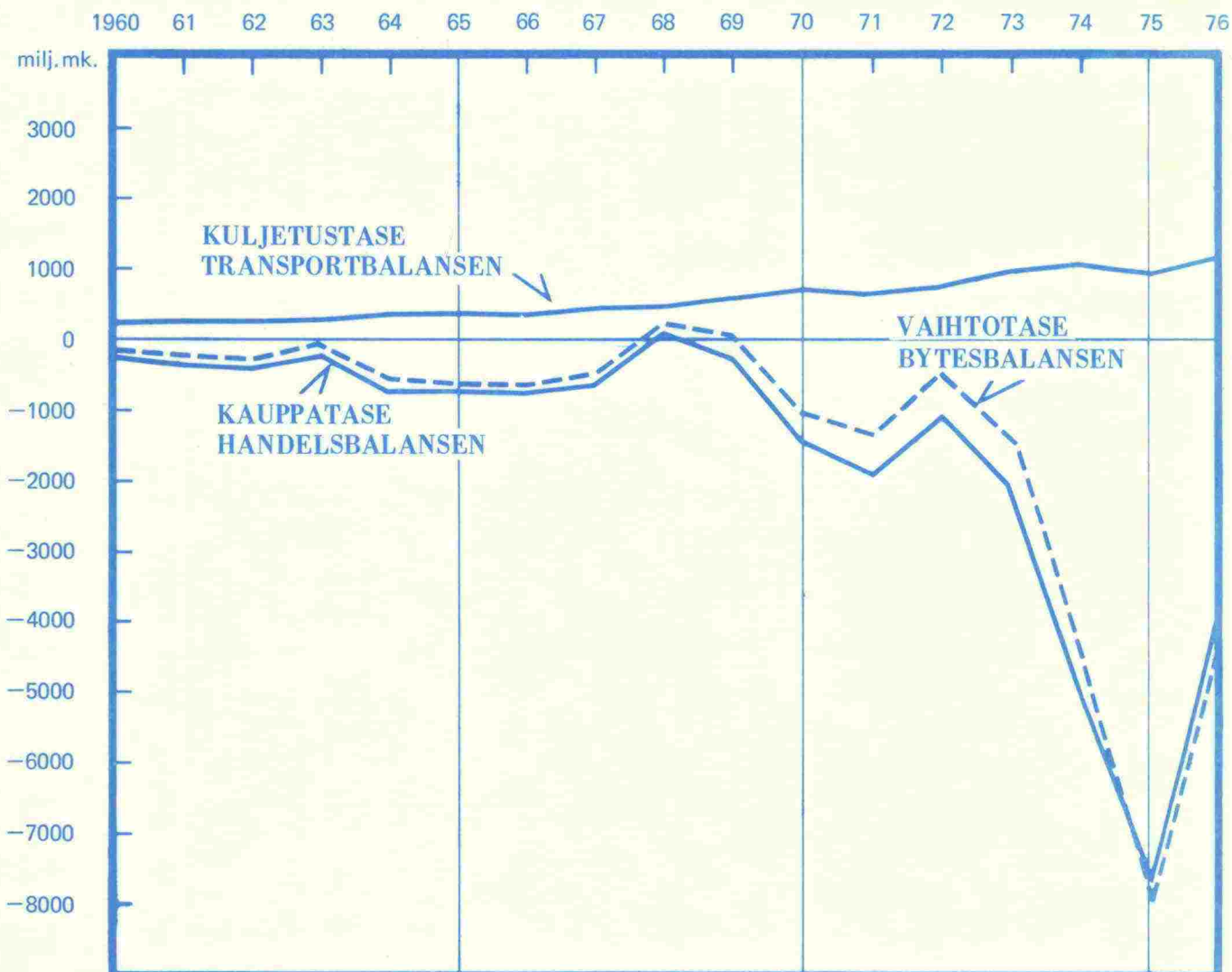
Koko varustamoelinkeinoon ulkomaanliikenteen bruttorahditulot olivat alustavan arvion mukaan viime vuonna 1933 milj.mk oltuaan v. 1975 1574 milj.mk. Tähän summaan sisältyvät myös bruttorahdit—n. 77 milj.mk—jotka suomalaiset varustamot ovat saaneet aikarahdatuilla ulkomaisilla aluksilla.

Suomen kauppalaivaston ulkomaanliikenteen bruttorahdituloista v. 1976 oli 83% kuivalastirahteja ja matkustajaliikenteen maksuja sekä 17% säiliöalusrahteja. Mainittuna vuonna kertyi Suomen ja ulkomaiden välisestä liikenteestä 1234 milj.mk, josta 52% viennistä ja 48% tuonnista. Ulkomaisten satamien välinen liikenne (cross trade) tuotti 585 milj.mk.

Hela rederinäringens bruttofrakter i utrikesfart uppgick enligt preliminära beräkningar senaste år till 1933 milj.mk jämfört med 1574 milj.mk år 1975. I dessa belopp ingår även de bruttofrakter—ca 77 milj.mk—som finska rederier erhållit med tidsbefraktade utländska fartyg.

Av den finska handelsflottans bruttofrakter i utrikesfart år 1976 var 83% torrlastfrakter och passageraravgifter samt 17% tankfrakter. Nämnade år införtjänades i trafiken mellan Finland och utlandet 1234 milj.mk varav 52% i exporttrafiken och 48% i importtrafiken. I trafiken mellan utländska hamnar (cross trade) erhöles 585 milj. mk.

**TASEKEHITYS VUOSINA 1960–1976**  
**BALANSUTVECKLINGEN UNDER ÅREN 1960–1976**



Merenkulun merkitystä maksutaseeseen voidaan hyvin verrata varsinaisen vientiteollisuuden merkitykseen. Myymällä ulkomaille kuljetuspalveluksia Suomen merenkulku hankkii maalemme merkittäviä valuuttatuloja. Merenkulun tulot, jotka Suomen ja ulkomaiden välisessä vaihtotaseessa sisältyvät kuljetustaseeseen, ovat yli 80% kuljetustaseen tuloista.

Laivanvarustuselinkeinoon ulkomaanliikenteen bruttorahditulot, jotka alustavan laskelman mukaan kohosivat noin 1933 milj. markkaan v. 1976 eivät kokonaisuudessaan koidu maamme hyväksi. Bruttotuloista käytettiin 29% ulkomailla mm. polttoaineen ostoon, satamamaksuihin ja korjauksiin. Taseeseen kirjataan ns. merenkulunnetto, joka saadaan vähentämällä Suomen varustamoelinkeinoon ulkomaanliikenteen bruttotuloista alusten kustannukset ulkomailla ja lisäämällä näihin tuloihin ulkomaisten alusten kustannukset suomalaisissa satamissa. 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 handelssjöfarten betydande valutainkomster till landet. Sjöfartens inkomster, som i landets bytesbalans med utlandet annoteras inom transportbalansen, utgör över 80% av transportbalansens intäkter.

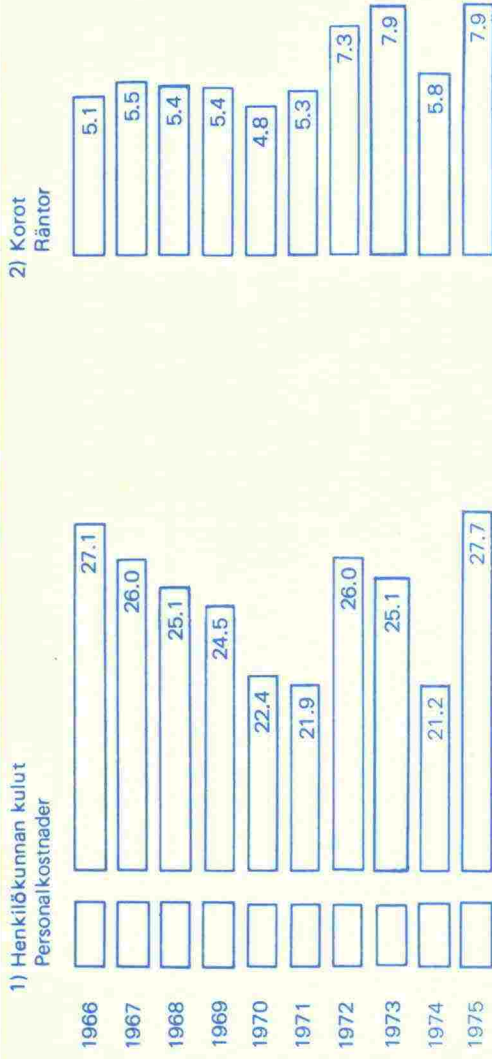
Hela rederinäringens bruttofrakter i utrikesfart, vilka enligt preliminära beräkningar steg till ca 1933 milj. mk år 1976, kommer ej landet till godo. Av bruttoinkomsten användes 29% i utlandet för bl.a. inköp av bränsle, hamnavgifter och reparationer. I balansen upptas det sk. sjöfartsnettot som utgörs 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**

**VUOSINA 1966 – 1975  
(Kuluerät prosentteina liikevaihdosta)**

**REDERINÄRINGENS  
KOSTNADSSTRUKTUR  
I FINLAND**

**ÅREN 1966 – 1975  
(Kostnader i procent av omsättningen)**

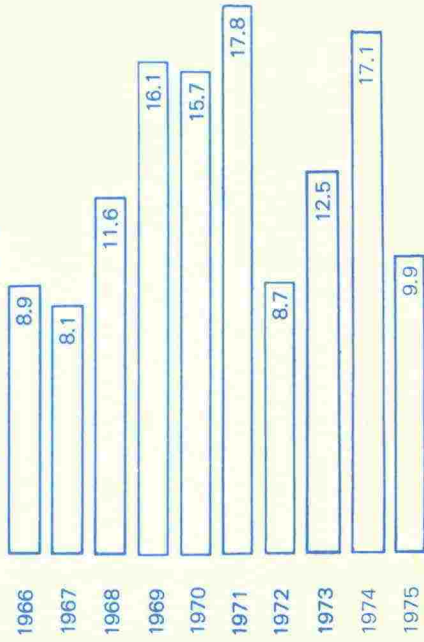


Tämän kaavion avulla pyritään esittämään varustamoelinkeinoon tärkeimmät kustannuserät, niiden keskinäinen suuruusjärjestys ja kehitys suhteessa liikevaihtoon kymmenen viikoksi kuluneen vuoden aikana. Tiedot vuoden 1975 osalta ovat ennakkotietoja. Varustamoelinkeinoon kustannusrakenteen eroaa jonkin verran teollisuuden kustannusrakenteesta yleensä. Varustamoelinkeinoon pääomavaltaisesta luonteesta johtuen on mm. korojen osuus suhteessa kokonaiskustannuksiin suurempi kuin teollisuudessa keskimäärin.

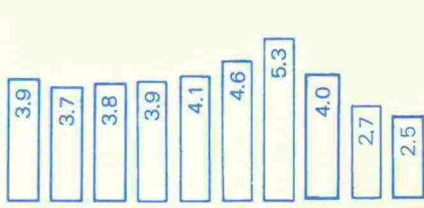
Genom denna uppställning önskar man visa rederinäringens mest betydelsefulla utgiftsposter, deras inbördes storleksordning och utveckling i förhållande till omsättningen under de 10 senaste åren. Uppgifterna för år 1975 är förhandsuppgifter.

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.

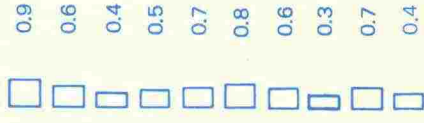
**3) Käyttöomaisuuden poistot  
Avskrivningar av anläggningstillgångar**



**4) Vakuutus- ja försäkringskostnader**



**5) Verot  
Skatter**



## VARUSTAMOELINKEINON RAHOITUS – RAKENNE

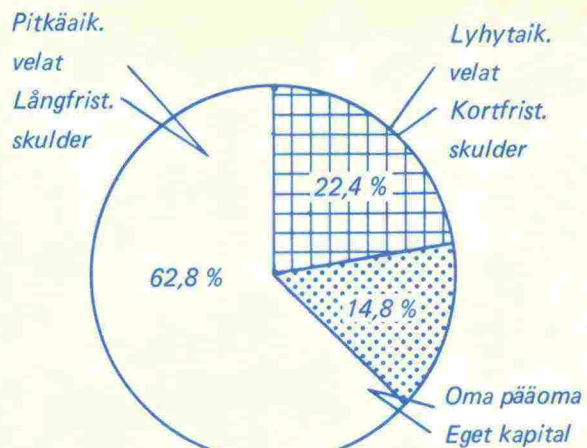
Suomen varustamoelinkeinon oman pääoman osuus on jatkuvasti ollut pieni. Vieraan pääoman osuus on suurempi kuin teollisuudessa keskimäärin. Varustamoelinkeinon koko luottomäärä on n. 1959 milj. mk (v. 1975).

Kun otetaan huomioon kauppalaivaston positiivinen vaikutus maan maksutaseeseen ja sen keskeinen asema ulkomaankaupan tavarakuljetusten turvaajana, on varustamoelinkeinon rahoitusongelmien positiivinen ratkaiseminen ensiarvoisen tärkeä ulkomaankauppapoliittinen kysymys. Vuonna 1972 voimaan astunut alushankintoihin myönnettävistä valtioneuvoston päätöksillä on ollut suuri merkitys kauppalaivaston kehitykseen. Valtion takauslaitoksen takaama yhteenlaskettu lainamäärä käsitti vuoden 1976 päättyessä 312 milj. mk:n suuruisen summan, joka jakaantui 41 alukselle, joiden yhteenlaskettu hankinta-arvo on noin 1380 milj. mk. Myös laivanisännistöyhtiöiden verotuksen muuttaminen pohjoismaisen mallin mukaisesti vaikuttaisi varmasti myönteisesti kauppalaivaston uudenaikaistamiseen ja sen kehittämiseen.

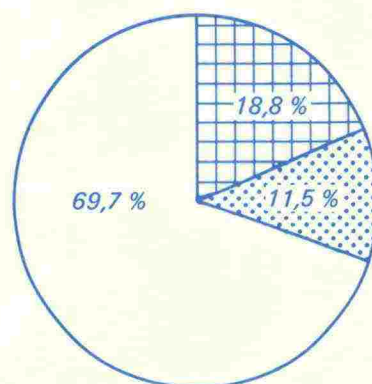
## REDERINÄRINGENS FINANSIERINGS- STRUKTUR

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 1959 milj. mk (år 1975).

