

Voima Käyttö Kraft & Drift

Suomen Konepäälystöliiton julkaisu • 1/2022

VARUSTAMOBAROMETRI s. 20

REDERIBAROMETERN s. 21

Vuonna 2022 voimaan tulevia muutoksia etuihin ja maksuihin s. 11

Ändringar i förmåner och ersättningar år 2022 s. 13

Voima & Käyttö Kraft & Drift

116. vuosikerta

Suomen Konepäällystiliiton ammatti ja tiedotuslehti

Pääkirjoitus	3
Puheenjohtajan palsta / Ordförandes kolumn	4
Sähkön hankinta ja kulutus, joulukuu 2021	5
Huippukilpailukykyä kannattaa ulosmitata palkankorotuksina... 6	
Sähkön kulutus palautui koronaa edeltävälle tasolle – keskihinta uuteen ennätykseen	7
Asenne ratkaisee! Matkustaja-autolautalla Konemestarin työ on vaativaa ja mielenkiintoista	8
Liiton lakimiehen palsta	10
Vuonna 2022 voimaan tulevia muutoksia etuihin ja maksuihin	11
Ändringar i förmåner och ersättningar år 2022.....	13
Viking Line päätti poikkeuksellisen vuoden tulevaisuuteen luottaen	15
Tallink Siljalla matkustajamäärät laskivat mutta rahtimäärät kasvoivat viime vuonna	15
Viking Line avslutade ett exceptionellt år med tro på framtiden	16
För Tallink en minskning av passagerarantalet för helåret, men en ökning inom frakt	16
Merikuljetukset kasvoivat marraskuussa	17
Varsinaiseen kauppalaivastoon kuului 669 alusta joulukuussa 2021	17
Sjötransporter ökade i november	18
I december 2021 hörde 669 fartyg till den egentliga handelsflottan	18
Varoittava esimerkki huonosta vesikemiasta höyrykattilassa	19
Vuoden 2021 varustamobarometri tarjoaa yleisnäkymän pahimmasta korona-althosta toipuneeseen merenkulkuala.....	20
Rederibarometern 2021 har publicerats – en vändning mot det bättre i sikte	21
Mato Markkanen ja Kultasuu.....	23
STTK:n hallitus 01/2022: Ammattiliitto on työntekijän turva – myös tulevaisuudessa.....	23
Uhka vaanii verkossa – mitä tarkoittaa kyberturvallisuus?	24
Energiatoteellisuuden seminaari	26
Kiertotalousenergiayhtiö Vantaan Energia etenee kohti hiilinegatiivisuutta vuonna 2030.....	27
Virtuaalivaijerin käyttö yleistyy losseilla – hallitus ehdottaa Liikenne- ja viestintävirastolle valtuutta määrätä teknisistä vaatimuksista.....	27
Filmer som skildrar fackföreningsrörelse, arbetsmiljö och maskinchefer	28



Mikonkatu 8, 00100 Helsinki, puh. (09) 5860 4815

Päätoimittaja

Robert Nyman

puh. (09) 5860 4813, gsm 050 454 2767

robert.nyman@konepaallystoliitto.fi

Tilaukset, peruutukset ja osoitteenmuutokset

Ann-Katrin Viertola

puh. (09) 5860 4815

ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi

Ilmoitusmarkkinointi

Suomen Konepäällystiliitto

puh. (09) 5860 4813, gsm 050 454 2767

robert.nyman@konepaallystoliitto.fi

Taitto / suunnittelu

PunaMusta Oy, Sisältö- ja suunnittelupalvelut

Painopaikka

PunaMusta Oy

ISSN-tunnus

ISSN 0355-7081 (painettu), ISSN 2736-9056 (verkojulkaisu)

ILMESTYMIS- JA AINEISTOPÄIVÄT 2022

Nro	Teemat	Aineiston varaus	Ilmestyy
1	Energia ja kunnossapito	11.01.22	09.02.22
2	Laivatekniikka	18.03.22	20.04.22
3	Turbiini ja kattilalaitos	31.05.22	29.06.22
4	Sähkö ja automaatio	09.08.22	07.09.22
5	Laiva-automaatio	13.09.22	12.10.22
6 & 7	Energian tuotanto ja opiskelijatoiminta	18.10.22	16.11.22

Etukannen kuva Juho Luomala Kalevankangas, Tampere.
Takakannen kuva Joakim Honkasalo, Kaitalahti, Helsinki,
Finland.

Nyheter från Högskolan på Åland.....	30
Jäsenpalsta.....	31
Ammattihakemisto	33
Jäsenyhdistykset	36



Kolmas pandemiavuosi on alkanut

Vuoden alussa myönteistä on, että työllisyysluvut olivat jälleen paremmat, kuin viime vuoden vastaavana aikana. Lisäksi teollisuuden, kaupan ja palvelualojen liikevaihdot olivat kasvussa viime vuoden lopussa. Kuluttajien luottamus Suomen talouteen on kuitenkin tällä hetkellä romahtanut, vaikka luottamus omaan talouteen on toistaiseksi vain vähän laskussa. Syynä tähän on todennäköisesti kiihtynyt inflaatio ja pandemiatilanne.

Moni ei varmaan keväällä vuonna 2020 uskonut, että korona pitäisi meitä kovassa otteessaan vielä vuonna 2022. Tällä hetkellä on tärkeää, että mahdollisimman moni noudattaa viranomaisten rajoituksia ja ohjeita sekä pitää huolta riittävästä rokotussuojasta. Toivon, että ne asiantuntijat jotka arvioivat, että tämä nykyinen neljäs aalto on se viimeinen ovat oikeassa ja että viimeistään syksyllä tilanne olisi huomattavasti parempi.

Ilmapiiri työmarkkinoilla, joka vielä oli kovin tulehtunut vuodenvaihteen tienoilla, on tällä hetkellä paljon rauhallisempi ja merkittäviä työehtosopimusratkaisuja on jo saatu aikaan. Neuvotteluita liiton jäsenten eri työehtosopimusehdoista käydään jälleen tammi-helmikuussa tiivistä monessa eri kokoonpanossa ja eri pöydissä ja tavoitteena on saada aikaan mm ostovoimaa takaavat palkankorotukset.

Tässä numerossa löytyy sivuilta 11–12 kooste tärkeimmistä vuoden 2022 aikana voimaan tulevista muutoksista, jotka vaikuttavat palkansaajiin. **Iso tärkeä muutos vuonna 2022 on myös liiton alennettu jäsenmaksu nyt 0,99 %** (vuonna 2021 1,2 %) mikä kannattaa mainita myös sellaiselle työkaverille, joka jostain syystä ei vielä ole liittynyt liittoon. Uutta tämän vuoden alusta on myös, että liiton toimintaan tulee mukaan kolme opiskelijaedustajaa tehostamaan opiskelijajäsenten rekrytointia.

Tämän lehden myötä Voima & Käyttö on ilmestynyt 116 vuotta. Lehden ensimmäinen numero julkaistiin helmikuussa 1903 nimellä "Aikakauslehti koneenkäyttäjille ja veturimiehille Suomessa". Nykyisellä nimellä lehti on ilmestynyt vuodesta 1914 lähtien. Ammattiyhdistys lehtenä taidamme olla yksi Suomen vanhimmista!

Toivotan lehden lukijoille oikein hyvää alkanutta vuotta! Pysykää terveenä ja pitäkää hyvää huolta läheisistänne!

Päätoimittaja
Robert Nyman

Tredje pandemiåret har börjat

Positivt vid början på detta år är att sysselsättningsläget är fortfarande bättre än det var för ett år sedan. Omsättningen inom både industrin, handeln och tjänstesektorn ökade även vid slutet av år 2021. Konsumenternas förtroende för Finlands ekonomi har dock rasat medan förtroendet för den egna ekonomin inte sjunkit särskilt mycket. Bakgrunden till nedgången ligger sannolikt i den stigande inflationen och pandemiläget.

Det var knappast många som våren 2020 förväntade sig att Coronapandemin skulle hålla oss i sitt hårda grepp ännu år 2022. Just nu är det viktigt att så många som möjligt följer myndigheternas begränsningar och instruktioner samt ombesörjer ett tillräckligt vaccinskydd. Jag hoppas att de sakkunniga, som uppskattar att den nuvarande fjärde vägen är den sista, har rätt och att läget senast på hösten är betydligt bättre.

Atmosfären på arbetsmarknaderna som ännu vid årsskiftet var rätt så inflammerad är för tillfället mycket lugnare och betydande kollektivavtalslösningar har redan uppnåtts. Under januari och februari månad för förbundet igen aktivt förhandlingar gällande många av de kollektivavtal som förbundets medlemmar har tillämpat i sina arbetsförhållanden och målsättningen är att bl.a. att uppnå sådana löneökningar som tryggar köpkraften.

I detta nummer finns på sidorna 13–14 ett sammandrag över de viktigaste ändringarna som detta år berör löntagare. **En viktig ändring år 2022 är att förbundets medlemsavgift sjunker till 0,99 %** (år 2021 1,2 %) vilket är skäl att även berätta för en sådan arbetskollega som av någon orsak inte ännu blivit medlem i förbundet. Nytt fr.o.m. detta år är även att vi tre studeranderepresentanter med i förbundets verksamhet för att effektivisera rekryteringen av studerandemedlemmar.

I och med detta nummer av Kraft & Drift har tidningen publicerats i 116 år. Tidningens första nummer publicerades i februari 1903 under namnet "Tidskrift för Maskinister och Lokomotivmän i Finland". Under sitt nuvarande namn har tidningen givits ut sedan år 1914. Av Finlands alla fackförbunds tidskrifter är den en av de allra äldsta!

Jag önskar alla tidningens läsare en god början på detta år. Håll er friska och ta väl hand om era närmaste!

Chefredaktör
Robert Nyman



Hyvää alkanutta vuotta 2022!

Vuosi on alkanut hyvin epävakaisissa merkeissä. Koronapandemian neljäs aalto omikron-muunnoksena on aiheuttanut monenlaista hämmennystä niin päättäjien kuin viranomaisten tiedotuksissa ja ohjeistuksessa.

Maailmanpoliittinen tilanne on kiristynyt Euroopassa kireimmilleen sitten kylmän sodan päättymisen yli kolmeen kymmeneen vuoteen Ukrainan ja Venäjän välisen tilanteen vuoksi. Asialla on välillistä vaikutusta myös Itämeren alueelle. Näinä aikoina korostuu entisestään maamme huoltovarmuus ja sen varmistaminen eri olosuhteissa.

Energiapuolella kauan odotetun Olkiluodon kolmosyksikön OL3 käynnistys näki vihdoinkin päivän valon ja sen aikanaan 1 600 MW sähköteho tulee nyt sanan mukaisesti tuulisille markkinoille, kun sen käyttöönotto porrastetusti alkaa tammikuun aikana. Kaupalliseen käyttöön on tarkoitus päästä ennusteen mukaan 6.6.2022, päivä maailman ympäristöpäivän (5.6) jälkeen.

Työmarkkinoilla ensimmäiset työehtosopimuksen ovat syntyneet vuoden vaihteen kummallakin puolen, enemmän tai vähemmän sopuisasti.

Nähtäväksi jää jäävätkö nyt nähdyt poikkeuksellisesti YTN:n teknologiateollisuuden avaaman 1,8 % (1+1 vuotta) ja työntekijäpuolen Teollisuusliiton 2,0 % (1+1 vuotta) ns. palkkakatoksi kun huomioidaan, että inflaatio on liikkunut Tilastokeskuksen mukaan 3,5 ... 3,7 % loppuvuodesta 2021 ja arviot kuluvalle vuodelle ovat samansuuntaisia.

Energiateollisuuden TES-neuvottelut alkavat tammikuun lopulla ja kuluva sopimuskausi päättyy 28.2.2022 toimihenkilöillä. Energiemarkkinat elävät hyvin voimakkaasti ja uudet tekniikat ja ns. hajautettu energiatuotanto tuo omat haasteet niin käyttöturvallisuuden kuin -varmuuden suhteen tuleville vuosille. Toivottavasti päättäjillä on myös ymmärrystä näiden asioiden suhteen eikä vain poliittista painetta olla ensimmäisiä jossakin missä epäonnistuu vahingot ovat mittavia.

Edellisestä huolimatta parempaa loppuvuotta!

Pertti Roti

Puheenjohtaja

Suomen Konepäällystöliitto

Ha en bra start på 2022!

Aret har börjat i väldigt ostabila tecken. Corona pandemin fjärde våg i form av omikron varianten har orsakat förvirringar, både beträffande beslutsfattarens och myndigheters information och vägledning.

Konflikten mellan Ukraina och Ryssland har medfört att den globala politiska situationen i Europa är minst lika spänd som den var för trettio år sedan vid slutet på det kalla kriget år 1991. Detta har givetvis en indirekt inverkan på hela Östersjöregionen. I dessa tider är vårt lands försörjningstrygghet och dess säkerställandet under olika omständigheter ännu viktigare.

