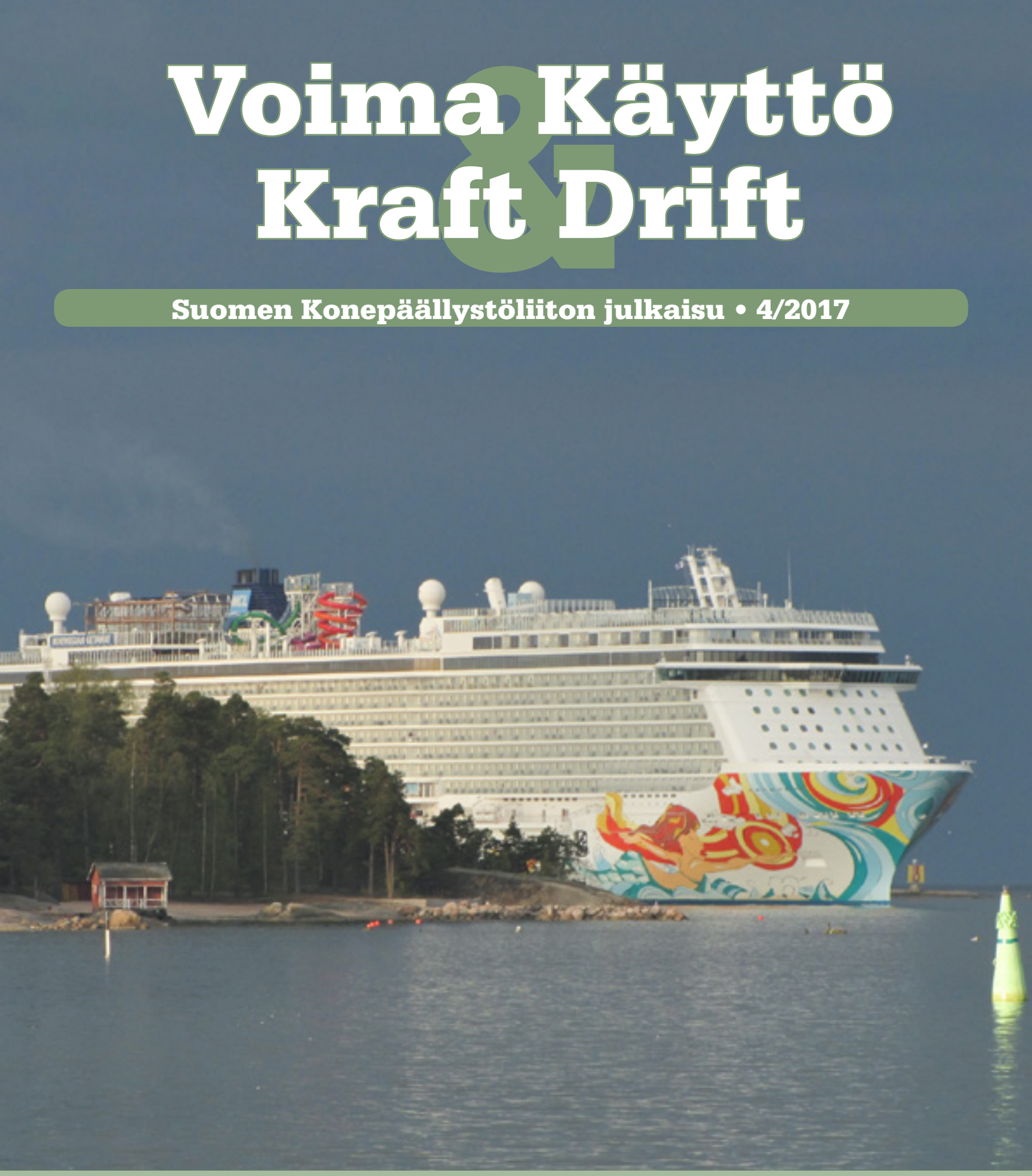
Voima & Käyttö
Kraft & Drift

Suomen Konepäällystöliiton julkaisu • 4/2017



Suuri, suurempi, Maersk ja MOL

”Kontti” joka muutti koko kuljetusjärjestelmän

s. 20–23

Stor, större, Maersk och MOL

”Lådan” som förandrade hela transportsektorn

Voima & Käyttö
Kraft & Drift
Suomen Konepäällystöliiton ammatti- ja tiedotuslehti
111. vuosikerta

Pääkirjoitus 3
STTK tutki: Suomalaiset toivovat lyhyempää työaikaa, mutta arvioivat sen pitenevän 4
Sähkön kulutus huhtikuussa 5
Liiton puheenjohtajakokous pidettiin Helsingissä 7
Kultamerkkikerhon kokous pidetty Helsingissä 6
Pitkäaikaistyöttömyys väheni huhtikuussa 7
Långtidsarbetslösheten minskade i april 8
Talous kasvaa jos politiikkavirheet vältetään 9
Suomen ja Saudi-Arabian sopimus ydinenergiayhteistyöstä voimaan 9
Lakiesitys: maakaasumarkkinat avataan kilpailulle vuonna 2020 10
Lainsäädäntömuutoksia:
Valtioneuvoston asetus käyttöasetuksen muuttamisesta 10
Valtioneuvoston asetus työympäristöstä aluksessa 11
Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi merityösopimuslain sekä yhtistoiminnasta suomalaisissa ja yhteisönlaajuisissa yritysryhmissä annetun lain 41 §:n muuttamisesta 11
I Mariehamnns sjökvarter vårdas den åländska kul(tur)ändaren..... 12
Suurin koskaan Helsingissä vieraillut risteilyalus Gateway Länsisatamassa toukokuussa..... 13
Merimiestatuointikuvia tarvitaan..... 13
Kattilamies aloitti Chilessä uuden elämän 14
Työpaikkatapaturmien määrässä lievää nousua vuonna 2016..... 16
Teollisuuden palkansaajat on huolissaan valtionyhtiöiden työpaikoista..... 17
Uppgifter om stora turbintankfartygs ångturbiner efterfrågas! / Etsitään tietoa isojen turbiinitankkerien höyryturbiineista 17
Happy Ship?..... 18
Suuri, suurempi, Maersk ja MOL "Kontti" joka muutti koko kuljetusjärjestelmän..... 20
Stor, större, Maersk och MOL "Lådan" som förandrade hela transportsektorn 22
Suomesta halutaan johtava älykkään liikenteen ekosysteemi / Finland ska bli ledande inom intelligent trafik 24
STTK:N KYSELY:
Työntekijöiden vähentämiseen tähtäävät YT-neuvottelut laskussa – odotukset työllisyyden parantumisesta silti heikkoja 26
Merenkulun teemapalkinto merenkulkuneuvos Jussi Mälkiälle 26
Ministeri Lintilä: Suomesta tekoälyn soveltamisen kärkimaa 27
Suomalainen tekee ylitöitä kahdeksan viikkoa vuodessa..... 27
Ammattihakemisto 30
Kolumni 33
Jäsenpalsta 34
Jäsenyhdistykset 36

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
Gunne Andersson
puh. (09) 5860 4815
gunne.andersson@konepaallystoliitto.fi

Ilmoitusmarkkinointi
OS-Media Oy
puh. (09) 8701 968
gsm 040 7364 670
email ilmo@os-media.fi

Taitto / suunnittelu
Taija Näsi

Painopaikka
Hämeen Kirjapaino Oy

Ilmestymis- ja aineistopäivät 2017

Nro	Teemat	Aineiston varaus	Ilmestyy
1	Energia ja kunnossapito	13.01.17	07.02.17
2	Laivatekniikka	24.02.17	21.03.17
3	Turbiini ja kattilalaitos	03.04.16	02.05.17
4	Sähkö ja automaatio	19.05.17	13.06.17
5	Laiva-automaatio	18.08.17	12.09.17
6	Energian tuotanto	15.09.17	10.10.17
7	Opiskelutoiminta	20.10.17	14.11.17
8	Vesi- ja ympäristötekniikka	21.11.17	19.12.17

• Etukannen kuva: Ari Viitanen •

• Takakannen kuva: Tomas Kostadinov •

• Päätoimittaja/Chefredaktör Robert Nyman •

Työmarkkinaosapuolten neuvottelutaitoja kehitettävä

Toukokuussa Suomen Konepäällystöliitto pääsi vihdoin omiin toimitiloihin Aikatalon seitsemännessä kerroksessa keskellä Helsinkiä. Uuden neuvotteluhuoneen ensimmäinen kokous piti liittohallitus 6.5.2017. Syksyllä alkanut pitkä muuttoprosessi on vihdoin ohi. Kaikki jäsenet ovat lämpimästi tervetulleita tulemaan tutustumaan liiton uusiin tiloihin.

Pääsiäisen tienoilla saimme jälleen kerran kokemusta Suomen sovittelumekanismista toimivuudesta. Onneksi päästiin kuitenkin jäsenten kannalta tyydyttävään loppuratkaisuun eikä tällä kertaa tarvittu varsinaista työtaistelua, vaikka välillä vaikutti siltä, että vastapuolen neuvottelukiinnostus oli melko hukassa. Suomessa oli viime vuonna selvästi vähemmän työtaisteluja (69 kpl) kun vertaa edelliseen vuoteen (163 kpl). Vuonna 2016 työtaistelun syy oli noin kolmasosassa työtaisteluista työvoiman vähennys tai sen uhka. Seuraavaksi yleisimmät syyt olivat työnjohto ja alan työehtosopimus. Ensi syksynä ja talvella valtakunnansovittelijan toimistossa saattaa tosin olla melko vilkasta. Tulevat neuvottelut paikallisista sopimuksista ja liittokierrokset edellyttävät, että kaikilla AY-osapuolilla on sekä hyvä valmistelutyö tehtynä, että huippuun viritetyt neuvottelutaidot. Suomen Konepäällystöliiton ja sen jäsenten neuvottelutaitoja kehitetään mm. Tampereella pidettävillä luottamusmieskoulutuksissa. Kesä on kuitenkin vihdoin tulossa ja saamme kaikki hyvän tilaisuuden ladata akkuja ennen tulevan talven haasteita. Voima ja käyttö lehden toimitus ja Suomen Konepäällystöliiton koko henkilökunta toivottaa kaikille jäsenille oikein mukavaa kesää! ■

Arbetsmarknadsparternas förhandlingsförmåga bör utvecklas

I början av maj kunde Finlands Maskinbefälsförbund äntligen flytta in i förbundets nya renoverade utrymmen i Aikatalos sjunde våning mitt i centrum av Helsingfors. Det nya mötesrummet invigdes genom att förbundsstyrelsen höll sitt möte där den 6.5.2017. Den långa flyttprocessen som inleddes förra hösten är äntligen över. Vi hoppas att så många som möjligt att förbundets medlemmar har en möjlighet att komma och bekanta sig med de nya utrymmena.

Kring påskhelgen erhöll vi igen erfarenheter av hur landets förlikningsmekanism fungerar. Vi lyckades uppnå en tillfredställande lösning för våra medlemmar och behövde inte denna gång sätta igång med en strejk trots att det emellan verkade som motpartens förhandlingsvilja saknades. Antalet arbetskonflikter i Finland minskade klart ifjol jämfört med föregående året. År 2016 inträffade det totalt 69 st. arbetskonflikterna medan antalet år 2015 var 163 st. I ca en tredjedel av alla arbetskonflikter som inträffade ifjol fanns orsaken i hot om eller minskning av arbetskraften. Därtill inleddes arbetskonflikter p.g.a. orsaker som var kopplade till arbetsledningen och branschers kollektivavtal. Nästa höst och vinter kan då medföra bråda tider vid riksförlikningsmannens kontor. Framtida förhandlingar om lokala avtal och kollektivavtal förutsätter att alla fackförbundens representanter är väl förberedda och har sin förhandlingsförmåga i topp. Finlands Maskinbefälsförbunds och dess med-lemmars förhandlingsförmåga utvecklas bl.a. genom de förtroendemannakurser som vi har hållit och håller i Tammerfors. Sommaren är dock äntligen här så vi får alla en chans att ladda upp vår energi inför den kommande vinterns utmaningar. Tidningen Kraft och Drifts redaktion och Finlands Maskinbefälsförbunds personal önskar en riktigt skön sommar till alla medlemmar! ■

STTK TUTKI:

Suomalaiset toivovat lyhyempää työaikaa, mutta arvioivat sen pitenevän

Suurin osa suomalaisista uskoo viikkotyöaikansa pidentyvän tulevaisuudessa. Samanaikaisesti uskotaan työmarkkinoiden polarisoitumiseen: osalla työmäärä kasvaa ja osa ei saa tehdä niin paljon töitä kuin haluaisi. Tiedot ilmenevät STTK:n Aula Researchilla teettämästä tutkimuksesta, johon vastasi 1 177 työssäkäyvää ja opiskelevaa, 18–65-vuotiasta suomalaista maaliskuun lopulla.

Vastaajista enemmistö (55 %) uskoo viikkotyöaikansa pidentyvän seuraavan 20 vuoden aikana. Arvio työajan pitenemisestä ei kuitenkaan vastaa suomalaisten toiveita. Selvästi yli puolet (61 %) vastaajista haluaisi lyhentää työaikaa, jotta työtä riittäisi useammalle.

Neljäsosa työssäkäyvistä (26 %) olisi valmis jakamaan osan töistään työttömien työllistämiseksi. Näin siitä huolimatta, että palkka alenisi työajan lyhentymistä vastaavassa suhteessa. Lähes yhtä suuri osa (25 %) vastaajista ei osaa kertoa kantaansa. Puolet (49 %) ei haluaisi tinkiä omastaan työttömien työllistämiseksi.

STTK ei usko, että nykytyöaika on työaikojen kehityksen päätepiste.

– Suomessa työaika on lyhentynyt eri tavoin lähes puoleen siitä, mitä se oli 1900-luvun alussa. Sen on mahdollistanut tuottavuuden kasvu, josta osa on siirtynyt palkkoihin, osa lyhyempiin työaikoihin. Taantuma on pitänyt talouskasvun nollassa ja luonut painetta työaikojen pidentämiseen, mikä Suomessa näkyy muun muassa kilpailukykysopimuksessa. Samalla globaali kilpailu ja teknologinen kehitys eriyttävät työaikoja kysynnän vaihtelun mukaan. Syntyy tilanteita, joissa toisilla työtä on liikaa, toisilla liian vähän ja osalla ei ollenkaan, puheenjohtaja **Antti Palola** tiivistää.

Mitä jos työviikko olisi neljä päivää? -pamfletissa pohditaan työajan lyhentämistä.

– STTK ei esitä työajan lyhentämistä vaan haluaa keskustelua nopeasti muuttuvan työelämän vaikutuksista työaikoihin. Työ on hyvinvoinnin kivijalka, mutta Suomessa on korkea työttömyys, vaikea pitkäaikaistyöttömyys ja nuorisotyöttömyys. Samanaikaisesti digitalisaatio ja tekoäly luovat työtä, joka ei ole entiseen tapaan sidottu aikaan ja paikkaan. Työnteon kahdeksasta neljään –periaate ei tulevaisuudessa välttämättä ole vallitseva idea eikä työtä ehkä riitä kaikille, Palola perustelee.

Pitkällä tähtäimellä työajan lyheneminen on STTK:n arvion mukaan edelleen mahdollista.

– Talouden ”uusi normaali” ennustaa kuitenkin talouskasvun hidastumista. Jos ennuste toteutuu, työajan lyhennys on ehkä totta nyt syntyville sukupolville.

Ansion menetys heikentää intoa työajan lyhentämiseen

STTK on kartoittanut myös jäsenliittojensa näkemyksiä työaikoihin. Noin puolet uskoo tulevaisuudessa nykyistä lyhyempään kokonaistyöaikaan ja puolet ei. Lyhyempään työaikaan päästäisiin toimintoja tehostamalla ja digitalisaation hyödyillä. Monilla kuten pelastus- ja turvallisuusaloilla työajan lyhentämiseen ei uskota.

Ansiotason ja eläke-etuuden menetys heikentää intoa työajan lyhentämiseen. Sen sijaan työn ja yksityiselämän yhteensovittamiseksi kannatetaan mahdollisuuksia siirtyä joustavasti eri elämänvaiheissa esimerkiksi osa-aikatyöhön.

Parhaillaan kolmikantaisessa työryhmässä valmistellaan työaikalain uudistamista.

– STTK:n lähtökohta työaikalainsäädännölle on jatkossakin työntekijän suojelu. Esimerkiksi työhön liittyvään matkustamiseen, etätyöhön ja varallaoloon on saatava sitä edistävät säännökset. Suhtaudumme myönteisesti työaikapankkien lisäämiseen, jos niistä ei ole sovittu työehtosopimuksessa ja säännökset ovat selkeät. Nollatuntisopimuksiin liittyvien epäkohtien korjaamisessa lakiteitse työajan vakiintumisen kautta on päästävä eteenpäin, Palola tiivistää STTK:n tavoitteet. ■

Lisätietoja STTK:ssa:
puheenjohtaja Antti Palola,
puhelin 040 509 6030

Sähkön kulutus huhtikuussa

Koska tämän vuoden huhtikuu oli suuressa osassa maata 1–2 astetta pitkän ajan keskiarvoa kylmempi Suomi käytti sähköä huhtikuussa 7 147 gigawattituntia eli 4,1 % enemmän kun vastaavana ajankohtana viime vuonna. Tuotantopuolella tuulivoiman osuus on noussut erittäin paljon. ■

SUOMEN SÄHKÖTUOTANTO JA -KULUTUS HUHTIKUU (MAALISKUU) 2017

	miljoonaa kilowattituntia (GWh, milj. kWh)	osuus sähkön kokonaiskulutuksesta prosenttia	muutos edellisen vuoden vastaavaan jaksoon prosenttia
Sähkön ja lämmön yhteistuotanto (CHP)	2.O24 (2.367)	28,3 (30,2)	12,2 (4,0)
Ydinvoima	1.802 (2.065)	25,2 (26,3)	-2,0 (0,2)
Vesivoima	937 (1 063)	13,1 (13,5)	-34,2 (-24,8)
Hiili- ja muu lauhdutusvoima ym.	147 (299)	2,1 (3,8)	-52,4 (-3,4)
Tuulivoima	358 (487)	5,0 (6,2)	80,5 (125,1)
Nettotuonti	1.879 (1.566)	26,3 (20,0)	45,6 (1,7)
Sähkön kokonaiskulutus	**7.147 (7.847)**	**100 (100)**	**4,1 (0,4)**
Lämpötila- ja kalenterikorjattu muutos	**7.095 (8.112)**		**1,6 (0,8)**

SUOMEN SÄHKÖTUOTANTO JA -KULUTUS VIIMEISTEN 12 KUUKAUDEN AIKANA, TOUKOKUU 2016 – HUHTIKUU 2017 (HUHTIKUU 2016 – MAALISKUU 2017)

	miljoonaa kilowattituntia (GWh, milj. kWh)	osuus sähkön kokonaiskulutuksesta prosenttia	muutos edellisen vuoden vastaavaan jaksoon prosenttia
Sähkön ja lämmön yhteistuotanto (CHP)	20. 952 (20.720)	24,8 (24,6)	1,7 (0,1)
Ydinvoima	22.117 (22.154)	26,1 (26,3)	-2,6 (-3,0)
Vesivoima	14.133 (14.620)	16,7 (17,3)	-18,8 (-15,2)
Hiili- ja muu lauhdutusvoima ym.	3.952 (4,114)	4,7 (4,9)	-6,0 (-0,5)
Tuulivoima	3.883(3.719)	4,6 (4,4)	59,8 (55,8)
Nettotuonti	19.541 (18.953)	23,1 (22,5)	17,3 (14,4)
Sähkön kokonaiskulutus	**84.578 (84.281)**	**100 (100)**	**0,7 (0,5)**
Lämpötila- ja kalenterikorjattu muutos	**85.990 (85.878)**		**0,5 (0,5)**

Liiton puheenjohtajakokous pidettiin Helsingissä

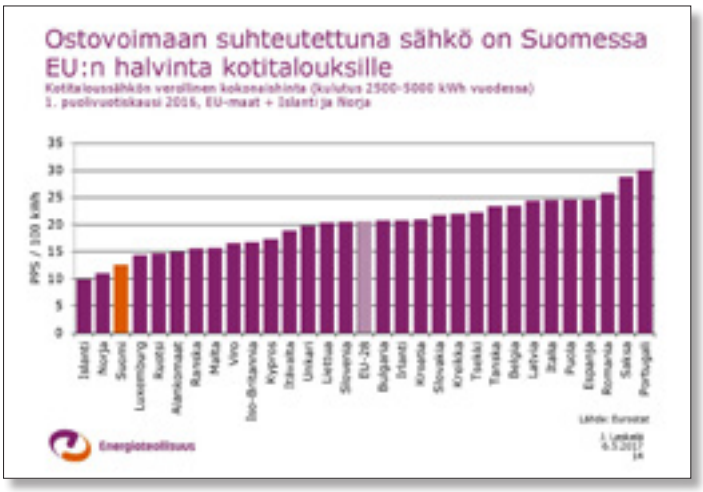
Suomen Konepäällystöliiton perinteinen puheenjohtajakokous pidettiin Hotelli Scandic Simonkenttässä lauantaina 6.5.2017. Osallistujia oli noin 30 henkilöä ja ohjelmaan kuului mm. Vakuutusyhtiö Turvan, Energiateollisuus ry:n ja STTK:n seminaarialustukset.

Palvelujohtaja **Janne Mäkinen** Turvasta toi esille työhyvinvoinnin tärkeyttä ja kertoi, että Turva on pärjännyt erittäin hyvin niissä tyytyväisyysmittauksissa, jotka on tehty Suomalaisten vakuutusyhtiöiden asiakkaiden keskuudessa. Turva on erikoistunut ymmärtämään AY-järjestöjen ja niiden jäsenten vakuutustarpeita.