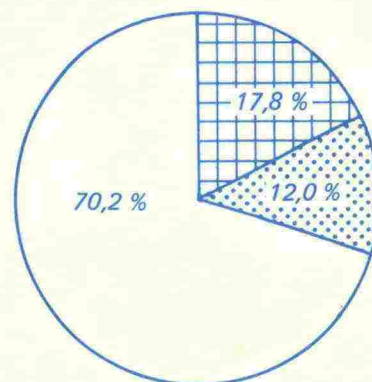
Med tanke på handelsflottans bidrag till landets betalningsbalans och dess centrala ställning för tryggheten av utrikeshandelns varutransporter är ett tillgodoseende av rederinäringsens finansieringsbehov en utrikeshandelspolitisk fråga av första rang. Den lag om statsgarantier för fartygsanskaffningar vilken trädde i kraft år 1972 har haft stor betydelse för handelsflottans utveckling. Statsgarantianstalten hade vid utgången av år 1976 garanterat lån till ett sammanlagt belopp på 312 milj. mk fördelat på 41 fartyg vilkas sammanlagda anskaffningsvärde uppgick till ca 1380 milj. mk. Även en justering av beskattningen av partrederier enligt nordiskt mönster skulle med säkerhet ha en positiv inverkan på handelsflottans modernisering och utbyggnad.



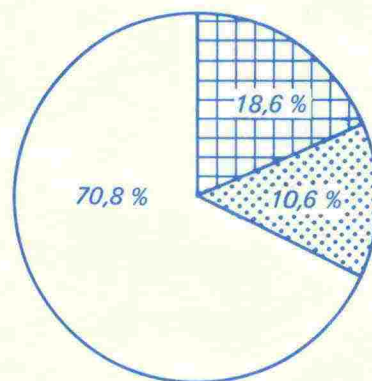
1965



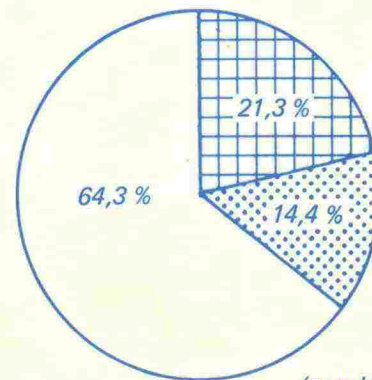
1967



1969



1972



1975

(ennakkotietoja)  
(förhandsuppgifter)

## MERENKULKUMME KANSAINVÄLINEN KILPAILUKYKY HEIKENTYNYT

Lähes kaikkialla maailmassa jatkunut taloudellinen lama on ulottanut vaikutuksensa niin kansainväliseen kuin kansalliseenkin merenkulkuun. Maamme teollisuuden toiminnan ja sen kautta yleisen toimeentulon turvaamisen avainkysymyksiä on Suomen ja ulkomaiden välisten merikuljetusten turvaaminen, mitä valtiolta on edellyttänyt varustamoelinkeinolta ja minkä elinkeinokin on asettanut erääksi päätavoitteekseen.

Tämän päivän tilanteessa on ajauduttu eräänlaiseen vaaravyöhykkeeseen sikäli, että varustamot ovat olleet pakotettuja siirtämään uudenaikaista, tehokasta, tulevia vuosia varten rakennettua linjatonnistoaan kansainvälisille vesille, koska kotimaan ja ulkomaiden välisissä kuljetuksissa tavaramäärät ovat jääneet aikaisempia vuosia alhaisemmiksi ja koska ulkomaiset kilpailijat mm. omissa maissaan saamansa tuen turvin ovat pystyneet viemään suomalaiselta tonnistolta sille kuuluneita kuljetusosuuksia.

Tilanteen myönteinen puoli on siinä, että siirtämällä tonnistoa kansainvälisiin kuljetuksiin on pystytty säilyttämään se suomalaisten omistuksessa, tilanteen vakavuus taas siinä, että tämä on viimeinen mahdollisuus ennen pakkomyynnejä, ellei Suomessa voida järjestää elinkeinolle sellaista taustatukea, joka asettaa sen nykyistä parempaan asemaan kilpailijoiden kanssa käytävissä kamppailussa.

Suomen varustamoelinkeinolle annettu tuki on ollut aina huomattavasti vaatimattomampaa kuin kilpailijamaissa, niin idässä kuin lännessä. Se on rajoittunut merenkulun jyrkkiä suhdannevaihteluja tasaavaan verolainsäädäntöön ja erilaisiin, tosin hyvin rajoitettuihin, rahoitus-tilannetta parantaviin järjestelyihin.

Jokin aika sitten on valmistunut kaksi komiteamietintöä, joissa esitetään joukko ehdotuksia varustamoelinkeinon kansainvälisen kilpailukykyyn parantamiseksi. Nämä toimenpide-ehdotukset olisi ensi tilassa toteutettava. Varustamoelinkeinon luotonsaantitilanne olisi turvattava ja tarvittavat vakuudet järjestettävä. Mainittakoon, että Norjan valtio on myöntänyt sikäläiselle elinkeinolle 4 miljardin kruunun luottotakuut, jotta norjalainen tonnisto, joka on rakennettu 1980-luvun kysyntää varten, voitaisiin tässä vaikeassa tilanteessa säilyttää norjalaisten varustamoiden omistuksessa. Edelleen olisi varustamoelinkeinon verotus maasamme saatettava tasavertaiseksi kilpailijamaiden kanssa. Velkojen korkojen tulisi olla vähennyskelpoisia verotuksessa täysimääräisinä ja elinkeinon harkintaverotuksesta olisi luovuttava.

Suomalaisen tonniston kehittäminen on välttämätöntä, jotta vienti- ja tuontikuljetustemme hintatasoa ei myöhemmin päästä sanelemaan ulkoapäin. Tämän kehittämistyön eräs tärkeä edellytys on merenkulkuhallituksen, kauppa- ja teollisuusministeriön, ulkoasianministeriön ja monien muiden valtion ylimmän hallinnon virastojen yhteistyön tehostaminen. Myönteisten ratkaisujen kannalta olisi ensiarvoisen tärkeätä, että merenkulkuhallitus voidaan pitää Helsingissä. Varustamoiden piirissä on ollut havaittavissa kasvavaa huolestuneisuutta merenkulkuhallituksen siirtokysymyksen johdosta. Yhtä suuressa määrin kuin kansallinen etu vaatii oman tonniston kehittämistä on välttämätöntä säilyttää merenkulkuhallitus niiden ministeriöiden ja virastojen lähituntumassa, joiden kiinteä yhteistyö on maamme merenkululle elinehto.

## VÅR SJÖFARTS INTERNATIONELLA KONKURRENSFÖRMÅGA HAR FÖRSVAGATS

*Den ekonomiska depressionen som fortsatt i nästan hela världen har utsträckt sina verkningar såväl till den internationella som nationella sjöfarten. En av nyckelfrågorna för att säkerställa industrins verksamhet och därigenom de allmänna utkomstmöjligheterna i vårt land är tryggheten av sjötransporterna mellan Finland och utlandet vilket statsmakten förutsätter av rederinäringen och vilket även är ett av näringens huvudmål.*

*I dagens läge har man hamnat i ett slags farozon såtillvida, att rederierna har varit tvungna att överföra modernt, effektivt, för kommande år byggt linjetonnage till internationella marknader emedan varumängderna i trafiken mellan hemlandet och utlandet har förblivit mindre än under tidigare år och enär de utländska konkurrenterna bl.a. med hjälp av de subventioner som deras egna länder erbjuder dem kunnat frångå det finska tonnaget en del av dess tidigare transportandelar.*

*Det positiva i denna situation är, att man genom att överföra tonnage till internationella transportmarknader har kunnat bibehålla det i finsk ägo medan det allvarliga ligger däri att detta är den sista möjligheten som står till buds före tvångsförsäljningar ifall man i Finland inte kan åstadkomma ett sådant stöd från statsmaktens sida som ställer vår rederinäring i ett bättre läge jämfört med konkurrenterna än för närvarande.*

*Det stöd som Finlands rederinäring erhållit har alltid varit betydligt anspråkslösare än i konkurrentländer, såväl i öst som väst. Det har begränsat sig till en skattelagstiftning som haft till uppgift att utjämna skarpa konjunkturväxlingar och till olika, visserligen rätt begränsade, åtgärder avsedda att förbättra finansieringssituationen.*

*För en tid sedan har två kommittébetänkanden färdigställts i vilka en del förslag framställs för att förbättra rederinäringens internationella konkurrensförmåga. Dessa förslag till åtgärder borde med det snaraste verkställas. Rederinäringens möjligheter att erhålla krediter borde tryggas och erforderliga garantier ordnas. Det må nämnas, att statsmakten i Norge beviljat landets rederinäring 4 miljarder kronors kreditgarantier för att det norska tonnaget, som är byggt med tanke på transportefterfrågan på 1980-talet, skall kunna bibehållas i norska rederiernas ägo. Vidare borde rederinäringens beskattning ställas på samma nivå som i konkurrentländerna. Räntor på lån borde vara avdragsgilla i beskattningen till fullt belopp och näringens omfångsbeskattning borde slopas.*

*En utveckling av det finska tonnaget är nödvändig, för att prisnivån på våra export- och importtransporter i ett senare skede ej skall bestämmas utifrån. En viktig förutsättning härvidlag är att samarbetet mellan sjöfartsstyrelsen, handels- och industriministeriet, utrikesministeriet och många andra ämbetsverk inom statens högsta förvaltning effektiviseras. För att uppnå positiva lösningar är det ytterst viktigt, att sjöfartsstyrelsen fortsättningsvis är placerad i Helsingfors. Frågan om sjöfartsstyrelsens förflyttning har väckt växande oro bland rederierna. Likasåväl som det ligger i landets intresse att utveckla det egna tonnaget är det nödvändigt att bibehålla sjöfartsstyrelsen i närheten av de ministerier och ämbetsverk, vars nära samarbete är synnerligen viktigt för vårt lands sjöfart.*

MAA LAND	KPL ANTAL		
1 Liberia	2461	45,97 milj.brt	71,25 milj.brt
2 Japani Japan	4108	18,44	38,27
3 Iso-Britannia Storbritannien	1844	15,63	30,04
4 Norja Norge	1153	15,66	27,44
5 Kreikka Grekland	2525	8,52	26,01
6 Panama	2169	6,26	16,40
7 Neuvostoliitto Sovjetunionen	2796	4,58	15,25
8 USA	1057	5,71	13,45
9 Ranska Frankrike	488	7,52 – 10,70	
10 Italia Italien	966	4,83 – 10,20	
11 Saksan Liittotas. Förb.R.Tyskland	1174	3,31 – 8,51	
12 Ruotsi Sverige	425	3,75 – 7,39	
13 Singapore	620	2,90 – 6,13	
14 Espanja Spanien	686	3,22 – 5,45	
15 Alankomaat Nederländerna	751	2,64 – 5,38	
16 Intia Indien	361	1,09 – 4,97	
17 Tanska Danmark	715	2,51 – 4,77	
18 Kiina Kina	501	0,89 – 3,77	
19 Brasilia Brasilien	343	1,03 – 2,97	
20 Puola Polen	330	0,57 – 2,96	
21 Kypros Cypern	707	0,25 – 2,70	
22 Jugoslavia Jugoslavien	291	0,21 – 2,00	
23 Suomi Finland	213	1,05 – 1,86	
24 Korean tasavalta Republiken Korea	297	0,79 – 1,73	
25 Bermuda	51	1,09 – 1,54	

 Säiliöalustonniston osuus  
 Tanktonnagens andel

### MAAILMAN KAUPPA-ALUKSET 1.3.1977

(300 bruttorekisteritonin ja suuremmat alukset)

Maailman kauppayhteydet kulkevat suureksi osaksi merien yli. Vuonna 1976 meritse kuljetettiin 3277 milj. tonnia tavaraa, josta puolet öljyä ja öljytuotteita.

Maailman kauppatonniisto oli 1. maaliskuuta 1977 349 milj. brt. josta säiliöalustonniston osuus oli 168 milj. brt. (48,2 %).

Suomen kauppalaivasto oli 0,5 % koko maailman tonnistosta.

### VÄRLDENS HANDELSFLOTTA DEN 1.3.1977

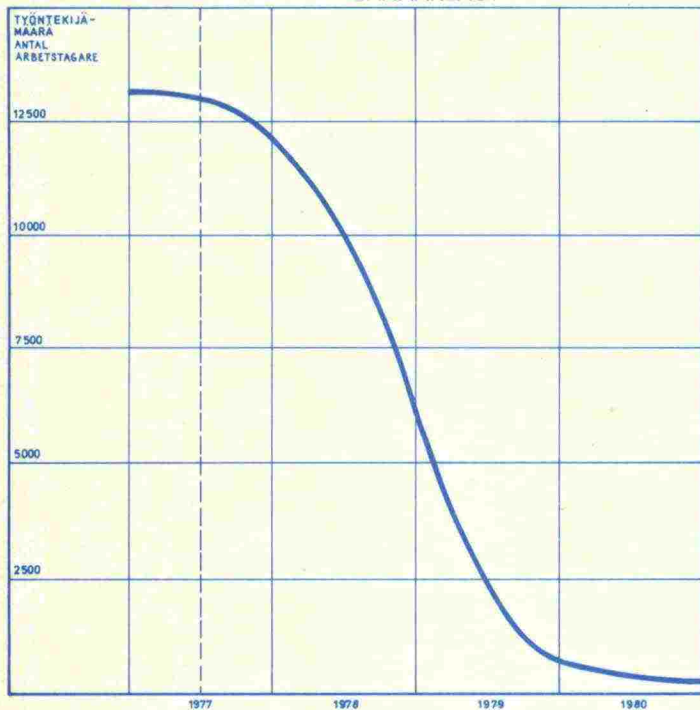
(fartyg på 300 bruttoregister-ton och däröver)

Världens handelsvägar går till stor del över havet. År 1976 transporterades 3277 milj. ton varor sjöledes, varav hälften olja och olje-produkter.

Världstonnaget uppgick den 1. mars 1977 till 349 milj. brt. Tank-tonnagens andel var 168 milj. brt. (48,2 %).

