

Voima Käyttö Kraft & Drift

Suomen Konepäällystiön julkaisu • 4/2020

Suomi on
koronakriisissä
Euroopan
mestari s. 6

UUSI JÄSENETU: ilmaista puhelinneuvontaa
yksityiselämän lakiasioissa s.10

NY MEDLEMSFÖRMÅN: gratis telefonrådgivning
i privaträttsliga juridiska ärenden s.10

Voima & Käyttö Kraft & Drift

Suomen Konepäällystöliiton ammatti ja tiedotuslehti

114. vuosikerta



Mikonkatu 8
00100 Helsinki
puh. (09) 5860 4815

Päätoimittaja

Robert Nyman
puh. (09) 5860 4813, gsm 050 454 2767
robert.nyman@konepaallystoliitto.fi

Tilaukset, peruutukset ja osoitteenmuutokset

Ann-Katrin Viertola
puh. (09) 5860 4815
ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi

Ilmoitusmarkkinointi

Suomen Konepäällystöliitto
puh. (09) 5860 4813, gsm 050 454 2767
robert.nyman@konepaallystoliitto.fi

Taitto / suunnittelu

Punamusta Medialogistiikka

Painopaikka

Hämeen Kirjapaino Oy

Ilmestymis ja aineistopäivät 2020

Nro	Teemat	Aineiston varaus	Ilmestyy
1	Energia ja kunnossapito	17.01.20	11.02.20
2	Laivatekniikka	23.03.20	21.04.20
3	Turbiini ja kattilalaitos	01.06.20	30.06.20
4	Sähkö ja automaatio	14.08.20	08.09.20
5	Laiva-automaatio	14.09.20	13.10.20
6 & 7	Energian tuotanto ja opiskelijatoiminta	23.10.20	17.11.20

Pääkirjoitus	3
Puheenjohtajan palsta / Ordförandes kolumn	4
Sähkön hankinta ja kulutus kesäkuu 2020	5
Suomi on koronavaikeissa Euroopan mestari	6
Hanhikiven ydinvoimalan kaupallinen käyttö tarkoitus aloittaa vuonna 2028	7
Hukkalämpö kaukolämpöjärjestelmissä	8
907 MW:n vesivoimala	9
Uusi jäsenetu: ilmaista puhelinneuvontaa yksityiselämän lakiasioissa	10
Ny medlemsförmån: gratis telefonrådgivning i privaträttsliga juridiska ärenden	10
Edunvalvontaa Meripuolella	11
Kuka?	11
Intressebevakning inom Sjöfartens	12
Alusten SO ₂ -päästöjä tarkkailevan Sniffer-pojjun pilotointi käynnistyi	12
Fortum [Power and heat oy] on käynnistänyt Loviisan ydinvoimalaitoksen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn ...	13
Energibolaget Fortum ab påbörjar en miljökonsekvensbedömning angående Lovisa kärnkraftverk.	13
Laadukkaiden harjoittelupaikkojen löytäjä	14
Upphittare av kvalitativa praktikplatser	16
Julkis- ja yksityisalojen työttömyyskassa on selvittänyt hakemusruuhkasta kohtuullisen hyvin	17
Tallink-konsernin vuoden 2020 toisen vuosineljänneksen tuloksia paransivat valtion tuki ja alhaisemmat toimintakustannukset	18
Tallink grupps publicerar delårsrapport för 2020 statligt stöd och lägre driftskostnader påverkar resultatet	19
Tallink-konserni osti rahtilaiva Sailorin	20
Sverige: tillbud till mycket allvarlig sjöolycka 21.2.2020 med en lotsbåt i brofjärden, Bohuslän	21
Covid-19 -pandemian seuraukset heikentävät Viking Linen tulosta tuntuvasti	22
Konsekvenserna av Covid-19 försämrar Viking Lines resultat kraftigt	22
Finnlines-konsernin liikevaihto 1- 6/2020 väheni 20 % verrattuna edellisvuoden vastaavaan jaksoon	23
Rejlers mukana suuressa kotimaisessa voimalaitoshankkeessa	23
Skandia - ensimmäinen moderni matkustaja-autolauttamme	24
Skandia - landets första moderna bilfärja	26

Työryhmä valmistelee väärinkäytöksistä ilmoittavien suojelua	28
Jäsenkesämatkakertomus: Sotahistoriallinen matka Etelä-Viroon 14.-16.8.2020	29
Ammattihakemisto	32
Jäsenyhdistykset	35



Kohti liittokokousta ja tulevan talven neuvotteluita

Vaikka maamme koronatilanne on mennyt hieman huonompaan suuntaan nyt alkusyksyllä, niin toivon, että tilanne ei pahene nykyisestäään ja että Suomen Konepääliittoliiton liittokokous voidaan viedä asianmukaisesti läpi Tampereella 10.-11.10.2020. Liiton hallitus on päättänyt, että kokous järjestetään suppealla ohjelmalla eli kokousillallinen ja muu oheisohjelma jää tällä kertaa pois. Liittokokousedustajille on lähetetty tarkennetut kokousohjeet. Kokousta mahdollistaa riittävät suojaetäisyydet ja kokouksen osallistujilla on käytössä kasvosuojukset.

Kesän aikana Valtionvarainministeriön toimesta esitettiin melko järeitä muutosehdotuksia työttömyysturvaan. Suomi tarvitsee ehdottomasti järkeviä toimenpiteitä, joilla maamme työllisyystilannetta parannetaan, mutta en kyllä itse usko, että se tapahtuu poistamalla työttömyysturvan lisäpäivät (ns. eläkeputki) niiltä 60–62 v. täyttäneiltä henkilöiltä, jotka ovat jääneet työttömiksi työuransa loppumetreillä.

Ensi talvena liiton suurimmat työehtosopimusväännöt käydään meripuolen sopimusten osalta ja todennäköisesti tulossa

on haasteelliset neuvottelut. Pyydän että mahdollisimman moni liiton meripuolen jäsen toimittaa syksyn aikana kirjallisena omalle luottamusmiehelle tai liiton asiantuntijalle viestin niistä asioista, joita hän haluaa, että otamme esille seuraavissa työehtosopimusneuvotteluissa.

Nyt on jälleen syytä varmistaa, että työmatkaliikenne sujuu turvallisesti syksyn & talven pimeinä aamuina ja iltoina. Tarkistakaa mm. että henkilöauton valot ovat kunnossa ja puhdistakaa tuulilasit. Polkupyörällä liikkuvien on syytä muistaa, että heinäkuun alussa on tullut voimaan uusi tieliikennelaki, joka velvoittaa pyöräilijää käyttämään pimeällä takavaloa. Muistakaa myös käyttää hyvin näkyviä ulkovaatteita, heijastinta sekä kenkiä, joilla ei liukastu!

Toivotan kaikille liiton jäsenille ja lehden lukijoille oikein mukavaa syksyn alkua!

Päätoimittaja Robert Nyman



Kursen riktad mot förbundsmötet och den kommande vinterns förhandlingar

Jag hoppas att Finlands Maskinbefälsförbunds förbundsmöte i Tammerfors 10.-11.10.2020 kan genomföras på ett ändamålsenligt sätt trots att landets coronasituation igen blivit en aning sämre. Förbundsstyrelsen har beslutat att förbundsmötesmiddagen och annat kringprogram uteblir denna gång. Förbundsmötesdelegaterna har även erhållit noggranna mötesanvisningar, mötesutrymmet möjliggör tillräckliga skyddsavstånd och ansiktsskydd finns tillgängliga för mötesdeltagarna.

Under sommaren presenterade Finansministeriet rätt så massiva åtgärdsförslag i vårt nuvarande arbetslöshetsskyddssystem. Finland behöver utan vidare vettiga lösningar för att förbättra landets sysselsättning men jag tror inte att det sker genom att man avlägsnar tilläggsdagarna (den s.k. pensionsslusen) från sådana 60 – 62 åringar som blivit arbetslösa på slutet av sin arbetskarriär.

Nästa vårvinter är det åter igen dags att förnya sjöfartens kollektivavtal. Eftersom det kan bli fråga om besvärliga förhand-

lingar ber vi att så många som möjligt av de av våra medlemmar som arbetar inom sjöfartssektorn skriftligen informerar sin förtroendeman eller förbundets sakkunniga om sådana förbättringar som man önskar att ska beaktas då kollektivavtalet förnyas.

Det är åter skäl att förbereda sig inför de arbetsresor som sker under på morgonen och kvällen i höst- och vintermörkret. Granska t.ex. att era fordons lyktor är i skick och rengör vindrutorna. De som cyklar till jobbet bör notera att den nya vägtrafiklagen som trädde ikraft i början av juli kräver att cykeln har en baklykta. Kom även ihåg att använda väl synliga ytterkläder, reflex och skor som är lämpliga för hala vägar!

Jag önskar en skön början på hösten till förbundets medlemmar och tidningens läsare!

Chefredaktör Robert Nyman



Hyvää alkavaa syksyä!

Kulunut kesä on poliittisella rintamalla ollut lähinnä COVID-19 viruksen ympärillä käytyä keskustelua asioiden hoidosta tai hoitamattomuudesta näkökulmasta riippuen.

Työelämää koskevia ohjeistuksia ja linjauksia sekä poikkeustilaa jopa hyväksi käyttäen ns. työelämän uudistuksia tehtäessä olisi hyvä muistaa, että vain aidoissa neuvotteluissa kolmikannalla on päästy pysyviin ratkaisuihin. Olemme kuulleet esityksiä työttömyysturvan heikentämisestä mm. poistamalla työttömyysturvan lisäpäivät. Ansiosidonnaisen työttömyysturvan laajentaminen koskemaan myös työttömyys- tai liitonjenskassoihin kuulumattomia henkilöitä on herättänyt poliittisia intohimoja ja ollut kestoaihe vuodesta 2015 alkaen tietyille piireille. Asiassa on nähty jopa takinkääntö esim. EK:n suunnalta. Aikoinaan sopimusneuvotteluissa on sovittu nykyisestä hyvin toimivasta järjestelmästä ansiosidonnaisesta työttömyysturvasta maksaville kassoihin kuuluville jäsenille. En malta olla ottamasta esille A-Studioissa 13.7.2020 ja HS:ssa 14.7.2020 ollutta poliittista keskustelua, jossa ansiosidonnaista työttömyysturvaa verrattiin kaikille moottoriajoneuvojen omistajille pakolliseen liikennevakuutukseen tieliikenteessä. Keskustelussa unohdettiin kuitenkin, että pakollisen liikennevakuutuksen lisäksi moottoriajoneuvon omistaja (vertaa työntekijään) voi ottaa lisäturvaksi kaskovakuutuksen (vertaa Liiton työttömyyskassan jäsenyyttä) joka kattaa myös omat vahingot.

Nyt esitetyn mielikuvan mukaan viisaasti työttömyysturvaan varautuneet ja maksavat kassojen jäsenet olisi tarkoitus pistää maksajiksi myös kassoihin kuulumattomien osalta heikentäen näin kaikkien turvaa! Tämä on verhottu tasapuolisuuden ja yhdenvertaisuuden kaapuun. Sopii varmasti hyvin tiettyjen työnantajapiirien tarkoitukseen romuttaa nykyinen toimiva ansiosidonnainen liittojen työttömyyskassajärjestelmä.

Asia tulee varmasti taas esiin, kun seuraavat eduskuntavaalit lähestyvät.

Liittokokous lähestyy ja toivon yhdistyksiltä aktiivisuutta aloitteissa liittomme asioissa!

Pysykää terveenä ja toivokaamme että koronaviruksen kakkosaalto jää hallituksi!

Pertti Roti

Puheenjohtaja

Suomen Konepäällystöliitto

En god början på hösten!

De diskussioner som under den gångna sommaren förts inom det politiska fältet har beroende på synvinkeln främst gällt korrekt eller inkorrekt skötsel av COVID-19 ärenden.

Då s.k. förnyelser av arbetslivet görs genom direktiv och linjedragningar som t.o.m. drar nytta av undantagsläget är det skäl att komma ihåg, att endast genom äkta tre parts förhandlingar har bestående lösningar uppnåtts. Förslag har framförts om att försäkra arbetslöshetsskyddet genom att avlägsna tilläggsdagar och gradera ersättningen på basen av hur länge den arbetslösa har varit i arbete. Ett förslag om att utvidga

det förtjänstrelaterade arbetslöshetsskyddet att omfatta även de arbetstagare som valt att inte höra till någon kassa har väckt politisk passion. Frågan har varit ett populärt tema för vissa grupperingar sedan år 2015 och nu under sommaren gjorde Näringslivets Centralorganisation en helomvändning i ärendet.

Vårt nuvarande välfungerande system gällande inkomstrelaterat arbetslöshetsskydd för alla de som hör till kassorna, överenskomts i de avtalsförhandlingar som har förts. Jag kan inte låta bli att ta upp den politiska diskussion som framförts i media (A-Studio 13.7.2020 och HS 14.7.2020) där förtjänstrelaterat arbetslöshetsskydd jämförts med den trafikförsäkring som är obligatorisk för alla motorfordonsägare. I diskussionerna glömde man bort det tilläggskydd som fordonsägaren (jämför arbetstagaren) kan erhålla med en frivillig kaskoförsäkring (jämför arbetslöshetskassan).

Enligt den nu framförda föreställningen borde de som hör till arbetslöshetskassorna betala även för dem som inte hör till en kassa och därmed försäkra allas ersättningsskydd. Detta förslag har beklätt med argumenten rättvis och jämlik som säkert fungerar bra för vissa arbetsgivargrupperingars syften att försöka skrota förbundens nuvarande fungerande arbetslöshetskassasystem.

Detta ärende dyker säkert upp då nästa riksdagsval närmar sig.

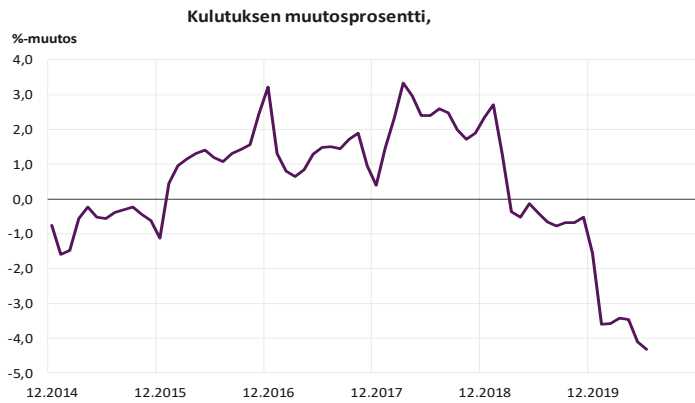
Förbundsmötet närmar sig och jag hoppas föreningarna är aktiva gällande motioner som gäller förbundets ärenden!

Håll er friska och låt oss hoppas att den andra coronavirusvägen kan stävas tillräckligt bra!

Pertti Roti

Ordförande

Finlands Maskinbefälsförbund

SÄHKÖN HANKINTA JA KULUTUS,
kesäkuu 2020
Kulutus ja sen muutokset edelliseen vuoteen verrattuina:
GWh %
kesäkuu 5492 -5,5
vuoden alusta 41571 -6,9
viimeiset 12 kk 83029 -4,3


	2019			2020		
	GWh	Osuus-%	Muutos-%	GWh	Osuus-%	Muutos-%
kesäkuu						
KULUTUS	5809	100,0	-2,4	5492	100,0	-5,5
TUOTANTO	4674	80,5	11,9	4495	81,8	-3,8
vesivoima	1264	21,8	36,8	1132	20,6	-10,5
tuulivoima	436	7,5	-11,6	366	6,7	-16,0
aurinkovoima	32	0,6	115,2	66	1,2	107,0
ydinvoima	1772	30,5	19,2	1796	32,7	1,4
lämpövoima	1170	20,1	-6,9	1135	20,7	-3,1
yhteistuotanto	1000	17,2	2,3	972	17,7	-2,8
erillistuotanto	170	2,9	-39,0	163	3,0	-4,5
NETTOTUONTI	1135	19,5	-36,0	997	18,2	-12,2
vuoden alusta						
KULUTUS	44634	100,0	-1,5	41571	100,0	-6,9
TUOTANTO	35026	78,5	-0,7	34435	82,8	-1,7
vesivoima	6701	15,0	-16,0	8273	19,9	23,5
tuulivoima	3217	7,2	18,8	3963	9,5	23,2
aurinkovoima	86	0,2	112,5	169	0,4	95,5
ydinvoima	11283	25,3	4,3	11401	27,4	1,0
lämpövoima	13739	30,8	0,1	10628	25,6	-22,6
yhteistuotanto	12385	27,7	5,7	9909	23,8	-20,0
erillistuotanto	1354	3,0	-32,8	719	1,7	-46,9
NETTOTUONTI	9608	21,5	-4,3	7136	17,2	-25,7
viimeiset 12 kk						
KULUTUS	86778	100,0	-0,4	83029	100,0	-4,3
TUOTANTO	67271	77,5	0,3	65460	78,8	-2,7
vesivoima	11858	13,7	-2,7	13859	16,7	16,9
tuulivoima	6347	7,3	21,5	6731	8,1	6,1
aurinkovoima	136	0,2	103,3	261	0,3	91,7
ydinvoima	22351	25,8	2,5	23044	27,8	3,1
lämpövoima	26579	30,6	9,7	21564	26,0	-18,9
yhteistuotanto	22493	25,9	8,5	19568	23,6	-13,0
erillistuotanto	4086	4,7	16,8	1996	2,4	-51,1
NETTOTUONTI	19507	22,5	-2,7	17570	21,2	-9,9

Suomi on koronakriisissä Euroopan mestari



kuvaaja Liisa Valonen

Suomi on kansainvälisesti vertaillen selvinnyt koronakriisissä erinomaisesti. Toisella vuosineljänneksellä huhti-kesäkuussa Suomen bruttokansantuote laski vain 3,2 prosenttia edellisestä vuosineljänneksestä. Helsingin Sanomien vertailussa se oli Euroopan mestaruus hyvässä mielessä. Esimerkiksi Ruotsissa bruttokansantuote laski 9, Saksassa 10 ja Espanjassa 18 prosenttia.

Yhtenä selityksenä voidaan pitää sitä, että Suomi on jälkisyklinen maa. Kansainväliset suhdanteet heijastuvat tänne viiveellä. Viimeksi 2010-luvulla kasvun käynnistyminen kesti pidempään kuin muualla, tällä kertaa koronakriisistä tulee seuraava talouden lasku.

SUHDANTEEN TULEVAT SUOMEEN VIIVEELLÄ

Jälkisyklisyys johtuu ennen kaikkea siitä, että Suomen vienti keskittyy investointihyödykkeisiin eli koneisiin, laitteisiin ja rakennuksiin, joita muut yritykset käyttävät omien tuotteidensa valmistamiseen. Näissä toimitusajat ovat pitkiä ja tilauskirjat luovat puskuria. Monien muiden maiden vientirakenne keskittyy enemmän kulutushyödykkeiden tuottamiseen, joten kysynnän heilahtelut näkyvät nopeammin.

Vaikka Suomi onkin muihin verrattuna selvinnyt hienosti, ei korona tietenkään ole tervetullut vieras täälläkään. Nyt on tullut ikäviä uutisia tilauskirjojen tyhjenemisestä. Odotettavissa on, että koronakriisi heijastuu voimakkaammin Suomen vientiin myöhemmin.

Toisaalta Suomessa koronan talousvaikutukset saattavat jäädä myös kokonaisuutena muita maita lievemmiksi. Koronapandemia on pysynyt täällä kansainvälisesti vertaillen erinomaisesti aisoissa. Tämä on vähentänyt kuluttajien pelkoja, eikä näin ollen koronakriisi ole heijastunut yhtä voimakkaasti kuluttajien käyttäytymiseen. Li-

säksi työmarkkinajärjestöt sopivat pikaisesti työmarkkinajoustoista ja valtio on tukenut ihmisiä, yrityksiä ja kuntia.

Tilastokeskuksen kuluttajien luottamusindikaattori näyttääkin, että kuluttajien luottamus niin omaan kuin Suomen talouteenkin on vahvistunut. Kuluttajien luottamus on ylittänyt jopa pidemmän aikavälin keskiarvon. Tämä antaisi viitteitä siitä, että Suomessa koronaepidemian vaikutukset talouteen voivat jäädä selvästi muita maita pienemmiksi.

Toisin kuin jotkut väittivät koronakriisin alkaessa, asettelu ei ollutkaan ”rahat tai henki”. Etenkin elinkeinoelämän edustajat karttoivat voimakkaita rajoitustoimia vedoten taloudelle aiheutuviin haittoihin. Vastakkain ei lopulta ollutkaan talous ja terveys. Ruotsin kokemukset ovat näyttäneet, että rajoitustoimia paljon syvemmän taantumana aiheuttaa kuluttajien pelko.

SOPEUTUSTARVETTA LIIOITELLAAN

Hallituksen budjettipolitiikka on ensi vuonna elvyttävää ja sitä tukee myös EU:n elvytysrahastosta tuleva yli kolmen miljardin euron potti. Hallituksen elvytystoimilla ja niiden ajoittamisella on suuri merkitys tulevan työllisyyskehityksen kannalta. Nyt ei kannata toistaa 1990-luvun laman virheitä. Silloin nähtiin, että kerran korkealle päästettyä työttömyyttä on vaikea alentaa ja alentaminen saattaa kestää jopa vuosikymmeniä. Siksi elvytys on parasta työllisyyspolitiikkaa.