Energiateollisuus ry:n toimitusjohtaja **Jukka Leskelä** kävi omassa puheenvuorossa läpi kotimaisen energiateollisuuden tulevaisuuden näkymiä. Viimeisten 10 vuoden aikana on tapahtunut isoja muutoksia jotka ovat olleet politiikka vetoisia ja pääajurit ovat olleet ilmastonmuutoksen torjunta, energian hinta ja fossiilisesta tuontienergiasta irrottautuminen. Uusiutuvan energian osuus on selvästi kasvanut.

Koska sähkön hinta on tällä hetkellä niin edullista tuotantoinvestointeja ei tehdä kovin paljon. Sähköverkkoihin sen sijaan tehdään paljon investointeja. Lopuksi Leskelä toi esille, että teknologinen kehitys on mennyt niin paljon eteenpäin, että vanhat/perinteiset energiamuodot siirtyvät pois. Sähköautojen lisääntyminen tulee olemaan iso muutos.

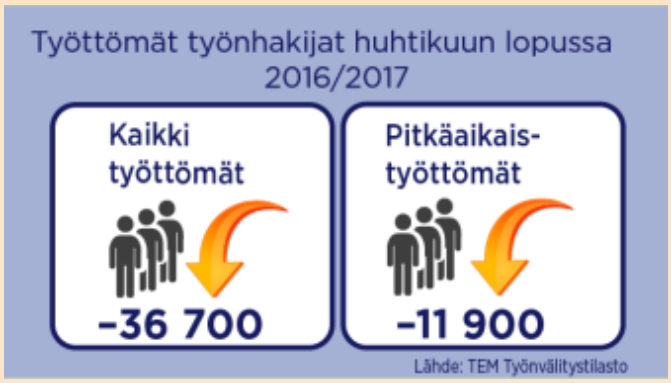
STTK:n puheenjohtaja **Antti Palola** kertoi, että tällä hetkellä haetaan keskusjärjestöjen roolia johtuen EK:n muutosilmoituksista. Palolan arvio on, että toimialojen sisällä tullaan todennäköisesti eriytymään enemmän tulevaisuudessa. Uusien AY-jäsenten hankinnassa hän arvioi, että opiskelijoiden värvääminen on kaikkein tehokkain tapa. ■



Kultamerkkikerhon kokous pidetty Helsingissä

Kultamerkkikerho tapaaminen aloitettiin saaristoristeilyllä lauantaina 6.5.2017. Kerhon kokous pidettiin liiton uudessa kokoushuoneessa 7.5.2017. Kokouksessa käytiin läpi ajankohtaisia asioita ja kerhon uusin jäsen **Leif Wikström** esittäytyi. ■

Pitkäaikaistyöttömyys väheni huhtikuussa



Työ- ja elinkeinotoimistoissa oli huhtikuun lopussa yhteensä 304 300 työtöntä työnhakijaa. Se on 36 700 vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Työttömien työnhakijoiden määrä väheni edellisestä kuusta 13 000:lla.

Pitkäaikaistyöttömiä eli yhdenjaksoisesti vähintään vuoden työttömänä työnhakijana olleita oli 109 200, mikä on 11 900 vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Yli 50-vuotiaita työttömiä työnhakijoita oli 118 000 eli 10 800 vähemmän kuin edellisenä vuonna samaan aikaan.

Nuoria alle 25-vuotiaita työttömiä työnhakijoita oli 6 100 vähemmän kuin edellisen vuoden huhtikuussa eli yhteensä 36 700. Nuorten työttömyyksistä päättyi ennen kolmen kuukauden työttömyyttä tammi-huhtikuussa keskimäärin 62,1 prosenttia, mikä on 2,4 prosenttiyksikköä enemmän kuin vuotta aikaisemmin.

Uusien avoimien työpaikkojen määrä väheni

Uusia avoimia työpaikkoja ilmoitettiin TE-toimistoihin huhtikuun aikana 46 300 eli 13 900 vähemmän kuin edellisen vuoden huhtikuussa. Kaikkiaan TE-toimistoissa oli huhtikuussa avoinna 102 300 työpaikkaa, mikä on 5 300 vähemmän kuin vuosi sitten.

Koko maassa oli lomautettuna huhtikuun lopussa 26 300 henkilöä, mikä on 9 000 vähemmän kuin edellisenä vuonna vastaavaan aikaan. Kokoaikaisesti lomautettuja oli yhteensä 16 600 henkilöä, mikä on 7 800 vähemmän kuin edellisen vuoden huhtikuussa.

Työnantajien ennakkoilmoitukset tulevista lomautuksista ovat vähentyneet. Ennakkoilmoitusten mukaan on mahdollista, että 900 henkilöä lomautetaan lähitulevaisuudessa, mikä on 1 900 vähemmän kuin vuosi sitten. Tulevien lomautusten määrä nousi maaliskuusta huhtikuuhun 200:lla.

Aktivointiasteeseen laskettavissa palveluissa oli huhtikuun lopussa 127 800 henkilöä, mikä on 2 800 enemmän kuin vuotta aikaisemmin. Näitä palveluita ovat esimerkiksi palkkatuki, työvoimakoulutus, työkokeilu ja omaehtoinen opiskelu.

Tilastokeskus: Työttömyysaste 10,2 prosenttia

Tilastokeskuksen työvoimatutkimuksen mukaan työllisiä oli huhtikuussa 21 000 enemmän kuin vuotta aiemmin. Työllisyysaste oli 68,6 prosenttia, mikä on 0,6 prosenttiyksikköä korkeampi kuin edellisen vuoden huhtikuussa. ■

Lisätiedot:
Työ- ja elinkeinoministeriö, neuvotteleva virkamies Petri Syvänen, puh. 029 504 8050

FINLON OY

TARVIKKEITA KATTILALAITOKSIIN JA PROSESSEIHIN

- KATTILOIHIN JA SÄILIÖIHIN
- PUTKISTOIHIN
- PROSESSEIHIN

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

ADVEN
Advanced Energy Solutions

Haemme pääkaupunkiseudulla sijaitsevien lämpölaitostemme käyttö- ja päivystystehtäviin yhteistyökumppania, jolla on käytönvalvojan pätevyydet.

Ota yhteyttä!

Puh. 040 868 4022
marko.metsavainio@adven.com

www.adven.fi

OSAAMISTA AEL:stä

– kouluttajina pitkänlinjan voimalaitosasiantuntijat

Suorita tutkinto!

Voimalaitosalan erikoisammattitutkinto, ylikonemestari
19.9.2017–31.10.2018 Helsingissä

Voimalaitoksen käyttäjän ammattitutkinto, B-koneenhoitaja-, A-koneenhoitaja- ja alikonemestarikoulutus
10.10.2017–16.1.2019 Varkaudessa

Voimalaitoksen käyttäjän ammattitutkinto, B-koneenhoitaja-, A-koneenhoitaja- ja alikonemestarikoulutus
14.11.2017–13.3.2019 Helsingissä

Päivitä tai ylläpidä osaamisesi kurssilla!

Voimalaitoskunnossapito
6.–8.9.2017 Helsingissä

Höyry- ja lauhdejärjestelmien häiriötilanteet
29.–30.11.2017 Gestra AG Bremenissä, Saksassa

Voimalaitosten vesienkäsittely
8.–9.2.2018 Helsingissä

Höyryturbiinikoulutus
6.–7.3.2018 Helsingissä

Kysy lisää Erika Granfelt
050 500 1763, erika.granfelt@ael.fi

AEL.fi
Kaarnatie 4, 00410 Helsinki
09 530 71 • ael.fi

Långtids-arbetslösheten minskade i april

Vid arbets- och näringsbyråerna fanns i slutet av april sammanlagt 304 300 arbetslösa arbetssökande. Det är 36 700 färre än ett år tidigare. Från föregående månad minskade antalet arbetslösa arbetssökande med 13 000. Uppgifterna framgår av arbets- och näringsministeriets sysselsättningsöversikt.

Antalet långtidsarbetslösa, dvs. personer som varit arbetslösa arbetssökande utan avbrott i minst ett år, uppgick till 109 200, vilket är 11 900 färre än ett år tidigare. Antalet arbetslösa arbetssökande som fyllt 50 år uppgick till 118 000, dvs. 10 800 färre än vid samma tidpunkt i fjol.

Antalet unga arbetslösa arbetssökande som var under 25 år uppgick till 6 100 färre än i april i fjol, dvs. sammanlagt 36 700. I januari-april avslutades i genomsnitt 62,1 procent av arbetslöshetsperioderna för unga personer innan arbetslösheten varat i tre månader, vilket är 2,4 procentenheter mer än ett år tidigare.

Antalet nya lediga jobb minskade

Till arbets- och näringsbyråerna anmäldes under april månad 46 300 nya lediga jobb, dvs. 13 900 färre än i april i fjol. Allt som allt fanns det i april 102 300 lediga jobb vid arbets- och näringsbyråerna, vilket är 5 300 färre än för ett år sedan.

I slutet av april fanns det i hela landet 26 300 permitterade, vilket är 9 000 färre än vid motsvarande tidpunkt föregående år. Antalet permitterade på heltid var sammanlagt 16 600, vilket är 7 800 färre än i april i fjol.

Antalet förhandsmeddelanden om kommande permitteringar från arbetsgivare har minskat. Utifrån förhandsmeddelandena är det möjligt att 900 personer kommer att permitteras inom den närmaste framtiden, vilket är 1 900 färre än för ett år sedan. Antalet kommande permitteringar ökade med 200 från mars till april.

I slutet av april deltog 127 800 personer i service som räknas in i aktiveringsgraden, vilket är 2 800 fler än ett år tidigare. Sådan service är till exempel lönesubvention, arbetskraftsutbildning, arbetsprövning och frivilliga studier.

Statistikcentralen: Arbetslöshetsgraden 10,2 procent

Enligt Statistikcentralens arbetskraftsundersökning fanns det i april 21 000 flera sysselsatta än ett år tidigare. Sysselsättningsgraden var 68,6 procent, dvs. 0,6 procentenheter högre än i april i fjol. ■

Ytterligare upplysningar:
Arbets- och Näringslivsministeriet, konsultative tjänstemannen
Petri Syvänen, tfn 029 504 8050

Talous kasvaa jos politiikkavirheet vältetään

Talouden kasvunäkymät ovat suotuisat, mutta useat epävarmuustekijät varjostavat kehitystä. Palkansaajien tutkimuslaitos on nostanut Suomen tämän vuoden kasvuennustettaan 0,6 prosenttiyksiköllä viime syksystä 1,9 prosenttiin, josta se hidastuu ensi vuonna 1,7 prosenttiin. Vuosina 2017–2018 vienti kasvaa vientikysynnän vahvistuessa sekä parantuneen hintakilpailukyvyn ja talouden luovan uudistumisen seurauksena. Myös investointien kasvu jatkuu kohtalaisen vauhdikkaana, ja alhainen korkotaso tukee yksityistä kulutusta. Julkinen sektori pysyy alijäämäisenä nopeutuvasta kasvusta huolimatta.

Talouskehityksen epävarmuutta lisäävät ensinnäkin kansainväliset poliittiset riskit. Yhdysvalloissa riskien lähteenä on laaja epäluottamus uuden presidentin talouspolitiikan onnistumista kohtaan. Euroopassa huolenaiheena on populististen liikkeiden suosio ja samalla eurojärjestelmään kohdistuva epäluottamus. Talouden indikaattorit viittaavat kasvun kiihtymiseen Suomessa ja muualla, mutta ”pehmeiden” ja ”kovien” indikaattorien välillä on vielä ainakin toistaiseksi selvä epäsuhta.

Myös kotimaiseen talouspolitiikkaan liittyy riskejä. Ennustejakson aikana testataan ensinnäkin hallituksen kykyä yhtenäisyyteen keskeisissä rakenteellisissa uudistuksissaan. Työmarkkinoilla haasteena on saada aikaiseksi hallittu liittokierros tilanteessa, jossa vientivetoinen palkkamalli ja tarvittava palkkakoordinaation muoto ovat vielä avoinna. Ennusteemme taustaoletuksena on maltillisen palkkalinjan jatkuminen, mutta tulevat palkkaneuvottelut tuovat mukanaan epävarmuutta. Arvioimme, että palkkakoordinaation sisällään pitävä vientivetoinen palkkamalli olisi nyt mahdollisesti hyvin hajallaan toteutuvia liittokohtaisia neuvotteluja parempi ratkaisu hintakilpailukyvyn kannalta.

Kilpailukykysopimuksen tuottama tulonsiirto palkansaajilta työnantajille edistää viennin kasvua. Kuitenkin viimeaikaisia myönteisiä talousuutisia on mahdotonta ymmärtää yksipuolisesti hintakilpailukykyä painottavan selitysmallin pohjalta. Tuoreiden telakka-, auto- ja metsäteollisuuden myönteisten investointiuutisten uskottavin selitys löytyy muualta, esimerkiksi osaavasta työvoimasta, hyvästä alihankintaketjusta ja raaka-aineiden hyvästä saatavuudesta.

Hallitus edisti kilpailukykysopimuksen syntyä veronkevennyksin. Julkisen sektorin mahdollisuudet vaikuttaa neuvottelutuloksiin ovat liittokohtaisissa neuvotteluissa lähtökohtaisesti heikommat kuin keskitetyssä työmarkkinaratkaisussa, ja arvioimme, etteivät tuloverojen kevennykset ilman kompensoivia veronkorotuksia olisi muutenkaan nyt julkisen talouden tasapainotavoitteiden takia toivottavia.

Bkt:n kasvua hidastaa julkisten menojen maltilliseksi jäävä kasvu.Vaikka julkisen talouden toteutunut alijäämä jäikin viime vuonna ennakoitua alijäämää pienemmäksi, arvioimme, että velkasuhde jatkaa nousuaan ennustejaksolla. Lisäksi valtion tulisi jo nyt varautua esimerkiksi puolustushankinnoista ja sote-uudistuksesta aiheutuvien menojen kasvuun hallituskauden jälkeen.

Yksityisen kulutuksen kasvu on ollut bkt:n kasvua nopeampaa jo useiden vuosien ajan, ja kotitalouksien säästämisaste oli viime vuonna negatiivinen. Poikkeuksellisen alhainen säästämisaste on johtunut ensisijaisesti alhaisesta korkotasosta. Arvioimme, että EKP:n ohjauskorot eivät vielä ennustejakson aikana kohoa olennaisesti nykyisestä ja että säästämisaste säilyy suunnilleen viimevuotisella tasolla eli noin -1 prosentin suuruisena.■

Lisätietoja:
Ennustepäällikkö PT, Ilkka Kiema

Suomen ja Saudi-Arabian sopimus ydinenergiayhteistyöstä voimaan

Valtioneuvosto antoi 24.5.2017 asetuksen, jolla saatetaan voimaan Suomen Saudi-Arabian kanssa tekemä sopimus ydinenergian rauhanomaisessa käytöstä ja siitä lakiin kirjatut määräykset. Laki ja asetus tulevat voimaan 3.6.2017

Saudi-Arabia suunnittelee panostuksia ydinenergian tuotantoon. Suomessa on monipuolista osaamista ydinenergian alalla, jota voidaan hyödyntää Saudi-Arabian ydinenergiaan ja sen kehittämiseen liittyvissä projekteissa. Sopimuksella sovitaan yhteistyön oikeudellisista reunaehdoista.

Suomella, eikä edes Euroopan atomienergiayhteisö Euratomilla ole ollut Saudi-Arabian kanssa yhteistyösopimusta ydinenergian rauhanomaista käytöstä. Suomi kävi sopimusta koskevat neuvottelut vuosina 2014–2015 ja maiden välinen sopimus allekirjoitettiin 8.9.2015. Eduskunta hyväksyi asiaa koskevan hallituksen esityksen keväällä 2017 ja tasavallan presidentti vahvisti lain 7.4.2017.

Suomi on osapuolena kaikissa Suomen kannalta oleellisissa kansainvälisissä ydinalan yleissopimuksissa. Kahdenvälisillä sopimuksilla edistetään yhteistyötä Suomen ja sopijamaan kesken ydinenergian käytön tutkimuksessa, laitteiden, teknologian ja ydinaineiden siirrossa maiden välillä sekä ydin- ja säteilyturvallisuuden edistämisessä.

Suomi on tehnyt ydinenergia-alan kahdenvälisiä yhteistyösopimuksia viime aikoina myös Etelä-Korean ja Venäjän kanssa. Lisäksi Suomi on Euratomin jäsenyyden kautta osallisena sen kolmansien maiden kanssa tekemissä yhteistyösopimuksissa. ■

Lisätiedot: Ylitarkastaja Netta Skön, TEM, puh. 029 504 7059

Lakiesitys: maakaasumarkkinat avataan kilpailulle vuonna 2020

Valtioneuvosto antoi 11.5.2017 eduskunnalle esityksen maakaasumarkkinalaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi*. Esityksen mukaan Suomen maakaasun tukku- ja vähittäismarkkinat avattaisiin kilpailulle vuoden 2020 alussa, kun Balticconnector-putkiyhteys Suomesta Baltian kaasuverkkoon otetaan käyttöön.

Suomen maakaasun käyttö on yli 40 vuoden ajan pohjautunut Venäjältä tulevaan putkikaasuun. Markkinoiden avaaminen mahdollistaa maakaasun tarjonnan monipuolistumisen, kun biokaasun ja nesteytetyn maakaasun (LNG) lisäksi vaihtoehtona venäläiselle putkikaasulle olisi maakaasun hankinta Baltiasta ja Liettua-Puola -yhdysputken valmistumisen jälkeen myös Keski-Euroopasta.

Maakaasun siirtoverkko eriytetään kaasun myynnistä

Uudessa laissa maakaasun siirtoverkonhaltijan siirtoverkko eriytettäisiin maakaasun tuotannosta ja myynnistä vuoteen 2020 mennessä maakaasumarkkinadirektiivin tosiasiallisen eriyttämisen mallin mukaisesti. Tällä varmistettaisiin, että siirtoverkonhaltija toimisi uusia markkinoille tulijoita kohtaan neutraalina markkinapaikkojen ylläpitäjänä, ja että maakaasun siirtojärjestelmän ja markkinoiden kehittäminen tapahtuisi markkinoiden kokonaisedun näkökulmasta.

Kilpailun lisääntyminen maakaasun ja uusiutuvan kaasun toimituksessa luo maakaasualan yrityksille ja kaasun käyttäjille mahdollisuuksia monipuolistaa kaasun hankintaansa. Maakaasualan yrityksille syntyy uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Myös uusien toimittajien markkinoille pääsy helpottuu. Kilpailu ohjaa markkinoita toimimaan tehokkaammin ja tuo kustannussäästöjä pitkällä aikajänteellä.

Tavoitteena on myös maakaasun kilpailukyvyn parantaminen. Tukku- ja vähittäismyynnin sekä jakelun sääntelyä kevennettäisiin ja maakaasun hinnoittelun erityissääntelystä luovuttaisiin suurelta osalta.

Katto siirtomaksujen kohtuuttomille kertakorotuksille

Esityksen mukaan sähkömarkkinalakiin ja maakaasumarkkinalakiin lisätään säännökset, jotka rajoittavat sähkön ja maakaasun siirto- ja jakelumaksujen kohtuuttomia korotuksia. Maksuihin tulisi vuotuinen 15 prosentin korotuskatto.

Korotuskatto ei oikeuta toistuviin 15 prosentin korotuksiin. Muutoksella karsitaan nyt nähdyt ylilyönnit pois. Hinnoittelun kohtuullisuutta valvoo jatkossakin Energiavirasto, joka voi puuttua rikkomuksiin.

Maakaasumarkkinalainsäädäntö on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2018, siirtoverkonhaltijan eriyttämistä ja maakaasumarkkinoiden kilpailulle avaamista koskevat säännökset 1.1.2020, ja laki sähkömarkkinalain muuttamisesta on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian. ■

Lisätiedot:
hallitusneuvos Arto Rajala, TEM, puh. 029 506 4828

LAINSÄÄDÄNTÖMUUTOKSIA:

Valtioneuvoston asetus käyttöasetuksen muuttamisesta

Valtioneuvosto hyväksyi 11.5.2017 työvälineiden turvallisesta käytöstä ja tarkastamisesta annetun valtioneuvosto asetuksen 37 §:n ja liitteen muutoksen.

Muutoksen myötä voidaan alusten konekäyttöisten nostolaitteiden määräaikaistarkastus tehdä satamavaltiossa sellaisilla Suomen lipun alla liikennöivillä aluksilla, jotka eivät käy Suomessa. Tarkoituksena ei ole sallia nostolaitteiden tarkastuksia sellaisilla aluksilla, jotka liikennöivät Suomeen, vaan aluksilla, joilla ei ole suunniteltua matkaa Suomeen tarkastusmääräajan umpeutuessa ja jotka ovat kolmansien maiden välisessä liikenteessä.

Nostolaitteen käyttöönottotarkastuksen tekee edelleenkin Suomessa hyväksytty asiantuntijayhteisö..

Asetus tuli voimaan 1 päivänä kesäkuuta 2017. ■

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi merityösopimuslain sekä yhtistoiminnasta suomalaisissa ja yhteisönlaajuisissa yritysryhmissä annetun lain 41 §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi merityösopimuslakia sekä yhteistoiminnasta suomalaisissa ja yhteisönlaajuisissa yritysryhmissä annettu lakia. Muutoksilla pantaisiin täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston antama direktiivi, jolla kuuden työoikeudellisen direktiivin soveltamisala laajennettiin koskemaan myös merenkulkijoita.

Merityösopimuslakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että liikkeen luovutuksessa työnantajan luovutushetkellä voimassa olevista työsuhteista johtuvat oikeudet ja velvollisuudet sekä niihin liittyvät työsuhde-etuudet siirtyisivät liikkeen uudelle omistajalle tai haltijalle. Ennen luovutusta päättyneeseen työsopimukseen perustuva takaisinottovelvollisuus koskisi myös luovutuksen-saajaa. Lisäksi ehdotetaan, että työntekijällä olisi oikeus irtisanoa työsopimus päättymään luovutuspäivästä lukien riippumatta työsuhteessa muutoin noudatettavasta irtisanomisajasta. Jos työsopimus päätettäisiin siksi, että työntekijän työehdot heikkenisivät olennaisesti liikkeen luovutuksen johdosta, työnantajan katsottaisiin olevan vastuussa työsuhteen päättymisestä.

Yhteistoiminnasta suomalaisissa ja yhteisönlaajuisissa yritysryhmissä annettua lakia täsmennettäisiin siten, että työntekijöiden edustajien irtisanomissuojaa koskevan säännökseen lisättäisiin viittaus merityösopimuslakiin.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä lokakuuta 2017.

Valiokunnan perustelut

Esityksessä ehdotetun muutoksen taustalla on direktiivi, jolla kuuden työoikeudellisen direktiivin soveltamisala laajennettiin koskemaan myös merenkulkijoita. Suomen lainsäädäntö täytti jo valmiiksi pääosan muutosdirektiivin vaatimuksista. Esityksessä ehdotetaan muutoksia, jotka ovat vielä tarpeen direktiivin täytäntöönpanemiseksi. Muutosten myötä merityösopimuslain ja työsopimuslain liikkeen luovutusta koskeva sääntely vastaa toisiaan.

Saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää ehdotettuja muutoksia kannatettavina ja puoltaa lakiehdotusten hyväksymistä muuttamattomina.

Valiokunnan päätösehdotus

Työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 35/2017 vp sisältyvät 1. ja 2. lakiehdotuksen.

Helsingissä 5.5.2017 ■

Valtioneuvoston asetus työympäristöstä aluksessa

Valtioneuvosto hyväksyi 18.5.2017 aluksen työympäristöä koskevan asetuksen. Asetus korvaa vuodelta 1981 olevan työympäristöpäätöksen (417/1981).

Asetuksella säädetään laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruokahuollosta aluksella annetun lain (395/2012) valtuutussäännön mukaisesti aluksen työympäristöstä, työtilojen sijoittelusta, fysikaalisista ominaisuuksista, kulkuteistä, varustuksesta, kunnossapidosta sekä muista työtilojen turvallisuuteen ja terveellisyyteen vaikuttavista tekijöistä.

Asetuksen valmistelussa on osittain luovuttu yksityiskohtaisesta sääntelystä, jota vuoden 1981 työympäristöpäätöksessä on. Lisäksi valmistelussa on otettu huomioon Suomea sitovissa kansainvälisissä velvoitteissa tapahtuneet muutokset.

Asetuksen siirtymäsäännösten avulla on otettu huomioon ne tilanteet, kun ulkomailta ostetaan käytetty alus Suomeen.

Asetus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018. Alukseen, jonka köli on laskettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2018, sovelletaan tämän asetuksen voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. ■

• Text och bilder: Jorunn Lavonius •

I Mariehamnns sjökvarter vårdas den åländska kul(tur)ändaren

Den traditionella kultändarmotorn tas sällan i bruk i modern tid. Men i Sjökvarteret i Mariehamn hittar man ett museum med upprustade kultändare – där de äldsta är mer än hundra år gamla.

Två gånger i veckan träffas tjugo motorentusiaster från Ålands Energi- och sjöfartstekniska förening i Sjökvarteret i Mariehamn för att renovera gamla tändkulemotorer. De entusiastiska restaurerarna är i pensionsåldern – gamla övermaskinmästare, elektriker och snickare. När jag träffar föreningens ordförande **Hans Palin** i verkstaden i Sjökvarteret på skärtorsdagen är det ingen annan som infinner sig – alla andra är hemma och firar påsk. Men det ger oss desto mer tid att titta på motorer och reservdelar, för att inte tala om hantverk, i lugn och ro.

ÅESF:s motorintresserade har hållit till i Sjökvarteret sedan 1997. Hans Palin var själv med när den första tändkulemotorn lagades i föreningens namn. – Den första motorn vi fick in hade någon hittat och köpt för två lådor öl, men eftersom ägaren inte fick igång den donerades den till föreningen. Och sedan dess har Ålands energi- och sjöfartstekniska förening restaurerat över fyrtio motorer som samlas i ett museum bredvid verkstaden.

ÅESF:s verksamhet är välkänd i trakterna, och när en gammal maskin hittas i en lada eller jordkällare på en ärvd gård är det ofta föreningen man hör av sig till. Vissa maskiner kan ha stått och rostat i upp till femtio år innan ÅESF får lägga vantarna på den. – Först plockar vi isär maskinerna vi får in. Sedan kan man se om de går att laga, säger Palin. – Eventuella reservdelar tillverkar vi själva – de flesta går inte att få tag i som nya idag.

Någon billig verksamhet är det inte heller alltid då det mesta tillverkas i dyra ädelmetaller. Dessutom gäller det att ha tålamod: – Ibland har kolven fastnat i ett visst läge, och då får motorn stå insmord i brännolja i upp till ett halvår innan det lossar, berättar Palin.

– Vi har också gamla dieselmotorer, men det är tändkulemotorn som är mest attraktiv, och det är också den som vi tycker är roligast att få igång. De äldsta är över hundra år gammal och de flesta har suttit i båtar eller använts i gårdsbruk.

Den allra äldsta tändkulemotorn i föreningens ägo tillverkades i Åbo år 1906.

– Det är nog den äldsta fungerande i Finland, gissar Palin.

Nog är det också kvinnor med i föreningen, försäkrar Palin, fast de brukar inte dyka upp på mötena. Framförallt verkar unga förmågor lysa med sin frånvaro i renoverandet av motorerna. Över hälften av föreningens drygt 300 medlemmar är redan pensionerade. Palin uppmuntrar unga studerande från Högskolan på Åland att besöka verkstaden och museet för att studera tändkulemotorerna.

– De gamla motorerna liknar dagens moderna, fast i mindre skala. Tändkulemotorerna ger en bra inblick i hur dagens motorer är uppbyggda, de fungerar i stora drag på samma sätt.

Och behöver man några särskilda kunskaper för att renovera en tändkulemotor? Inte enligt Palin: – Jag klarar mig bra på det jag lärde mig som maskinbefäl. Man behöver egentligen inga specialkunskaper för att hantera en gammaldags motor.

Några gånger per år startas motorerna upp inför allmän beskådan. Och besökare är ivriga att se på när motorerna startas på diverse evenemang. – När vi startar upp någon gammal motor kommer det alltid folk för att titta, berättar Palin.

För det mesta får motorerna dock stå i föreningens museum som öppnades sommaren 2013. Här samlas alla motorer ÅESF:arna restaurerat, med produktionsår som sträcker sig från nittonhundratalets början till den nyaste som tillverkades så sent som 2015, en kinesisk dieselmotor. Museet är öppet för allmänheten och besöks flitigt av både lokalbor och turister, vilket kan bekräftas om man kikar i gästboken invid dörren.

Trots det stora allmänna intresset för ”tändkulegubbarnas” arbete är kulturfonderna inte intresserade. Föreningens verksamhet går runt genom återanvändning av material och tack vare pengarna från förbundet i Helsingfors.

– Några kulturbidrag får vi inte – vårt arbete räknas tydligen inte som kultur, säger Palin. Fast ovanför dörren till muséet har de underfundigt satt upp en skylt med texten ”Ålands kulturtändarmuseum”. Och visst kan vi båda enas om att det är ett viktigt kulturarv de förvaltar här i Sjökvarteret.

– Det är ju ingen annan som bevarar motorerna om inte vi gör det, avslutar Palin. ■

Suurin koskaan Helsingissä vieraillut risteilyalus Gateway Länsisatamassa toukokuussa

Norwegian Cruise Linen Getaway-laiva saapui Helsinkiin ensimmäistä kertaa maanantaina 22. toukokuuta. Ainakin kesäkuussa on vielä mahdollisuus nähdä alusta, kun se välillä käy Helsingissä.

Yhtä suurta risteilyalusta (326 metriä pitkä, 40 metriä leveä, 146 600 bruttorekisteritonnin alus), johon mahtuu noin 4 000 matkustajaa ei ole Helsingissä aiemmin nähty. Alus oli maailman yhdeksänneksi suurin risteilyalus, kun se otettiin liikenteeseen vuonna 2014. Nykyisin maailman suurimman risteilyaluksen titteliä kantaa Royal Caribbean Internationalin M/S Harmony of the Seas.

Getaway risteilee muun muassa Karibialla, mutta tänä keväänä ja alkukesällä reitti lähtee Kööpenhaminasta Warnemündeen, sieltä Tallinnaan, Pietariin, Helsinkiin, Tukholmaan ja takaisin Kööpenhaminaan. Aluksessa on monta eri hyttiluokkia, mutta hulppeimmissa löytyy tilaa 21 neliötä ja oma parveke. Laivalta löytyy vesipuisto sekä ulkona sijaitseva urheilu- ja kiipeilykeskus. ■

MERIMIESTATUOINTIKUVIA TARVITAAN

TERVE!

Olen saanut Suomen kulttuurirahastolta vuoden mittaisen tutkimusapurahan merimiestatuointeja käsittelevän kirjan/julkaisun kirjoittamiseen.

Merimiestatuoinneista on Suomessa julkaistu hyvin vähän mitään kirjallista aineistoa, joten ajattelin paikata tutkimustyölläni tämän ammottavan aukon. Kuitenkin, tarvitsen työhöni Sinunkin apuasi, koska vanhempaan merimieskulttuuriin liittyviä tatuointikuvia on löydettävissä hyvin vähän. Museoistammekaan ei niitä löydy. Voisitko siis tutkia vanhoja valokuva-albumejasi ja katsoa löytyisikö sieltä mitään aiheeseen liittyvää? Olisin tällaisesta avusta erittäin kiitollinen. Luvallanne skannaisin valokuvat ja lähettäisin ne teille takaisin, kuvia voi myös lähettää itse skannattuina (mahdollisimman iso tiedosto) minulle sähköpostiosoitteeseen jari.ruotsalainen@uef.fi

Kaiken luottamuksellisesti keräämäni aineiston luovutan tutkimukseni jälkeen luvallanne Rauman merimuseolle. Kuvat voivat olla millaisia tahansa, kunhan niissä jollain tavoin on esillä merimiestatuointi/-tatuoinnit. Ne voivat esittää itse tatuoimistapahtumaa, tai olla vapaa-ajankuvia tai sitten kuvia vaikkapa työtehtävistä jne. Tällaisella vanhan ammattikulttuurin tallentamisella alkaa olla jo huomattava kiire. Tehdään siis yhdessä hyvä, komea ja tärkeä julkaisu!

Parhain terveisin,

FT Jari Ruotsalainen,
Kiertokoulu 34A, 82220 Niittylahti
sähköposti: jari.ruotsalainen@uef.fi
puh. 044 972 6980”

• Teksti: Jaakko Takalainen • Kuvat: Tuija Karinkanta •

Kattilamies aloitti Chilessä uuden elämän

Jäätyään leskeksi 2004 Markku Eskelinen lähti vielä yhdelle isolle ulkomaankeikalle Chileen. 56-vuotiaan sooda- ja voimakattiloiden erikoismiehen elo muuttui perusteellisesti. Elämän uudistivat vaimo ja kaksi lasta.

Tapaamme **Markku Eskelisen**, 70, eteläisen Chilen närpiössä, tomaattikaupunki Angolassa. Ympärillä on mukava kaksikerroksinen omakotitalo, sauna ja perhe. Vahtia pitää eläväinen koira **Milufer**.

Ahlströmin oppi ja Kotkan teku

Eskelinen valmistui Kotkan teknillisestä oppilaitoksesta 1973. Erinomaisen pohjan koneistamiselle ja asentamiselle oli antanut ennen tekua käyty Ahlströmin konepajakoulu Karhulassa.

– Hain töihin Loviisan atomivoimalan työmaalle ja Kotkan Mussalon höyryvoimalaan ja olisin päässyt molempiin. Jäin kodin lähelle Kotkaan. Mutta saadakseni konemestarinkirjan tarvitsin asennusharjoittelua ja hakeuduin Varkauteen töihin, muistelee Eskelinen työuransa alkua.

Ensimmäinen höyrykattilan asennus- ja valvontatyö oli Pietarsaaressa Schaumanin sellutehtaalla 1974, ja nimike oli asennustyönjohtaja. Sooda ja höyrykattiloiden pystytystä ja valvontaa sekä kunnostustyötä hän sitten teki Suomessa ja maailman eri puolilla yli 40 vuotta.

Ensimmäinen ulkomaankomennus oli Neuvostoliitossa Norilskissa, jossa lämpömittari saattoi huidella alle 50 pakkasasteessa (pakkasennätys 53,1 astetta).

– Voi sanoa, että Siperia opetti. Minulla oli vielä vaimo ja lapset mukana. Pahimmilla pakkasilla ei ollut mitään asiaa ulos, Eskelinen toteaa.

Kärsivällisyyden lisäksi tarvittiin kielitaitoa. Ulkomaankomennusten mahdollistaman englannintaidon hän hankki kahden hyvin motivoituneen kaverinsa kanssa (katso oheisjuttu).

Eetu, kavereiden antama kutsumanimi Eskeliselle, muistelee eri maailmankolkkia, joissa on pannut pystyyn kattiloita: Ruotsi, Saksa, Italia, Skotlanti, USA:n eri osavaltioissa, Indonesia, Kiina, Etelä-Korea ja Japani.

– Toisin päin sanottuna. Arabimaissa, Afrikassa ja Intiassa en ole työkomennuksella ollut, summaa Eskelinen.

Työnjohtoa faksin välityksellä

Aina ei oma kielitaito ole taannut työn sujumista. Eskelinen muistaa ikävimpänä komennuksenaan Japanin reissun vuonna 1988. Vain asiakkaan projektipäällikkö, jonka kanssa oli palaveri kerran viikossa, osasi englantia. Työmaalla kukaan ei sitä osannut.

– Jouduin lähettämään faksilla kaikki ohjeet englantia osaavalle päällikölle, joka käänsi tekstin japaniksi, ja sitten paperin kanssa selitin asian paikallisille työntekijöille. Aina faksi ei tullut takaisin edes saman päivän aikana. Se oli raskasta, sanoo Eskelinen.

Mutta niin vain kiertopetikattila saatiin asennettua. Ikävään sarjaan kuuluu myös Uruguayssa sattunut ryöstö ja pahoinpitely 2012, jonka paikallisen mopopojat toteuttivat. Eskelinen viittaa tapahtumaan vain sivulauseessa.

Parhaaksi komennuspaikaksi hän nimeää Etelä-Korean, jossa kaikki päälliköt työmaalla osasivat englantia ja tilaaja huolehti valvojan hyvinvoinnista mallikkaasti.

– Asiakas sanoi, ettei hotellihuoneessa ole mukava asua ja järjesti oikean asunnon. Maksoipa hän minulle pientä käyttörahaakin, Eskelinen toteaa.

Vuoden 1984 Etelä-Korean leijukattila jäi lajissaan ainoaksi.

– Ei niitä myyty enempää, koska eteläkorealaiset kai kopioivat ratkaisut ja tekivät sitten omin päin, arvelee Eskelinen.

Oma koti, ja majatalo

Markku Eskelinen oli 2003–04 Pietarsaaren UPM:llä työmaapäällikkönä. Vuonna 1968 alkanut avioliitto päättyi vaimon kuolemaan 2004. Työnantaja **Andritz** kustansi hänelle lennot Helsinkiin katsomaan vaimoa viimeisinä aikoina Terhokodissa.

– Sanoin aikuisille lapsille, että myykää Karhulan omakotitalo, ja se myytiin. Rahat menivät pääasiassa lasten omien asuntojen maksuun. Sitten lähdin tänne Chileen, tuonne 40 kilometrin päähän Nacimientoon, viittoilee Eskelinen.

Ja niin vain kävi, että jefe de obra Eskelinen löysi itselleen naisen, **Marian**, josta tuli hänen vaimonsa 2007. Tytär **Elli**, 10,

PAKOLLISET MATKAEVÄÄT:

Kielitaito ja pitkä pinna

Kun viidellä vuosikymmenellä soodakattiloita rakentaneelta **Markku Eskeliseltä** kysyy paria tärkeintä neuvoa niille, jotka aikovat töihin ulkomaankomennuksille, hänellä ei mene kauan keksiä ykkösvaihtoehtoa.

– Kyllä se on kielitaito. Minun tapauksessani se oli englanti.

Kävin vain kaksi luokkaa oppikoulua Kymissä enkä innostunut saksasta, joka oli ainoa tarjolla ollut pitkä kieli.

– Meitä oli kolme kaveria, jotka opiskelimme yhdessä englantia Linguaphonen kielilevyiltä. Halusimme päästä ulkomaille töihin, ja englannin osaaminen oli ehdoton vaatimus, Eskelinen muistelee.

Kielilevyn lisäksi Beatlesin kappaleet opettivat ääntämystä ja sanakirja auttoi muuten.

– Tosin kun käänsimme Beatlesin kappaletta I Saw Her Standing There, sanakirja kertoi, että kyseessä on ”saha”. Vasta myöhemmin ymmärsimme, että tyttö seisoi eikä mitään sahaa ollutkaan, Eskelinen naurahtaa.

Hän täydensi englannin opiskelua vielä työväenopistossa, minkä johdosta saikin täyden kympin kielestä Kotkan tekussa.

Eskelisen kakkosneuvo on sekin helppo ymmärtää: täytyy olla pitkä pinna eli lehmän hermot. Mistään ei saa hermostua, vaan täytyy yrittää edetä eri kautta, jos lyhin reitti on tukossa.

Eetulla, joksi ystävät Markku Eskelistä kutsuvat, ei aina mennyt aivan oman ohjeen mukaan.

– Kerran muuan tilaajalle työskentelevä nuori juippi kyseli Etelä-Korean keikalla jotain asiaan kuulumatonta enkä viitsinyt vastata mitään. Hän kysyi, olenko idiootti.

– Vastaisin hänen löytävän lähimmän idiootin katsomalla peiliin. Korealainen vei asian korkeimmalle päällikkötasolle. Mutta ei siitäkään sitten kuulunut mitään jälkeenpäin. ■

(virallisesti **Eleynora**) ja poika **Juhani**, 8, tulivat maailmaan hieman myöhemmin.

Nyt Angolan omakotitalossa asuu näiden lisäksi Marian poika **Aldo**, 20 perheineen ja tämän kaveri, koska ”hänen kotiolonsa ovat niin surkeat”.

Eikö väkeä ole jo aika paljon?

– Juu, onhan täällä aikamoinen älämölö joskus, ja majatalon meininki. Mutta toisaalta se pitää virkeänä, Eskelinen hymähtää.

Hän kertoo tehneensä viimeisen keikkansa vuonna 2015. Työmaille häntä ei enää iän puolesta oteta, ja toimistohommiin hän ei halua. Eläkkeellään hän tulee toimeen, vaikka ”onhan näitä eläväisiä kertynyt tähän ympärille”. Golfin peluun hän on jättänyt turhan tyyriinä.

Suomeen hän ei enää sano kaipaavansa, elämä Chilessä sujuu päivästä päivään. Käärmeitä ei maassa ole, mutta osa hämähäkeistä on erittäin myrkyllisiä.

Vakio Chilessä: maa järisee

Markku Eskelinen on saanut maistaa myös pakollista paikallista herkkua: maanjäristyksiä. Pieniä järistyksiä on usein, mutta 2016 järistys oli käydä kohtalokkaaksi. Eskelinen oli vaimonsa kanssa lomalla Tyynenmeren rannikolla. Kesken ravintolaillan kuului pamahdus.

– Maria sanoi, että nyt mennään. Minä hitaana suomalaisena olisin vielä jäänyt maksamaan laskua ja ihmettelemään. Onneksi Maria hoputti ja kuljettajana ollut tuttumme ajoi meidät hotellille, joka oli vuoristossa. Parin päivän päästä kävimme rannalla ja näimme, ettei ravintolasta ollut mitään jäljellä, Eskelinen sanoo ja puistaa päätään.

Kotona Angolassa järistys oli rikkonut viinilaseja ja kaatanut kaapin ja pudottanut mikroaaltouunin. Mutta isompaa vahinkoa ei ollut tapahtunut.

Nykyisin heillä on omakotitalon lisäksi parin hehtaarin campo, maatila, jossa Maria viljelee tomaatteja sekä sipuleita. Näitä hän myy sitten torilla.

Mikä on parasta Suomessa? Entä Chilessä?

Markku Eskelinen hymyilee ja hieraisee leukaansa:

– Kyllä se on hapanleipä, varsinkin hapankorput. Ja kunnon juustot, niitä ei täältä saa. Chilessä taas parhaimmalle maistuvat tintot, punaviinit. ■

CHILE:

Pitkä, kapea, korkea jalkapalloileva maa

Chile on pitkä (4 350 km) ja kapea maa (enimmillään 180 km) Andien (korkein huippu 6 880 metriä) ja Tyynenmeren välissä Etelä-Amerikassa. Rantaviivaa sillä on 6 435 kilometriä. Rajanaapureina Peru, Bolivia ja Argentiina. Valtakieli espanja.

Maanjäristykset yleisiä. Edellinen suuri maanjäristys (8,8 momenttimagnitudia) oli 2010, jolloin kuoli yli 500 ihmistä ja rannikkokaupungit kärsivät pahoja vaurioita.

Asukkaita 17,5 miljoonaa, joista 6,5 miljoonaa pääkaupungissa Santiagossa. Muut suuret kaupungit: Valparaíso (900 000 asukasta) ja Concepción (815 000).