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

KAIKKI TELAKAT YHTEENSÄ  
ALLA VARV SAMMANLAGT

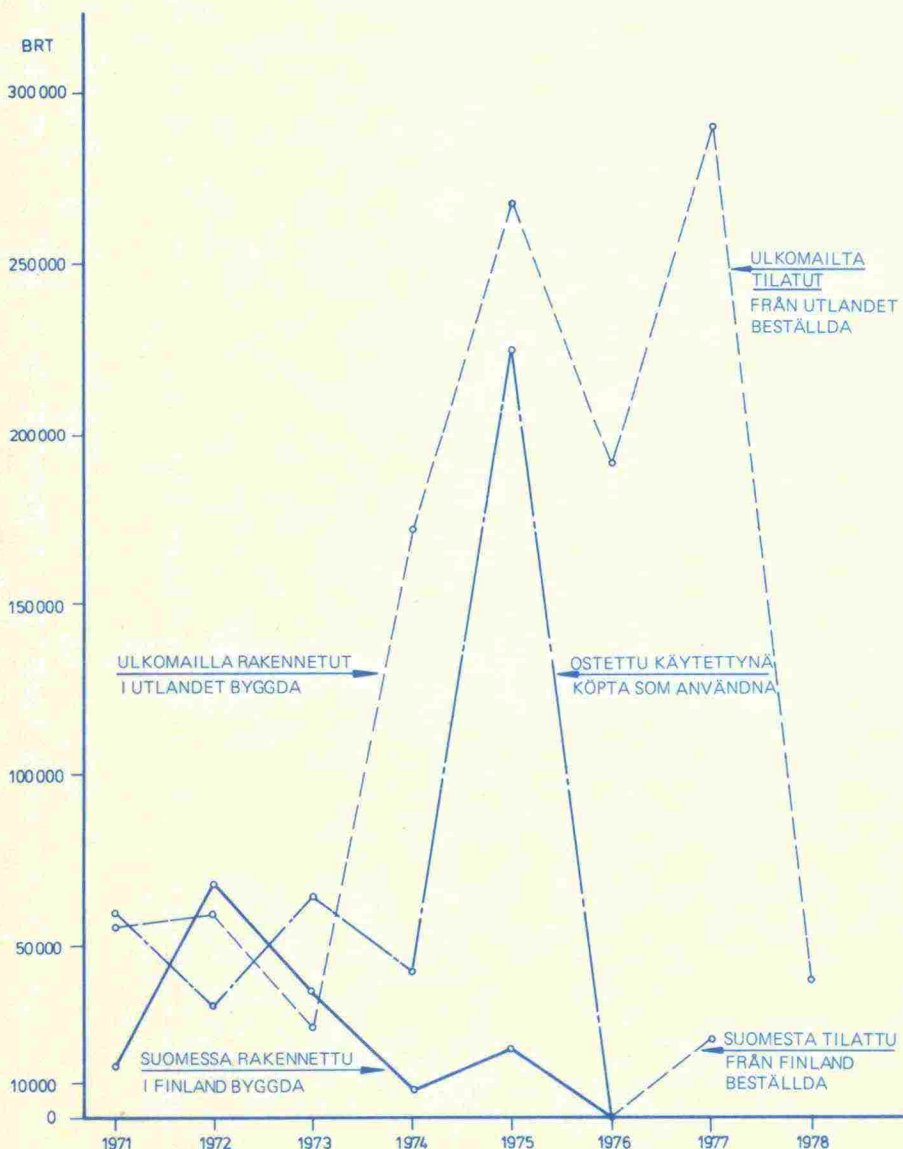


SUOMEN TELAKOIDEN KUORMITUSTILANNE

Oheinen käyrä kuvaa Suomen telakoiden kuormitustilannetta keväällä 1977 vallinneen tilauskannan mukaan. Kuormitus on ilmaistu sovittuun tuotantoon tarvittavien työntekijöiden lukumääränä. Kuten kuviosta ilmenee tapahtuu vuoden 1978 aikana telakoiden työllisyydessä ratkaiseva muutos huonompaan suuntaan.

DE FINSKA VARVENS BELASTNINGSSITUATION

Vidstående kurva beskriver de finska varvens belastningssituation våren 1977 enligt föreliggande orderstock. Belastningen har uttryckts med det antal arbetstagare som krävs för den överenskomna produktionen. Såsom framgår av figuren kommer varvens sysselsättning att väsentligt försämrats under år 1978.

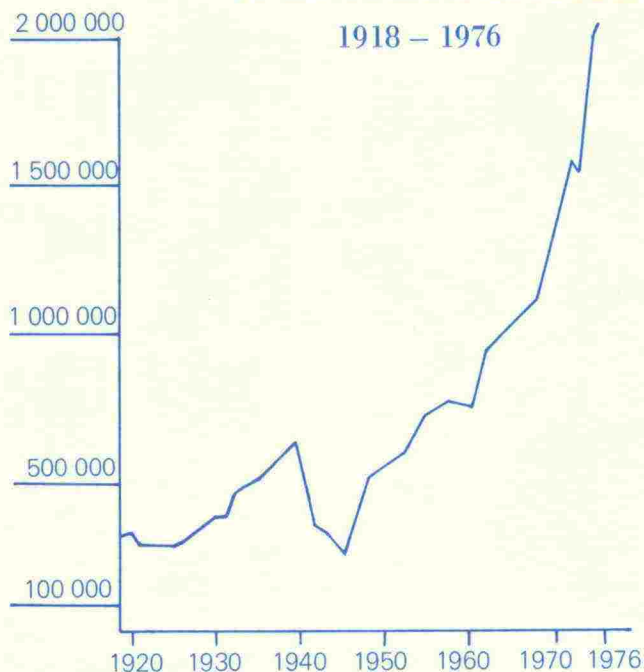


VARUSTAMON ALUSHANKINTOJEN  
SUUNTAUTUMINEN 1971 – 1978

FÖRDELNINGEN AV REDERIERNAS  
FARTYGSANSKAFFNINGAR  
1971 – 1978



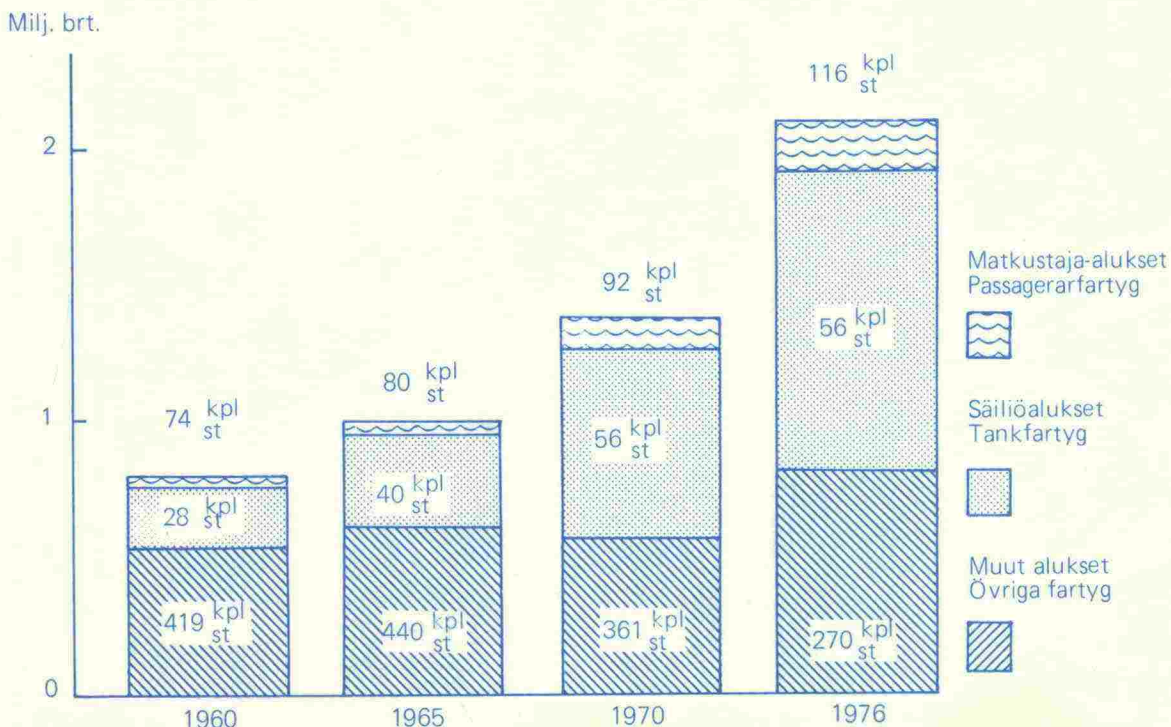
SUOMEN KAUPPALAIVASTO  
1918 – 1976  
FINLANDS HANDELSFLOTTA  
1918 – 1976



Suomen kauppalaivaston sodanjälkeinen kasvu ei ole ollut yhtä voimakasta kaikkien alustyyppien kohdalla. Tonniston lisäykseen on lähinnä vaikuttanut merkittävästi kasvanut säiliöaluskanta. Kuivalastialusten yhteensä laskettu bruttovetoisuus oli 1. tammi-kuuta 1977 noin 340.000 brt sotia edeltänyttä määrää suurempi. Kauppa-alusten keski-ikä brt:a kohti oli v. 1976 joulukuun lopussa 8,2 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 1977 340.000 brt större än före kriget. Handelsflottans medelålder per brt var i slutet av december 1976 8,2 år, vilket internationellt sett får anses som en rätt hög ålder.

SUOMEN KAUPPALAIVASTO VUOSINA 1960, 1965, 1970 ja 1976  
FINLANDS HANDELSFLOTTA ÅREN 1960, 1965, 1970 och 1976



## AJANKOHTAISTA LAIVANRAKENNUSTEOLLISUUDESTA

Suomen laivanrakennusteollisuuden kehitys on jatkunut tasaisesti ja varmasti viimeksi kuluneiden kahdenkymmenen vuoden aikana. Tällä hetkellä se on eräs maamme tärkeimmistä vientialoista. Telakkateollisuuden osuus koko maan viennistä vuonna 1976 oli n. 7% ja sen palveluksessa oli välittömästi n. 18.000 henkeä. Pitkään jatkunut kansainvälinen merenkulun kriisi tulee kuitenkin vähitellen voimistamaan otettaan myös Suomen telakkateollisuudesta, mikäli ei pikaisesti ryhdytä toimenpiteisiin elinkeinon kilpailuedellytysten parantamiseksi. Telakoiden hupeneva tilauskanta uhkaa vakavasti niiden mahdollisuuksia ylläpitää työllisyyttä.

Suomen telakoiden tilauskanta oli vielä vuodenvaihteessa suhteellisen hyvä verrattuna moniin muihin maihin. Tähän on ratkaisevasti vaikuttanut Neuvostoliiton sekä norjalaisten varustamoiden ennen merenkulkualan kriisiä tekemät tilaukset. Suomen ja Neuvostoliiton 5-vuotis-sopimus alkuperäisessä laajuudessaan vuosille 1976 – 80 tarjoaa kuitenkin enää vain vähäisiä mahdollisuuksia uusille laivatilauksille. Pitkälle viedyn erikoistumisensa ansiosta on telakkateollisuutemme selviytynyt normaalitilanteessa hyvin kansainvälisillä markkinoilla. Nykyisen kriisin vallitessa tulee kilpailu uusista laivatilauksista, joiden toimitukset ajoittuvat vuosille 1978 – 80, entisestäänkin kiristymään. Viimeaikaisista, kansainvälisillä markkinoilla liikkuneista tilauksista onkin suurin osa mennyt Japaniin ja Korean tasavaltaan.

Oman varustamoelinkeinomme tilausten saaminen telakoille olisi tällä hetkellä omiaan helpottamaan työllisyystilanteen hoitamista. Asiaa selvitellyt työryhmä jätti mietintönsä keväällä kauppaja teollisuusministeriölle ehdottaen suosituksissaan mm. parannuksia rahoitusjärjestelyihin, jotta suomalaiselle varustajalle voitaisiin tarjota samat edut kuin mitä ulkomaalainen varustaja saa Suomesta alustilausta tehdessään. Tuontia korvaava tuotantohan on vaihtotaseemme kannalta yhtä tärkeää kuin vientituotantokin, joten varustajiemme ostot kotimaisilta telakoilta omalta osaltaan auttavat vaihtotaseemme tasapainottamista.

Koska kansainvälisten ennusteiden ja markkinatutkimusten mukaan on odotettavissa, että suomalaisten telakoiden tuotanto-ohjelmaan sisältyvien laivojen kysyntä elpyy ja toimintamahdollisuudet paranevat 1980-luvun alusta lähtien ja kun otetaan huomioon, että Neuvostoliiton kanssa allekirjoitettu 15-vuotisyhteistyösopimus sisältää huomattavia laivatoimituksia vuosille 1981–90, jotka antavat telakoille hyvät edellytykset tuotantonsa ylläpitämiseen ja kehittämiseen ensi vuosikymmenellä, olisikin erittäin tärkeää, että yhteiskunnan taholta ryhdyttäisiin pikaisesti sellaisiin toimenpiteisiin, joilla telakoidemme toimintaedellytykset tämän vuosikymmenen loppuvuosina voidaan turvata. Tärkeätä tämä olisi jo työllisyyden hoitamisenkin kannalta. Edellä mainitun työryhmän tekemien ehdotusten toteuttamisen lisäksi tulisikin julkisenvallan pyrkiä ajoittamaan aluskalustohankintansa juuri tälle ajalle. Vaikka onkin selvää etteivät näin saadut tilaukset ratkaise telakkateollisuutemme suuria ongelmia, on niillä kuitenkin paikallisesti suuri merkitys. Esimerkkinä voidaan mainita Savonlinnan telakka, jonka pääasiallisena työllistäjänä on ajoittain ollut Merenkulkuhallitus.

Edellä sanottuun viitaten onkin ensiarvoisen tärkeänä pidettävä sitä, etteivät telakat seuraavien 2 – 3 vuoden aikana joudu ylitsepääsemättömien vaikeuksien eteen. Telakoiden tuotannon supistumisella olisi laajat kerrannaisvaikutukset myös muun metalliteollisuuden ja siten koko maan talouselämänsäkin piirissä.

## AKTUELLT INOM SKEPPSBYGGNADSINDUSTRIN

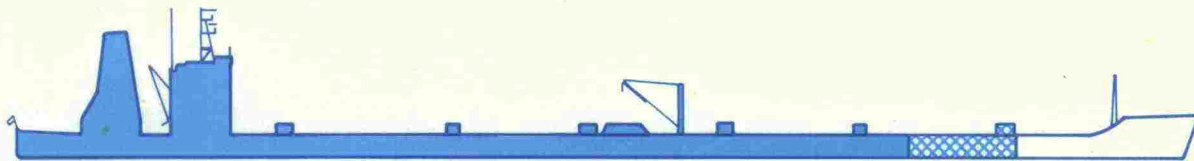
Den finska skeppbygnadsindustrin har under de senaste tjugo åren genomgått en kontinuerlig stabil utveckling, och idag utgör den en av vårt lands viktigaste exportbranscher. Varvsindustrins andel i landets totala export år 1976 uppgick till ca 7% och direkt i dess tjänst stod cirka 18.000 personer. Den långvariga kris, som rått inom den internationella sjöfarten, kommer dock småningom att även skärpa sitt grepp om den finska varvsindustrin, såvida inte snabbast möjliga åtgärder vidtas för att förbättra näringens konkurrensförmåga. Varvens reducerade orderstock hotar allvarligt deras möjligheter att upprätthålla sysselsättningen.

De finska varvens orderstock var ännu vid årsskiftet relativt god i jämförelse med många andra länder. Till detta har i all synnerhet bidragit de beställningar, som Sovjetunionen och vissa norska rederier gjorde före krisen inom sjöfartsbranschen. Femårsavtalet mellan Finland och Sovjetunionen i dess ursprungliga omfattning för åren 1976 – 80 erbjuder dock numera bara ringa möjligheter till nya fartygsorder. Tack vare sin långtgående specialisering har vår varvsindustri under normala förhållanden klarat sig väl på den internationella marknaden. Under rådande krissituation kommer konkurrensen om de nya fartygsbeställningarna, vilkas leveranser daterar sig till åren 1978 – 80, att ytterligare skärpas. Under den senaste tiden har ju också beställningarna på den internationella marknaden till största delen gått till Japan och Republiken Korea.