På energisidan såg lanseringen av den efterlängtrade Olkiluotos tredje enhet 3 OL3 äntligen dagens ljus och dess framtida 1 600 MW elkraft har en bra efterfrågan på en minst sagt blåsig marknad då ibruktageandegraden startar i januari. Kommersiell användning förväntas vara tillgänglig den 6 juni 2022, dagen efter Världsmiljödagen (5 juni).

På vår arbetsmarknad har man kring årsskiftet mer eller mindre harmoniskt lyckats uppnå de första kollektivavtalsöverenskommelserna. Det återstår att se om de löneökningar på 1,8 %

(1+1 år) som Teknologiindustrin ingått med de högre tjänstemännens fackförbund YTN eller 2,0 % (1+1 år) som samma arbetsgivarorganisation ingick med Industrifacket kommer att fungera som någon allmän linje med tanke på att inflationen har ökat med 3,5 ... 3,7 % i slutet av 2021 och uppskattningarna för innevarande år går i samma riktning.

Kollektivavtalsförhandlingarna för energiindustrins tjänstemän inleds i slutet av januari och den nuvarande avtalsperioden löper ut den 28 februari 2022 för de anställda. Turbulensen inom energimarknaderna är mycket stor just nu och ny teknik och distribuerad energiproduktion medför egna utmaningar såväl beträffande driftsäkerhet som säkerhet under de kommande åren. Förhoppningsvis kommer beslutsfattarna också att ha en äkta förståelse för dessa frågor och inte bara följa politiska påtryckningar som kan medför omfattande skador.

Trots den föregående, ett bra fortsättning på året!

Pertti Roti

Ordförande

Finlands Maskinbefälsförbund

SÄHKÖN HANKINTA JA KULUTUS,
joulukuu 2021
Kulutus ja sen muutokset edelliseen vuoteen verrattuina:
GWh
%
Kulutuksen muutosprosentti, liukuva 12 kk

%-muutos


**joulukuu
vuoden alusta
viimeiset 12 kk**
9074
15,4
86196
5,7
86196
5,7

	2020			2021		
	GWh	Osuus-%	Muutos-%	GWh	Osuus-%	Muutos-%
joulukuu						
KULUTUS	7865	100,0	0,9	9074	100,0	15,4
TUOTANTO	6423	81,7	0,5	7160	78,9	11,5
vesivoima	1442	18,3	17,3	1237	13,6	-14,2
tuulivoima	754	9,6	4,7	918	10,1	21,8
aurinkovoima	1	0,0	5,2	1	0,0	76,1
ydinvoima	1864	23,7	-10,5	2080	22,9	11,6
lämpövoima	2364	30,1	0,0	2924	32,2	23,7
yhteistuotanto	2075	26,4	-3,8	2434	26,8	17,3
erillistuotanto	289	3,7	39,9	490	5,4	69,6
NETTOTUONTI	1442	18,3	2,7	1914	21,1	32,7
vuoden alusta						
KULUTUS	81557	100,0	-5,2	86196	100,0	5,7
TUOTANTO	66580	81,6	0,8	68910	79,9	3,5
vesivoima	15669	19,2	28,0	15541	18,0	-0,8
tuulivoima	7938	9,7	31,8	8061	9,4	1,5
aurinkovoima	218	0,3	48,4	305	0,4	39,6
ydinvoima	22354	27,4	-2,4	22649	26,3	1,3
lämpövoima	20400	25,0	-17,4	22354	25,9	9,6
yhteistuotanto	18089	22,2	-16,1	19268	22,4	6,5
erillistuotanto	2311	2,8	-26,4	3086	3,6	33,5
NETTOTUONTI	14977	18,4	-25,3	17286	20,1	15,4
viimeiset 12 kk						
KULUTUS	81557	100,0	-5,2	86196	100,0	5,7
TUOTANTO	66580	81,6	0,8	68910	79,9	3,5
vesivoima	15669	19,2	28,0	15541	18,0	-0,8
tuulivoima	7938	9,7	31,8	8061	9,4	1,5
aurinkovoima	218	0,3	48,4	305	0,4	39,6
ydinvoima	22354	27,4	-2,4	22649	26,3	1,3
lämpövoima	20400	25,0	-17,4	22354	25,9	9,6
yhteistuotanto	18089	22,2	-16,1	19268	22,4	6,5
erillistuotanto	2311	2,8	-26,4	3086	3,6	33,5
NETTOTUONTI	14977	18,4	-25,3	17286	20,1	15,4

Huippukilpailukykyä kannattaa ulosmitata palkankorotuksina



Kuva: Jarno Mela

Kirjoitin kaksi vuotta sitten Voima & Käyttö-lehdessä 1/2020, että ”talousnäköymät ovat harvinaisen normaalit ja palkankorotuksia tarvitaan inflaation piristämiseksi”. Nyt tiedämme, että talouskehitys oli kaikkea muuta kuin normaalia ja inflaatiokin on herännyt henkiin. Syynä näihin molempiin on tietenkin koronakriisi, jota tuskin kukaan osasi vielä vuoden 2020 alussa ennakoida. En minäkään.

Koronakriisin hoitaminen on Suomessa sujunut mallikkaasti. Pudotus jäi monia muita maita pienemmäksi ja palautuminen on ollut poikkeuksellisen nopeaa. Kokonaistuotanto ja työllisyys ovat jo ylittäneet pandemiaa edeltävät tasot – vaikka koronakriisi on edelleen käynnissä. Kiitos kuuluu onnistuneelle terveystaloudelle, mutta myös oikein mitoitettulle elvytyspolitiikalle.

INFLAATIO LEIKKAA TEHOKKAASTI VELKOJA

Inflaatio on noussut uudeksi puheenaiheeksi. Neuvottelukierroksen aikana palkansaajille on perinteisesti tärkeää turvata ostovoiman kehittyminen. Inflaation kiihtyminen asettaa ostovoiman turvaamiselle omat haasteensa, mutta inflaatiosta voi olla myös hyötyä.

Inflaation kiihtyminen on johtunut useista tekijöistä, eikä ilmiö yhteiskuntien avautuessa ollut mikään yllätys. Tiesimme hyvin, että on syntynyt niin sanottua patoutunutta kysyntää, kun ihmiset eivät ole pandemian aikana päässeet kuluttamaan normaalisti. Viime syksynä patoutunut kysyntä alkoi purkautumaan maailmanlaajuisesti, kun rokotuskattavuuden nousu mahdollisti yhteiskuntien avaamisen.

Inflaatiota ovat myös nostaneet tuotannon pullonkaulat ja siihen liittyen kysyn-

tärakenteen nopea muutos. Globaalin talouden nopea kasvu on myös heijastunut energiahintoihin, mikä näkyy konkreettisesti arjessakin esimerkiksi bensiinin ja sähkön hinnan kallistumisena.

Talouden isossa kuvassa inflaation kiihtyminen väliaikaisesti voi kuitenkin olla tervetullutta. Sekä julkinen sektori että kotitaloudet ovat historiallisen velkaantuneita koronakriisin jälkeen. Kohonnut inflaatio pienentää tehokkaasti julkisen ja yksityisen velan arvoa suhteessa BKT:hen. Inflaatio on ollut kautta aikojen yleinen keino alentaa velkatasoja.

Inflaation voima näkyi jo viime vuonna, kun koronakriisistä ja elvyttämisestä huolimatta julkinen velka-aste laski peräti kaksi prosenttiyksikköä. Mittaluokka vastaa noin viiden miljardin euron sopeutusta. Luulen monen sietävän paremmin kohonnutta inflaatiota kuin ottavan vastaan viiden miljardin euron leikkaukset tai veronkorotukset.

Pysyvämmästä inflaation kiihtymisestä ei kuitenkaan ole mitään merkkejä. Nyt ennustetaan, että inflaatio painuisi kuluvan vuoden jälkeen alle kahden prosentin inflaatiotavoitteen. Patoutunut kysyntä on jo päässyt osin purkautumaan, eikä energiahintojen nousukaan luultavasti voi jatkua samaan tahtiin. Lisäksi tarjonta alkaa sopeutua ja tuotannon pullonkaulat helpottaa. Myös omikron-virusvariantti ja sen edellyttämät rajoitustoimet heikentävät kokonaistuotannon kasvua maailmanlaajuisesti ja siten myös inflaatiota.

Palkankorotukset eivät ole jatkossakaan uhka inflaation karkaamiselle käsistä. Päinvastoin. Palkankorotuksia tarvitaan edelleen, jotta inflaatiotavoitteeseen päästään tulevaisuudessa kestävästi. Mutta onko

meillä varaa palkankorotuksiin kilpailukyvyn näkökulmasta?

KILPAILUKYKY RIKKOO ENNÄTYKSIÄ

Neuvottelukierros työehtosopimuksista ja siten myös palkankorotuksista on käynnissä. Sitä hankaloittavat työnantajien irtiotot sopimisen kulttuurista. Epävarmuutta luo myös tuleva talouskehitys. Inflaatio puolestaan asettaa omat haasteensa palkansaajien ostovoiman turvaamiselle.

Sen sijaan kilpailukyky ei tällä hetkellä ole huolenaihe. Suomen vaihtotase eli ulkomailta saatujen ja sinne suuntautuvien rahavirtojen erotus on vahvistunut koronakriisin aikana merkittävästi. Suomen vaihtotase on kääntynyt alijäämäisestä lievästi ylijäämäiseksi. Vaihtotaseen vahvistuminen kertoo viennin hyvästä vedosta ja vahvasta kilpailukykyvyydestä. Se tarkoittaa myös, että Suomi kokonaisuutena ei velkaannu ulkomaille vaan tällä hetkellä Suomi kerryttää ulkomailta varallisuutta.

Euroopan komission mukaan Suomen kilpailukyky saavutti vuonna 2020 koko EU-jäsenyyden huipun ja jää tulevaisuudessaakin koronakriisiä edeltävää tasoa korkeammalle. OECD puolestaan ennustaa Suomen kilpailukyvyn saavuttavan tulevana vuosina kaikkien aikojen huipun.

Tätä taustaa vasten elinkeinoelämän tai Suomen Pankin pelottelut kilpailukyvyn mahdollisesta heikentymisestä kuulostaa aika erikoiselta – jopa tarkoitushakuiselta. Nyt ei ole tarve parantaa kilpailukykyä, vaan on aika ulosmitata sitä palkankorotusten muodossa. ■

Patrizio Lainà
STTK:n pääekonomisti

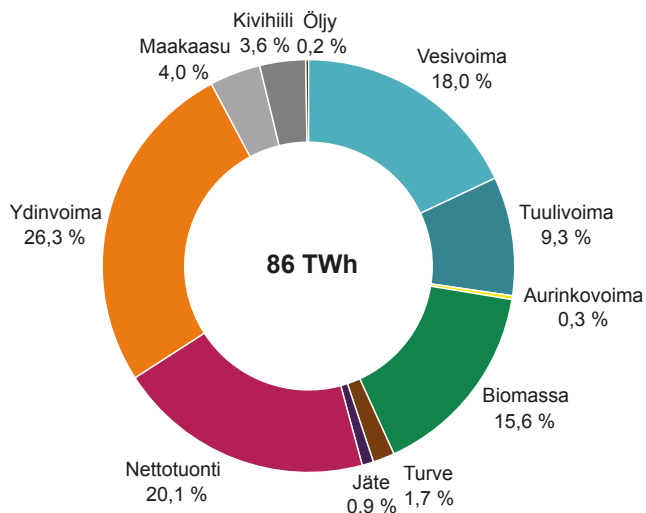
Sähkön kulutus palautui koronaa edeltävälle tasolle – keskihinta uuteen ennätykseen

Sähkön hintakriisi ja talouden odotettua nopeampi elpyminen py-
säytti päästöjen laskun vuodeksi 2021

Normaalit talvilämpötilat ja talouden odotettua nopeampi
toipuminen koronasta nostivat sähkönkulutuksen takaisin aiemmalle ta-
solle vuonna 2021. Tuotannon lisäys katettiin uusiutuvalla energialla, jo-
ten päästöt eivät sähkön käytön kasvusta huolimatta nousseet. Turpeen
käyttö sähkön tuotannossa väheni kahteen prosenttiin.

- Hiilineutraalien tuotantomuotojen osuus oli ennätyskorkea ja tur-
peen käyttö väheni selvästi. Ilman loppuvuoden hintapiikkiä päästöt
olisivat jopa laskeneet, toteaa Energiategollisuus ry:n toimitusjohta-
ja **Jukka Leskelä**. – Kaasun korkea hinta ja sähkön kysynnän kasvu
johtivat siihen, että kivihiiltä käytettiin hieman aiempia vuosia enem-
män. Ilmiö jää kuitenkin lyhytaikaiseksi, sillä hiilen käyttö vähenee
entisestään jo tämän vuoden aikana, ja loppuu käytännössä koko-
naan lähivuosina, Leskelä toteaa.

