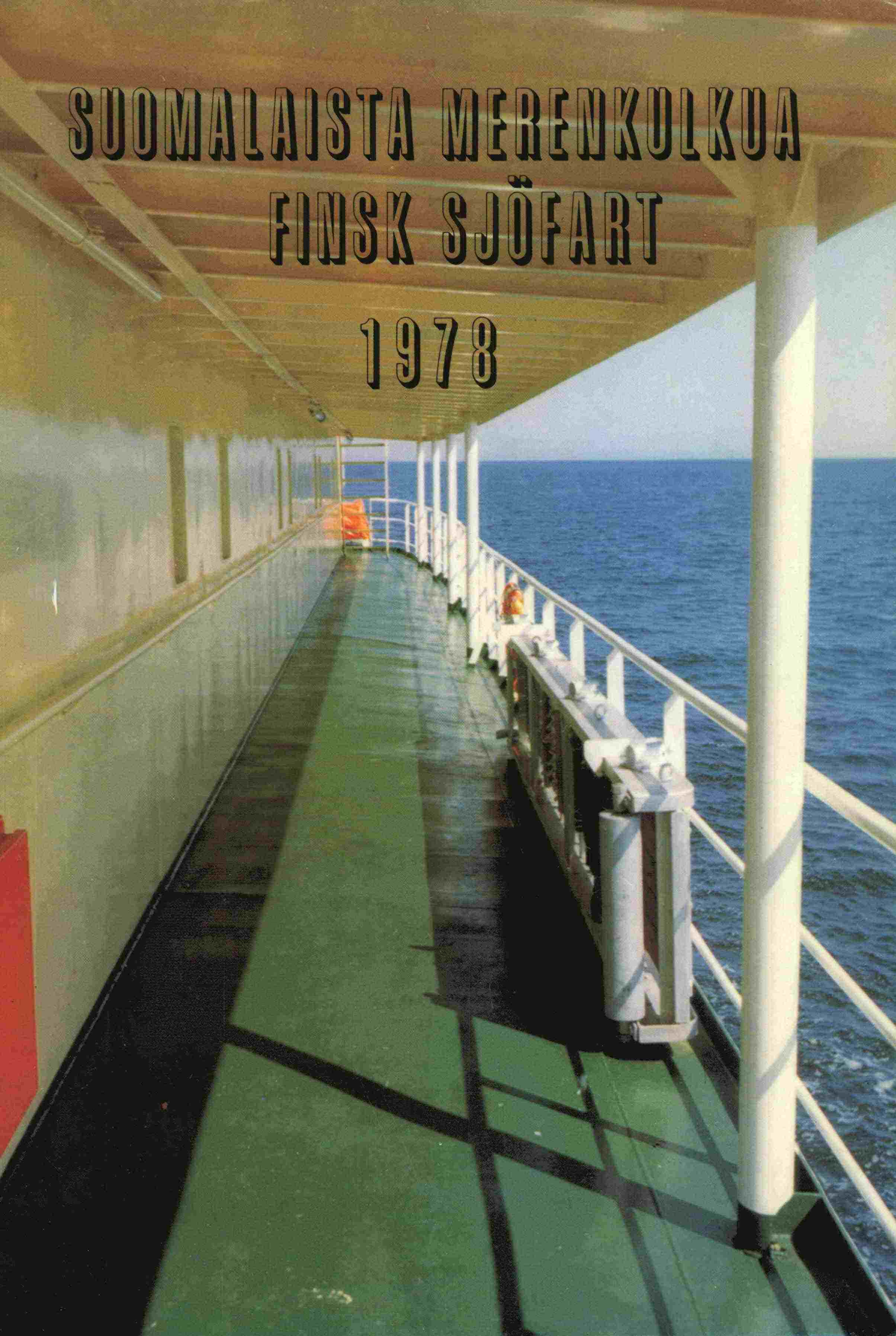


**SUOMALAISTA MERENKULKUA
FINSK SJÖFART**

1978



SUOMALAISTA MERENKULKUA
FINSK SJÖFART

1978



KILPAILUKYKYMME MAAILMAN MERILLÄ

Merenkulkumme näkymät ovat vielä tällä hetkellä melko ankeat, mutta ilmeisesti on tämänkertaisen kriisin pahin vaihe jo sivuutettu. Inflaation vauhti on saatu hillityksi, ja vientiteollisuutemme näkymät alkavat vähitellen valjeta. Tämän seurauksena merikuljetuksemme kokonaismäärässä onkin odotettavissa hidasta nousua. Kuitenkin on kokonaan toinen asia, mikä osuus näistä kuljetuksista tulee suomalaiselle tonnistolle. Viime vuosina kehitys on tässä suhteessa ollut kovin masentava. Jo pelkästään kuljetettujen tavaramäärien mukaan mitattuna on suomalaisen tonniston osuus meidän meriliikenteestämme laskenut ja jos tilannetta arvioidaan kuljetussuoritteiden (tonnikm) mukaan eli ottamalla huomioon myös kuljetusmatkat, on kuva vielä synkeämpi. Vuonna 1975 oli suomalaisten alusten osuus kuljetussuoritteesta n. 45,2 % ja 1977 vain 19,7 %. Erityisen selvästi tämä kehitys käy ilmi öljyn tuonnissa. Vuonna 1975 oli suomalaisten säiliöalusten osuus tuonnin kokonaismäärästä 60,9 % ja kuljetussuoritteesta 47,0 %. Vuonna 1977 olivat vastaavat suhdeluvut vain 43,3 % ja 11,0 %. Selkeämmin sanottuna tämä merkitsee, että nimenomaan tuotantomaista tapahtuvat öljyn kaukokuljetukset ovat yhä enemmän liukuneet ulkomaisille aluksille, samalla kun suomalaisia säiliöaluksia on maannut toimeettomina. Merenkulkuhallituksella ei tietenkään ole mahdollisuuksia puuttua tähän kysymykseen. On ymmärrettävää, että vientiteollisuutemme joutuu, kilpailukykyänsä säilyttääkseen, monissa tapauksissa jättämään ostajan määrättäväksi, millä aluksella lasti Suomesta haetaan. Merenkulkuhallitus pitää kuitenkin erittäin valitettavana, että suomalaiset yritykset, silloinkin kun voisivat määrätä kuljetuksiinsa käytettävistä aluksista, turvautuvat mukavuuslippualuksiin tai ainakin sallivat niiden käytön. Vielä oudommalta tuntuu, että suomalaiset varustamotkin käyttävät hyväkseen näitten alusten palveluksia. Toisaalta merenkulkuhallitus on joutunut toteamaan, että Suomen Merimies-Unionin taistelu mukavuuslippuja vastaan on viime aikoina saanut sellaisia muotoja, että ainakin hallintoviranomaiset alkavat tilanteeseen kyllästyä. Saartotoimet ja alusten dramaattiset pysäyttämiset meidän satamissamme tuskin pystyvät järkyttämään yleismaailmallista mukavuuslippujärjestelmää ja Suomen elinkeinoelämälle niistä on vain haittaa. Voidaan kysyä maksavatko meidän vientiteollisuutemme ja satamamme jo liian suuren hinnan tästä toivottomasta taistelusta. Luotsien osallistuminen saartotoimiin on selvästi heidän virkavelvollisuutensa vastaista, vaikka yksittäisen luotsin tukala asema järjestöjen painostuksessa ymmärretäänkin merenkulkuhallituksessa.

Näyttää siltä, että mukavuuslippukysymyksessä on vihdoin ryhdistädyttävä ja todettava realiteetit. Valtiovallan osalta tämä merkitsee, että on omaksuttava jokin selkeä linja. Jos todella halutaan estää mukavuuslippualusten saapuminen satamiimme, pitäisi selvittää, mitä mahdollisuuksia valtiojohtoisilla yhtiöillä on tässä asiassa. Edelleen voitaisiin tutkia, mitä mahdollisuuksia olisi soveltaa korotettuja merenkulkumaksuja sellaisten maiden lippua käyttäviin aluksiin, joihin nähden meillä ei ole velvoittavia merenkulusopimuksia. Jos taas katsotaan, ettei mukavuuslippujärjestelmää vastaan käytävä taistelu johda mihinkään käytännön tulokseen tai ei ainakaan välittömästi hyödytä merenkulkuamme, olisi tämä rehellisesti tunnustettava. Tällöin olisi poliittisten päätöstentekijäin ja ammattiyhdistysliikkeen ylimmän johdon selvästi sanouduttava irti saartopolitiikasta ja luovuttava antamasta sille enemmän tai vähemmän peitettyä tukeaan. Järjestyksen palauttaminen voidaan tietenkin jättää myös pelkästään hallinto- ja oikeusviranomaisten tehtäväksi, mutta varmaan olisi parempiakin ratkaisuja, jos vain hyvää tahtoa ja rohkeutta päättävillä tahoilla riittää.

Kilpailussa ulkomaista tonnistoa vastaan ei kauppalaivastomme voi kuitenkaan menestyä ellei se valtiovallan tahoilta saa riittävää tukea. Tähänastiset tukitoimenpiteet, jotka ovat rajoittuneet lähinnä merenkulkuelinkeinon verotukselliseen erityiskohteluun sekä valtioneuvostoihin ovat tosin olleet oikeasuuntaisia, mutta eivät riittäviä. Vaikka valtiolta toisaalta on pyrkinyt suosimaan merenkulkuamme, on se samanaikaisesti yleisen maksupoliitiikkansa vuoksi joutunut jyrkästi korottamaan merenkulkumaksuja. Siten on maksujen kertymä jo saatu kattamaan merenkululaitoksen käyttömenot jäänmurtajatoimintaa lukuunottamatta. Sen vuoksi onkin merenkulkuhallituksen mielestä tultu vaiheeseen, jossa maksujen korotusten sijaan olisi kiinnitettävä huomio maksujärjestelmän rakenteen uusimiseen. Erityisesti olisi tällöin pyrittävä ottamaan huomioon erilaisten alusten ja liikennemuotojen taloudellinen kantokyky sekä maksurasituksen jakautuma kotimaisen ja ulkomaisen tonniston kesken.

Syyskuu 1978

MERENKULKUHALITUS

VÅR KONKURRENSKRAFT PÅ HAVEN

Utsikterna för vår sjöfart är fortfarande rätt dystra, men tydligen är kulmen av den nuvarande krisen nu passerad. Inflationstakten har kunnat hejdas, och utsikterna för vår exportindustri börjar småningom ljusna. Till följd av detta kan man förutse en långsam ökning i totalvolymen av våra sjötransporter. En annan sak är dock den andel av dessa transporter som kommer att tillfalla det finska tonnaget. Utvecklingen har i detta avseende varit föga uppmuntrande under de senaste åren. Bara i fråga om mängden av transporterat gods har det finska tonnagets andel av vår sjöburna trafik minskat. Tar man därtill transportprestationen (tonkm) som kriterium, dvs. beaktar man även transportdistanserna, ter sig bilden ännu dystrare. År 1975 var de finska fartygens andel av transportprestationen ca 45,2 % och 1977 bara 19,7 %. Särskilt klart framträder denna tendens inom oljeimporten. År 1975 var de finska tankfartygens andel av den totala importen 60,9 % och av transportprestationen 47,0 %. År 1977 var motsvarande siffror bara 43,3 % och 11,0 %. Detta innebär att speciellt de långväga transporterna från producentländerna alltmer har glidit över på utländska fartyg, samtidigt som finska tankfartyg har stått oanvända. Sjöfartsstyrelsen har naturligtvis inte möjlighet att ingripa i denna sak. Det är förståeligt att vår exportindustri för att bevara sin konkurrenskraft i många fall är tvungen att låta köparen avgöra vilket fartyg som anlitas för hämtande av laster i Finland. Sjöfartsstyrelsen anser det emellertid vara mycket beklagligt att de finska företagen, även i de fall då de själva skulle ha möjlighet att välja fartyg för sina transporter, anlitar bekvämlighetsfartyg eller åtminstone tillåter att sådana används. Än mer betänkligt är att också våra rederier begagnar sig av dessa fartygs tjänster. Å andra sidan måste sjöfartsstyrelsen konstatera att Finlands Sjömans-Unions kamp mot bekvämlighetsflaggorna har tagit sig former som åtminstone enligt förvaltningsmyndigheterna gått för långt i osaklighet. Blockadåtgärderna och det dramatiska stoppandet av fartyg i våra hamnar förmår knappast rubba det världsomfattande bekvämlighetsflaggsystemet, men däremot skadar dessa åtgärder vårt eget näringsliv. Man kan fråga sig om inte vår exportindustri och våra hamnar redan nu betalar ett alltför högt pris för denna hopplösa kamp. Att lotsarna deltar i blockadåtgärderna står klart i strid med deras tjänsteplikt, även om sjöfartsstyrelsen har förståelse för den enskilde lotsens svåra ställning under trycket från organisationerna.

Det är tydligen nu dags att rycka upp sig och inse realiteterna i frågan om bekvämlighetsflaggorna. För statsmaktens del innebär detta att en klar linje bör väljas. Om vi verkligen vill förhindra att våra hamnar besöks av bekvämlighetsfartyg, bör de statsstyrda bolagens möjligheter att påverka saken utredas. Vidare kunde man undersöka vilka möjligheter det finns att tillämpa höjda sjöfartsavgifter på fartyg registrerade i länder, med vilka vi inte har bindande sjöfartsavtal. Finner vi däremot att kampen mot bekvämlighetsflaggsystemet inte leder till några konkreta resultat eller åtminstone inte direkt gagnar vår sjöfart, bör detta faktum ärligt erkännas. I så fall borde de politiska beslutsfattarna och fackföreningsrörelsens högsta ledning klart ta avstånd från blockadpolitiken och undandra den sitt mer eller mindre förtäckta stöd. Återställandet av ordningen kan givetvis också anförtros enbart förvaltningsmyndigheterna eller domstolarna, men bättre lösningar finns säkert, om bara tillräckligt med god vilja och mod i de beslutande instanserna kan uppbådas.

I konkurrensen med det utländska tonnaget kan vår handelsflotta emellertid inte hävda sig om den inte får tillräckligt stöd från statsmaktens sida. De hittills tillämpade stödåtgärderna, som inskränkt sig till att omfatta närmast en specialbehandling av sjöfarten i fråga om beskattningen, samt statsgarantier, har varit ett steg i rätt riktning, men inte tillräckliga. Fastän statsmakten å ena sidan strävat till att främja vår sjöfart, har den samtidigt i överensstämmelse med sin allmänna avgiftspolitik varit tvungen att kraftigt höja sjöfartsavgifterna. På så sätt har man med de influtna medlen redan lyckats täcka sjöfartsväsendets driftskostnader utom i fråga om isbrytarverksamheten. Därför anser sjöfartsstyrelsen att man nu nått den punkt då man i stället för att höja avgifterna borde inrikta sig på en strukturell reform av avgiftssystemet. Härvid borde man särskilt beakta de olika fartygens och trafikformernas ekonomiska bärkraft och fördelningen av avgiftsbelastningen mellan inhemskt och utländskt tonnage.

