

Återblick på det gångna sjöfartsåret

Då Finlands Redareförening idag samlats till sedvanligt årsmöte vill jag enligt gammal tradition kasta en återblick på det sjöfartsår som förflutit sedan senaste årsmöte i april 1968. Finlands sjöfart är likväl ingen isolerad företeelse utan tvärtom i högsta grad avhängig av de förhållanden som präglar den internationella sjöfarten. En kort översikt av den internationella sjöfartssituationen är därför på sin plats.

Året 1968 präglades av god jämvikt mellan tillgång och efterfrågan på tonnage inom de viktigaste transportsektorerna. Fraktnivån höll sig i allmänhet över 1966 års nivå ehuru betydligt under de frakter som noterades under senare hälften av 1967 efter stängningen av Suezkanalen. Generellt torde de frakter som betalades på världsmarknaden med behövlig marginal ha täckt sjöfartens kostnadssida trots de väsentliga kostnadsökningarna på löne- och socialsidan, som årligen inträtt. Hård internationell konkurrens, större fartyg, förbättringar i fartygens konstruktion och drift, i transportmetoder och lastnings- och lossningsteknik har å andra sidan lett till en minskning av kostnadssidan inom en vidsträckt sektor av sjöfartsnäringen. Särskilt gäller detta olje- och bulktransporterna där större fartyg med lägre pris för byggnadskostnader per DWT har blivit utslagsgivande för fraktsättningen och behovet av tonnage. Däremot har linjefarten icke i större utsträckning kunnat dra nytta av de ekonomibesparingar som tankers och bulcarriers kommit i åtnjutande av. Inom linjefarten har kostnadsökningarna därför framtvingat fraktförhöjningar. Införandet av door-to-door transporter i enhetslaster på containerfartyg, pråmlastande s.k. lash-fartyg eller utnyttjande av roll-on roll-off och palletsystem kan dock måhända reducera även kostnaderna för styckegodstransporterna i framtiden. Enligt gjorda beräkningar steg såväl transportkapaciteten hos världstonnaget som den sjöburna världshandeln med ca 3% och har vid senaste årsskifte världens handelstonnage närmat sig 200.000.000 BRT, medan den sjöburna internationella

världshandeln 1968 uppgick till ca 2.000.000.000 ton. Det enda onormala draget i helhetsbilden var den plötsliga boom som tvärtemot vanligheten inträdde på tanksidan i juni månad, då eljest den stora sommarstillheten brukar infinna sig. Strejken i USAs östhamnar denna vinter rubbade likaså fraktmarknaden som ännu inte återhämtat sig från strejkens verkningar. Allmänt kan dock sägas att den enormt utbyggda varvsindustri, som idag finnes i världen, utgör en garanti för att alla plötsliga frakthöjningar framledes kommer att bli kortvariga och utjämnas av en ökad ström av nyleveranser från varven. Även under innevarande år kommer en stark tillväxt av världshandelsflottan att äga rum. Inte mindre än 62 milj. DWT har sjöfartsländerna under beställning. Av dessa är 55 miljoner DWT tankers, 20 milj. DWT dry cargo och återstoden specialfartyg. Den enorma orderreserven på tankfartyg kan framdeles åstadkomma en brydsam situation. Det har beräknats att år 1970 det disponibla tanktonnaget med 14 miljoner DWT överstiger transportbehovet, vilket motsvarar en överkapacitet om 11,1%. Medelstorleken för ett tankfartyg var 1968 138.900 DWT emot 86.200 DWT år 1966 och endast ca 44.000 år 1961.

För Finlands vidkommande har utvecklingen under det gångna sjöfartsåret i stort sett varit detsamma som på den internationella marknaden ehuru påverkad av våra speciella sjöfartsproblem. Finlands anslutning till OECD den 28 januari 1969 utgör en av milstolparna på vårt internationella samarbete på sjöfartssidan. Ehuru vi sedan 1960 varit företrädade som observatörer inom OECDs Maritime Transport Committee, men utan rösträtt, är vårt fullvärdiga medlemskap just nu av stor betydelse då medlemsstaterna gemensamt söka motarbeta den flaggdiskriminering från Brasiliens och många andra utvecklingsländers sida, som utgör ett allvarligt hot även emot finsk sjöfart. Finland önskar även biträda ett förslag inom OECD att verkställa en utredning över på vad sätt OECD-staterna stöder och beskattar sin sjöfart. Vi har nämligen ingenting att förtiga eller förlora på saken, helt enkelt av den anledningen att finsk sjöfart inte åtnjuter subsidier och dessutom är hårdare beskattad än sjöfartsnäringen i de flesta andra sjöfartsländer.

