

25.4.1969

Katsaus kuluneeseen merenkulkuvuoteen.

Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen kokoonnuttua tänään tavanomaiseen vuosikokoukseen, haluan vanhan tavan mukaan luoda katsauksen siihen merenkulkuvuoteen, joka on kulunut vuoden 1968 huhtikuussa pidetystä vuosikokouksesta. Suomen merenkulku ei kuitenkaan ole mikään erillinen ilmiö, vaan päinvastoin mitä suurimmassa määrin riippuvainen niistä olosuhteista, jotka ovat ominaisia kansainväliselle merenkululle. Lyhyt katsaus kansainväliseen merenkulutilanteeseen on sen vuoksi paikallaan.

Vuonna 1968 olivat tonniston saanti ja kysyntä hyvässä tasapainossa keskenään tärkeimmillä kuljetussektoreilla. Rahtitaso pysytteli yleensä vuoden 1966 tason yläpuolella, mutta oli tuntevasti alhaisempi kuin vuoden 1967 myöhemmällä puoliskoilla Suezin kanavan sulkemisen jälkeen. Yleisesti katsoen olisi maailmanmarkkinoilla maksettujen rahtien, tarvittava marginaali huomioonottaen, pitänyt peittää merenkulun kustannuspuoli palkka- ja sosiaalimenoissa vuosittain tapahtuvista olennaisista kustannusten lisäyksistä huolimatta. Ankaru kansainvälinen kilpailu, suuremmat alukset, aluksien rakenteen ja käytön, kuljetusmenetelmien sekä lastaus- ja purkaustekniikan parannukset ovat toisaalta merkinneet kustannuspuolen vähenemistä laajalla sektorilla merenkuluelinkeinon piirissä. Tämä koskee erikoisesti öljy- ja bulkkuljetuksia, joissa suuremmat alukset ratkaisevasti vaikuttavat rahteihin ja tonniston tarpeeseen, johtuen niiden alhaisemmista rakennuskustannushinnoista dwt:n kohden. Linjaliikenne ei sensijaan suuremmassa määrin ole voinut hyötyä niistä taloussäästöistä, joista tankkialukset ja bulkcarrier-alukset ovat päässeet osallisiksi. Linjaliikenteen alalla ovat kustannusten lisääntymiset senvuoksi merkinneet rahtien korotuksia. Door-to-door kuljetusten käytäntöön otto yksikkölasteissa container-aluksilla, promuntapaiset n.k. lash-alukset tai roll-on roll-off ja pallet järjestelmän hyväksikäyttö voivat kuitenkin kenties vähentää myös kappaletavarakuljetuksien kustannuksia tulevaisuudessa. Tehtyjen laskelmien perusteella nousivat sekä maailmantonniston kuljetuskapasiteetti että meritse tapahtuva maailmankauppa 8 % ja viime vuodenvaihteessa maailman kauppatonnisto läheni 200.000.000 br. tonnia meritse tapahtuvan kansainvälisen maailmankaupan ollessa v. 1968 noin 2.000.000.000 tonnia. Ainoa epänormaali piirre kokonaiskuvassa oli tankkipuolella tavanomaisuudesta poiketen tapahtunut äkillinen nousu kesäkuussa, joka yleensä on hiljaisa aikaa. USA:n itärannikon satamien tämantalvinen lakko horjutti niinkään rahtimarkkinoita, joilla vieläkin on havaittavissa lakon vaiku-