Elvytyspolitiikalla on onneksi tällä hetkellä laaja tuki. Jotkut ovat kuitenkin väläytelleet hyvin merkittävää sopeutusta koronakriisin jälkeen. Esimerkiksi valtiovarainministeriö puhui ensin seitsemästä, myöhemmin viidestä miljardista eurosta.

Sopeutustarpeen mittaluokasta ei kuitenkaan vielä ole mitään varmuutta. Edelleen on täysin epäselvää, kuinka paljon koronakriisin aikana velkaannutaan ja miten

talous alkaa palautua kriisin jälkeen. Näin ollen sopeutustarpeesta on hankala tehdä vielä valistuneita arvauksia, saati ripustautua tarkkoihin lukuihin. Sopeutustarvetta myös pienentävät useat seikat.

Ensinnäkin kansalliset keskuspankit ostavat merkittävän osan valtionvelasta. Esimerkiksi Suomen valtio on velkaantumassa tänä vuonna 19 miljardia euroa, mutta Suomen Pankki ostaa arviolta noin 23 miljardilla eurolla Suomen valtionvelkaa. Näin ollen velkaantuminen ja siten myös takaisinmaksu tapahtuu pääasiassa itselle.

Toiseksi koronakriisissä kaikki maat velkaantuvat. Tämä tarkoittaa, että sijoittajien silmissä Suomen valtionvelka ei muutu yhtään riskipitoisemmaksi verrattuna johonkin toiseen maahan. Toisin sanoen: Suomen valtionvelan korkoero esimerkiksi Saksaan tuskin kasvaa.

Kolmanneksi rahapolitiikka pysyy kevyenä ja korot matalina vielä aiemmin oletettua pidempään, mikä helpottaa valtionvelan hoitamista. Vaihtoehtoisesti talouskasvu saattaa kiihtyä ja korot nousta, mutta tämäkään tilanne ei ole Suomen julkisen talouden näkökulmasta ongelmallinen, sillä silloin talouskasvu pienentää velka-astetta.

Lisäksi on väläytely luovempia ratkaisuja kuten valtionvelan osittaista mitätöintiä koronakriisin jälkeen. Tämän vaihtoehdon poliittista realismia kasvattaa se, ettei valtionvelkojen mitätöinti edellytä yhteisvastuun kasvattamista EU:ssa. Valtionvelkoja voidaan mitätöidä tasapuolisesti esimerkiksi 30 prosenttia BKT:stä kaikilta euroalueen jäsenmailta.

Vaikka sopeutustarvetta luultavasti liioitellaankin, luovat ratkaisut helpottavat varmasti tilannetta. Poikkeukselliset ajat vaativat poikkeuksellisia tekoja. ■

Patrizio Lainà
STTK:n pääekonomisti



Hanhikiven ydinvoimalan kaupallinen käyttö tarkoitus aloittaa vuonna 2028

Kevään aikana Hanhikivi 1 -hankkeen perussuunnittelua sekä luvitusaineiston laatimista on jatkettu etätöinä ja työt Hanhikiven niemellä ovat jatkuneet pääosin normaalisti. Valmistautuminen ydinvoimalaitoksen rakentamisaikavaiheeseen otti askeleen eteenpäin, kun hallintorakennuksen rakentaminen käynnistettiin kesäkuussa. Uusi toimitusjohtaja aloitti tehtävässään kesäkuun alussa.

Fennovoimalaisten osalta kevät ja alkukesä ovat kuluneet pääsääntöisesti etätöissä. Koronaepidemian puhjettua Fennovoiman ja laitostoimittaja RAOS Projectin työntekijät siirtyivät onnistuneesti etätöihin, ja suunnittelutyötä ja suunnitteludokumentointia tarkistamista on jatkettu kotoa ja vain rajoitetusti toimistolla työskennellen. Rakennustyömaalla on pidetty yllä työmaan vaatima minimimiehitys. Koronarajoituksista riippumatta hanke on edennyt koko kevään ajan oikealla reitillä, ja uusi tilanne on tuonut mukanaan myös uusia toimintatapoja. Huhtikuussa Säteilyturvakeskus (STUK) suoritti Fennovoimalle ensimmäisen RKT-tarkastuksen etänä. Myöhemmin huhtikuussa STUK teki ensimmäisen kansainvälisen etätarkastuksen, jossa tarkastettiin laitostoimittaja RAOS Projectin toimintaa. Japanissa, Japan Steel Worksin tehtaalla puolestaan turbiini-generaattorin roottorin valmistukseen liittyviä teknisiä tarkastuksia seuraavat Fennovoiman puolesta paikalliset asiantuntijat.

YDINVOIMALAITOKSEN SUUNNITTELU JA LUVITUSTYÖ

Tällä hetkellä Fennovoiman toiminta keskittyy varsinkin rakennusten suunnittelun tarkastamiseen. Tavoitteena on saada ydinturvallisuuden kannalta keskeisten rakennusten ja rakenteiden perussuunnittelu valmiiksi kuluvan vuoden aikana. Alkuvuodesta perussuunnittelun pääpaino oli järjestelmäkuvauksien katselmointien ensimmäisessä vaiheessa, joka on nyt saatu pääosin päätökseen. Kevään aikana Fennovoima on toimittanut Säteilyturvakeskukselle (STUK) uusia alustavaan turvallisuusselvitykseen liittyviä dokument-

tieriä. Ensimmäinen erä toimitettiin viime vuoden joulukuussa, ja toinen erä huhtikuussa. Tuolloin STUK sai tarkastettavakseen kuvauksen laitospaikasta sekä sen turvallisuuteen liittyvät analyysit. Kesäkuussa toimitimme kolmannen erän, joka sisältää ensimmäisten keskeisten turvallisuusjärjestelmien kuvaukset.

Alkuvuoden aikana laitoksen turvallisuuteen liittyvät merkittävät suunnittelukysymykset on saatu pääosin ratkaistua ja laitospaikan rakennusten sijoitus suunnittelu eli layout on saatu sellaiseen valmiuteen, että laitoskaivannon louhinta- ja kaivuutöiden yksityiskohtainen suunnittelu pystyttiin käynnistämään. Myös automaatiokokonaisuuden suunnittelu on aloitettu. Fennovoima keskittyy yhdessä laitostoimittajan kanssa nyt siihen, että automaatio-osuunnittelu etenee perussuunnittelun ja luvituksen edellyttämällä tahdilla.

Fennovoiman tavoitteena on saada ydinenergialain mukainen valtioneuvoston myöntämä rakentamislupa vuonna 2021 ja aloittaa voimalaitoksen kaupallinen käyttö vuonna 2028.

HANHIKIVI 1 -TYÖMAA

Koronatilanteesta huolimatta Hanhikivi 1 -työmaalla töitä on pystytty jatkamaan melko normaalisti. Toukokuussa työmaalla jatkettiin ruoppaus- ja vesirakennustöitä. Pitkittäispatojen ja aallonmurtajien rakentaminen on valmistunut. Laitostoimittajan tukialueella rakennustyöt jatkuivat raudoittamon, työmaaruokalan, korroosionestokäsittelylaitoksen ja turbiini-komponenttivaraston osalta. Myös Hanhikiven niemeltä louhitun kiviaineksen murskaus on

Laitostoimittajan tukialueella jatketaan valmistelevia töitä. Etuallalla raudoittamo.

käynnistynyt. Osana projektialueen infrastruktuurin valmistelutöitä on aloitettu työmaan kaukolämpöverkon rakentaminen.

Kesäkuun alussa Fennovoima käynnisti hallintorakennuksen rakennustyöt. Urakan toteuttaa Lehto Groupiin kuuluva Lehto Tilat Oy, joka aloittaa varsinaisen rakentamisen kesän aikana. Hallintorakennus pitää sisällään tilat 300 henkilölle, kokoushuoneet, henkilöstöravintolan sekä koulutussiiven. Kyseessä on merkittävin yksittäinen Fennovoiman omalla toteutusvastuulla oleva rakennus.

Kevään aikana työmaalla on työskennellyt päivittäin noin 200 henkilöä. Kesäkuun lopussa työmaalla oli ollut 88 päivää ilman työajan menetykseen johtaneita työtapaturmia. Työmaarekisteriin on kirjattu 650 yritystä, joista 590 on suomalaisia. Työmaan tulokoulutuksen on käynyt 3200 henkilöä.

Helmikuussa yhtiön uudeksi toimitusjohtajaksi nimitetty Joachim Specht aloitti tehtävässään 1.6.2020. Specht tulee Fennovoimaan PreussenElektrasta (ent. E.ON Kernkraft), jossa hän on toiminut varatoimitusjohtajana sekä ydintekniikka- ja konsultointiosaston johtajana. ■

Lisätietoa: Viestintäjohtaja Sakari Kotola, (sakari.kotola@fennovoima.fi)



kuvat: Fennovoima

Hukkalämpö kaukolämpöjärjestelmissä

Hukkalämpö tai -kylmä on kaukolämmitys- tai kaukojäähdytysjärjestelmässä hyödynnettävä väistämättömänä sivutuotteena syntyvää lämpöä tai jäähdytysenergiaa, joka ilman tätä hyödyntämistä katoaisi käyttämättömänä ympäristöön. VTT:n tuoreessa hankkeessa käytiin läpi energiatehokkuus- ja uusiutuvan energian direktiivien asettama määritelmällinen viitekehys hukkalämpöjen hyödyntämiselle, potentiaaliset hukkalämmönlähteet kuvauksineen ja arvioituine lämpötilatasoineen. Raportissa todetaan että lämmitys- ja jäähdytyssektorin suhteen direktiivien määritelmät ovat usein monitulkintaisia ja epäselviä ja niitä tullaan tarkentamaan vuoden 2021 loppuun mennessä.

Teollisuuden hukkalämmön edustavat yleisesti suuria, pistemäisiä lämmönlähteitä. Toisaalta ne sijaitsevat usein kaukana kaukolämpöjärjestelmistä ja/tai läheisin kaukolämpöjärjestelmä on saatavilla olevaan hukkalämmön määrään nähden pieni. Teollisuuden prosessit ovat myös hyvin erilaisia keskenään ja käytettävissä oleva lämpötilataso vaihtelee melkoisesti, mutta on kautta linjan korkeampi kuin yleisesti kaupunkialueen tai luonnon lämmönlähteissä.

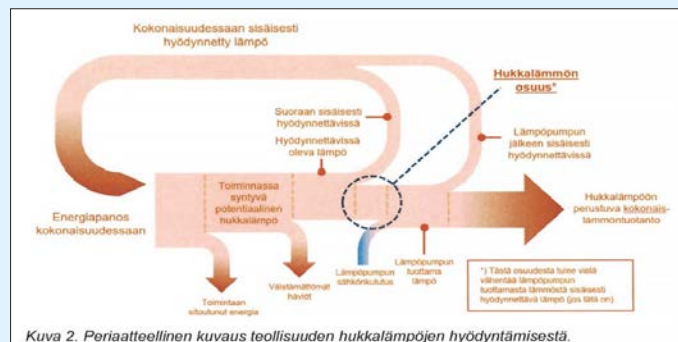
Kaukolämpöyhtiö joutuu varautumaan sekä hetkittäisiin katkoksiin esim. teollisuuden huoltoseisokkien muodossa, että pidemmän aikavälin epävarmuuteen teollisen toiminnan pysyvyydestä paikkakunnalla. Hukkalämmön määrä ei myöskään ole kaukolämpöyhtiön ohjattavissa, vaikka se teollisuuden toiminnan luonteesta johtuen on melko tasaisesti saatavilla vuoden ympäri.

Raportin pääpaino on hukkalämmönlähteissä, mutta lämmönlähteitä on käyty läpi myös laajemmin. Tutkimuksen tilasi työ- ja elinkeinoministeriön yhdessä Energiateollisuus ry kanssa. ■

Lähde: Hukkalämpö kaukolämpöjärjestelmissä
VTT Kirjoittajat: Miika Rämä, Krzysztof Klobut
VTT-CRM-166324-19

ALLE YHTEENVETO RAPORTIN TÄRKEIMMÄT JOHTOPÄÄTÖKSET:

- Työssä käytiin läpi energiatehokkuus- ja uusiutuvan energian direktiivien asettama määritelmällinen viitekehys hukkalämpöjen hyödyntämiselle, potentiaaliset hukkalämmönlähteet kuvauksineen ja arvioituine lämpötilatasoineen sekä projektin aikana esille tulleen erikoistapaukset niiden liittyen hukkalämpöjen hyödyntämiseen
- Vaikka direktiivit eivät olleet täysin yksiselitteisiä, niistä käy ilmi selkeä tahtotila hukkalämpöjen hyödyntämisen edistämiseen. Suomalaisesta näkökulmasta voidaan puutteena pitää sitä, ettei asuinrakennuksia ei käsitellä hukkalämmönlähteinä lainkaan.
- Jätevesi määritellään hieman yllättäen uusiutuvaksi hukkalämmön sijaan. Sinänsä luokitellulla uusiutuvaksi tai hukkalämmöksi ei ole merkitystä, ja molemmat ovat toivottavia lämmönlähteitä kaukolämmön tuotannossa.
- Hukkalämpö tai -kylmä on siis kaukolämmitys- tai kaukojäähdytysjärjestelmässä hyödynnettävä väistämättömänä sivutuotteena syntyvää lämpöä tai jäähdytysenergiaa, joka ilman tätä hyödyntämistä katoaisi käyttämättömänä ympäristöön.
- Enimmäkseen fossiilisiin polttoaineisiin perustuvan yhteistuotannon savukaasujen lämmöntalteenotto lämpöpumpulla luo suomalaisessa verotusjärjestelmässä ongelmallisen tilanteen, jossa tehokkaampi järjestelmä tuo toimijalle raskaammat veroseuraamukset. Muutokset verotuskäytännölle tulee testata eri laistostyyppille, hahmotellut ratkaisut tarvitsevat kaikki lisätietoja laitoksesta.
- Jätteenpolttolaitosten osalta tilanne ja näkemykset Suomen osalta saattavat erota Manner-Euroopan vastaavista.
- Lämpöpumput tulevat yleistymään Suomen lämmityssektorilla sekä kaukolämmön tuotannossa että erillisenä lämmitysmuotona. Mahdollisen lämpöpumppuihin kohdistuvan edullisemman verokohtelun toteutuessa lämpöpumppujen sähkönkulutusta tulee mitata erikseen.
- Teollisuuden hukkalämpöpotentiali on suuri, mutta käytännössä osa siitä ei ole hyödynnettävissä kaukolämpöjärjestelmissä. Teollisuuden hukkalämpöjen haasteena on usein tarpeeksi suuren kaukolämpöjärjestelmän puute ja/tai etäisyys sopivaan järjestelmään.



- Kokonaisuutena työ luo pohjaa tarkemmalle hukkalämpöpotentialin arvioinnille, jokapuolestaan tarjoaa tarvittavat tiedot sen hyödyntämisen teknistaloudelliselle arvioinnille järjestelmätasolla.

907 MW:N VESIVOIMALA

Kuva: Latvenergo



Kuvassa osa vaihdetusta juoksupyörästä ja ylikonemestari Jukka Kauppinen.

Plavinassa on Latvian, ja Baltian, suurin vesivoimalaitos. Laitos sijaitsee Väinäjoesa, 100 km päässä Riiasta. Joen pituus on 1 020 km, lähtöpisteen korkeus on 221,2 merenpinnasta Venäjän maaperällä ja valuma-alueen koko 87 900 km².

Vuonna 1966, kun kaikki 10 turbiinia oli saatu tuotantoon, teho oli 825 MW. Jokainen turbiini on eritehoinen, sillä niitä on uudistettu vaiheittain. Vuosina 1991–1993 tehot nostettiin 855 MW:iin, 6x82,5 MW ja 4x90 MW. Laitoksen nykyinen kokonaisteho on 907,6 MW. Turbiinin pyörimisnopeuden hitaus johtuu generaattorin napapariluvun suuresta määrästä, ja siten generaattorien halkaisija on peräti 15 350 mm. Turbiinihalli on 196 m pitkä ja 18,5 m leveä.

Laitoksella on 10 kpl rakenteeltaan pystyakselisia Francis-reaktioturbiineja, jotka toimivat seuraavasti. Virtaava vesi muuttaa painettaan kulkiessaan turbiinin läpi, ja samalla se luovuttaa energiansa turbiinin siipien liikuttamiseen. Spiraalinmuotoinen tuloputki kiertyy turbiinin ympärille ja kapenee loppua kohden. Vesi ohjautuu tangentialisesti johtosolukkeiden läpi juoksupyörälle, jossa vesi kulkee juoksupyörän ulkokehältä sisäkehälle, ja poistuu juoksupyörän keskeltä. Vesi ohjautuu turbiinista alas imuputkeen. Imuputki on muotoiltu siten, että putken poikkipinta-ala kasvaa, jolloin veden virtaus hidastuu ja se virtaa tasaisesti ulos turbiinista. Näin ollen pois virtaava vesi sisältää mahdollisimman vähän liike-energiaa, joten turbiinin käyttöön jää vastaavasti enemmän turbiiniin tulevan veden energiasta, joka muutetaan generaattorissa sähköenergiaksi. Turbiinin ei ole välttämätöntä olla alaveden alapuolella, kunhan imuputki on koko ajan täynnä vettä. Kuitenkin, mitä korkeammalla turbiini on, sitä enemmän alapuolinen vesimassa imee juoksupyörän siipiä. Imu ja siitä seuraava paineenalennus voi aiheuttaa kavitointia, mistä johtuen rakenteiden tulee olla riittävän tiiviitä.

Voimalaitoksen tuotanto riippuu pääasiassa veden virtauksista, sillä yläjuoksulla veden taso ei voi laskea alle 69,14 metrin (merenpinnan yläpuolella) eikä nousta yli 72,14 metrin (merenpinnan yläpuolella). Näiden rajojen sisällä huomioidaan sähkönkulutus ja -hinta tuotantotalouden optimoinnissa. Tuotantoa suunniteltaessa otetaan huomioon kaikki kolme Väinäjoen voimalaitosta, sillä Latvenergo omistaa ne kaikki. Yhtiö tuottaa noin 90 prosenttia kaikesta Latviassa tuotetusta sähköstä. Toisten vesivoimaloiden tehot ovat: Riika 402 MW ja Kegums 264 MW.

Plavinassa veden putoamiskorkeus on 40 metriä ja veden virtaus vaihtelee vuosittain ja vuodenaikojen mukaan. Veden kulutus yhden kW:n tuottamiseen on 11,03 m³. Pitkäaikainen veden keski-virtauma on 554 m³ sekunnissa, ja sähkön tuotannon keskiarvo 1 604 GWh, mikä on karkeasti arvioituna noin 25 % Latvian sähkön kulutuksesta.

Laitoksella työskentelee yhteensä 70 henkilöä, joista vuorotöissä yksi operaattori ja kaksi kiertävää käyttäjää. Ennaltaehkäisevää huoltoa tehdään 1–2 kertaa vuodessa. Tämän lisäksi on lista ennalta määritellyistä tarkastuksista ja katsastuksista joka päivälle, viikolle ja kuukaudelle. Täyshuolto, jossa voimalaitosyksikkö puretaan, suoritetaan kerran 5–7 vuodessa. Voimalaitosyksikön uudelleenrakennus uudella turbiinilla ja generaattorin osilla tehdään noin 30–50 vuoden välein. ■

Teksti: kouluttaja Jukka Kauppinen, Taitotalo

PLAVINAS NUMERONA

- Poistetun maan määrä 4 590 000 m³
- pengerrytetyn maan määrä 2 000 000 m³
- siirretyn maan määrä 1 688 000 m³
- betonin ja lujitetun betonin määrä 545 000 m³
- raudoituksen määrä 34 000 000 kg
- rakennuksen hinta (vuonna 1961) 90 500 000 ruplaa,
- 330 kV:n päämuuntajia 5 kpl
- yläpuoleisen vesialtaan pinta-ala 35 km²
- altaan pituus 56 km
- altaan keskileveys 300 m
- altaan keskiyvyys 15 m
- altaan maksimitilavuus 509 000 000 m³
- suurimman altaasta kalastetun monnin pituus 2,42 m ja paino 84,7kg.

UUSI JÄSENETU:

ilmaista puhelinneuvontaa yksityiselämän lakiasioissa

Oikeuksien ja velvollisuuksien ennakointi säästää monesti ristiriidoilta ja vahingoilta. Jäsen voisi usein yksinkertaisella tavalla edistää oikeusturvaansa kysymällä neuvoja lakimieheltä ajoissa.

SKL:n jäsenille maksutonta lakimiehen puhelinneuvontaa yksityiselämän oikeudellisissa asioissa

Suomen Konepäällystöliiton jäsenet mukaan lukien eläkeläiset saavat maksutonta lakimiespalvelua puhelinneuvontana yksityiselämään kuuluvissa oikeudellisissa asioissa kuten:

- Perintö-, testamentti ja perinnönjakoasiat
- Avioehtosopimukset, avioero ja ositus
- Avoparien yhteisomistuksen purkaminen
- Perintö- ja lahjaverotus
- Huoneenvuokra- ja asunto-osakeyhtiöasiat ja kaupan virheet
- Vahingonkorvausasiat

Palvelu koskee kaikkia maksavia jäseniä mukaan lukien eläkeläiset. Jäsenyys tarkistetaan (jäsennumero).

Soittoaika torstaisin 16–18, myös loma-aikoina. Puhelinneuvonnan numero on 045–783 360 854, Lakimies Riku Muurinen.