Detta för mig osökt in på det allvarligaste problemet inom finsk sjöfart av idag; lösningen av sjöfartens nyanskaffnings- och finansieringsproblem. Ur senaste års sjöfartsstatistik framgår

att Finlands sjöburna handel 1966 ökade med 3 milj. ton, motsvarande närmare 13%. Av våra viktigaste exportvaror, träförädlingsprodukterna, ökade pappret, pappen och kartongen med 279.000 ton och trämassan jämte cellulosan med 154.000 ton. För att behålla vår marknadsandel av transportererna vid en årstillväxt av 350.000 ton skulle behövas ett tillskott om tiotalet nya linjefartyg årligen. Under senaste år tillfördes vår handelsflotta emellertid inte mera än två nya linjefartyg om sammanlagt 8.500 BRT. Det är därför inte att undra över att det finska tonnagets andel i exportskeppningarna nedgick från 45,9% till 44%.

Efter framställning från Redareföreningens sida tillsatte Handels- och industriministeriet en kommission för utredning av de åtgärder, som behöves för att säkerställa sjöfartsnärings ställning. I denna kommission, vars ordförande är regeringsrådet Guvenius, finnes företrädare för handels- och industriministeriet samt finansministeriet, affärsbankerna, Finlands Bank och för rederinärningen. Kommissionens arbete har ännu icke slutförts, men vill jag här understryka vilken stor vikt vi lägger på denna kommissions verksamhet. Det gäller att skapa ett bestående system för fartygskrediter och lånesäkerheter, som för framtiden avlägsnar det osäkerhetstillstånd, som för närvarande verkar så hindrande på rederiernas utbyggnadsplaner. I samband härmed väntar vi att fartygsskattelagen kompletteras så att densamma ånyo även kommer att gälla second hand tonnage samt att däri även inkluderas i utlandet för finsk räkning byggt tonnage. Trots den höga tekniska nivån hos vår skeppsbyggnadsindustri medger nuvarande fartygsbäddar icke byggnad av särskilt stora fartyg, vilka måste beställas i utlandet. I skattehänseende kvarstår även den oförmågan att fartyg likställas med fastighet ifråga om avdragbarheten av räntor och inteckningslån i den kommunala inkomstbeskattningen samt ifråga om stämpelskatt vid överlåtelse inom landet. Sistnämnda särskilt de mindre rederierna i hög grad betungande stämpelskatt torde de facto ge staten en ytterst obetydlig inkomst. Då ett upphävande av stämpelskatten icke medför några konsekvenser ifråga om kommunens självbeskattningsrätt, förefaller en ändring av stämpelskattelagen vara en enkel sak - förutsatt att riksdagen inser vikten av att underlätta villkoren för bedrivande

av rederinäring i Finland. Vår handelsflottas tillväxthastighet har de senaste åren sjunkit till endast 3% per år. Om detta får fortgå samtidigt som varuutbytet stiger med 13% per år, blir resultatet att vårt tonnages arbetsuppgifter i allt högre grad övertages av utländska fartyg. Detta år har visserligen våra linjeredare tills dato kontraherat 7 styckegodsfartyg av vilka 3 för linjefart på Medelhavet och två på USA, men hur välkomna dessa tillskott än blir för Finlands handelssjöfart kvarstår det faktum att leveranstiderna ligga långt fram i tiden och under mellanperioden decimeras handelsflottan genom försäljning till utlandet och nedskrotning av oekonomiskt eller uttjänt tonnage. Denna avgång nådde 1968 en ny rekordsiffra om 118.602 BRT och har, som vanligt, hårdast drabbat vårt överåriga tramptonnage, men även i stor utsträckning äldre linjetonnage. Endast på tanksidan har anskaffningen av nya och second hand fartyg varit tillfredsställande och väl motsvarande det aktuella transportbehovet.