Sähkön tuotanto energialähteittäin ja
nettotuonti 2021



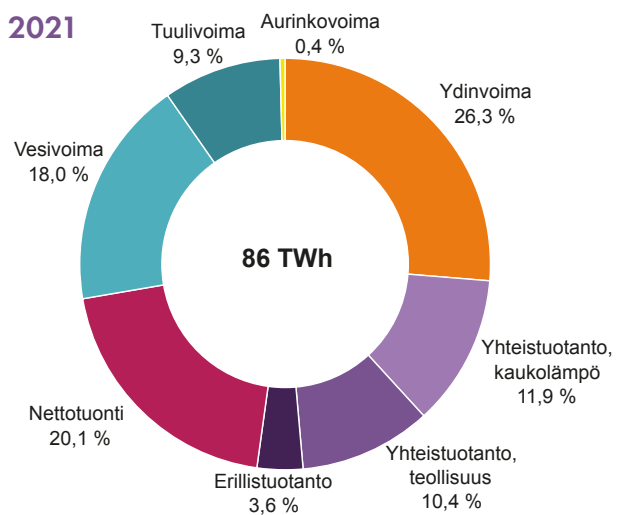
Päästöttömän energian tuotanto nousi vuoden 2021 aikana uuteen
ennätykseen, 87 %. Tuulivoiman kapasiteetti kasvoi neljänneksen,
mutta heikkojen tuulien takia toteutunut tuotanto pysyi lähes ennallaan.
Vesivoimavuosi oli normaalia parempi ja bioenergian, jolla korvattiin
turvetta, osuus nousi sähköntuotannossa kolme prosenttiyksikköä.

Sähkön tuonti palasi vuoden 2021 aikana aiemmalle tasolle ja vas-
tasi kahtakymmentä prosenttia kulutuksesta. Suhteellisesti eniten nousi
tuonti Venäjältä, joka palasi poikkeusvuotta 2020 edeltäneelle tasol-
le. Vuonna 2020 Viro osti Suomesta enemmän sähköä kuin koskaan
aikaisemmin, koska pohjoismainen sähkö oli ennätysellisen halpaa.

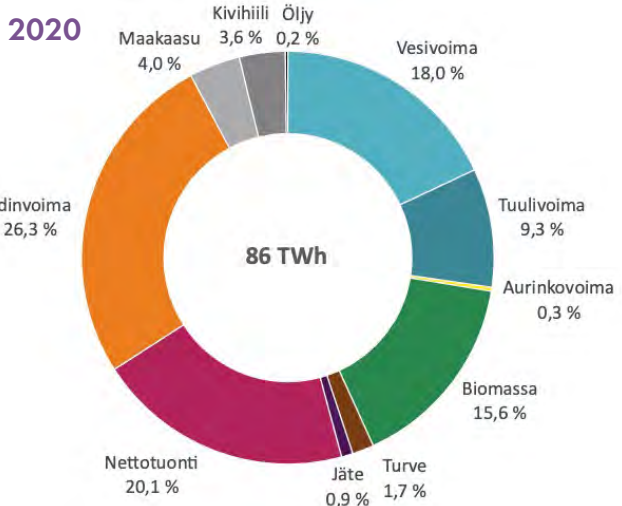
Vienti Viroon nousi uuteen ennätykseen myös viime vuonna sähkön
hinnannoususta huolimatta, koska päästäkauppa on tuntuvasti nosta-
nut Viron oman tuotannon kustannuksia. Volyyymi oli vähän pienempi
kuin tuonti Venäjältä.

Kotimainen sähkön tuotanto ja nettotuonti
kasvoivat

2021



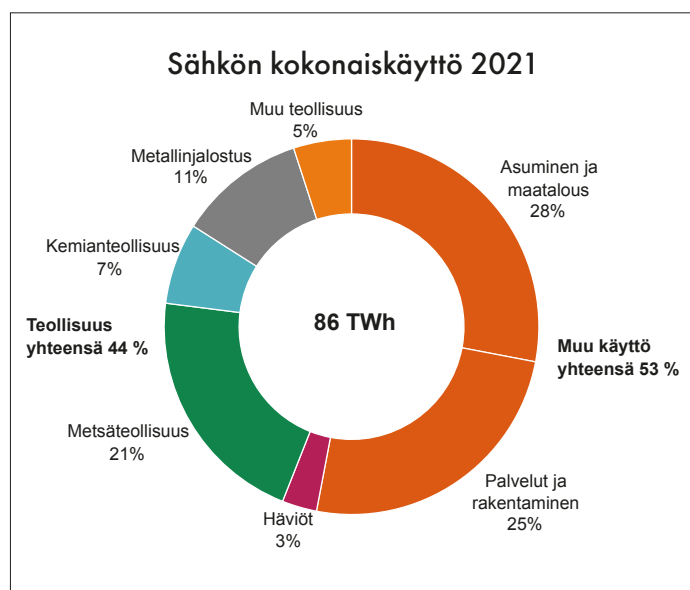
2020



- Suomen nettotuonti on ollut suuri 2010-luvulla, mutta sen odotetaan
pienenevän jo tänä vuonna, kun Olkiluoto 3 aloittaa tuotantonsa.
Muutaman vuoden päästä viemme ja tuomme suunnilleen yhtä pal-
jon sähköä, sillä myös tuulivoimaan investoidaan kovaa vauhtia,
Leskelä toteaa. - Samalla kuluneen vuosikymmenen aikana kasva-

nut hintaero Tukholman alueen kanssa tasoittuu, eli suomalaiset tukkusehkon ostajat eivät joudu maksamaan sähköstään keskimäärin enempää kuin ruotsalaiset, Leskelä jatkaa.

Sähkönkulutus nousi jonkin verran. Osin nousu johtuu siitä, että viime talvi oli kunnan talvi, ja loppuvuodesta joulukuu oli normaalia kylmempi. Myös teollisuuden sähkönkäyttö kasvoi, johtuen korona-elvytyksen aiheuttamasta noususuhdanteesta. Pidemmällä aikavälillä teollisuuden osuus Suomen sähkönkäytöstä on ollut laskussa, mutta tulevaisuudessa suunta muuttuu. Teollisuuden sähkönkäyttöön odotetaan kasvua, kun sähkön käytön lisäämiseen perustuvat vähähiilisyystiekartat toteutuvat.



Sähkön tukkuhinta nousi uuteen ennätykseen. Tukkuhinta määräytyy pohjoismaisessa sähköpörssissä, ja maakohtaiset hintaerot johtuvat siirtokapasiteetin pullonkauloista maiden välillä. Sähkön keskimääräinen tukkuhinta on vaihdellut 30-50 euron välillä megawattitunnilta, nyt loppuvuoden poikkeusolosuhteet sähkömarkkinoilla nostivat vuoden 2021 keskihinnan 72 euroon.

- Tukkuhinnat ovat nyt olleet ennennäkemättömän korkealla pitkän aikaa. Kyse ei ole tehon riittävyydestä, vaan yhteiseurooppalaisesta ilmiöstä, Leskelä sanoo. - Vuoden aikana ei ollut tilanteita, joissa sähkötehon riittävyys olisi ollut vaarassa. Nyt hinnat ovat edelleen varsin korkeat ja on mahdollista, että kireiden pakkasten aikaan tulee vielä uusia hintapiikkejä.

Sähköinen liikenne eteni harppauksin vuoden 2021 aikana. Vaihtoehtoisten käyttövoimien (sähkö, ladattava hybridi ja kaasu) osuus nousi lähes kolmannekseen henkilöautojen ensirekisteröinneistä, ja bensiinin osuus väheni kahteen kolmannekseen vuoden 2019 tasosta. Joulukuussa 2021 ensirekisteröidyistä autoista bensiinikäyttöisiä autoja oli ensimmäistä kertaa alle puolet. ■

Lisätiedot jukka.leskela@energia.fi



Kuvassa Jarmo Jokimaa taustalla apukonehuone.

ASENNE RATKAISEE!

Matkustaja-autolautalla Konemestarin työ on vaativaa ja mielenkiintoista

Konepäällystöliiton toimiston työntekijät Riku Muurinen ja Joachim Alatalo pääsivät tutustumaan Tallink Silja Oy:n matkustaja-autolautta M/S Baltic Princess aluksen konehuoneeseen.

Saavumme Alatalon kanssa valvomoon, jossa meitä on vastassa **Matti Nurmi** (Chief Engineer), **Jarmo Jokimaa** (Senior Engineer) ja **Jaakko Mäki** (First Engineer). Mäki aloitti työt Siljalla vuonna 2008 harjoittelijana ja tämän jälkeen kesätoissa ja siitä ura Siljalla sai alkunsa. Jokimaa on ollut töissä merellä vuodesta 2001 lähtien ja Nurmi vuodesta 1980 lähtien. Kaikilla heistä näin olen takanaan jo pitkä työkokemus mereltä.

Näen, että valvomossa on tarkka järjestys ja huolellisuus korostuu selvästi. Töitä tehdään kuitenkin vaativissa olosuhteissa, merellä.

Hetken tutustumisen ja kuulumisten vaihtamisen jälkeen he kertovat, että työskentely konemestarina merellä on vaativaa ja mielenkiintoista.

Päivät merellä menevät nopeasti töitä tehdessä, Mäki toteaa. Vaikka alus ei ole iältään kovin vanha, rakennettu Helsingissä vuonna 2008, on tekemistä paljon. Peruskunnossapito ja huoltotyöt ovat välttämättömiä, jotta alus pysyy kunnossa.

Jokimaa vie minut kierrokselle konehuoneeseen. Konehuoneeseen ei voi mennä ilman kuulosuojaimia, koska pääkoneina olevat neljä Wärtsilän dieselmootoria (16v32 4 x 8000kW) tuottavat sen luokan melun. Lisäksi apukoneina on Wärtsilän vasa (6R32 3 x 2460 kW). Huippunopeus on 24 solmua (44,44 km/h). Jokimaa kertoo teknisten tietoja lisäksi, että Baltic Princess on varustettu jonkin verran tehokkaammilla koneilla kuin sen edeltäjä Galaxy.

Palattumme valvomoon, soi valvomon puhe-lin. Mäki vastaa suomeksi ja minulle selviää, että vaikka titelit ovat englanninkielisiä, on työkielenä aluksella suomi. Manuaalit ovat enenevässä määrin kuitenkin englanninkielisiä, Jokimaa täsmentää.

Konemestareiden vuorot on jaettu vahteihin, kun taas konepäällikkö ja päivämestari ovat vahtipaikalla. Alus liikennöi reittiliikenteessä Turusta Ahvenanmaan kautta Tukholmaan. Kyseessä on hektinen liikennealue, koska alus liikennöi 22 tuntia vuorokaudessa, Jokimaa kertoo.

Nurmi toteaa, että hän on tyytyväinen uranvalintaansa, myös Jokimaa ja Mäki kertovat samoin. Työn yhtenä hyvänä puolena he mainitsevat hyvät työkaverit ja hyvän työilmapiirin, joka korostuu konepuolella. Tämän aistii myös ulkopuolinen. Muun muassa keskustelunaiheet valvomossa vaihtelevat

aina Rauman Lukon menestyksestä konetekniikkaan. Huumoria on mukana jutuissa. Toinen tärkeä asia, jota he korostavat on vuorottelu. Vaikka merellä on kovaa työtä, ehtii vastikevapailta palautua työn rasituksesta, Mäki toteaa.

Keskustellessamme suojamaskit kasvoillamme, kääntyy aihe väijäämättä koronaan. Korona on vaikuttanut muun muassa siten, että turvavälit, kasvomaskit ja korostunut hygienia ovat osa arkipäivää myös laivalla. Nurmi kertoo, että lisäksi vierailut konehuoneeseen ovat vähentyneet. Ennen koronaa vierailuja oli enemmän, kuten opiskelijoita ja muita vierailijoita, mutta koronan alettua nämä vierailut ovat vähentyneet. Koronan osalta kasvaneet tartuntamäärät ovat aiheuttavat huolta henkilöstön riittävydestä. Toistaiseksi tilanne on kuitenkin pysynyt varsin hyvänä, eikä onneksi joukko sairastumisia tai altistumisia ole tullut, Jokimaa toteaa.

Konemestariksi aikovalle kiinnostus moottoreita ja teknisiä laitteita kohtaan on eduksi. Jokimaa taustoitaa, että merelle hänet sai lähtemään, kun hänelle vinkattiin konemestarin työstä merellä. Lisäksi hänen lähtötaustansa antoi hyvät eväät konemestarin työhön. Jokimaalla oli jo ennen konemestarin koulutusta ajoneuvotekniikan koulutus. Lisäksi Jokimaa harrastaa autojen ja moottoripyörien laittamista ja kunnostamista. Tällä hetkellä hänellä on kaksi harraste autoa.