Neuvonta ei koske muun lakimiehen tai jäsenen itsensä hoitamia asioita tuomioistuimissa ja muussa viranomaisessa. Neuvonta ei koske myöskään jäsenten välisiä riitoja eikä riitoja, jotka kohdistuvat SKL:n kuuluvaan yhdistykseen tai SKL:n. Neuvontaan ei myöskään sisälly perehtymistä asiakirjoihin eikä niiden laatimista.

Puhelinneuvonta kattaa asiat, jotka jäsen voi esittää ja lakimies selvittää puhelimesta. Jos asiaa ei voida selvittää puhelinkeskustelun aikana, jäsen ohjataan ottamaan yhteyttä alaan perehtyneeseen lakimieheen, jonka kanssa jäsen voi sopia toimeksiannosta, josta veloitetaan erikseen.

SKL:n jäsenille maksutonta lakimiehen puhelinneuvontaa yksityiselämän oikeudellisissa asioissa:
joka torstai klo 16–18
puhelinnumero 045 783 360 85
muista kertoa jäsennumerosi

Yksityiselämän lakipalveluita alennettuun jäsenhintaan liiton jäsenille

Onko sinun tarkoituksesi tehdä testamentti tai askarruttaako perintöoikeuteen liittyvät kysymykset?

Liittohallitus myönsi liiton lakimiehelle Riku Muuriselle sivutoimiluvan lakimiestoimen harjoittamista varten vapaa-ajallaan.

Suomen Konepäällystöliiton jäsenet, mukaan lukien eläkeläiset, ja heidän perheenjäsenensä ovat oikeutettuja 15 %:n alennukseen normaalihinnoista.

Muurisella on laaja kokemus muun muassa perintö- ja testamenttioikeuteen liittyen. Palveluita ovat mm.

- Perintö-, testamentti ja perinnönjakoasiat
- Avioehtosopimukset, avioero ja ositus
- Avoparien yhteisomistuksen purkaminen
- Perintö- ja lahjaverotus

NY MEDLEMSFÖRMÅN:

gratis telefonrådgivning i privaträttsliga juridiska ärenden

Genom att en person i förväg tar reda på sina egna rättigheter och skyldigheter kan denne bespara sig från många tvister och skador. Medlemmarna kan nu på ett enkelt sätt förbättra sitt rättsskydd genom att i tid fråga råd av en kompetent jurist.

Gratis telefonrådgivning för Finlands maskinbefälsförbunds medlemmar i privaträttsliga juridiska ärenden.

Alla förbundets medlemmar (även pensionärsmedlemmar och studeranden) erhåller nu kostnadsfri telefonrådgivning i privaträttsliga juridiska ärenden såsom:

- Arvs-, testamente och arvsskiftesärenden
- Äktenskapsförord, skilsmässor och bodelning
- Upplösning av äkta pars samegendom
- Arvs- och gåvoskatt
- Ärenden som gäller hyresavtal, bostadsaktiebolag och fel i köp
- Skadeståndsärenden av jurist Riku Muurinen telefonnummer 045 783 360 85 torsdagar 16–18, även under semestertider.

Obs! Rådgivningen omfattar inte sådana ärenden som medlemmen själv eller någon annan jurist skött vid någon rättsinstans eller via någon myndighet. Rådgivningen omfattar inte heller tvister mellan förbundets medlemmar, eller tvister som gäller Finlands maskinbefälsförbund eller de föreningar som hör till förbundet. Rådgivningen omfattar genomgång eller uppgörande av några handlingar. Telefonrådgivningen omfattar sådana ärenden som i telefon kan presenteras av medlemmen och redas ut av juristen. Såvida ärendet inte kan utredas i telefonen erbjuds medlemmen att med medlemsrabatt fått ärendet skött av Juristbyrå LeXiMaX eller så instrueras medlemmen att vara i kontakt med någon annan i frågan insatt jurist.

Finlands Maskinbefälsförbunds gratis telefonrådgivning i privaträttsliga juridiska ärenden:
– torsdagar mellan klockan 16-18
– telefonnummer 045 783 360 85
– kom ihåg att ange ditt medlemsnummer!

Privatlivets juridiska tjänster till ett förmånligt medlemspris för förbundets medlemmar

Har du för avsikt att uppgöra ett testamente eller funderar du över arvsrättsliga frågor?

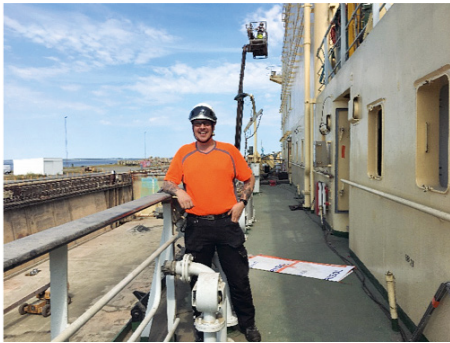
Förbundsstyrelsen har beviljat förbundets jurist Riku Muurinen rätt att som bisyssla på sin fritid idka juridisk rådgivning.

Finlands maskinbefäls medlemmar och deras familjemedlemmar är berättigade till en 15 % rabatt på normalpriserna.

Muurinen har en omfattande erfarenhet beträffande både rättstvister och bl.a. arvs- och testamentsrättsliga frågor. Tjänsterna omfattar bl.a.

- Arvs-, testamente och arvsskiftesärenden
- Äktenskapsförord, skilsmässor och bodelning
- Upplösning av äkta pars samegendom
- Arvs- och gåvoskatt
- Ärenden som gäller hyresavtal, bostadsaktiebolag och fel i köp
- Skadeståndsärenden

Edunvalvontaa Meripuolella



Kuka?

Paavo Leviäkangas, Sähkömestari, JAME ry:n jäsen
Päälouottamusmiehes Arctia Oy:ssä
Kotoisin olen Oulusta, jossa asun edelleen.
Arctiassa olen ollut töissä vakituksena 8 vuotta.

Luottamustoimet?

Päälouottamusmiehenä olen toiminut reilun vuoden. Tätä ennen toimin varapäälouottamusmiehenä noin puolitoista vuotta ja ennen tätä noin vuoden verran jäänmurtaja IB Polariksella laiva luottamusmiehenä.

Miten päädyit luottamusmieheksi?

Osittain varmaan sattumusten kautta ajaudu luottamusmieheksi. Tähän vaikutti varmaan se, että olin kiinnostunut edunvalvonnasta. Lisäksi meillä luottamusmiehes valitaan avoimella vaalilla, minkä vuoksi vain jos on kirjallisesti kiellettyyn ryhtymästä toimeen, niin ei voi tulla valituksi. Porukka oli ilmeisesti sitä mieltä, että minusta olisi tähän hommaan, kun äänestivät minua.

Millaisissa asioissa jäsenet kääntyvät puoleesi?

Laidasta laitaa tulee kysymyksiä ja tiedusteluja. Luottamusmiehenä täytyy osata vastata kysymyksiin, mutta mielestäni on myös tärkeää osata kysyä oikeat kysymykset. Tällä tarkoitan sitä, että mielestäni on tärkeää, että jo ensi vaiheessa saisi riittävät tiedot siitä, mistä asiassa on kysymys.

Meillä palkanmaksu ei ole ollut ongelma. Epäselvistä asioista tulee paljon kysymyksiä esim. työvuorosunnitelman muutoksiin ja ruokarahaan liittyen. On toki hyvä, että jäsenet kääntyvät puoleeni matalalla kynnyksellä. Yksittäisenä asiana voin mainita 5/2 vuorotellun, joka työllistää edelleen ja sitä vastustetaan laajasti.

Miten luottamusmiehes tehtävät ja asema ovat muuttuneet vuosien kuluessa?

Kyllä on muuttunut, mielestäni positiivisempaan suuntaan. Ennen lähinnä työnantajan toimesta saneltiin asioita. HR-osaston henkilöstö vaihdosten myötä tilanne on parantunut. Nykyään luottamusmiehes käyvät laajemmin konttorilla ja asioista keskustellaan mm. vuorottelua yms. liittyen. Keskustelu on avoimempaa ja vuorovaikutus on parantanut huomattavasti siihen verrattuna, kun aloitin luottamusmiehenä. Asioista pyritään sopimaan etukäteen esim. keikoista ja tuntuu siltä, että työnantajaa kiinnostaa oikeasti, miten asiat sujuvat.

Mikä on ollut vaikein asia, mitä olet joutunut selvittämään?

Kyllä se on ehdottomasti vääntö ns. pakkosiirroista, eli kun porukkaa yritettiin siirtää vastoin tahtoaan alukselta toiselle. Tästä väännettiin kovaa ja pitkään. Onneksi ne saatiin kumottua!

Onko joku asia mistä on tullut erityisen hyvä mieli?

Kyllä näiden pakkosiirtojen estäminen. Luottamusmiehes ei juurikaan saa kiitosta, eikä tätä sen takia tehdäkään, mutta tästä pakkosiirtojen torppaamisesta tuli kiitosta. Ei ollut turha vääntö!

Millaisia terveisiä haluat lähettää jäsenille?

Pysykäähän terveisinä! ■

Teksti; Riku Muurinen, lakimies SKL
p. 050 405 9397

- Arctia turvaa Suomen meriliikenteen kulun Itämeren jäätalven olosuhteissa, varmistaa toimivat vesiliikenneyhteydet ja tarjoaa ratkaisut turvalliseen sekä tehokkaaseen merenkulkuun haastavissa olosuhteissa merellä ympäri maailman.
- Yhtiön palveluja ovat jäänmurto, merenmittaus ja tutkimuspalvelut, väyläsuunnittelu, väylänhoito, öljyntorjunta, vesirakentaminen sekä muoviputkiviittojen ja -pöijujen valmistaminen.

KUKA?



Janne Laitinen, OTK,
Henkilöstö- ja lakiasiajohtaja sekä johtoryhmän jäsen

Työura?

Aloitin Arctiassa helmikuussa 2020. Ennen Arctiaan tuloa työskentelin Paltassa neuvottelujohtajana. Kaiken kaikkiaan ehdin työskennellä Paltassa 7,5 vuotta logistiikan eri TES-alojen parissa. Tätä ennen toimin HR-johtajana lentoyhtiössä. Nuorempana toimin liikennelentäjänä, joten operatiivinen toiminta on tuttua.

Miten työsi on sujunut ja miten edunvalvonta näkyy työssäsi?

Työni on lähtenyt hyvin liikkeelle Arctiassa. Olen positiivisesti yllätynyt myös edunvalvonnasta ja mielestäni meillä on hyvä vuoropuhelu. Toki myös ratkottavia haasteita ja työtä on tehtäväksi.

Onko Korona on vaikuttanut Arctiaan taloudellisesti?

Olemme sinällään ihan onnellisessa asemassa, että Koronasta johtuvat taloudelliset menetykset ja suorat vaikutukset operointiin ovat jääneet ainakin toistaiseksi pieniksi.

Onko Korona vaikuttanut työtapoihin?

Olemme panostaneet varautumiseen. Katajanokalla normaalisti päivystävä laivaväki oli kevään etätöissä. Lisäksi meidän koronaryhmä kokoontui keuhkokuumeen tilannekuvaa todella hyvin.

Intressebevakning inom Sjöfartens



Vem?

Paavo Leviäkangas, Elmästare,
JAME rf:s medlem

Huvudförtroendeman Arctia Ab

Jag är uppväxt i Uleåborg där jag fortfarande bor. Jag har jobbat 8 år i Arctia Ab.

Förtroendemannauppdrag? Jag har fungerat som huvudförtroendeman i ca 1 år. Före det var jag verksam som viceförtroendeman ca 1,5 år och var därtill under ett år fartygsförtroendeman på isbrytaren IB Polaris.

Vad fick dig att bli förtroendeman? Det var säkert delvis en tillfällighet att jag kom att bli förtroendeman men även mitt intresse för intressebevakning. Hos oss väljs förtroendemannen genom öppna val så endast den som skriftligen avsat sig från uppdraget kan inte bli vald. Uppenbarligen ansåg gruppen att jag är lämplig för det här då de röstade på mig.

I vilka ärenden vänder sig medlemmarna till dig? Ärendena kan gälla "allt mellan himmel och jord". En förtroendeman bör givetvis kunna besvara frågor men det är enligt mig även viktigt att man ställer rätta frågor. Med detta avser jag att det genast i det första skedet är viktigt att få tillräckligt med information om vad det är fråga om.

Hos oss är det sällan problem som gäller löneutbetalning men däremot många frågor som gäller t.ex. ändringar i arbetsturssystemet och spörsmål som gäller matpenningen. Det är givetvis bra att medlemmarna upplever att de har en låg tröskel för att vara i kontakt med mig. En enskild fråga som fortfarande ger upphov till en hel del arbete och många motsetter sig till är 5/2 skiftsystemet.

På vilket sätt gar förtroendemansens uppgifter och ställning förändrats under åren?

Visst har det skett förändringar och enligt mig i en positivare riktning. Förr var det främst fråga om att arbetsgivaren dikterade sina synpunkter. I och med personskiften inom företagets HR-avdelning har läget blivit mycket bättre. Nuförtiden besöker förtroendemännen oftare

kontoret och en öppen dialog förs om ärenden. Via en bättre växelverkan eftersträvar vi att i förväg komma överens om t.ex. projekt och det känns som arbetsgivaren är genuint intresserad av hur sakerna fungerar.

Vad har varit det svåraste ärendet som du haft att ombesörja?

Det har nog helt klart varit frågor som varit kopplade till tvångsförflyttning av maskinbesättning från ett fartyg till ett annat. Som tur fick vi de i skick men det krävdes långa och hårda förhandlingar!

Är det något som du varit särskilt nöjd över?

Förhindrandet av tvångsförflyttningarna. Det är sällan en förtroendeman får beröm och det är inte heller därför som man sköter uppdraget men många har tackat mig för att dessa förflyttningar inte förverkligades!

Vilka hälsningar vill du skicka till medlemmarna? Håll Er friska! ■

Text; Riku Muurinen, jurist Finlands maskinbefälsförbund, p. 050 405 9397

- Arctia tryggar Finländsk sjöfart i Östersjöns isvinterförhållanden, säkerställer fungerande internationell fartygstrafik och erbjuder lösningar för säker och effektiv sjöfart i utmanande förhållanden globalt.

- Företagets tjänster omfattar bl.a. isbrytning, havsmättnings- och forskningsservice, fartygsledsplanering och -skötsel samt oljebekämpning och vattenbyggande.

Alusten SO₂-päästöjä tarkkailevan Sniffer-pojjun pilotointi käynnistyi

Kuvat Arctia



Arctian tytäryhtiö Meritaito Oy ja Kine Robot Solutions Oy ovat kehittäneet yhdessä niin kutsutun **Sniffer-pojjun** ilmanlaadun tarkkailuun merialueilla. Poijun avulla pystytään muun muassa seuraamaan, kuinka alukset noudattavat Kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n linjaamia SO₂-päästörajoituksia. Ensimmäinen Sniffer-pojjun pilotointijakso käynnistyi toukokuun lopussa Turun ja Naantalin saaristossa jatkuen loppusyksyyn 2020.


Sniffer-pojjussa on etäohjattu päästönmitta-

uslaitteisto, joka on sijoitettu lujatekoisen muovipoijun sisään. Laitteisto analysoi päästöt ilmasta ja yhdistää tiedot alusten AIS-dataan AirNow-päästömittaupalvelun avulla. Poijun sijoitetut analysointilaitteet auttavat oikean päästölähteen tunnistamisessa ja AirNow:n algoritmit laskevat tietojen perusteella ohittavan aluksen päästöt, jotta tiedetään noudattaako alus IMO:n asettamia päästörajoituksia.

Sniffer-pojjun tuotekehitys ja pilotointijaksot ovat osa EU-tuetta Intelligent Sea -projektia, jonka puitteissa Meritaito Oy kehittää ja testaa älypoijuratkaisuja yhteistyössä Naantalin ja Tukholman satamien kanssa. Sniffer-pojju on todellinen läpimurto merialueiden ilmanlaadun tarkkailussa, sillä se on täysin automatisoitu älynuuskija, joka kykenee ilmanlaadun tarkkailuun ympärivuorokautisesti ja aina vuosiksi eteenpäin. Päästöpilvien liikkussa tuulen mukana etävalvontalaitteiston sijoittaminen on avainasemassa. Sniffer-pojjun etuihin lukeu-

tuikin sen asennettavuus lähes mihin tahansa alusväylän vieressä. Tarvittaessa poijua voi siirtää esimerkiksi vuodenaikavaihteluiden tai reittimuutosten mukaisesti. Sniffer-pojjun energialähteinä toimivat aurinkopaneelit ja akusto. "Sniffer-pojjulle on odotettavissa merkittävää myyntipotentiaalia maailmanlaajuisesti. Yhteistyömme Kinen kanssa on ollut hyvin hedelmällistä ja tuotevalikoimamme täydentävät hyvin toisiaan", kertoo poijujen kansainvälisestä myynnistä vastaava **Seppo Virtanen** Arctia Oy:stä. "Tuotteella on huima kansainvälinen markkina-arvo, sillä useilta valtiolta ja isoilta satamilta puuttuu automatisoidut päästövalvontaratkaisut", toteaa Kinen teknologiajohtaja **Kimmo Salonen**. ■

Lisätiedot: Myyntipäällikkö Seppo Virtanen, seppo.virtanen@meritaito.fi

 Euroopan unionin osittain rahoittama hanke
Euroopan laajuisen liikenneverkko (TEN-T)

Fortum [Power and Heat Oy] on käynnistänyt Loviisan ydinvoimalaitoksen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn

Menettelyssä arvioidaan voimalaitoksen mahdollisen käytön jatkamisen ja vaihtoehtoisesti käytöstäpoiston sekä matala- ja keskiaktiivisen jätteen loppusijoituslaitoksen ympäristövaikutuksia.

“Loviisan voimalaitoksen nykyiset käytönluvat ovat voimassa vuosien 2027 ja 2030 loppuun saakka. Tässä menettelyssä arvioimme sekä voimalaitoksen kaupallisen käytön jatkamisen että käytöstäpoiston vaikutuksia ympäristöön, ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen sekä ympäröivään yhteiskuntaan ja talouteen”, sanoo apulaisjohtaja Thomas Buddas. Loviisan voimalaitos on teknisesti hyvässä kunnossa ja täyttää tämän päivän turvallisuus-vaatimukset. Nyt toteutettavan ympäristövaikutusten arvioinnin avulla yritys kerää tietoa mahdollista uutta käyttöluvapahakemusta varten.

YVA-menettely on kaksivaiheinen ja se kestää noin puolitoista vuotta. Ensimmäinen ohjelmavaihe sisältää Fortumin suunnitelman ympäristövaikutusten arvioinnista sekä tiedottamisen ja osallistumisen järjestämisestä. YVA-ohjelman, siitä annettavien lausuntojen ja mielipiteiden pohjalta toteutetaan ympäristövaikutusten arviointi, jonka tulokset esitetään ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa. Hankkeen YVA-menettelyn yhteysviran-omaisena toi-



mii työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) ja kansainvälisen kuulemisen osalta ympäristöministeriö (YM).

Fortumissa uskotaan, että ydinvoimaa tarvitaan vielä pitkään. Hiilidioksidipäästöttömänä, luotettavana ja sääoloista riippumattomana energianlähteenä ydinvoima auttaa osaltaan vastaamaan nykypäivän energiantarpeisiimme ja hillitsemään ilmastonmuutosta - yhdessä uusiutuvan energian kanssa.

LOVIISAN VOIMALAITOS:

Fortumin kokonaan omistaman Loviisan voimalaitoksen käyttökerroin vuonna 2019 oli 92,4 %. Voimalaitoksen jatkuva kehittäminen ja modernisoinnit mahdollistavat kansainvälisessä mittakaavassa painevesire-

aktorien parhaimmistoon sijoittuvat käyttökertoimet. Fortum on investoinut Loviisan voimalaitokseen viimeisen viiden vuoden aikana yhteensä noin 450 miljoonaa euroa. Vuonna 2019, voimalaitoksella tuotettiin sähköä yhteensä 8,2 terawattituntia (netto), mikä on yli 10 % Suomen sähköntuotannosta. Fortumissa työskentelee noin 700 ydinvoima-alan ammattilaista, joista noin 500 Loviisan voimalaitoksella. Tämän lisäksi voimalaitosalueella työskentelee päivittäin lähes 100 muiden yritysten vakinaista työntekijää. ■

Lisätietoja: Thomas Buddas, apulaisjohtaja, Loviisan voimalaitos, puh. 010 455 3710

Energibolaget Fortum Ab påbörjar en miljökonsekvensbedömning angående Lovisa kärnkraftverk.

Miljökonsekvensbedömning bör göras för att kunna besluta om kärnkraftverket ska fortsätta som förut, upphöra eller läggas ner och samtidigt bli slutförvaring för radioaktiva ämnen. Miljökonsekvensbedömningen innebär att Fortum utreder tre olika alternativ. Man tar reda på vilka konsekvenserna är för miljön, ekonomin samt människors hälsa och säkerhet.