Maa itsenäistyi 1818. Chile oli 17 vuotta (1973–1990) **Augusto Pinochetin** johtama sotilasdiktatuuri. Nyt maassa on naispresidentti, **Michelle Bachelet**.

Voittanut kaksi kertaa jalkapallossa Etelä-Amerikan mestaruuden (Copa American). Vuonna 2015 kaatui loppuottelussa Argentiina rangaistuspotkuilla. Voitto tuli myös 2016, ja tappion kärsi taas rakas naapuri Argentiina, ja jälleen rangaistuspotkuilla. ■

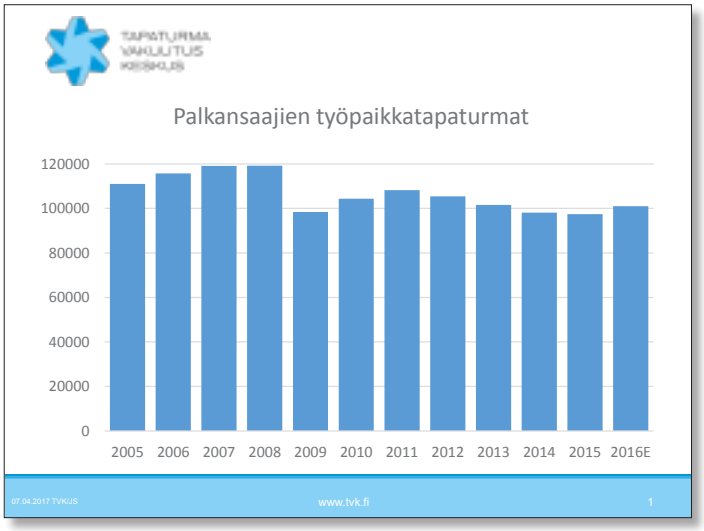
Työpaikkatapaturmien määrässä lievää nousua vuonna 2016

Tapaturmavakuutuskeskuksen (TVK) ennakkoarvion mukaan vakuutuslaitokset korvasivat vuonna 2016 yhteensä arviolta noin 101 000 palkansaajille sattunutta työpaikkatapaturmaa. Työpaikkatapaturmien määrä nousi arvion mukaan noin kolme prosenttia vuodesta 2015.

Vuonna 2016 kaikkien toimialojen yhteenlaskettu tapaturmataajuus oli ennakkoarvion mukaan noin 29 työpaikkatapaturmaa/miljoona työtuntia. Taajuusluku näyttäisi nousseen hieman vuodesta 2015, jolloin taajuus oli ennätysalhainen (28,8). Vaikka taajuus vaikuttaa hieman nousseen vuonna 2016, pitkällä aikavälillä taajuustrendi on kuitenkin laskeva.

Ennakkoarvion mukaan työpaikkatapaturmissa kuoli viime vuonna 20 palkansaajaa (25 palkansaajaa vuonna 2015 ja 24 palkansaajaa vuonna 2014). Pitkällä aikavälillä kuolemaan johtaneet työtapaturmat ovat vähenty¬neet selvästi. Vielä 2000-luvun alkupuolella palkansaajien kuolemaan johtaneita työpaikkatapaturmia sattui noin 40–50 vuosittain.

Palkansaajien työpaikkatapaturmien lukumäärä nousi ennakkoarvion mukaan monilla päätoimialoilla. Rakentamisessa (noin 13 500 työpaikkatapaturmaa), kuljetus ja varastointi – toimialalla (noin 8 500 työpaikkatapaturmaa) sekä hallinto- ja tukipalvelutoiminnassa (noin 8 500 työpaikkatapaturmaa) työpaikkatapaturmien lukumäärän arvioidaan nousseen noin 5–9 prosenttia. Tukku- ja vähittäiskaupan (noin 11 000 työpaikkatapaturmaa) ja kuntasektorin (noin 19 000 työpaikkatapaturmaa) työpaikkatapaturmien lukumäärän arvioidaan nousseen tätä hieman lievemmin noin 2–3 prosenttia. Teollisuudessa työpaikkatapaturmien määrä (noin 16 000) pysyi suurin piirtein edellisvuoden tasolla. ■



Lisätietoja: Tutkimuspäällikkö Marja Kaari puh. 0404 504 234, johtaja Mika Tynkkynen puh. 040 771 1582.

RAUMALTA MERILLE!
(WinNova, Suojantie 2, RAUMA)

MERENKULKUALAN PERUSTUTKINTO
180 op, tiedustele vapaita paikkoja 20.6. jälkeen!

KOTIMAANLIIKENTEEN LAIVURI
4.9. – 15.12.2017 Järjestämme koulutuksen monimuotokoulutuksena, johon kuuluu verkko-opintoja ja kontaktiopetusta. Kontaktiopetuspäivät jakautuvat koko koulutuksen ajalle ja niitä on n. 20. Koulutuksen hinta on 550 €.

KONEENHOITAJA
22.9.2017 – 5.1.2018 Järjestämme koulutuksen monimuotokoulutuksena, johon kuuluu verkko-opintoja ja kontaktiopetusta. Kontaktiopetuspäivät jakautuvat koko koulutuksen ajalle ja niitä on n. 20. Koulutuksen hinta on 550 €.

KULJETTAJA
2.10. – 1.12.2017 Järjestämme koulutuksen monimuotokoulutuksena, johon kuuluu verkko-opintoja ja kontaktiopetusta. Kontaktiopetuspäivät jakautuvat koko koulutuksen ajalle ja niitä on n. 12. Koulutuksen hinta on 450 €.

Tule opiskelemaan alaa, joka avaa väylät lähelle ja kauas!

LAIVASÄHKÖASENTAJA (muuntokoulutus)
4.9.2017 – 21.9.2018 Koulutus on tarkoitettu sähköalalla työskenteleville, jotka haluavat työskennellä aluksilla laivasähkömiehenä. Koulutuksen hinta 58 € (tutkintomaksu).

LAIVASÄHKÖMESTARIN ERIKOISAMMATTITUTKINTO
4.9.2017 – 21.9.2018 Koulutus järjestetään omaehtoisena monimuotokoulutuksena. Koulutuksen ajallinen kesto voi vaihdella, riippuen kullekin opiskelijalle laadittavasta henkilökohtaisesta opiskeluohjelmasta. Koulutuksen hinta on 600 €.

AMMATILLISET STCW-TÄYDENNYS-KOULUTUKSET
mm. Basic Training, miehistön ja päällystön palokoulutukset, ECDIS-koulutukset.

Sähköinen haku koulutuksiin koulutusten tietokorteilta ja lisätietoa koulutuksista ja hakuajoista:
WWW.WINNOVA.FI/MERENKULKU

SUUNTA ETEENPÄIN

WINNOVA

Teollisuuden palkansaajat on huolissaan valtionyhtiöiden työpaikoista

Teollisuuden palkansaajat TP pelkää valtio-omisteisten yhtiöiden työpaikkojen olevan vaarassa, jos niiden omistusrakenteessa tehdään liian nopeita ja harkitsemattomia muutoksia.

TP:n huoli pohjautuu vuoden alusta voimaan tulleisiin omistajaohjauslain muutoksiin ja tämänpäiväiseen valtioneuvoston esitykseen, jotka mm. sallivat omistuksen laskemisen useissa strategisissa yhtiöissä 33,4 prosenttiin aiemman enemmistöomistuksen sijaan. TP:n mukaan valtion vaikuttamismahdollisuuksien kaventuessa yritysten pilkkomisen, osaamisen menetysten ja työpaikkojen vaarantumisen riski kasvaa.

Käytännössä uudet linjaukset ovat tarkoittaneet Valtion Kehitysyhtiö Vake Oy:n perustamista. Yhtiö toimii budjettitalouden ulkopuolella ja valtioneuvoston päätösvallan alaisuudessa.

Ensimmäisessä vaiheessa Vakeen on päätetty siirtää osakkeita 2,4 miljardin euron arvosta. TP:n mielestä on riski, että yhtiöiden osakkeet on siirretty Vakeen vain myyntitarkoituksella. Mainittuja yhtiöitä ovat muun muassa Neste, Posti Group, Vapo ja Altia.

– Vakessa piilee vaara, että sen omistamia yhtiöitä pilkotaan ja niitä myydään eteenpäin. Tämä vaarantaa sekä yhtiöissä olevan osaamisen että viime kädessä työpaikat, toteaa TP:n varapuheenjohtaja **Heli Puura.**

Valtion osakkeistaan saama osinkotuotto oli vuoden 2016 osalta noin 900 miljoonaa euroa. Summa on mahdollista käyttää tuotekehitykseen, uuden liiketoiminnan luomiseen sekä työllisyyden kasvuun.

– Mikäli valtionosakkeita myydään, niistä saatava tulot pienenevät pysyvästi ja yhtiöiden yhteiskunnalle tuoma hyöty pitkällä tähtäimellä päättyy, Puura sanoo.

Kun Vake Oy lähtökohtaisesti toimii budjettitalouden ulkopuolella, TP:n mielestä sen tehtävä ei yksinomaan voi olla valtion omistusten myynti.

TP:n mielestä Vake Oy:n tuleekin toimia aktiivisena yhtiöiden omistajana ja kehittäjänä. Tällä hetkellä yhtiössä ei ole nimitettyä toimitusjohtajaa eikä hallitusta.

– Yksistään tämä herättää epäluottamusta valtion omistajapolitiikan pitkäjänteisyyteen. Me näemme valtion omistajapolitiikan avainsanoina aktiivisuuden, liiketoiminnan kehittämisen ja työpaikkojen synnyttämisen. Se palvelee myös hallituksen asettamaa 72 prosentin työllisyysastetavoitetta, Puura toteaa. ■

Lisätietoja:
TP, Varapuheenjohtaja Heli Puura,
050 525 2673

• Text: Övermaskinmästaren Jukka Kauppinen AEL •

UPPGIFTER OM STORA TURBINTANKFARTYGS ÅNGTURBINER EFTERFRÅGAS!

Jag ber att maskinister och övermaskinmästare som arbetat på **turbintankfartyg** att kontakta mej. Jag är intresserad av all information och alla händelser som har samband med fartygens ångturbiner.

Neste köpte tre stycken ångturbinfartyg; Jurmo, Jaarli och Jotuli från Salén rederierna.

Jurmo hade tillverkats under år 1972, mått 3 turbim, 5 m x 51,8 m x 25,6m, dödvikt 255 350 dwt. Skrotades 1993. Ålands rederier hade också turbin tankfartyg.

AEL utbildar övermaskinmästare, undermaskinmästare och maskinoperatörer.
Nästa övermaskinmästarutbildning börjar i Helsingfors den 19.9.2017.

Följande undermaskinmästar- och maskinoperatörutbildning börjar i Varkaus den 10.10.2017 och i Helsingfors den 14.11.2017.

Nästa vår igen det populära Ångturbinsutbildningsseminariet den 6.–7.3.2018 i Helsingfors.

Förfrågningar:
Jukka Kauppinen tfn 044 722 4751 jukka.kauppinen@ael.fi

• Teksti: Ylikonemestari Jukka Kauppinen AEL •

ETSITÄÄN TIETOJA ISOJEN TURBIINITANKKERIEN HÖYRYTURBIINEISTA

Pyydän turbiinitankkereissa seilanneiden konemestareiden ottavan yhteyttä minuun. Olen kiinnostunut kaikista laivojen höyryturpiineihin liittyvistä tiedoista ja tapahtumista.

Neste osti Salenin vanhoja höyrytankkilaivoja kolme kappaletta Jurmon, Jaarlin ja Jotulin.

Jurmo on tehty vuonna 1972, mitat 340,5 m x 51,8 m x 25,6 m, kuollut paino 255 350 dwt. Romutettiin vuonna 1993. Ahvenanmaalaisilla varustamoilla oli myös turbiinitankkereita.

AEL kouluttaa ylikonemestareita, alikonemestareita ja koneenhoitajia.
Ylikonemestarin koulutus alkaa 19.9.2017 Helsingissä.

Alikonemestarin ja koneenhoitajan koulutukset alkavat 10.10.2017 Varkaudessa ja 14.11.2017 Helsingissä.

Höyryturbiinikoulutus 6.–7.3.2018 Helsingissä

Yhteydenotot
Jukka Kauppinen puh 044 722 4751 jukka.kauppinen@ael.fi

HAPPY SHIP?

Filosofian tohtori **Anne Ala-Pölläsen** väitöskirja Happy Ship tarkastettiin Helsingin yliopistossa 29.4.2017. Hän tarkastelee väitöstutkimuksessaan Suomen lipun alla purjehtivilla rahtilaivoilla työskentelevien miehistöjen laivaelämää. Laivat olivat sekamiehi-tettyjä, mikä tarkoitti kolmea kansallisuutta, suomalaisia, virolaisia ja filippiiniläisiä samassa miehistössä. Sekamiehitys on suomalaislaivoilla melko uutta, sillä Suomi oli viimeinen EU-maa, joka salli ei-EU-kansalaisten työskentelyn laivoillaan. Aineistona on vuosina 2013–2015 kolmella Suomen lipun alla purjehtivalla rahtilaivalla tehdyt kenttätyöt. Hän seilasi kunkin laivan mukana kuukauden ajan. Tutkimus keskittyy miehistön yhteistyöhön ja arjen rakentumiseen työyhteisössä.

Tutkimuksen mukaan suomalaisten ja filippiiniläisten miehistön jäsenten käsitykset hierarkiasta poikkesivat toisistaan. Suomalaisten kannattivat tasa-arvoisempaa paradigmaa, kun taas filippiiniläiset olivat tottuneempia selkeään työnjakoon ja hierarkian mukaiseen asemaan. Tämä johtui pitkälti siitä, että useat heistä olivat työskennelleet maailman merillä kansainvälisissä miehistöissä, joissa erilaisia kulttuurisia sekaannuksia välttääkseen tuetaan selkeää hierarkiaa ja yksiselitteisiä pelisääntöjä. Ala-Pölläsen tutkimissa laivoissa vapaammissa kanssakäymisen tilanteissa asetelmat kääntyivät päinvastaisiksi: esimerkiksi messissä suomalaiset istuivat määrätyillä paikoillaan ja filip-

piiniläiset ruokailivat vapaammin. Miehistön sisäistä yhtenäisyyttä hiersi suomalaisten kokema uhka työpaikkojen häviämisestä. Filippiiniläisiä puolestaan vaivasi suomalaisia työtovereita heikommat edut, sillä heille samasta työstä maksettiin huonompi palkka eikä työsuhde ollut pysyvä.

Suomalaisessa sekamiehityksessä merkillepantavaa oli, että miehistö oli jakautunut kulttuurisesti kahtia eri kansallisuuksien viettäessä aikaansa pääosin omissa porukoissaan. Tämä poikkeaa kansainvälisten laivojen, joissa työskentelee useamman kuin kolmen kansallisuuden merimiehillä, tavasta rikkoa kansallisten ryhmien erot. Tutkimuksissa onkin todettu, että jos kansallisuudet ovat pieniä, on ystävyyssuhteita helpompi muodostaa yli kansallisuus-, hierarkia- ja osastorajojen. Siten kukaan ei pääse ikään kuin muodostamaan omaa ryhmittymää muita vastaan.

Suomalaisissa sekamiehitetyissä laivoissa yhteiselo toimi lähinnä eräänlaisen kohteliaan isäntä-vieras-asetelman hengessä: toisiin tutustuttiin, mutta suhteet vaikuttivat varovaisilta ja etäisiltä. Laivat olivat edelleen leimallisesti suomalaisia. Työnteko ja esimerkiksi ruokailu noudattivat suomalaisille laivoille tyypillisiä tapoja, vaikka kokit olivat filippiiniläisiä. Tutkimuksissa on kuitenkin todettu, että esimerkiksi eri osapuolten kansallisten ruokalajien ja ruokailutapojen huomioiminen on luonteva tapa kunnioittaa toista osapuolta, ja siten edistää yhteistä hyvinvointia ja yhteiseloa.

Selkeitä haasteita yhteistyön toimivuudelle asetti filippiiniläisen alemman päällystön työskentely, niin konemestareiden kuin erityisesti perämiesten. Suomalaiset ja virolaiset pitivät filippiiniläisiä perämiehiä epäitsenäisinä työntekijöinä, joille ei voi antaa oma-aloitteisuutta edellyttäviä tehtäviä, vaikka työskentely vahtiperämiehenä sitä edellyttää. Tätä selittää osaltaan se, että filippiiniläisillä on taustallaan valtion organisoima järjestelmä lähettää kansalaisiaan ulkomaille töihin. Useat merimiesten itsensä korostamat piirteet, kuten sopeutuvaisuus ja uhrautuvaisuus periytyvät tästä järjestelmästä. Ala-Pölläsen tulkinnan mukaan filippiiniläiset eivät välttämättä ole lähtökohtaisesti näiden piirteiden mukaisia, vaan heidän alisteinen asemansa työmarkkinoilla pakottaa heidät tuomaan näitä piirteitä esille. Koska työn saanti on filippiiniläiselle merimiehelle kuin lottovoitto – arvioiden mukaan jopa 80 prosenttia merenkulkualan kouluista valmistuneista työllistyy muualle kuin merille tai joutuu työttömäksi – pyrkivät he välttämään asioita, jotka vaarantavat heidän työpaikkansa.

Myös filippiiniläisten asemalla perheen ja suvun pääasiallisena elättäjänä on merkitystä työhön orientoitumisessa. Suurin osa heistä elättää laajan perheen, mikä usein tarkoittaa omia ja puolison vanhempia sekä sisarusten perheitä, koska heidät on usein koulutettu koko suvun taloudellisella panostuksella. Pelko kallisarvoisen työpaikan menettämisestä aiheuttaa muun muassa riskien välttelyä, mikä osaltaan vaikutti heidän käyttäytymiseensä sekä maineeseensa epävarmoina ja epäitsenäisinä työntekijöinä.

Sekamiehityksen uutuus suomalaisilla laivoilla näyttäytyi muun muassa siinä, että viestintä oli osaksi vielä suomenkielistä, eikä esimerkiksi yhteisen kielen englannin puhumisesta esimerkiksi rantautumistilanteissa pidetty aina kiinni. Molemmat osapuolet kokivat tilanteet, joissa toinen kansallisuus puhui omaa kieltään muiden läsnä ollessa kiusalliseksi ja se aiheutti herkästi väärinkäsityksiä ja epätietoisuutta keskustelun aiheesta – mikä oli omiaan lisäämään eri kansallisuuksia välisiä ristiriitoja. Myös varustamoiden tapa pitää yhteyttä pääosin suomalaisiin päällystön jäseniin paitsi kuormitti suomalaisia, myös marginalisoi filippiiniläiset perämiehet ja konemestarit päällystön jäseninä.

Ala-Pöllänen näkee kuitenkin tutkimuksensa perusteella mahdollisuuksia kehittää suomalaisesta sekamiehityksestä järjestelmä, joka tukee miehistön kehittymistä yhtenäiseksi ja toisia osapuolia hyväksyväksi yhteisöksi. Tässä auttaa muun muassa suomalaisilla aluksilla jo omaksuttu yhteismessi, joka ei lähtökohtaisesti erottele päällystöä ja miehistöä eri tiloihin. Lisäksi kannustaminen yhteisen vapaa-ajan viettoon sekä selkeät säännöt työnteossa auttavat yksilöitä sopeutumaan uuteen kulttuurisesti monimuotoiseen yhteiseloon.

Väitöskirjaa ”Happy Ship? Etnografinen tutkimus suomalaisista ja filippiiniläisistä merimiehistä suomalaisilla rahtilaivoilla” voi ostaa Tiedekirjasta Snellmaninkatu 13, Helsinki tai tilaamalla tiedekirja@tsv.fi, puh. (09) 635 177.

Tutkimus julkaistaan myös sähköisesti Helsingin yliopiston e-thesis -palvelussa https://ethesis.helsinki.fi/, missä se on vapaasti ladattavissa. ■

The Hanlyn history of ships.

• Teksti: Bengt Karlsson •

Suuri, suurempi, Maersk ja MOL

”Kontti” joka muutti koko kuljetusjärjestelmän

Maailman ensimmäinen konttikuljetus tehtiin 26. huhtikuuta 1956, ja nyt ovat jo seitsemännen sukupolven containerlaivat, meillä konttilaivoiksi kutsutut, kyntämässä maailman meriä. Tänä päivänä 90 prosenttia kaikesta irtotavaralastista kulkee määrämittaisissa terässäiliöissä eli konteissa laivoissa. Konttia voidaan pitää yhtenä viime vuosisadan tärkeimmistä keksinnöistä. Sen rinnalla ovat transistori, ehkäisypilleri, integroitu piiri, laser, internet ja valo- ja terveysteknologia.

Artikkelini Voima & Käyttö -lehdessä marraskuussa 2012 kertoi maailman suurimmista konttilaivoista, ja nimenomaan valtamerten valloittajasta, maailman suurimmaksi varustamoksi ja container-operoijaksi yli 500 laivallaan nousseesta tanskalaisesta Maersk Linesista. Konttien syntyminen mullisti ja muutti kokonaisratkaisuna merikuljetuksen. Merkittävä tekijä oli 1960-luvun konttikokojen ISO-standardointi, joka sysäsi tämänkaltaisen kuljetusmuodon valtavaan vauhtiin. Kontin perusyksikkö on TEU, eli 20 jalan ekvalenttiyksikkö 6 metriä. Nykyään maailman meriä seilaa yli yli 6 000 konttialusta.