tuksia. Yleisesti voidaan kuitenkin sanoa maailman tämänhetkisen suunnattomasti laajentuneen telakkateollisuuden olevan takeena siitä, että äkilliset rahtien nousut vastedes tulevat olemaan lyhytaikaisia ja että uudistoimitusten lisääntyvä virta telakoilta vaikuttaa niihin ta-soittavasti. Myöskin kuluvana vuonna maailman kauppalaivasto tulee osoittamaan voimakasta kasvua. Merenkulkumaiden tilaukset nousevat 82 milj. dwt:iin. Näistä on 55 milj. dwt tankkialuksia, 20. milj. dwt dry cargo laivoja ja loput erikoisaluksia. Tankkialusten suunnaton tilausvaranto voi tulevaisuudessa johtaa pulmalliseen tilanteeseen. Arvioiden mukaan tulee käytettävissä oleva tankkitonnisto vuonna 1970 olemaan 14 milj. dwt suurempi kuin kuljetustarve, mikä vastaa 11,1 %:n ylikapasiteettia. Tankkialusten keskisuuruus oli v. 1968 138.900 dwt, v. 1966 86.200 dwt ja ainoastaan n. 44.000 vuonna 1961.

Suomen osalta on kehitys kuluneen merenkulkuvuoden aikana ollut suurin niirtein samanlainen kuin kansainvälisillä markkinoilla. Sille ovat tosin antaneet leimansa merenkulkuun liittyvät omat erikoisongelmat. Suomen liittyminen OECD:hen tammikuun 28 päivänä 1969 muodostaa rajapyykin merenkulumme kansainvälisen yhteistyön taipaleella. Vaikka me olemme vuodesta 1960 lähtien olleet huomioitsijana edustettuna OECD:n Maritime Transport Committeeessa - ilman äänioikeutta - on täysivaltainen jäsenyytemme suuresta merkityksestä juuri nyt, jolloin jäsenmaat yhteisesti pyrkivät vastustamaan esim. Brasilian ja muiden kehitysmaiden taholta esiintyvää lippusyrjintää, joka uhkaa vakavasti myöskin Suomen merenkulkua. Suomi haluaa myöskin tukea OECD:n piirissä ehdotusta sellaisen tutkimuksen aikaansaamiseksi, jonka avulla selvitetäisiin millä tavoin OECD-maat tukevat ja verottavat merenkulkuaan. Meillä ei nimittäin ole mitään salattavaa eikä mitään menetettävää siitä yksinkertaisesta syystä, että Suomen merenkulku ei saa tukipolkkia ja että siihen kohdistuva verotus on ankarampi kuin useimmissa muissa merenkulkumaissa.

Tästä päädyn ilman muuta Suomen tämän päivän merenkulun vakaviin ongelmaan: merenkulun uudishankinta- ja rahoitusongelman ratkaisemiseen. Edellisen vuoden merenkulkuatilastosta ilmenee, että Suomen meritse tapahtuva kauppa vuonna 1966 lisääntyi 3 milj. tonnilla vastaten lähes 13 %. Tärkeimmistä vientitavaroistamme, puunjalostustuotteista, lisääntyivät paperi, pahvi ja kartonki 279.000 tonnilla, puussa ja selluloosassa 154.000 tonnilla. Kuljetusten markkinaosuutemme säilyttämiseksi