De nuvarande två reaktorerna vid kärnkraftver-

ket i Lovisa får inte användas efter år 2027 respektive 2030 och Fortum bör därför inom de närmaste åren få tillstånd av statsrådet för att antingen fortsätta eller lägga ner verksamheten på Hästholmen i Lovisa. Beslutet har stor betydelse för landets försörjningsberedskap, eftersom Lovisa kärnkraftverk producerar ungefär tio procent av hela Finlands elbehov. Det påverkar också Lovisas ekonomi, eftersom över 600 personer dagligen arbetar på kraftverket. ■



Laadukkaiden harjoittelupaikkojen löytäjä

Toiminnanjohtaja Bernt Lindell kertoo työstään Voima & Käyttö lehden päätoimittaja tapasi elokuun alussa Harjoittelumyllyn toiminnanjohtaja Bernt Lindell ja saimme kuulla harjoittelumyllyn ajankohtaisista asioista.

“Myllyn” tärkein tehtävä on koordinoida ja jakaa Suomen kauppalaivaston harjoittelupaikat tasapuolisesti merenkulkualan oppilaitoksille ja niiden opiskelijoille.

Miten tässä on onnistuttu? Lähtökohtaisesti hyvin ja kaikille harjoittelua hakeville opiskelijoille löytyy harjoittelupaikka. Pyrimme löytä-

mään opiskelijoille vaihtelua, uusia aluksia ja varustamoita mutta osa haluaa palata takaisin tuttuun ympäristöön. Opiskelijoiden tulelaatia profiiliin Myllyn järjestelmään ja pitää huolen, että heillä on tarvittavat asiakirjat (mm. passit, merimieslääkärintodistus) voimassa. Lisäksi opiskelijoiden tulisi hyvissä ajoin laittaa itsensä harjoittelupaikka jonoon.

Bernt Lindellin taustatiedot:

Ikä: 34

Kotipaikka: Turku, (asuu osan työviikosta Helsingissä).

Perhe: seurustelee, yksi lapsi

Opiskelu: merikapteenin tutkinto vuonna 2012 Yrkeshögskolan Noviasta Turusta ja tällä hetkellä on loppusuoralla laskenta-toimen maisteritutkinto Åbo Akademiassa.

Harrastukset: kilpa- ja kuntourheilu (vuoden merimiesurheilija 2015) mm. käsipallo, salibandy, jalkapallo, rugby sekä golf

Työura: kansimiehenä noin 5 vuotta ja kansipäälylystössä noin 6 vuotta, toiminut myös luotsikutterinkuljettajana kaksi kesää tuuraajana sekä 3 kk tilintarkastajana.

Nykyinen työtehtävä: Harjoittelumyllyn toiminnanjohtaja huhtikuusta 2018 alkaen.

Onko Myllyssä muita työntekijöitä: Muita vakituisia työntekijöitä ei tällä hetkellä ole.

Onko paljon muuttanut Myllyn toiminnassa 8 vuodessa? Alun perin Harjoittelumylly oli osa SV:n toimintaa mutta vuodesta 2015 lähtien HarjoitteluMylly on ollut oma itsenäinen yhdistys ja vakiinnuttanut paikkansa suomalaisessa merenkulunkentässä.

Minkälainen tavallinen päivä on: Aktiivista yhteydenpitoa aluksiin, varustamoihin, kouluihin ja ennen kaikkea harjoittelua hakeviin opiskelijoihin. Lisäksi työnkuvaan kuuluu hallinnollisia tehtäviä, kuten budjetointi, tilastointi sekä esitysten valmistelu eri tilaisuuksiin. Harjoittelumyllyllä on omat kyselylinkit, joihin sekä alukset että harjoittelijat voivat antaa palautetta, kun- ka harjoittelujakso on sujunut. Kyseisten palautteiden läpikäynti tasaisin väliajoin kuuluvat myös työnkuvaan.

Työn vaikeimmat asiat: Välillä voi olla haasteellista tavoittaa jonossa olevia opiskelijoita, mikä etenkin korostuu, jos harjoittelupaikka on täytettävä lyhyellä varoitusajalla.

Työn mieluisimmat asiat: Kun saa järjestettyä sopivan harjoittelupaikan opiskelijalle ja saa vielä hyvää palautetta sekä alukselta että opiskelijalta. Laivavierailut tuovat mukavaa vaihtelua työpäiviin ja mahdollistaa harjoittelijoiden ja harjoitteluohjaajien tapaamisen aluksilla.

Muut työtehtävät: Vuodessa Bernt pitää noin 10 infoilaisuutta eri kouluissa. Lisäksi Harjoitte-

lumylly on mukana Turun-, Rauman- ja Sjöfartens dag messuilla.

Onko muissa maissa vastaavanlaista toimintaa?

Kyseessä on melko ainutlaatuinen yhdistys, jonka ala ja koulut ovat vapaaehtoisesti luoneet. Ruotsissa on hiukan vastaavan tyyppinen toiminta mutta rakenne on erilainen.

Miten löytyy konepuolen harjoittelupaikkoja?

Yleisesti ottaen niitä löytyy hyvin,

Miten opiskelijan sukupuoli, kielitaito ja kulttuuri-erot vaikuttaa paikan löytymiseen?

Suurin osa opiskelijoista osaa englantia, joka on virallinen työkieli melkein kaikilla Myllyn käytössä olevilla aluksilla. Sukupuoli ei, muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta, aseta suurempia rajoitteita harjoittelupaikkojen suhteen. Osa aluksista ei ota alaikäisiä harjoittelijoita, esim. ulkomaanvaihtojen takia. Erikoisruokavaliot ja merimiespassittomuus asettavat suurimmat rajoitteet harjoittelupaikkojen suhteen.

Missä varustamoista on eniten harjoittelupaikkoja ja mistä on vaikeata löytää niitä: Eniten harjoittelupaikkoja per alus on matkustajalaivoilla ja ro ro aluksilla. Yleisesti ottaen harjoittelupaikkoja löytyy useimmilta alustyypeiltä. Säiliöaluksilla harjoittelupaikkoja on rajallisesti ja harjoittelupaikat jäänmurtajilla ovat riippuvaisia jäänmurtokaudesta.

Miten suuri % opiskeluista keskeyttää harjoittelun?

Prosentuaalisesti hyvin pieni osa harjoittelusta keskeytyy. Joskus opiskelijan harjoittelujakso saattaa lyhentyä harjoittelijasta riippumattomasta syystä, kuten aluksen aikataulumuutokset. Useimmiten harjoittelun keskeytyksen syynä on harjoittelijalle tai harjoittelijan lähipiirissä sattunut tapaturma. Yksittäisissä ta-



Merenkulun Harjoittelumylly ry

- Merenkulkualan harjoittelun tueksi vuonna 2015 perustettu yhdistys, jossa jäsenenä on Suomen Varustamot ja merenkulkualan oppilaitokset (8 kpl).
- Mylly toimii linkkinä merenkulkualan oppilaitosten ja varustamoiden välillä. Mylly on aktiivisesti yhteydessä oppilaitoksiin ja varustamoihin.
- Harjoittelumyllyn kautta vahvistettiin vuonna 2019: noin 950 laivaharjoittelujakso. Harjoittelupäivissä mitattuna kyseessä oli 32 000 harjoittelupäivää

pauksissa harjoittelija on eri syistä keskeyttänyt harjoittelun tai on lähetetty kotiin kesken harjoittelun.

Miten koronavirus on vaikuttanut työhön? Keväällä tilanne maaliskuusta toukokuun puoliväliin oli hyvin haastavaa. Normaalisti harjoittelupaikkoja on noin 40–50 aluksella, mutta nyt oli pahimmillaan vain 5 alusta käytössä. Osa kouluista oli myös kieltänyt alusharjoittelun ulkomaanliikenteessä olevilla aluksilla.

Muuta ajankohtaista?

Uuden lukuvuoden koulutilaisuuksien valmistelua. ■

- Suomen harjoittelujärjestelmä pohjautuu STCW-yleissopimuksen antamiin viitekehyksiin ja tähtää sen osoittamaan osaamistasoon. Harjoittelua suorittavalla opiskelijalla on käytössään harjoittelukirja, jota ylläpidetään asianmukaisesti ja sinne merkitään suoritettavat tehtävät yhdessä laivan harjoitteluvastaavan kanssa.
- Harjoittelun toteutumista valvotaan kouluissa harjoitteluvastaavien toimesta. Käyty harjoittelu hyväksytään ensin koulun taholla, jonka jälkeen päivät ja kurssit lähetetään hyväksyttäväksi Liikenne- ja viestintävirastoon pätevyyskirjoja haettaessa. Pätevyyskirjan myöntämiseen vaaditaan 12 kuukautta meripalvelua, kun tämä tapahtuu ohjatusti koulutuksen yhteydessä.

- Harjoittelijalla on varustamolla kaksi suoraan harjoitteluun liittyvää henkilöä: laivan harjoitteluvastaava ja yhtiön harjoitteluvastaava. Laivan harjoitteluvastaavan tehtävänä on organisoida ohjattua harjoittelua aluksella ja varmistua harjoittelukirjan asianmukaisesta täyttämisestä. Tämän lisäksi tärkeänä osana hänen tulee varmistaa, että opiskelijalle annetaan mahdollisuus kehittää osaamistaan ja harjoitella suunniteltuja asioita aluksella tavoitteellisesti ja niin tehokkaasti kuin se on käytännössä mahdollista
- Koulujen ja varustamoiden, jossa harjoittelua suoritetaan, tulee varmistaa, että ohjatun lavaharjoittelun läpiviemiselle varataan aikaa laivojen normaalin operoinnin aikana.

'I can find the full potential of your turbocharger.'

ABB Turbo Hero
Mike Kautsky



Turboahdimien korjaus ja huolto

ABB Oy, Turbocharging
Lyhtytie 20
00750 Helsinki

turbo@fi.abb.com
abb.com/turbocharging
Tel. +358 10 22 11





Upphittare av kvalitativa praktikplatser

Verksamhetsledare Bernt Lindell berättar om sitt arbete Tidningens chefredaktör träffade Sjöfartens Praktikkvarns verksamhetsledare i början av augusti och fick tillfälle att höra om Kvarnens aktuella ärenden.

Nuvarande arbetsuppgift:

Praktikkvarnens verksamhetsledare sedan april år 2018. Kvarnen fungerar som en länk mellan sjöfartsskolorna och rederierna. Lindell är aktivt i kontakt med rederierna och skolorna. Därtill ingår administrativa uppgifter såsom uppgörande av budget, statistik samt olika presentationer för informationstillfällen.

Hur har Kvarnen lyckats med detta?

Bra eftersom vi lyckats hitta en praktikplats till alla studeranden. Vi försöker även erbjuda variation för studeranden, nya fartyg och rederier. En del önskar dock återvända till en bekant omgivning. Det hela börjar med den profil som alla studeranden skapar i Kvarnens system. Därtill bör de ombesörja att alla nöd-

Bernt Lindells bakgrundsfakta:

Ålder: 34

Hemort: Åbo, (bor under en del av arbetsveckan i Helsingfors).

Familj: Sällskapar, ett barn

Studier: Sjökapensexamen år 2012 från Yrkeshögskolan Novia i Åbo, därtill ekon. mag. studier vid Åbo Akademi på slutrakan.

Fritidssysselsättning: Tävlings- och motionsidrott; (vald till årets sjöfartsidrottare år 2015) handboll, innebandy, fotboll, rugby och golf

Arbetskarriär: Arbetat inom sjöfarten i över 10 års tid (som däcksbefäl ca 6 år), även fungerat som lotskutterförare under två somrar.

vändiga handlingar är i skick (bl.a. sjömanspass, sjömansläkarintyg) och se till att de anmäler sig i tid för att köa för en praktikplats.

Har Kvarnen några andra anställda?

Nej för tillfället har vi inte någon annan personal

Är det mycket som har förändrats under Kvarnens 8 åriga verksamhetsperiod?

Till en början ingick Kvarnen som en del av Rederierna i Finland men efter år 2015 har Sjöfartens Praktikkvarn varit en självständig förening som etablerat sin position inom det finländska sjöfartsfältet.

Hur ser en normal dag ut?

Genomgång av e-post, en hel del kontakt med olika fartyg, rederier, skolor och framförallt studeranden som söker praktik. Kvarnen har en egna förfrågningshandlingar i vilket fartygen och studeranden ger respons på hur praktikperioden förflutit. I verksamhetsledarens arbetsuppgifter ingår även att med jämna mellanrum gå igenom dessa handlingar.

Vilka ärenden är besvärligast att sköta?

Ibland kan det vara utmanande att få tag i de studeranden som finns i kön.

Arbetets roligaste sidor?

Alltid de tillfällen då en lämplig praktikplats hittas för en studerande och man därtill får bra feedback både från fartyget och praktikanterna. De arbetsplatsbesök som görs är en trevlig omväxling och ger en möjlighet att besöka

praktikanter och deras instruktörer på fartygen.

Övriga arbetsuppgifter?

Jag håller årligen ca 10 informationstillfällen i olika skolor och dessutom är Praktikkvarnen med på de mässor som hålls i Raumo, Åbo och i Mariehamn.

Finns det liknande verksamhet i andra länder?

Det är fråga om en rätt unik kombination som branschen och skolorna skapat. Det svenska systemet är lite liknande men konstruktionen är annorlunda.

Hur svårt är det att hitta praktikplatser för framtida maskin- och elmästare?

Generellt sätt så brukar det vara lätt att hitta platser.

Inverkar sökandes kön, språkkunskaper och ev. kulturskillnader i möjligheterna att hitta en lämplig praktikplats?

Språkkunskaperna vållar inte problem eftersom största delen av sökanden kan engelska vilket är det officiella arbetspråket på de flesta ställen. Förutom några få undantag (p.g.a. utrymmesbrist) utgör sökandes kön inte heller något problem. En del fartyg kan inte ta emot omyndiga sökanden och ibland kan speci-

aldiet eller att sökande inte har sjömanspass medföra begränsningar i de platser som finns tillgängliga.

I vilka rederier finns det flest praktikplatser och var är de svårast att hitta?

Mest praktikplatser finns det på passagerar- och ro ro fartyg. I allmänhet finns det praktikplatser på de flesta fartygstyper. På tankfartygen finns det endast ett begränsat antal praktikplatser och på isbrytarna är praktikplatserna beroende på isbrytningssäsongen.

Hur stor % andel av studerandena avbryter praktikperioden?

Procentuellt är det fråga om en mycket liten andel. Ibland kan praktikperioden avbrytas p.g.a. skäl som inte beror på praktikanten, såsom t.ex. fartygens ändrade tidtabeller. Oftast beror avbrotten på något som inträffat i praktikantens eller dennes bekantskapskrets. Endast i enskilda fall har en praktikant under praktikperioden skickats från fartyget hem/tillbaka till skolan.

Hur har coronavirusläget påverkat arbetet?

Under våren var perioden från mars till mitten av maj mycket utmanande. Normalt finns det praktikplatser på ca 40 – 50 fartyg men då fanns det under den värsta tiden endast 5 fartyg tillgängliga. En del av skolorna förbjöd även praktik på fartyg som var i utrikestrafik.

Övriga aktuella ärenden?

För tillfället förbereder jag mig inför höstens informationstillfällen. ■



Sjöfartens praktikkvarn r.f.

- Som stöd för sjöfartsbranschen grundades Praktikkvarnen år 2012. Kvarnens medlemmar är Rederierna i Finland och sjöfartsskolorna. Kvarnens främsta uppgift är att koordinera och att fördela praktikplatser på finska handels-flottans fartyg jämnt mellan sjöfartsskolorna och studeranden. Under år 2019 delade Kvarnen ut ca 950 praktikplatser och totalt 32 000 praktikedagar.
- Sedan år 2015 fungerar Sjöfartens praktik-kvarn som en egen förening.
- Utnämner årets praktikfartyg, förra året fick Finlines Finnwave priset.

Julkis- ja yksityisalojen työttömyyskassa on selvinnyt hakemusruuhkasta kohtuullisen hyvin

Työttömyyskassaan saapuneiden hakemusten määrä lähti merkittävään kasvuun maaliskuun lopulla. Alkavien ja lomautuksien hakemuksia tuli maalisi-heinäkuussa 3 345 kappaletta, mikä oli 3,5-kertainen määrä viime vuoden vastaavaan aikaan verrattuna.

Kassa rekrytoi kevään aikana 5 henkilöä lisää käsittelemään hakemuksia ja summaa on saatu kesän aikana purettua. Heinäkuun loppuun mennessä kassa maksoi päivärahaa 5 811 jäsenelle, joista lomautettujen osuus oli 2 136 eli 37 %. Viime vuonna heinäkuun loppuun mennessä maksettiin ansiopäivärahaa 4 102 jäsenelle, joita lomautettujen osuus oli 10 %.

Kassan jäsenistä suuri osa tekee osa-aika- ja keikkatöitä, joten kassa pitää kiinni siitä, että sovitellun päivärahan hakemukset saadaan käsiteltyä parin viikon sisällä. Ensihakemusten keskimääräinen käsittelyaika on ollut kesän aikana 3-4 viikkoa.

Konepäällystöliiton jäsenille on maksettu lomautusajan päivärahaa heinäkuun loppuun mennessä 48 henkilölle, mikä on 38,5 % kaikista liiton jäsenille maksetuista päivärahoista. Viime vuonna heinäkuun loppuun mennessä liiton jäsenille maksetuista ansiopäivärahoista lomautettujen osuus oli 9 %.

Anja Tikka

Tallink-konsernin vuoden 2020 toisen vuosineljänneksen tuloksia paransivat valtion tuki ja alhaisemmat toimintakustannukset

Tallink-konserni julkaisi elokuun alussa vuoden 2020 toisen vuosineljänneksen taloudellisen tuloksensa, johon globaali COVID-19-pandemia on vaikuttanut merkittävästi. Jo toisen kvartaalin matkustaja- ja rahtitilastot osoittivat matkustajamäärän vähentyneen 85 prosenttia ja kuljetettujen rahtiyksiköiden määrän vähentyneen 13 prosenttia vuoden 2019 vastaavaan ajanjaksoon verrattuna johtuen useiden reittien keskeyttämisestä suurimmaksi osaksi neljänneksestä.

Huhti- ja toukokuussa puolet yhtiön laivoista eivät liikenneöineet, matkustusrajoitukset olivat voimassa suurimman osan neljänneksestä ja vasta kesäkuussa alkoi näkyä jonkin verran paluuta normaaliin. Matkustajamäärä laski ennennäkemättömän 99 prosenttia yhtiön Latvia–Ruotsi-reitillä, 97 prosenttia Viro–Ruotsi-reiteillä, 93 prosenttia Suomi–Ruotsi-reiteillä ja 77 prosenttia Suomi–Viro-reiteillä. Puolet konsernin liikenteessä olevista laivoista jatkoi pääosin vain rahtikuljetuksia lähes koko vuosineljänneksen. Suurimmat rahtiyksikkövähennykset olivat Latvia–Ruotsi-reitillä, jolla kuljetettiin 89 prosenttia vähemmän rahtia vuoden 2019 vastaavaan ajankohtaan verrattuna, ja Viro–Ruotsi-reiteillä, joilla rahtia kuljetti normaalin kolmen laivan sijaan yksi laiva, ja yksikkömäärät laskivat 25 prosenttia edellisvuoteen verrattuna.

Kun otetaan huomioon edellä mainitut merkittävät muutokset yrityksen toimintaympäristössä ja ennennäkemättömät matkustajamäärien vähenemiset, vuoden 2020 toisen vuosineljänneksen kokonaistuotot ovat odotettua paremmat kokonaistuotosten noustessa 65 miljoonaan euroon (256 miljoonaa euroa Q2/2019), mikä tarkoittaa 75 prosentin laskua verrattuna vastaavaan ajanjaksoon vuonna 2019. Suurimmat vaikutukset operatiivisten segmenttien kokonaisliikevaihdon laskuun olivat 82 prosentin lasku vuosineljänneksen aikana kauppojen ja ravintoloiden myynnissä (mukaan lukien laivojen kaupat, maissa olevat kaupat sekä ravintolat), jota seurasi lippujen myyntitulojen lasku 81 prosentilla, rahtimyynnin lasku 29 prosentilla ja hotellien myynnin lasku 96 prosentilla.

Konsernin tulos ennen korkoja, veroja ja poistoja (EBITDA) ennen vuoden 2020 toista vuosineljännestä oli 2,4 miljoonaa

euroa (51 miljoonaa euroa vuoden 2019 toisella neljänneksellä) ja vuosineljänneksen tappio ennen veroja oli 27,4 miljoonaa euroa (voittoa veroja 23 miljoonaa euroa vuoden 2019 toisella neljänneksellä).

Vaikka yhtiön liikevaihto laski yhteensä 75 prosenttia, tiukka kustannusten hallinta, nopea toiminta operatiivisten kustannusten vähentämiseksi ja kotimarkkinoiden valtiontuki takasivat, että myös konsernin myyntikustannukset laskivat vuosineljänneksellä 56 prosenttia, mikä auttoi vähentämään vuosineljänneksen kokonaistappiota.

Lisäksi vuosineljänneksellä vähennettiin henkilöstön kokonaiskustannuksia 30 miljoonalla eurolla, joista suurin osa koski merihenkilöstön työaikaa ja siten myös vastaavasti palkkaa, ja virolaisten työntekijöiden palkkatukea Viron hallituksen palkkorvausjärjestelmän kautta. Henkilöstökulujen alenemista tukivat myös Ruotsin ja Latvian hallitusten erilaiset palkkatukijärjestelmät. Tulokseen sisältyy myös 1,9 miljoonaa euroa kertaluonteisia irtisanomiskorvauksia. Irtisanomisten positiiviset vaikutukset konsernin talousarvioon heijastuvat todennäköisesti viimeisellä neljänneksellä.