Kääpiösta jättiläiseksi: Sateisena huhtikuun iltapäivänä 61 vuotta sitten lähti kummallisessa kansilastissa ollut tankkilaiva ss *Ideal X* Jerseyn Newarkin satamasta kohti Teksasin Houstonia. Laivaan oli rakennettu erillinen välikansi jonka päällä oli 58 rekan pyörättömiä perävaunuja. Idean takana oli mies nimeltä **Malcolm McLean**; Pohjois-Carolinasta kotoisin oleva rekkaliikennöitsijä, joka oli ryhtynyt laivanvarustajaksi ja oli synnyttämässä kuljetusvallankumouksen – konttilaivat!

Ideal X:n matkaa pidetään ensimmäisenä konkreettisena konttikuljetuksena. Matkaa parjattiin ennakkoon ja sitä vastustettiin. Ahtaajien lisäksi pilkkajia löytyi myös lehdistöstä: New York Timeskin ennusti tankkerin uppoavan viimeistään Meksikonlahdella. Kesti kymmen vuotta ja 1968 käyttöön otetun toisen polven *Encounter Bayn* merimatkalla rahdattiin jo 1 530 standardikonttia. Kolmanteen sukupolveen asti konttialukset mahtuivat kulkemaan nipinnapin Panaman kanavaa; esimerkkinä 1981 rakennettu *Frankfurter Express* jossa tilaa 3 050 kontille.

Suomessa konttiliikenne käynnistyi hitaasti, koska maamme vientiteollisuus oli toisen maailmansodan jälkeen useita vuosikymmeniä hyvin raaka-ainelähtöistä: paperi- ja metalliteollisuuden tuotteita. Meillä suosittiin autolauttojen lisäksi ro-ro-laivoja. (Nykyään korkeasti jalostetuista tuotteista jopa 60 % kuljetetaan, tämän kevän tilaston mukaan matkustaja-autolautoillamme.)

Kun vuonna 2006 tehtiin päätös Panaman kanavan leventämisestä, alettiin jo kaavailla kuudetta konttilaiva polvea ja sitä edusti hyvin *Emma Maersk* 15 500 konttikapasiteetillaan. Vuonna 2011 alettiin rakentaa seuraavaa luokkaa Maersk Linelle, kymmenkunta 18 000 kapaasitetin konttijättiläistä nimikkeellä Triple E, jotka nyt jo muutamia vuosia ovat dominantteja valtamerien konttiliikenteessä. E:t merkitsevät ”energy, economy, ecology” ja nämä kolmen E:n laivat kuluttavat puolet vähemmän polttoainetta kuin rahtilaivat keskimäärin. Moottoritehoista huolehtivat Wärtsilän dieselit.

1987. Copenhagen Express, 3 300 TEU.

1997. Sovereign of the sea, 8 180 TEU.

2012. Marco Polo, 16 000 TEU.

Malcom Purcell McLean at railing, Port Newark, 1957.

FAKTA

- Kontit tekevät vuosittain 200 miljoonaa matkaa.
- Noin 25 % maailman konttiliikenteestä tapahtuu Kiinassa.
- Shanghai on maailman vilkkain konttisatama. Siellä käsitellään vuosittain 33 miljoonan TEU:n verran kontteja.
- Yhden TEU:n kontin sisätilavuus on 32 kuutiota. Tyhjän kontin paino on
  2 400 kiloa ja täyden kontin max.paino on 30 500 kiloa.
- Kontin perusyksikkö on TEU
  eli 20 jalan ekvivalenttiyksikkö. 20 jalkaa on n. 6 metriä.

Kilpailu merirahdeista on toki kova, ja kilpailevat suurvarustamot ovat esim. kehittäneet yhteisliittymiä (jossa mukana esim. suuret Cosco Line, K-Line, Hapag Loyd, Nippon Kaiha ja Orient); sovitaan allianseissa hinnoista, aikatauluista jne. Japanilainen MOL haluaa valtavalla panostuksella, uusilla yli 20 000 TEUn ”jättiläisillä” ottaa ykkössijan, siis olla suurin lastikuljettaja per laiva.

Maersk Line on maailman suurin varustamo ja haluaa olla jatkossakin valtamerten suurin konttien kuljettaja. Sen usko tulevaisuuteen on merkittävä: Keväällä kaksi vuotta sitten tanskalainen perheimperiumi teki huomiotaherättävän suuren lisätilauksen eteläkorealaiselta Daewoon-telakalta. Tilauksen allekirjoitus käsitti peräti yhdentoista (11 kpl!) Triple E luokan konttilaivaa: Laivojen pituus 400 m, leveys 58,6 m, syväys 16,5 m: Kapasitti/laiva 19 630 TEU.

Kiitos konttiliikenteen, globalisaatio tapahtuu nopeasti. Standardisoitu järjestelämä tekee kuljetuksen yksinkertaiseksi pitkillä matkoilla. Konttisatamat ovat varustautuneet ”laatikkoformaattiin” joka tekee lastinsiirron nopeaksi jatkokuljetuksille rautateitse tai rekka-autoilla. Göteborgin satama on Pohjoismaiden suurin satama ja jo pari vuotta sitten se oli valmis hyvin huolehtimaan Mediterranian Shipping Companyn uusimman nk. Oscar-sarjan 19.224 konttia kuljettaneesta laivasta.

Epilogi

Tästä, sittenkin niin lyhyehköstä artikkelista konttien ihmeellisestä voittokulusta merenkulun historiassa puuttuu vielä osa, siis tarina miehestä Malcolm McLean (1930–2001): Hän oli vuosia kuljettajana ratin takana päässyt satamissa jo ennen toista maailmansotaa hämmästelemään varastointitarpeiden valtavia määriä satama-alueilla ja niistä monista epävarmuustekijöitä, jotka koskivat aikaa joka tarvittiin laivan rahdin purkamiseen, ja uudelleen lastaukseen laivan lähtövalmiiksi saattamiseen. Malcolm McLeon oli kyllästynyt ja turhautunut näkemäänsä ja mietti ahkerasti fiksumpaa tapaa ja ratkaisua ongelmalle. Ja se syntyi, teknisten selvitysten, päätelmien, kokeiden ja tietysti McLeanin valtavan innovaatiokyvyn kautta. Vaatimaton tankkeri Ideal X kontteineen oli käynnistänyt vallankumouksen. Kuitenkin niin että kesti melkein vuosikymmen todelliseen läpimurtoon kun ensimmäinen Atlantinylitys konttilaivalla Eurooppan tapahtui 1966. Lopulta dramaattiset kustannussäästöt tekivät McLeanin laivakontit vastustamattomiksi. Vuonna 1956 hän laski, että maksoi 5,86 dollaria tonnilta lastata laiva perinteisellä tavalla, kun taas hänen konttejaan käyttämällä kulut jäivät vain 16 senttiin. Kontit olivat myös turvallisempia ja vähensivät kustannuksia, jotka aiheutuivat hävikistä, vaurioitumisesta ja näpistelystä. Malcolm McLean toimi koko ikänsä aktiivisesti kuljetusalojen hallituksissa ja perusti kontiiliikennöintiin kuuluvia yhtiöitä, yksi suuri niistä on Sea-Land Service Ltd. Kuollessaan hän oli hyvin rikas mies.

– Lukijoilleni, niin maissa kuin merillä, haluan toivottaa iloista Juhannusta ja aurinkoista kesäaikaa, BK ■

(Maersk Line media)

• Text: Bengt Karlsson •

Stor, större, Maersk och MOL

”Lådan” som förandrade hela transportsektorn

Världens första containertransport gjordes den 26 april 1956, och nu har vi den sjunde generationens containerfartyg i tät tidtabellssäkrad trafikering på världshaven. 90 % av allt styckegods transporteras idag i standardiserade stålcontainers ombord. Utan vidare kan vi vara överens om att containern är ett av förra århundrades betydelsefullaste uppfinningar.

Min artikel i Kraft & Drift nov. 2012 berättade om världens största conteinerfartyg och framförallt då om oceanernas dominant danska Maersk Line. Med sin över 500 fartyg är Maersk världen största rederi och containeroperatör. – Containerns tillkomst förändrade sjötransporternas helhetslösningar totalt. Helt avgörande betydelse hade också ISO-standardiseringen av containerstorleken på 1960-talet, den puffade framåt transportformen enormt. – En containers grundenhet är TEU, en 20 fots ekvalentenhet 6 m.

Från dvärg till jätte: En regnig eftermiddag i april för 61 år sedan avgick från Newarks hamn i Jersey gamla tankfartyget ss *Ideal X* med en märkvärdig last på ett specialbyggt mellandäck, hennes destination var Houston i Texas. Den lite annorlunda lasten bestod av 58 långtradar-släpvagnar utan hjul! **Malcolm Lean** var mannen bakom ide`n: Han var från Norra Carolina och långtradarföretagaren som nu intresserat sig för rederiaffärer; därmed förverkligade han sin revolutionerade transportidè till sjöss – containerfartygen! Ideal X resa anses konkret vara den första containertransporten. Då, 1956 var det lätt att baktala och håna honom. Inte enbart stuveriarbetarna utan även pressen var alert, t.ex. New York Times såhär: Den här tankfartyget kommer att sjunka senast i Mexikanska bukten. Det tog tio år och vi går in i den andra generationen med *Encounter Bay* i trafik och en frakt med 1 530 standardcontainers. Fram till den tredje generationen var det just som just att rymmas igenom slussarna i Panama kanalen, t.ex för *Franfurter Express* som lastade 3 030 containers och var byggd 1981.

I Finland kom containeriseringen igång långsamt. Detta framförallt för att att landets exportindustrier efter andra världskriget i årtionden var så råvarubaserat, från pappers- och metallindustrierna. Hos oss gynnade man fr.o.m 60-talet bilfärjorna och ro-ro-fartygen.

När man 2006 beslöt att Panama kanalen skall göras bredare, började man förnöjt planera för sjätte generationens containerfartyg – ett bra exempel är Emma Maersk med en kapacitet på hela 15 500 TEU. Från år 2012 var Maersk Line föregångare för nästa storleksklass hela tio stycken containerjättar med betäckningen Triple E och som nu i några är redan varit världshavens dominanter med med sina 18 000 TEU. Bokstaven E står för “energy, economy, ecology” och de här syskonen förbrukar hälften mindre bränsle än fraktfartygen överlag. De väldiga motoreffekterna garanterar Wärtsilä. Konkurrensen om oceanfrakterna är stenhård och flera av de stora rederiena har gått in för “samsegling” (t. ex. Cosco Line, K-Line, Hapag-Loyd, Nippon Kaiha och Orient Line) inom allianser överskommer man om prissättning och tidtabeller. Det japanska rederiet MOL, med anor från

Containrarna transporteras ofta vidare från hamnen via järnväg.

Göteborgs hamn.

Termiaen APMT Gutenburg. (Fr. Sjörapporten. Sv. Sjöfartsverket)

VISTE DU ATT?

Om man skulle ställa 19 224 containrar som ryms på de nu största containerfartygen i en rad skulle den bli 11,5 mil lång. Om man i stället staplar dem i en hög räcker den fem mil upp i luften.

1800-talet, har uppvisat enorm vilja(och pengar) i några år nu och låtit hemmavid bygga nya container-jättar med lastkapacitet över 20 000TEU – med målsättning att bli världens största lastdragare per containerfartyg.

Om dominanten Maersk Lines kan tilläggas att de minsann har fortsatt tro på världshandeln och globaliseringen: Våren 2015 undertecknade det danska familje-imperiet(CEO Sören Skou) nybyggnadskontraktet med sydkoreanska varvet Daewoo av elva containerfartyg (11 st) i Triple E klass. Längd 400 m, bredd 58,6 m, djupg. 16,5 m: – Lastkapacitet/fartyg 19 630 TEU. – Javisst,tack vare containertransporterna fortsätter globaliseringen. Det standardiserade systemet gör fraktandet enkelt på framförallt långa öppna trader. Containerhamnarna är välrustade för "lådformatet" som gör omlasntningen snabb för fortsatt förbindelse per järnväg eller långtadare. Göteborgs hamn är Nordens största hamn och var redan för bara några år sedan klar för att väl omhänderta Mediterranian Shipping Companys allra nyaste fartyg i sk. Oscar-serien med en last ombord av hela 19 224 containers. Idag finns ca. 6 000 containerfartyg i trafik och Shanghai är världens största containerhamn.

Epilog

Om "lådan" och dess enorma erövring inom sjötransporterna ovan saknas förstås mångt och mycket att tillägga. Viktigt känns det att ännu med några rader ihågkomma Malcolm Maclean (1930–2001): – Han var från North-Carolina, från början långtradarchauffören med egna fordon som sedan bestämde sig för att pröva vindarna i rederibranchen. MacLean hade ett par år före andra världskriget suttit bakom ratten ofta frustrerad och förundrat sig över det enorma behovet av lagermagasin i hamnområdena samtidigt med osäkerhetsfaktorerna som gällde lossningstiden för ett ankommet fartyg och sedan inväntan på lastling och avgångstid. Han funderade gärna och intensivt på ett bättre sätt och var snart övertygad att det måste finnas i lasthanteringskedjan. Innovationsförmåga saknade MacLean inte! Det anspråklösa konverterade tankfartyget ss Ideal X med den märkvärdiga lasten på mellandäcket påbörjade någonting som skulle bli stor sjöfartshistoria. Ett viktigt genombrott: Den första resan i containerlast över Atlanten till Europa skedde 1966. Också till pappers kunde denna Malcom Maclean överyga: Han räknade att det kostade 5,86 dollar/ton att lasta ett fartyg på det traditionella sättet, när man däremot genom att använda hans containers kostnaderna sjönk till 16 cent. Containern var även säkrare och minskade kostnaderna som berodde på svinn, skadegörelse och stölder. - Malcom MacLean verkade sedan hela sitt liv aktivt inom transportsektorn, i flera styrelser och grundade till containeriseringen närstående företag, bl.a SeaLand Service Ltd. När han avled var han en mycket förmögen man.

– Mina läsare, till lands och till sjöss, tillönskas en riktigt trevlig Midsommarfest och en lång och solig sommartid. BK ■

Suomesta halutaan johtava älykkään liikenteen ekosysteemi

Teknologinen kehitys ja digitalisaatio ovat merkittävimmät liikenteen ja viestinnän toimintaympäristöä mullistavat tekijät. Tiedosta on kehittymässä kriittinen tuotannontekijä ja se hallitsee tulevaisuuden liikenne- ja viestintäarkkitehtuuria. Suomella on mahdollisuus nousta edelläkävijäksi uusien, globaalisti syntyvien teknologisten ratkaisujen nopeassa käyttöönotossa ja soveltamisessa. Tässä onnistuminen edellyttää liikenteen ja viestinnän yhtenäisen ekosysteemin tehokasta hyödyntämistä, todetaan selvitysryhmän Liikenne- ja viestintäarkkitehtuuri 2030 ja 2050 -raportissa.

Selvitysryhmän puheenjohtajana toimi entinen pääministeri **Esko Aho** ja muut jäsenet olivat SAK:n entinen puheenjohtaja **Lauri Lyly** sekä startup-sijoittaja, Pivot5 Oy:n perustaja ja hallituksen puheenjohtaja **Inka Mero**. Selvityshenkilöiden raportti luovutettiin 26.4. liikenne ja viestintäministeri **Anne Bernerille**.

– Nykyistä järjestelmää ei ole tarpeen muuttaa siksi, että se toimisi huonosti, vaan siksi, että nykyinen malli ei pysty vastaamaan liikenteen ja viestinnän aloilla edessä oleviin haasteisiin. Esittämämme visio antaa eväitä ajankohtaisten uudistusten ohella siihen miten ja mihin suuntaan liikenteen ja viestinnän toimintaympäristöä tulisi Suomessa kehittää. Tässä telealalta saatu kokemus mobiiliteknologian vallankumouksesta on hyvä esimerkki, Aho toteaa.

– Visiotyössä on nostettu esille tiedon kasvava merkitys tulevaisuuden kilpailuvalttina. Toivonkin, että suomalaiset yritykset tarttuvat tähän mahdollisuuteen uusien palveluiden ja liiketoimintamahdollisuuksien kehittämisessä. Visiotyö antaa myös eväitä liikenneverkon rahoitusta pohtivalle parlamentaariselle työryhmälle, kiittää ministeri Berner.

Selvitystyöryhmän tuottamassa visiossa perinteinen liikenne ja digitaaliset ratkaisut sulautuvat osaksi laajempaa ekosysteemiä. Automaatio ja asiakkaan mukaan räätälöidyt sähköiset palvelut lisääntyvät ja monipuolistuvat, ja perinteiset turvallisuusriskit pienenevät. Muutoksessa siirrytään standardoidusta ja jäykästä järjestelmästä yksilöllisempiin ja joustaviin ratkaisuihin. Samalla selvityksessä todetaan, että tietosuojaan ja digitaalisten järjestelmien luotettavuuteen kohdistuu uusia haasteita, jotka on ratkaistava tulevassa valmistelussa.

Raportissa kuvataan liikenteen ja viestinnän toimialaan vaikuttavia muutosvoimia, sekä toimivan liikenne- ja viestintäarkkitehtuurin osatekijöitä. Tiedon lisäksi keskeisinä nähdään muun muassa saavutettavuus, avoimet rajapinnat, hinnoittelu ja verotus sekä sääntely. Suomen vahvuuksia, joiden avulla esitetty visio on saavutettavissa, ovat korkea koulutustaso ja etenkin kriittinen ICT-osaaminen sekä muun muassa toimiva yhteistyö yksityisen ja julkisen sektorin välillä.

Raportissa todetaan että vision mukaisen yhtenäisen liikenne- ja viestintäinfrastruktuurin kehittäminen edellyttää riittävän rahoituksen varmistamista. Infrastruktuurin nähdään kehittyvän ensisijaisesti kysyntäohjautuvasti, jolloin yhteiskunnan tehtäväksi jää varmistaa sen ulkopuolelle jäävien osien, kuten harvaan asuttujen alueiden tarpeisiin vastaaminen. Tulevaisuuden infrastruktuurin rahoitusjärjestelmä tulisi koostumaan yhä etenevässä määrin sekä julkisesta että yksityisestä rahoituksesta.

Selvityshenkilöt esittelevät myös tulevaisuudenkuvia vuosille 2030 ja 2050, joissa Suomi on onnistunut vision mukaisesti hyödyntämään teknologisia ratkaisuja. Vuonna 2030 Koillisväylän tietoliikennekaapeli on tehnyt Suomesta Euroopan ja Aasian välisen tietoliikenteen solmukohdan. Helsingin metropolista on tullut samaa työssäkäyntialuetta Pietarin, Tallinnan ja Tukholman kanssa huippunopeiden liikenneyhteyksien avulla. Nopeiden tietoliikenneyhteyksien avulla palvelujen hyödyntäminen, työnteko ja asuminen on mahdollista myös asutuskeskittymien ulkopuolella.

Selvitystyöryhmä on halunnut nostaa tiedon lisäksi esille keskeisiä tekijöitä, joihin on kiinnitettävä huomiota kun vision tavoitteluun tähtäävää strategiaa ryhdytään muotoilemaan. Liikenne- ja viestintäverkkoja on kehitettävä yhdessä, synkronoidusti. Lisäksi liikenteen ja viestinnän palvelut on tuotettava markkinaehtoisesti ja tietoa sekä avoimia rajapintoja hyödyntäen.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti syyskuussa 2016 selvityshenkilöt tuottamaan vision siitä, miten liikenne- ja viestintäjärjestelmän rohkealla kehittämisellä luodaan Suomen hyvinvoinnille, kilpailukyvylle ja kansantaloudelle suotuisa ympäristö vuosille 2030 ja 2050. Selvitystyöryhmän loppuraportti Liikenne- ja viestintäarkkitehtuuri 2030 ja 2050 – Selvityshenkilöiden loppuraportti (Raportit ja selvitykset 7/2017) on luettavissa ministeriön verkkopalvelussa osoitteessa www.lvm.fi. ■

Lisätietoja
Selvityshenkilö:Esko Aho
puhelin 050 331 2021

Finland ska bli ledande inom intelligent trafik

Den tekniska utvecklingen och digitaliseringen revolutionerar trafiken och kommunikationen. Information håller på att utvecklas till en kritisk produktionsfaktor som dominerar framtidens kommunikationsarkitektur. Finland har en möjlighet att bli en föregångare när det gäller att snabbt ta i bruk och tillämpa nya globala tekniska lösningar. För att det ska lyckas måste ett enhetligt system för trafik, transport och kommunikation utnyttjas effektivt, konstateras det i rapporten Kommunikationsarkitekturen 2030 och 2050.

Före detta statsminister **Esko Aho** är ordförande i den utredningsgrupp som sammanställt rapporten och de övriga medlemmarna är den tidigare ordföranden för Finlands Fackförbunds Centralorganisation **Lauri Lyly** och grundaren av företaget Pivot5, styrelseordförande **Inka Mero**. Rapporten överräcktes till kommunikationsminister **Anne Berner** den 26 april.

– Det nuvarande systemet måste inte bytas ut för att det skulle fungera dåligt utan för att det inte svarar mot framtida utmaningar inom trafik-, transport- och kommunikationssektorn. Den vision som presenteras i rapporten ger verktyg för pågående reformer och tar också upp hur och i vilken riktning kommunikationens villkor bör utvecklas i Finland i framtiden. Vår erfarenhet från teleområdet och av mobilteknikens revolution är ett bra exempel, konstaterar Aho.

– I arbetet med visionen har utredarna lyft fram informationens växande betydelse som konkurrensfördel i framtiden. Jag hoppas att finländska företag greppar den här möjligheten att utveckla nya tjänster och ny affärsverksamhet. Visionen ger också verktyg till den parlamentariska arbetsgruppen som diskuterar trafiknätets finansiering, berömmer minister Berner.