September 1978

SJÖFARTSSTYRELSEN

SISÄLLYSLUETTELO

- KILPAILUKYKYMME MAAILMAN MERILLÄ
VARUSTAMOELINKEINO JA JATKUVA LAMA
Maailman kauppa-alukset 1. 1. 1978
Suomen kauppalaivasto 1918 – 1977
Suomen kauppalaivasto vuosina 1960, 1965, 1970 ja 1977
Suomen meritse kuljetetun ulkomaankaupan tavaramäärät sekä suomalaisen tonniston osuus kuljetuksista
Suomalaisten alusten osuus kivennäisöljyjen tuonnin määrästä ja kuljetussuoritteista
Eri teollisuusalojen viennin FOB-arvo ja varustamoelinkeino bruttotulot ulkomaanliikenteessä vuonna 1977
Ulkomaanliikenteen rahtitulot vuosina 1967 – 1977
Tasekehitys vuosina 1960 – 1977
Varustamoelinkeino kustannusrakenne Suomessa vuosina 1967 – 1976
Varustamoelinkeino rahoitusrakenne
AJANKOHTAISTA LAIVANRAKENNUSTEOLLISUUDESTA
Suomessa rakennettujen alusten kotimaisuus
Telakoiden liikevaihto ja vienti kaupparyhmittymittäin vuosina 1971 – 1977
Telakoiden tilauskanta
Telakoiden tuotannon arvo vuosina 1971 – 1977
Telakoiden tuotanto vuosina 1971 – 1977
Telakoiden investoinnit käyttöomaisuuteen vuosina 1971– 1977
Telakoiden työvoima keskimäärin vuosina 1971 – 1977

LIITTEET

- Merikuljetukset, vienti ja tuonti 1977*
Kotimaan merikuljetukset 1977
Satamat ja niihin johtavat väylät
Meriväylien tärkeimmät rakennuskohteet
Suomen valtion jäänmurtajat
Jäänmurtajatoiminta tärkeimpiin talvisatamiimme
Läpi talven ylläpidettävien meriyhteyksien kehittyminen
Talvisatamien jäänmurtaja-avustus
Jäätynen alueen suurin laajuus talvena 1977 – 1978
Alusten pohjakosketukset ja karilleajot
Merenkulkuhallituksen tietoon tulleet kuolemaan johtaneet vene-onnettomuudet

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- VÅR KONKURRENSKRAFT PÅ HAVEN
REDERINÄRINGEN OCH DEN FORTSATT DEPRESIONEN
Världens handelsflotta den 1. 1. 1978
Finlands handelsflotta 1918 – 1977
Finlands handelsflotta åren 1960, 1965, 1970 och 1977
Varumängden i Finlands sjöburna utrikeshandel samt det finska tonnagets andel i transporterna
De finska fartygens andel av importerade mineraloljemängder och deras transportarbete
Exportens FOB-värde för olika industrigrenar samt rederinäringens bruttointäkter i utrikesfart år 1977
Frakterna i utrikesfart åren 1967 – 1977
Balansutvecklingen under åren 1960 – 1977
Rederinäringens kostnadsstruktur i Finland åren 1967 – 1976
Rederinäringens finansieringsstruktur
AKTUELLT INOM SKEPPSBYGGNADSINDUSTRIN
I Finland byggda fartygs grad av inhemskt ursprung
Skeppsvarvens omsättning och export enligt handelsgruppering åren 1971 – 1977
Skeppsvarvens beställningsbestånd
Värdet av skeppsvarvens produktion åren 1971 – 1977
Skeppsvarvens produktion åren 1971 – 1977
Skeppsvarvens investeringar i anläggningstillgångar från åren 1971 – 1977
Skeppsvarvens arbetskraft i medeltal åren 1971 – 1977

BILAGOR

- Sjöburet gods, export och import 1977*
Inhemska sjötransporter 1977
Hamnarna och till dem ledande farleder
Havsfarledernas viktigaste byggnadsobjekt
Finska statens isbrytare
Isbrytarassistering till de viktigaste vinterhamnarna
Utvecklingen av de sjöförbindelser som upprätthålles vintertid
Isbrytarassistering av vinterhamnarna
Den största omfattningen av isbelagd yta vintern 1977 – 1978
Fartygens bottenkänningar och grundstötningar
Båtolyckor med dödlig utgång vilka kommit till sjöfartsstyrelsens kännedom

VARUSTAMOELINKEINO JA JATKUVA LAMA

Nyt jo viidettä vuotta jatkuva maailmanlaajuinen lama rasittaa edelleen myös maailman merenkulkua tonniston riittämättömällä kysynnällä. Noin 20% maailman kauppalaivastosta on työttömänä useiden käytössä olevien alusten toimiessa tappiolla. Mainittavaa parannusta tähän tilanteeseen ei ole näkyvissä lähivuosina. Suurimmat vaikeudet ovat säiliö- ja irtolastialusten kohdalla.

Vuosina 1974 – 1977 Suomen ulkomaanliikenteessä toimiva kauppalaivasto kasvoi noin 760 000 brt:lla – uusia aluksia hankittiin 82 kappaletta ja käytöstä poistettiin 109 alusta, jotka olivat pääasiassa vanhempaa kalustoa. Tonniston lisäys johtuu siitä, että suuri osa uushankinnoista oli säiliö- ja irtolastialuksia. Tämä tonnisto toimii pääasiassa kolmansien maiden välisessä liikenteessä. Säiliö- ja irtolastialusten osuus alusten kokonaislukumäärästä on noin 34%, ja noin 72% maan koko kauppalaivastosta bruttorekisteritonneissa laskettuna. Näillä aluksilla työskentelee noin 4 000 henkilöä. Tonnisto käsittää pääasiassa nykyaikaisia ja tehokkaita aluksia, jotka tilattiin aikana jolloin merikuljetusten kasvu yksiselitteisesti vastasi alusten tilauksia.

Koko maan kannalta on tärkeää kuinka laivanvarustamoelinkeino, ja erityisesti se osa, joka harjoittaa kolmansien maiden välistä liikennettä, tulee selviytymään tästä todennäköisesti vielä pitkään jatkuvasta alityöllisyyskaudesta. Vuosina 1976 ja 1977 kauppalaivaston tulot eivät keskimäärin kattaneet poistoja. Heikoimmilla osa-alueilla eli cross-trade liikenteessä toimivien säiliö- ja irtolastialusten osalta laivanvarustajat ovatkin laajalti joutuneet ottamaan uutta lainaa korkojen ja lainalyhennysten peittämiseksi. Riittämättömän kysynnän johdosta myytäväksi tarjottujen alusten hintataso ylittää vain hiukan romuhinnan yläpuolelle suhteellisen uusienkin alusten osalta.

Olisi monessa suhteessa erittäin vahingollista, mikäli menetettäisiin huomattava osa Suomen säiliö- ja irtolastitonnistosta edellämainittujen vaikeuksien vuoksi. Kaikkien niiden jota asia koskee ja joilla on mahdollisuus vaikuttaa asiaan olisi nyt välttämättä yhdessä ryhdyttävä toimenpiteisiin parantaakseen laivanvarustajien mahdollisuuksia kestää nykyinen vaikea tilanne.

Levottomuutta herättää tieto siitä, että suomalaisten alusten osuus merikuljetussuoritteesta tonnikilometreinä mitattuna oli vuonna 1977 öljyn tuontikuljetuksissa ainoastaan 11,0% ja kuivalastikuljetusten osalta vastaavasti vain 27,7%. Tähän huolestuttavaan tilanteeseen on saatava parannus, samalla kun on estettävä tällaisen epätasapainon leviäminen liikenteen muillekin osa-alueille. Alusten uudet turvallisuusmääräykset sekä tarve tuntuvasti alentaa merimiesveroa ovat myös niitä ajankohtaisia kysymyksiä, jotka olisi pikimmiten ratkaistava cross-trade liikenteessä toimivan tonniston kilpailukyvyyn parantamiseksi. Erittäin paljon merkitsee myös järkevien miehitysmääräysten aikaansaaminen sekä yhteisymmärryksen saavuttaminen merenkulun työmarkkinaosapuolten, varustamojen ja laivaväen välillä töiden järjestämiseksi laivassa niin, että luodaan myös siltä osin edellytykset mahdollisimman tuottavalle toiminnalle.

REDERINÄRINGEN OCH DEN FORTSATTA DEPRESSIONEN

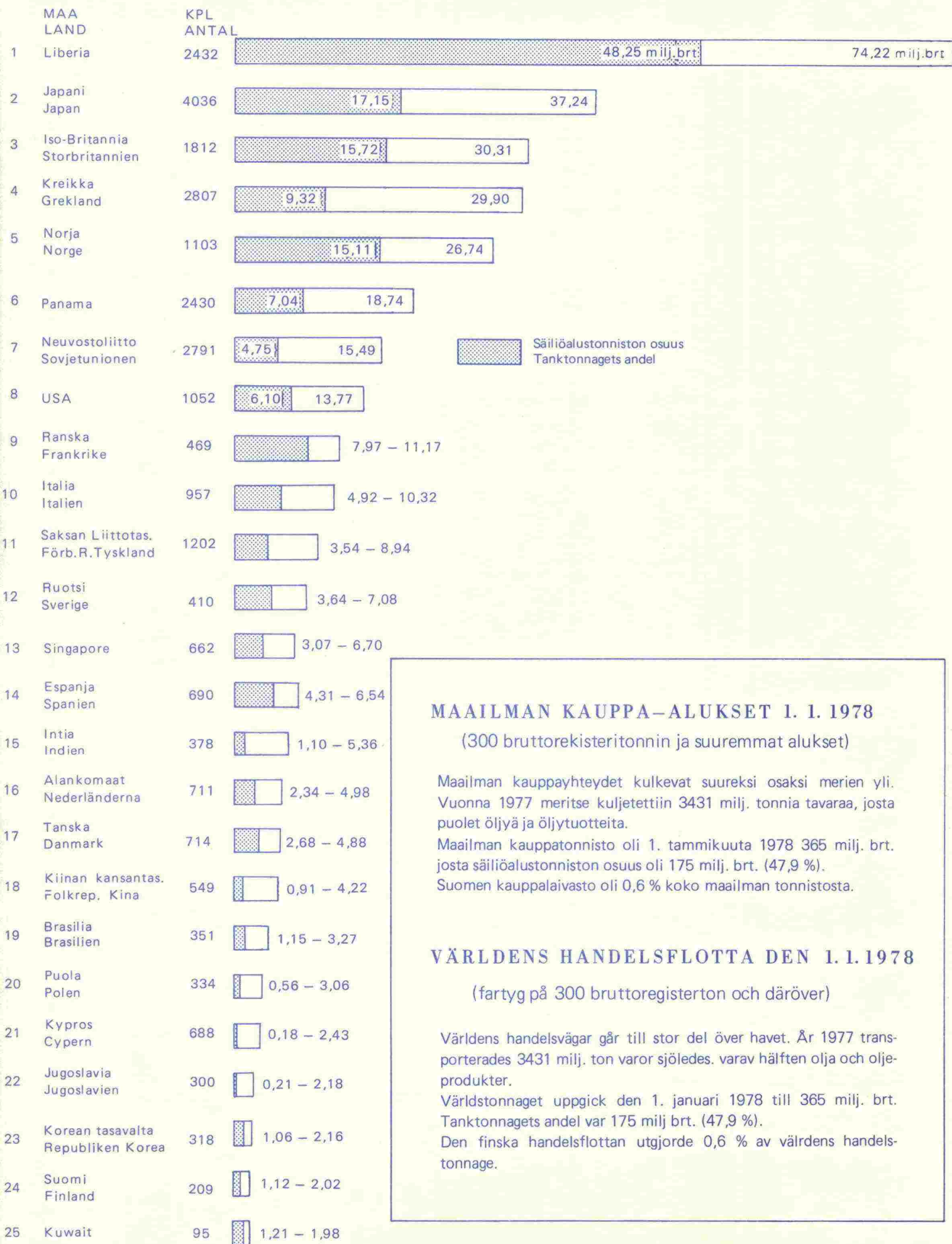
Den globala lågkonjunkturen som nu är inne i sitt femte år betungar fortfarande även världssjöfarten genom otillfredsställande efterfrågan på tonnage. Omkring 20% av världens handelstonnage saknar sysselsättning, och många fartyg som är i drift går med förlust. Några tecken till nämnvärda förbättringar under de närmaste åren finnas ej. Tank- och bulklastsektorerna har de största svårigheterna.

Under åren 1974 – 77 ökade Finlands utrikesgående handelstonnage med ca 760 000 brt, 82 nya fartyg anskaffades, och 109 st, huvudsakligen äldre enheter, avyttrades. Tonnageökningen är en följd av, att en stor del av nyan-skaffningarna varit tank- och bulklastfartyg. Detta tonnage sysselsättes huvudsakligen i trafik mellan tredje länder. Av antalet fartyg utgör tank- och bulklasttonnaget ca 34% och räknat i brt ca 72% av landets hela handelsflotta. Antalet ombordanställda inom tank- och bulklastsektorn utgör ca 4 000 personer. Detta tonnage utgöres i huvudsak av moderna och effektiva enheter, som beställdes under en tid då ökningstakten inom den sjöburna handeln entydigt motsvarade tonnagebeställningarna.

En fråga av stor betydelse för hela landet är huru rederinäringen, och speciellt den del som är i trafik mellan tredje länder, kommer att klara den period av bristande sysselsättning som synbarligen kommer att bestå under en längre tid. Under 1976 och 1977 räckte intäkterna inom handelsflottan i genomsnitt inte till avskrivningar. Inom de värst utsatta sektorerna, de i cross-trade sysselsatta tank- och bulklastfartygen, har rederierna i stor utsträckning varit tvungna att sätta till nytt lånekapital för täckande av räntor och amorteringar. Med anledning av den otillräckliga efterfrågan på tonnage ligger priset på fartyg som bjuds till försäljning endast obetydligt över skrotpriset även då det gäller relativt nya fartyg.

Det vore i flera hänseenden till avsevärd skada, om stora delar av det finländska tank- och bulklasttonnage som kämpar med ovan relaterade svårigheter, skulle gå förlorat. Det är av största vikt, att de parter som frågan berör och som kan påverka den, samverkar till åtgärder som förbättrar rederiernas möjligheter att hålla ut.

En fråga som väcker oro i dessa sammanhang är, att finländska fartygs andel i importskeppningarna av olja till Finland 1977 endast var 11,0% och beträffande torrlaster endast 27,7% mätt i tonsjömil. Detta olyckliga förhållande borde kunna förbättras, och eventuell spridning av sådan obalans även till andra trafiksektorer motarbetas. Några av de övriga problem som finns och som snarast möjligt bör lösas på ett sätt som stärker det i cross-trade sysselsatta tonnagets konkurrenskraft berör tankfartygens nya säkerhetsbestämmelser och behovet av kraftigt reducerad sjömansskatt. Av största betydelse är också tillkomsten av rationella bemanningsbestämmelser samt att sjöfartens arbetsmarknadsparter, rederierna och de ombordanställda kan enas om system i arbetet ombord som ger förutsättningar för så produktiv drift som möjligt i detta avseende.



MAAILMAN KAUPPA-ALUKSET 1. 1. 1978

(300 bruttorekisteritonin ja suuremmat alukset)

Maailman kauppayhteydet kulkevat suureksi osaksi merien yli. Vuonna 1977 meritse kuljetettiin 3431 milj. tonnia tavaraa, josta puolet öljyä ja öljytuotteita.

Maailman kauppatonnistoa oli 1. tammikuuta 1978 365 milj. brt. josta säiliöalustonniston osuus oli 175 milj. brt. (47,9 %).

Suomen kauppalaivasto oli 0,6 % koko maailman tonnistosta.

VÄRLDENS HANDELSFLOTTA DEN 1. 1. 1978

(fartyg på 300 bruttoregister-ton och däröver)

Världens handelsvägar går till stor del över havet. År 1977 transporterades 3431 milj. ton varor sjöledes, varav hälften olja och olje-produkter.

Världstonnaget uppgick den 1. januari 1978 till 365 milj. brt. Tanktonnagens andel var 175 milj. brt. (47,9 %).

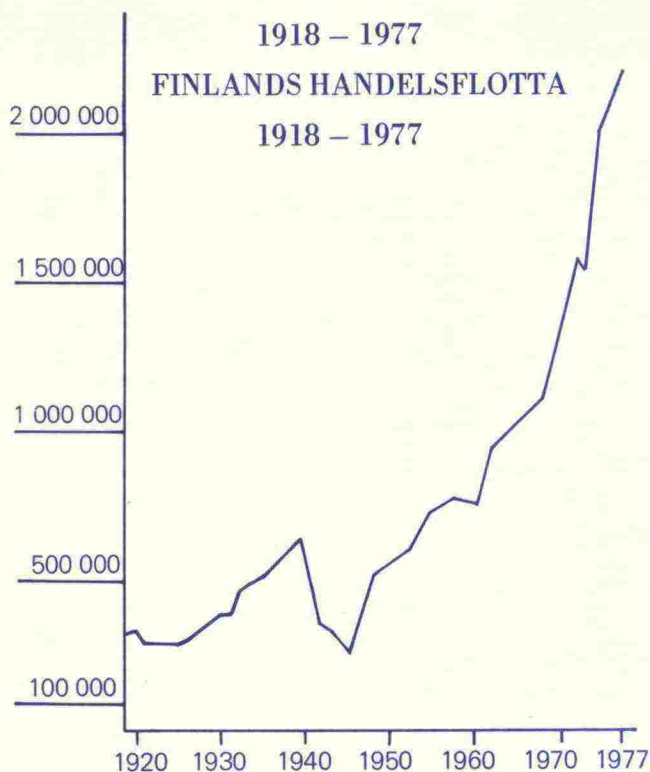
Den finska handelsflottan utgjorde 0,6 % av världens handels-tonnage.