Vaikka kvartaalin investoinnit olivat pienemmät ja rajoitetut, investoinnit olivat 14 miljoonaa euroa, mukaan lukien investoinnit uuden rahtilaiva Sailorin hankintaan, Silja Serenaden aikaistettuun telakointiin ja teknisiin töihin sekä neljän ensimmäisen Burger King -ravintolan käyttöönottoon Virossa.

Tallink-konsernin toimitusjohtaja **Paavo Nõgene** kommentoi toisen vuosineljänneksen tuloksia seuraavasti:

”Toisen vuosineljänneksen tuloksemme ovat ehkä jopa hiukan positiivisemmat, kuin odotimme, mutta tuki nämä eivät ole

tuloksia, jotka oletimme raportoivamme, kun teimme suunnitelmia ja talousarvioita vuodelle 2020. Vuoden toinen kvartaali oli täysin ennennäkemätön ajanjakso paitsi yrityksemme historiassa, myös koko maailmanhistoriassa, johtuen COVID-19-pandemiasta. Kuten olemme koko kriisin ajan sanoneet, pandemia iski ensimmäisenä ja kovimmin maailmanlaajuisesti matkailuun, joten tänään ilmoittamamme tulokset tämän haastavan ajanjakson ajalta eivät yllätä ketään.”

”Kesäkuun kaksi viimeistä viikkoa toivat vihdoinkin helpotuksia, ensimmäisiä positiivisia merkkejä ja kehitystä sen jälkeen, kun matkustusrajoituksia lievennettiin. Otimme toisella kvartaalilla nopealla aikataululla valikoimaamme joukon uusia reittejä erittäin haastavissa olosuhteissa, jotka asiakkaamme ovat vastaanottaneet erittäin hyvin. Nopeus, joustavuus ja päättäväisyys kaikilla markkinoillamme ovat antaneet meille vahvan kilpailuedun kolmannelle vuosineljännekselle. Tällä hetkellä keskitymme tekemään kesäkauden kaksi viimeistä kuukautta niin menestyksekkäiksi kuin mahdollista ja valmistelemme syksyn ja talven kuukausien eri skenaarioita. Vaikka tilanteessa on edelleen paljon epävarmuutta, olemme valmiita reagoimaan nopeasti ja joustavasti pandemiatilanteen muuttuessa ja kansallisten sääntöjen ja määräysten salliessa.”

”Henkilöstömme on sitoutunut, ja näkymämme ovat tiukasti horisontissa. Risteilemme jälleen ja palvelemme asiakkaitamme turvallisella, välittävällä ja ammattimaisella otteella, kuten olemme aina tehneet.” ■

Lisätietoja antaa: Tallink-konserni, Communications Director Katri Link, + 372 53042121, katri.link@tallink.ee

I början av augusti publicerade Tallink Grupp sitt finansiella resultat för andra kvartalet 2020, ett kvartal som påverkats avsevärt av den globala Covid-19-pandemin.



Tallink grupp publicerar delårsrapport för år 2020 – statligt stöd och lägre driftskostnader påverkar resultatet

Passagerar- och fraktstatistiken för kvartalet, som publicerades redan i början av juli, visade en minskning med 85% i passagerarantal jämfört med samma kvartal 2019 och en minskning med 13% i antalet transporterade fraktenheter jämfört med samma tid förra året. Detta på grund av att ett flertal rutten pausats under större delen av kvartalet. Med hälften av företagets flotta tagen ur trafik under april och maj, reserestriktioner på alla företagets hemmamarknader under större delen av kvartalet och en viss återgång till normal trafik endast i juni, minskade passagerarantalet med 99 % på företagets rutt Lettland-Sverige, 97% på rutterna Estland-Sverige, 93% på rutterna Finland-Sverige och 77% på linjerna Estland-Finland. Den halva av företagets flotta som varit kvar i trafik har primärt transporterat gods under större delen av kvartalet.

Mot bakgrund av dessa förändringar och de aldrig tidigare skådade minskningarna i passagerarvolym, är de totala intäkterna under andra kvartalet 2020 bättre än väntat, 65 miljoner euro vilket är en minskning med 75% jämfört med samma period 2019 (256 miljoner euro). De största orsakerna till det totala intäktsfallet var minskningen med 82% inom segmentet butiks- och restaurangförsäljning under kvartalet, följt av en minskning av biljettintäkter med 81%, en minskning av fraktförsäljningen med 29% och en minskning av försäljning inom hotellverksamheten med 96%.

EBITDA för andra kvartalet 2020 var 2,4 miljoner euro (51 miljoner euro under andra kvartalet 2019) och den totala förlusten före skatt 27,4 miljoner euro (vinst före skatt på 23 miljoner euro under andra kvartalet 2019).

Trots att företagets intäkter minskade med totalt 75% under kvartalet så har stram kostnadskontroll, snabba åtgärder för att minska driftskostnaderna och statligt stöd från hemmamarknaderna gjort att även koncernens försäljningskostnader minskade med 56 % under kvartalet, vilket bidragit till att minska den totala förlusten för kvartalet.

Under kvartalet minskade dessutom de totala personalkostnaderna med 30 miljoner euro, varav merparten bestod av minskad arbetstid för besättningarna och därmed också längre lönekostnader, samt de olika stöd som införts av regeringarna på de olika hemmamarknaderna.

Resultatet för kvartalet inkluderar också engångskostnader på 1,9 miljoner euro för uppsägningar. De positiva effekterna av uppsägningarna på det finansiella resultatet kommer troligen att synas under det fjärde kvartalet.

Trots minskade och begränsade investeringar uppgick investeringarna under kvartalet till 14 miljoner euro, inklusive förvärvet av det nya ro-pax-fartyget Sailor, dockning och tekniskt underhåll på Silja Serenade och öppnandet av de första fyra Burger King-restaurangerna i Estland.

”Andra kvartalet 2020 var en helt ofattbar period inte bara i vårt företags historia, utan för hela världen, på grund av Coronapandemin. Turistnäringen var den bransch som drabbades av pandemin först och hårdast, så de resultat vi idag rapporterar kommer inte att överraska någon. Med tanke på hur de senaste fem månaderna varit är resultatet för vårt andra kvartal till och med marginellt bättre än vi förväntat oss, men det är naturligtvis inte det resultat vi trodde att vi skulle rapportera när vi planerade och budgeterade för 2020”, säger Paavo Nögene, VD Tallink Grupp.

”Under det andra kvartalet har vi planerat för och implementerat ett antal nya och tillfälliga rutten som har tagits emot mycket väl av våra kunder. Den snabbhet, flexibilitet och beslutsamhet som alla våra företag på de olika marknaderna har visat under den här tiden ger oss en stark konkurrensfördel för det tredje kvartalet.

”Just nu är vi oerhört fokuserade på att göra sommarsäsongens två månader så framgångsrika som möjligt under rådande omständigheter, och att planera för höst- och vintermånaderna utifrån olika scenarier. Vi är flexibla, fokuserade och står redo för alla möjligheter så fort som situationen kring Coronaviruset och nationella regler och förordningar förändras. ■

För mer information vänligen kontakta:
Marcus Risberg, vd Tallink Silja AB,
070 623 33 32

Tallink-konserni osti rahtilaiva Sailorin

Tallink-konserni allekirjoitti 30.6.2020 sopimuksen Navirail OÜ:n kanssa rahtilaiva M/S Sailorin ostamisesta. Sailorin hankinta on yhtiön strateginen investointi tulevaisuuteen.



Kuva: DFDS

M/S Sailor on kuulunut ainmin mm. Finnlinesin laivastoon nimellä M/S Finnsailor. M/S Finnsailor on rakennettu vuonna 1987 Puolassa Gdanskin telakalla. Laiva on 157 metriä pitkä ja 25 metriä leveä ja sen bruttovetoisuus on 20 921. Laivassa on 60 hyttiä ja siihen mahtuu 23 miehistön jäsentä sekä 119 matkustajaa. Sailorissa on 1400 rahtimetriä. Laivan nopeus on noin 19 solmua.

Sailorin omisti aikaisemmin Navirail OU, mutta se on ollut vuokrattuna laivayhtiö DFDS:lle. Laiva on liikennöinyt Paldiski-Hanko ja Paldiski-Kapellskär-reiteillä. Alunperin laiva rakennettiin 1980-luvun lopulla Neste Oy:lle ja sen ovat aiemmin omistaneet myös Nordö Link ja Finnlines. Laiva on liikennöinyt vuoteen 2015 asti nimellä Finnsailor.

– Kulunut poikkeusjakso on näyttänyt, että meidän on vahvistettava laivastoamme rahtilaivalla, jotta voimme varmistua, että olemme valmiita reagoimaan muuttuvaan maailmaan tapahtuija mitä hyvänsä. Haluamme pystyä jatkossakin käyttämään laivojamme joustavasti niin rahdin kuin matkustajien erilaisiin kuljetustarpeisiin. Koronapandemian aikana tuli selväksi, että rahtikuljetuksilla on hyvin merkittävä rooli maidemme talouden kannalta. Rahtikuljetuksia hoidettiin pääosin yhtiömme matkustajalaivoilla, jotka on suunniteltu kuljettamaan sekä rahtia että matkustajia. Pelkän rahdin kuljettaminen näillä laivoilla ei ole taloudellisesti järkevää eikä kannattavaa”, sanoo Tallink-konsernin toimitusjohtaja **Paavo Nögene**.

– Tällä hetkellä olemme esimerkiksi lisänneet rahtikapasiteettia ainoalla Viro-Ruotsi-reitillämme Paldiskista Kapellskäriin matkustajalaiva Isabellella. Laiva kuljettaa vain rahtia, koska Viron ja Ruotsin välinen matkustus ei ole suositeltavaa Ruotsin koronavirustilanteesta johtuen. Tämä tarkoittaa, että kuljetamme päivittäin yli 600 tyhjää hyttiä edestakaisin. Matkustajalaivojen käyttäminen pelkinä rahtilaivoina ei ole tehokasta liiketoimintamme kannalta. Sailorin hankinnalla haluamme vahvistaa ja monipuolistaa laivastoamme tulevaisuutta varten.”

Sailorin kaupan hinta oli 8,5 miljoonaa euroa. Laiva rekisteröitiin Tallink-konsernille 30.6.2020 Viron lipun alle kyproslaiseen alusrekisteriin, samaan tapaan kuin Tallink-konsernin muut laivat on rekisteröity. Laiva luovutetaan Tallink-konsernille 9.7.2020 Viron Paldiskissa. Tallink tekee päätökset laivan reitistä ja aikataulusta lähitulevaisuudessa.

Lähde: Navigator magazine





oy HENRY NIELSEN Ab

HENRY NIELSEN NOSTALGIA IX risteily

m.s. Gabriella 29.09.2020–01.10.2020
lähtö Katajanokalta klo 17:15

29.09. Helsinki – Tukholma 17:15 – 10:00 (30.9.)
30.09. Tukholma – Helsinki 16:30 – 10:10 (01.10.)

Hinta muut tiedot: Convoker Wintiö wintio@pp.inet.fi/
Matkanjärjestäjä TravelCO Nordic – Matkavekka.

Varaukset puh. 020 120 4000 ma–pe 9–17
verkossa: www.matkavekka.fi/nostalgia ja
e-mail: myynti@matkavekka.fi

Varausaika: 01.04.2020 – 14.08.2020

Sverige: tillbud till mycket allvarlig sjöolycka 21.2.2020 med en lotsbåt i brofjärden, Bohuslän

Lotsbåten PILOT 740, SEFG, var på väg tillbaka till Brofjorden efter bordningsuppdrag. Det var grov akterlig sjö när lotsbåten plötsligt dök ned i en vågdal och skar cirka 90 grader ur kurs och fick kraftig slagsida åt styrbord. Då lotsbåtens för försvann ned under vattenytan gick framfarten hastigt ned till nästan noll. När lotsbåten rätat upp sig något gav befälhavaren mer gas och styrbordsroder för att komma ur situationen.

Samtliga ombord klarade sig utan skador. Lotsbåten fick dock materiella skador samt vatteninträngning i maskinrummet.



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

SVERIGE: PETER PAN – MASKINHAVERI OCH BRAND
I SÖDRA ÖSTERSJÖN DEN 9 JULI 2019



Under en resa från Trelleborg till Travemünde via Rostock den 9.7.2019 uppstod det en strax före klockan 18.00 den 9 juli 2019 som en explosionsartad brand uppstod i maskinrum tre ombord på TT-lines färja Peter Pan strax före klockan 18.00. Besättningen upptäckte branden genom att fartyget började vibrera kraftigt. Därefter utlöstes ett brandlarm, vilket gjorde att fartygets krisledningsgrupp samlades på bryggan. Enligt Statens haverikommissions rapport noterade besättningen rökutveckling från styrbordskorstenen. De automatiska släckningssystemen gick igång i både maskinrum tre och fyra. Efter en knapp halvtimme konstaterades att branden blivit släckt. Med hjälp av två bogserbåtar kunde fartyget förtöja i Travemünde vid 02.30 på natten.

Statens haverikommission konstaterar i sin slutrapport (RS 2020:01) att branden uppstod på grund av att en vevstake brustit i en cylinder i huvudmaskinen i maskinrum tre på fartygets styrbordssida. Bränsle och smörjolja sprutade in i den havererade cylindern vilket blev bränsle för branden.

Maskinhaveriet och branden orsakade som tur inte några personskador (ombord 227 passagerare) men i maskinrum 3 orsakade branden omfattande skador. Kablage och rörinstallationer som löpte genom maskinrum 3 till maskinrum 1 skadades också. Branden medförde även skador i maskinrum 4 på fartygets babordssida. Någon mer utvecklad brand uppstod dock inte där.

För att stoppa DG 3 var besättningen tvungen att stoppa bränsletillförseln till samtliga tre motorer på styrbordssidan, och man hade således därefter enbart de två motorerna på babordssidan kvar i drift, dvs. DG 2 och DG 4.

De totalt fem motorerna (DG1-DG 5) var placerade i var sitt maskinrum. Dessa var avsedda att vara åtskilda från andra utrymmen med en brandavgränsning som skulle uppfylla kraven enligt brandklass A-0, trots att detta egentligen inte var ett krav då PETER PAN byggdes. Utredningen har dock visat att fyra av maskinrummen var förbundna sinsemellan bland annat genom helt öppna korsfyllningsrör, vilka i praktiken kom att bryta den avsedda A-0-avskiljningen.

Utredningen visar vidare att heta brandgaser i detta fall spred sig från maskinrum 3 till maskinrum 4 genom dessa rör. Korsfyllningsrören utgör dock å sin sida ett sätt att uppfylla stabilitetsregler som syftar till att förhindra slagsida vid vatteninträngning. Händelsen utgör således ett exempel på hur regler för att hantera olika typer av risker kan komma att motverka varandra.

Statens haverikommission rekommenderar rederiet TT-Line att "överväga en uppgradering av fartygets maskintekniska system med avseende på redundans och brandskydd."

Utredarna kunde inte fastställa någon orsak till varför vevstaken i den brandhärjade maskinen gick av. ■

<https://havkom.se/Diariendr S-98/19>.

Bild: <https://www.ttline.com/en/passengers/onboard/tt-line-ships/peter-pan/>



Konsekvenserna av covid-19 försämrar Viking Lines resultat kraftigt

JANUARI–JUNI 2020
(JÄMFÖRT MED JANUARI–JUNI 2019)

Covid-19 -pandemian seuraukset heikentävät Viking Linen tulosta tuntuvasti

TAMMIKUU–KESÄKUU 2020
(TAMMIKUU–KESÄKUU 2019)

- Liikevaihto oli 97,5 miljoonaa euroa (227,0 Meur).
- Liiketoiminnan muut tuotot olivat 16,1 miljoonaa euroa (0,2 Meur).
- Liiketulos oli -27,4 miljoonaa euroa (-8,8 Meur).
- Rahoitustuotot ja -kulut olivat -2,1 miljoonaa euroa (-2,2 Meur).
- Tulos ennen veroja oli -29,5 miljoonaa euroa (-11,0 Meur).
- Tulos verojen jälkeen oli -23,7 miljoonaa euroa (-8,7 Meur).
- Muuttuneet tulospäätökset: Covid-19 -pandemian seuraukset ovat heikentäneet konsernin tulosta ja taloudellista asemaa myös korkeasesongin aikana. Kolmannen kvartaalin tulos, joka tavallisesti tuottaa suurimman osan vuoden tuloksesta, tulee olemaan huomattavasti paljon huonompi kuin aikaisempina vuosina Covid-19 -pandemian takia. Tulospäätöksiä on siksi muutettu. Koko toimintavuoden 2020 tulos tulee olemaan negatiivinen. Aiemmin julkistettujen tulospäätösten mukaan Viking Line arvioi olevan epätodennäköistä, että toimintavuoden 2020 tulos olisi positiivinen.

TOINEN KVARTAALI 2020
(TOINEN KVARTAALI 2019)

- Liikevaihto oli 22,6 miljoonaa euroa (131,1 Meur).
 - Liiketulos oli -5,9 miljoonaa euroa (5,4 Meur).
- maalis-kesäkuun aikana. Vaikka rahtiliikenne toisen kvartaalin aikana on kattanut kunkin aluksen muuttuvat kulut ja vähäisen osan kiinteistä kuluista, se ei tuota positiivista liikutulosta tukea saaneilla liikennöivillä aluksilla. ■

- Omsättingen uppgick till 97,5 Meur (227,0 Meur).
- Övriga rörelseintäkter var 16,1 Meur (0,2 Meur).
- Rörelseresultatet uppgick till -27,4 Meur (-8,8 Meur).
- Finansnettot blev -2,1 Meur (-2,2 Meur).
- Resultat före skatter uppgick till -29,5 Meur (-11,0 Meur).
- Resultatet efter skatter var -23,7 Meur (-8,7 Meur).
- Förändrade framtidsutsikter: Konsekvenserna av COVID-19 har fortsatt försämrat koncernens resultat och finansiella ställning även över högsäsongen. Resultatet för det tredje kvartalet, som vanligtvis genererar största delen av årets resultat, kommer att vara avsevärt mycket sämre än tidigare år på grund av COVID-19 pandemin. Resultatutsikterna för verksamhetsåret 2020 har därför justerats. Resultatet för hela verksamhetsåret kommer att vara negativt. De tidigare publicerade resultatutsikterna var att Viking Line bedömer det som osannolikt att vi skulle uppnå ett positivt resultat för räkenskapsåret 2020.

ANDRA KVARTALET 2020
(JÄMFÖRT MED ANDRA KVARTALET 2019)

- Omsättingen uppgick till 22,6 Meur (131,1 Meur).
- Rörelseresultatet uppgick till -5,9 Meur (5,4 Meur).

Den pågående COVID-19 pandemin har allvarligt försämrat koncernens verksamhetsförutsättningar. Viking Line reagerade snabbt på krisen och anpassade verksamheten till den förändrade marknaden. Kostnader för löner och anställningsförmåner minskade under det andra kvartalet. En stor del av personalen i Finland har permitterats. I Sverige och Estland har de av staten subventionerade korttidspermitteringar utnyttjats. Även kostnader för varor och tjänster samt övriga rörelsekostnader minskade.

Under perioden 19 mars-18 juni har koncernen erhållit stöd från Försörjningsberedskaps-centralen för fraktrafik i försörjningsberedskapssyfte, för fyra av koncernens fartyg på linjerna Åbo – Långnäs – Stockholm, Mariehamn - Kapellskär och Helsingfors – Tallinn. De övriga tre fartygen har varit upplagda tidvis under perioden mars – juni. Även om fraktrafiken under andra kvartalet genererat kostnadstäckning för respektive fartyg avseende de rörliga kostnaderna och smärre delar av de fasta kostnaderna, genererar den inte ett positivt rörelseresultat för de trafikerande fartygen som erhållit stöd. ■

Finnlines-konsernin liikevaihto 1– 6/2020 väheni 20 % verrattuna edellisvuoden vastaavaan jaksoon

Finnlinesin merikuljetuspalvelut jatkuivat muuttumattomina, vaikka maailmanlaajuinen pandemia vähensi huomattavasti liikevaihtoa ja heikensi tulosta.

Finnlines-konsernin liikevaihto tammi-kesäkuussa 2020 oli 236,4 miljoonaa euroa, kun se vastaavalla ajanjaksolla 2019 oli 295,5 miljoonaa euroa, mikä on 20 % vähemmän. Raportointikauden tulos oli 31,7 miljoonaa euroa, jossa on 32 %:n vähennys verrattuna edellisvuoden 46,7 miljoonaan euroon. Covid-19-pandemia vaikutti voimakkaasti Euroopassa ja Suomessa ja operatiivisesti vuosineljännes oli erittäin haastava. Suurin vaikutus on ollut matkustajaliikenteeseen, joka oli pysäytettyä lähes kokonaan. Kuten muutkin varustamot, myös Finnlines on kärsinyt pandemian aiheuttamasta globaalista talouden hidastumisesta.