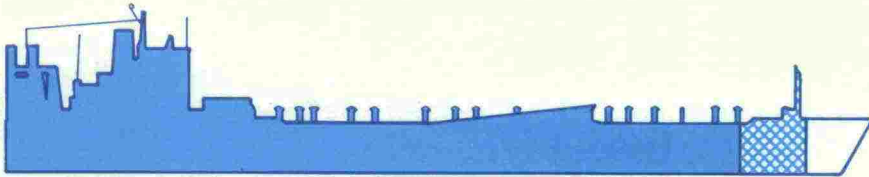
Om vår egen rederinäring i dagens läge placerar sina fartygsorder vid de inhemska varven skulle sysselsättningssituationen väsentligt underlättas. En arbetsgrupp som utrett frågan, avgav sitt betänkande i våras till handels- och industriministeriet och föreslog i sina rekommendationer bl.a. vissa förbättringar i finansieringsarrangemangen så, att de finska rederierna kunde erbjudas samma förmåner, som de utländska rederierna åtnjuter vid beställandet av fartyg från Finland. För vår bytesbalans är ju den importersättande produktionen lika viktig som exportproduktionen, varför våra rederiers anskaffning från de inhemska varven även för sin del bidrar till stabiliserandet av vår bytesbalans.

Vissa internationella prognoser och marknadsundersökningar utvisar, att efterfrågan på sådana fartyg, som ingår i de finska varvens produktionsprogram, på nytt kommer att öka och verksamhetsförutsättningarna förbättras från början av 1980-talet. När det beaktas, att det 15-åriga samarbetsavtal, som slutits med Sovjetunionen, innehåller ansevärd fartygsleveranser för åren 1981 – 90, vilka för varven öppnar goda förutsättningar att upprätthålla och utveckla sin produktion under följande decennium, så vore det synnerligen viktigt, att man från samhällets sida snabbt skrider till sådana åtgärder, som tryggar de finska varvens verksamhetsförutsättningar de sista åren under innevarande decennium. Detta är redan av stor betydelse för sysselsättningen. Förutom att de förslag, som arbetsgruppen framlagt, förverkligas, borde också den offentliga sektorn sträva till att koncentrera sina fartygsanskaffningar till just ifrågavarande år. Fastän det är uppenbart, att dessa order inte löser vår varvsindustris stora problem, är de dock regionalt av väsentlig betydelse. Som exempel kan nämnas varvet i Nyslott, som tidvis i huvudsak sysselsatts av sjöfartsstyrelsen.

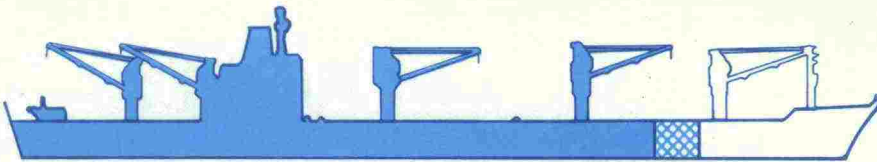
Refererande till det ovan framförda, bör det anses vara mycket angeläget, att varven under de följande 2 – 3 åren inte ställs inför oöverbärliga svårigheter. En minskning av varvens produktion skulle medföra avsevärda negativa följder även för vår övriga metallindustri och sålunda även inverka menligt på hela landets ekonomiska liv.



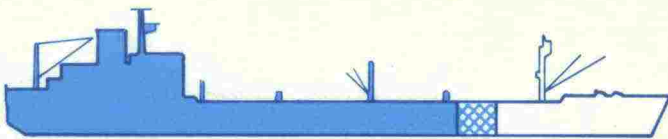
150 600 TDW SÄILIÖALUS, KOTIMAIUUSASTE 85% (76%)  
150 600 TDW TANKFARTYG, INHEMSK URSPRUNGSGRAD 85% (76%)



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



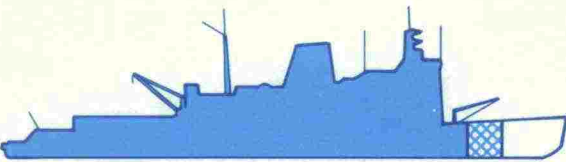
20 770 TDW SEMI—CONTAINERALUS, KOTIMAIUUSASTE 79% (74%)  
20 770 TDW SEMI—CONTAINERFARTYG, URSPRUNGSGRAD 79% (74%)



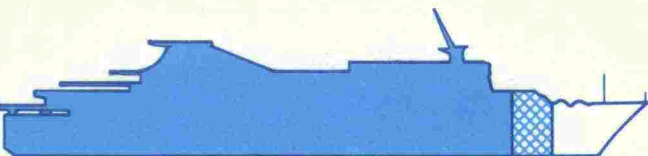
17 200 TDW POLAARISÄILIÖALUS, KOTIMAIUUSASTE 74% (68%). (PÄÄKONEISTO NEUVOSTOLIITOSTA)  
17 200 TDW POLARTANKFARTYG, INHEMSK URSPRUNGSGRAD 74% (68%) (HUVUDMASKINERIEI FRÅN SOVJETUNIONEN)



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



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



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

## SUOMESSA RAKENNETTUJEN ALUSTEN KOTIMAIUUS

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 1976 runsaat 1.800 milj. markkaa. Viennin kauppatasevaikutuksen 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 läpileikkausta koko tuotevalikoimasta. Selvityksessä analysoitiin yksityiskohdittain ostolähteen mukaan laivaan tarvittut 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 tuontipanoksesta

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 1976 till drygt 1,800 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 produktions-sortimentet. I utredningen analyserades i detalj enligt inköpskällan det råmaterial, de halvfabrikat, anläggningar och tjänster, som hade erfordrats. Analysen riktades även på större inhemska underleveranser.

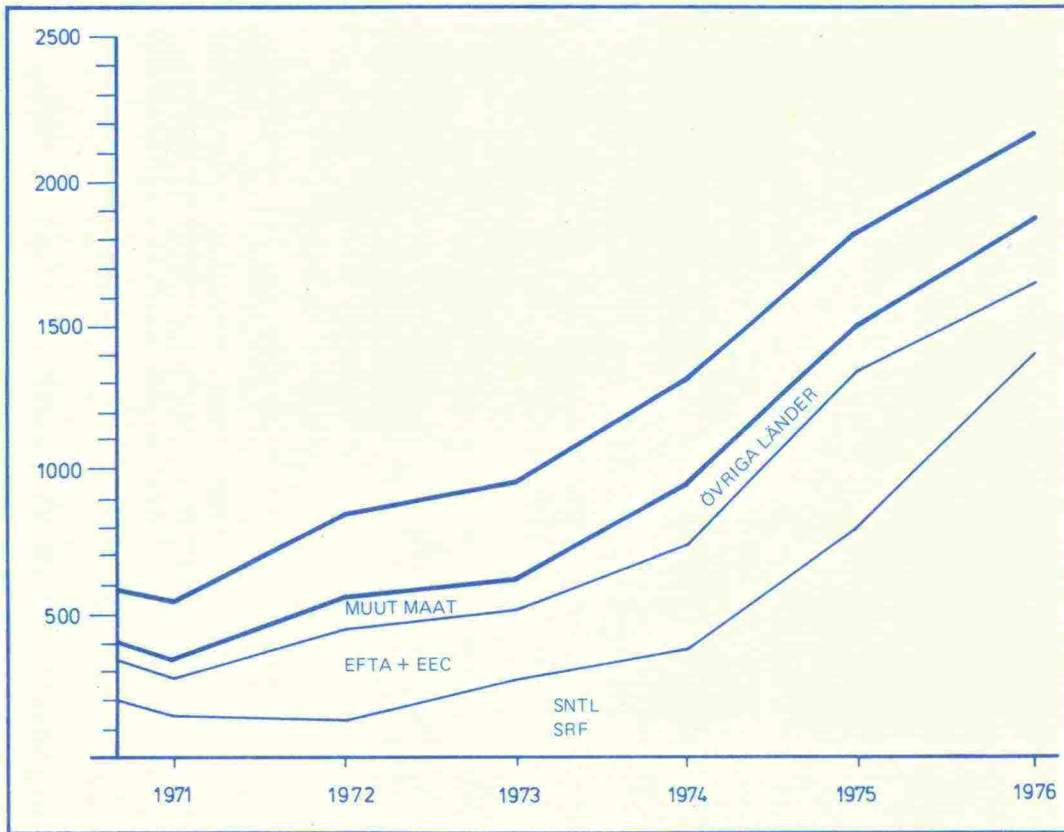
Fartygstyperna representerade i genomsnitt 84% inhemskt ursprung. När de utländska köpen som ingår i de stora inhemska underleveranserna beaktas, erhöles för denna s.k. andra leds inhemska ursprungsgrad 78%.

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

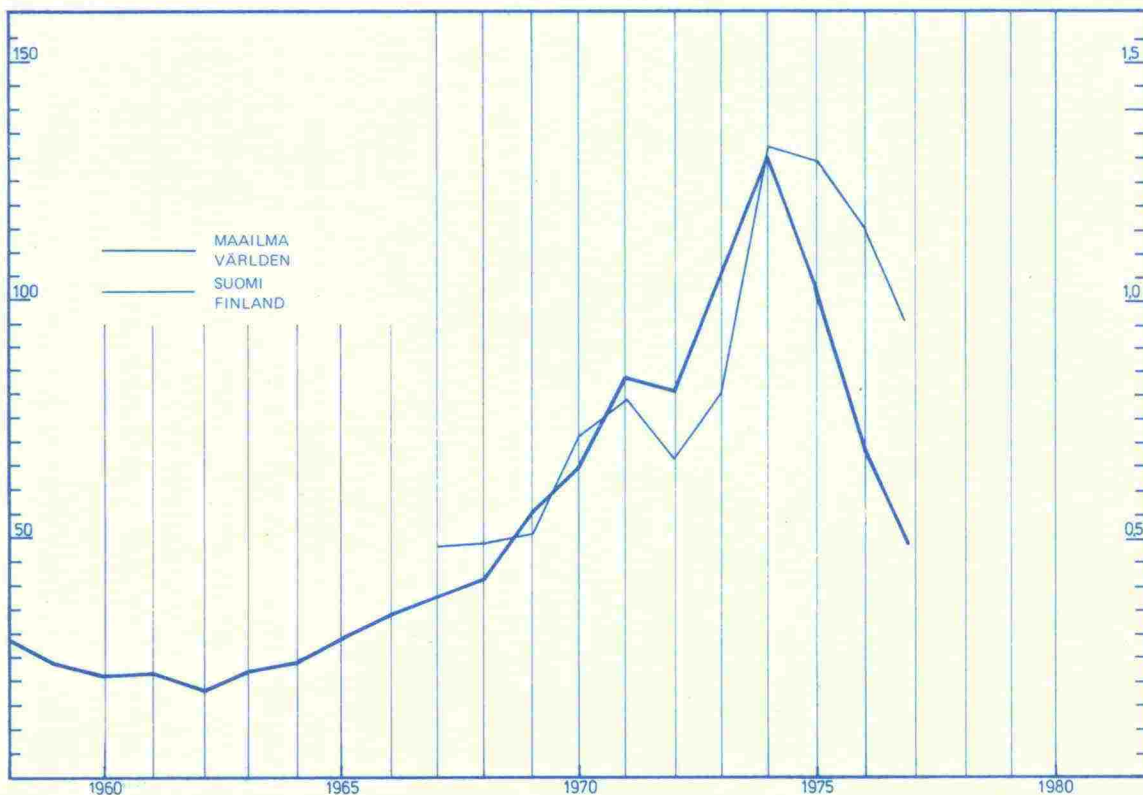
TELAKOIDEN LIIKEVAIHTO JA VIENTI (milj.mk.) KAUPPARYHMITTYMITTÄIN  
 VUOSINA 1971 – 1976  
 SKEPPSVARVENS OMSÄTTNING OCH EXPORT (milj.mk.) ENLIGT HANDELS –  
 GRUPPERING ÅREN 1971 – 1976

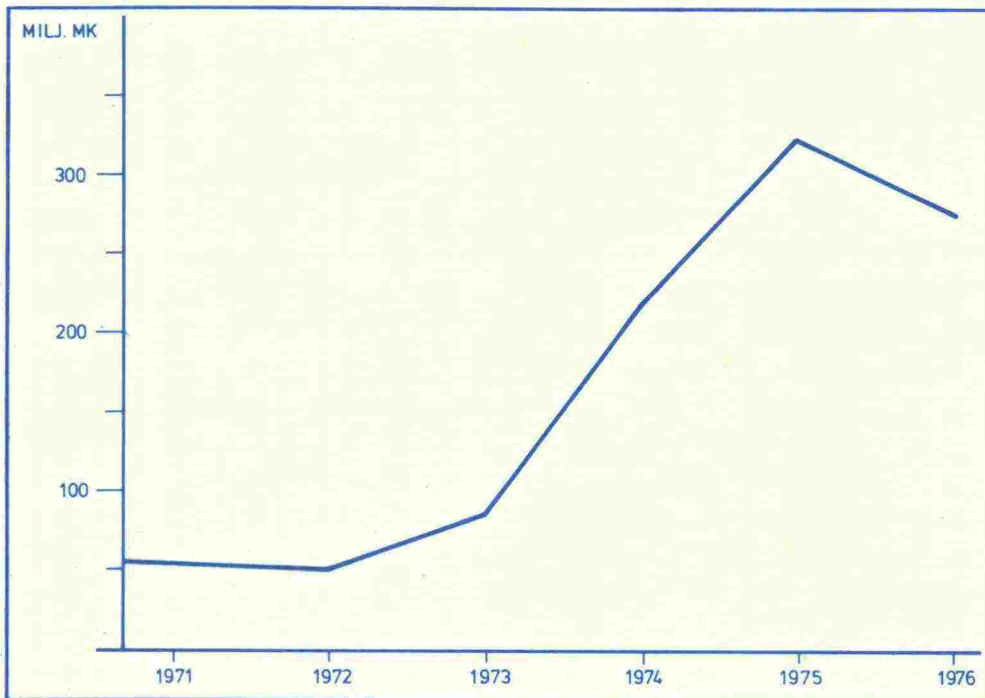


TELAKOIDEN TILAUSKANTA (LÄHDE: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING)  
 SKEPPSVARVENS BESTÄLLNINGSBESTÄND ( KÄLLSKRIFT: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING)