SUOMEN KAUPPALAIVASTO

1918 – 1977

FINLANDS HANDELSFLOTTA

1918 – 1977



Suomen kauppalaivaston sodanjälkeinen kasvu ei ole ollut yhtä voimakasta kaikkien alustyyppien kohdalla. Ton-
niston lisäykseen on lähinnä vaikutta-
nut merkittävästi kasvanut säiliö-
aluskanta. Kuivalastialusten yhteen-
laskettu bruttovetoisuus oli 1. tammi-
kuuta 1978 noin 460.000 brt sotia
edeltänyttä määrää suurempi. Kauppa-
alusten keski-ikä brt:a kohti oli v. 1977
joulukuun lopussa 8,0 vuotta, jota on kan-
sainvälisen mittapuun mukaan pidettävä
melko korkeana.

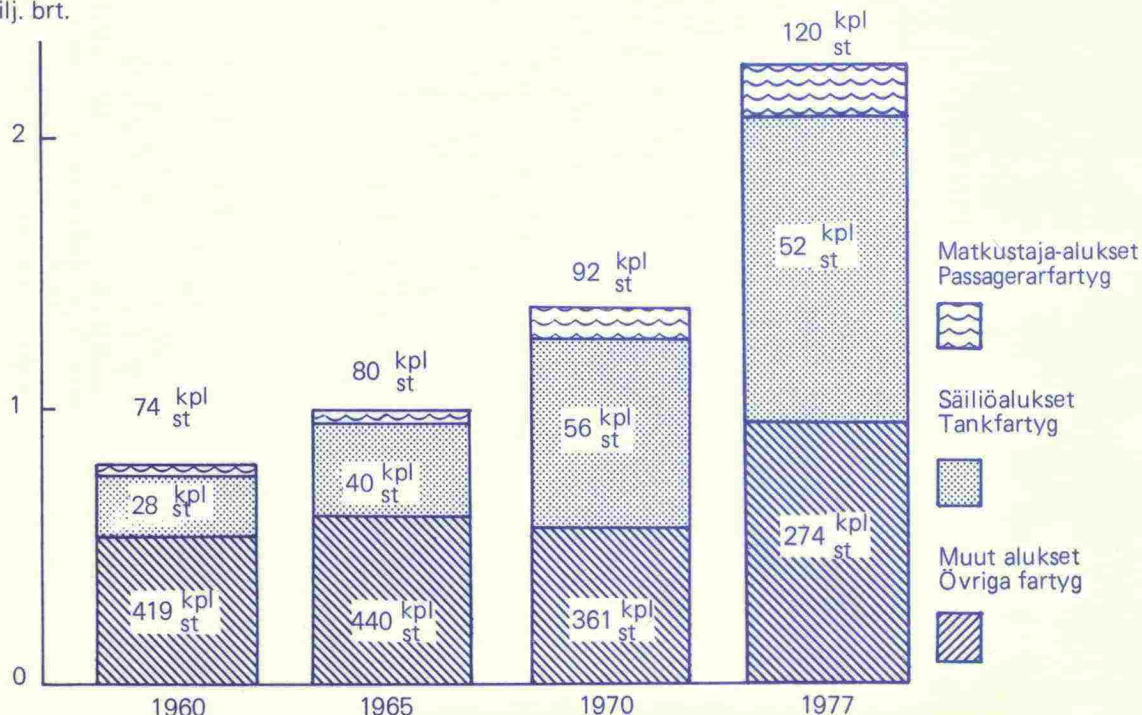
Den finska handelsflottans efter-
krigstida tillväxt har ej varit lika
stark i fråga om alla fartygstyper.
Tonnageökningen är till stor del
ett resultat av den kraftigt ex-
panderande tankfartygsflottan.
Torrlastfartygens sammanlagda
bruttodräktighet var den 1 januari
1978 460.000 brt större än före
krigen.

Handelsflottans medelålder
per brt var i slutet av december
1977 8,0 år, vilket internationellt
sett får anses som en rätt hög
ålder.

SUOMEN KAUPPALAIVASTO VUOSINA 1960, 1965, 1970 ja 1977

FINLANDS HANDELSFLOTTA ÅREN 1960, 1965, 1970 och 1977

Milj. brt.



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. 1977) tapahtuu meritse. Koko meritse kuljetusta tuonnista ja viennistä, joka vuonna 1977 kohosi 39,72 milj. tonniin, 44,1 % (17,51 milj. tn.) laivattiin kotimaisilla aluksilla. Suomalaisen tonniston osuus kuljetuksista vaihtelee huomattavasti tavaralajista riippuen. Suomalaisilla aluksilla viedään esim. puuhiokkeesta ja selluloosasta 50,6 %, paperista, pahvista ja kartongista 46,8 %, mutta sahatusta puutavarasta vain 11,1 %. Öljynkuljetuksista 46,0 % tapahtuu suomalaisilla aluksilla, mutta kuivalastikuljetuksista vain 42,9 %. Ulkomaisesta tonnistosta liikennöivät Suomeen eniten ruotsalaiset, neuvostoliittolaiset ja länsisaksalaiset alukset.

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

	1975	1976	1977
Kokonaissuorite, milj. tkm	124.893,5	145.839,6	150.449,6
— siitä kotimaisen tonniston osuus milj. tkm	56.510,3	47.856,8	29.593,8
— kotimaisen tonniston osuus %	45,2	32,8	19,7

I trafiken mellan Finland och utlandet transporterats ca 80 % (år 1977) sjöledes. Av den totala sjögående exporten och importen, som år 1977 uppgick till 39,72 milj. ton, skeppades 44,1 % (17,51 milj ton) med inhemska fartyg. Det finska tonnageets andel i transportererna varierar kraftigt beroende av varuslag. Sålunda exporteras med finska fartyg t.ex.

50,6 % av slippmassa och cellulosa och 46,8 % av papper, papp och kartong men endast 11,1 % av sågade trävaror. Av oljan transporterats 46,0 % på inhemska kölar men av torrlasttransporterna endast 42,9 %. Av det utländska tonnageet som trafikerar på Finland intas de främsta platserna av svenskt, sovjetiskt och väststyskt tonnage. Vid en jämförelse av det finska tonnageets andel av sjötransporterna på utlandet mätt i tkm (ton kilometer) erhålles följande sammanställning:

	1975	1976	1977
Totaltransportarbete, milj. tkm	124.893,5	145.839,6	150.449,6
— därav det inhemska tonnageets andel milj. tkm	56.510,3	47.856,8	29.593,8
— det inhemska tonnageets %-andel	45,2	32,8	19,7

 Suomalaisilla aluksilla
Med finska fartyg

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

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

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

VIENTI
EXPORT

1967



1968



1969



1970



1971



1972



1973



1974



1975



1976



1977

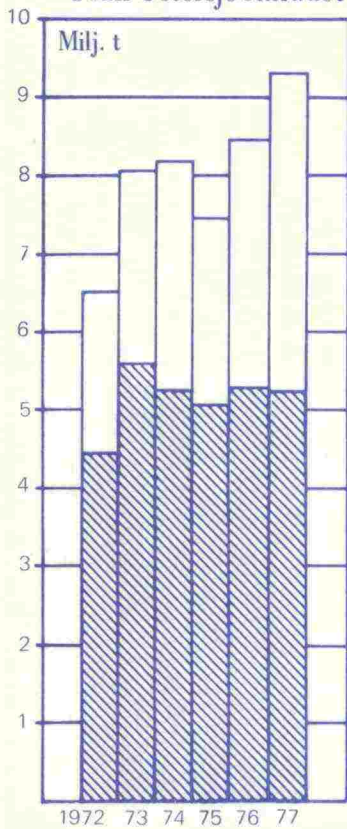


Suomalaisten alusten osuus kivennäisöljyjen tuonnin määristä ja kuljetus-
suoritteista vuosina 1972 – 1977

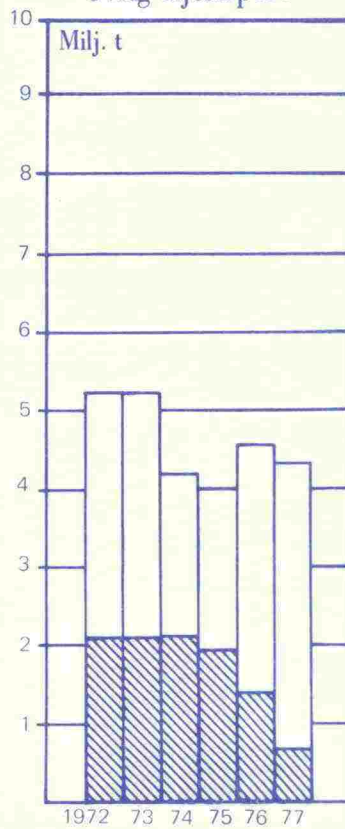
De finska fartygens andel av importerade mineraloljemängder och deras
transportarbete åren 1972 – 1977

Määrät – Mängd

A. Itämeren alueelta
Från Östersjöområdet



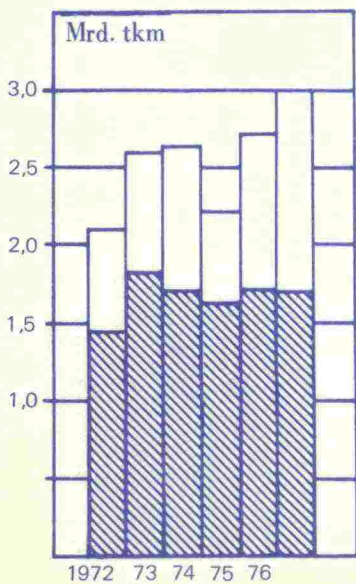
B. Muu öljyntuonti
Övrig oljeimport



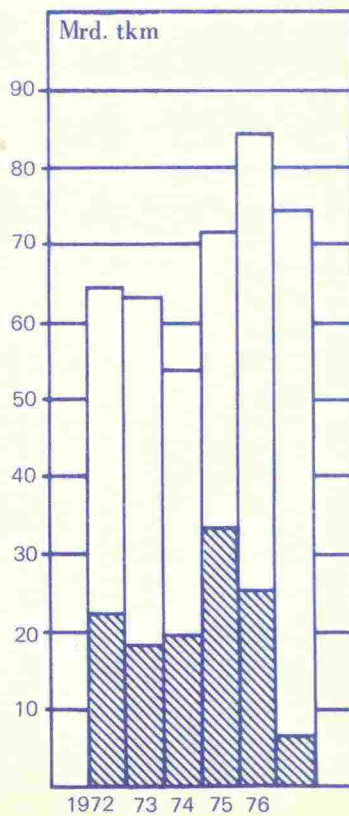
Kuljetussuoritteet – Transportarbete

(obs. Skalan olika i uppställningarna A och B)

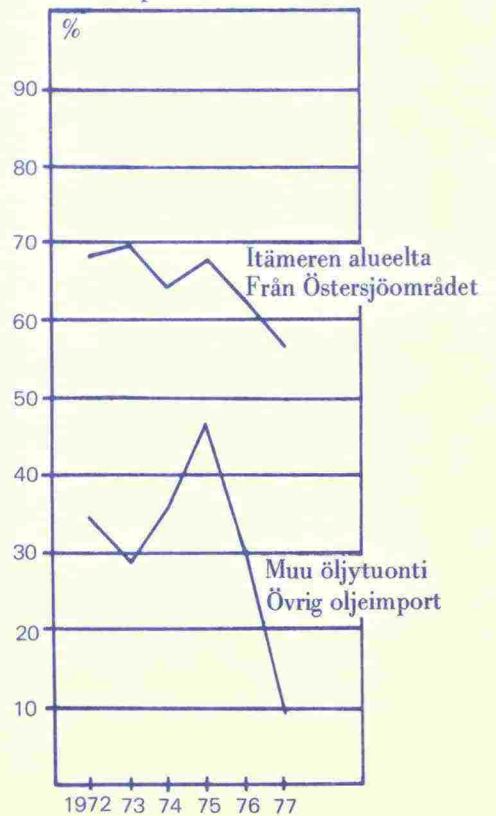
A. Itämeren alueelta
Från Östersjöområdet



B. Muu öljyntuonti
Övrig oljeimport



C. Suomalaisten alusten osuus
kuljetussuoritteista
De finska fartygens andel av
transportarbetet

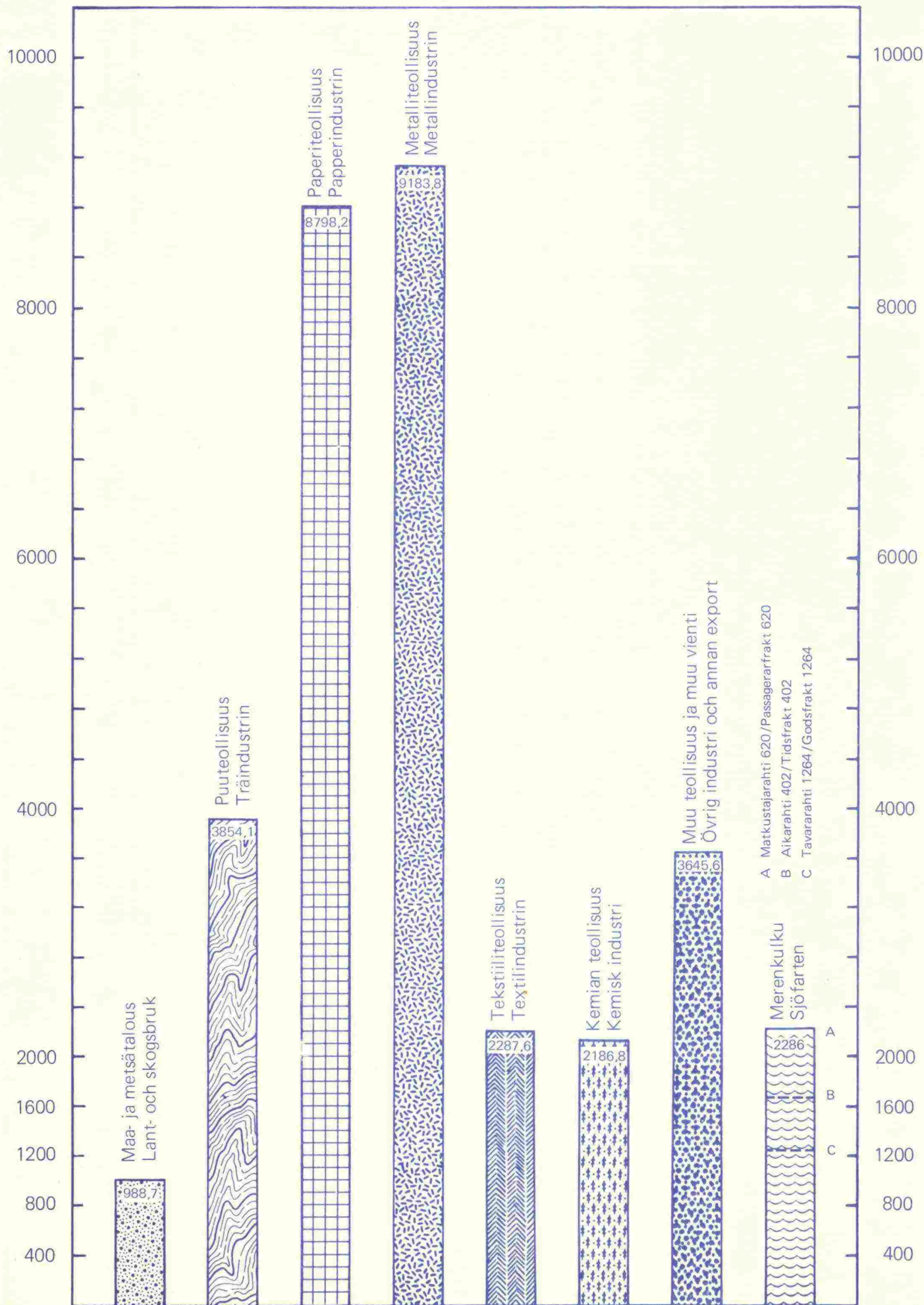


ERI TEOLLISUUSALOJEN VIENNIN
FOB-ARVO JA VARUSTAMOELINKEI-
NON BRUTTÖTULOT ULKOMAA-
KENTEESSÄ VUONNA 1977.

EXPORTENS FOB-VÄRDE FÖR OLIKA
INDUSTRIGRENNAR SAMT REDERINÄ-
RINGENS BRUTTOINTÄKTER I UTRI-
KESFART ÅR 1977.