Finnlines on seurannut eri Euroopan maiden varustamoille myöntämiä tukijärjestelyitä, ja erityisesti Suomen hallituksen myöntämää tukea lasti- ja matkustajalusvarustamoille. Prosessi Finnlinesin ja Huoltovarmuuskeskuksen välillä on edelleen meneillään ja tavoitteena on päätös, jonka perustana ja siten myös tuen jakami-

sen perustana on jokaisen varustamon osuus siitä vastuusta, jonka ne kantavat Suomen huoltovarmuuden turvaamisesta. Finnlines on myös toiveikas hallituksen uudesta lisäbudjetista meriliikenteelle, joka mahdollistaa avustuksen myöntämisen kaikille varustamoille. Samalla toimialalla toimivilla ja keskenään kilpailevilla yhtiöillä tulisi olla yhdenmukaiset ja tasavertaiset mahdollisuudet hakea ja saada valtion ja viranomaisten myöntämää taloudellista tukea. Syrjimättömyys ja tasapuolisten kilpailuedellytysten varmistaminen ovat EU:n valtioneuvoston perusperiaatteita.

Finnlines investoi 0,5 miljardia euroa uusiin ympäristöystävällisiin aluksiin vähentääkseen päästöjä entisestään. Finnlinesin vastuullisuustoimenpiteisiin sisältyvien maailman ympäristöystävällisimpien roralusten rakennustyö on alkanut. Ensimmäisen roro-aluksen on määrä aloittaa lii-



kenteessä jo ensi vuonna, ja kahden muun vuonna 2022. Tämän lisäksi Finnlines on myös tilannut kaksi suurta ekotehokasta Superstar-luokan matkustajarahtialusta, jotka tulevat olemaan ympäristöasioiden edelläkävijöitä. Superstar-alukset aloittavat liikennöinnin vuonna 2023.” ■

Lisätietoja Tom Pippingsköld Talous- ja rahoitusjohtaja
puh. +358 40 519 5041
tom.pippingskold@finnlines.com

Rejlers mukana suuressa kotimaisessa voimalaitoshankkeessa

Sumitomo SHI FW (SFW) toimittaa CFB-kattilalaitoksen Helsingin Vuosaaren uuteen biolämpölaitokseen, jonka rakennuttajana on Helen Oy. Rejlers Finland vastaa kattilan EIC-suunnittelusta.

HELEN:in nykyisen voimalaitoksen viereen Vuosaaren nousee uusi, modernia kiertoprotektiikkaa h(CFB) käyttävä biolämpölaitos. Kattilan biolämpölaitoksen toimittaa Sumitomo SHI FW Energia Oy ja EIC-suunnittelusta vastaa Rejlers Finland Oy. Laitoksen polttoaineteho on 220 MW ja se käyttää pääpolttoaineena metsätalouden sivutuotteena syntyvää metsähaketta. SFW:n CFB-tekniikalla hyödynnetään biomassaa ja yli 100 laitokses-

sa lähes 20 maassa. SFW:n toimittamat uusia energiaratkaisut vähentävät fossiilisen energian hiilidioksidipäästöjä yli 30 miljoonalla tonnilla vuosittain.

Rejlersillä on pitkä historia voimalaitosten EIC-suunnittelussa ja projekti jatkaa vuosikymmeniä jatkunutta yhteistyötä SFW:n kanssa. Suunnittelu on jo aloitettu, ja sen kiivain vaihe tulee olemaan kevään 2020 ja kesän 2021 välisenä aikana. Tämän jälkeen projekti jatkuu testaustoiminnoilla ja käyttöönotolla, jossa Rejlers on mukana vahvalla osaamisellaan. Biolämpölaitoksen lämmöntuotanto alkaa talvella 2022–2023. ■

- **Rejlers** on insinööripalveluja vuodesta 1942 tarjoava pörssiyhtiö, joka työllistää yli 2400 työntekijää yli 80 toimistossa Suomessa, Ruotsissa, Norjassa ja Arabiemiirikunnissa.
- Rejlers tarjoaa asiakkailleen digitaalisia palvelu- ja projekti ratkaisuja sekä konsulttipalveluita teollisuuden, energian, rakentamisen ja infrastruktuuriin aloille. Rejlers-konsernin Suomen yhtiöiden liikevaihto vuonna 2019 oli noin 73 miljoonaa euroa. Suomessa Rejlers aloitti toimintansa vuonna 1980 Mikkeliissä ja työllistää tänä päivänä lähes 1 000 työntekijää 20 paikkakunnalla ympäri Suomen.
- www.rejlers.fi

Skandia – ensimmäinen moderni matkustaja-autolauttamme

POIMINTOJA SILJAN MUISTOJEN ALBUMISTA

Yhteisliikennevarustamot, siis Bore, SHO ja ruotsalainen Svea perustivat Turussa 20 p:nä toukokuuta 1957 sisaryhtiön Oy Siljavarustamo – Siljarederiet Ab. Varustamon ehdoton suunnitelma ja päämäärä oli päästä kuljetamaan menestyksellisesti autoilevia matkustajia. Mutta yksimielisyyttä ei ihan helposti löytynyt arveluissa ja mielipiteissä kysymykseen, tulisiko autolauttaliikenteestä kannattava liiketoiminta. Varovaisuutta saattoi ymmärtää koska matkustajamäärät laivaliikenteessä olivat olleet suuri pettymys Olympiakisojen aikana kesällä 1952. Toki optimisismiakin löytyi, olihan pohjoismainen passivapaus toteutunut 1954.

Ensimmäinen autolauttamme oli toki aivan ainutlaatuinen alus jonka Siljavaustamo vastaanotti Helsingin Hietalahden telakalta toukokuussa 1961, Turku-Maarianhamina-Norrtälje liikennöintiä varten. Viola Erkko oli Skandia-nimen saaneen auto-matkustajalaivan kummi. Sisarus Nordia aloitti liikennöinnin vuotta myöhemmin.



M/s Skandia oli rakennettu 1A jääluokkaan ja sen maksiminopeus oli 17,5 solmua.

Aivan selvä oli, että linja-autoliikennöitsijöiden voimakkaasti esille tuoma toive autolautasta oli merkityksellinen ja sillä, että esim. Matkahuolto Oy:n ja Pohjolan liikenne toivat julki suunnitelmansa omasta Autolautta Oy:n perustamisesta Turkuun. Tämä sai perinteiset varustamo-liikennöitsijät kiirehtimään niin päätelmissään kuin päätöksen-teoissakin. Kilpailijoita piti ehdottomasti välttää ja Autolautta Oy ei koskaan hankkinut laivaa.



M/s Skandia luovutettiin Oy Siljavarustamolle 10.5.1961

M/S SKANDIA EDUSTI UUTTA LAIVATYYPIÄ LÄPIAJETTAVINE AUTOKANSINEEN. ALUS OLI MYÖS ENSIMMÄINEN SUOMESSA RAKENNETTU AUTOLAUTTA.

Laivassa oli elokuvateatteri, sauna ja lastenhoitaja leikkihuoneessa. Istumaosastot olivat suuret ja niissä mukavat "lento-kone-istumet". Kaikki tämä oli meille aivan uutta. Myös luokkaerottelu oli poistettu, kaikki oli avoinna kaikille! Mutta ennen kaikkea laivalla oli suuri autokansi ja niin keula- kuin peräporttikin. Tilaa oli 175:lle henkilöautolle tai vaihtoehtoisesti kahdellekymmenelle 15-metrille rekalle.

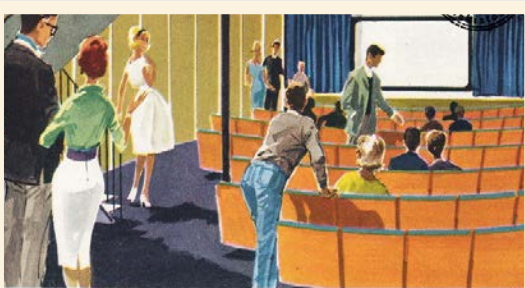


ms SKANDIA

- Pituus 101,1m ja lev. 18,5m
- syväys 4,5m, 3600 brt ja konetehto 6600 hv, 2kpl Sulzer dieselit.
- Max. nopeus 18 solmua.
- Skandia myytiin 1974 Venezuelaan ja sitten 1986 Kreikkaan mutta hinauksessa Atlantin yli pohjakosketus Azorien kohdalla jolloin se upposi.



Tässä yhteydessä sopii kysyä ”kuka synnytti Siljalle hylki-logon, joka hyvin pian oli tunnetuimpia tavaramerkkejä Pohjoismaissa. Niin kuin usein käy sattumalla on merkityksensä. Logo syntyi mainostoimisto palaverissa, jossa mainosgraafikot Suomesta ja Ruotsista olivat mukana. Sattumoisin tai väärinkäsityksestä johtuen ruotsalainen graafikko pui omissa mietteissään asioitaan; piirteli ja piirteli mitä piirteli mutta joukosta löytyi erityyppisiä hylkeen kuvia. Siinä se oli! Mutta sittenkin, se ”oikea hylje” valittiin vasta kaksi vuotta myöhemmin. Sovittiin, että mainosgraafikko Ruotsista ja kollega Suomesta laitettiin huoneeseen josta ”ulos ei saaneet tulla ennen kuin hylje oli saanut mainonnallisen muotonsa”! Tulos olikin erinomainen, sillä jo muutama vuoden kuluttua 70 % suomalaisista tunnisti hylkeen kuuluvan ”valkoisille laivoille”(Siljalle!).



Rentoudutte... pistäytymällä uudenikäisessä elokuvateatterissa - tuntuu, jota ei mikään muu Itämerenliikenteen alus voi tarjota.



Vuonna 1963 Ruotsin Landskronan telakalta Siljalle toimitettiin matkustaja-autolautta Fennia, joka oli monessakin suhteessa jo suurempi. Mainonta rummutti mieluusti nyt ”Suuresta autolauttavaruustamosta”. Edessä olevat laajenevat liikennöintivuodet synnyttivät yhä suurempia matkustaja-autolauttoja. Tämä kaikki huomioitiin ihmetellen jopa kansainvälisestikin ja trendi kuvattiin merten ”megateollisuudeksi”.

Silja Line jätti Norrtäljen 16 vuoden kuluttua. Matkustaja- autolautta Skandia oli jo ehtinyt juhlia 10-vuotis syntäreitään kiitettävien liikennöintiluvuin. Sanomalehti Norrtälje-tidningenissä lähtötapahtumaa kuvattiin haikeaksi suuren saattoväen vilkuttaessa hyvästit heidän rakkaalle ”hoitolapselle”(kuten eräessä banderollissa luki). - Viimeisenä päivänä kahdeksantena kuukautena klo 22.00 Svea Regina sulki keulaporttinsa ja jätti lähtörampin; kuului kolme vahvaa vihellystä. - Näin päättyi Siljan 16-vuoden toiminta ”Roslagenin pääkaupungissa” Norrtäljessä. ■

Teksti: Bengt Karlsson

Valokuvat:

<https://valkeatlaivat.blogspot.com/2019/09/siljan-turun-laivat-ms-skandia.html> &
http://www.faktaomfartyg.se/skandia_1961.htm

Skandia – landets första moderna bilfärja

PLOCK UR SILJA LINES ALBUM

Silja Line grundades år 1957 av tre rederier (Finska Ångfartygs Aktiebolaget FÅA, Ångfartygs Aktiebolaget Bore och Stockholms Rederi AB Svea), som samseglade åren efter första världskriget.

Rederiets klara plan och målsättning var att framgångsrikt transportera bilburna resenärer. Till en början var det dock svårt att nå enighet huruvida bilfärjetrafiken överhuvudtaget skulle utgöra en lönsam affärsverksamhet. En bakgrund till försiktigheten låg antagligen i den besvikelse som upplevts beträffande fartygstafrikens passagerarmängder under de Olympiska spelen sommaren 1952. Den nordiska passfrihet som förverkligades år 1954 gav o andra sidan upphov till optimism.



M/S Skandia hade isklass 1A och en 17,5 knops hastighet

Helt klart är att busstrafik-företagarnas kraftigt framförda önskan om en bilfärja hade en betydelse för processen. T.ex. Matkahuolto Ab och Pohjolan liikenne kom ut i offentligheten med sin plan om att grunda Bilfärjerederi Ab i Åbo. Detta fick de traditionella rederierna att skynda på med sina funderingar och beslut. Konkurrenterna måste absolut undvikas och Bilfärjerederi Ab anskaffade aldrig något fartyg.

Innan trafiken inleddes rädde det ännu misstro gentemot det nya konceptet. Enligt Nils Gustav Palmgren (Vd för Silja Oy/ Ab 2000–2003) hade varvets koncernledning under byggnadstiden sagt "aldrig mer". De trodde inte ett ögonblick på konceptet. Men efter detta kom Wärtsilä att bygga nya färjor så gott som årligen både i Åbo och Helsingfors. (Källa: intervju i Hbl 3.7.2017).



Fartyget överlämnades till Siljarederiet 10.5.1961

Landets första bilfärja Skandia var dock ett exceptionellt fartyg som Siljarederiet tog emot vid Helsingfors Sandviksvarv i maj 1961 för trafik på rutten Åbo – Mariehamn – Norrtälje. Systerfartyget Nordia inledde trafiken ett år senare.

M/S SKANDIA REPRESENTERADE EN HELT NY FARTYGSTYP MED ETT STORT BILDÄCK FRÅN BOG- TILL AKTERPORT. FARTYGET VAR DEN FÖRSTA I FINLAND KONSTRUERADE BILFÄRJAN.

Fartyget hade en biosalong, bastu och barnrum med barnskötare. Passagerarna hade tillgång till stora sittavdelningar med

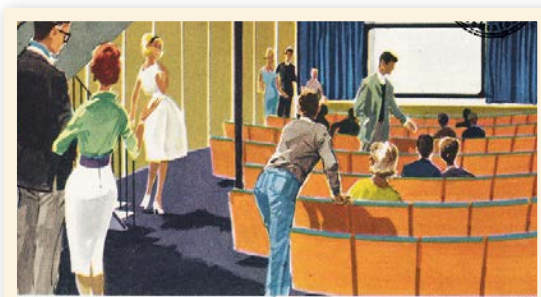


M/S Skandia.

- Dimensioner. 101,60 x 18,53 x 4,62 m.
- Brt/ Nrt/ Dwt. 3593/ 1297/ 990.
- Maskineri. Två Wärtsilä-Sulzer 9MD51 dieslar.
- Effekt. 4924 kW.
- Max. Hastighet 18,0 Knop.
- Passagerare. 1200.
- Hyttplatser. 136.
- Bilar. 175.
- Lastmeter. 420.
- IMO. 5330955.



Bilfärjan Fennia som i flera avseenden var ännu större än Skandia sattes i Siljas trafik år 1962. Budskapet "Det stora bilfärjerederiet" trummades nu gärna ut via resenärreklam. De kommande åren med ökande trafik och växande frakt- och passagerarvolymer gav upphov till allt större bilfärjor vilket även internationellt noterades och beskrevs som en "havets megaindustri". I detta sammanhang kan det vara på sin plats att avslöja hur Siljas inom hela Norden välkända sällogo kom till. Skapelsen formgivning baserar sig på finska och svenska reklamgrafikers samarbete. Först efter två år då en finsk och en svensk reklamgrafiker skickades in i ett rum men ordern att inte komma ut förrän sälmodellen var klar blev den slutliga sällogon klar.



Rentoudutte... pistäytymällä uudenaikaisessa elokuvateatterissa - uutuu, jota ei mikään muu Itämerenliikenteen alus voi tarjota.



bekväma flygplanssäten. Allt detta var givetvis helt nytt för de inhemska båtresenärerna. Fartyget hade inte något system med 1- och 2- klassens passagerare utan alla resenärer hade förutom hytterna fritt tillträde till alla passagerarutrymmen. Likaså var det stora bildäcket (plats för 175 personbilar eller alternativt 20 st. 15 m långtradare) med både bog- och akterport något helt unikt.

Då Silja Line efter 16 år lämnade Norrtälje hade Skandia redan hunnit fira 10-års jubileum med berömliga passagerarsiffror. Tidsskriften Norrtälje tidningen beskrev avskedet som en vemodig händelse där ett stort antal människor var på plats och vinkade adjö till sitt kära "skötebarn".

Skandia såldes år 1974 till Venezuela (Omdöptes till Isla de Cubagua) och sedan år 1986 till Pyrgi Chios Shipping Shipping Co, Pireus, Grekland. Under bogseringen över Atlanten till Grekland gick fartyget på grund utanför Azorerna varvid det sjönk. ■

Text: Bengt Karlsson

Bilder:
<https://valkeatlaivat.blogspot.com/2019/09/siljan-turun-laivat-ms-kandia.html> &
http://www.faktaomfartyg.se/skandia_1961.htm



TYÖRYHMÄ VALMISTEELEE VÄÄRINKÄYTÖKSISTÄ ILMOITTAVIEN SUOJELUA

EU:n oikeuden rikkomisesta ilmoittavien henkilöiden suojelua koskevien lainsäädäntömuutosten arviointi on käynnistynyt oikeusministeriön työryhmässä, joka piti maaliskuussa 2020 ensimmäisen kokouksensa.

Työryhmän tehtävänä on panna täytäntöön EU:n niin sanottu -direktiivi. Se tarjoaa suojelua henkilöille, jotka ilmoittavat työssään havaitsemistaan unionin oikeuden rikkomisista tai rikkomisepäilyistä. Väärinkäytöksistä ilmoittamisen helpottaminen parantaisi erityisesti EU:n talousarvioon kohdistuvien petosten ja korruption ehkäisyä ja paljastamista.

Direktiivi velvoittaa työnantajat perustamaan sisäisen kanavan väärinkäytöksistä ilmoittamiseen organisaation sisällä. Lisäksi tulee perustaa ulkoinen ilmoituskanava tai ulkoisia ilmoituskanavia, joissa ilmoitukset tehdään erikseen määriteltäville viranomaisille.

Työryhmä arvioi, onko tarpeellista säätää ilmoittajien suojelusta erillinen laki. Lisäksi työryhmä pohtii, tulisiko kansallisen soveltamisalan olla laajempi kuin direktiivissä mainittu vähimmäistaso ja mille viranomaiselle ulkoiset ilmoitukset tehtäisiin.

Työ- ja elinkeinoministeriön johdolla toimiva alatyöryhmä valmistelee työoikeuteen ja työelämään liittyvät säännöshdotukset.

Työryhmien toimikausi kestää maaliskuun 2021 loppuun saakka. EU:n jäsenvaltioiden on saatettava lainsäädäntönsä direktiivin edellyttämälle tasolle 17. joulukuuta 2021 mennessä.

Työryhmään on nimetty jäseneksi palkansaajapuolelta SAK:n lakimies Paula Ilveskivi. Työryhmän alaisuudessa toimii työ- ja elinkeinoministeriön johdolla alatyöryhmä, joka työryhmän toimiksiannon ja ohjauksen perusteella valmistelee direktiivin täytäntöönpanon edellyttämät työoikeuteen ja työelämään liittyvät säännöshdotukset. Alatyöryhmän, jonka toimikausi alkaa elokuussa 2020, jäsenenä on myös STTK:n juristi Hannele Fremer. Sekä työryhmä että alatyöryhmä voivat tehtäviään suorittaessa kuulla asiantuntijoita.

Lisätietoja

SKL:n lakimies Riku Muurinen, Puh: +358 50 405 9397

ILMOITTAJIEN SUOJASSA ON KYSE:

- Väärinkäytösten paljastajat ovat henkilöitä, jotka paljastavat työssään kohtaamiaan yleistä etua haittaavia väärinkäytöksiä, jotka voivat esimerkiksi vahingoittaa ympäristöä, kansanterveyttä, kuluttajaturvallisuutta ja julkista taloutta (Euroopan komissio).
 - Direktiivi suojelee työntekijää vastatoimilta.
- Direktiivin soveltamisala koskee ainoastaan EU-säädöksiä.

Sotahistoriallinen matka Etelä-Viroon 14.–16.8.2020



Perjantaina 14.8. kokoonnuimme Länsisatamassa Eckerön terminaalissa klo 8.00. Laiva lähti klo 9.00 ja laivala nautimme brunssin heti laivaan nousuamme. Saavuimme Tallinnaan klo 11.15, lähtö bussilla kohti Põltsamaata, jossa nautimme lounaan ja tutustuimme Põltsamaan vanhaan linnaan, joka 1500-luvulla toimi myös Liivinmaan kuninkaan linnana

Matka jatkui Äksiin Suomen Poikien museolle, jossa perehdyimme elo-syyskuun 1944 taisteluihin Tarton suunnalla. Hotelli-kylpylä Kubijaan saavuimme noin iltaseitsemältä. Hotellilla oli päivällinen ja mahdollisuus kylpylän käyttöön.



ron vapaussodassa v.1919 kaatuneiden suomalaisten muistotaulun. Seuraavaksi ajoimme Pajun kartanolle, jossa perehdyimme Pohjan Poikien 1. taisteluun 31.1.1919.

Lounaan nautimme Põltsamaalla. Matka jatkui Tallinnaan, jossa saimme vielä opastetun kierroksen Patarein vankilamuseossa. Laiva Helsinkiin lähti klo 18.30 ja Helsingissä olimme klo 21.00. Laivalla nautimme illallisen.

Mielenkiintoinen melko lähistoriaakin käsittelevän matkan saimme kokea, erittäin hyvät opaspalvelut Patarein vankilassa sekä tulkkipalvelut Metsäveljien museolla. Ryhmämme vetäjänä sekä opapaana ja monien bussimatkalla annettujen erinomaisten tietoisuuksien pitäjänä toimi sotilasasiantuntija everstiluutnantti evp Jukka Salminen.



Reissulla olleet: Pertti Roti ja Jukka Lehtinen

Lisätietoja hänen matkoistaan
www.jukanmatkat.fi

2. päivänä aamulla lähtö Metsäveljien museolle. Ennen museolle menoa pistäydymme Latvian puolella pienessä Apen kaupungissa ja siellä teimme tutustumiskierroksen ja käynnin ostoksilla.