Myös Nurmi ja Mäki korostavat, että kiinnostus moottoreita ja teknisiä laitteita kohtaan on eduksi, jos alalle aikoo hakeutua.

Tulevien konemestareiden työtilanteen he kaikki näkevät hyvänä, koska osaaville ja riittävät pätevyudet omaaville konemestareille löytyy töitä jatkossakin. Teoriaopintojen jälkeen tulee kartuttaa meripäiviä ja merellä saatua työkokemusta edellytetään myös ylempiin vahtikonekirjoihin, Nurmi kertoo. Vaikka nuorella uransa alkupuolella olevalla konemestarilla on aluksi paljon opittavaa, antaa hyvä työilmapiiri ja kannustavat kokeneemat kollegat hyvät eväät uralla jaksamiseen ja etenemiseen. ■

Loputla asenne ratkaisee!

Teksti ja kuvat Riku Muurinen

Jaakko Mäki taustalla valvontapulpetti.



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

ABB Turbo Hero
Mike Kautsky

Turboahdimien korjaus ja huolto

ABB Oy, Turbocharging
Lyhtytie 20
00750 Helsinki

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

ABB



Uusi yhteistoimintalaki tuli voimaan 1.1.2022

Uusi yhteistoimintalaki (1333/2021) tuli voimaan 1.1.2022. Uuden lain tavoitteena on parantaa henkilöstön vaikutusmahdollisuuksia ja tiedonsaantia. Uusi laki muodostuu rakenteellisesti kolmesta kokonaisuudesta.

Isoin uudistus on se, että jatkossa työnantajan ja henkilöstön tai sen edustajan on käytävä säännöllistä vuoropuhelua. Lisäksi henkilöstön edustajalle annetaan vahvempi rooli muutosneuvotteluissa. Muutosneuvotteluilla tarkoitetaan niitä neuvotteluja, jotka koskevat henkilöstön asemaa, kuten esimerkiksi henkilöstövähennyksiä tai muutoksia työtehtävissä.

Merkittävä muutos on myös se, että lakiin sisältyvät hieman tarkennetut säännökset henkilöstön edustuksesta yrityksen hallinnossa. Uutta lakia sovelletaan vähintään 20 työntekijän yrityksissä ja yhteisöissä, hallintoedustajaa koskevia säännöksiä vähintään 150 työntekijän yrityksissä.

Työnantajien ja työntekijöiden valtakunnallisilla yhdistyksillä on oikeus tietyin rajoituksin mahdollisuus sopimuksin poiketa siitä, mitä jatkuvasta vuoropuhelusta ja muutosneuvotteluista yhteistoimintalaissa säädetään. ■



Suomen Konepäällystöliitto avusti jäsentään menestyksellisesti ansiopäivärahaa koskevassa asiassa

Suomen Konepäällystöliiton jäseneltä oli evätty työttömyyspäiväraha tilanteessa, jossa jäsen ei täyttänyt lain määräämää merityökel-poisuusvaatimusta, eikä hänen työnantajansa voinut häntä työllistää. Työnantajalla ei ollut syytä eikä perustetta päättää jäsenen työsuhdetta, vaan he odottivat jäsenen tervehtymistä. Työnantaja oli lopettanut jäsenen palkanmaksun. Tänä aikana työsopimuksen osapuolilla ei ollut mitään työsopimuksen mukaisia suoritusvelvollisuuksia, vaan jäsenen työsuhde lepäsi.

Jäsen ilmoittautui työttömyyskassaan työttömäksi työnhakijaksi saadakseen työttömyyspäivärahaa. Työttömyysturvalain mukaan työttömyyskassan on ennen päätöksen tekemistä työvoimapoliittisessa asiassa pyydettävä TE-toimistolta työvoimapoliittisen lausunnon, joka

sitoo työttömyyskassaa. Kyseisessä tapauksessa TE-toimiston työvoimapoliittinen lausunto oli jäsenelle kielteinen eikä hän näin ollen ollut em. lausunnon mukaan oikeutettu ansiopäivärahaan.

Suomen Konepäällystöliiton avustamana jäsen valitti asiasta Sosiaaliturva-asioiden muutoksenhakulautakuntaan.

Sosiaaliturva-asioiden muutoksenhakulautakunta katsoi, että jäsenen työsuhteen mukaisen työn esteenä olevat seikat johtavat siihen, että hän on ollut tosiasiallisesti työttömyysturvalaissa tarkoitetulla tavalla työtön. Hänen työttömyysuuttaan ei olisi siten tullut evätä valituksenalaisesta päätöksestä ilmenevällä perusteella. Jäsen on oikeutettu evätyyn etuuteen, jos hän muutoinkin täyttää sen saamisen edellytykset.

Sosiaaliturva-asioiden muutoksenhakulautakunta kumosi valituksenalaisen päätöksen ja määräsi, että jäsenelle on maksettava ansiopäivärahaa evätyltä ajalta, jos hän muutoin täyttää mainitun työttömyyspäivärahan saamisen edellytykset. ■

Lisätietoja:

Riku Muurinen, lakimies

Puh: +358 50 405 9397

Sähköposti: riku.muurinen@konepaallystoliitto.fi

HUOM! OBS!

SKL:n jäsenille maksutonta lakimiehen puhelinneuvonta
yksityisoikeudellisissa asioissa:
joka torstai klo 16–18 p. 045 783 36085

Kostnadsfri rådgivning för Maskinbefälsförbundets medlemmar
i privatlivets juridiska ärenden
varje torsdag klockan 16–18 via tfn 045 783 360 85

E.T. Kuisma Oy

- öljysäiliöiden puhdistus- ja tarkastus
- öljynsiirrot
- säiliöiden käytöstäpoistot

☎ 0400 735 638



www.etkuisma.fi

myynti@etkuisma.fi



Vuonna 2022 voimaan tulevia muutoksia etuihin ja maksuihin

Tässä kooste tärkeimmistä vuodenvaihteen jälkeen voimaan tulevista muutoksista, jotka vaikuttavat työntekijöiden työehtoihin, turvaan ja verotukseen sekä koulutukseen ja eläkkeisiin

Ansiotulojen verotus kevenee hieman

Ansiotulojen verotus kevenee hieman ensi vuonna. Palkansaajan tuloveroasteikkoihin tehdään hintojen nousua vastaavat korotukset. Tämä säilyttää ansiotulojen verotuksen tason ennallaan, koska muuten ansiotason nousun vuoksi tuloverotus kiristyisi.

Palkansaajan maksamat sosiaalivakuutusmaksut alenevat ensi vuonna 0,36 prosenttiyksikköä, 2,04 prosentista 1,68 prosenttiin. Palkansaajan työeläkemaksu säilyy ennallaan, sairausvakuutusmaksut alenevat ja työttömyysvakuutusmaksu nousee hieman. Palkansaajan verotuksen pieni keventyminen johtuu sairausvakuutusmaksun alentumisesta.

Keskipalkkaisella palkansaajalla (n. 3500 eur/kk) tämä tarkoittaa sitä, että käteen jäävät tulot kasvavat noin 85 euroa vuodessa. Tuloveroprosentti alenee 0,2 prosenttiyksikköä 30,7 prosentista 30,5 prosenttiin. Tämä lisää siis hieman palkansaajan ostovoimaa ensi vuonna. Palkansaajan ostovoiman kannalta on kuitenkin tärkein tekijä seuraavalla sopimuskierröksellä sovittavat palkankorotukset.

Palkansaajien yhteenlaskettu ostovoima lisääntyy myös työllisyyden parantumisen kautta, koska osa työttömistä pääsee työt-

tömyysturvan sijasta palkkatulojen saajiksi. Suhdannepolitiikan näkökulmasta verotuksen keventäminen ensi vuodelle ei ole optimaalista, koska talous kasvaa nopeasti ja julkisessa taloudessa on edelleen melko suuri alijäämä.

Asuntolainan korkovähennys pienenee

Asuntolainojen koroista on ensi vuonna vähennyskelpoista enää 5 prosenttia. Vuonna 2023 asuntolainojen korkoja ei voi enää vähentää verotuksessa ollenkaan. Asuntolainojen korkovähennyksen leikkaaminen ei ole juurikaan tuntunut kotitalouksien asumiskuluissa, koska korkotaso on ollut jo vuosia hyvin matala. Asuntolainojen korkovähennyksen leikkaamisella on ollut tavoitteena hillitä kotitalouksien velkaantumista ja asuntojen hintojen nousua. Korkotason oletetaan jatkuvan matalana myös lähivuosina. Kotitaloudet selviävät lainojen asuntolainojen maksusta matalien korkojen ansiosta, vaikka korkojen verovähennystä ei enää olisikaan.

Kotitalousvähennyksen korotus

Kotitaloustyön sekä hoiva- ja hoitotyön vähennyskelpoista enimmäismäärää korote-

taan 2250 eurosta 3500 euroon vuodessa ja korvausprosenttia korotetaan 40 prosentista 60 prosenttiin. Kotitalousvähennyksen muutos koskee myös lämmitystapamuutoksia. Muutoksella kannustetaan kotitalouksia luopumaan öljylämmityksestä osana ilmastotoimia. Tältä osin muutos koskee vuosina 2022-27 tehtyjä lämmitysjärjestelmän remontteja.

Työeläkeindeksi ja palkkakerroin

Työeläkeindeksillä tarkistetaan maksussa olevat työeläkkeet. Työeläkeindeksiä laskettaessa palkkojen muutoksen osuus on 20 prosenttia ja hintojen muutoksen 80 prosenttia. Työeläkeindeksi nousee noin 2,28 prosenttia vuoteen 2021 verrattuna.

Palkkakerroin nousee noin 2,46 prosenttia vuoteen 2021 verrattuna. Palkkakerrointa käytetään muun muassa tulevan työeläkkeen laskennassa. Sillä tarkistetaan vuosiansiot eläkkeen alkamisvuoden tasoon.

Työeläkevakuutusmaksut

Keskimääräinen työeläkevakuutusmaksu on 24,85 prosenttia palkasta vuonna 2022. Maksu on 0,45 prosenttiyksikköä korkeampi kuin vuonna 2021, koska vuoden 2022 maksu sisältää vuonna 2020 voi-

massa olleen tilapäisen työnantajamaksun alennuksen ensimmäisen takaisinmaksuerän 0,45 prosenttiyksikköä.

Työntekijöiden eläkevakuutusmaksu on ensi vuonna 7,15 prosenttia ja 53-62 -vuotiaiden työeläkevakuutusmaksu 8,65 prosenttia. Nämä maksuprosentit ovat samat kuin vuonna 2021.

Työttömyysvakuutusmaksut

Työttömyysvakuutusmaksuihin tulee 0,20 prosenttiyksikön korotus. Vuonna 2022 palkansaajan työttömyysvakuutusmaksu on 1,50 prosenttia palkasta. Työnantajan työttömyysvakuutusmaksu on 0,50 prosenttia palkasta, jos palkkasumma on korkeintaan 2 197 500 euroa. Sen ylittävältä osalta työttömyysvakuutusmaksu olisi 2,05 prosenttia palkasta.

Sairausvakuutusmaksut

Vakuutettujen sairaanhoitomaksu on 0,53 prosenttia kunnallisverotuksessa verotettavasta ansiotulosta vuonna 2022. Verotettavista eläke- ja etuustuloista perittävä maksu on 1,50 prosenttia. Työtulovakuutuksen työnantajan sairausvakuutusmaksu on 1,34 prosenttia vuonna 2022. Palkansaajien ja yrittäjien päivärahamaksu on 1,18 prosenttia palkka- ja yrittäjätulosta, jos vuotuisen palkka- ja yrittäjätulon yhteismäärä on vähintään 15 128 euroa. Jos palkka- ja yrittäjätulon yhteismäärä jää alle 15 128 euron, päivärahamaksua ei peritä.

Työnantajan on maksettava työntekijälle korvausta kaikista kilpailukieltosopimuksista

Perusteettomat kilpailukieltosopimukset rajoittavat työntekijöiden mahdollisuuksia liikkua työmarkkinoilla, mikä jäykistää työmarkkinoita. Lakimuutosten tavoitteena on vähentää perusteettomia kilpailukieltosopimuksia. Työnantajan tulee jatkossa maksaa työntekijälle korvausta myös kilpailukieltosopimuksista, jotka ovat alle kuuden kuukauden pituisia.

Yhteistoimintalaki uudistui vuoden 2022 alussa.

Suurimpia muutoksia lakiin on jatkuvan vuoropuhelun malli. Yhteistoiminnan osapuolten tulee keskustella lähtökohtaisesti vähintään neljästi vuodessa, ellei vuoropuolen kohteeksi määritellyistä asioista ole sovittu toisin. Jatkuvassa vuoropuhelussa on käytävä läpi muun muassa yrityksen taloudellista tilannetta, työpaikan sääntöjä ja käytäntöjä, henkilöstön rakennetta ja osaamistarpeita sekä työhyvinvointia. Työnantajalla on velvollisuus käsitellä henkilöstön edustajien aloitteet, mikä korostaa aikai-

sempaa aktiivisempaa ja vuorovaikutteista asioiden valmistelua ja keskustelua. Uudistuksen yhteydessä hallintoedustuslaissa olleet henkilöstön edustusta koskevat säännökset siirretään yhteistoimintalakiin. Henkilöstön edustajalla on oikeus saada koulutusta, jotta hän voi hoitaa henkilöstön edustajan tehtävät yrityksen toimielimessä.