Sjöfartsåret har varit betydelsefullt även i många andra hänseenden. Ett synnerligen omfattande arbete, den i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens regi utförda utredningen över södra Finlands hamnar, har färdigställts och utkommit i tryck. Finlands Redareförening, som haft tillfälle att delta i utredningsarbetet och ge utlåtande över betänkandet har i allt väsentligt förenat sig om där i framförda synpunkter, endast ifråga om skiftesarbetet i hamnarna delar vi inte utredarnas åsikt om att dylikt skiftesarbete icke innebär tillräckliga fördelar i våra nuvarande hamnar. Vi instämmer fullt i hamnutredningens åsikt om att nya hamnar icke bör tillskapas och att det nuvarande antalet redan är alltför stort. Utvecklingen emot fortsatt containerisation, enhetsskeppningar och rationalisering av sjötransportsystemet nödvändiggör terminallastning av fartygen, vilket icke är möjligt så länge som redarna tvingas plocka laster från ett flertal spridda hamnar. Ett annat värdefullt utredningsarbete som nyligen slutförts, är den s.k. Vuorimieskommitténs betänkande om järnvägstariffer och ersättning för fraktnedsättningar. Denna kommitté har på en lovvärt knapp tid utarbetat ett nytt förslag till fraktutjämnningar, som är avsevärt bättre än nuvarande system. Redareföreningen har kunnat förena sig om flertalet framförda förslag, men samtidigt framlagt förslag om en ur sjötrafikens synpunkt ändamålsenligare gradering av de olika vinterfraktnedsättningszonerna.

I detta sammanhang fäster jag ånyo uppmärksamheten vid de talrika missförhållanden som förekommer inom vårt transportsystem, framför allt i den meningen att icke en riksomfattande granskning av de olika transportgrenarna fästs till stånd. För en förnuftig och ändamålsenlig organisering av vår vintertrafik vore det absolut nödvändigt att i detalj jämföra och granska de kostnader som uppstår för isbrytning och sjöfart vintertid med de kostnader som ligger på landsidan. Fristående från varandra har rederinäringen, Södra Finlands hamnutredning samt kommissionen för utredning av järnvägstariffer och ersättningar för fraktnedsättningar, presterat var sin egen utredning över vår vintertrafik varjämte kommunikationsrådets kostnadsundersökning för isbrytare inom kort torde föreligga färdig. Nu återstår för statsmakten att jämföra och sammanställa resultaten av de olika utredningarna samt att därefter draga de riktiga konklusionerna ur desamma.

Med tillfredsställelse konstaterar jag att den allmänna stabiliseringen av de ekonomiska förhållandena och arbetsfreden även omfattat vår sjöfart, till gagn för näringen och alla dess anställda. I den viktiga frågan om fortsatt skolning av vårt befäl i frågor som angår lasthantering och fartygens ekonomiska drift har Sjöfartens Arbetsgivareförbund tagit initiativ som vi hoppas skall leda till positiva resultat för vår sjöfart.

Finlands sjöfart befinner sig inför många svåra avgöranden. Skall vi satsa på containers och i vilken utsträckning? Att containern kommit för att stanna är otvetydigt. Finlands isolerade läge och containers mindre användbarhet för våra exportskeppningar gör dock att finska redare tvingas iakttaga försiktighet vid investeringar i containers. Vilka fordringar bör ställas på rederiernas närmaste byggnadsprogram? Vilka typer bör anskaffas? Utvecklingen går så snabbt att fartygen på grund av de långa leveranstiderna är mer eller mindre efter sin tid redan vid leveransen. Såsom en allmän regel gäller dock idag att varje linje har behov av sina egna skräddarsydda fartyg. Detta gäller även den moderna trampredaren. Den tiden är ohjälpligt förbi då trampfartygen vore general purpose fartyg, som omväxlande kunde transportera olika slag av bulklast och t.o.m. utnyttjas för styckegods. Nu byggs också trampfartygen för sina speciella trader.