Sieltä lyhyt siirtyminen Metsäveljien museolle. Museolla meitä perehdytettiin Metsäveljien elämään ja lopuksi nautimme Metsäveljien lounaan sekä lauloimme isännän säestyksellä vanhoja Metsäveljien lauluja. Maistelimme myös isännän valmistamaa laulujuomaa sekä tutustuimme maan alle kätettyyn ja nyt kunnostettuun piilobunkkeriin, jossa metsäveljet ovat majoittuneet aikoinaan.

Hotellilla olimme taas noin klo 16. Pien tauon jälkeen bussi vei kaikki halukkaat tutustumaan neljän kilometrin päähän Võrun kaupunkiin. Illalla oli päivällinen ja kylpylä luonnollisesti oli myös käytettävissä, josta sai halutessaan tilata hoitoja.

3. päivänä aamulla suuntasimme kohti Valgaa, jossa näimme mm Vi-



FINLON OY

TARVIKKEITA KATTILALAITOKSIIN JA PROSESSEIHIN

- KATILLOIHIN JA SÄILIÖIHIN
- PUTKISTOIHIN
- PROSESSEIHIN

FINLON OY

PL 61, 20541 Turku Puh. (02) 212 6400 Faksi (02) 212 6411 www.finlon.fi

E.T. Kuisma Oy

- öljysäiliöiden puhdistus- ja tarkastus
- öljynsiirrot
- säiliöiden käytöstäpoistot

☎ 0400 735 638



www.etkuisma.fi

myynti@etkuisma.fi

ÖLJYN IMEYTYS- JA TORJUNTATUOTTEET

- Meiltä imeytyspuomit, liinat, rullat, pilssipuomit, tyynyt ym.
- Laadukkaat tuotteet ja neuvonta takaavat hyvän lopputuloksen.
- Meillä on 20 vuoden kokemus öljyntorjunnasta ja -imeytyksestä.
- Meiltä nyt myös tehokas desinfiointiaine FDS 683, soveltuu myös COV 19 torjuntaan.

FORATIA EUROPE



www.foeurope.fi

info@foeurope.fi

+358 400 844 632

HST™-turbokompressori säästää energiaa



Suurnopeustekniikkaan perustuvat HST-turbokompressorit ovat menestyksekkäästi käytössä useassa suomalaisessa voimalassa. HST on erinomainen ratkaisu esimerkiksi hiekkanerotuksessa ja rikinpoistossa. Suurimmat edut ovat korkea hyötysuhde, matala melutaso, pieni koko ja sisäänrakennettu kunnonvalvonta. Edistyksellisen magneettilaakeroinnin ansiosta huollon tarve on vähäinen ja käyttöikä pitkä.

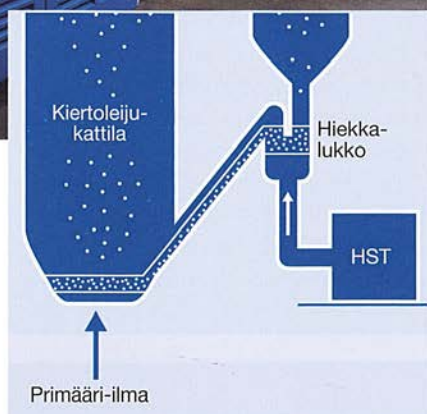
Sulzer Pumps Finland Oy

Kotka, puh. 010 234 3333

www.sulzer.com/fi-fi/finland



Lue lisää!



SULZER

§

Lakiasiantoimisto

LeXiMaX

OTM

lakimies Riku Muurinen

puhelinnumero:
045 783 360 85

riku.muurinen@gmail.com

tavoitettavissa
arkisin 17–21
(torstaisin 18–22)
ja viikonloppuisin 12–20

§

Juristbyrå

LeXiMaX

JM

jurist Riku Muurinen

telefonnummer:
045 783 360 85

riku.muurinen@gmail.com

anträffbar
vardagar 17–21
(torsdagar 18–22)
och på veckoslut 12–20

KONEMESTARI- JA SÄHKÖMESTARISORMUS

1. Kultasormus

Koko kultainen 14K
Mahdollisuus nostaa
sormuksen arvoa timan-
teilla (2 kpl) tai kolmella
(sivuille ja yksi keskelle),
jotka nostavat
sormuksen hintaa.



2. Kultakanta/hopearunko

Sterling hopea (925),
14K kultamerkki



3. Hopeasormus

Kokonaan hopeaa

Sormusten hinnat: tarkista viimeisin hinta Joachim Alatalolta.
Hinnat sisältävät alv:n, kaiverruksen ja hyvän rasian.
Sormukset valmistetaan 4–6 erässä vuosittain sekä numeroidaan.
Hintaan lisätään lähetyskulut.

Sormustilauksen voi tehdä sähköpostilla:

joachim.alatalo@konepaallystoliitto.fi, jossa ilmenee tilaajan nimi, puh.nro, mikä sormus ja sormuksen koko tai täyttämällä alla oleva tilauskaavake, joka lähetetään liiton toimistoon osoitteella:

Joachim Alatalo
Suomen Konepäällystoliitto
Mikonkatu 8 A
00100 Helsinki

Nimi _____

Osoite _____

Puh.nro _____

Sormuksen koko _____

Tilaan:

1. Kultasormus 2. Kultakanta/hopearunko 3. Hopeasormus

2 timanttia

3 timanttia

Allekirjoitus _____



KORKEAPAINEPESUT JA IMUPALVELUT

Rescue Team Finlands. 32
Pesupalvelu Hans Langh Oys. 33

LAIVADIESELEIDEN HUOLTO JA KORJAUS

Marine Diesel Finland Oys. 34

LAIVAELEKTRONIIKKA JA HUOLTO

ATMarines. 34

MUUT PALVELUT

Voima & Käyttös. 34

LAIVAKORJAUKSIA

JAPMetallis. 33

LAIVATARVIKKEITA

Tecmarin Ship Supplys. 33

LÄMPÖTEKNISET LAITTEET

Viitosmetalli Oys. 33

PAINEENALAISET TIIVISTYKSET

FSC-Services. 34

PALOVARTIOINTIA

Rescue Team Finlands. 32

SUKELLUSPALVELUT

Diving Groups. 34

Rannikon Sukelluspalvelu Oys. 33

SÄHKÖASENNUKSEET

Laivasähkötyö Oys. 34

TEOLLISUUSPOLTTIMET

Suomen Teollisuuspolttin Oys. 32

TIIVISTEET

Densiqs. 34
Tiivistetekniikkas. 34
Tarseal Oys. 41

TULENKESTÄVIÄ MUURAUKSIA

Erikosmuuraus Oys. 33

VOIMALAITOS JA PROSESSIPOLTTIMET

Oilon Energy Oys. 34

ÖLJY JA KAASUPOLTTIMIA

Laivapolttins. 34

ÖLJYNPUHDISTUSRATKAISUT

KiL-Yhtiöt Oys. 33

MUUT PALVELUT

Kospi Oy.....s. 33
T:mi Kirveenrauma.....s. 34
Logistics management Services RN.....s. 34

Markkinoiden parhaat

Weishaupt- teollisuuspolttimet

moneen käyttöön laajalla tehoalueella!

WM-sarjan kestävät ja luotettavat öljy-, kaasu- ja yhdistelmäpolttimet, joissa palamisen hyötysuhde on aivan omaa luokkaansa. Tehoalue 70 kW - 11000 kW.



WM-G10



WM-G20



WM-G30



WM-50

UUTUUS!

WKmono80 - tehokas polttin raskaan teollisuuden tarpeisiin tehoalueella 2000 kW - 17000 kW.



WKmono80

Weishaupt-polttimia edustaa **Suomen Teollisuuspolttin Oy**
Ota yhteyttä: puh. 040 654 5352 | www.teollisuuspolttin.fi

 **SUOMENTEOLLISUUSPOLTIN** -weishaupt-



Palovartiointi – Brandbevakning

- Kokenut ja asiantunteva henkilökunta sekä laaja sammutuskalusto.
- Yrkeskunnig och erfaren personal samt omfattande släckningsutrustning.

Puhdistustyöt – Rengöringsarbeten

- Korkeapainepesut, puhallustyöt, saneeraukset ja jälkivahingontorjunta.
- Högtryckstvätt, blästring, saneringar och restvärdesräddning.

**Kohennut Riski – Korkeampi valmius
Förhöjd Risk – Förhöjd Beredskap**

**Oikea Osaaminen Ja Oikeat Varusteet
Rätt Kompetens Och Rätt Utrustning**

Turvallisuuskurssit – Säkerhetskurser

Lietteenkuivaus – Slamtorkning

RESCUE TEAM FINLAND

Långkärrvägen 12 A, 65760 ISKMO
06 321 8200, päivystys/dejour: 0400 166 263
www.rescueteamfinland.fi
info@rescueteamfinland.fi / info@easywash.fi

Jäsenistölle edullisesti :

- Henkilöauto renkaat
- Henkilöauto vanteet
- Tasapainoitus ja asennus
- Auton ilmastointi täyttö R134a
- Auton ilmastointi täyttö R1234yf
- Auton ilmastointi vuototestaus
- Raskaankaluston renkaat
- Raskaankaluston vanteet

Tarjoukset:

Kospi.oy@gmail.com

Puh: +358414343693

Os kattarakatu 3 Raisio 21260



**Rungon tarkastukset
& puhdistukset**

**Rungon & putkistojen
ultraäänimittaukset**

Teollisuuslaitosten sukellustyöt

Rannikon Sukelluspalvelu Oy
Coastal Diving Service Ltd

Pikku-Hietanen, Kotka
0400 751 399, 0400 803 926
info@sukelluspalvelu.fi
www.sukelluspalvelu.fi

HUOLTO SÄÄSTÄÄ KUSTANNUKSIA!

- männänhaalaukset
- laakereiden ja vuorien vaihdot
- turbiinien haalaukset
- pumput ja venttiilit
- akselinvedot
- rautarakennetyöt

Toimimme
ympäri vuorokauden!

JAP-Metalli Oy

Sälinkäantie 12, 04600 Mäntsälä

PUHELIN

+358 40 848 5610

pekka.vallin@japmetalli.inet.fi

Tulenkestävät muuraukset ja massaukset
Savupiippujen muuraus- ja korjaustyöt
Korkeanpaikantyöt

ERIKOISMUURAUUS OY

PL 117, 04301 TUUSULA

Lasse Niemelä, puh. 040 548 7328, 050 376 7407

toimisto@erikoismuuraus.fi



Kysy lisää!

KIL-Yhtiöt Oy

014 644 456

kil@kilyhtiot.fi

www.kilyhtiot.fi

Tehokkaat ja edulliset öljynpuhdistusratkaisut



VIITOS-METALLI OY

Lämpö- ja painelaitteiden
valmistusta Heinolassa jo yli
20 vuoden kokemuksella.

- Lauhdepumppuasemat
- Pisaraerottimet, höyrytukit, lauhdeastiit, näytejäähdyttimet sekä näytteenottoasemat
- Kaasu-, höyry- ja öljyputkistot

- Kaasu- tai öljykäyttöiset höyry- ja lämpökeskukset
- Venttiiliasemat maakaasulle, metanolille, vedylle tai öljylle
- Raskaan polttoöljyn pumppaus- ja esilämmitysasemat
- Vesiturbiinilaitosten öljynjäähdytysjärjestelmät
- Kaukolämmön nestesuodattimet
- Syöttövesi-, lauhde- ja ulospuhallussäiliöt
- Lämmönsiirtimet ja lämmönsiirtoasemat

Lämpötekniikan edelläkävijä

PUMPPUJEN TIIVISTEET



MEKAANISET TIIVISTEET

- Kaikkiin pumppuihin
- Suoraan varastosta

KORJAUS JA HUOLTO

- Kaikki tiivistemerkit

Tarseal Oy

www.tarseal.fi

puh. 02 430 4009

sales@tarseal.fi

TEC marin

ship supply engine • deck • cabin



Hämeentie 155 B
00560 Helsinki Helsingfors

Puh. +358 20 155 8250
faksi +358 20 155 8259

e-mail: sales@tecmarin.fi
www.tecmarin.fi



MARISOL™ TM
Marine Chemicals



Hans Langh

Dirty job well done



Puhdistamme

- Pilssit
- Konehuoneet
- Tuotanto- ja prosessiliinjat
- Säiliöiden sisä- ja ulkupuolet
- Lämmönvaihtimet

Pesupalvelu Hans Langh Oy
Piikkiö ja Helsinki | Puh. (02) 477 9400 | www.langh.fi

FSC-SERVICE Oy

Prosessia pysäyttämättä
Paineenalaiset
FSC-tiivistykset
Vuodesta 1977
Varoventtilien säätö ja
käynninaikainen
Koestus DENSITEST-menetelmällä
Vuodesta 1985

PI 31, 33901 TAMPERE
Puh. (03) 254 0750
www.fsc-service.fi
fsc@dens.fi

MD MARINE DIESEL FINLAND OY

Laivadieseleiden huolto ja korjaus

Täydelliset konehaalaukset
CAT Authorized Marine Dealer
KEMEL akselitiivisteet ja -laakerit
Vaihteiden ja potkurilaitteiden työt
Koneiden linjaukset ja muovivalut

ISO 9001 -sertifioitu
www.marinediesel.fi
Eteläkaari 10, 21420 Lieto
Puh 020 711 8220

Logistiikan koulutus-, konsultointi ja
turvallisuusneuvonantajapalvelut
yli 30 vuoden kokemuksella!
Soita ja pyydä tarjous, puh: 050 6681962



Hiihtomäentie 16 A 6, 00810 Helsinki

Voima & Käyttö Kraft & Drift

Suomen Konepäällystöliiton julkaisu

VOIT OSTAA LEHTEN
ILMOITUSTILAA YRITYKSELLESI

lähettämällä sähköpostia osoitteeseen
robert.nyman@konepaallystoliitto.fi



T:mi Kirveenrauma
Turvallisuus ensin!

- Työturvallisuus- ja tulityökorttikoulutukset
- Asennusvalvonta- ja työnjohtotehtävät
- Paineastioiden käytönvalvonta
- Putoamissuojain- ja nostoapuvälinetarkastukset
- Nostotöiden valvonta
- Kotimaanliikenteen laivuri

Puh. **050 454 2437**
kirveenrauma@gmail.com

Teollisuus-, voimalaitos- ja prosessipolttimet, teollisuuskylmä ja teollisuuslämpöpumput

Luotettavaa ja kattavaa asiakaspalvelua

- Laitetoimitukset
- Käyttöönotto
- Koulutus
- Huoltopalvelut
- Varaosat, vuosihuollot
- Modernisoinnit

oilon[®]
www.oilon.com



PÄIVYSTYS 24 h
GSM: 0400 522 020
0400 825 640

LSTGROUP
Luotettava sähköistyksen toimittaja

- Sähkö- ja automaatio suunnittelu
- Laivasähköasennukset
- Teollisuuden sähköasennukset
- Sähkömoottoreiden myynti ja huolto
- Konehuone- ja ulkokansivalaisimet
- Kaapeliradat ja tarvikkeet

LAIVASÄHKÖTYÖ OY
Rautatehtaankatu 22, 20200 Turku p. (02) 510 0300, f.02 5100 340

www.lst.fi



- ÖLJY-, KAASU- JA
YHDISTELMÄPOLTTIMET
- ASENNUKSET JA KÄYNNISTYKSET
- SÄÄDÖT JA KOEAJOT

SAACKE HUOLTO JA VARAOSAT

LAIVAPOLTIN OY

Tarjantie 5, 01400 Vantaa
Puh. 050 558 2100
laivapoltin@elisanet.fi
www.laivapoltin.fi

AT-Marine Oy

Palveluksessa
maalla ja merellä

- Navigointi- ja merenkulkulaitteet
- Kommunikointilaitteet
- Konehuonelaitteet ja anturit
- Palohälytysjärjestelmät
- LED/Xenon valonheittimet
- LED-ulkokansivalot
- Valopylväät ja -opasteet

www.atmarine.fi
service@atmarine.fi

DENSIQ

Tiivisteratkaisuja jo vuodesta 1918
Oma tuotanto mm. grafiittitiivisteet
24/7 päivystys

EN1591-4 sertifioitu
laippaliitoskoulutus

Puh. 040 775 0562
petri.tonteri@densiq.com
www.densiq.com

PROSESSITEOLLISUUDEN TIIVISTEET Liukurengastiivisteet Huollot ja korjaukset



TIIVISTETEKNIikka OY

Mäkituvantie 5 01510 Vantaa
Puh. 0207 65 171, Fax 0207 65 2907
www.tiivistetekniikka.fi

JÄSENYHDISTYKSET / MEDLEMSFÖRENINGAR

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITON JÄSENYHDISTYKSET / FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUNDS MEDLEMSFÖRENINGAR

Nro 001

Etelä-Saimaan Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1921)

• Puh.joht. **Tapani Hirvonen**
Iltaruskonkuja 5, 55120 Imatra
puh. 040 540 1385

• Varapuh.joht. **Sami Niemelä**

• Siht. **Timo Leskinen**
Niittyvillantie 11 E, 53920 Lappeenranta
puh. 050 492 6315
etsakonepsihteeri@gmail.com

• Rah.hoit. **Seppo Pääkkönen**
Sunisenkatu 6, as 23, 53810 Lappeenranta
puh. 0400 208 745

Kokoukset syystoukokuun aikana, kuukauden
kolmantena arkikeskiviikkona klo 18.00
Lappeenrannan pääkirjasto, Valtakatu 47,
53100 Lpr

Nro 002

Haminan Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1947)

• Puh.joht. **Juha Suomalainen**
Humaljoenkatu 14, 49400 Hamina
puh. 040 171 9161
juha.suomalainen@pp2.inet.fi

• Varapuh.joht. **Niilo Siro**
Niinistöntie 16, 49660 Pyhältö
puh. 040 502 8131

• Siht./rah.hoit. **Juhani Jussilainen**
Kylänmäki 150, 49640 Pajjärvi
puh. 040 554 5239
juhani.jussilainen@gmail.com

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan sähköpostitse
tai kirjeitse.

Nro 003

Svenska Maskinbefälsföreningen i Hfors (Perust. – Grund. 1909)

• Ordf./kassör **Leif Wikström**
Brovägen 2 bst. 1, 02480 Kyrkslätt
tel. 045 212 1466
leif.c.wikstrom@gmail.com

• Viceordf./sekr. **Bo Wickholm**
Lisebergsvägen 33, 01180 Kalkstrand
tel. 0400 670 745

Föreningens lokal Ounasvaaragränden 1 C 50.

Månadsmöten den första helgfria onsdagen i
januari, mars, maj, september, november samt
december kl. 18.00, styrelsemöte kl. 17.30.