MAAILMAN KAIKKI TELAKAT YHT.  
 MILJ.BRT  
 VÄRLDENS SAMTLIGA SKEPPSVARV SAMMANL.  
 MILJ.BRT

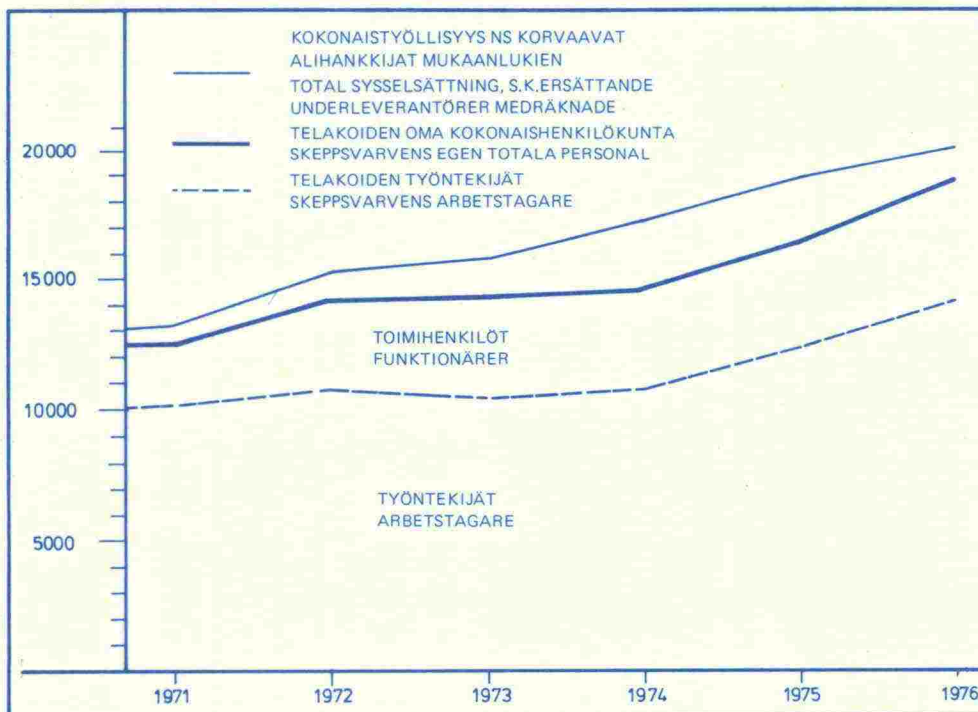
SUOMI  
 MILJ.BRT  
 FINLAND  
 MILJ.BRT





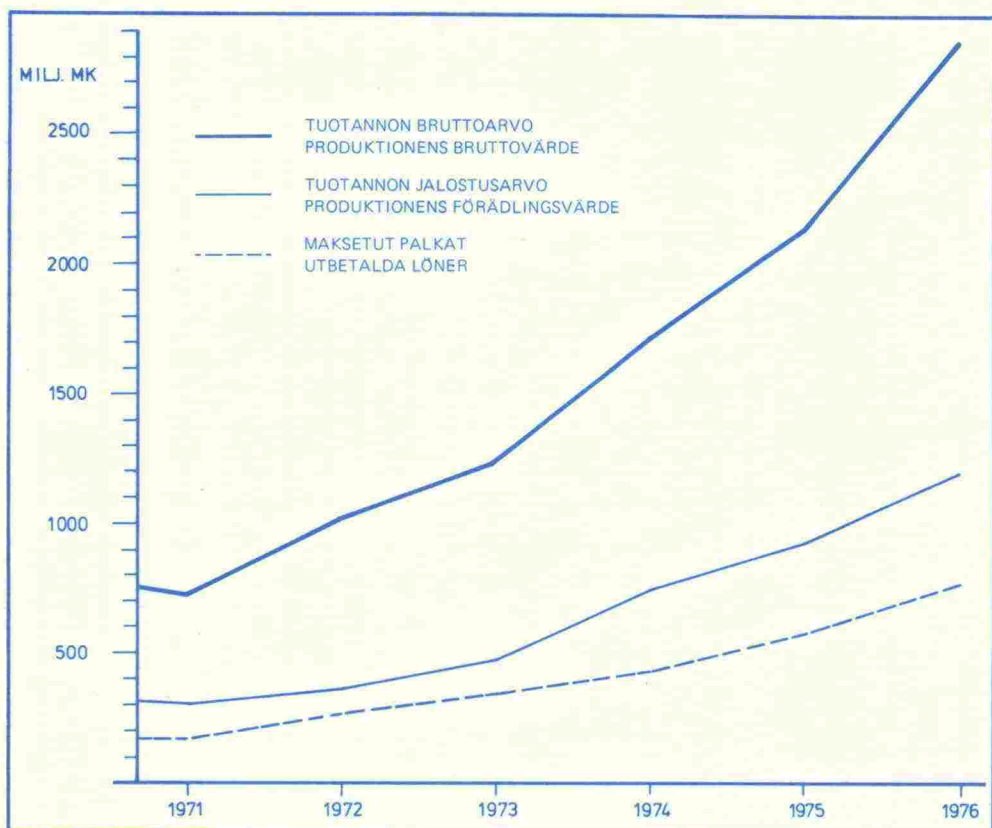
TELAKOIDEN INVESTOINNIT  
KÄYTTÖMAISUUTEEN  
VUOSINA 1971-1976 TEOLLI-  
SUUSTILASTON MUKAAN  
(VUOSIEN 1973-76 LUVUT  
KERÄTTY SUORAAN TELAKOILTA)

SKEPPSVARVENS INVESTERINGAR  
I ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR  
FRÅN ÅREN 1971-1976  
ENLIGT INDUSTRISTATISTIK  
(UPPGIFTERNA FÖR ÅREN  
1973-1976 ÄR DIREKT INSAM-  
LADE FRÅN SKEPPSVARVEN)



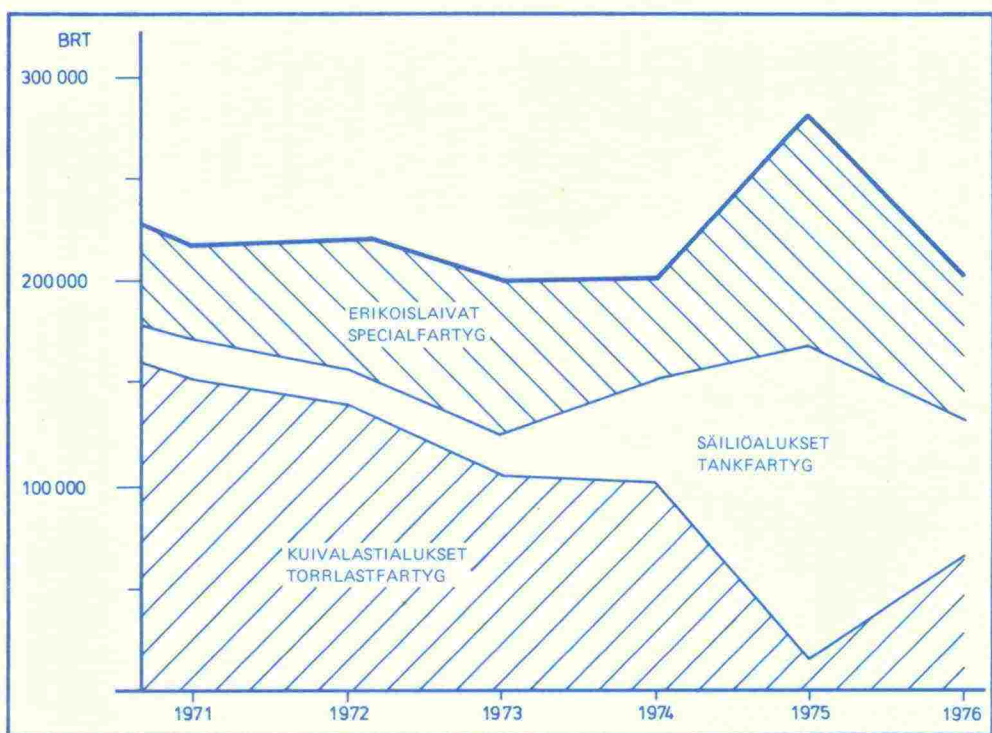
TELAKOIDEN TYÖVOIMA  
KESKIMÄÄRIN VUOSINA  
1971-1976 SUOMEN TELAKKA-  
TEOLLISUUSYHDISTYKSEN  
KERÄÄMIEN TIETOJEN  
MUKAAN

SKEPPSVARVENS ARBETS-  
KRAFT I MEDELTAL ÅREN  
1971-1976 ENLIGT DE  
UPPGIFTER FINLANDS  
VARVSINDUSTRIFÖRENING  
INSAMLAT



TELAKOIDEN TUOTANNON ARVO (milj.mk.) VUOSINA 1971–1976 TEOLLISUUS-TILASTON MUKAAN (VUODEN 1976 LUVUT KERÄTTY SUORAAN TELAKOILTA)

VÄRDET AV SKEPPSVARVENS PRODUKTION (milj.mk.) ÄREN 1971–1976 ENLIGT INDUSTRISTATISTIKEN (UPPGIFTERNA FÖR ÅR 1976 ÄR DIREKT INSAMLADE FRÅN SKEPPSVARVEN)

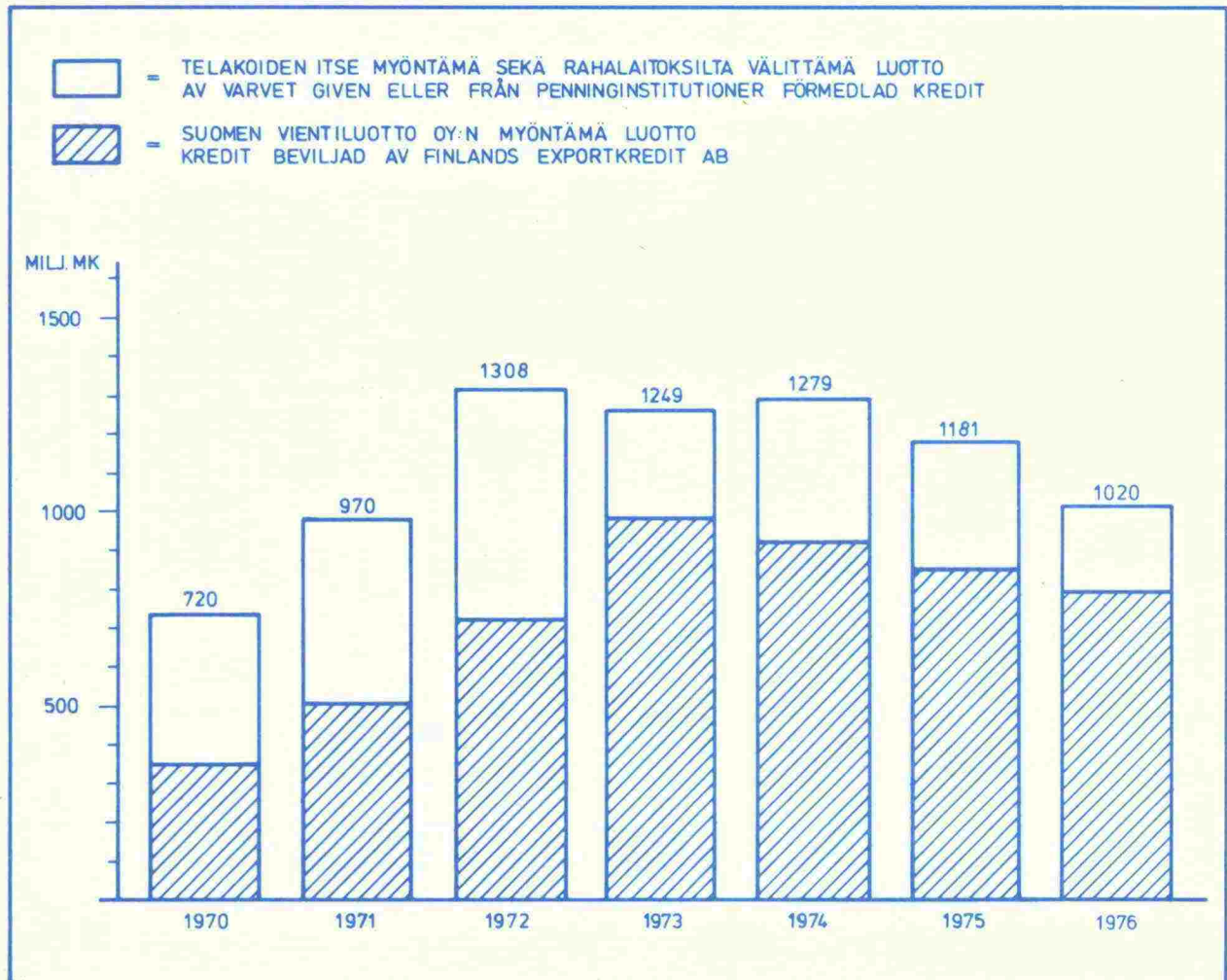


TELAKOIDEN TUOTANTO VUOSINA 1971–1976 SUOMESSA VALMISTUNUT TONNISTO ASSOCIATION OF WEST-EUROPEAN SHIPBUILDERS' MUKAAN (BRUTTO-REKISTERITONNEISSA)

SKEPPSVARVENS PRODUKTION FÄRDIGBYGGT TONNAGE I FINLAND ÄREN 1971–1976 ENLIGT W-E SHIPBUILDERS (I BRUTTOREGISTERTON)

SUOMEN LAIVATELAKOIDEN  
KOKONAISTOIMITUSLUOTTOMÄÄRÄ  
(VARUSTAMOJEN KOKONAISVELKÄ  
SUOMALAISILLE TELAKOILLE)  
(milj.mk.) VUOSINA 1970–1976

DE FINSKA SKEPPSVARVENS TOTALA  
LEVERANSKREDITER (REDERIERNAS  
TOTALKREDIT TILL DE FINSKA  
SKEPPSVARVEN (milj. mk.)  
UNDER ÅREN 1970–1976



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 syntymiseen kansainvälisillä markkinoilla – lukuunottamatta bilateraalista kauppaa-alueita – on ollut ja on, että telakka pystyy myöntämään pitkäaikaista luottoa laivanvarustajalle. Toimitusluottoensa vientiä varten on Suomen laivanrakennusteollisuus suurimmaksi osaksi saanut Suomen Vientiluotto Oy:ltä. Voidaankin sanoa, että ilman Suomen Vientiluotto Oy:tä ei voisi ajatella laivanrakennusteollisuutta Suomessa siinä muodossa ja siinä laajuudessa kuin mitä tätä teollisuutta nyt on. Oleellista on, että myös kotimaiselle ostajalle voitaisiin tarjota samat rahoitusedut, kuin mitä ulkomainen nyt saa.

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 ett 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. Det är viktigt, att även inhemska köpare kunde erbjudas samma finansieringsvillkor, som de utländska köparna nu åtnjuter.