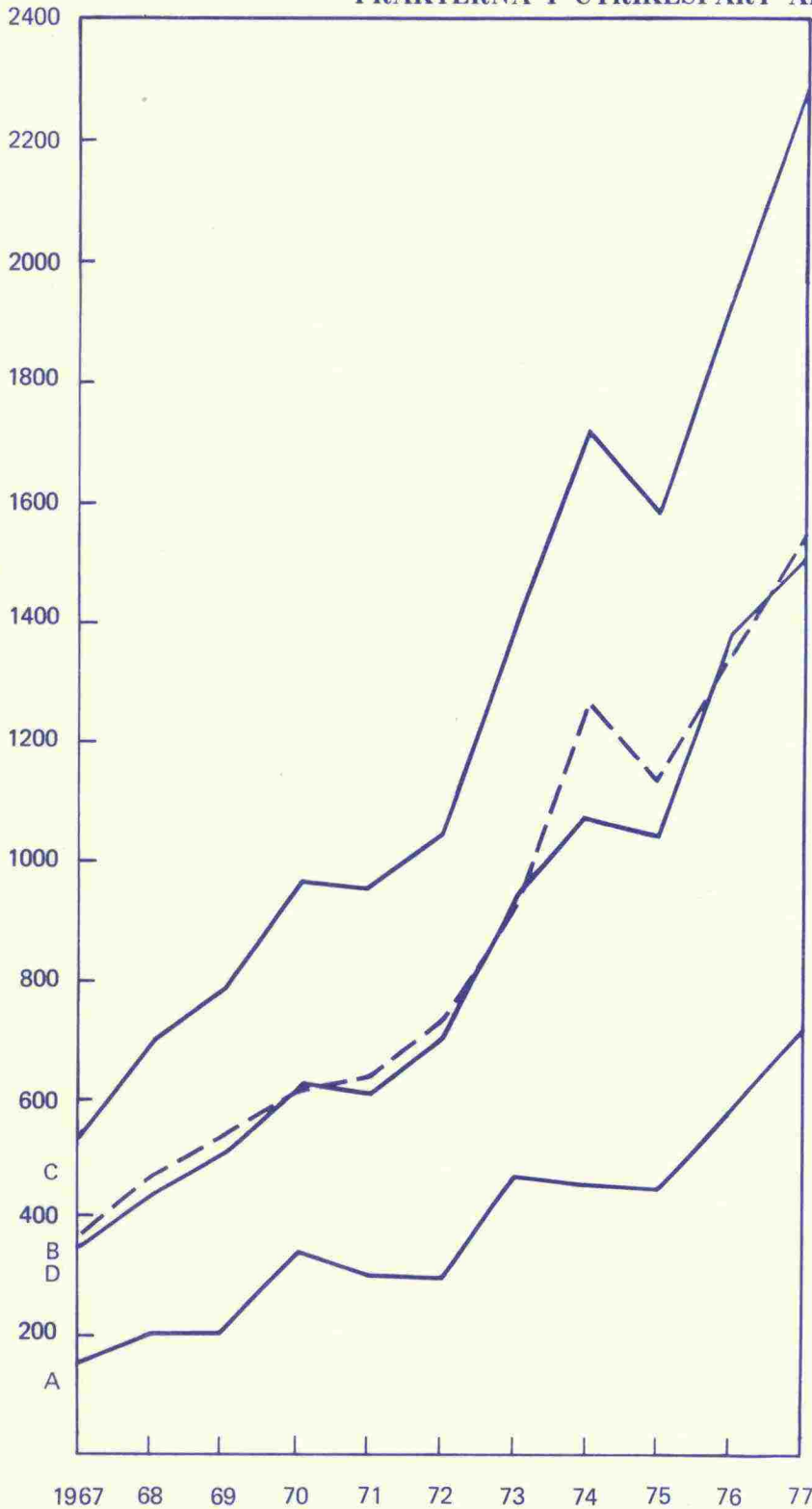
mmk

mmk



ULKOMAANLIIKENTEEN RAHTITULOT VUOSINA 1967 – 1977

FRAKTERNA I UTRIKESFART ÄREN 1967 – 1977



- A = Ulkomaan satamien välinen liikenne
Trafiken mellan utländska hamnar
- B = Suomen ja ulkomaiden välinen liikenne
Trafiken mellan Finland och utlandet
- C = Koko ulkomaanliikenne ulkomailla 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.
1967	162,9	372,6	541,3	354,3
1968	212,9	476,1	702,2	443,1
1969	212,4	550,3	792,7	522,5
1970	342,0	587,5	967,9	626,9
1971	300,1	630,2	957,9	596,8
1972	301,0	720,3	1044,7	670,8
1973	476,1	903,9	1409,1	937,1
1974	461,9	1215,6	1717,1	1069,3
1975	455,5	1089,6	1573,6	1033,0
1976	587,7	1271,7	1936,7	1331,0
1977*	714,6	1571,0	2285,6	1501,5

*Arvio
Uppskattning

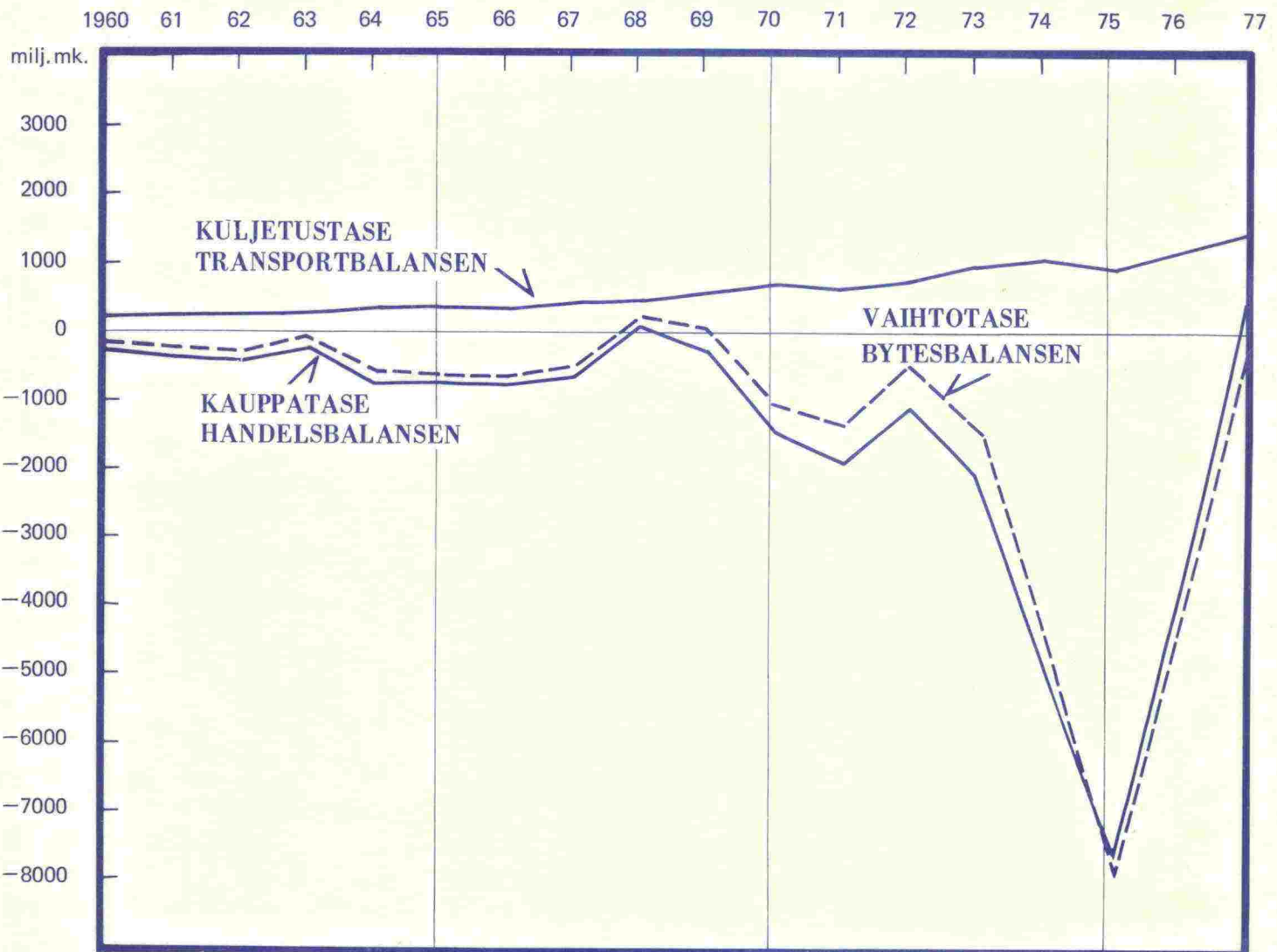
Koko varustamoelinkeinojen ulkomaanliikenteen bruttorahditulot olivat alustavan arvon mukaan viime vuonna 2286 milj.mk oltuaan v. 1976 1937 milj.mk. Tähän summaan sisältyvät myös bruttorahdit-n. 198 milj.mk—jotka suomalaiset varustamot ovat saaneet aikarahdatuilla ulkomaisilla aluksilla.

Suomen kauppalaivaston ulkomaanliikenteen bruttorahdituloista v. 1977 oli 83% kuivalastirahteja ja matkustajaliikenteen maksuja sekä 17% säiliöalusrahteja. Mainittuna vuonna kertyi Suomen ja ulkomaiden välisestä liikenteestä 1336 milj.mk, josta 54% viennistä ja 46% tuonnista. Ulkomaisten satamien välinen liikenne (cross trade) tuotti 715 milj.mk.

Hela rederinäringens bruttofrakter i utrikesfart uppskattades enligt preliminära beräkningar senaste år till 2286 milj.mk jämfört med 1937 milj.mk år 1976. I dessa belopp ingår även de bruttofrakter—ca 198 milj.mk—som finska rederier erhållit med tidsbefraktade utländska fartyg.

Av den finska handelsflottans bruttofrakter i utrikesfart år 1977 var 83% torrlastfrakter och passageraravgifter samt 17% tankfrakter. Nämnda år införtjänades i trafiken mellan Finland och utlandet 1336 milj.mk varav 54% i exporttrafiken och 46% i importtrafiken. I trafiken mellan utländska hamnar (cross trade) erhöles 715 milj.mk.

TASEKEHITYS VUOSINA 1960–1977
BALANSUTVECKLINGEN UNDER ÅREN 1960–1977



Merenkulun merkitystä maksutaseeseen voidaan hyvin verrata varsinaiseen 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.

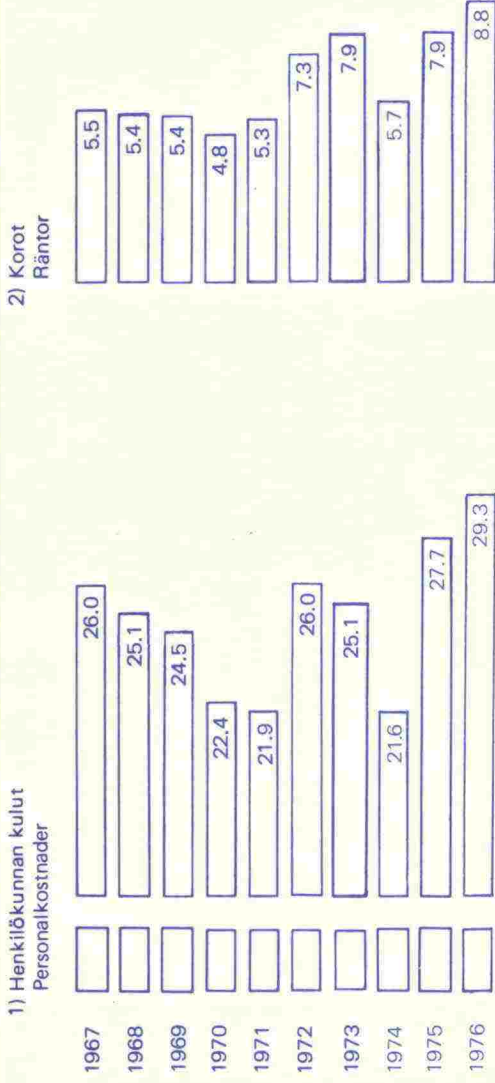
Laivanvarustuselinkeinojen ulkomaanliikenteen bruttorahditulot, jotka alustavan laskelman mukaan kohosivat noin 2286 milj. markkaan v. 1977 eivät kokonaisuudessaan koidu maamme hyväksi. Bruttotuloista käytettiin 32% ulkomailla mm. polttoaineen ostoon, satamamaksuihin ja korjauksiin. Taseeseen kirjataan ns. merenkulkunetto, joka saadaan vähentämällä Suomen varustamoelinkeinojen ulkomaanliikenteen bruttotuloista alusten kustannukset ulkomailla ja lisäämällä näihin tuloihin ulkomaisten alusten kustannukset suomalaisissa satamissa. Merenkulkunetto on suurempi kuin esim. maatalouden 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 rederinäringsens bruttofrakter i utrikesfart, vilka enligt preliminära beräkningar steg till ca 2286 milj. mk år 1977, kommer ej landet till godo. Av bruttointkomsten användes 32% i utlandet för bl.a. inköp av bränsle, hamnavgifter och reparationer. I balansen upptas det sk. sjöfartsnettot som utgörs av den finska rederinäringsens bruttointäkter i utrikesfart minus fartygens kostnader i utlandet plus utländska fartygs kostnader i finska hamnar. Sjöfartsnettot överstiger det årliga exportvärdet för t.ex. lantbrukets produkter.

**VARUSTAMOELINKEINON
KUSTANNUSRAKENNE
SUOMESSA
VUOSINA 1967 – 1976
(Kuluerät prosentteina liikevaihdosta)**

**REDERINÄRINGENS
KOSTNADSSTRUKTUR
I FINLAND
ÅREN 1967 – 1976
(Kostnader i procent av omsättningen)**

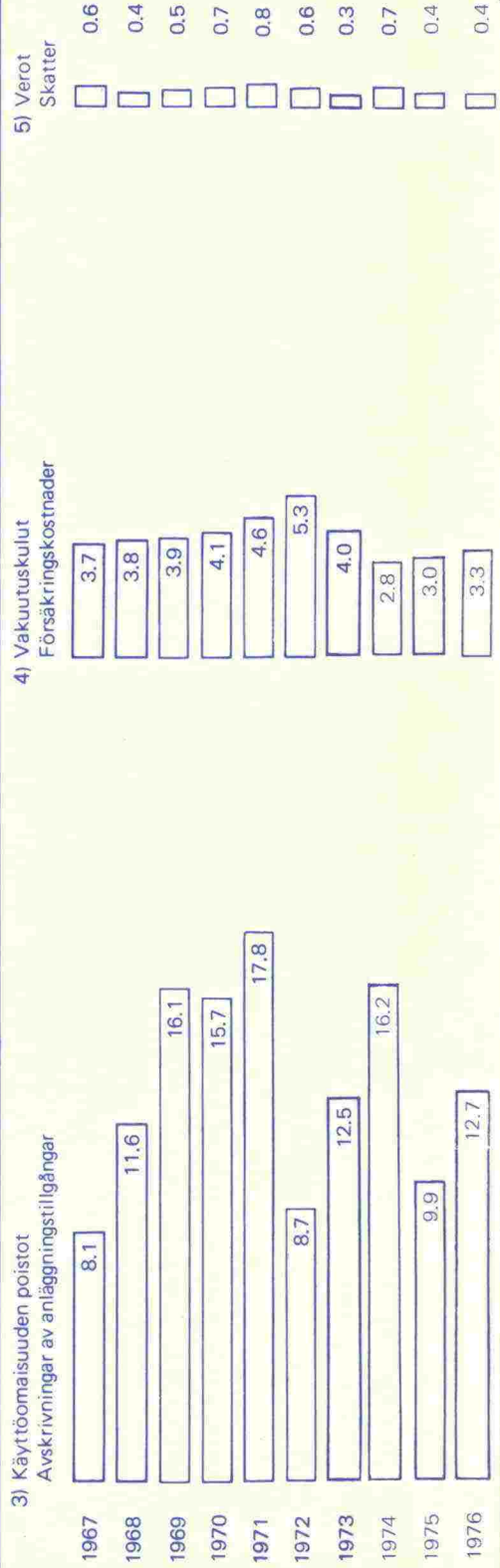


Tämän kaavion avulla pyritään esittämään varustamoelinkeinoon tärkeimmät kustannuserät, niiden keskinäinen suuruusjärjestys ja kehitys suhteessa liikevaihtoon kymmenen viikoksi kuluneen vuoden aikana.