I utredningsgruppens vision smälter den traditionella trafiken och digitala lösningar ihop till ett större system. Automatiseringen tilltar, de skräddarsydda digitala tjänsterna ökar och blir mer mångsidiga och de traditionella säkerhetsriskerna blir färre. I och med förändringen övergår vi från ett standardiserat och stelt system till individuella och flexibla lösningar. Samtidigt hotas dataskyddet och de digitala systemens trovärdighet från flera håll och detta måste lösas i den kommande beredningen.

I rapporten beskrivs olika faktorer som driver förändringen i kommunikationssektorn och delfaktorer i en fungerande kommunikationsarkitektur. Förutom information är också tillgänglighet, öppna gränssnitt, prissättning, beskattning och reglering viktiga faktorer. Finlands starka sidor, med hjälp av vilka visionen ska uppnås, är den höga utbildningsnivån, särskilt det avgörande IKT-kunnandet, och det fungerande samarbetet mellan den privata och den offentliga sektorn.

Utredarna presenterade framtidsscenarier för åren 2030 och 2050 där Finland i enlighet med visionen lyckats utnyttja tekniska lösningar. År 2030 har datakabeln via Nordostpassagen gjort Finland till en knutpunkt i kommunikationen mellan Europa och Asien. Metropolen Helsingfors är en del av samma pendlingsområde som Sankt Petersburg, Tallinn och Stockholm tack vare supersnabba trafikförbindelser. Snabba förbindelser gör det möjligt att utnyttja tjänster, arbeta och bo också utanför stadsområdena.

I rapporten konstateras det att utvecklandet av en sammanhängande infrastruktur förutsätter tillräcklig finansiering. Infrastrukturens utveckling ska enligt visionen i främsta hand styras av efterfrågan och det blir samhällets roll att trygga behoven i de delar av landet som faller utanför detta, såsom glest bebodda områden. Finansieringen av framtidens infrastruktur ska i allt högre grad bestå av både offentlig och privat finansiering.

Utredarna har lyft fram viktiga faktorer att beakta när en strategi för att uppnå visionen börjar utformas. Nätverken för trafik, transport och kommunikation måste utvecklas tillsammans, synkroniserat. Kommunikationstjänsterna måste därtill produceras på marknadens villkor och så tillgänglig information och öppna gränssnitt utnyttjas.

Utredningsgruppen tillsattes av kommunikationsministeriet i september 2016 för att framställa en vision om hur man genom djärv utveckling av kommunikationssystemen kan skapa välfärd, konkurrenskraft och ett gynnsamt klimat för samhällsekonomin i Finland till åren 2030 och 2050. Utredarnas rapport Liikenne- ja viestintäarkkitehtuuri 2030 ja 2050 (”Kommunikationsarkitekturen 2030 och 2050”, rapporter och utredningar 7/2017) finns att läsa på finska på kommunikationsministeriets webbplats på adressen www.lvm.fi.■

Ytterligare information
Utredare: Esko Aho
tfn 050 331 2021

STTK:N KYSELY:

Työntekijöiden vähentämiseen tähtäävät YT-neuvottelut laskussa – odotukset työllisyyden parantumisesta silti heikkoja

STTK:n työpaikkojen henkilöstön edustajille suunnatun kyselyn mukaan työntekijöiden vähentämiseen tähtäävät YT-neuvottelut ovat hienoisessa laskussa.

Kyselyn mukaan työpaikkojen vähenemistä odotti seuraavan puolen vuoden aikana noin 48 prosenttia vastaajista. Vuonna 2015 vastaava luku oli noin 50 prosenttia.

Työpaikkojen arvioitiin nyt lisääntyvän 18 prosentilla työpaikoista. Vuonna 2015 vastaava luku oli 13. Kolmannes vastaajista ei osannut arvioida kehitystä.

Työpaikkojen määrän odotettiin kasvavan eniten teollisuudessa, jossa 32 prosenttia vastaajista arvioi työpaikkojen määrän lisääntyvän. Kuntasektorilla puolestaan työpaikkojen määrän odotti vähentyvän 55 prosenttia vastaajista.

Työntekijöiden määrän vähentämiseen liittyviä yhteistoimintaneuvotteluita on käyty viimeisen puolen vuoden aikana työpaikoilla vähemmän kuin kysyttäessä samaa asiaa vuonna 2015. Nyt niitä oli käyty 30 prosentilla työpaikoista ja vuonna 2015 vastaavasti 37 prosentilla työpaikoista. Vähiten työpaikkojen vähentämiseen tähtääviä YT-neuvotteluita on ollut yksityisen palvelusektorin työpaikoilla (13 %). Eniten työpaikkojen vähentämiseen tähtääviä YT-neuvotteluita on käyty 1 000–4 999 hengen työpaikoilla (42 %). Vähiten niitä on käyty pienillä, alle 50 hengen työpaikoilla (21 %).

– Parantuneista talousodotuksista huolimatta työpaikoilla ei vielä uskota vahvaan käänteeseen työllisyydessä. STTK:n mielestä maan hallituksen on jatkettava puoliväli- ja kehysriihessä toimenpiteitä kasvun ja työllisyyden vahvistamiseksi. Erityisen tärkeää on, että palkkojen verotus ei kiristy. Kustannuskilpailukykyä parantavan kilpailukykysopimuksen myönteiset vaikutukset voidaan realisoida järkevällä talouspolitiikalla. Siksi tarvitaan kohdennettuja lisäpanostuksia kasvukilpailukyvyn vahvistamiseen kuten tutkimus- ja tuotekehitykseen sekä infrastruktuurin kehittämiseen ja ylläpitoon koko maassa, johtaja **Jukka Ihanus** toteaa.

STTK:n henkilöstön edustajabarometri toteutettiin kyselynä STTK:n jäsenliittojen luottamusmiehille ja työsuojeluvaltuutetuille keväällä 2017. Vastaajia oli 1521. ■

Lisätietoja
Johtaja Jukka Ihanus,
050 463 9929, jukka.ihanus@sttk.fi

Merenkulun teemapalkinto merenkulkuneuvos Jussi Mälkiälle

Turun yliopisto, Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus 6.6.2017 klo 13.00

Merenkulun teemapalkinnon saajaksi tänä vuonna on valittu Meriaura Groupin toimitusjohtaja Jussi Mälkiä. Hän on toiminnallaan ja innovatiivisuudellaan edistänyt merenkulkua elinkeinona ja toiminut myös meriympäristön aktiivisena puolestapuhujana. Hän on tuonut aivan uudenlaista vihreää ajattelua alusrakentamiseen, sen tutkimukseen, suunnitteluun ja kehittämiseen, ja siten edistänyt myös merenkulun positiivista näkyvyyttä.

Merenkulkuneuvos, merikapteeni Mälkiä on toiminut yli kolmekymmentä vuotta merenkulun parissa. Mälkiän perustama varustamo sai alkunsa vuonna 1986 Aura-hinaajasta ja vähitellen konserni on kasvanut yhdeksi Suomen suurimmaksi varustamoksi ja merenkululle tärkeäksi yritysryppääksi. Ympäristön kunnioittaminen on yksi tärkeimmistä Mälkiän ja hänen johtamansa yrityksen arvoista. Yhtenä viimeisimmistä saavutuksista Mälkiän johtama Meriaura Group on kehittänyt yhteistyökumppaneidensa kanssa uuden VG EcoCoaster -laivakonseptin; energiatehokkaan kuivarahtialuksen, joka kuluttaa perinteisiä aluksia huomattavasti vähemmän.

Jussi Mälkiän valinta vuoden palkinnonsaajaksi oli raadissa yksimielinen.

Merenkulun teemapalkinnolla halutaan huomioida sellainen henkilö tai taho, joka on parantanut merenkulun toimintaedellytyksiä, lisännyt merenkulun arvostusta, kehittänyt yhteistyötä ja/tai lisännyt ulkoista näkyvyyttä.

Merenkulun teemapalkinto luovutettiin Meriturvallisuusseminaarin yhteydessä 6.6. Helsingissä. Palkinnon myöntämisestä päättävät Viking Line Abp, Tallink Silja Oy, Suomen Laivanpäällystö-liitto – Finlands Skeppsbefälsförbund ry, Suomen Konepäällystöliitto – Finlands Maskins-befälsförbund ry ja Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus. ■

Lisätietoja:
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus
johtava suunnittelija Päivi Söderholm,
p. 040 548 0701 tai paivi.soderholm@utu.fi.

Aiemmat palkinnonsaajat löytyvät osoitteesta
http://www.utu.fi/fi/yksikot/mkk/toiminta/konferenssit/teemapalkinto/Sivut/teemapalkinnonsaajat.aspx

MINISTERI LINTILÄ:

Suomesta tekoälyn soveltamisen kärkimaa

Työ- ja elinkeinoministeriö 18.5.2017 klo 13.34

Elinkeinoministeri **Mika Lintilä** on 18.5.2017 asettanut ohjausryhmän valmistelemaan ehdotusta Suomen tekoälyohjelmaksi. Ministeri toteaa, että tekoäly on noussut digitalisaation keskiöön ja Suomi aikoo hallitusohjelman mukaisesti olla tämän kehityksen kärjessä.

– Tekoälyohjelman tavoitteena on yhteistyössä julkisen sektorin ja yritysten kanssa löytää ne keskeiset uudet toimenpiteet, jotka parhaiten tukevat tekoälyn ja robotiikan hyödyntämistä yritysten innovaatiotoiminnassa Suomessa. Ohjelman tavoitteena on lisäksi tekoälyn ja robotiikan tuomien työelämän muutosten kartoittaminen sekä tietovarantojen laajamittaisen hyödyntämisen avaamien mahdollisuuksien tukeminen, sanoo ministeri Lintilä.

– Tavoitteenamme on olla maailman kärkimaita tekoälyn soveltamisessa ja työnteon uudistamisessa, linjaa elinkeinoministeri Lintilä. Tälle työlle antaa tärkeän pohjan digitalisaation laaja hyödyntäminen Suomen kilpailukyvyn lisäämisessä, joka myös sisältyy hallituksen kärkihankkeisiin.

– Suomen tulee hyödyntää tehokkaasti rajallisia resurssejaan tekoälyn soveltamisessa mm. terveyteen ja hyvinvointiin, liikenteeseen, energiaan ja valmistavaan teollisuuteen liittyvillä sovellusalueilla. Suomesta löytyy monia edelläkävijäyrityksiä, jotka ovat ottaneet digitalisaation välineet käyttöön. Seuraavassa vaiheessa tarvitaan uusia ja erilaisia yhteispelin muotoja, jotta erilaiset Suomessa toimivat yritykset voivat hyödyntää nämä uudet mahdollisuudet tehokkaasti, selventää ministeri Lintilä.

Elinkeinoministeri Lintilä korostaa, että tavoitteen saavuttaminen edellyttää Suomessa yritysten, tutkimus- ja koulutuslaitosten ja julkisten organisaatioiden uudenlaista yhteistyötä. Muun muassa alan koulutusta on lisättävä ja töissä olevien osaamisesta on huolehdittava.

– Tekoälyn kiihdyttämä murros on myllännyt toimialan toisensa jälkeen ja tarjonnut huikeita kasvumahdollisuuksia ketterille yrityksille. Suomaisyrityksillä ja suomalaisella yhteiskunnalla on erinomaiset lähtökohdat kääntää tekoälyn tuomat haasteet ja mahdollisuudet kestävän kasvun kiihdyttäjiksi, toteaa ministeri Lintilä.

– Tekoäly näyttäytyy arkielämässä usein uusina ja aiempaa parempina palveluina. Esimerkiksi terveydenhuollossa tekoäly analysoi kaiken saatavilla olevan tutkimusaineiston muutamassa sekunnissa ja parantaa diagnoosin osumatarkkuutta. Tekoäly tarkoittaa myös sitä, että laivojen reitit, energian kulutus ja huoltotoimenpiteet voidaan optimoida niin, että ne aiheuttavat mahdollisimman vähän haittaa ihmisille ja ympäristölle. Lisäksi jokainen meistä kohtaa tekoälyä, kun digitaalinen palvelu löytää nopeasti omia toiveita vastaavan hotellin, musiikin tai elokuvan, kuvailee elinkeinoministeri Lintilä.

Pekka Ala-Pietilän johtamalta ohjausryhmältä odotetaan konkreettisia, koko Suomen hyvinvointia vahvistavia toimenpide-ehdotuksia tekoälymurroksen hyödyntämiseksi. Ehdotus tekoälyohjelmaksi valmistuu syyskuun 2017 loppuun mennessä.

– Innovaatiointensiivisten maiden kuten Suomen kilpailukyky perustuu kykyyn soveltaa uutta teknologiaa tehokkaasti. Tässä mielessä digitalisaation, tekoälyn ja robotiikan laajamittainen hyödyntäminen muodostaa yhden keskeisen kulmakiven huomisen hyvinvoivassa Suomessa, sanoo Pekka Ala-Pietilä.

Ohjausryhmän toimikausi kestää nykyisen hallituskauden loppuun ja sitä voidaan laajentaa tarvittaessa. Ryhmän tehtävään kuuluu jatkossa tekoälyohjelman toteutuksen ohjaaminen, tarvittavat esitykset hallitukselle ja raportointi työstä elinkeinoministerille. ■

Lisätiedot:
Erityisavustaja Hannu Väänänen, TEM,
puh. 050 4104 909

Suomalainen tekee ylitöitä kahdeksan viikkoa vuodessa

Suomalaisista työntekijöistä 90 prosenttia viihtyy työssään ja työpaikallaan, ja 85 prosenttia pitää työ- ja vapaa-ajan tasapainoa sopivana. Näin on siitä huolimatta, että suurin osa (70 %) työntekijöistä tekee viikossa keskimäärin kuusi tuntia ylityötä, josta noin kolmannes (30 %) on palkatonta. Uuden työtyytyväisyyskyselyn perusteella suomalaisilla kertyy keskimäärin ylitöitä kahdeksan viikkoa vuodessa.

Tutkimuksen mukaan ylityöaika on kuitenkin suorituksen kannalta tehokkainta aikaa. Se käytetään avaamattomien sähköpostien lukemiseen (49 %), tehtyjen tai edessä olevien tehtävien katselmointiin (43 %) sekä ammattitietämystä ja -taitoja kehittävien materiaalien lukemiseen (49 %). Tutkimuksen mukaan alle yksi seitsemästä (13 %) työntekijästä suorittaa työnsä pelkästään työpaikalla.

Ylitöitä tehdään helposti illalla kotona, mutta siitä huolimatta joka neljäs (25 %) suomalainen työntekijä oli sitä mieltä, että kotona työskentely parantaa työ- ja vapaa-ajan tasapainoa ja saman verran (23 %) ilmoitti suosivansa etätyötä, koska työmatkaan ei siten kulu aikaa. 14 prosenttia työntekijöistä on sitä mieltä, että työpaikan ulkopuolella työskentely helpottaa keskittymistä tiettyyn työtehtävään. Tutkimuksen teetti tulostinyhtiö Epson. ■

Lähde: Kauppalehti

EXAMENSARBETE
Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Maskinteknik
Författare:	Robin Mansén, Jens Eriksson
Arbetets namn:	Värmeåtervinning på M/S Finlandia
Handledare:	Göran Henriksson
Uppdragsgivare:	Rederi Ab Eckerö

Abstrakt

Detta examensarbete är utfört åt Rederi Ab Eckerö för att undersöka möjligheterna för ytterligare uppvärmning av den befintliga ackumulatortanken ombord på M/S Finlandia. Genom mätningar på hur mycket spillvärme som finns att ta tillvara på och mängden spillvärme som tillvaratas, har vi gjort beräkningar och simuleringar som framställts i grafer. I graferna kan man se hur tanktemperaturen skulle kunna ökas med våra olika förslag på förändringar. Förändringarna är gjorda på de befintliga värmeväxlarna för uppvärmningen av ackumulatortanken och ytterligare förändringar på tankuppvärmning är gjorda genom att använda en ångdumpningsvärmeväxlare som utnyttjar den förnuvarande till havet dumpade spillången. Ytterligare har vi även undersökt om det skulle vara möjligt att köra en ORC-anläggning med hjälp av ackumulatortanken. Det vi kunnat konstatera är att det finns flera olika bra alternativ för ytterligare uppvärmning av ackumulatortanken men att tanken skulle kunna vara större för att öka energibesparingen vilket även skulle öka möjligheterna för en stabilare och längre drift av olika förbrukare.

Nyckelord (sökord)

Ackumulatortank, spillvärme, värmeväxlare, simulering

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
03:2017	1458-1531	Svenska	43 sidor

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
12.05.2017	12.05.2017	12.05.2017

DEGREE THESIS
Åland University of Applied Sciences

Study program:	Mechanical Engineering
Author:	Robin Mansén, Jens Eriksson
Title:	Heat Recovery on M/S Finlandia
Academic Supervisor:	Göran Henriksson
Technical Supervisor:	Rederi Ab Eckerö

Abstract

This thesis is done for Rederi Ab Eckerö to examine the possibility of further heating of the existing accumulation tank on board of M/S Finlandia. By measuring the existing amount of waste energy and the amount energy that's now taken to the accumulation tank, we have done calculations and simulations that were demonstrated in graphs. In the graphs we have been able to see how the tank temperatures could change depending on different changes in the heat recovery system. The main changes have been done on the existing heat exchangers for the heat recovery system and further changes have been done by using a steam condenser which uses the steam that's now going to waste. Further, we have also considered whether it would be possible to run an ORC plant with the help of the accumulation tank. We have found that there are several good options for additional heating of the tank, but the tank could be larger to increase energy savings, which also would increase the possibilities for a more stable and longer operation of different consumers.

Keywords

Accumulation tank, surplus heat, heat exchanger, simulation

Serial number:	ISSN:	Language:	Number of pages:
03:2017	1458-1531	Swedish	43 pages

Handed in:	Date of presentation:	Approved on:
12.05.2017	12.05.2017	12.05.2017

EXAMENSARBETE
Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Maskinteknik
Författare:	Oscar Ekebom, Andreas Lindholm
Arbetets namn:	Energieffektivering av skolfartyget M/S Michael Sars
Handledare:	Kenneth Andersson
Uppdragsgivare:	Christoffer Qvarnström

Abstrakt

Syftet med detta examensarbete är att undersöka och utvärdera hur värmeförbrukningen ombord på skolfartyget M/S Michael Sars kan effektiveras. Vi genomförde detta på tre olika sätt. Det första var att undersöka hur en isolering av maskinrummet och dess trapphus kan sänka uppvärmningsbehovet. Vi beräknade värmegenomgången genom skrovet samt hur mycket isoleringsmaterial som behövs. Det andra alternativet för energieffektivering är att undersöka hur ett eventuellt byte av fartygets oljeeldade panna skulle löna sig. För närvarande är pannan ombord gammal och har en låg verkningsgrad. Det tredje alternativet vi har undersökt är möjligheten och lönsamheten att ansluta fartyget till stadens fjärrvärmenät. Utöver dessa tre alternativ beaktas också värmeåtervinning från motorns kylvattensystem.

Nyckelord (sökord)

Värmeisolering, Fjärrvärme, Energieffektivisering, Oljepanna, Skolfartyg

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
12:2017	1458-1531	Svenska	50 sidor

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
16.05.2017	12.05.2017	17.05.2017

DEGREE THESIS
Åland University of Applied Sciences

Study program:	Mechanical Engineering
Author:	Oscar Ekebom, Andreas Lindholm
Title:	Optimising of Energy Efficiency onboard M/S Michael Sars
Academic Supervisor:	Kenneth Andersson
Technical Supervisor:	Christoffer Qvarnström

Abstract

The purpose of this degree thesis is to investigate and evaluate how the energy consumption that goes to heating onboard the training ship M/S Michael Sars could be optimized. We have covered three different solutions that could lower the energy consumption. First we calculated how an insulation of the engine room and the staircases the going down to the engine room would affect the energy consumption. The plan with that is to calculate the heat transfer that goes through the hull and the total area of insulation material that is required. The second method is to calculate how a new oil fired boiler could lower the energy consumption. The boiler on the ship today is old and has a low thermal efficiency. The third option we have explored is the possibility and profitability of providing the ship heating system with district heat from the local energy company.

Keywords

Heat insulation, District heating, Energy optimizing, Oil-fired boiler, Trainingship

Serial number:	ISSN:	Language:	Number of pages:
12:2017	1458-1531	Swedish	50 pages

Handed in:	Date of presentation:	Approved on:
16.05.2017	12.05.2017	17.05.2017

EXAMENSARBETE
Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Maskinteknik
Författare:	Jonas Bärlund
Arbetets namn:	Brandsäkerhet samt utveckling av brandlistor
Handledare:	Hans Lavonius
Uppdragsgivare:	Viking Line

Abstrakt

Syftet med detta arbete är att ge en överskådlig blick över generell brandsäkerhet ombord på fartyg samt att skapa och uppdatera brandlistor som maskinchefen skall kunna använda sig av vid ett brandtillbud. Arbetet är gjort åt Viking Lines fartyg M/S Viking Cinderella där jag själv har jobbat. Listorna och säkerheten riktar sig däremot mot sjöfarten överlag.
Under studieåren har det avlagts två olika brandkurser, en Basic samt en avancerad kurs i brandbekämpning samt rökdykning. Under dessa kurser så fick deltagarna upp ögonen för hur svårt det kan vara att bekämpa en brand i en fartygsmiljö.
En stor del av materialet till arbetet har fåtts fram genom faktainsamling från redan existerande brandsäkerhet samt intervjuer med olika två olika maskinchefer ombord på M/S Viking Cinderella som båda har stor kunskap inom brandsäkerhet. Även andra befäl ombord samt folk från Viking Lines kontor har bidragit med information och kunskap till arbetet.
Med resultatet från intervjuerna har några olika nya brandlistor skapats och mycket information inom generell brandsäkerhet har sammanställts.

Nyckelord (sökord)
Brandsäkerhet, brandlistor.