Nro 004

Helsingin Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1869)

• Puh.joht. **Jari Luostarinen**
Tyynelänkuja 5 E 65, 00780 Helsinki
puh. k. 050 310 3347
jari.luostarinen@kolumbus.fi

• Varapuh.joht. **Heikki Kohtala**
Pitkäjärvenranta 2 B, 02730 Espoo
puh. t. 041 513 7713
kohtalainen@pp.inet.fi

• Siht. **Veijo Limatius**
Ryytimaantie 8, 01630 Vantaa
puh. t. 040 334 5380
veijo.limatius@hsy.fi

• Rah.hoit. **Kimmo Ruuskanen**
Anjankuja 3 B 114, 02230 Espoo
puh. 040 548 3883
kimmo.ruuskanen@kolumbus.fi

Kokoukset pidetään syys-toukokuun välisenä
aikana (vaalikokous joulukuussa ja vuosikokous
maaliskuussa) kuukauden ensimmäisenä
arkikeskiviikkona klo 19.00, osoitteessa
Tunturinkatu 5 A 3, 00100 Helsinki. Mikäli em.
ajankohta on pyhä tai aattopäivä, pidetään kokous
seuraavan viikon keskiviikkona. Tervetuloa

Nro 005

Hämeenlinnan Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1945)

• Puh.joht. **Markku Säynäjäkangas**
Länsitie 25, 12240 Hikiä
puh. t. 0107 551 267, 050 400 5965

• Varapuh.joht. **Jari Kuumola**
Perjalantie 6 A 22, 11120 Riihimäki
puh. 046 921 4280

• Siht. **Mika Nurmi**
Sompiontie 1 A 3, 11130 Riihimäki
puh. 050 575 9367

• Rah.hoit. **Risto Mukkala**
Hämeenkatu 13 B 20, 05800 Hyvinkää
puh. 050 530 0418

Nro 007

Kemin Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1941)

• Puh.joht. **Tapio Huuska**
Heikinkuja 10, 94100 Kemi
puh. 050 598 9015

• Varapuh.joht. **Kalle Kostamo**
Perttusenkatu 25, 94600 Kemi
puh. 044 504 7199

• Siht. **Timo Kesti**
Seponkatu 30, 94830 Kemi
puh. 044 099 3900

• Rah.hoit. **MarjaLeena Huuska**
Heikinkuja 10, 94100 Kemi
puh. 041 507 8442

Yhdistys kokoontuu erikseen ilmoitettuna
ajankohtana

Nro 008

KeskiPohjanmaan Konepäällystöyhdistys – Mellersta Österbottens Maskinmästareförening (Perust. – Grund. 1939)

• Puh.joht. **Kristian Gustafsson**
Sorvarinkatu 5, 67100 Kokkola
Puh. 040 5119816

• Varapuh.joht. **Lauri Mattila**
Kihutie 15, 68630 Pietarsaari
puh. k. 06 723 4538, t. 040 849 9750

• Siht. **Esa Jylhä**
Kermatie 4, 67900 Kokkola
Puh. k. 040-556 1667

• Rah.hoit. **Teuvo Pietilä**
Ruusanmäki 4, 68660 Pietarsaari
puh. t. 0204 169 284, 040 585 2284

Nro 009

KeskiSuomen Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1947)

• Puh.joht. **Teemu Valkonen**
Korpikallentie 7, 40800 Vaajakoski
puh. 040 508 6634
teemu.valkonen@alva.fi

• Varapuh.joht. **Hannu Orsolahti**
Kuikantie 322, 41140 Kuikka
puh. 0400 540 493

• Siht. **Tapio Roiha**
Satamakatu 21 A 18, 40100 Jyväskylä
puh. 040 845 6791

• Rah.hoit. **Pekka Raatikainen**
Sääksmäentie 10, 40520 Jyväskylä
puh. 0400 861 208

Kokoukset kuukauden toisena keskiviikkona
klo 19.00 Ravintola Sohviissa

Nro 010

Kotkan Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1923)

www.kotkaengineers.fi

• Puh.joht. **Antti Luostarinen**

Vipusenkatu 1, 48700 Kotka
puh. 050 355 2083
antti.luostarinen@keng.fi

• Varapuh.joht. **Jouko Pettinen**
Rotinpää 25, 48300 Kotka
puh. 0400 432 824
jouko.pettinen@keng.fi

• Siht. **Joona Karvinen**
Peipontie 7, 48220 KOTKA
puh. 050 379 4574
joona.karvinen@keng.fi

• Rah.hoit. **Jouko Pettinen**
Rotinpää 25, 48300 Kotka
puh. 0400 432 824
jouko.pettinen@keng.fi

Kokoukset talvikuukausien ensimmäisenä
arkitorstaina klo 18.30 kokouspaikka
Ravintola Vausti

Nro 011

Konemestarit ja Energiatekniset KME (Perust. – Grund. 1958)

www.kme.fi

• Puh.joht. **Pertti Roti**
puh. 050 559 1637
pertti.roti@kme.fi

• Varapuh.joht. **Juha Uimonen**
puh. 040 059 6015
juha.uimonen@kme.fi

• Siht. **Henna Lepistö**
puh. 040 769 7822
henna.lepisto@kme.fi

• Varasiht. **Jarmo Lahdensivu**
puh. 045 125 4859
jarmo.lahdensivu@kme.fi

• Rah.hoit. **Lasse Laaksonen** (päivätyö)
puh. 040 739 3363
lasse.laaksonen@kme.fi

Yhdistyksen sähköpostiosoitteet ovat
etunimi.sukunimi@kme.fi. Yhdistyksen postiosoite
on Ristolantie 10 A, 00320 Helsinki. Yhdistyksen
yleisistä kokouksista ilmoitetaan ensisijaisesti
Voima ja Käyttö lehdessä ja www.kme.fi. Mutta
ellei se jostain syystä ole mahdollista, kuukauden
ensimmäisen maanantain Helsingin Sanomissa.

Nro 012

Kuopion Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1899)

• Puh.joht. **Joonas Lehto**
Orvokkikaarre 6B, 70870 Hiltulanlahti
puh. 0407097312
joonas.lehto@kuopionenergia.fi

• Varapuh.joht. **Markus Mäklin**
Taivaanpankontie 10F 56, 70210 Kuopio
puh. 050-342 8974

• Siht. **Veijo Tolonen**
Lehtoniementie 116 A 25, 70840 Kuopio
puh. 040 709 7336

Rah.hoit. **Majja Kääriäinen**
puh. 0407097345
majja.kaariainen@kuopionenergia.fi

Kuukausikokoukset talvikuukausina erikseen
ilmoitettuna aikana

Nro 013

Lahden Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1945)

• Puh.joht. **Juha Sinivaara**
Viherlaaksontie 9, 15200 Lahti
juha.sinivaara@phnet.fi

• Varapuh.joht. **Riku Gröhn**
riku.grohn@lahtienergia.fi

• Siht./rah.hoit. **Lauri Honkola**
lauri.honkola@lahtienergia.fi

www.lahdenkonemestariyhdistys.fi

Kuukausikokoukset tammi-toukokuun ja syys-
joulukuun ensimmäisenä arkitorstaina klo. 19:00,
paikka sama, (hotellin nimi muuttunut)
Hotelli Scandic Lahti, Kauppakatu 10 15140 Lahti.

Nro 014

Mikkelin Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1948)

• Puh.joht. **Seppo Piira**
Suentassu 4, 50100 Mikkelä
puh. 044 7353 726
seppo.piira@ese.fi

• Siht. / rah.hoit. **Tapio Haverinen**
Haiharansuu 2 A 4, 33710 Tampere
puh. 044 7353 739
tapio.haverinen@ese.fi

Kuukausikokoukset tammi, maaliskuu, touko,
syys ja marraskuussa kuukauden ensimmäisenä
arkitiistaina klo 19.30 Ravintola Pruuvi, Mikkelä

Nro 015

Oulun Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1903)

• Puh.joht./siht. **Ari Heinonen**
Hekkalanhdentie 24, 90820 Kello
puh. 040 354 6047
ariheinonen@live.com

• Varapuh.joht. **Veikko Eerikkilä**
Nokikanantie 2 A 1, 90150 Oulu
puh. 044 330 0241
veke.eerikkila@mail.suomi.net

• Rah.hoit. **Sauli Teräsmö**
Kirkkotie 8 a C 11, 90830 Haukipudas
puh. 040 178 8017
sauli.terasmo@arctia.fi

Kuukausikokoukset pidetään Oulu laivalla,
Toppilanlaituri 4, 90520 Oulu, kello 18:00.
Kokouspäivät vuonna 2020: 20.1. – 10.2. – 20.4.
– 11.5. – 14.9. – 12.10. ja 14.12. Maaliskuun ja
marraskuun sääntömääräisistä kokouksista on
erillinen ilmoitus.

Kajaanin kerho

• Puh.joht. **Taisto Karvonen**
Koivikoskenkatu 17 A 8, 87100 Kajaani
puh. 0400 278 695

Raahen kerho

• Puh. joht. **Hannu Pesonen**
Toppilansaarentie 3 C 49, 90500 Oulu
puh. 0400 372 882
hannu.pesonen@luukku.com

Nro 016

Pargas Maskinbefälsförening (Perust. – Grund. 1925)

www.pargasmaskinbefal.fi

• Ordf. **Tage Johansson**
Skogsuddevägen 8, 21600 Pargas
tel. hem 044 458 0425, 040 845 8042

• Viceordf./kassör **JanErik Söderholm**
Skepparvägen 35, 21600 Pargas
tel. 040 753 0554
janerik.soderholm@parnet.fi

• Sekr. **Berndt Karlsson**
Tervsundsvägen 150, 21600 Pargas
tel. 040 735 2182
berndtkarlsson3@gmail.com

Nro 017

Porin Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1894)

• Puh.joht. **Pasi Kaija**
Setäläntie 16, 29200 Harjavalta
Puh. 0400-466 513

• Varapuh.joht. **Jorma Elo**
Kivenhakkaajankatu 33, 28130 Pori
puh. 050 586 3528

• Siht./Rah.hoit. **Timo Kuosmanen**
Aittaluodonkatu 4 E 43, 28100 Pori
Puh. 0400 439995
63tiku@gmail.com.

• Laivaasiamies **Pertti Venttinen**
Hiekkapellontie 18, 28610 Pori
puh. 0400 556 345
pventtinen@gmail.com

Kokoukset tammitoukokuun ja syysjoulukuun
aikana joka kuukauden toisena keskiviikkona klo
18.30 Porin Klubilla, Eteläranta 10. Vuosikokous
huhtikuussa ja vaalikokous joulukuussa

Nro 018

Rauman Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1926)

www.rkpy.fi

• Puh.joht. **Anitta Heikura**
Mäkitie 6 A 2, 26840 Kortela
puh. 0400 744 025
eaheikura@gmail.com

• Varapuh.joht. **Toivo Mäkilä**
Syväraumankatu 8 B 29, 26100 Rauma

• Siht. **Raimo Jalonen**
Peuratie 30, 26200 Rauma
puh. 050 324 2100
raimojalonen2@gmail.com

• Rah.hoit. **Esko Laihininen**
26560 Kolla

Kuukausikokoukset pidetään talvikuukausina
erikseen ilmoitettavana ajankohtana. Kokouksien
ajankohdat ilmoitetaan yhdistyksen kotisivuilla.

Nro 019

Savonlinnan Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1933)

• Puh.joht. **Esa Pekkinen**
Vipusenkatu 5 B 20, 57200 Savonlinna

• Varapuh.joht. **Juha Puurtinen**
Tottinkatu 2 B 16, 57130 Savonlinna
puh. 050 599 6541

• Siht./rah.hoit. **Veijo Anttonen**
Kangasvuokontie 21 C 27, 57220 Savonlinna
puh. 0400 847 720

Kokoukset pidetään erikseen ilmoitettavana ajankohtana

Nro 020

Tampereen Konemestarit ja Insinöörit (Perust. – Grund. 1937)

• Puh.joht. **Pentti Aarnimetsä**
Tieteenkatu 6 A 74, 33720 Tampere
puh. 040 758 9869
pentti.aarnimetsa@gmail.com

• Varapuh.joht. **Martti Nupponen**
Porrassalmenkuja 4 A 11, 33410 Tampere
puh. 050 522 0730

• Siht. **Eero Kilpinen**
Ahvenisjärventie 22 C 42
33720 Tampere
puh. 050 545 5765
eero.kilpinen@tpnet.fi

• Rah.hoit. **Joachim Alatalo**
puh. 050 345 1052

Kuukausikokoukset pidetään erikseen ilmoitettavana ajankohtana

Nro 021

Turun Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1874)

www.tkpy.fi

• Puh.joht. **Jukka Lehtinen**
Somersojantie 13, 21220 Raisio
puh. 040 4854269
jukkaariplehtinen@gmail.com

• Varapuh.joht. **Harri Piispanen**
Kattarakatu 3, 21260 Raisio
puh. 050 445 9932
harri.piispanen@osm.no

• Siht./jäsenkirjuri **Heimo Kumlander**
Betanankatu 2 as. 16, 20810 Turku
puh. 040 593 4021
heimo.kumlander@elisanet.fi

• Rah.hoit. **Ismo Sahlberg**
puh. 050 454 2437
kirveenrauma@gmail.com

• Huoneistoasiat **Reima Angerman**
Kokkokatu 44, 20100 Turku
puh. 0400 417 757
reima.angerman@icloud.com

• Huvitoimikunta **Jarmo Mäkinen**
Tikkumäenkuja 2 A 10, 20300 Turku
puh. 050 512 3222
jarmo.makinen1946@gmail.com

Yhdistyksen kokoukset pidetään joka kuukauden ensimmäisenä arkitorstaina (syys–toukokuu) klo 19.00 yhdistyksen huoneistossa Puutarhakatu 7 a as. 2, 20100 Turku. Helmikuun kuukausikokous on yhdistyksen vuosikokous ja joulukuun kokous on vaalikokous. Keskusteluerho Ikäveljet kokoontuvat parittomien viikkojen tiistaina (syys–huhtikuussa) klo 11.00–12.30.

Yhdistyksen sähköposti on turunkonepaallystoyhdistys1874@gmail.com ja kotisivut www.tkpy.fi. Yhdistyksen tilinumero on FI75 5710 0420 3995 29 (vuokrat, lahjoitukset yms., ei osallistumismaksuja). Huvitoimikunnan tilinumero on FI53 5710 0420 3995 37, tähän maksetaan kaikki osallistumismaksut.

Nro 022

Vaasan Konemestariyhdistys – Vasa Maskinmästareförening (Perust. – Grund. 1911)

• Puh.joht./ordf. **Timo Leppäkorpi**
puh. 050 530 3330

• Varapuh.joht./ viceordf. **Keijo Laitinen**
puh. 040 841 9156

• Siht./sekr. / rah.hoit./kassör
Veli-Pekka Uitto
puh. 050 540 5431

• Rah.hoit./ kassör **Leena Saarela**
puh. 040 7449501.

• Laivaasiamies **Timo Leppäkorpi**

Yhdistys kokoontuu talvikuukausina kuukausikokouksiin neljä (4) kertaa: syyskuussa, joulukuussa, kuukausi/vaalikokous, helmikuussa, kuukausi/vuosikokous sekä toukokuussa, em. kokouskuukausien ensimmäisenä arkitorstaina, ellei toisin ilmoiteta. Kokouspaikka: Hotelli Teklan ravintola Brando, Palosaarentie 58, klo 18.00

Föreningen har månadsmöten fyra (4) gånger under vinterhalvåret: september, december/valmöte, februari/årsmöte, samt maj. Månadsmöten hålles första helgfria torsdagen, om inte annan meddelas. Mötesplats Hotelli Tekla, restaurang Brando, Brändövägen 58, kl. 18.00

Yhdistyksen sähköposti on konemestarit.vaasa@outlook.com

Nro 023

Julkisen alan merenkulku, erikois ja energiatekniset JAME (Perust. – Grund. 1950)

www.jame.fi

• Puh.joht. **Tommi Nilsson**
puh. 040 507 6454
tomminil@gmail.com

• Varapuh.joht. **Mikael Borg**
puh. 045 210 0048
borgmikael@hotmail.com

• Siht. **Kari Virtanen**
puh 0400 825 882
virta.kavi@gmail.com

• Rah.hoit. **Jorma Korhonen**
puh. 040 500 5662
jormaed@gmail.com

Turun kerho

• Puh.joht. **Mauno Hasunen**
Siltavoudinkatu 1 as. 19, 21200 Raisio
puh. 050 511 0077

Vaasan kerho

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan Voima ja Käyttö lehdessä

Nro 024

Loviisan Voimalaitosmestarit (Perust. – Grund. 1974)

• Puh.joht. **Pekka Vainio**
Pohjolantie 46, 04230 Kerava
puh. 040 483 8470

• Varapuh.joht. **Timo Järvimäki**
Reitsaarentie 41, 48910 Kotka
puh. 041 436 6017
timo.jarvimaki@fortum.com

• Siht. **Markku Sopanen**
Kuovintie 2, 49220 Siltakylä
puh. 040 775 3508

• Rah.hoit. **Pekka Tahvanainen**
Runar Schildtintie 18, 07920 Loviisa
puh. k. 019 509 035, t. 019 550 4112

Nro 025

Ålands energi och sjöfartstekniska förening ÅESF (Perust. – Grund. 1942)

www.maskinisterna.ax

• Ordf. **Hans Palin**
Ljungvägen 4, 22100 Mariehamn
tel. 040 723 7220
ordforande.aesf@aland.net

• Viceordf. **Göran Ölander**
Västmyravägen 118, 22240 Hammarland
tel. 040 526 4091

• Kassör **Thomas Strömberg**
Segelmakargatan 11 A 11, 22100 Mariehamn
tel. 018 15 572

Om ej Strömberg är anträffbar, kontakta Hans Palin. Månadsmöte den andra tisdagen i månaden kl. 19.30 i Hotell Arkipelag. Inga möten juni, juli, augusti

Nro 026

Kokkolanseudun konemestarit (Perust. – Grund. 1974)

• Puh.joht. **Järvinen Tapio**
Saaristokatu 4, 67900 Kokkola
puh. 045 155 6070
tapsa.jarvinen@anvianet.fi

• Varapuh.joht. **Kalliokoski Tomi**
Kahvikuja 12, 67600 Kokkola
puh. 040 172 6003

• Siht. **Niemonen Veli**
Markusbackantie 303, 68410 Alaveteli
puh. t. 864 8577 tai 050 386 2805

• Rah.hoit. **Similä Sami**
Vesakkotie 1, 67700 Kokkola
puh. 050 403 2400

Nro 027

PohjoisKarjalan Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1987)

• Puh.joht. **Mikko Hiltunen**
puh. 040 746 9277

• Varapuh.joht. **Pertti Tuhkanen**
puh. 040 735 8286

Nro 029

Luotsikutterinkuljettajat – Lotskutterförarna (Perust. – Grund. 1989)

• Puh.joht./ordf. **Aki Saartia**
Aki.saartia@finnpilot.fi
puh. 050 439 4316

• Varapuh.joht./viceordf. **Jyrki Huhtanen**
Jyrki.huhtanen@finnpilot.fi
puh. 050 344 5035

• Siht. **Aki Tarkia**
Aki.tarkia@finnpilot.fi
puh. 050 347 1735

• Rah.hoit. **Ari Pöyhtäri**
Ari.poyhtari@finnpilot.fi
puh. 040 567 4640

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO – FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUND

Mikokatu 8 A, 7. krs
00100 Helsinki / Helsingfors
www.konepaallystoliitto.fi

Talous / ekonomi
Jäsenasiat / medlemsärenden
Ann-Katrin Viertola
09 5860 4815

**Toiminnanjohtaja /
verksamhetsledare**
Robert Nyman
09 5860 4813, 050 454 2767

Asiantuntijat – Sakunniga
Joachim Alatalo
09 5860 4812, 050 345 1052

Riku Muurinen
09 5860 4810, 050 405 9397

Päivi Saarinen
09 5860 4811, 040 525 7805

etunimi.sukunimi@konepaallystoliitto.fi
fornamn.efternamn@konepaallystoliitto.fi

JULKIS JA YKSITYISALOJEN TYÖTTÖMYYSKASSA – JYTK OFFENTLIGA OCH PRIVATA SEKTORNS ARBETSLÖSHETSKASSA JYTK

Asemamiehenkatu 4 /
Stationskarlgatan 4
00520 Helsinki / Helsingfors

Neuvonta / Info 020 690 871

Puh.palvelu / tel.service
020 690 069
ma, ke, pe klo 9.00–11.00
må, on, fre kl. 9.00–11.00

kassa@jytk.fi
www.jytk.fi

TOIMISTO TIEDOTTAÄ / BYRÅN MEDDELAR

Merimiespalvelutoimisto:
puh. 09 668 9000

Merimieseläkekassa:
puh. 010 633 990

Uudenmaankatu 16 A
00120 Helsinki

www.merimieseläkekassa.fi

Kela
Merimiehen sosiaaliturva ja
sairausvakuutus
www.kela.fi/merimiehet

TE-toimisto/Merivälitys

Itsenäisyydenaukio 2, 20800 Turku
Ville Käldestrom
puh. 02 950 44821
ville.kaldstrom@te-toimisto.fi

Sjömansservicebyrån:
tel. 09 668 9000

Sjömanspensionskassan:
tel. 010 633 990

Nylandsgatan 16 A
00120 Helsingfors

www.sjomanspensionskassan.fi

FPA
Infopaket om sjukförsäkring av sjöman
www.kela.fi/web/sv//nyttinfopaketom
sjukforsakringavsjoman

TE-byrån/Havsförmedling

Självständighetsplan 2, 20800 Åbo
Ville Käldestrom
tel. 02 950 44821
ville.kaldstrom@te-byran.fi



Varoitus!
TaskuTurva-sovellus saattaa
aiheuttaa normaalista
poikkeavaa kiinnostusta
vakuutusasioihin.

Katso koko tarina turva.fi/taskuturva

Tasku
Turva

TaskuTurva – vakuutusturva aina mukanasasi

Uudistunut TaskuTurva on täynnä loistavia ominaisuuksia. Voit maksaa laskut ja viestitellä kanssamme, hoitaa kätevästi lapsen lääkärikäynnit sekä etsiä tien päällä lähimmän autokorjaamon. Myös liiton matkavakuutuskortti ja luotettavan lääkärin yhteystiedot kulkevat mukanasasi maailmalla.

Lataa omasi sovelluskaupasta, niin hoksaat miten kätevä se on. Ei muuten maksa mitään.

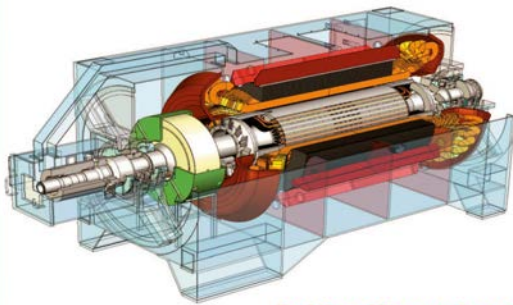


AMK-KUSTANNUS OY
TAMMERTEKNIikka TAMMERTIETO

Tammertekniikka

Generaattorit

käyttö, huolto ja kunnossapito

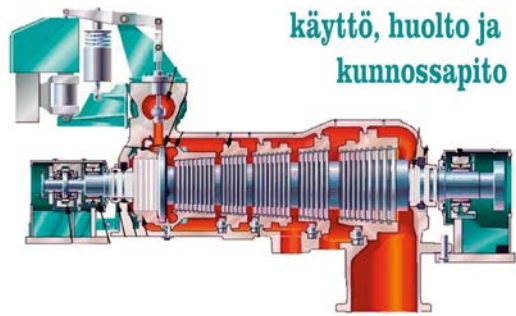


Jukka Kauppinen
Rauno Wikström
Lauri Hietalahti

Tammertekniikka

Turbiinitekniikka

käyttö, huolto ja
kunnossapito



Jukka Kauppinen

Tammertekniikka

www.tammertekniikka.fi