Varustamoelinkeinoon kustannusrakenteen eroa jonkin verran teollisuuden kustannusrakenteesta yleensä. Varustamoelinkeinoon pääomavaltaisesta luonteesta johtuen on mm. korkeiden osuus suhteessa kokonaiskustannuksiin suurempi kuin teollisuudessa keskimäärin.

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

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.



VARUSTAMOELINKEINON RAHOITUS – RAKENNE

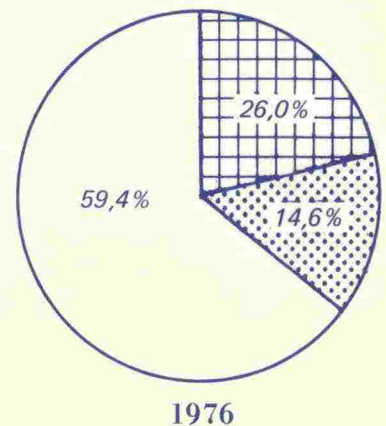
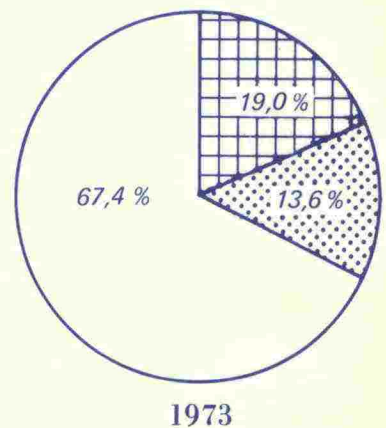
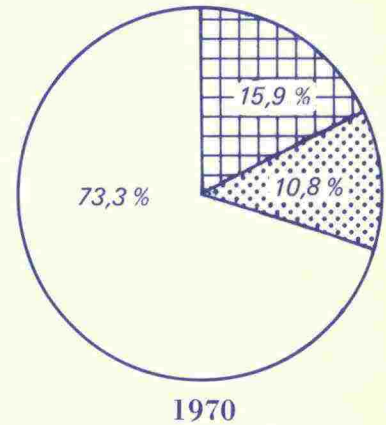
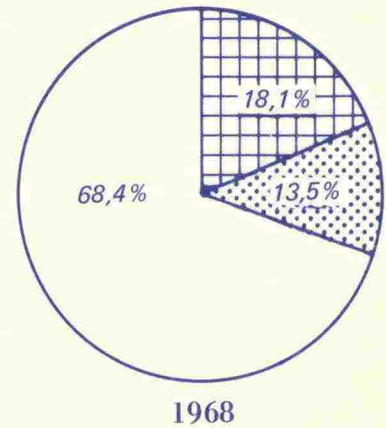
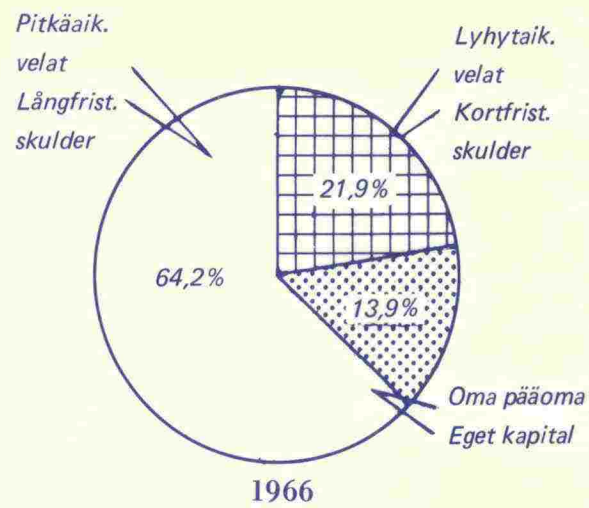
Suomen varustamoelinkeinon oman pääoman osuus on jatkuvasti ollut pieni. Vieraan pääoman osuus on suurempi kuin teollisuudessa keskimäärin. Varustamoelinkeinon koko luottomäärä on n. 1920 milj. mk (v. 1976).

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 valtiontakauksista annetulla lailla on ollut suuri merkitys kauppalaivaston kehitykseen. Valtion takauslaitoksen takaama yhteenlaskettu toteutunut lainamäärä käsitti vuoden 1977 päättyessä 265 milj. mk:n suuruisen summan, joka jakaantui 35 alukselle, joiden yhteenlaskettu hankinta-arvo on noin 1377 milj. mk. Myös laivanisännistöyhtiöiden verotuksen muuttaminen pohjoismaisen mallin mukaisesti vaikuttaisi varmasti myönteisesti kauppalaivaston uudenaikaistamiseen ja sen kehittämiseen.

REDERINÄRINGENS FINANSIERINGS- STRUKTUR

Inom den finska rederinäringen har det egna kapitalets andel fortgående varit liten. Det främmande kapitalets andel är större än inom industrin i medeltal. Rederinäringens totala lånesumma uppgår till ca 1920 milj. mk (år 1976).

Med tanke på handelsflottans bidrag till landets betalningsbalans och dess centrala ställning för tryggheten av utrikeshandelns varutransporter är ett tillgodoseende av rederinäringens finansieringsbehov en utrikeshandelspolitisk fråga av första rang. Den lag om statsgarantier för fartygsanskaffningar vilken trädde i kraft år 1972 har haft stor betydelse för handelsflottans utveckling. Statsgarantianstalten hade vid utgången av år 1976 garanterat förverkligade lån till ett sammanlagt belopp på 265 milj. mk fördelat på 35 fartyg vilkas sammanlagda anskaffningsvärde uppgick till ca 1377 milj. mk. Även en justering av beskattningen av partrederier enligt nordiskt mönster skulle med säkerhet ha en positiv inverkan på handelsflottans modernisering och utbyggnad.



AJANKOHTAISTA LAIVANRAKENNUSTEOLLISUUDESTA

Suomen telakkateollisuus on viimeksi kuluneen vuoden aikana ollut poikkeuksellisen laajan keskustelun ja mieliteiden vaihdon kohteena. Kesäkuussa 1977 valtioneuvosto asetti valtion, Suomen Pankin, Telakkateollisuusyhdistyksen ja ammattiyhdistysliikkeen edustajista kokoonpannun komitean, jonka tehtävänä oli tarkastella tämän teollisuudenalan toimintamahdollisuuksia ja tulevaisuuden näkymiä. Komitea jätti mietintönsä vuodenvaihteessa.

Suoritettujen selvitysten lähtökohtana on ollut telakkateollisuuden aikaisemmin pitkän ja turvallisen tilauskannan nopea pienentyminen. Telakkateollisuuden päämääränä on ollut kiinnittää asianomaisten osapuolten huomio siihen tosiasiaan, että myös telakkateollisuuden työllisyystilanne tulee muodostumaan hyvin vaikeaksi, mikäli ei ryhdytä erityistoimenpiteisiin.

Selvitystyöhön osallistuneiden eri osapuolten omaksuma periaate edellyttää maan nykyisen telakkateollisuuden säilyttämistä ja aikaisemmin valitun tuontantoteknisen suuntauksen jatkamista ja voimistamista. Mitä tulee telakkateollisuuden laajuuteen Suomessa, komitea suosittaa tiettyä henkilökuntavahvuuden supistamista, lähinnä 1970-luvun alkuvuosien tasolle.

Tilastojen valossa tarkasteltuna telakkateollisuus pystyi vielä vuonna 1977 keskimäärin täyttämään yhteiskunnalliset tehtävänsä suhteellisen hyvin. Telakoiden osuus maan kokonaisviennistä oli n. 7%, mikä merkitsi runsaan 2,2 miljardin markan vientituloja. Viime vuoden tuotannosta vietiin runsaat 50% Neuvostoliittoon, 36% EEC- ja EFTA-maihin, lähes 10% muihin maihin ja 3,5 % kotimaahan.

Viime vuonna telakkateollisuus vielä työllisti välittömästi keskimäärin 18 000 henkeä, mitä on pidettävä erittäin arvokkaana aikana, jolloin työttömyysluvut yleensä ovat olleet poikkeuksellisen korkeita. Tällöin ei ole otettu huomioon yli 10 000 henkeä, jotka telakkateollisuus välillisesti työllistää alihankintojen muodossa, ei myöskään muita ryhmiä, jotka saavat toimeentulonsa telakkateollisuuteen liittyvissä sosiaalisissa tehtävissä ja palveluammatteissa.

Keväällä 1978 telakoiden tilauskanta käsitti runsaat 70 alusta, mikä käytännössä merkitsee sitä, että eräät suuremmista telakoista ovat jo joutuneet alentamaan kapasiteettinsa käyttöastetta. Mitä tulee uusien laivojen hankintoihin eurooppalaisilta telakoilta, ei kansainvälisillä markkinoilla talven 1978 aikana ole ollut havaittavissa merkittäviä valopiilkkuja. Suomen käymän idänkaupan puitteissa ovat suomalaiset telakat vuoden 1978 ensimmäisellä vuosipuoliskolla onnistuneet saamaan joitakin sopimuksia, jotka osittain ovat vahvistaneet tilauskantaa. Vuoden 1978 ensimmäiseen lisämenoarvioon sisältyvät varat valtion alushankintojen nopeuttamiseksi ovat myös omalta osaltaan hivenen vahvistaneet eräiden pienempien telakoiden tilauskantaa.

Telakkateollisuus pitää erittäin tärkeänä, mikäli mahdollista, edelleenkin nopeuttaa merivoimien ja eräitä muita julkisin varoin rahoitettavia alushankintoja. Samanaikaisesti olisi voimakkaasti jatkettava niitä pyrkimyksiä, joiden tavoitteena on kotimaisen kauppalaivaston uusiminen suomalaisilta telakoilta tilatuilla aluksilla. Tämä koskee erityisesti lähimpiä kriisivuosia.

Neuvostoliiton kanssa solmitun, vuoteen 1990 ulottuvan pitkän ajanjakson ohjelman puitteissa avautuu jo 1980-luvun alussa mahdollisuuksia vahvistaa tilauskantaa neuvostoliittolaisiin tilauksiin. Eräiden Suomen telakoiden tuotanto-ohjelmiin sisältyvien alustyyppien osalta odotetaan myös tilanteen valkenemista läntisillä markkinoilla 1980-luvun alusta lähtien.

AKTUELLT INOM SKEPPSBYGGNADSINDUSTRIN

Finlands varvsindustri har under det senaste året varit föremål för en exceptionellt omfattande allmän diskussion. Våren 1977 tillsattes av statsrådet en kommitté, med representanter för statliga myndigheter, Finlands Bank, varvsindustriföretagen och fackföreningsrörelsen för att gemensamt penetrera denna industrisektors verksamhetsförutsättningar och framtidsutsikter. Kommittén avgav sitt betänkande vid årsskiftet. Bakgrunden till dessa utredningar är, att varvsindustrins tidigare långa och betryggande orderstock har minskat mycket snabbt. Inom varvsindustrin ville man uppmärksamma berörda parter på det faktum att sysselsättningsläget även för skeppsbyggnadsindustrin kommer att bli mycket svårt om speciella åtgärder inte vidtas.

Företrädarna för de olika intressegrupperna, som deltog i utredningsarbetet, antog som huvudprincip, att vår nuvarande varvsindustri bör bevaras och att dess produktionstekniska inriktning skall utvecklas enligt tidigare riktlinjer. Beträffande industrisektorns omfattning siktar man på en viss reducering av personalstyrkan.

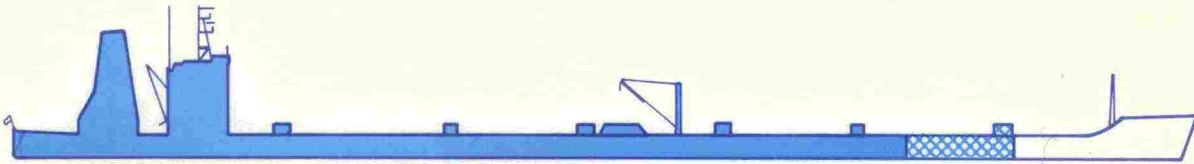
Sett i statistisk belysning lyckades varvsindustrin ännu under år 1977 i genomsnitt uppbära sin samhällliga roll rätt väl. Varven svarade då för ca. 7% av landets total export, vilket innebär exportintäkter på drygt 2,2 miljarder mk. Av senaste års produktion gick drygt 50% till Sovjetunionen, 36% till EG och EFTA, knappt 10% till övriga länder och bara 3,5% till hemlandet.

Det totala antalet sysselsatta inom den direkta varvsindustrin uppgick ännu i fjol i medeltal till ca. 18.000 personer, vilket betecknats som synnerligen värdefullt då arbetslöshetssiffrorna i övrigt varit höga. Härvid har inte medräknats de ca. 10.000 personer, som är sysselsatta genom underleveranser till varvsindustrin och inte heller övriga grupper som får sin utkomst genom sociala, service eller andra tjänster varvsverksamheten medför.

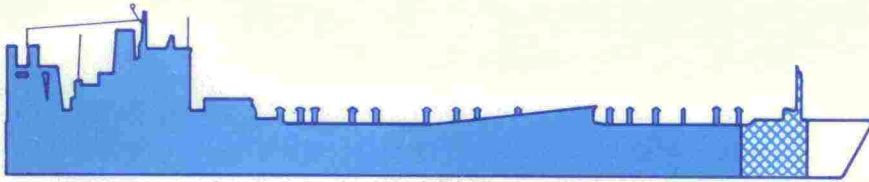
Varvens orderböcker omfattade våren 1978 ett drygt 70-tal fartyg, vilket dock innebär att vissa av de större varven går med nedsatt kapacitet. Några mera omfattande ljuspunkter på den internationella marknaden för anskaffning av nya fartyg från europeiska varv har inte under vintern 1978 kunnat skönjas. Inom ramen för Finlands traditionella östhandel har våra varv under första delen av år 1978 lyckats få några kontrakt, vilka delvis förstärkt orderstocken. De medel, som intagits i en av tilläggsbudgeterna för år 1978 för påskyndande av statliga fartygsanskaffningar, har även bidragit till en mindre förstärkning av orderböckerna.

Inom varvsindustrin anses det vara angeläget, att om möjligt ännu kunna accelerera fartygsanskaffningar till försvaret och de centrala ämbetsverken, och samtidigt vill man fästa uppmärksamhet vid att förutsättningar bör skapas för den inhemska handelsflottan att fullfölja sina investeringsplaner med fartyg från finländska varv. Detta gäller särskilt den närmaste krisperioden.

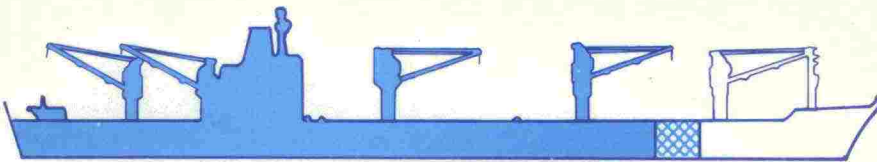
Tack vare de långfristiga samarbetsavtalen med Sovjetunionen ser man idag möjligheter att redan i början av 1980-talet kunna förstärka orderstocken med beställningar från Sovjetunionen. En viss ljusning väntas även för vissa sektorer på de västliga marknaderna i början av 80-talet.