## SUOMEN SATAMAT JA KANSAINVÄLINEN KAUTTAKULKULIIKENNE

*Suomen satamien suurten investointien kausi, jonka aiheutti lastinkäsittelytapojen radikaali muuttuminen, on päättymässä. Liikennetapojen muuttumisessa on tultu - ainakin hetkellisesti - tasapainoon. Roll on roll off - kalusto ei ole enää lisääntynyt ja suuryksikköjen käsittely nostamalla oli vuonna 1976 jokseenkin samansuuruista kuin edellisenäkin vuotena. Tosin ei satamien investointitarve ole tulevinakaan vuosina lainkaan vähäinen. Sen esillä pysymisestä pitävät huolen pyrkimys suurempiin laivakokoihin ja entistä nopeampaan lastinkäsittelyyn. Väylien syventäminen sekä kenttä- ja varastoalueiden laajentaminen ovat tällä hetkellä ajankohtaisia asioita. Edelleen tarvittaisiin Suomeen muutama 10–11 metriä syvä laituripaikka konventionaaliselle tonnistolle.*

*Yleinen taloudellisen tilanteen kiristyminen näkyy myös satamissa. Niiden taloutta painaa kuitenkin yleisen kustannustason nousun lisäksi se, että liikenteen vähentymisestä johtuvan vajaa-käytön vuoksi niitä tuloja, joiden varaan laskelmat tehtiin, ei olekaan saatu.*

*Tässä tilanteessa on ollut tervetullutta se, että maamme satamia (etenkin viime vuonna 1976) on käytetty kansainväliseen kauttakulkuliikenteeseen. Suurin osa siitä on ollut Neuvostoliiton viientä, joka on tapahtunut satamiemme kautta, mutta paljon on ollut myöskin sekä Suomen että Neuvostoliiton kautta kulkenutta kolmansien maiden liikennettä. Mistään ratkaisevasta määrästä ei kuitenkaan ole ollut kysymys; vuonna 1976 oli kauttakulkuliikenne noin 4 prosenttia satamien kokonaisliikenteestä. Kun kauttakulku kuitenkin keskittyy vain muutamaankin satamaan, on sillä näille satamille tärkeä paikallinen merkitys.*

*Kauttakulkuliikenteen potentiaali voidaan laskea hyvinkin suureksi. Herääkin kysymys siitä, miten satamien ja toisaalta valtiovallan olisi meneteltävä, mikäli määrät kasvavat sellaisiksi, että ne alkavat vaatia normaalin rakennustoiminnan ylittäviä investointeja. Oman maan liikennetarpeethan satamat osaavat laskea hyvinkin tarkasti ja siten ei yli-investointeja tämän vuoksi ole päässyt syntyämään. Tilanne muuttuu kuitenkin täysin silloin kun tulevasta tavavarirrasta ei etukäteisselvitystä voida tehdä. Yli-investointien mahdollisuus on tällöin varsin suuri.*

*Toistaiseksi ei mitään "vahinkoja" ole tapahtunut. Eräät kauttakulkuliikenneinvestoinnit ovat olleet paikallisesti ottaen suuriakin, mutta ne on pääasiallisesti tehty neuvostoliittolaisten toimeksiannosta.*

*Samankaltainen varovaisuus lienee paikallaan tulevaisuudessakin. Tätä ei ole tulkittava siten, että maamme satamilta tai valtiotalta puuttuisi halua palvella kauttakulkuliikennettä — päinvastoin. Markkinatutkimuksen vaikeus — lähes mahdottomuus — on kuitenkin pidettävä mielessä ja nykyinen suuntaus, jossa käyttäjä ottaa vastatakseen erityisinvestoinneista, tuntuu toistaiseksi oikeaan osuneelta.*

*Maamme satamien suhteellisen korkea taso, hyvät yhteydet sekä liikenteellisesti että kaupallisesti niin itään kuin länteenkin ovat kuitenkin sellaisia etuja, joilla saattaa tulevaisuudessa olla huomattava merkitys pyrittäessä palvelemaan kansainvälistä kauppaa ja sen aiheuttamia kuljetuksia.*

## FINLANDS HAMNAR OCH INTERNATIONELL TRANSITOTRAFIK

*De stora investeringarnas period för de finska hamnarna, som förorsakades av de radikala förändringarna inom lasthanteringen, håller på att ta slut. Trafikens strukturförändring är åtminstone tillfälligt i balans. Roll on roll off fartygsbeståndet har inte mera ökat och lyftningen av stora enheter var år 1976 av så gott som samma omfattning som under föregående år. Men hamnarnas investeringsbehov är inte heller under kommande år litet till följd av de ständiga strävandena mot större fartygsenheter och allt snabbare lasthantering. I detta nu är det högaktuellt att fördjupa farlederna samt utvidga hamn- och lagerområdena. Ytterligare skulle det i Finland krävas några 10 – 11 meter djupa kajplatser för det konventionella tonnageets räkning.*

*Den allmänna åtstramningen i den ekonomiska situationen återspeglar sig även i hamnarna. Men deras ekonomi pressas förutom av den allmänna kostnadsstegringen även av att de inkomster, varpå beräkningarna baserade sig, till stor del bortfallit på grund av nedsatt utnyttjande till följd av en trafikminskning i gemen.*

*I denna situation har det varit välkommet, att vårt lands hamnar (i all synnerhet under det senaste året 1976), utnyttjats för internationell transitotrafik. Största delen av denna trafik har utgjorts av sovjetisk export över våra hamnar, men den har även i stor utsträckning omfattat tredje länders transitotrafik över såväl Finland som Sovjetunionen. Det har dock inte varit fråga om några stora siffror, ty år 1976 utgjorde transitotrafiken cirka 4 procent av den totala trafiken på våra hamnar. Emedan transitotrafiken dock koncentrerar sig på enbart ett fåtal hamnar, spelar den för dessa hamnars del en betydelsefull roll.*

*Transitotrafikens potential kan även antas vara mycket stor. Härvid väcks frågan, hur hamnarna och å andra sidan statsmakten borde förfara, ifall denna trafik får en sådan omfattning, att den kräver investeringar utöver normal byggnadsverksamhet. Trafikbehovet för vårt eget lands del kan ju synnerligen exakt beräknas för de olika hamnarna, och sålunda har inte några överinvesteringar på grund härav ännu gjorts. Situationen förändras dock helt i och med att det är omöjligt att göra upp en förhandsutredning över den kommande varuströmmen. Överinvesteringsrisken blir härvid synnerligen stor.*

*Tillsvidare har dock inga dylika "misstag" skett. Vissa investeringar i transitotrafiken har regionalt sett varit stora, men de har i huvudsak förverkligats på sovjetunionens uppdrag.*

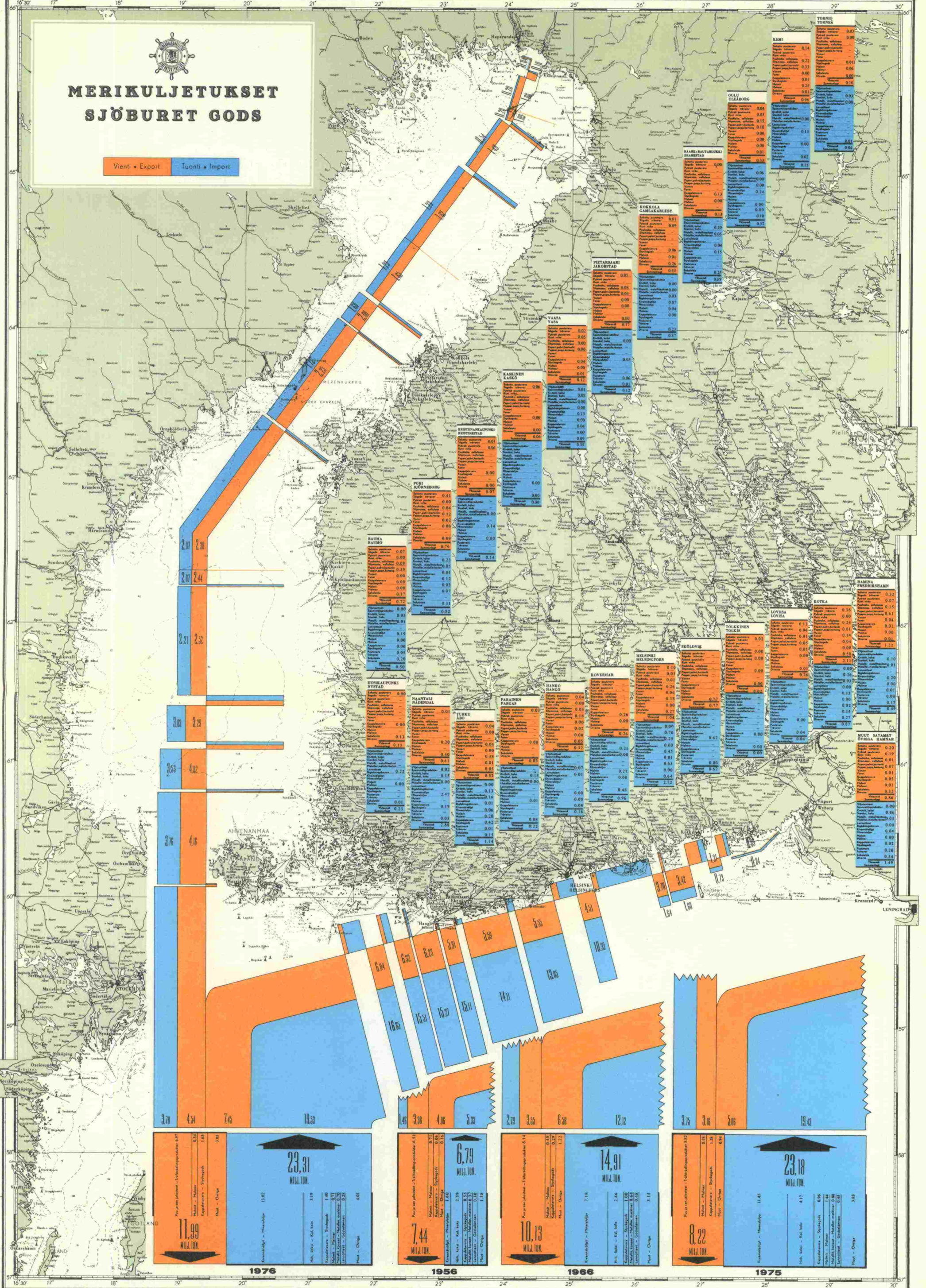
*En dylik försiktighet torde även i framtiden vara på plats. Detta skall dock inte tolkas så, att hamnarna i vårt land eller statsmakten skulle sakna lust att betjäna transitotrafiken, snarare tvärtom. Man bör dock komma ihåg, att det är svårt eller nästan omöjligt att genomföra en marknadsundersökning. Därför verkar det nuvarande förfarandet, vid vilket nyttjaren svarar för specialinvesteringarna, att vara rätt inriktat.*

*Den relativt höga nivå, som hamnarna i vårt land representerar och deras goda förbindelser såväl trafikmässigt som kommersiellt till både öst och väst, utgör dock sådana fördelar, som i framtiden kan få en stor betydelse vid strävandena att betjäna den internationella handeln och dess transporter.*



# MERIKULJETUKSET SJÖBURET GODS

Vienti • Export Tuonti • Import



TORNIO	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

OULU	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

RAIPIO	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

KOKKOLA	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

PIETARSARI	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

YVAJA	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

KASKINEN	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

KESKIPALMARI	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

PORI	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

RAUMA	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

USKALA	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

HANGO	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

TURKU	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

HELSINKI	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

LOVISA	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

TOLKFINEN	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

SKOLVIE	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

HELSINKI	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

KORHOLMA	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

PARKANIEMI	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

MUSTASALMI	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

MUIT SAMMAT	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

MUIT SAMMAT	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

MUIT SAMMAT	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

MUIT SAMMAT	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

MUIT SAMMAT	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

MUIT SAMMAT	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

MUIT SAMMAT	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

MUIT SAMMAT	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

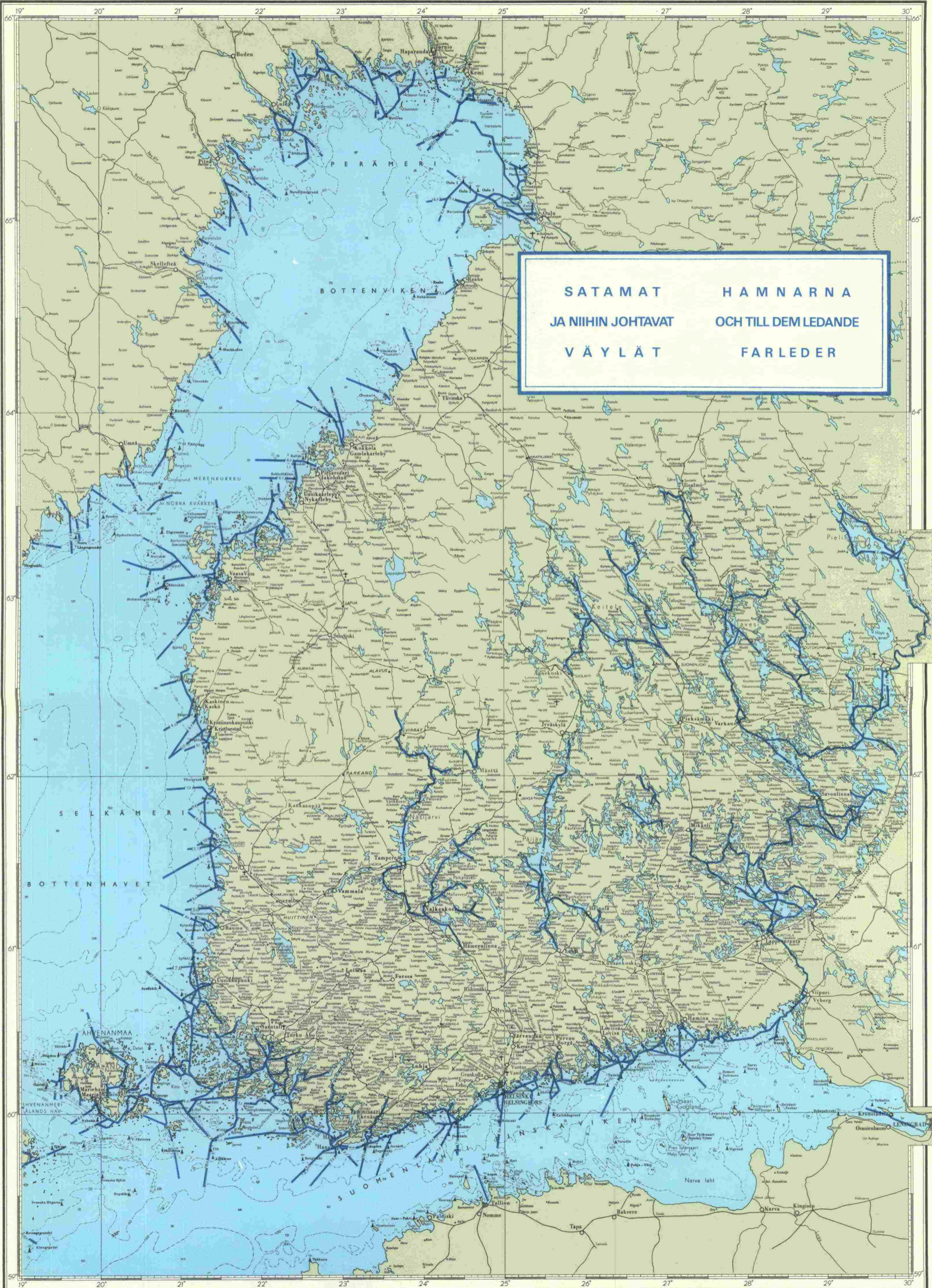
MUIT SAMMAT	
Export	0.00
Import	0.00
Netto	0.00