350.000 tonnin vuosikasvan tasolla tarvittaisiin vuosittain kymmenkunta uutta linjalaivaa. Viimeksi kuluneen vuoden aikana liitettiin kauppalavestoomme kuitenkin vain kaksi uutta linja-alusta suuruudeltaan yhteensä 8.500 brt. Senvuoksi ei pidä lainkaan ihmetellä, että suomalaisen tonniston osuus vientilavauksista aleni 45.9 %:sta 44 %:iin. Kauppa- ja teollisuusministeriö asetti Suomen Laivanvarustajain Yhdistyksen esityksestä toimikunnan tutkimaan merenkulkuelinkeinon aseman varmistamiseksi tarvittavia toimenpiteitä. Tähän toimikuntaan, jonka puheenjohtaja on hallitusneuvos Guvenius, kuuluu kauppa- ja teollisuusministeriön, valtiovarainministeriön, liikepankkien, Suomen Pankin ja laivanvarustuselinkeinon edustajia. Toimikunta ei vielä ole saanut työtään päätökseen, mutta haluan tässä korostaa, että me pidämme tämän toimikunnan työtä erittäin tärkeänä. On luotava alusluottoja ja lainatukuita koskeva pysyvä järjestelmä, joka tulevaisuudessa kykenee poistamaan varustamoiden laajentamissuunnitelmiin nykyisin ehkäisevästi vaikuttavan epävarman tilanteen. Tässä yhteydessä odotamme, että alusverolakia täydennettäisiin siten, että sen piiriin jälleen tulee kuulumaan myös second-hand tonnisto ja että siihen sisällytetään niinikään ulkomailla Suomen laskuun rakennettava tonnisto. Laivanrakennusteollisuutemme korkeasta teknisestä tasosta huolimatta ei nykyisillä rakennusaloilla pystytä rakentamaan erikoisen suuria aluksia, vaan ne on tilattava ulkomailta. Verotuksen epäkohtia on myös aluksen rinnastaminen kiinteistöön kyseen ollessa korkojen ja kiinnelainojen poistaoikeudesta kunnallisverotuksessa sekä leimaverosta kotimaassa tapahtuvan luovutuksen yhteydessä. Tämä erikoisesti pienempiä varustamoja suuresti rasittava leimavero merkitsee todellisuudessa valtiolle erittäin pieniä tuloja. Koska leimaveron lakkauttaminen ei aiheuta mitään seurauksia kunnan itseverotusoikeuteen nähden tuntuu leimaverolain muuttaminen yksinkertaiselta asialta - edellyttäen, että eduskunta tojuaa Suomen laivanvarustuselinkeinon harjoittamiseen liittyvien elinehtojen helpottamisen tärkeyden. Kauppalaivastomme kasvunopeus on viimeksi kuluneiden vuosien aikana laskenut vain 3 %:iin vuodessa. Kikäli tämä saa jatkua samanaikaisesti kun tavaravaihto nousee 13 % vuodessa on seurauksena, että tonnistomme työtehtävät yhä suuremmassa määrin siirtyvät ulkomalaisille aluksille. Kuluvana vuonna ovat linjavarustamomme tähän mennessä tilanneet 7 kappaletavara-alusta, joista 3 Välimeren ja 2 USA:n linjaliikenteeseen. Vaikka nämä lisäykset ovat erittäin tervetulleita Suomen kauppamerenkulun kannalta emme pääse mihinkään siitä tosiasiaan, että toimitusajat ovat kaukana tulevaisuudessa ja että väliaikana myynnit ulkomaille ja täysinpalvelleen ja epätaloudellisen tonniston

romutukset pienentävät kauppatonnistoaamme. Nämä vähennykset saavuttivat vuonna 1963 uuden ennätysluvun 118.602 brt ja ovat kuten tavallisesti ankarimmin kohdistuneet yli-ikäiseen hakurahtitonnistoomme, mutta suuressa määrin myös vanhempaan linjatonnistoon. Ainoastaan tankkilaivojen piirissä on uusien ja second-hand alusten hankinta ollut tyydyttävä ja ajankohtaista kuljetustarvetta vastaava.