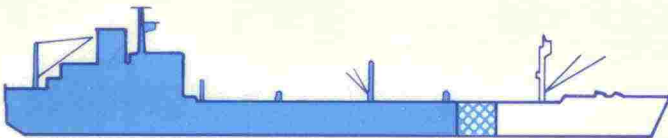
150 600 TDW SÄILIÖALUS, KOTIMAIUUUSASTE 85% (76%)
150 600 TDW TANKFARTYG, INHEMSK URSPRUNGSGRAD 85% (76%)



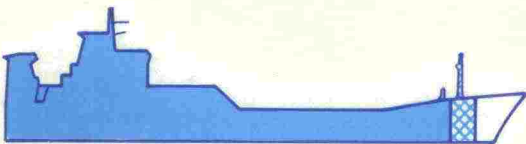
22 690 TDW ROLL ON-ROLL OFF ALUS, KOTIMAIUUUSASTE 88% (80%)
22 690 TDW RO-RO-FARTYG, INHEMSK URSPRUNGSGRAD 88% (80%)



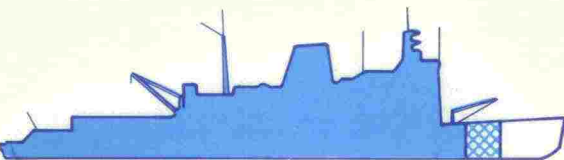
20 770 TDW SEMI-CONTAINERALUS, KOTIMAIUUUSASTE 79% (74%)
20 770 TDW SEMI-CONTAINERFARTYG, URSPRUNGSGRAD 79% (74%)



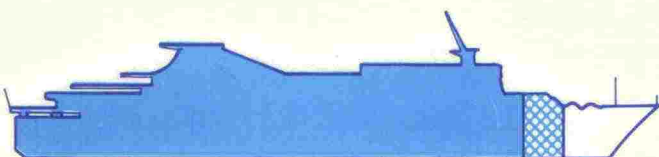
17 200 TDW POLAARISÄILIÖALUS, KOTIMAIUUUSASTE 74% (68%). (PÄÄKONEISTO NEUVOSTOLIITOSTA)
17 200 TDW POLARTANKFARTYG, INHEMSK URSPRUNGS-GRAD 74% (68%) (HUVUDMASKINERIE T FRÅN SOVJETUNIONEN)



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



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



16 600 BRT RISTEILYMATKUSTAJA-ALUS, KOTIMAIUUUSASTE 85% (79%)
16 600 BRT KRYSSNINGSPASSAGERARFARTYG, INHEMSK URSPRUNGSGRAD 85% (79%)

SUOMESSA RAKENNETTUJEN ALUSTEN KOTIMAIUUUS

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 1977 runsaat 2236 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 tarvittavat raaka-aineet, puolivalmisteet, laitteet ja palvelukset. Analyysi ulotettiin myös suurimpiin kotimaasta suoritettuihin alihankintoihin.

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

Täysi sininen	=	Kotimaahan jäävä osuus aluksen hinnasta
Rasteri sininen	=	Kotimaisiin alihankintoihin sisältyvä tuontipanos
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 1977 till drygt 2236 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.

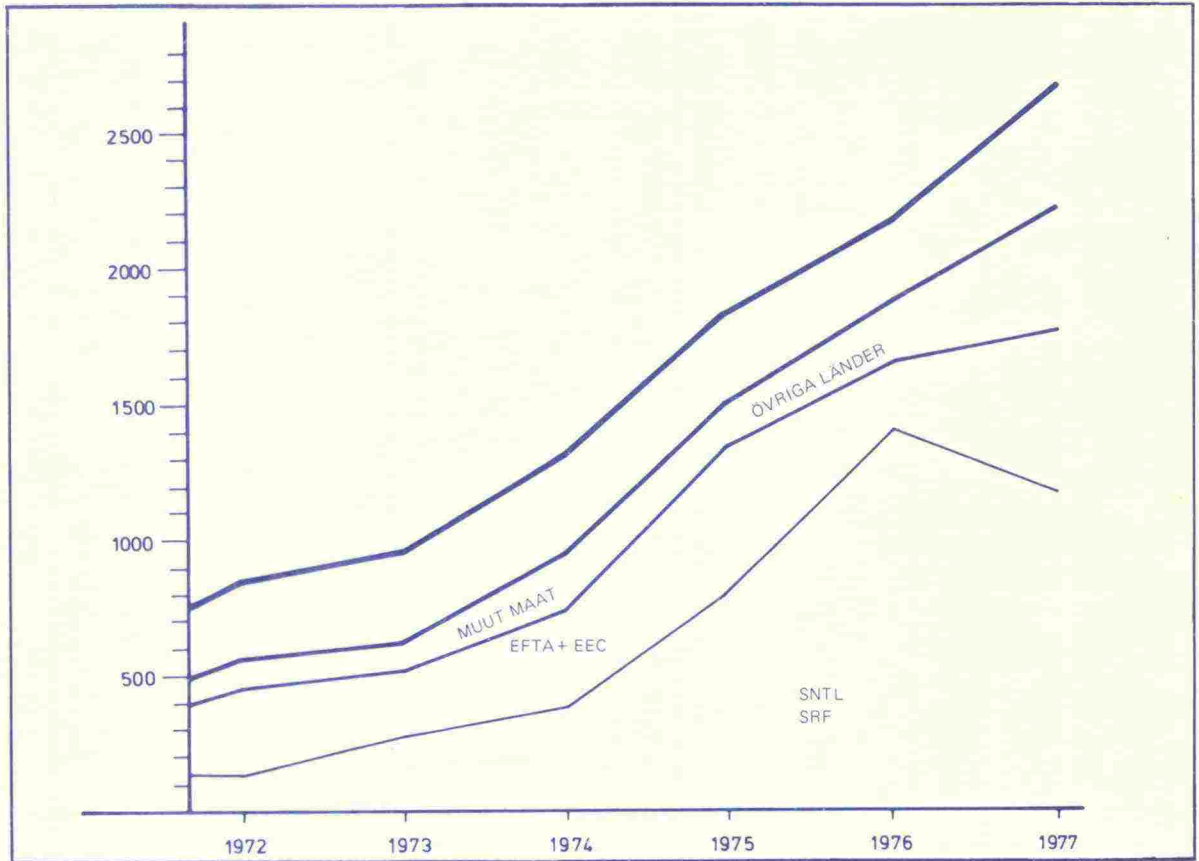
Finlands Varvsindustriförening har bland sina medlemsvarv gjort en utredning om den importinsats, som ingår i skeppsbyggnaden. I utredningen granskades åtta på olika varv byggda fartygstyper, vilka ansågs utgöra ett genomsnitt av hela produktions-sortimentet. I utredningen analyserades i detalj enligt 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

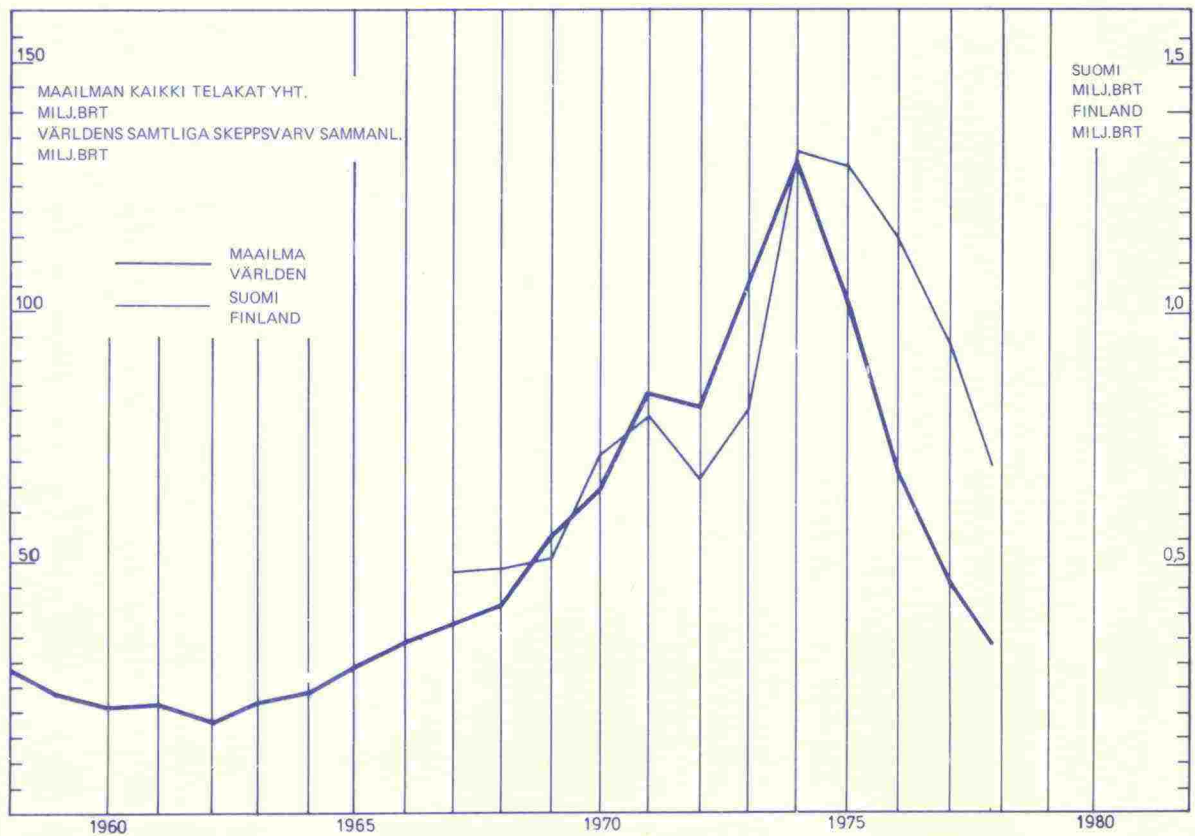
TELAKOIDEN LIKEVAIHTO JA VIENTI (milj.mk.) KAUPPARYHMITTYMITTÄIN
 VUOSINA 1971 – 1977

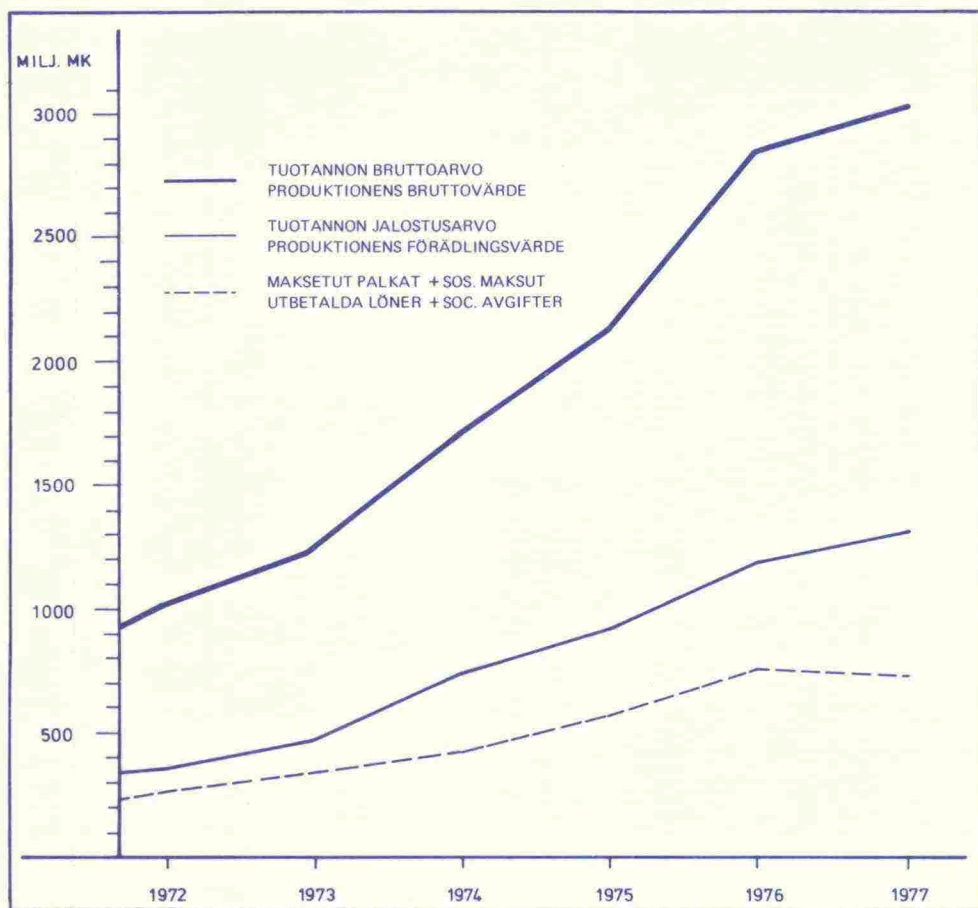
SKEPPSVARVENS OMSÄTTNING OCH EXPORT (milj.mk.) ENLIGT HANDELS –
 GRUPPERING ÅREN 1971 – 1977



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

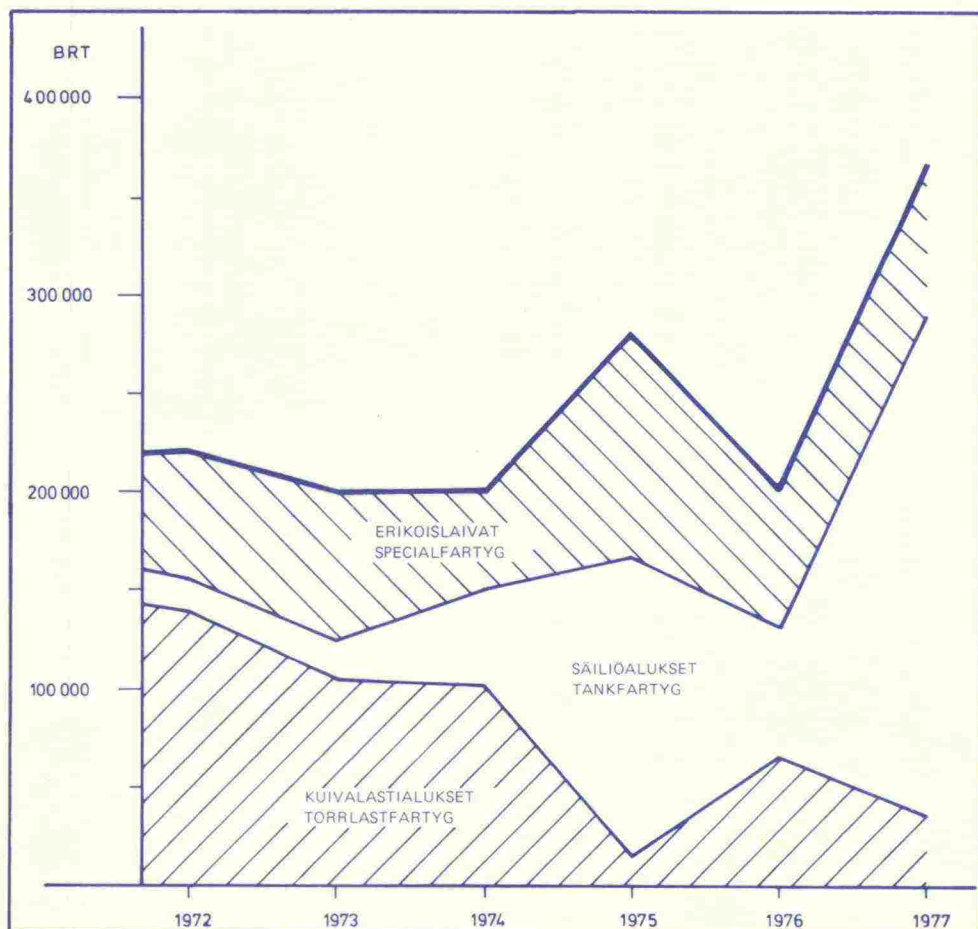
SKEPPSVARVENS BESTÄLLNINGSBESTÄND (KÄLLSKRIFT: LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING)





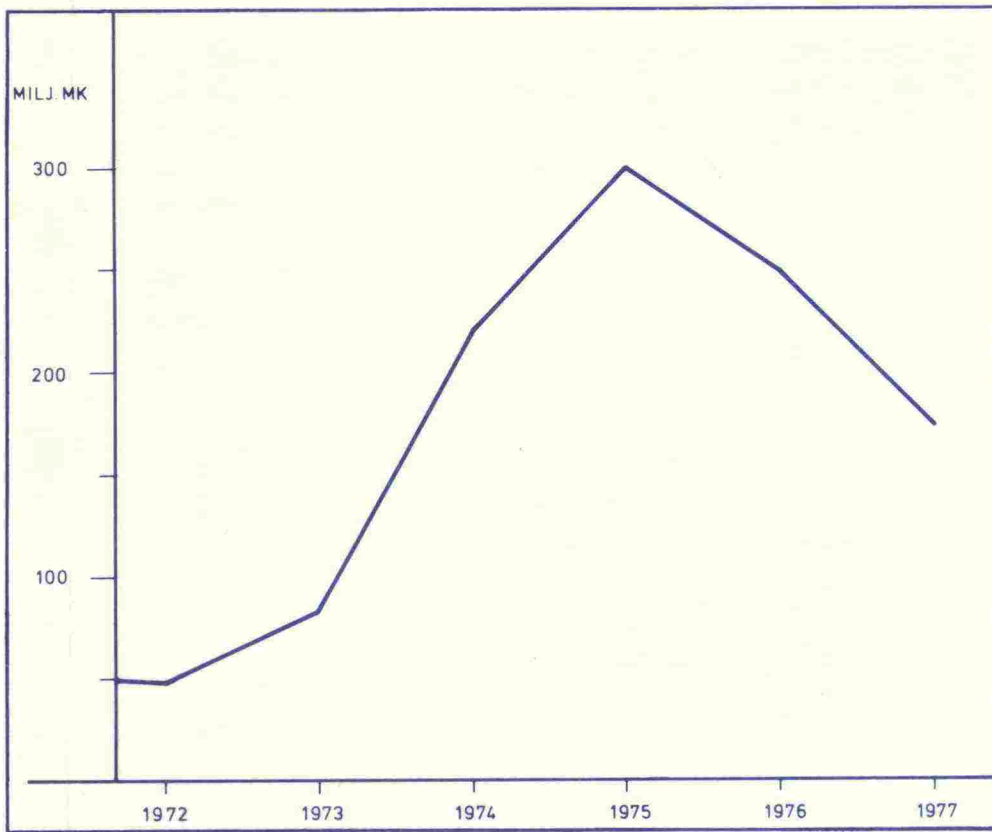
TELAKOIDEN TUOTANNON
ARVO (milj.mk.) VUOSINA
1971–1977 TEOLLISUUS-
TILASTON MUKAAN
(VUODEN 1977 LUVUT
KERÄTTY SUORAAN
TELAKOILTA)