1976	
Export	11.99
Import	23.31
Netto	11.32

1956	
Export	7.44
Import	6.79
Netto	0.65

1966	
Export	10.13
Import	14.91
Netto	4.78

1975	
Export	8.22
Import	23.18
Netto	14.96



SATAMAT      HAMNARNA  
JA NIIHIN JOHTAVAT      OCH TILL DEM LEDANDE  
VÄYLÄT      FARLEDER



### MERIVÄYLIEN TÄRKEIMMÄT RAKENNUSKOHTEET

VUOSIEN 1978 - 1982 TAVOITTEET

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>1</b> Turun - Tukholman väylän merenkulullinen parantaminen.</p> <p><b>2</b> Rauman eteläisen 9,0 m väylän valmistaminen.</p> <p><b>3</b> Helsingin - Harmajan 9,6 m väylän merenkulullinen parantaminen ja uuden 11,0 m väylän valmistaminen.</p> <p><b>4</b> Vaasan 8,0 m väylän merenkulullinen parantaminen ja syventäminen 9,0 metriin.</p> <p><b>5</b> Inkoon 10,0 m väylän merenkulullinen parantaminen ja kulkusyvyyden suurentaminen.</p> <p><b>6</b> Uudenkaupungin 9,0 m väylän merenkulullinen parantaminen ja syventäminen 10,0 metriin.</p> | <p><b>7</b> Pietarsaaren 7,4 m väylän merenkulullinen parantaminen ja syventäminen 8,5 metriin.</p> <p><b>8</b> Haminan 9,0 m väylän syventäminen 10,0 metriin.</p> <p><b>9</b> Tornion 7,3 m väylän merenkulullinen parantaminen ja kulkusyvyyden suurentaminen.</p> <p><b>10</b> Raahen 7,5 m väylän kulkusyvyyden suurentaminen.</p> <p><b>11</b> Etelä-Suomen 9,0 m talviväylän merenkulullinen parantaminen.</p> <p><b>12</b> Loviisan 7,3 m väylän merenkulullinen parantaminen ja kulkusyvyyden suurentaminen.</p> <p><b>13</b> Isokarin - Kajukulman 9,0 m talviväylän syventäminen 10,0 metriin.</p> |
|---|---|




### HAVSFARLEDERNAS VIKTIGASTE BYGGNADSOBJEKT

PROJEKTEN FÖR ÅR 1978 - 1982

- |   |  |
|---|--|
| <p><b>1</b> Navigatorisk trafikförbättring av Åbo - Stockholm farleden.</p> <p><b>2</b> Byggnad av Raumo sydliga 9,0 m farled.</p> <p><b>3</b> Navigatorisk trafikförbättring av Helsingfors - Gråhara 9,6 m farled samt byggnad av ny 11,0 m farled.</p> <p><b>4</b> Navigatorisk trafikförbättring och fördjupning av Vasa 8,0 m farled till 9,0 meter.</p> <p><b>5</b> Navigatorisk trafikförbättring och fördjupning av Ingå 10,0 m farled.</p> <p><b>6</b> Navigatorisk trafikförbättring av Nystad 9,0 m farled och dess fördjupning till 10,0 meter.</p> | <p><b>7</b> Navigatorisk trafikförbättring av Jagobstads 7,4 m farled och dess fördjupning till 8,5 meter.</p> <p><b>8</b> Fördjupning av Fredrikshamn 9,0 m farled till 10,0 meter.</p> <p><b>9</b> Navigatorisk trafikförbättring av Torneå 7,3 m farled och ökning av farledsdjupgåendet.</p> <p><b>10</b> Fördjupning av Brahestad 7,5 m farled.</p> <p><b>11</b> Navigatorisk trafikförbättring av Södra - Finlands 9,0 m vinterfarled.</p> <p><b>12</b> Förbättring och fördjupning av Lovisa 7,3 m farled.</p> <p><b>13</b> Fördjupning av Enskär - Kajakulma 9,0 m vinterfarled till 10,0 meter.</p> |
|---|--|



**KOTIMAAN MERIKULJETUKSET  
1976  
INHEMSKA SJÖTRANSPORTER**

	NESTEM. POLTTOAINEET FLYTANDE BRÄNSLE	5.16 MILJ. TON.
	HIEKKA SAND	1.13 MILJ. TON.
	MUU TAVARA ANNAT GODS	0.69 MILJ. TON.
	<b>YHT. / TILLS.</b>	<b>6.98 MILJ. TON.</b>



SUOMEN VALTION JÄÄNMURTAJAT • FINSKA STATENS ISBRYTARE



1890 ————— romutettu  
nedskrotad 1958



1899 ————— romutettu  
nedskrotad 1960



1908 ————— museoon  
till museet 1970



1919  
1921  
1922



1899 AVANCE (Turku - Åbo) ————— romutettu  
nedskrotad 1959



1924 ————— luovutettu  
överläten 1944



1926 ————— luovutettu  
överläten 1944



1939 ————— luovutettu merivoimille  
överläten till sjöstridskrafterna 1975



1954 —————



1959 —————



1960 —————



1961 —————



1964 —————



1969 —————



1971 —————



1975 —————



1976 —————

Jäänmurtaja Isbrytare	Koneisto Maskineri	Konetehto hv Maskinlehti hk	Potkurit Propellorit	Kallistus- tankit Kran- ninga- tanker	Pituus Längd	Leveys Bredd	Syväys Djupa- gående	Rakentaja Byggare
			perässä akterut	kuulassa 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 Sietin
(AVANCE) - APU	"	1 200	1	—	—	43,89	10,82	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	" "
KARHU .....	"	7 500	2	2	X	74,15	17,40	" "
MURTAJA .....	"	7 500	2	2	X	74,15	17,40	" "
SAMPO .....	"	7 500	2	2	X	74,68	17,40	" "
TARMO .....	"	12 000	2	2	X	84,50	21,20	" "
VARMA .....	"	12 000	2	2	X	86,50	21,20	" "
APU .....	"	12 000	2	2	X	86,50	21,20	" "
URHO .....	"	22 000	2	2	X	104,70	23,85	" "
SISU .....	"	22 000	2	2	X	104,70	23,85	" "





**LÄPI TALVEN YLLÄPIDETTÄVIEN  
MERIYHTEYKSIEN KEHITTYMINEN**

**UTVECKLINGEN AV DE SJÖFÖRBINDELSER  
SOM UPPRÄTTHÅLLES VINTERTID**

1976 9 jäänmurtajaa = 113000 hv

1971 8 jäänmurtajaa = 73000 hv

1961 6 jäänmurtajaa = 41000 hv

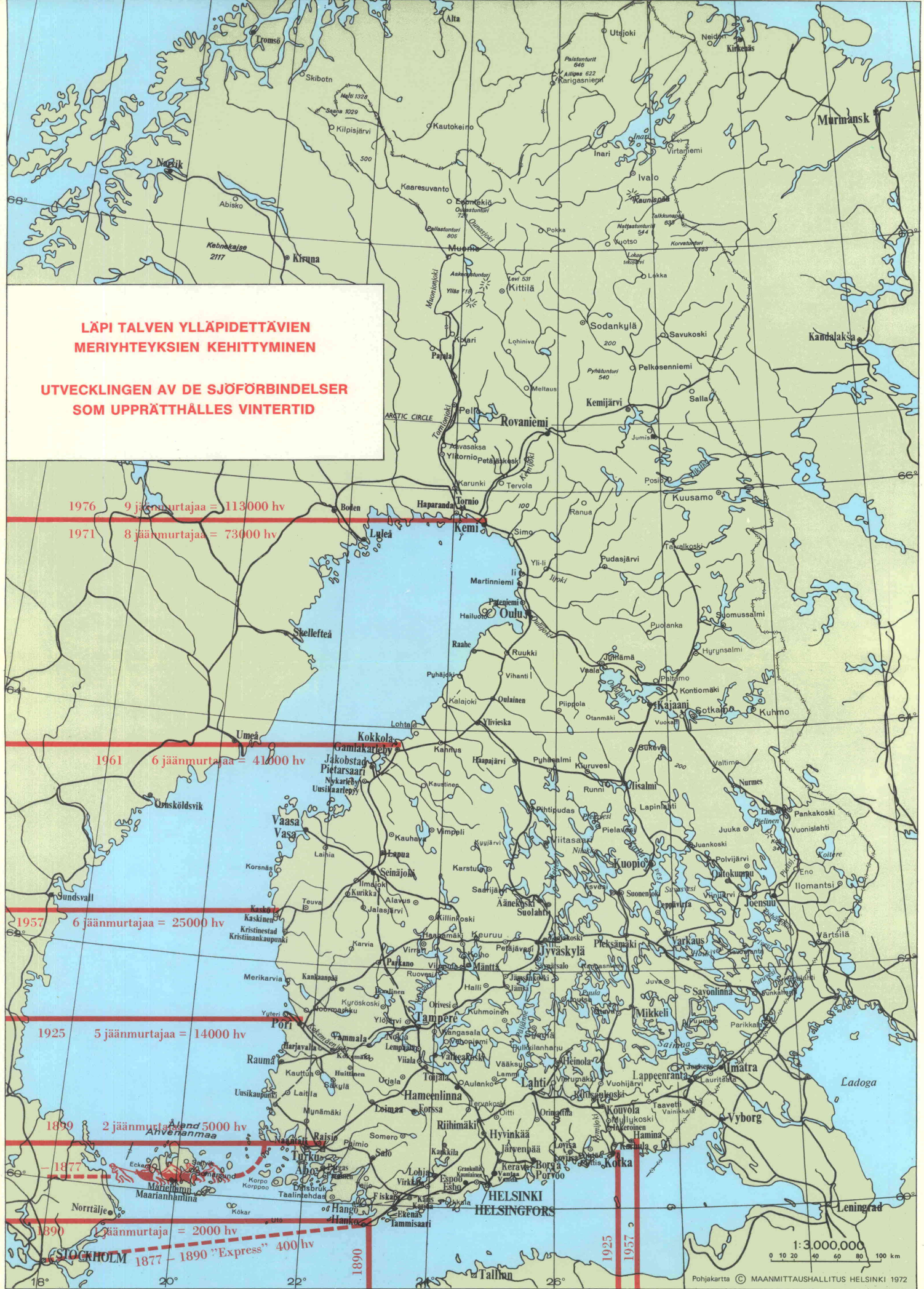
1957 6 jäänmurtajaa = 25000 hv

1925 5 jäänmurtajaa = 14000 hv

1899 2 jäänmurtajaa = 5000 hv

1890 1 jäänmurtaja = 2000 hv

STOCKHOLM 1877 - 1890 "Express" 400 hv



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



**TALVISATAMIEN JÄÄNMURTAJA-AVUSTUS**

**ISBRITAR-ASSISTERING AV VINTERHAMNARNA**

SEKÄ

SAMT

JÄÄTYNEEN ALUEEN LAAJUUS

OMFATTNINGEN AV ISBELAGD YTA



KONETEHO

MASKINEFFEKT

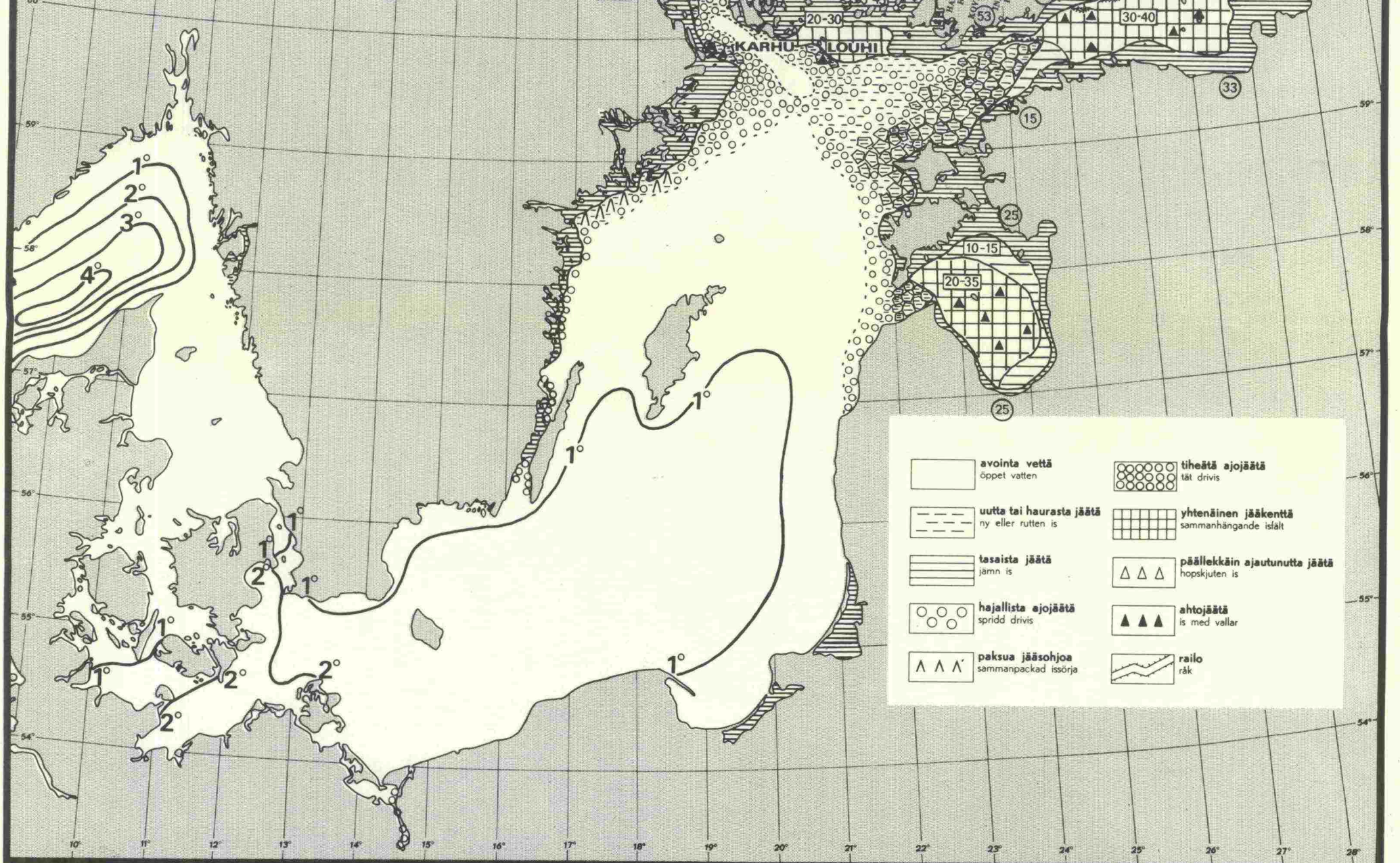
Liikenne käynyt jäänmurtajan avulla Trafik upprätthållen med isbrytare