Nykyisen henkilöstö- ja koulutussuunnitelman sijaan työpaikoilla on laadittava laajemmin asioita tarkasteleva työyhteisön kehittämissuunnitelma, jolla kehitetään henkilöstön osaamista ja työhyvinvointia. Suunnitelmaan tulee kirjata toimenpiteiden vastuunjako, aikataulut ja seuranta-menettelyt yhteistoiminnan jatkotoimien tueksi.

Työnantajan tulee uudistetun lain mukaan käydä ennen työvoiman vähentämistä muutosneuvotteluja. Jatkuvan vuoropuhelun myötä työntekijäpuolen oikeus tehdä ehdotuksia ja esittää vaihtoehtoisia ratkaisuja vahvistuu. Tämä antaa henkilöstön edustajille mahdollisuuden toimia aktiivisesti ja tuoda esille työsuhteita turvaavia ratkaisuja aikaisempaa paremmin työpaikan muutostilanteissa. Työnantajan on annettava henkilöstön edustajalle kirjallisesti kaikki tarpeelliset tiedot tuloksellisen vuoropuhelun käymiseksi vähintään viikkoa ennen vuoropuhelun toteuttamista.

Työaikalaki muuttuu kahdessa kohtaa vuoden 2022 alussa.

Valtakunnallisella työ- ja virkaehtosopimuksella voi jatkossa poiketa säännöllisestä työajasta ja vuorokausilevosta työssä, jota tehdään vain aika ajoin sen vuorokautisen työajan kuluessa, jolloin työntekijän on oltava valmiina työhön. Säännös ei kuitenkaan mahdollista poikkeamista lain mukaisesta enimmäistyöajasta. Muutos koskee esimerkiksi palo- ja pelastusalan henkilöstöä.

Lisäksi hätätyösäännöksen rikkominen muuttuu rangaistavaksi teoksi. Tahallisesti tai huolimattomuudesta teetetystä hätätyöstä tai hätätyöilmoituksen tekemättä jättämisestä voidaan jatkossa rangaista työnantajaa tai tämän edustajaa sakkorangaistuksella. Lisäyksellä pyritään edistämään työsuojelua ja estämään hätätyön väärinkäytöksiä.

Koulutus

Opintotuen tuloajat nousevat määräaika-

Opintotuen vuosituloajat nousevat vuoden 2022 ajaksi 25 prosentilla. Opiskelija, joka nostaa opintotukea 9 kuukaudelta, voi vuonna 2022 ansaita noin 3 000 eu-

roa enemmän kuin vuonna 2021. Muutos on määräaikainen ja koskee vain vuodelle 2022 myönnettyä opintotukea.

Opintoraha nousee elokuussa

Opintorahaa korotetaan uuden lukuvuoden alussa 1.8.2022 alkaen. Jos opiskelija asuu itsenäisesti ja on täyttänyt 18 vuotta, opintoraha suurenee 253,69 eurosta 259,10 euroon kuukaudessa.

Eläkeikä nousee

Eläkeikä nousee vuoden 2017 eläkeuudistuksen mukaisesti. Alin vanhuuseläkeikä nousee vuosittain kolmella kuukaudella. Esimerkiksi vuonna 1958 syntyneillä alin eläkeikä vuonna 2022 on 64 vuotta. Vuosina 1962–1964 syntyneillä alin eläkeikä on 65 vuotta. Vuonna 1965 ja sen jälkeen syntyneillä alin vanhuuseläkeikä on kytketty eliniän odotteeseen.

Ravintoetun ja verovapaisiin päivärahoihin korotuksia

Tavanomaisen ravintoedun arvo nousee ensi vuonna 7,15 euroon (6,90 euroa vuonna 2021). Edun kustannusten ylärajaa korotetaan 11,30 euroon (10,90 euroa). Ravintoetua voi käyttää myös vuonna 2022 niin, että kustannuksiin sisältyy aterian kuljettamisesta aiheutuneita kuluja.

Verovapaa kotimaan kokopäiväraha nousee 45 euroon (44 euroa vuonna 2021). Verovapaa osapäiväraha säilyy 20 eurossa. Ateriakorvauksen enimmäismäärä nousee 11,00 euroon (10,75 euroa).

Henkilöauton verovapaa kilometrikorvaus nousee 46 senttiin kilometriltä (44 senttiä vuonna 2021). ■

Cerkor Oy

tarjoaa laajan valikoiman korkealaatuisia tuotteita öljyntorjuntaan, kunnossapitoon, huoltoon, kiinteistön ylläpitoon ym.



CERKOR OY

info@cerkor.com

www.cerkor.com

+358 400 990 917

Ändringar i förmåner och ersättningar år 2022



Kuva: Christian Dubovan

Nedan en lista över de viktigaste ändringar som träder i kraft år 2022 och som påverkar arbetstagarnas anställningsvillkor, trygghet och beskattning samt utbildning och pensioner.

Förvärvsinkomstbeskattningen sjunker en aning

År 2022 sjunker inkomstskatterna med omkring 0,1 procentenheter, medan löntagares socialförsäkringsavgifterna minskar från 2,04 procent till 1,68 procent. För en medelinkomsttagare (ca 3500 eur/mån) innebär detta att det på årsnivå blir ca 85 euro mera att konsumera eller investera än år 2021.

Ränteavdraget för bostadslån minskar

Ränteavdraget för bostadslån har minskat stegvis från och med år 2012. År 2022 sänks ränteavdraget för bostadslån från 10 procent till 5 procent. Från och med år 2023 får räntor på bostadslån inte längre dras av i beskattningen.

Socialförsäkringsavgifter 2022

Inom parentes motsvarande avgift år 2021.

Arbetspensionsförsäkringsavgift

Arbetstagarens andel av ArPL-avgiften:

- 17–52-åriga arbetstagare: 7,15 % (7,15 %)
- 53–62-åriga arbetstagare: 8,65 % (8,65 %)
- 63 år fyllda arbetstagare: 7,15 % (7,15 %)

Arbetsgivarens genomsnittliga ArPL-avgift: 17,40 % (16,95 %) (under coronaåret 2020

sänktes arbetsgivarens avgift och den sänkningen kompenseras åren 2022–2025)

Sjukförsäkringspremie och -avgift

- Löntagarens sjukvårdspremie: 0,53 % (0,68 %)
- Dagpenningsskatt, om löne- och företagarninkomsten är minst 15 128 euro/år: 1,18 % (1,36 %)
- Pensionärens sjukförsäkringspremie: 1,50 % (1,65 %)
- Arbetsgivarens sjukförsäkringsavgift: 1,34 % (1,53 %)

Arbetslöshetsförsäkringspremie

- Löntagarens arbetslöshetsförsäkringspremie: 1,50 % (1,40 %)

Kostförmånen och de skattefria dagtraktamentena höjs

Värdet på den sedvanliga kostförmånen stiger vid årsskiftet till 7,15 euro (6,90 euro år 2021). Den övre gränsen för förmånen kostnader höjs till 11,30 euro (10,90 euro). Kostförmånen kan också år 2022 användas för att betala kostnader för transport av mat.

Det skattefria inrikes heldagtraktamentet stiger till 45 euro (44 euro år 2021). Det skattefria partiella dagtraktamentet förblir 20 euro. Måltidsersättningens maximibelopp stiger till 11,00 euro (10,75 euro).

Den skattefria kilometerersättningen för

personbil stiger till 46 cent per kilometer (44 cent år 2021).

Temporära höjningar av hushållsavdraget

Hushållsavdraget för att avstå från oljeuppvärmning höjs till maximalt 3 500 euro (normalt 2 250 euro). Ändringen är temporär och gäller åren 2022–2027. Hushållsavdraget för övriga renoveringsarbeten förblir oförändrat.

Också hushållsavdraget för hushållsarbete, omsorgsarbete och vårdarbete höjs till maximalt 3 500 euro (normalt 2 250 euro). Den temporära ändringen gäller åren 2022–2023.

Lagen om samarbete inom företag ändrades vid årsskiftet.

En av de största ändringarna är modellen för fortlöpande dialog. Personalen och arbetsgivaren ska föra dialog minst fyra gånger per år, om man inte avtalar om något annat.

Fortlöpande dialog ska föras om till exempel företagets ekonomiska situation, reglerna och rutinerna på arbetsplatsen, personalens struktur och kompetensbehov samt arbetshälsan. Arbetsgivaren är skyldig att behandla de initiativ som personalens representanter lyfter fram, vilket betyder att allt större fokus läggs vid att dialogen och beredningen av frågorna ska ske på ett aktivt och interaktivt sätt.

I samband med reformen överförs bestämmelserna om personalrepresentation till samarbetslagen. Tidigare fanns bestämmelserna i en separat lag om personalrepresentation i företagets förvaltning. Personalens

representant har rätt att få utbildning för att kunna sköta sitt uppdrag och representera personalen i företagets organ.

I stället för den nuvarande personal- och utbildningsplanen ska man på arbetsplatsen göra upp en utvecklingsplan för arbetsgemenskapen, där man granskar frågorna ur ett bredare perspektiv. Syftet med den nya planen är att utveckla personalens kunskande och arbetshälsa. I planen ska man anteckna ansvarsfördelningen och tidtabellen för åtgärderna samt uppföljningsförfarandet.

Enligt den ändrade lagen ska arbetsgivare som planerar att minska användningen av arbetskraft först föra omställningsförhandlingar. Som en del av den fortlöpande dialogen stärks arbetstagarsidans rätt att lägga fram förslag och alternativa lösningar. Det här ger personalens representanter en möjlighet att agera aktivt och på ett bättre sätt föra fram lösningar som tryggar jobben i samband med omställningar. Arbetsgivaren bör ge personalens representant alla de uppgifter som behövs för en framgångsrik dialog. Uppgifterna ska ges i skriftlig form minst en vecka före dialogen.

Arbetsgivaren skyldig att betala ersättning till arbetstagaren för ett konkurrensförbudsavtal

Ett konkurrensförbud kan även i fortsättningen meddelas för högst ett år. För det ska betalas en ersättning vars storlek beror på arbetstagarens lön och den avtalade längden på konkurrensförbudet, dvs. bindningstiden.

- Om bindningstiden är högst sex månader ska arbetsgivaren betala ersättning till 40 procent av arbetstagarens lön för motsvarande tid.
- Om bindningstiden är över sex månader, ska arbetsgivaren betala 60 procent av lönen för hela bindningstiden.

I fortsättningen ska ersättningen i regel betalas i enlighet med den praxis för utbetalning av lön som tillämpats under bindningstiden och under anställningsförhållandet.

Nytt är också att arbetsgivaren har rätt att säga upp ett konkurrensförbudsavtal under anställningsförhållandet om förhållande-

na förändras. Då ska en uppsägningstid iakttas som är en tredjedel av den bindningstid som överenskommit i konkurrensförbudsavtalet, dock minst två månader. Arbetsgivaren kan dock inte längre säga upp ett konkurrensförbudsavtal efter det att arbetstagaren har sagt upp sitt anställningsförhållande.

Av lagstiftningen följer att arbetsgivaren efter en övergångstiden på ett år blir skyldig att betala ersättning också för konkurrensförbudsavtal som har ingåtts innan lagen trädde i kraft

Arbetstidslagen ändrades på två punkter i början av år 2022.

I fortsättningen kan man genom riksomfattande kollektivavtal göra undantag från den ordinarie arbetstiden och dygnsvilan i arbete som utförs endast tidvis inom den arbetstid per dygn då arbetstagaren ska vara beredd att arbeta. Bestämmelsen gör det ändå inte möjligt att avvika från den lagstadgade maximala arbetstiden. Ändringen berör till exempel personal i brand- och räddningsbranschen.

Därtill blir det straffbart att bryta mot bestämmelserna om nödarbete. Den arbetsgivare eller representant för en arbetsgivare som uppsåtligt eller av oaktsamhet låter utföra nödarbete eller låter bli att göra en anmälan om nödarbete kan i fortsättningen dömas till böter.

Utbildning

Inkomstgränserna för studiestödet höjs temporärt.

Årsinkomstgränserna för studiestödet höjs för år 2022 med 25 procent. Studerande som lyfter studiestöd för 9 månader kan år 2022 förtjäna ungefär 3 000 euro mer än år 2021. Ändringen är temporär och gäller endast studiestöd som beviljas för år 2022.