VÄRDET AV SKEPPSVARVENS
PRODUKTION (milj.mk.) ÅREN
1971–1977 ENLIGT INDUSTRI-
STATISTIKEN (UPPGIFTERNA
FÖR ÅR 1977 ÄR DIREKT
INSAMLADE FRÅN SKEPPS-
VARVEN)



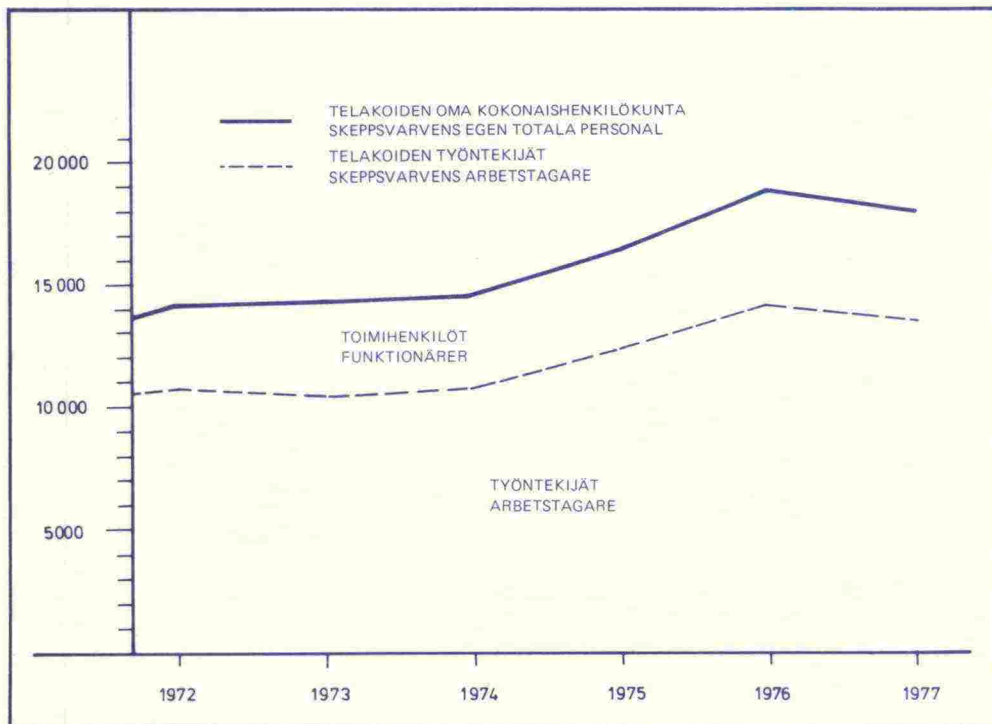
TELAKOIDEN TUOTANTO
VUOSINA 1971–1977
SUOMESSA VALMISTUNUT
TONNISTO ASSOCIATION OF
WEST-EUROPEAN SHIPBUIL-
DERS' MUKAAN (BRUTTO-
REKISTERITONNEISSA)

SKEPPSVARVENS PRODUK-
TION FÄRDIGBYGGT TONNAGE
I FINLAND ÅREN 1971–1977
ENLIGT W-E SHIPBUILDERS
(I BRUTTOREGISTERTON)



TELAKOIDEN INVESTOINNIT
KÄYTTÖMAISUUTEEN
VUOSINA 1971-1977 TEOLLI-
SUUSTILASTON MUKAAN
(VUOSIEN 1973-77 LUVUT
KERÄTTY SUORAAN TELAKOILTA)

SKEPPSVARVENS INVESTERINGAR
I ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR
FRÅN ÅREN 1971-1977
ENLIGT INDUSTRISTATISTIK
(UPPGIFTERNA FÖR ÅREN
1973-1977 ÄR DIREKT INSAM-
LADE FRÅN SKEPPSVARVEN)






TELAKOIDEN TYÖVOIMA
KESKIMÄÄRIN VUOSINA
1971-1977 SUOMEN TELAKKA-
TEOLLISUUSYHDISTYKSEN
KERÄÄMIEN TIETOJEN
MUKAAN

SKEPPSVARVENS ARBETS-
KRAFT I MEDEL TAL ÅREN
1971-1977 ENLIGT DE
UPPGIFTER FINLANDS
VARVSINDUSTRIFÖRENING
INSAMLAT

LIITTEET
BILAGOR



**KOTIMAAN MERIKULJETUKSET
1977
INHEMSKA SJÖTRANSPORTER**

	NESTEM. POLTTOAINEET FLYTANDE BRÄNSLE	5.51 MILJ. TON.
	HIEKKA SAND	0.86 MILJ. TON.
	MUU TAVARA ANNAT GODS	0.67 MILJ. TON.
	YHT. / TILLS.	7.04 MILJ. TON.





SATAMAT
JANIINHOJTOVAT
VÄYLÄT

HAMNARNA
OCH TILL DEM LEDANDE
FARLEDER.

SELKÄMERI
BOTTENHAVET

PERÄMERI
BOTTENVIKEN

ANSKAVIKEN
SUOMEN
LENINGRAU



MERIVÄYLIEN TÄRKEIMMÄT RAKENNUSKOHTEET

VUOSIEN 1978 – 1982 TAVOITTEET

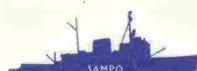
- | | |
|---|--|
| <p>1 Turun - Tukholman väylän merenkulullinen parantaminen.</p> <p>2 Rauman eteläisen 9,0 m väylän valmistaminen.</p> <p>3 Helsingin - Harmajan 9,6 m väylän merenkulullinen parantaminen ja uuden 11,0 m väylän valmistaminen.</p> <p>4 Vaasan 8,0 m väylän merenkulullinen parantaminen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

HAVSFARLEDERNAS VIKTIGASTE BYGGNADSOBJEKT

PROJEKTEN FÖR ÅR 1978 – 1982

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

SUOMEN VALTION JÄÄNMURTAJAT • FINSKA STATENS ISBRYTARE



Jäänmurtaja Isbrytare	Koneisto Maskineri	Koneeteho Maskineffekt		Poikurit Propellrar		Kallistus- tankit Kräng- nings- tankar	Pituus Längd	Leveys Bredd	Syväys Djup- gående	Rakentaja Byggare
		hv hk	Kw	perässä akterut	keulassa för ut					
MURTAJA	höyry - hiili ång - kol	1600	1200	1	—	—	47,55	10,99	5,49	Finnboda Stockholm
SAMPO	"	3000	2200	1	1	—	61,57	13,11	5,56	Armstrong Newcastle
TARMO - APU ..	höyry - hiili / öljy ång - kol / olja	3850	2800	1	1	—	67,12	14,30	6,10	" "
VÄNKÄMOINEN ..	höyry - hiili ång - kol	6900	5100	2	1	X	75,40	19,20	5,72	Vulcan Stettin
(AVANCE) - APU	"	1200	900	1	—	—	43,89	10,82	5,15	Howaldswerke Kiel
VOIMA	"	4100	3000	1	1	—	64,20	14,24	5,90	Boekers Varv Tallin
JÄÄKKARHU	höyry - öljy ång - olja	9200	6800	2	1	X	78,45	19,28	6,40	Smit Rotterdam
SISU	sähködiesel el. diesel	4500	3300	2	1	—	65,26	14,40	5,70	Wärtsilä Helsinki Helsingfors
VOIMA	"	10500	7700	2	2	X	83,50	19,40	6,75	" "
KARHU	"	7500	5500	2	2	X	74,15	17,40	6,40	" "
MURTAJA	"	7500	5500	2	2	X	74,15	17,40	6,40	" "
SAMPO	"	7500	5500	2	2	X	74,68	17,40	6,40	" "
TARMO	"	12000	8800	2	2	X	84,50	21,20	6,75	" "
VARMA	"	12000	8800	2	2	X	86,50	21,20	6,75	" "
APU	"	12000	8800	2	2	X	86,50	21,20	6,75	" "
URHO	"	22000	16200	2	2	X	104,70	23,85	8,30	" "
SISU	"	22000	16200	2	2	X	104,70	23,85	8,30	" "

**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

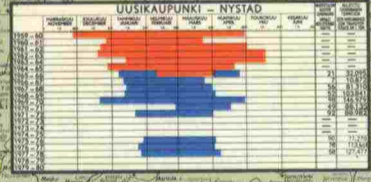
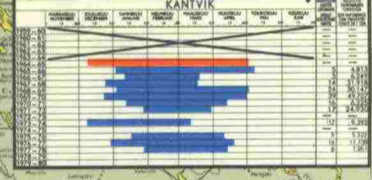
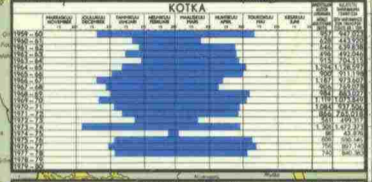
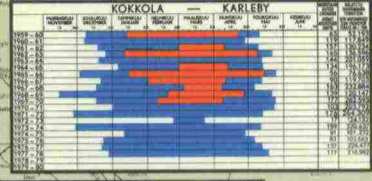
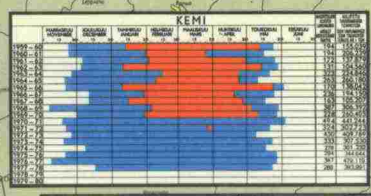
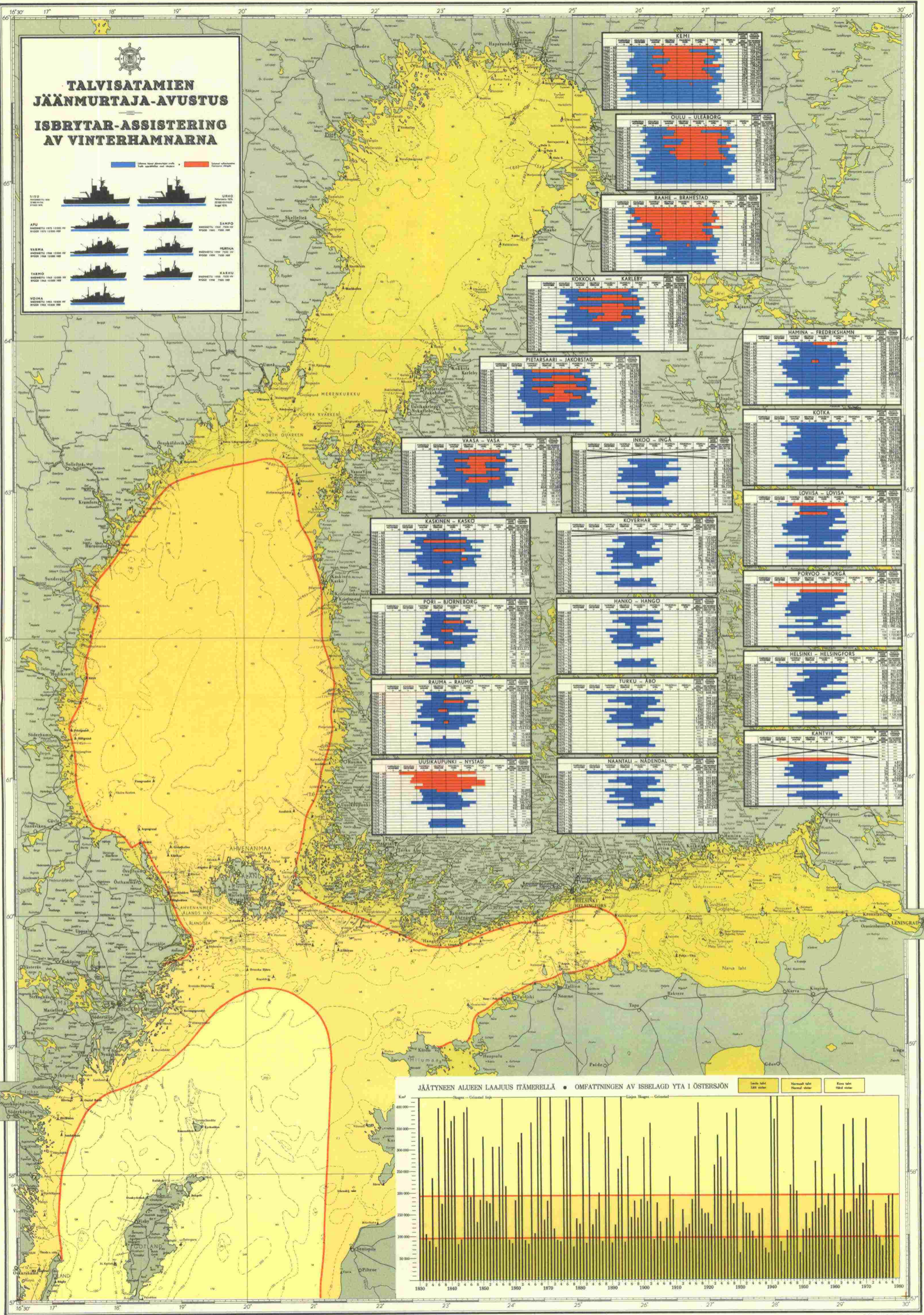
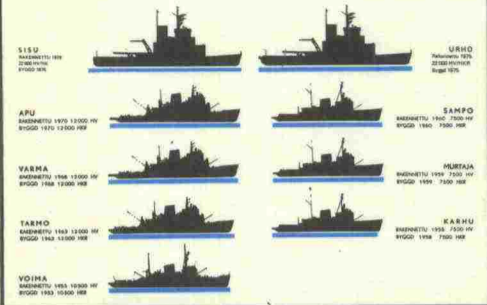
1899 2 jäänmurtajaa = 5000 hv

1890 jäänmurtaja = 2000 hv
 STOCKHOLM 1877 - 1890 "Express" 400 hv

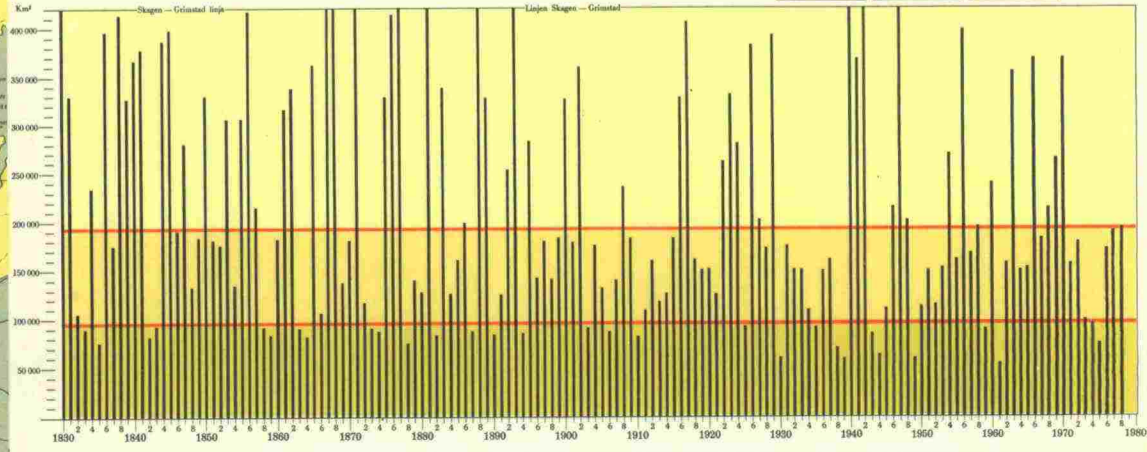
1:3,000,000
 0 10 20 40 60 80 100 km

TALVISATAMIEN JÄÄMURTAJA-AVUSTUS ISBRYTAR-ASSISTERING AV VINTERHAMNARNA

Blue line: Areas where icebreaker assistance is required. Red line: Areas where icebreaker assistance is not required.