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
06:2017	1458-1531	Svenska	36

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
09.05.2017	12.05.2017	16.05.2017

DEGREE THESIS
Åland University of Applied Sciences

Study program:	Marine engineering
Author:	Jonas Bärlund
Title:	Fire Safety and Development of Fire Schedules
Academic Supervisor:	Hans Lavonius
Technical Supervisor:	Viking Line

Abstract

The purpose with this work is to get an understandable view of fire Safety in general onboard ships and to create and update fire Lists which the chief engineer would be able to use during a fire Incident onboard. The work is created for Viking Line´s vessel M/S Viking Cinderella where I have worked. The fire Lists and fire Safety focus on the shipping industry overall.
During the years of studying there have been two different Fire Courses, one basic and one advanced course in firefighting. These courses were real eyeopeners conveying the idea of how hard it can be to fight a fire in an environment onboard a ship.
A large part of the material to this work have been gathered through collecting facts from fire safety that already exists. Interviews with two different chief engineers onboard M/S Viking Cinderella with deep knowledge of fire Safety has been carried out. Other engineers onboard and people from Viking Lines office who has alot of knowledge within this area have contributed to the work.
With the results from the interviews a couple of new fire Lists have been created. Alot of general Fire Safety information has been collected.

Keywords
Firesafety, firelists.

Serial number:	ISSN:	Language:	Number of pages:
06:2017	1458-1531	English	36

Handed in:	Date of presentation:	Approved on:
09.05.2017	12.05.2017	16.05.2017

EXAMENSARBETE
Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Maskinteknik
Författare:	Kevin Sjögren Reis, Linnea Gustafsson
Arbetets namn:	Undersökning av tryckförluster i rörsystem
Handledare:	Göran Henriksson
Uppdragsgivare:	Hallsta pappersbruk, Magnus Rydstrand

Abstrakt

Arbetet har gjorts på begäran av Hallsta Pappersbruk genom Magnus Rydstrand som är energiingenjör där.
Hallsta pappersbruk är en pappersfabrik i Hallstavik. Detta pappersbruk startade produktionen 1915 och i dagsläget produceras bland annat bokpapper och tidningspapper av hög kvalitet.

Syftet med arbetet är att utreda tryckförlust i ett av rörsystemen på fabriken i detta fall klarfiltratsystemet, samt ta fram förslag på förbättringar. Metoder som använts är egna mätningar, teoretiska beräkningar och konsultation av områdesexperter.

I arbetet kom vi fram till att stora delar av tryckförlusterna berodde på värmeväxlarnas dåliga skick. En annan faktor till tryckförlusterna som man kom fram till är att det finns beläggningar i rören.

Nyckelord (sökord)
Rörsystem, tryckförlust, pumpeffektivisering, pappersbruk

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
2017:04	1458-1531	Svenska	42 sidor

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
18.05.2017	12.05.2017	23.05.2017

DEGREE THESIS
Åland University of Applied Sciences

Study program:	Marine Engineering
Author:	Kevin Sjögren Reis, Linnea Gustafsson
Title:	Pressure Losses in Piping System
Academic Supervisor:	Göran Henriksson
Technical Supervisor:	Hallsta Paper Mill, Magnus Rydstrand

Abstract

This study has been made on commission by Hallsta paper mill, through Magnus Rydstrand whom is an energy engineer.
Hallsta paper mill is a paper mill in Hallstavik in Sweden, the paper mill began the production in 1915 producing book paper and good quality newspaper.

The purpose of the study is to examine the pressure drop in a piping system in the factory and to submit suggestions of improvements. The methods that have been used are measurements calculations and consultations with experts.

During this study it was shown that much of the pressure losses were contributed by the heat exchangers. This was because of the bad shape they were in. The study also shows that some of the pressure losses were caused by coatings on the inside of the pipes.

Keywords
Pipe system, Pressure losses, pump efficiency, paper mill

Serial number:	ISSN:	Language:	Number of pages:
2017:04	1458-1531	Swedish	42 pages

Handed in:	Date of presentation:	Approved on:
18.05.2017	12.05.2017	23.05.2017

Höyrynmyynti
Varsinais-Suomen Höyrymyynti Oy ..... s. 32

Koneet ja laitteet
Alfa Laval ..... s. 31

Korkeapainepesut ja imupalvelut
Pesupalvelu Hans Langh ..... s. 30

Kunnossapitopalvelut
Konemestaripalvelu Korhonen Oy ..... s. 31

Laivadieseleiden huolto ja korjaus
Marine Diesel Finland Oy ..... s. 32

Laivaelektroniikka ja huolto
AT-Marine ..... s. 31

Laivakorjauksia
ABB ..... s. 32
JAP-Metalli ..... s. 31
Laivakone ..... s. 32

Laivatarvikkeita
Tecmarin Ship Supply ..... s. 31

Lämpötekniset laitteet
Viitos-metalli Oy ..... s. 30

Paineenalaiset tiivistykset
FSC-Service ..... s. 32

Palovartiointia
Alandia Easy Wash ..... s. 31

Sukelluspalvelut
Diving Group ..... s. 32
Rannikon Sukelluspalvelu Oy ..... s. 31

Sähköasennukseet
Laivasähkötyö Oy ..... s. 32

Teollisuuspolttimet
Suomen Teollisuuspoltin Oy ..... s. 30

Tiivisteet
Densiq s32
Tiivistetekniikka ..... s. 32
Tarseal Oy ..... s. 31

Tulenkestäviä muurauksia
Erikosmuuraus Oy ..... s. 31

Voimalaitos- ja prosessipolttimet
Oilon Energy Oy ..... s. 32

Öljy- ja kaasupolttimia
Laivapoltin ..... s. 32

Öljynpuhdistusratkaisut
KiL-Yhtiöt Oy ..... s. 31

Markkinoiden parhaat
teollisuuspolttimet
moneen käyttöön laajalla tehoalueella!

WM-sarja - 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

UUTUUS!

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

WKmono80

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

SUOMENTEOLLISUUSPOLTIN -weishaupt-

VIITOS-METALLI OY

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

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

Lämpötekniikan edelläkävijä

Hans Langh

Dirty job well done

Pesupalvelu Hans Langh Oy
Alaskartano, 21500 Piikkiö | Puh. (02) 477 9400 | www.langh.fi

TEC marin
ship supply engine • deck • cabin
30

Hämeentie 155 B
00560 Helsinki Helsingfors

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

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

OSRAM
Parker
Luna
MARISOL®™ Marine Chemicals
Danfoss

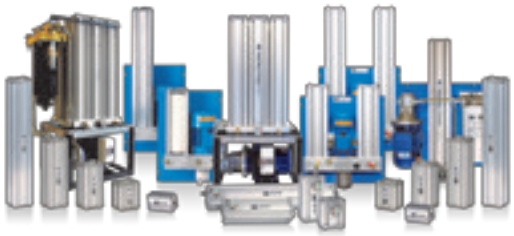
Tulenkestävät muuraukset ja massaukset
Savupiippujen muuraus- ja korjaustyöt
Korkeanpaikantyöt

ERIKOISMUURAUS OY

PL 117, 04301 TUUSULA
Lasse Niemelä, puh. 040 548 7328, 050 376 7407
toimisto@erikoismuuraus.fi

NTZ®
Kysy lisää!
KiL-Yhtiöt Oy
014 644 456
kil@kilyhtiot.fi
www.kilyhtiot.fi

Tehokkaat ja edulliset öljynpuhdistusratkaisut



HUOLTO SÄÄSTÄÄ KUSTANNUKSIA!

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

Toimimme
ympäri vuorokauden!

JAP-Metalli Oy

Sälinkääntie 12, 04600 Mäntsälä
PUHELIN
+358 40 848 5610

pekka.vallin@japmetalli.inet.fi

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

Konemestaripalvelu Korhonen Oy
Konekunnossapidon ammattilainen

- suunnittelu
- valvonta
- varaosahallinta

www.konemestaripalvelu.com
040 5833 090

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

PALOVARTIOINTI – BRANDBEVAKNING
- Laaja sammutuskalusto, asiantunteva henkilökunta, paloautot ja palopumput
- Omfattande brandutrustning, yrkeskunnig personal, brandbilar och brandpumpar

PUHDISTUSTYÖT – RENGÖRINGSARBETEN
- Korkeapainepesut ja märkäimut. Teollisuus, laivat, säiliöt... Palosaneeraukset & JVT.
- Högtryckstvättning och våtsugning. Industri, fartyg, cisterner... Brandsaneringar och RVR.

LIETTEENKUIVAUS – SLAMTORKNING
- Lietteen linkousta koko Pohjoismaissa.
- Slamcentrifugering i hela Norden.

RESCUE TEAM FINLAND / EASY WASH
Långkärrvägen 12, 65760 ISKMO
06 321 8200, päivystys/dejour: 0400 166 263
www.easywash.fi info@easywash.fi

Alfa Laval-huoltopalvelut maailmanlaajuisesti

- Separaattorit
- Lämmönvaihtimet
- Makeanveden-kehittimet
- Booster-koneikot
- Suodattimet
- CIP/Alpacon-nesteet
- Tankinpesulaitteet
- IMO-pumput

ALFA LAVAL
PL 51, 02271 Espoo
Puh. (09) 804 041, fax (09) 804 2842
www.alfalaval.com/nordic
ps.marinediesel.nordic@alfalaval.com

AT-Marine Oy
Palveluksessa maalla ja merellä

Navigointi-, ja merenkulkulaitteet
•
Kommunikointilaitteet
•
Erikoiselektroniikkalaitteet puolustusvoimille
•
Säiliömittauslaitteet ja lastausvarret teollisuudelle

www.atmarine.fi

ABB

ABB Turboahtimet

p. 010 22 26477
turbo@fi.abb.com

ABB Oy, Turboahtimet
Lyhtytie 20
00750 Helsinki

ABB Asiakaspalvelukeskus
p. 010 22 21999

www.abb.fi
ABB vaihde p. 010 22 11

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

24H Palvelu 0400 591 601

VARSINAIS-SUOMEN HÖYRYMYYNTI OY

Höyryä 25 vuoden kokemuksella liikkuvalla kalustolla.

Esko Myöhänen

Karhulantie 160, 20400 TURKU
Puh. 0400 591 601
www.hoyrymyynti.fi

Laivakone Oy

- koneiden ja moottoreiden huolto- ja asennustyöt
- männän haalaukset
- putki- ja hitsaustyöt
- pumppujen huollot

☎ 0207 631 570
0400-501 763
Faksi: 0207 631 571

Uranuksenkuja 1 C, 01480 Vantaa
e-mail: laivakone@laivakone.fi
www.laivakone.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

Teollisuus-, voimalaitos- ja prosessipolttimet, teollisuuskylmä ja teollisuuslämpöpumput

Luotettavaa ja kattavaa asiakaspalvelua

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

oilon®
www.oilon.com

LAIVAPOLTIN OY HELSINKI

- 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

LSTGROUP
Luotettava sähköistyksen toimittaja

- Sähkö- ja automaatiosuunnittelu
- Laivasähköasennukset
- Teollisuuden sähköasennukset
- Sähkömoottoreiden myynti ja huolto
- Konehuone- ja ulkokansivalaisimet
- Kaapeliradat ja tarvikkeet
- Webshop (www.lst.fi/webshop)

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

www.lst.fi • www.lst.fi/webshop

DG-DIVING GROUP
THE UNDERWATER SPECIALIST
www.dg.fi

PÄIVYSTYS 24 h
GSM: 0400 522 020
0400 825 640

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.tiivisteteknikka.fi

Paskaduunia

Joitakin aikoja sitten istuin bussissa ja kuulin takaani tutun termin: ”paskaduuni”. Nuoret siinä keskustelivat tulevista kesätöistään. Edustamani ahne sukupolvi (lue: suuret ikäluokat) on oppinut taas uutta. Jos pidät kuitenkin itsestään selvänä paskaduunista kieltäytymistä ja juuri nyt satut istumaan mukavasti odottamassa sosiaalista tukeasi, niin luepa aikasi kuluksi seuraava:

– Riittää, kun sinusta tulee hyvä metallimies, sellaisella on aina töitä, sanoi isäni. Hän oli työttömänä joutunut usein käymään ns. hätäaputöissä, koska nykyistä työttömyysturvaa ei vielä ollut. Niinpä minä olin ammattikoulun metallilinjan käytyäni valmis viisitoistavuotiaana töihin, kuten useat kohtalotoverini.

Ensimmäiset tilini pienen konepajan viilarin oppilaana annoin kotiin. Oli aika osallistua perheemme toimeentuloon. Itselleni sain jättää taskurahaa satunnaisiin menoihin. Olin vielä tuossa iässä kypsymätön kovaan työntekoon, se on myönnettävä. Kun vuoden päästä pyysin yhden markan tuntipalkkaani korotusta, konepajan isäntä ehdotti, että etsisin töitä muualta. Nuori sydämeni otti tästä itseensä, joten toteutin johtajan toiveen jo ennen seuraavan kuun täyttymistä. Yritin tapauksesta ottaa opikseni: eteen tuleva työ on tehtävä sitä kunnioittaen. Vaatimatonkaan rehellinen työ ei tekijäänsä halvenna.

Hakeuduin töihin Porin Mäntyluotoon Vuorikemian titaanidioksiditehtaalle (nyk. Huntsman Pigments Oy). Työ oli raskasta ja likaista, mutta palkalla tuli toimeen aikuinenkin työmies, minusta puhumattakaan. Minusta tuli Vuorikemian ”valkoisen” pään remonttimies, nuorempi tietysti. Aluksi kuljin vanhempien ammattimiesten kintereillä ja autoin minkä kykenin.

Vuorikemia oli työnantajana ihan kelvollinen, ja työolojakin koetettiin parantaa ottaen huomioon ajan tekniikka ja ihmisten ymmärrys. Minkä sille voi, jos tuotanto oli niin rakennettu, ettei sitä ihmisille saattanut työpaikaksi suositella. Tehdas kärsikin jatkuvasti työvoimapulasta. Moni lapista haalittu jätkämies palasi viimeistään toisen työpäivän aamuna maitojunalla takaisin jängälle. Tehdas valmisti lumivalkoista titaanidioksidipigmenttiä elintarviketeollisuuden ja maaliteollisuuden tarpeisiin. Raaka-aineena oli mustan hiilipölyn näköinen ilmeniitti, jota syötettiin tehtaan prosessiin. Väkevien happokäsittelyjen, valkaisu- ja jauhatusprosessien jälkeen tuotteena oli kaikkialle pölynä nouseva jauhomainen aine.

Mitä tulee olosuhteisiin, seitsemältä aamun pimeydessä työhön saapuvaa vastaan tunki jo piha-alueella vastenmielinen happolemu. Tehtaan sisällä vältettiin ylöspäin kurkistelua, koska putket eivät mitenkään kyenneet pitämään sisällään kulkevaa happolitkua kurissa. Silmään saattoi hyvinkin pudota pisara syövyttävää ainetta. Avoimissa lieteojissa kulki enemmän tai vähemmän rikkihapon hapattamaa nestettä. Niihin ei sopinut saappaillaan pulahtaa. Kumikäsineet, kypärä ja kumisaappaat olivat työssäni itsestäänselvyys.

Remonttimiehen vakiotyökaluina olivat jakoavain, ruuvimeisseli ja siirtoleukapihdit, eli boxtongit. Tehtäväni oli useimmiten korjata valkoisen pään raja-alueen pumppujen happojen kuluttamia siipipyöriä, avata tukkeutuneita putkia tai vaihtaa rikkihapon syövyttämiä venttiileitä. Niitä päällystettiin kumilla joka esti vain vähän aikaa happojen vaikutusta. Aina ne vaativat uudistamista ja korjaamista, mikään ei kestänyt. Alusvaatteeni syöpyivät olemattomiin parin viikon välein. Ensin ne muuttuivat ruosteen ruskeiksi, ja sitten kangas hapertui riekaleiksi. Valkoisessa päässä leijui alituisena sumuna valkoinen pigmenttipöly. Sitä ei ollut kuulemma vaarallista hengittää. Avasimme käsitaljoin ja vasaroin suihkumyllyjä, joissa pyöritettiin tulisen höyryn avulla valkoista pigmenttiä. Ne olivat äärimmäisiä paikkoja, lämpötila oli mahdoton ja valkoista jauhoa hankina ympärillä. Myllyjen pigmentistä paakkuuntuneita pesiä puhdistettiin käsin rautakangilla.

Välillä pääsin huoltamaan vasaramyllyjä. Ne olivat korkeita lieriöitä, joiden sisällä myllynuijat pyörivät hurjaa vauhtia. Niillä ymmärtääkseni hienonnettiin pigmentti mikroskooppisen pieniksi hiukkasiksi. Meteli oli lähellä kipukynnystä. Vanhemmat miehet sanoivat, että meteliin tottui kun kuulo vähitellen heikkeni. Haalarini joka sauman täytti jo ensimmäisenä työpäivänä hieno valkoinen pöly, joka jähmetti suojavaatteen tönköksi. Ne seisoivatkin itsestään vaatekaapissa. Nuoren miehen ihosta se ei poistunut edes pesemällä. Ihon taipeissa, nenässä, kynsissä ja silmien rypyissä näkyi aina jäämiä valkoisesta tahnasta. Se kului vasta ajan mittaan. Säännöllisesti työssä käyviltä se ei ehtinyt poistua lainkaan. Ei minultakaan.

Tehdas oli äärimmäisen kannattava, joten sitä siedettiin. Lähivesien, kuten luonnonkauniin Yyterin jätevesikuormitusta tosin pelättiin, eikä ilman aihetta. Savupiippujen happohenkäykset polttivat aika ajoin lähiseudun autojen maalit ja emäntien naruilla roikkuvat pyykit. Tehdasta piiritti kuolleiden puiden vyöhyke. Valitusten jälkeen asia ratkaistiin siten, että savupiippujen korkeutta lisättiin sen verran, että hapot levisivät laimeampina laajemmalle. Jossakin vaiheessa yritettiin parantaa myös piippujen suodatusta.

Hyvinä päivinä pomo antoi tehdä työn kiireellisyyden takia ruokatunnin töitä. Silloin pääsi kotiin iltapäivällä jo kolmelta. Lyhyt työpäivä oli lahja.

Mitä tämä duuni minulle opetti? Jos ei muuta niin ainakin sen, että opiskelu kannattaa. Se johdatti minutkin muualle, vaikka otti aikansa. Nykyajan ”janipettereille”, sanon suoraan, että menkää kouluun siitä, jos peruskoulupohjalta saatu työ ei innosta. Opiskelun aikana mahdollisesti tekemänne rehellinen ja kunniallinen ”paskaduuni” moppeineen tai ruuankäryineen on vain tilapäistä, joka kasvattaa luonnetta. Sittenpä ainakin tiedätte, kuinka hyväosaisia olette. Jotkut joutuvat tekemään sitä koko työikänsä ilman sen suurempia haaveita ja tulevaisuudennäkymiä. Ja kun taas seuraavan kerran valitatte paskaduunista, niin suokaa anteeksi, jos en heti lämpene säälimään. ■

Tapio Wallin
Kirjoittaja on Jame ry:n puheenjohtaja

LIITON TOIMISTO PIDETÄÄN SULJETTUNA
FÖRBUNDETS KONTOR HÅLLES STÄNGT

3.7.–30.7.2017

SVENSKA MASKINBEFÄLSFÖRENINGEN I HELSINGFORS RF

MEDDELANDE TILL MEDLEMMARNA!

Föreningen har sålt sin lokal på Stora Robertsgatan och skall till hösten flytta till andra utrymmen!

Den nya lokalen blir på adressen Ounasvaaragränden 1 i Mellungsbacka. Platsen ligger nära Mellungsbacka Metrostation.

Styrelsen

IN MEMORIAM

Konemestari Hannu Kauranen
s. 13.11.1955
k. 14.04.2017

Veljeni Hannu saatettu viimeiselle purjehdukselle hiljaisuudessa.

Kutsumme yhdistyksen jäsenet seuralaisineen viettämään yhteistä iltaa

Meri Oulun kesäteatterin näytökseen

SISKO JA SEN VELI

lauantaina 29.7.2017, klo. 18.30

Näytökseen on kiintiövaraus ja lipun omakustanneosuus on 15 €/henkilö, johon sisältyy leivoskahvit esityksen tauolla.

Sitovat ilmoittautumiset tulee tehdä 29.6. mennessä Kai Väisäselle, puh. 0500 184 220 ja suorittamalla omakustanneosuus yhdistyksen tilille FI89 1445 3000 0265 39.

Tervetuloa
Oulun Konemestariyhdistys ry:n johtokunta

HELSINGIN KONEMESTARIYHDISTYS RY:N

jäsenille syysretki 07.10.2017

HELSINGIN KAUPUNGIN TEATTERIIN
Suomen 100 v. juhlan suurmusikaali teatterikappale

MYRSKYLUODON MAIJA

60 ensin maksanutta mahtuu mukaan, omavastuu on 40 € / hlö,

maksu viimeistään 31.08.2017 NORDEA FI16 1014 3000 2114 47 tilille.

Jäsen /avecin nimi mainittava maksussa.

Yhteyshenkilö kalevi.korhonen@suomi24.fi tai puh.050 3511 940.

Teatterinäytös alkaa klo 19.00 ja ruokailu alkaa klo 16.00, paikka ilmoitetaan myöhemmin.

TERVETULOA!

ETELÄ-SAIMAAN KONEPÄÄLLYSTÖYHDISTYS TOIMINTAKERTOMUS VUODELTA 2016

Kulunut vuosi oli Etelä-Saimaan konepäällystöyhdistyksen 95 toimintavuosi.

Yhdistyksen puheenjohtajana toimi **Tapani Hirvonen**, varapuheenjohtajana **Sami Niemelä**, rahastonhoitajana **Seppo Pääkkönen**, sihteerinä **Pekka Sievänen**. Lisäksi johtokuntaan kuuluivat **Esko Niemelä**, **Tuomo Lintukangas** ja **Raimo Kuusio** ja **Jorma Hietala**. Varajäseninä **Juha Kokko** ja **Jari Kumpulainen**.