Satamat sulkeutuneina Hamnarna stängda

7. 11. 1976 — 26. 5. 1977

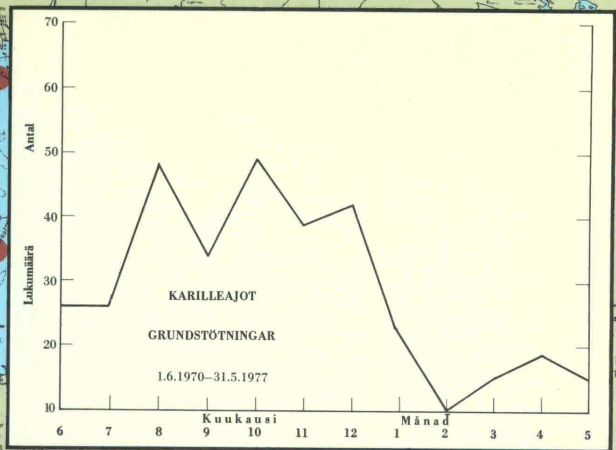
Kemi	KONETEHO (UPPMÅTT)						KEMIN KÄYTTÄMÄN TONNINSSA
	Marraskuu November	Joulukuu December	Tammikuu Januari	Helmi- Februari	Maaliskuu Mars	Huhtikuu April	
							347
OULU - ULEÅBORG							263
RAAHE - BRAHESTAD							114
KOKKOLA - KARLEBY							137
PIETARSAARI - JAKOBSTAD							86
VAASA - VASA							295
KASKINEN - KASKO							16
PORI - BJÖRNEBORG							398
RAUMA - RAUMO							282
UUSIKAUPUNKI - NYSTAD							76
NAANTALI - NÄDENDAL							440
TURKU - ÅBO							624
HANKO - HANGÖ							194
KOVERHAR							62
INKOO - INGÅ							81
KANTVIK							18
HELSINKI - HELSINGFORS							1 641
PORVOO - BORGÅ							186
LOVISA - LOVISA							118
KOTKA							756
HAMINA - FREDRIKSHAMN							480
<b>Yhteensä</b>							<b>6 014</b>
<b>Sammanlagt</b>							<b>8 258 691</b>

3. 3.  
1977  
190,000 km<sup>2</sup>



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

Paikka Plats	Laivan nimi Fartygets namn	Päivämäärä Datum
1	WESTERBEEK	76 06 01
2	K.A. WALLEMBERG	76 06 12
3	SUUR-SAIMAA	76 06 13
4	INTERNOS	76 06 15
5	SUOMI	76 06 20
6	FINNLARK	76 06 21
7	STARMARK	76 06 22
8	FINNFELLOW	76 07 20
9	TOR	76 07 21
10	PERÄMERI	76 08 03
11	RAKENTAJA	76 08 03
12	NEPTUNUS	76 08 06
13	ESSO SAIMAA	76 08 08
14	LILLGAARD	76 08 14
15	VUOSAARI	76 08 15
16	FIGARO	76 08 22
17	SAIMAAN SINI	76 08 23
18	VOLGONEFT	76 08 24
19	CONGAARD	76 08 28
20	PALVA	76 10 04
21	LILLY	76 10 05
22	SIGURD	76 10 08
23	KRAPI	76 10 12
24	FINNTRADER	76 10 20
25	ESSBERGER PIONEER	76 10 24
26	ALTAIR II	76 10 27
27	GRANVIK	76 10 28
28	UTÖ	76 10 31
29	NORDLAND	76 11 07
30	ANNE CATHARINA	76 11 16
31	PILOT	76 11 19
32	BÖLJAN	76 12 01
33	TACHIRA	76 12 08
34	T - 8842	76 12 10
35	GRISSLAN	77 01 12
36	GRANVIK	77 01 20
37	TEBOSTAR	77 02 20
38	FINNFELLOW	77 03 13
39	RAI	77 04 16
40	SOTKA	77 04 19
41	GRISSLAN	77 05 04
42	BLUE SHIMONOSEKI	77 05 07



ALUSTEN  
POHJAKOSKETUKSET JA KARILLEAJOT  
1.6.1976 - 31.5.1977 VÄLISENÄ AIKANA

FARTYGENS  
BOTTENKÄNNINGAR OCH GRUNDSTÖTNINGAR  
UNDER TIDEN 1.6.1976 - 31.5.1977



Kartta esittää Suomen rannikolla sekä sisävesillä tapahtuneet karilleajot ja pohjakosketukset 1.6.1976-31.5.1977. Graafisesta esityksestä käy selville näiden onnettomuuksien jakautuminen kuukausittain seitsemänvuotiskautena 1.6.1970-31.5.1977. 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 käyri 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 sulassa uomat häviävät, kelluvia merimerkkejä ei vielä ole asetettu paikoilleen ja liikennetiheys kasvaa.

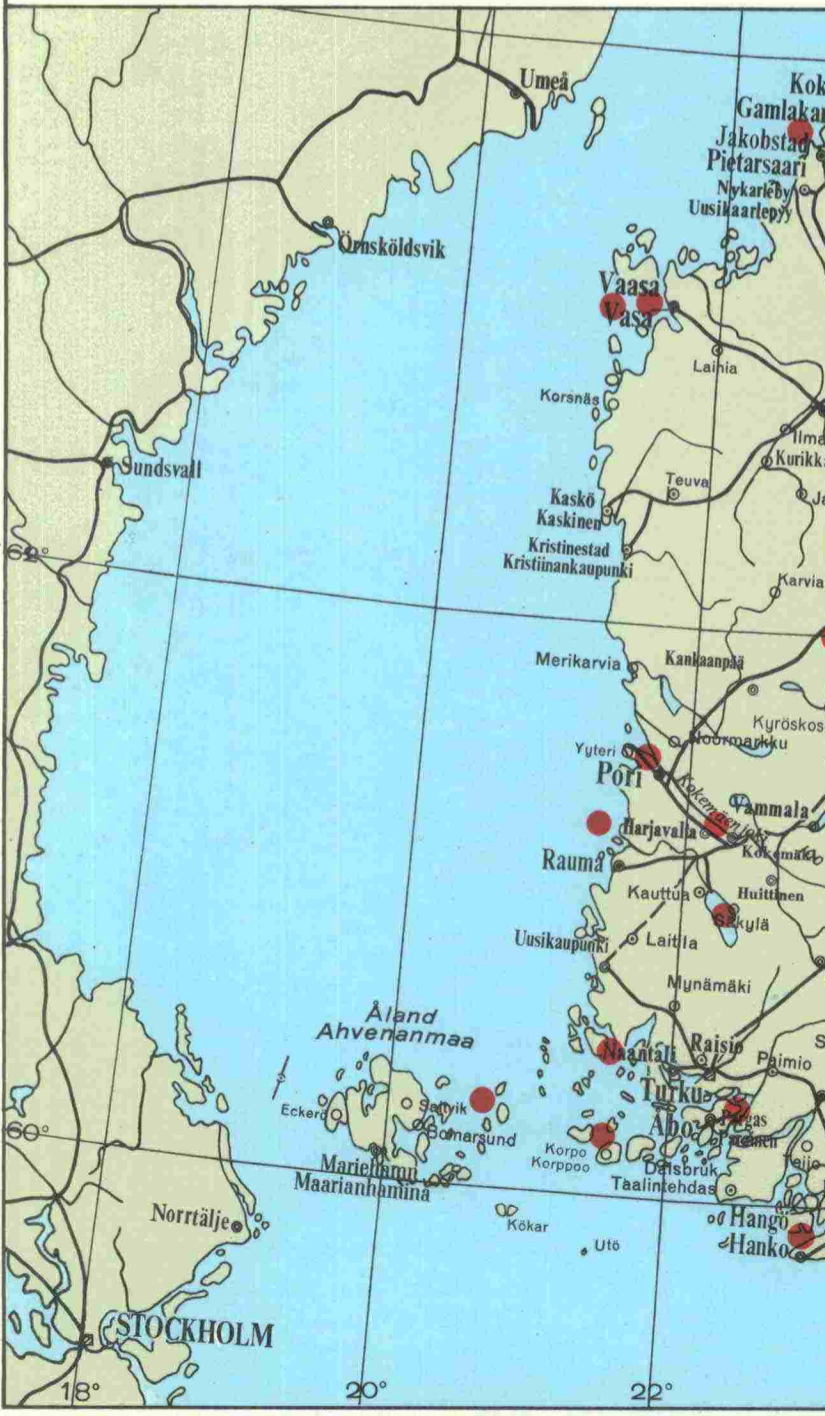
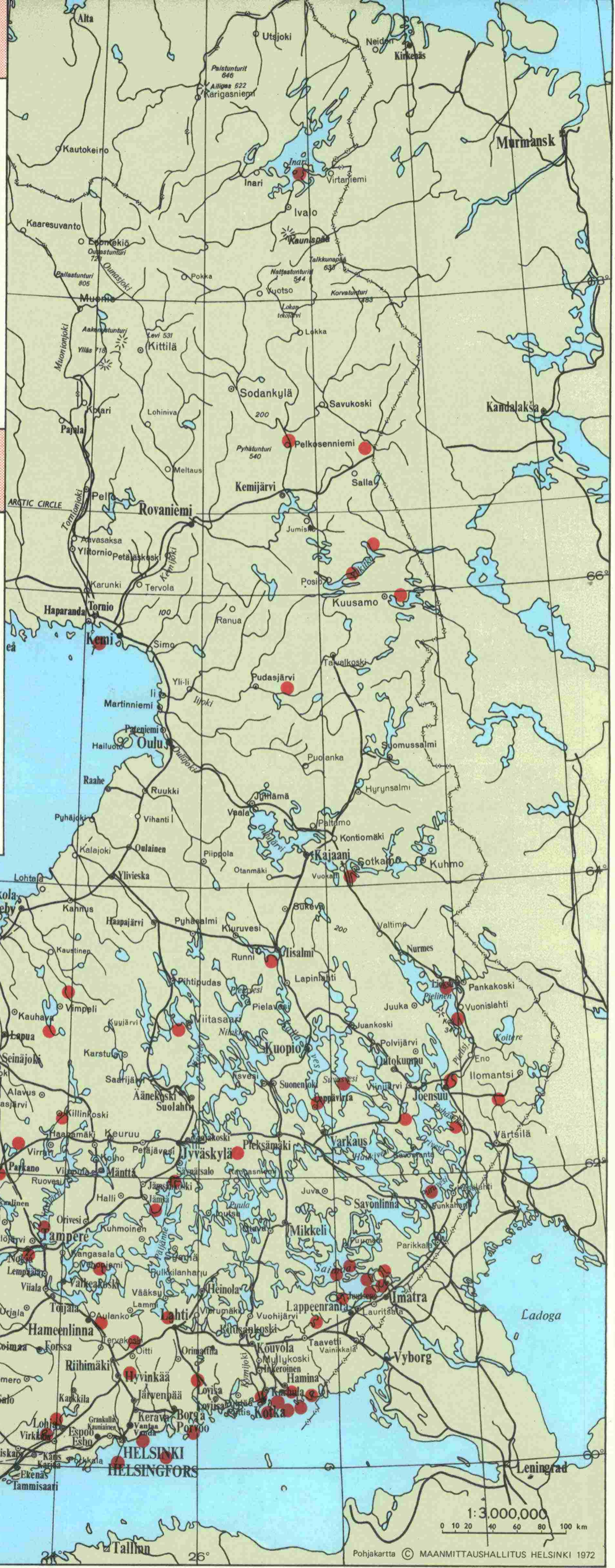
Kartan visar bottenkänningarna och grundstötningarna vid Finlands kuster och insjövattnen 1.6.1976-31.5.1977. Huru dessa olyckor fördelar sig enligt månader under sjuårsperioden 1.6.1970-31.5.1977 framgår ur den grafiska framställningen. Man kan konstatera, att grundstötningarna årligen ökar i antal 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.

**MERENKULHUHALLITUKSEN TIETONNEN TULLEET  
KUOLEMAAN JOHTANEET VENEONNETTOMUUKSET**  
ajalla 1.1. – 31.12.1976

<b>Onnettomuuksia yhteensä</b> .....	<b>69 kpl</b>
– sisävesillä .....	48 kpl
– rannikolla .....	30 kpl
<b>Ihmishenkä menetettiin onnettomuuksissa yhteensä</b> ....	<b>82 henk.</b>
<b>Onnettomuusveneistä oli</b>	
– <b>soutuveineitä tai enint. 5 hv:n perämöötörillä</b>	
varustettuja .....	60 %
– <b>5 – 20 hv:n perämöötörillä varustettuja</b> .....	20 %
– <b>yli 20 hv:n perämöötörillä varustettuja</b> .....	3 %
– purjeveneitä .....	3 %
– sisämöötöriveneitä .....	10 %
– ei tietoa tyyppistä .....	4 %
<b>Pelastusliivit</b>	
– <b>liivejä ei mukana</b> .....	68 %
– <b>liivit mukana muttei päällä</b> .....	10 %
– <b>liivit päällä</b> .....	4 %
– <b>ei tietoa</b> .....	18 %
<b>Alkoholin merkitys tapahtumaketjulle</b>	
– <b>ilmeinen</b> .....	44 %
– <b>päihtyneenä, mutta merkitys epäselvä</b> .....	17 %
– <b>alkoholilla ei osuutta</b> .....	26 %
– <b>ei tietoa päihtyneisyydestä</b> .....	13 %

**BÄTOLYCKOR MED DÖDLIG UTGÅNG VILKA KOMMIT  
TILL SJÖFARTSSTYRELSENS KÄNNEDOM**  
under tiden 1.1. – 31.12.1976

<b>Det totala antalet olyckor</b> .....	<b>69 st</b>
– i insjöarna .....	48 st
– vid kusten .....	30 st
<b>Antal döda</b> .....	<b>82</b>
<b>Av olycksbåtarna var</b>	
– <b>roddbåtar eller båtar med högst 5 hk</b>	
<b>utombordsmotor</b> .....	60 %
– <b>försedda med 5 – 20 hk utombordsmotor</b> .....	20 %
– <b>försedda med över 20 hk utombordsmotor</b> .....	3 %
– <b>segelbåtar</b> .....	3 %
– <b>försedda med inombordsmotor</b> .....	10 %
– <b>av okänd typ</b> .....	4 %
<b>Flytvästar</b>	
– <b>fanns ej ombord</b> .....	68 %
– <b>fanns ombord men inte påtagna</b> .....	10 %
– <b>påtagna</b> .....	4 %
– <b>vet ej</b> .....	18 %
<b>Alkoholens betydelse för</b>	
– <b>uppenbar</b> .....	44 %
– <b>berusade, men betydelsen oklar</b> .....	17 %
– <b>nykter</b> .....	26 %
– <b>vet ej</b> .....	13 %



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