JÄÄTNEEN ALUEEN LAAJUUS ITÄMERELLÄ • OMFATTNINGEN AV ISBELAGD YTA I ÖSTERSJÖN



**TALVISATAMIEN
JÄÄNMURTAJA-AVUSTUS**

**ISBRYTAR-ASSISTERING
AV VINTERHAMNARNA**

SEKÄ

SAMT

JÄÄTYNEEN ALUEEN LAAJUUS

OMFATTNINGEN AV ISBELAGD YTA



KONETEHO

MASKINEFFEKT

Liikenne käynyt jäänmurtajan avulla

Satamat sulkeutuneina

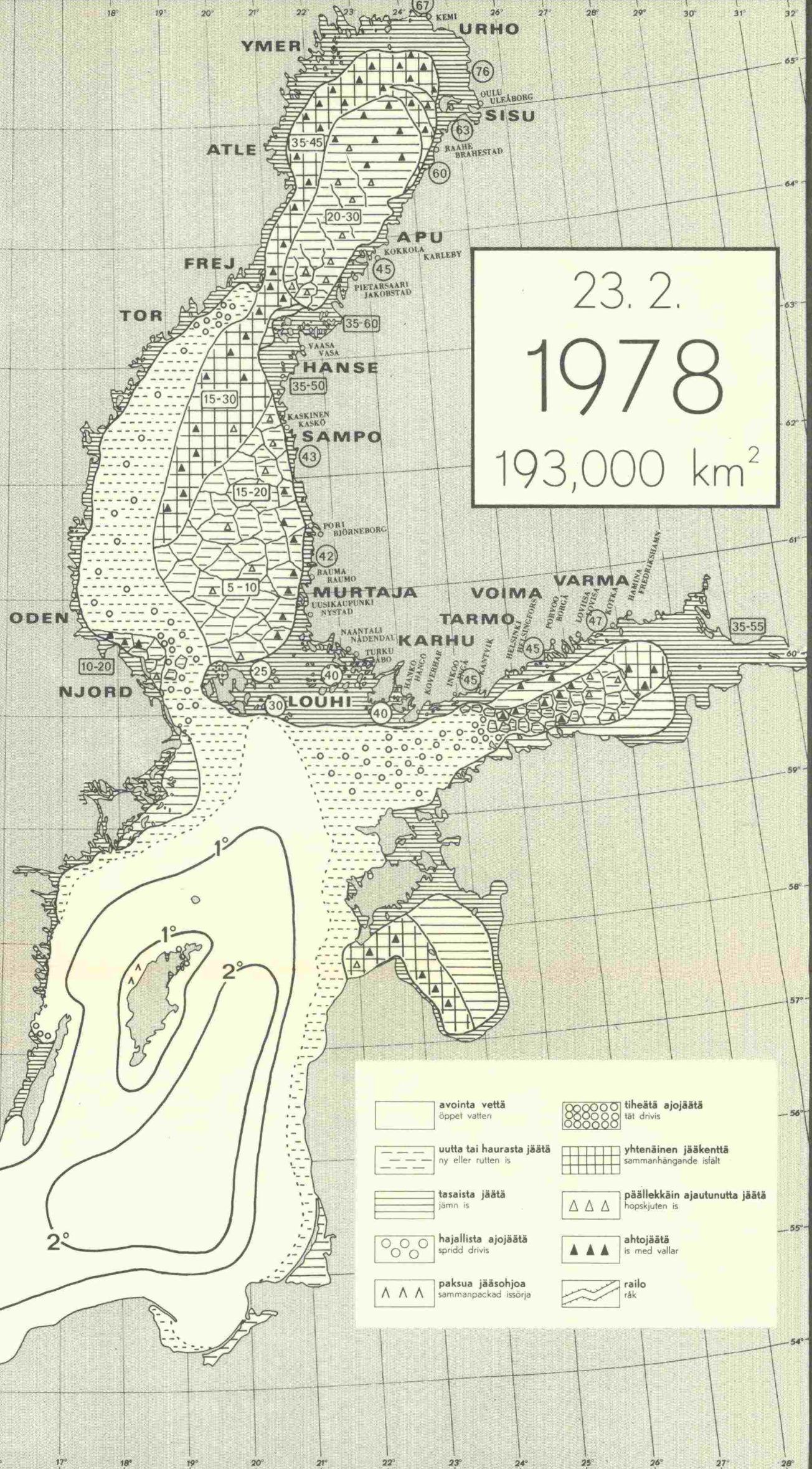
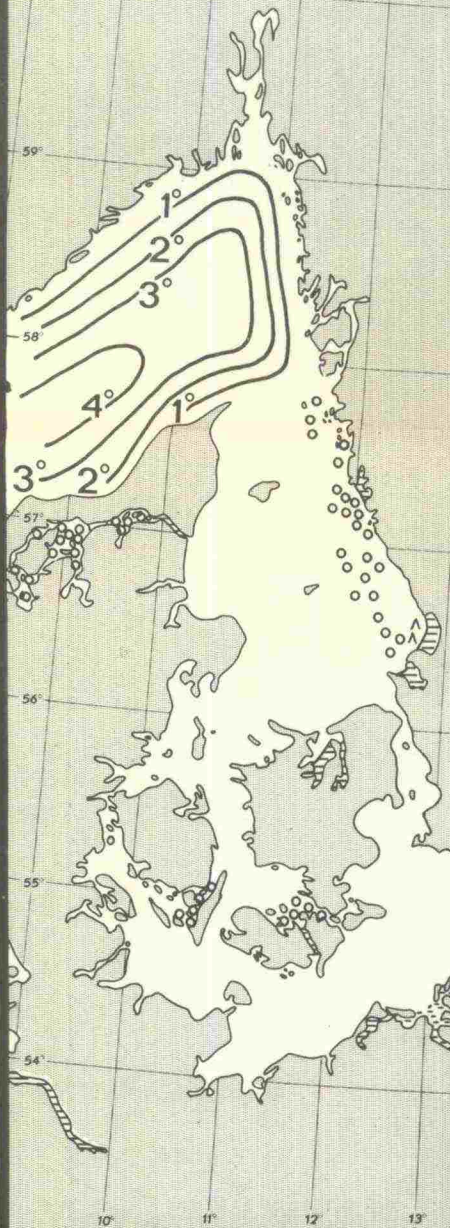
Trafik upprätthålles med isbrytare

Hamnarna stängda

17.12.1977 – 22.5.1978

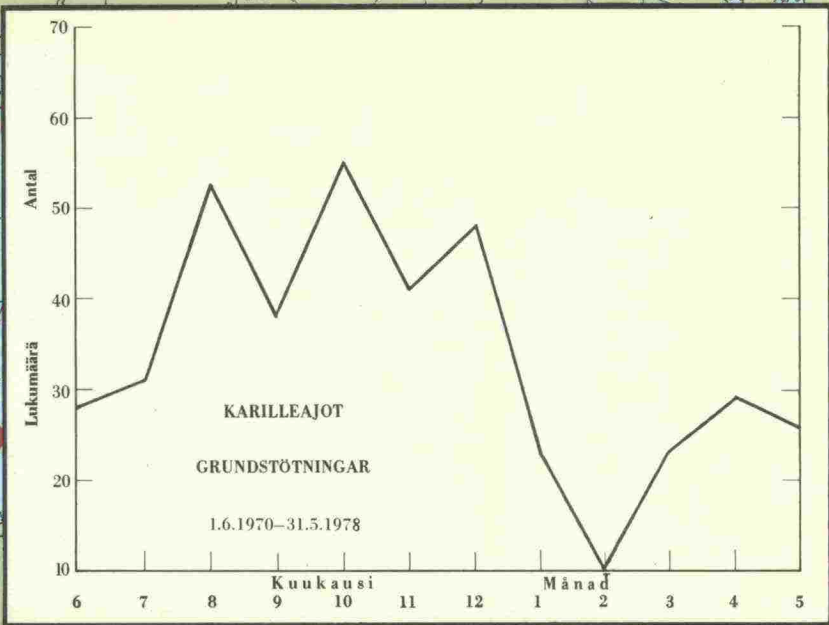
	Marrasku November		Jouluku December		Tammikuu Januari		Helmikuu Februari		Maaliskuu Mars		Huhtikuu April		Toukokuu Maj		Kesäkuu Juni		AVUSTUSKUNNAN LIIKENNÄ- ASSISTENSSIN PÄIVÄT	KULJETTU TAVARIMASSA TONNESSA
	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2				
KEMI																	288	393 991
OULU – ULEÅBORG																	207	222 239
RAAHE BRAHESTAD																	214	655 464
KOKKOLA KARLEBY																	117	216 992
PIETARSAARI JAKOBSTAD																	120	80 080
VAASA – VASA																	292	77 981
KASKINEN – KASKÖ																	37	22 789
PORI BJÖRNEBORG																	276	232 316
RAUMA – RAUMO																	199	199 557
UUSIKAUPUNKI NYSTAD																	58	127 477
NAANTALI NÄDENDAL																	603	802 916
TURKU – ÅBO																	785	353 585
HANKO – HANGÖ																	180	138 011
KÖVERHAR																	61	110 911
INKOO – INGÅ																	94	444 968
KANTVIK																	8	7 951
HELSINKI HELSINGFORS																	1 065	747 273
PORVOO – BORGÅ																	139	1 180 289
LOVISA – LOVISA																	92	79 882
KOTKA																	740	840 383
HAMINA FREDRIKSHAMN																	525	751 883
	Yhteensä Sammanlagt															6 100	7 686 937	

23.2.
1978
193,000 km²



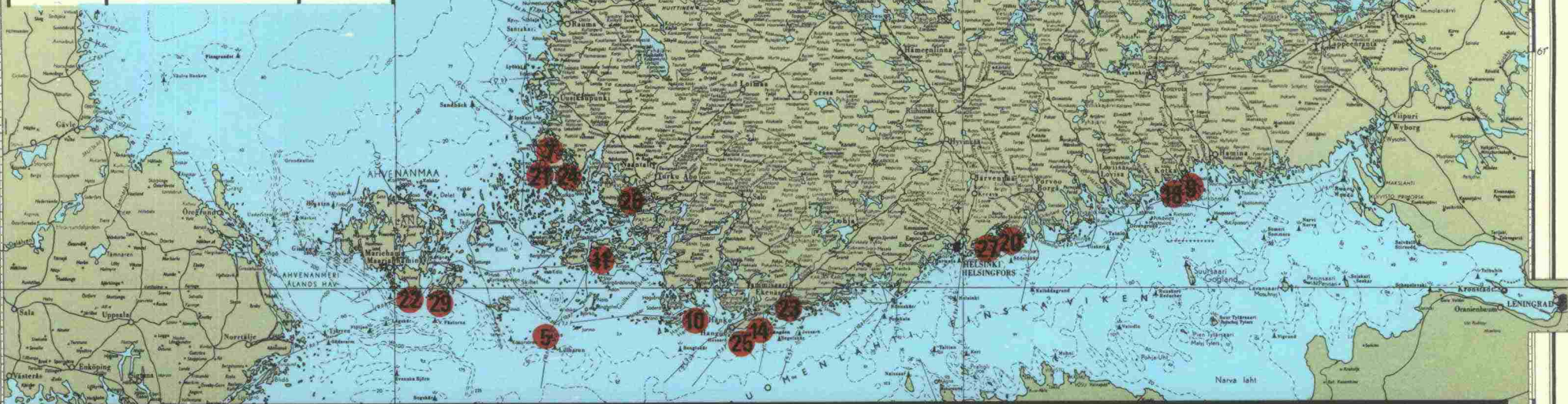
- avointa vettä
öppet vatten
- uutta tai haurasta jäätä
ny eller rullten is
- tasaista jäätä
jämn is
- hajallista ajojäättä
spridd drivis
- paksua jäähohjaa
sammanpackad issörja
- tiheätä ajojäättä
tät drivis
- yhtenäinen jääkenttä
sammanhängande isfält
- päällekkäin ajautunutta jäätä
hopskjuten is
-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

Paikka Plats	Laivan nimi Fartygets namn	Päivämäärä Datum
1	IMATRA	77 06 09
2	MUHU	77 06 11
3	PUNKAHARJU	77 07 10
4	WLADYSLAWO	77 07 11
5	UTÖ	77 07 16
6	SUVI	77 07 27
7	KASKI	77 07 29
8	PANDA	77 08 13
9	FINNCLIPPER	77 08 15
10	ALTAIR	77 08 16
11	VESTO I	77 08 19
12	LUMINO	77 09 02
13	OUTOKUMPU	77 09 07
14	SIG	77 09 07
15	AIMO	77 09 13
16	HANNELE	77 10 05
17	HUMPPA	77 10 12
18	TEBOSTAR	77 10 17
19	SVEN H	77 10 18
20	OLGA ULYANOVA	77 10 21
21	ESSO NORDICA	77 10 31
22	KAISERBERG	77 11 02
23	OSTEBURG	77 11 18
24	SATAVA	77 12 05
25	THUNTANK	77 12 06
26	EKNÖ	77 12 09
27	NORDFAHRT	77 12 13
28	SAMPO	77 12 17
29	MARELLA	77 12 20
30	THE RISSOS	78 05 18



**ALUSTEN
POHJAKOSKETUKSET JA KARILLEAJOT
1.6.1977 – 31.5.1978 VÄLISENÄ AIKANA**

**FARTYGENS
BOTTENKÄNNINGAR OCH GRUNDSTÖTNINGAR
UNDER TIDEN 1.6.1977 – 31.5.1978**



Kartta esittää Suomen rannikolla sekä sisävesillä tapahtuneet karilleajot ja pohjakosketukset 1.6.1977–31.5.1978. Graafisesta esityksestä käy selville näiden onnettomuuksien jakautuminen kuukausittain kahdeksanvuotiskautena 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 käyrä 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 uomat liiviävät, kelluvia merimerkkejä ei vielä ole asetettu paikoilleen ja liikennetiheys kasvaa.

Kartan visar bottenkänningarna och grundstötningarna vid Finlands kuster och insjövattnen 1.6.1977–31.5.1978. Huru dessa olyckor fördelar sig enligt månad under åttaårsperioden 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.

**MERENKULKUHALITUKSEN TIETOOON TULLEET
KUOLEMAAN JOHTANEET VENEONNETTOMUUKSET**
ajalla 1.1.—31.12.1977

Onnettomuuksia yhteensä	93 kpl
— sisävesillä	64 kpl
— rannikolla	29 kpl
Ihmishenkä menetettiin onnettomuuksissa yhteensä	112 henk.
Onnettomuusveneistä oli	
— soutuveneitä tai enint. 5 hv:n perämootorilla	
varustettuja	60 %
— 5 – 20 hv:n perämootorilla varustettuja	16 %
— yli 20 hv:n perämootorilla varustettuja	8 %
— purjeveneitä	1 %
— sisämootoriveneitä	12 %
— ei tietoa tyyppistä	3 %
Pelastusliivit	
— liivejä ei mukana	70 %
— liivit mukana muttei päällä	13 %
— liivit päällä	2 %
— ei tietoa	14 %
Alkoholin merkitys tapahtumaketjulle	
— ilmeinen	50 %
— päihtyneenä, mutta merkitys epäselvä	11 %
— alkoholilla ei osuutta	24 %
— ei tietoa päihtyneisyydestä	15 %

**BATOLYCKOR MED DÖDLIG UTGANG VILKA KOMMIT
TILL SJÖFARTSSTYRELSENS KÄNNEDOM**
under tiden 1.1.—31.12.1977

Det totala antalet olyckor	93 st
— i insjöarna	64 st
— vid kusten	29 st
Antal döda	112 pers.
Av olycksbåtarna var	
— roddbåtar eller båtar med högst 5 hk	
utombordsmotor	60 %
— försedda med 5 – 20 hk utombordsmotor	16 %
— försedda med över 20 hk utombordsmotor	8 %
— segelbåtar	1 %
— försedda med inombordsmotor	12 %
— av okänd typ	3 %
Flytvästar	
— fanns ej ombord	70 %
— fanns ombord men inte påtagna	13 %
— påtagna	2 %
— vet ej	14 %
Alkoholens betydelse för	
— uppenbar	50 %
— berusade, men betydelsen oklar	11 %
— nykter	24 %
— vet ej	15 %