Merenkulkuvuosi on ollut merkityksellinen myös monessa muussa suhteessa. Tie- ja vesirakennushallituksen johdolla suoritettu laajakantoinen tutkimus Etelä-Suomen satamista on valmistunut ja ilmestynyt painettuna. Suomen Laivanvarustajain Yhdistys, jolla on ollut tilaisuus osallistua tutkimustyöhön ja antaa lausunto mietinnöstä on kaikissa pääkohdissa yhtynyt siinä esitettyihin näkökantoihin. Ainoastaan satamien vuorotyötä koskevassa kysymyksessä emme ole samaa mieltä tutkijoiden kanssa siitä, että tällainen vuorotyö ei merkitse riittäviä etuja nykyisissä satamissamme. Yhdymme täysin satamatutkimuksen mielipiteeseen, että uusia satamia ei pidä perustaa ja että nykyinen lukumäärä on jo liiankin suuri. Containereiden, yksikkölaivauksien ja merikuljetusjärjestelmän rationalisoinnin jatkuva kehitys tekee alusten terminaali-lastauksen välttämättömäksi, mikä taas ei ole mahdollista niin kauan kuin laivanvarustajien on pakko poimia lastinsa useista hajallaan olevista satamista. Toinen äskettäin päätökseen saatu arvokas tutkimustyö on n.k. Vuorimiehen komitean mietintö rautatietariffeista ja rahti-alennusten korvauksista. Mainittu komitea on kiitettävän lyhyen ajan kuluessa laatinut uuden ehdotuksen rahtitasoituksiksi. Tämä ehdotus on huomattavasti parempi kuin nykyinen järjestelmä. Laivanvarustajain Yhdistys on voinut yhtyä useimpiin esitettyihin ehdotuksiin, mutta on samanaikaisesti ehdottanut sovellettavaksi meriliikenteen kannalta tarkoituksenmukaisempaa asteikkoa eri talvirahtialennusvyöhykkeillä. Tässä yhteydessä kiinnitän jälleen huomion lukuisiin kuljetusjärjestelmässämme esiintyviin epäkohtiin etenkin siinä mielessä, ettei ole saatu aikaa mitään koko maan käsittävää eri kuljetusalojen tutkimusta. Talviliikenteemme järkevää ja tarkoituksenmukaista järjestelyä silmällä pitäen olisi ehdottoman välttämätöntä yksityiskohtaisesti verrata ja tutkia jäänsärkemisen ja talvimerenkulun aiheuttamia kustannuksia maapuolen kustannuksiin. Erillisinä toisistaan ovat laivanvarustuselinkeino, Etelä-Suomen Satamatutkimus sekä Rautatietariffien alennuskorvaustoimikunta esittäneet kukin oman tutkimuksensa talviliikenteestämme minkä lisäksi Kulkulaitosneuvoston jäänmurtajakustannustutkimuksen pi-

taisi lähiaikoina valmistua. Valtiovallan tehtävänä on nyt verrata ja yhdistää eri tutkimusten tulokset ja sen jälkeen tehdä niistä oikeat johtopäätöksensä.

Totean tyydytyksellä, että taloudellisten olojen yleinen vakauttaminen ja työrauha ovat vallinneet myös merenkulun alalla hyödyksi elinkeinolle ja kaikille sen palveluksessa oleville. Päällystömme jatkokoulutusta koskevasta tärkeästä kysymyksestä, lastinkäsittelyyn ja alusten taloudelliseen käyttöön liittyvistä seikoista on Merenkulun Työnantajaliitto tehnyt aloitteita, joiden toivomme johtavan merenkulullemme myönteisiin tuloksiin.

Suomen merenkululla on edessään monia vaikeita ratkaisuja. Panemme toivomme containereihin ja missä laajuudessa? On täysin ilmeistä, että containerit ovat tulleet jäädäkseen. Suomen eristetty asema ja containerien vähäisempi käyttökelpoisuus vientilaivauksissamme pakottavat suomalaisen laivanvarustajan kuitenkin noudattamaan varovaisuutta investoinneissaan. Mitä vaatimuksia on asetettava varustamoiden lähitulevaisuuden rakennusohjelmalle? Mitä alustyyppejä on hankittava? Kehitys on niin ripeä, että alukset pitkien toimitusaikojen vuoksi ovat enemmän tai vähemmän ajastaan jäljessä jo silloin kun ne luovutetaan tilaajalle. Tämän päivän yleinen sääntö on kuitenkin, että jokainen linja tarvitsee omat erikoisaluksensa. Tämä seikka pitää paikkansa myös nykyaikaiseen hakurahtivarustajaan nähden. Olemme auttamattomasti ohittaneet sen ajan, jolloin hakurahtialukset olivat jokaiseen tarkoitukseen soveltuvia aluksia, jotka vaihtoehtoisesti pystyivät kuljettamaan erilaisia bulklasteja ja vieläpä kappaletavaraa. Nyt rakennetaan hakurahtialuksetkin erikoisrahtauksia silmälläpitäen.