Studiepenningen stiger i augusti

Studiepenningen höjs i början av det nya läsåret, från 1.8.2022. För studerande som bor självständigt och har fyllt 18 år höjs studiepenningen från 253,69 euro till 259,10 euro i månaden. ■

Speweld Service

Painelaitteisiin, teollisuusputkistoihin ja vaativiin hitsaustöihin erikoistunut yrittäjä

- Painelaitteet
- Teollisuusputkistot, ISO 3834-2-2005
- Kantavat teräsrakenteet, ISO 1090-1:2009+A1:2011 EXC3
- Teollisuuden kunnossapito
- Asennusnostot
- Lämpökäsittelypalvelut, ISO 17663:2009

Yhteystiedot: Lasse Keskevaari 050-5290598

lasse.keskevaari@speweld.fi

www.speweld.fi

VIKING LINE PÄÄTTI POIKKEUKSELLISEN VUODEN TULEVAISUUTEEN LUOTTAEN

Vuosi 2021 oli edellisen vuoden tapaan poikkeuksellinen koko maailmalle ja siten myös Viking Linelle. Pandemian takia toimintaympäristö oli ajoittain erittäin epäsuotuisa siihen liittyvine taloudellisine seurauksineen, ja samanaikaisesti vuoteen osui useita toiminnan kannalta positiivisia tapahtumia. Viking Linen seitsemästä aluksesta M/S Mariella myytiin toukokuussa, ja joulukuussa toimitettiin uusi ilmastoviisas Viking Glory.

LIIKENNE ERI REITEILLÄ

Varustamon matkustajamäärä vuonna 2021 oli **2 315 137** (1 927 302), missä on 20,1 % kasvua edelliseen vuoteen verrattuna.

Eniten kasvua oli Turku–Ahvenanmaa–Tukholma -reitillä, jossa matkustajia oli 904 321 (+51,9 %). Helsinki–Ahvenanmaa–Tukholma-reitillä matkustajamäärä pieneni ja oli 153 183 (-11,3 %), mihin vaikutti M/S Mariellan myynti toukokuussa 2021. Reitin toinen alus, M/S Gabriella, teki kesällä erikoisristeilyjä eri kohteisiin kotimaassa. Liikennöityään vähän aikaa Turun reitillä Viking Cinderella aloitti säännöllisen risteilyliikenteensä Tukholman ja Maarianhaminan välillä 3. kesäkuuta ja teki lisäksi erikoisristeilyjä useisiin kohteisiin Ruotsissa ja kuljetti vuoden aikana 261 010 matkustajaa (+26,2 %). Matkustajamäärä Maarianhaminan ja Kapellskärin välillä M/S Rosellalla oli

348 209 (+81,8 %). Pääkaupunkien Helsingin ja Tallinnan välillä M/S Viking XPRS kuljetti 591 122 matkustajaa (-21,1 %); vähennys johtui osan vuodesta voimassa olleista tiukennetuista matkustusrajoituksista.

Rahtiyksiköiden määrä oli **129 278** (+2,9 %) ja henkilöautoja kuljetettiin **442 484** (+24 %).

UUSI M/S VIKING GLORY KOTIMATKALLA

Odotamme vastaanottavamme Viking Gloryn helmikuussa Turussa. Aluksesta tulee ainutlaatuinen ja kaunis – niin sisä- kuin ulkopuolelta. Laivaa kohtaan on jo nyt esiintynyt valtavasti kiinnostusta, mistä olemme iloisia. Viking Glory luo meille uskoa tulevaisuuteen, sanoo Viking Linen toimitusjohtaja Jan Hanses.

ONNISTUNUT OSAKEANTI

Viking Linen kolmas kvartaali 2021 sujui vahvasti, ja maksuvalmius oli hyvä, yhtiö toteutti syksyllä osakkeenomistajien merkintätuotusannin. Osakeanti oli menestys. Viking Line keräsi annilla noin 51,8 miljoonaa euroa. ■

Lisätiedot:

Jan Hanses, toimitusjohtaja
jan.hanses@vikingline.com
puh. +358 18 270 00

Tallink Siljalla matkustajamäärät laskivat mutta rahtimäärät kasvoivat viime vuonna

Tallink on julkaissut vuoden 2021 neljännen kvartaalin sekä joulukuun matkustaja- ja rahtiluvut. Lukuihin vaikuttivat edelleen koronaviruspandemia ja eri maiden matkustusrajoitukset.

Tallink-konserni kuljetti kaikilla reiteillään koko vuoden 2021 aikana yhteensä 2 961 975 matkustajaa, mikä on 20,6 prosenttia vähemmän kuin vuonna 2020 (3 732 102 matkustajaa vuonna 2020). Matkustajamäärät laskivat Suomi-Ruotsi-, Suomi-Viro- ja Latvia-Ruotsi-reiteillä vuoteen 2020 verrattuna. Latvia-Ruotsi-reitillä yhtiö ei liikennöinyt ollenkaan vuonna 2021, ja kaksi Suomi-Ruotsi-reitin laivaa palasi reitille matkustusrajoituksista johtuen vasta vuoden 2021 toisella vuosipuoliskolla. Matkustajamäärät kasvoivat vuonna 2021 vuoteen 2020 verrattuna vain Tallinna-Tukholma-reitillä, joka avattiin uudelleen heinäkuussa 2021 lähes puolentoista vuoden tauon jälkeen. Vuonna 2021 kuljetettujen ajoneuvojen määrä laski edellisvuodesta, ja vuoden 2021 aikana yhtiö kuljetti kaikilla reiteillään yhteensä 602 033 ajoneuvoa (702 702 vuonna 2020).

Matkustaja- ja ajoneuvomäärien laskusta huolimatta yhtiö onnistui kasvattamaan kuljetettujen rahtiyksiköiden määrää 369 170 yksik-

köön vuonna 2021 (359 811 yksikköä vuonna 2020). Rahtiyksiköiden määrä kasvoi Suomi-Viro- ja Viro-Ruotsi-reiteillä vuonna 2021 vuoteen 2020 verrattuna, ja Suomi-Ruotsi-reitillä rahtia kuljetettiin vuonna 2021 vain hieman vähemmän kuin vuonna 2020.

Tämän vuoden alussa Tallink on jälleen joutunut koronatilanteen ja matkustusrajoituksien johdosta tekemään muutoksia Helsingin ja Tukholman välisellä reitillä liikennöivien Silja Serenaden ja Silja Symphonyn aikatauluihin.

Silja Serenaden matkat on laitettu jäihin maaliskuun 24. päivään asti ja alus palaa normaaliin aikatauluunsa 25. maaliskuuta alkaen. Osa Silja Symphony -aluksen tammikuun ja helmikuun lähdöistä on peruttu. Symphony kulkee 19. tammikuuta – 13. helmikuuta välisenä aikana poikkeusaikataulun mukaisesti ja se palaa normaaliin aikatauluun ystävänpäivänä. ■

Lähde: Tallink-konsernin pörssitiedotteet: <https://www.tallink.com/stock-exchange-releases>

Lisätietoja: Tallink Grupp, Communications Director **Katri Link**
+372 5304 2121, katri.link@tallink.ee

Viking Line avslutade ett exceptionellt år med tro på framtiden

År 2021 fortsatte liksom föregående år att vara exceptionellt för hela världen, så också för Viking Line. På grund av pandemin var verksamhetsomgivningen tidvis mycket ogynnsam med därtill hörande ekonomiska konsekvenser, samtidigt som det under året förekom flera positiva händelser för verksamheten. Av Viking Lines sju fartyg såldes M/S Mariella i maj och i december levererades nya klimatsmarta Viking Glory.

TRAFIKEN PÅ DE OLIKA LINJERNA

Antalet passagerare som reste med rederiet under 2021 var 2 315 137 (1 927 302), vilket motsvarar en ökning på 20,1% jämfört med föregående år.

Den största ökningen var på linjen Åbo – Åland - Stockholm med 904 321 passagerare (+51,9 %). På linjen Helsingfors – Åland - Stockholm minskade antalet passagerare till 153 183 (-11,3%), påverkat av försäljningen av M/S Mariella i maj 2021. Linjens andra fartyg, M/S Gabriella, gjorde under sommaren ett antal specialkryssningar till olika inhemska destinationer. Viking Cinderella, efter ett kortare gästspel på Åbolinjen, inledde sin ordinarie kryssningstrafik mellan Stockholm och Mariehamn den tredje juni, gjorde därtill specialkryssningar till ett fler-

tal svenska destinationer och hade under året 261 010 passagerare (+26,2%). Antalet passagerare mellan Mariehamn och Kapellskär på M/S Rosella var 348 209 (+81,8%). Mellan huvudstäderna Helsingfors och Tallinn, hade M/S Viking XPRS 591 122 passagerare (-21,1%), minskningen var en följd av skärpta reserestriktioner under delar av året. Antalet fraktenheter var 129 278 (+ 2,9%) och antalet personbilar 442 484 (+24%)

NYA M/S VIKING GLORY PÅ VÄG HEM

Under året avslutades fartygsbygget av klimatsmarta M/S Viking Glory på XSI-varv i Xiamen och dagen innan julafton överläts hon till Viking Line. Vi ser fram emot att ta emot Viking Glory i februari i Åbo.

LYCKAD EMISSION

Viking Line gick starkt ur det tredje kvartalet 2021 med en god likviditet. För att ytterligare stöda verkställandet av Viking Lines strategi för fortsatt lönsam tillväxt i en omgivning efter Covid-19-pandemin, genomfördes under hösten en aktieemission med företrädesrätt för aktieägarna. Emissionen blev framgångsrik och som ett resultat erhöll Viking Line cirka 51,8 miljoner euro. ■



Bild Robert Nymän

För Tallink en minskning av passagerarantalet för helåret, men en ökning inom frakt

Tallink Gruppens passagerar- och transportstatistik, för fjärde kvartalet 2021 och december, fortsätta att bevisa en allvarlig påverkan av covid-pandemin och pågående reserestriktioner.

Under helåret 2021 hade Tallink Grupp totalt 2 961 975 passagerare på alla bolagets linjer, vilket var en minskning med 20,6 % jämfört med helåret 2020 (3 732 102 passagerare 2020). Den enda sträckan som såg en

ökning, av antalet passagerare 2021 jämfört med 2020, var linjen Tallinn-Stockholm, som öppnades igen i juli 2021 efter att ha varit avstängd i nästan ett och ett halvt år sedan mars 2020. Antalet passagerarfordon som transporterades 2021 minskade också jämfört med föregående år med totalt 602 033 personbilar som transporterades på alla bolagets linjer under året (702 702 år 2020). Trots minskningar av antalet passagerar- och passagerarfordon lyckades Tallink Grupp

öka antalet fraktenheter under året till totalt 369 170 enheter för helåret (359 811 enheter 2020). I början på detta år har Tallink p.g.a av coronaläget och reserestriktionerna igen varit tvungen att göra ändringar i tidtabellerna på Silja Serenade och Silja Symphony som trafikerar mellan Helsingfors och Stockholm. Silja Serenade kommer tillbaka i trafik först efter den 24.3.2022 och en del av Silja Symphonys avgångar under januari och februari är annullerade. ■

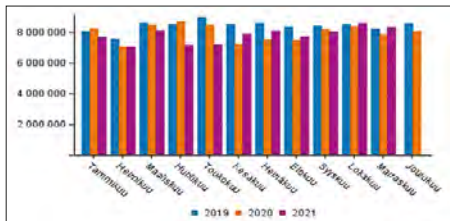
Merikuljetukset kasvoivat marraskuussa



Kuva Jari Tiirikainen

Ulkomaan merikuljetusten kokonaismäärä oli vuoden 2021 marraskuussa yhteensä 8,3 miljoonaa tonnia. Merikuljetukset kasvoivat edellisen vuoden marraskuuhun verrattuna 6 prosenttia. Vienti kasvoi 8 prosenttia ja oli 4,6 miljoonaa tonnia. Tuonti kasvoi 3 prosenttia ja oli yhteensä 3,8 miljoonaa tonnia.

ULKOMAAN MERIKULJETUKSET KUUKAUSITTAIN (TONNIA) 2019–2021



Eniten kuljetettiin kappaletavaraa, yhteensä 1,5 miljoonaa tonnia, joka oli 19 prosenttia kaikista kuljetuksista. Seuraavaksi eniten kul-

jetettiin öljytuotteita 1,1 miljoonaa tonnia sekä raakaöljyä 0,8 miljoonaa tonnia.

KONTTIEN KULJETUKSET

Konteja kuljetettiin yhteensä 0,9 miljoonaa tonnia Suomen satamien kautta marraskuussa 2021, joka oli 7 prosenttia vähemmän kuin vuoden 2020 marraskuussa. Kuljetettujen konttien määrä oli 62 169 (110 393 TEU-konttia) 1). Konttien vienti väheni 14 prosenttia tonneissa mitattuna ja tuonti kasvoi 10 prosenttia vuoden 2020 marraskuuhun verrattuna.