Liikunta- ja huvitoimikunnan muodostivat johtokunnan jäsenet. Kalustonhoitajana toimi **Jorma Grönlund**. Koulutustoimikunnan asioita hoiti koko johtokunta.

Yhdistyksemme jäsenmäärä kertomusvuoden lopussa oli 64 jäsentä, joista maksavia 28 ja eläkeläisiä ja vapaajäseniä 36. Kuukausikokouksia pidettiin 9. Sääntömääräiset vuosi- ja vaalikokoukset pidettiin normaalisti sääntöjen edellyttämällä tavalla.

Vuoden aikana saatu yhdistyksen uudet säännöt voimaan.

Yhdistys teki keväällä Portugalin matkan, matkalla 11 jäsentä, marraskuussa kävimme Saipan kotipelissä, jälkipeli Cumuluksessa illan viettona.

Kertomusvuoden yhteenvetona voidaan todeta, että yhdistyksemme toiminta on ollut normaalia ammattiyhdistystoimintaa.

Lopuksi kiitämme kaikkia toimintaamme tukeneita.

Tapani Hirvonen
Puheenjohtaja

Pekka Sievänen
Sihteeri

REDERI AB ENGSHIP

ENGSHIP SAILORIEN TAPAAMINEN (avec)

lauantaina 14.10.2017 klo 17:00
Turun Forum Mariumin Ravintola Göran, Linnankatu 72

Illan buffetmenun hinta on 53 €/hlö
sisältäen alkumaljan, salaattipöydän, pää- ja jälkiruuan.

Majoituksen voi varata Hostel Borea 040 843 6611, hostelborea@turku.fi (matka ravintolasta Hostel Borean n. 100 m)

Ennen klo 17:00 alkavaa tapaamista voi tehdä museokierroksen Forum Mariumissa, hinta 9 €

Bengt Karlsson on lupautunut pitämään esitelmän varustamon historiasta. Beng tuntee merenkulun historian ja saadaan varmasti kuulla mielenkiintoinen esitelmä. Seuraamme on lupautunut **Pekka Karppanen** MEPA:sta.

Ilmottautumiset ja maksusuoritus 04.10.2017 mennessä tilille FI80 81419710032594 Engship Sailorit

Erikoisruokavalio ilmoitukset: Restaurant Göran Info@goran.fi. puh. 020 741 7330 Anna Leminen

KONEMESTARIT JA ENERGIATEKNISET RY:N TOIMINTAKERTOMUS VUODELTA 2016

Yhdistyksen toiminta koostui liittohallituksen, johtokunnan ja yleisten kokousten tekemien päätösten ja periaateratkaisujen toimeenpanosta. Johtokunnan puheenjohtajana toimi yhdeksättä ansiokasta vuotta **Pertti Roti**. Varapuheenjohtajana toimi **Jarmo Lahdensivu**, rahastonhoitajana ja jäsensivujen ylläpitäjänä **Lasse Laaksonen** sekä sihteerinä **Juha Uimonen**, jäseninä **Janne Metsomäki**, **Matti Virta** ja **Jari Manninen** joka toimi myös toisena sihteerinä. Varajäseninä toimivat **Pekka Teittinen** ja uutena **Rami Vaheri**. Vuosi oli 58 toimintavuosi.

Isännöintiä omistamissamme huoneistoissamme hoiteli Pekka Teittinen ja Lasse Laaksonen.

Toiminnantarkastajina olivat **Kari Wessman** ja **Ritva Wessman**.

Johtokunta kokoontui toimintavuoden aikana yhdeksän (9) kertaa sekä yleisiä kokouksia oli sääntömääräiset kaksi (2) eli vaali- ja vuosikokoukset. Johtokunnan kokouksista kaksi pidettiin Kopparössä sekä yksi kokouksista pidettiin Espoon Suomenojan voimalaitoksella. Kokouksen sivussa meille pidettiin esitelmä laitoksesta! Siitä kiitokset **Janne Metsomäelle**.

Vuosikokous pidettiin Tampereella Panimoravintola Plevnassa 12.3.2016

Kokouksen puheenjohtajana toimi **Tauno Kärkkäinen**. Vuosikokouksessa oli läsnä 17 jäsentä.

Kokous päätettiin maittavalla ruokailulla.

Vaalikokous pidettiin 10.12.2016 Helsingissä Ravintolalaiva Wäiskillä. Vaalikokouksessa oli läsnä 23 jäsentä. Johtokunta jatkaa samalla kokoonpanolla.

Olemme edelleen S/S Turson kannatusyhdistyksen jäseninä.

Vuosi oli myös liittokokousvuosi. Liittokokous oli järjestyksessään 44.kokous ja pidettiin Espoossa Hotelli Korpilammella 23.–24.4. Kokouksessa oli 71 liittokokousedustajaa. Yhdistystämme liittokokouksessa edusti 10 edustajaa.

Kokouksen alussa STTK:n **Antti Palola** piti pitkän alustuksen. Hän kertoi liittokokousväelle mm. paljon tuolloin esillä olleesta suurliittohankkeesta. Kokous meni läpi yhden päivän aikana.

Kokous valitsi seuraavalle nelivuotiskaudelle liittohallitukseen uusia jäseniä. Väistyvän puheenjohtajan tilalle valittiin uudeksi puheenjohtajaksi yhdistyksemme puheenjohtaja **Pertti Roti**.

Matti Virta valittiin Liittohallituksen varsinaiseksi jäseneksi ja **Jarmo Lahdensivu** sekä **Pekka Alavahtola** varajäseneksi. **Lasse Laaksonen** jatkaa liiton toiminnantarkastajana.

Kokouksessa oli perinteiseen tapaan edustus muista pohjoismaista.

Liiton puolellakin tapahtui muutoksia. Pitkäaikainen toiminnanjohtaja **Leif Wikström** siirtyi vuoden lopulla ansaitulle eläkkeelle. Uudeksi toiminnanjohtajaksi on palkattu 1.9. alkaen **Robert Nyman**.

Sopimuspuolella yhdistyksemme jäsenillä on edustukset KT-, ja ET puolella. Myös KiKy asetti omia haasteita tällä kaudella.

Yhdistyksemme on ollut kannatusjäsenenä tekniikan opiskelijoiden Kotkan merenkulku-, ja energiakillassa.

Yhdistyksen veteraanijaos on toiminut aktiivisesti ja he ovat pitäneet talkoot Kopparössä. Veteraanit ovat kokoontuneet myös ravintolalaiva Väiskillä.

Syyskuussa tehtiin hieno reissu junalla Pietariin. **Markku Onnela** oli taas nähnyt paljon vaivaa ja matka oli kaikin puolin onnistunut. Ruoka, hotelli sekä ohjelma ansaitsee erityismaininnan. Ainoastaan jäsenten vähäinen osanotto aiheutti ihmetystä matkalaisten keskuudessa.

Helsingin ja Tampereen jaokset ovat toimineet myös aktiivisesti omilla tahoillaan sekä käyneet kokoustamassa ja syömässä.

Yhdistyksen omistaman Dino-Rakenne Oy:n toimitusjohtajana ja käytännön asioiden hoitajana Kopparössä jatkaa toimitusjohtaja **Pekka Teittinen**.

Dino-Rakenteen hallituksen ovat muodostaneet **Jarmo Lahdensivu**, **Jari Manninen**, **Lasse Laaksonen** ja **Juha Uimonen.**

Kopparön uuden saunarakennuksen vuokraustoiminta on tuonut lisää vuokraajia. Veteraanit ja johtokunta raivasivat talkoilla tonttia ja tekivät polttopuita tontilta kaadetuista puista.

- Jäsenmäärämme oli vuoden 2016 lopussa 527 jäsentä.
  Vuonna 2016
  Yhdistykseemme liittyi 16 jäsentä.
- Yhdistyksestä erosi 11 jäsentä.
- Yhdistyksestä erotettiin yksi jäsen.
- Yhdistyksestä kuoli 11 jäsentä.
- Yhdistystä vaihtoi 3 jäsentä.

Yhdistyksen jäsenmäärän muutos vuodesta 2015 oli –10 jäsentä.

Konemestarit ja Energiateknisten johtokunta haluaa kiittää saamastaan tuesta ja luottamuksesta niin jäsenistöään kuin myös yhteistyökumppaneita.

Konemestarit ja Energiatekniset ry:n johtokunta

JÄSENYHDISTYKSET / MEDLEMSFÖRENINGAR

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITON JÄSENYHDISTYKSET / FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUNDS MEDLEMSFÖRENINGAR

Nro 001
Etelä-Saimaan Konepäällystöyhdistys
(Perus. – Grund. 1921)

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

• Varapuh.joht. **Sami Niemelä**
Ankkurikaari 21, 54915 Taipalsaari
puh. 0400 664 760
spniemela@gmail.com

• Siht. **Pekka Sievänen**
Kalervonkatu 53, 53100 Lappeenranta
puh. 050 437 5649
pekka.sievanen@pp1.inet.fi

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

Kokoukset syys-toukokuun aikana, kuukauden kolmantena arkikeskiviikkona klo 18.00 Lappeenrannan Upseerikerho, Upreeritie 2, Lappeenranta

Nro 002
Haminan Konemestariyhdistys
(Perus. – 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**
Torpparinpolku 1, 49410 Poitsila
puh. 040 554 5239

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan 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. Juni, juli och augusti, inga möten

Nro 004
Helsingin Konemestariyhdistys
(Perus. – 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. **Raimo Harju**
Kirjokalliontie 15 A, 00430 Helsinki
puh. 050 356 2716
harjunraimo@gmail.com

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 Konemestariyhdistys
(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. **Peter Berseneff**
Pohjantie 8, 12400 Tervakoski
puh. 010 755 1124

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

Nro 007
Kemin Konemestariyhdistys
(Perust. – Grund. 1941)

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

• Varapuh.joht. **Kalle Kostamo**
Perttusenkatu 25, 94600 Kemi
puh. 040 4504 7199
• Siht. **Timo Kesti**
Seponkatu 30, 94830 Kemi
puh. 044 099 3900

• Rah.hoit. **Marja-Leena Huuska**
Heikinkuja 10, 94100 Kemi
puh. 041 507 8442

Yhdistys kokoontuu erikseen ilmoitettuna ajankohtana

Nro 008
Keski-Pohjanmaan Konemestariyhdistys – Mellersta Österbottens Maskinmästareförening
(Perust. – Grund. 1939)

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

• Varapuh.joht./Rah.hoit. **Teuvo Pietilä**
Runsanmäki 4, 68660 Pietarsaari
puh. t. 0204 169 284, 040 585 2284

• Siht. **Esa Jylhä**
Kermatie 4, 67900 Kokkola
puh. k. 040 556 1667, t. 040 779 8508

Nro 009
Keski-Suomen Konemestariyhdistys
(Perust. – Grund. 1947)

• Puh.joht. **Pasi Peräsaari**
Hiskinkuja 4, 41160 Tikkakoski
puh. 040 531 7574

• Varapuh.joht. **Hannu Orslahti**
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 Sohvissa

Nro 010
Kotkan Konepäällystöyhdistys
(Perust. – Grund. 1923)

www.kotkaengineers.fi

• Puh.joht. **Antti Luostarinen**
Käpylänkatu 2 A 12, 48600 Kotka
puh. 050 355 2083
antti.luostarinen@keng.fi

• Siht./rah.hoit. **Jouko Pettinen**
Rotinpää 39, 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. 09 617 3041
pertti.roti@kme.fi

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

• Siht. **Jari Manninen**
jari.manninen@helen.fi

• Varasiht. **Rami Vaheri**
rami.vaheri@maintpartner.com

• 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
(Perus. – Grund. 1899)

www.kkpy.fi

• Puh.joht. **Kimmo Karjula**
Luvelahdentie 61, 71890 Hamula

• Varapuh.joht. **Sami Koponen**
Luhtalahdentie 71, 71330 Räsälä
puh. 040 709 7323

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

• Rah. hoit. **Merja Korhonen**
Häntäahontie 33, 70800 Kuopio
puh. 040 709 7198

Kuukausikokoukset talvikuukausina erikseen ilmoitettuna aikana

Nro 013
Lahden Konemestariyhdistys
(Perust. – Grund. 1945)

www.lahdenkonemestariyhdistys.fi

• Puh.joht. **Lauri Honkola**
Hepolantie 5, 5540 Villähde
puheenjohtaja@lahdenkone...*

• Varapuh.joht. **Matti Kämi**
Syrjätie 10, 15560 Nastola

• Siht./rah.hoit. **Juha Sinivaara**
Viherlaaksontie 9, 15200 Lahti
puh. 050 554 1177
sihteeri@lahdenkone...*

Kuukausikokoukset tammi-toukokuun ja syys-joulukuun ensimmäisenä arkistorstaina klo 19.00 Hotelli Cumuluksessa. Sähköpostiosoitteiden loppuosa on *@lahdenkonemestariyhdistys.fi

Nro 014
Mikkelin Konepäällystöyhdistys
(Perust. – Grund. 1948)

• Puh.joht. **Seppo Piira**
Suentassu 4, 50150 Mikkeli
puh. 044 735 3726, t. 015 195 3808
seppo.piira@ese.fi

• Varapuh.joht. **Osmo Blom**
Kölikaari 29 D 44, 50170 Mikkeli
puh. 040 564 4829

• Siht. **Tapio Haverinen**
Aurakatu 5 H 59, 50190 Mikkeli
puh. 044 735 3739
tapio.haverinen@ese.fi

• Rah.hoit. **Mika Manninen**
Mukulapolku 3, 50100 Mikkeli
puh. 044 735 3898
mika.manninen@ese.fi

Kuukausikokoukset tammi-, maalis-, touko-, syys- ja marraskuussa kuukauden ensimmäisenä arkitiistaina klo 20.00 Ravintola Pruuvi, Mikkeli

Nro 015
Oulun Konemestariyhdistys
(Perust. – Grund. 1903)

• Puh.joht. **Mikko Tuomikoski**
Vääräpäänkuja 29, 90480 Hailuoto
puh. 040 517 0817
mikkotu@gmail.com

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

• Siht. **Ari Heinonen**
Hekkalanlahdentie 24, 90820 Kello
puh. 040 354 6047
ari.heinonen@ppb.inet.fi

• Rah.hoit. **Kai Väisänen**
Villentie 5, 90850 Martinniemi
puh. 0500 184 220
kai.vaisanen@dnainternet.net

• Teollisuusjaoston yhdysmies
Hannu Pesonen
puh. 0400 372 882
hannuw.pesonen@gmail.com

Kuukausikokoukset 2017 Oulu laivalla, Pitkänmöljäntie 26, kello 18:00. Kokouspäivät: 9.1., 13.2., 10.4., 15.5., 11.9., 9.10. ja 11.12. Maaliskuun ja marraskuun sääntömääräisistä kokouksista erillinen ilmoitus.

Raahen kerho

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

Kajaanin kerho

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

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 **Jan-Erik Söderholm**
Skepparvägen 35, 21600 Pargas
tel. 040 753 0554
jan-erik.soderholm@parnet.fi

• Sekr. **Berndt Karlsson**
Grankullagatan 1 bst 7, 21600 Pargas
tel. 040 735 2182, 02 458 0017
berndt.karlsson@parnet.fi

Nro 017
Porin Konemestariyhdistys
(Perust. – Grund. 1894)

Puh.joht. **Pasi Kaija**
Setäläntie 16, 29200 Harjavalta
puh. 0400 466 513
pasi.kaija@satshp.fi

• 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 439 995
timo.kuosmanen@fortum.com

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

Kokoukset tammi-toukokuun ja syys-joulukuun 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. **Kari Sinikallas**
Kourulantie 541, 26560 Kollaa
puh. 044 377 5031
kari.sinikallas@tvo.fi

• Varapuh.joht. **Anitta Heikura**
Mäkitie 6 A 2, 26840 Kortela
puh. 044 455 8040
eaheikura@gmail.com

• Rah.hoit. **Petteri Uutela**
Hakapolku 4, 27100 Eurajoki
puh. 050 517 2271
petteri.uutela@tvo.fi

• Siht. **Mervi Fagerström**
Jepyrtie 17, 26200 Rauma
puh. 044 533 8371
mervi.fagerström@tvo.fi

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. 050 557 3238
jukka.lehtinen@turkuenergia.fi

• Varapuh.joht. **Harri Piispanen**
Kattarakatu 3, 21260 Raisio
puh. 050 445 9932
harri.piispanen@suomi24.fi

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

• Rah.hoit. **Ismo Sahlberg**
puh. 050 454 2437
ismo.sahlberg@fortum.com

• Huoneistoasiat **Rauno Palonen**
Varsojankatu 33, 20460 Turku
ulla.ahlqvist-palonen@pp.inet.fi

• 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. Ikäveljet kokoontuvat parittomien viikkojen tiistaina (syys–toukokuussa) klo 11.00–12.30. Yhdistyksen sähköposti on tkpy@tkpy.fi ja kotisivut www.tkpy.fi. Yhdistyksen tilinumero on Osuuspankki FI75 5710 0420 3995 29 (vuokrat, lahjoitukset yms., ei osallistumismaksuja).
Huvitoimikunnan tilinumero, johon maksetaan kaikki osallistumismaksut, on Osuuspankki FI53 5710 0420 3995 37

Nro 022
Vaasan Konemestariyhdistys – Vasa Maskinmästareförening
(Perust. – Grund. 1911)

www.vaasankonemestarit.fi

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

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

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

• Laiva-asiamies **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/valmäte, -februari/årsmöte, samt maj. Månadsmöten hålles första helgfria torsdagen, om inte annan meddelas. Mötesplats Hotelli Tekla, restaurang Brando, Brändövägen 58, kl. 18.00

Nro 023
Julkisen alan merenkulku-, erikois- ja energiatekniset JAME
(Perust. – Grund. 1950)

www.jame.fi

• Puh.joht. **Tapio Wallin**
Uudenmaantie 22–24 as. 5, 04410 Järvenpää
puh. 050 567 0191
twallin@welho.com

• Varapuh.joht. **Tommi Nilsson**
Suomenlinna C 52 A 1, 00190 Helsinki
puh. 040 507 6454

• Siht. **Pekka Savikko**
Varkkavuorenkatu 19 B 46, 20320 Turku
puh. 040 533 3822

• Rah.hoit. **Hannele Haaranen**
Kalliopohjantie 5 E 50, 04300 Tuusula
puh. 0500 631 155

Turun kerho

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

Vaasan kerho

• Puh.joht. **Åke Norrgård**
Eriksgränd 3, 646120 Övermark
puh. k. 06 225 3695

• Siht. **Pertti Toropainen**
Rinnetie 5, 69400 Vaasa
puh. 06 325 9399

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. 05 220 1776

• 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. **Ole Ginman**
Musterivägen 2, 22410 Godby
tel. 0500 566 503

• Sekr. **Harry Holmström**
Österbygge bst 1, 22730 Kökar
tel. 040 725 0934

• Kassör **Thomas Strömberg**
Lotsgatan 6 B 40, 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**
Raksontie 18, 67700 Kokkola
puh. 050 334 3810

• 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
Pohjois-Karjalan Konemestariyhdistys
(Perust. – Grund. 1987)

• Puh.joht. **Jukka Ahtonen**
Rauhankatu 37, 80100 Joensuu
puh. 050 412 1050

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

• Siht. **Seppo Luostarinen**
Pajatie 14, 80710 Lehmo

• Rah.hoit. **Jorma Taivainen**
Opotantie 5, 80230 Joensuu
puh. 0400 661 680

Nro 029
Luotsikutterinkuljettajat – Lotskutterförarna
(Perust. – Grund. 1989)

• Puh.joht./ordf. **Kari Nyholm**
Aleksis Kiven katu 33 A, 00520 Helsinki
puh.050 464 8145
kari.nyholm@finnpilot.fi

• Varapuh.joht./viceordf. **Teemu Kouri**
Talomäenkatu 14, 20810 Turku
puh. 044 569 0065

• Siht. **Aki Tarkia**
puh. 050 347 1735

• Rah.hoit. **Ari Pöyhtäri**
Lassentie 7, 68100 Himanka

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO – FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUND

Mikokatu 8
00100 Helsinki / Helsingfors
Fax 09 694 8798
www.konepaallystoliitto.fi

Talous / ekonomi
Jäsenasiat / medlemsärenden
Gunne Andersson
09 5860 4815

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

Asiamiehet – ombudsmän
Joachim Alatalo
09 5860 4812, 050 345 1052

Päivi Saarinen
09 5860 4811, 040 525 7805

Sami Uolamo
opintovapaalla

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

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

Asemamiehenkatu 4 /
Stationskarlsgatan 4
00520 Helsinki / Helsingfors

Puh.palvelu / tel.service
020 690 069
(arkisin / vardagar klo. 9.00–15.00)

Neuvonta / Info 020 690 871

kassa@jytk.fi

Fax 020 789 3872

www.jytk.fi

TOIMISTO TIEDOTTAA / BYRÅN MEDDELAR

Merimiespalvelutoimisto:
puh. 09 668 9000

Merimieseläkekassa:
puh. 010 633 990

Uudenmaankatu 16 A
00120 Helsinki

www.merimieselakekassa.fi

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

Sjömansservicebyrån:
tel. 09 668 9000

Sjömanspensionskassan:
tel. 010 633 990

Nylandsgatan 16 A
00120 Helsingfors

www.sjomanspensionskassan.fi

FPA
Infopaket om sjukförsäkring av sjömän
www.kela.fi/web/sv/-/nytt-infopaket-om-sjukforsakring-av-sjoman

L2
Posti Oy

Posti Green