KULJETUSVÄLINEIDEN KULJETUKSET

Kuljetusvälineitä kuljetettiin ulkomaan meriliikenteessä marraskuussa 2021 kaikkiaan 229 688 kappaletta. Kuljetusvälineiden kuljetuksista suurin osa oli matkustajien henkilöautojen kuljetuksia. Henkilöautoja kuljetettiin marraskuussa 119 529 kappaletta. Seuraavaksi eniten kuljetettiin kuorma-autoja 63 251 kappaletta ja kuorma-autojen perävaunuja 42 651 kappaletta.

MATKUSTAJALIIKENNE

Matkustajaliikenteessä kuljetettiin vuoden 2021 marraskuussa 722 456 henkilöä. Suomen ja Ruotsin välillä matkusti 400 006 henkilöä, Suomen ja Viron välillä 316 504 henkilöä, sekä Suomen ja Saksan välillä 5 943 henkilöä. Vuoden 2020 marraskuuhun verrattuna matkustajien määrä yli kaksinkertaistui. Vuoden 2019 marraskuuhun verrattuna matkustajia oli kuitenkin vain 59 prosenttia. Marraskuussa 2021 Suomeen ei saapunut ulkomaisten risteilyalusten matkustajia.

SAIMAAN KANAVAN ALUSLIIKENNE JA KULJETUSTEN MÄÄRÄ

Saimaan kanavan kautta kuljetettiin 87 863 tonnia tavaraa ulkomaan liikenteessä. Ulkomaan liikenteessä olevilla aluksilla kuljetettiin eniten raakamineraaleja ja sementtiä, yhteensä 29 094 tonnia. ■

Varsinaiseen kauppalaivastoon kuului 669 alusta joulukuussa 2021

Vuoden 2021 joulukuussa Suomen kauppalaivaston koko oli 1 235 alusta. Varsinaiseen kauppalaivastoon kuului 669 alusta ja pienaluksiin 283 alusta. Proomuja ja muita kuljetuskoneettomia aluksia oli yhteensä 283 kappaletta. Kauppa-alusluetteloon, johon voidaan merkitä pääasiassa ulkomaan liikenteessä toimivia aluksia, kuului vuoden 2021 joulukuussa yhteensä 106 alusta. Koko rekisteröidyn kauppalaivaston bruttovetoisuus oli 1 862 051. Tästä varsinaisen kauppalaiv-

vaston bruttovetoisuuden osuus oli 1 738 552 ja kauppa-alusluetteloon merkittyjen alusten 1 572 338.

Varsinaisesta kauppalaivastosta suurin osa oli matkustaja-aluksia ja seuraavaksi eniten oli erikoisaluksia ja muita aluksia. Matkustaja-aluksia oli 191 kappaletta, erikoisaluksia 180 kappaletta ja muiden alusten luokkaan kuului 96 alusta. Bruttovetoisuuden mukaan suurin luokka oli ro-ro-matkustaja-alukset. Seura-

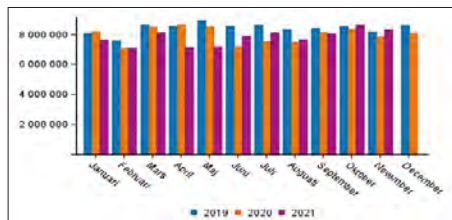
vaksi suurimmat luokat olivat ro-ro-lastialukset ja muut kuivalastialukset. Ro-ro-matkustaja-alusten ja ro-ro-lastialusten bruttovetoisuus oli yli puolet koko varsinaisen kauppalaivaston vetoisuudesta. Suurin osa kauppa-alusluetteloon merkityistä aluksista oli muita kuivalastialuksia, ro-ro-lastialuksia ja erikoisaluksia. Muita kuivalastialuksia oli 35 kappaletta, ro-ro-lastialuksia 27 kappaletta ja erikoisaluksia 17. Bruttovetoisuuden mukaan suurin luokka olivat ro-ro-matkustaja-alukset, ro-ro-lastialukset ja muut kuivalastialukset. Ro-ro-matkustaja-alusten ja ro-ro-lastialusten bruttovetoisuus oli kaksi kolmasosaa koko kauppa-alusluettelon tilavuudesta. ■

Lähde: Liikenne ja matkailu, Tilastokeskus

Sjötransporter ökade i november

I november år 2021 uppgick den totala volymen i utrikes sjötransporter till sammanlagt 8,3 miljoner ton. Sjötransporterna ökade med 6 procent jämfört med november året innan. Exporten ökade med 8 procent och var 4,6 miljoner ton. Importen ökade med 3 procent och uppgick till totalt 3,8 miljoner ton.

UTRIKES SJÖTRANSPORTERNA EFTER MÅNAD (TON) 2019–2021



Mest transporterades styckegods, totalt 1,5 miljoner ton, vilket var 19 procent av alla transporter. Näst mest transporterades oljeprodukter, 1,1 miljoner ton och råolja, 0,8 miljoner ton.

CONTAINERTRANSPORTER

I november 2021 transporterades totalt 0,9 miljoner ton containrar via finska hamnar, vilket var 7 procent mindre än i november år 2020. Antalet transporterade containrar var 62 169 (110 393 TEU-contain-

rar) 1). Exporten av containrar minskade med 14 procent mätt i ton och importen ökade med 10 procent jämfört med november 2020.

TRANSPORT AV TRANSPORTMEDEL

Totalt transporterades 229 688 transportmedel i utrikes sjöfart i november 2021. Största delen av dem var transporter av passagerares personbilar. I november transporterades 119 529 passagerares personbilar. Näst mest transporterades lastbilar, 63 251 stycken och släpvagnar för lastbilar, 42 651 stycken.

PASSAGERARTRAFIK

I passagerartrafiken transporterades i november 2021 totalt 772 456 personer. Mellan Finland och Sverige reste 400 006 personer, mellan Finland och Estland 316 504 personer och mellan Finland och Tyskland 5 943 personer. Antalet passagerare mer än fördubblades jämfört med antalet i november 2020. Jämfört med november 2019 var antalet passagerare dock bara 59 procent. I november 2021 ankom inga passagerare till Finland med utländska kryssningsfartyg.

FARTYGSTRAFIKEN PÅ SAIMA KANAL OCH TRANSPORTMÄNGDEN

Totalt 87 863 ton transporter i utrikes sjöfart registrerades via kanalen. Med fartyg i utrikes sjötrafik transporterades mest oarbetade mineraler och cement, totalt 29,094 ton. ■

I december 2021 hörde 669 fartyg till den egentliga handelsflottan

Till Finlands handelsflotta hörde i december 2021 totalt 1 235 fartyg. Till den egentliga handelsflottan hörde 669 fartyg och till småfartygen 283 fartyg. Antalet pråmar och övriga fartyg utan framdrivningsmaskineri uppgick till totalt 283 fartyg. I handelsfartygsförteckningen, där man i huvudsak kan ange fartyg i utrikesfart, fanns i december 2021 totalt 106 fartyg. Bruttodräktigheten för hela den registrerade handelsflottan var 1 862 051, varav den egentliga handelsflottans andel av bruttodräktigheten uppgick till 1 738 552. Fartygen i handelsfartygsförteckningen hade en andel på 1 572 338.

De flesta fartygen som hörde till den egentliga handelsflottan var passagerarfartyg och näst flest specialfartyg och övriga fartyg. Totalt 191 var passagerarfartyg, 180 specialfartyg och 96 övriga fartyg. Sett till bruttodräktighet var den största klassen ro-ro-passagerarfartyg. De näst största klasserna var ro-ro-lastfartyg och övriga torrlastfartyg. Bruttodräktigheten för ro-ro-passagerarfartyg och ro-ro-lastfartyg var mer än hälften av den hela egentliga handelsflottans dräktighet. Största delen av de fartyg som ingår i förteckningen över handelsflottan var övriga torrlastfartyg, ro-ro-lastfartyg och specialfar-

tyg. Antalet övriga torrlastfartyg uppgick till 35, ro-ro-lastfartyg till 27 och specialfartyg till 17. Enligt bruttodräktighet var den största klassen ro-ro-passagerarfartyg, ro-ro-lastfartyg och övriga torrlastfartyg. Bruttodräktigheten för ro-ro-passagerarfartyg och ro-ro-lastfartyg var två tredjedelar av volymen för den hela egentliga handelsflottan.

Antalet fartyg i den egentliga handelsflottan hade minskat med elva jämfört med situationen vid föregående årsskiftet. Antalet passagerarfartyg var fem färre och antalet övriga torrlastfartyg var tre färre. Antalet ro-ro-lastfartyg var två färre och antalet tankfartyg var ett färre. Antalet specialfartyg hade ökat med fyra och antalet övriga fartyg hade minskat med fyra. Antalet småfartyg hade minskat med två jämfört med situationen vid föregående årsskiftet. Antalet pråmar och andra fartyg utan framdrivningsmaskineri hade ökat med fem jämfört med situationen vid föregående årsskiftet. Antalet fartyg i förteckningen över handelsflottan blev oförändrat i december 2021. ■

Källa: Transport och turism, Statistikcentralen

VAROITTAVA ESIMERKKI HUONOSTA VESIKEMIASTA HÖYRYKATTILASSA

Höyrykattila on ollut 13 vuotta käytössä. Kattila on ollut koko käyttökänsä jaksottaisessa käytönvalvonnassa. Kattilan teho on 5,0 MW, sen suurin sallittu käyttöpainne on 13 bar ja lämpötila 195 celsiusastetta. Kattilan pääpolttoaineena on kaasu ja varalla on kevyt polttoöljy. Jaksottainen käytönvalvonta tarkoittaa tässä tapauksessa, että laitoksella käydään vähintään 3 kertaa viikossa, ja laitos on etävalvonnan piirissä sekä varustettuna kattavalla TUV-järjestelmällä. TUV-järjestelmässä on kattilan turvallisuuteen liittyvät turva- ja lukituslaitteet, jotka tarvittaessa automaattisesti ajavat kattilan turvalliseen tilaan. Suurin sallittu laitoskäyntiväli on tällä laitoksella 84 tuntia painelaitedirektiivin mukaan (valtioneuvoston asetus painelaiteturvallisuudesta). Käytännössä laitoksella käydään jokaisena arkipäivänä tarkistuskierroksella.

Aikaisempina käyttövuosina veden pehmentimet ovat useamman kerran rikkoutuneet, eikä rikkoutumista ei ole huomattu ajoissa, vaan kattilaan on syötetty kovaa vettä. Lisäksi pehmentimien kationinvaihtohartsia on päässyt veden mukana kattilaan. Kattila on aiemmin kerran happopesty suolahappoliuoksella ja neutraloitu ammoniakkivedellä.

Tämän pesun tulos ei ole ollut haluttu. Sisäpuolisten tarkastusten yhteydessä tuliputkilla ja tulitorvella on havaittu kattilakivikertymää, jota on yritetty poistaa mekaanisesti siinä onnistumatta.

Korjaustyö venyi päivistä viikkoihin

Käytönvalvojan vaihtuessa uusi käytönvalvoja tutki tarkkaan kattilan kunnon ja havaitsi räjähdysluukusta valuvan vettä palotilan puolelta. Kattila ajettiin suunnitelmallisesti alas ja todettiin kattilan kääntökammiossa takaseinän ja räjähdysluukun putken kohdalla vuoto.

Korjaustyö tarkastuksineen oli suunniteltu kestämään noin kolme pitkää työpäivää. Koska kattilan vesipuolelta löytyi paljon kattilakiveä, korjaustyö kesti kolme viikkoa. Kustannuksia kertyi paljon, koska höyryn ja lämmön tuotanto jouduttiin järjestämään höyryautolla ja siirretävällä kuumavesikattilalla.



Kuva Energytech, Kristian Katajamäki

Kuvassa näkyvä punainen kerrostuma on kattilakiveä. Kattilan vesitilasta poistettiin mekaanisesti noin kaksi kuutiometriä kattilakiveä. Kattilan vesitilavuus on 18 kuutiometriä.

Tämän jälkeen räjähdysluukku uusittiin, ja kattila happopestiin. Happopesu kaikkine toimenpiteineen kesti 30 tuntia. Kattilalle tehtiin vesipainekoe ennen ja jälkeen happopesun. Kattila otettiin normaaliin tuotantoon, ja se on toiminut moitteettomasti sen jälkeen.

Höyrykattilalaitoksen vesien laadun seurantaan tulee käyttää riittävästi resursseja, jotta vältetään ylimääräisiltä seisokki- ja huoltokustannuksilta. ■

Teksti ylikonemestari Jukka Kauppinen
Taitotalo

Lähde Kristian Katajamäki, Energytech



Vuoden 2021 varustamobarometri tarjoaa yleisnäkymän pahimmasta korona-alhosta toipuneeseen merenkulkuala

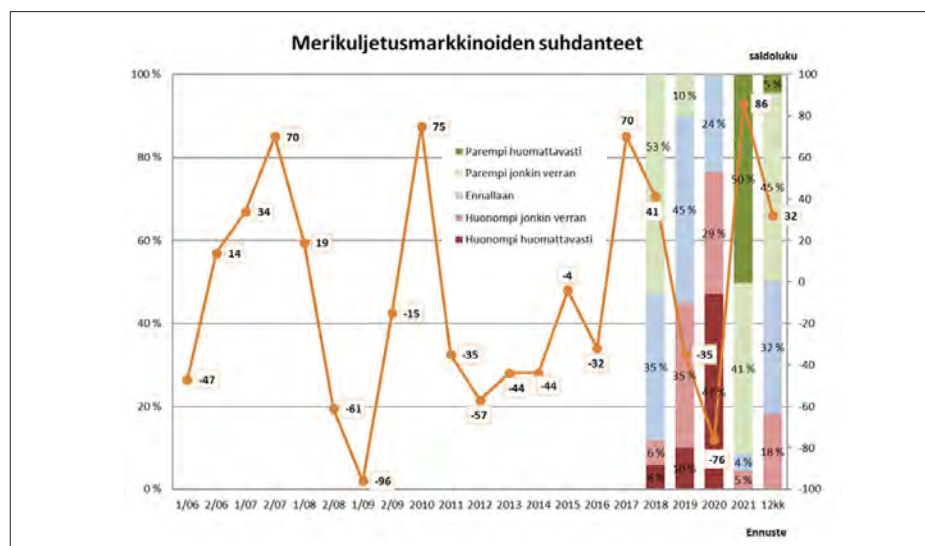
Merenkulkualan suhdanteet, kuljetuskysyntä ja hintakehitys nousivat vuoden 2021 varustamobarometrissa voimakkaasti ja nopeasti. Täytyy kuitenkin muistaa, että edellisenä vuonna covid-19-pandemia näkyi varustamobarometrin aikasarjoissa syvänä pudotuksena, josta nyt noustiin selkeästi ylöspäin. Myös tulevaisuuden odotukset ovat positiivisia. Toisaalta polttoaineen hinta ja vaikeus palkata merihenkilöstöä ovat yhä selkeämmin tulevaisuuden haasteita. Vuotuisen varustamobarometrin laatii Turun yliopiston Brahea-keskuksen Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen yhteydessä toimiva Shortsea Promotion Centre Finland.

Varustamobarometrin rahtiliikenteeseen keskittyvä kysely toteutettiin loka–marskuussa 2021, ennen kuin omikron-variantista oli tietoa. Merenkulkumarkkinoiden suhdanteita kaudella 2021 kuvaava saldoluku nousi 86 pisteeseen, korkeammalle kuin milloinkaan barometrin toteutusaikana. Edellisen kauden pudotus oli toisaalta myös nopea ja raju. Nousua tälle kaudelle ennakoitiin jo vuoden 2020 barometrissa, mutta huomattavasti maltillisemmin. Kuljetuskysyntä elpyi vastanneista 86 % mukaan. Suhdanteiden ennakoidaan jatkuvan positiivisina ja tulevalle kaudelle 49 % vastaajista ennakoivat paranevaa kysyntää.

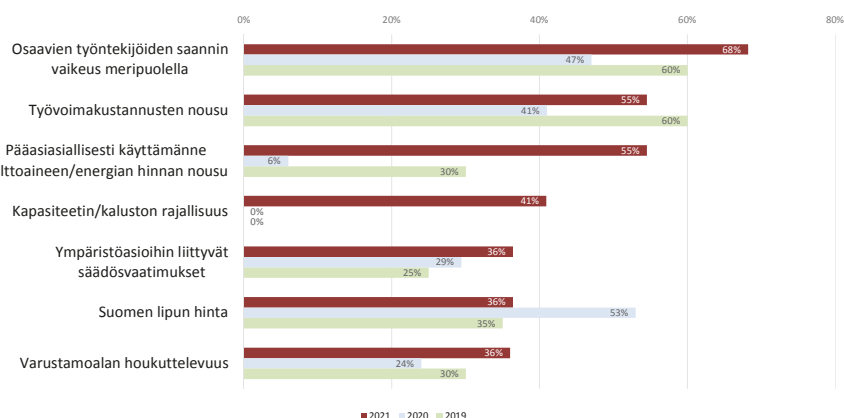
– On ilahduttavaa, että yritysten kehitysnäkymät ovat myönteisiä, mutta esimerkiksi matkustajavarustamot ovat menettäneet puolet matkustajistaan ja jatkuvat matkarajoitukset ovat erittäin haastavia, toteaa Ahvenanmaan maakuntahallituksen osastopäällikkö Linnéa Johansson.

Käytetyn polttoaineen hinta nousi varustamoiden mukaan voimakkaasti tällä tarkastelukaudella. Uusien hiilineutraalien polttoaineiden tullessa markkinoille polttoaineen tai energian hinta tulee todennäköisesti tulevaisuudessa edelleen nousemaan. Varustamoista 55 % piitti polttoaineen hintaa kasvun esteenä.

Hyvä kehitys näkyi myös varustamoiden liikevaihdossa ja kapasiteetin käyttöasteessa. Toisaalta miehistökustannukset ovat edelleen korkeat. Varustamoiden mukaan kapasiteetin



Varustamoiden merkittävimmät kehittymisen ja kasvun esteet



rajallisuus ja osaavan merihenkilöstön saavuus sekä työvoimakustannusten nousu ovat nyt muuttuneessa tilanteessa kasvua rajoittava tekijöitä. Covid-19-pandemia aiheuttaa merenkulkualalle edelleen maailmanlaajuisesti epätasapainoa ja ruuhkautumista.

– Traficomissa seurataan aktiivisesti koronan vaikutuksia merenkulkuun ja raportoidaan tilanteesta valtionhallinnossa. Traficom on saanut hallitukselta tehtäväksi myöntää varustamoille koronatukea, jonka avulla varmistetaan yhteiskunnan kannalta riittävät meren-

kulun yhteydet, toteaa johtaja Pipsa Eklund, Liikenne- ja viestintävirasto.

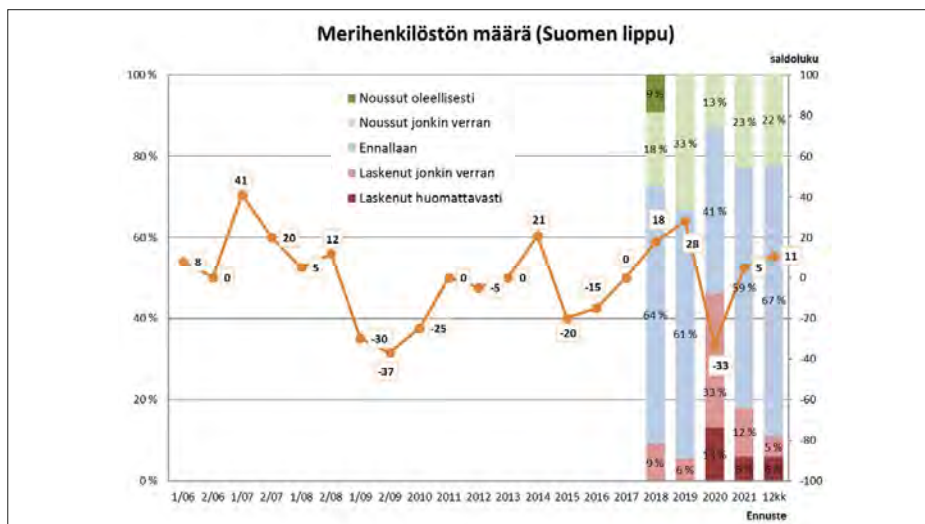
Varustamoita odottavat seuraavaksi uudet merenkulun hiilineutraalisuustavoitteisiin liittyvät haasteet.

– Varustamot ovat sitoutuneet kunnianhimoisiin päästövähennystavoitteisiin, varustamoala on jopa esittänyt IMO:n tavoitteen reipasta kiristämistä, niin että maailman merenkulku olisi hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä. Kuten barometrin tulokset osoittavat, tavoitteen saavuttaminen tulee vaatimaan suuria taloudellisia panostuksia ja uutta teknologiaa. Uusiutuvien

polttoaineiden saatavuudella tulee olemaan ratkaiseva merkitys, toteaa Suomen Varustamot ry:n toimitusjohtaja Tiina Tuurnala.

Varustamot ennustavat että Suomen lipun alla liikenneviivien aluksen miehistö määrä kasvaa hiukan.

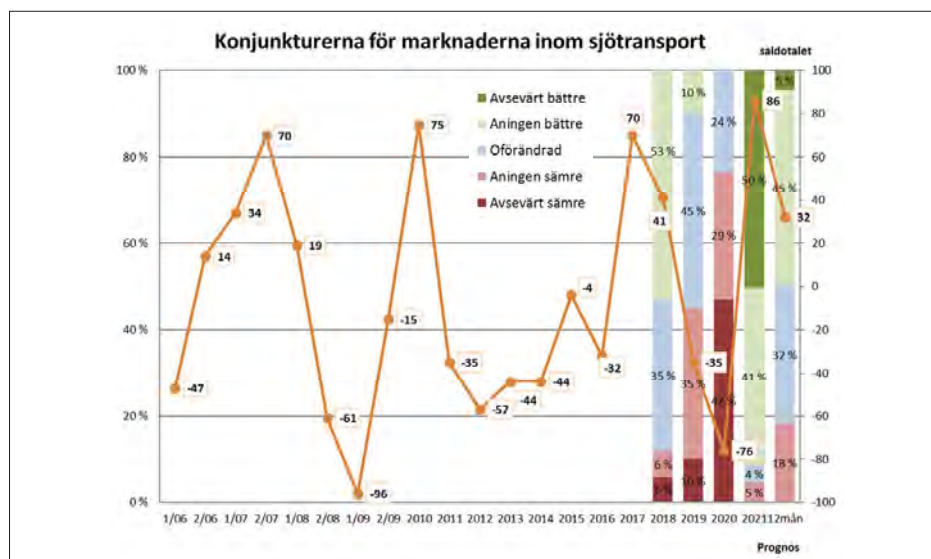
Vuoden 2021 teemakysymyksessä kysyttiin, mitä keinoja varustamot aikovat käyttää kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen. Keinoina nähtiin erityisesti reittien ja kuljetusten optimointi, mikä ei tosin yksistään riitä. Vastaajista 70 % piti pullonkauloina uusien, vähähiilisten polttoaineiden tai energian hintaa sekä niiden saatavuutta. Toisella teemakysymyssarjalla kartoitetaan viiden vuoden aikajänteellä varustamojen näkemyksiä yritysvaluutasta ja ympäristöystävällisyydestä kilpailuelementtinä. Vastaajista 57 %:in mukaan rah-



dinantajat ottavat huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoi-

den vastuullisuudesta, mikä on hieman isompi osuus kuin aiemmissa kyselyissä. ■

Rederibarometern 2021 har publicerats – en vändning mot det bättre i sikte



Rederibarometern 2021 visar på en kraftig, snabb och positiv utveckling av konjunkturerna, transportefterfrågan och priserna inom sjöfarten. Man bör emellertid hålla i åtanke att förra året syntes covid-19-pandemin i rederibarometerns tidsserier som ett djupt fall, som branschen nu tydligt hämtar sig från. Även framtidsförväntningarna är positiva. Å andra sidan är bränslepriset och svårigheten att rekrytera sjöpersonal allt tydligare framtida utmaningar.

Den årliga Rederibarometern produceras av Shortsea Promotion Centre Finland, som verkar i anslutning till Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitets Brahea-centrum.

Rederibarometerns enkät om frakttransport genomfördes i oktober–november 2021 innan det fanns information om omikronvarianten. Saldotale för konjunkturerna i sjöfartsbranschen steg under perioden 2021 till 86 poäng, vilket är det högsta någonsin under den tid då barometern har genomförts. Å andra sidan var också raset under den föregående perioden både snabbt och kraftigt. En

uppgång för denna period förutspåddes redan i barometern 2020 men den förväntades bli betydligt måttligare. Enligt 86 procent av svarspersonerna har transportefterfrågan återhämtat sig. I konjunkturerna förutspås den positiva utvecklingen fortsätta och 49 procent av svarspersonerna förutspår större efterfrågan för den kommande perioden. "Det är glädjande att företagen ser positiva tendenser men t.ex. passagerarrederierna har tappat hälften av sina resenärer och fortsatta reserestriktioner är mycket utmanande", noterar Linnéa Johansson, avdelningschef vid Ålands landskapsregering. Enligt rederierna steg priset på använt bränsle kraftigt under denna granskningsperiod. När nya kolneutrala bränslen kommer ut på marknaden kommer bränsle- eller energipriset sannolikt att stiga ytterligare i framtiden. Bränslepriset är ett tillväxthinder enligt 55 procent av rederierna. Den positiva utvecklingen syntes också i rederiernas omsättning och kapacitetsutnyttjandegrad.

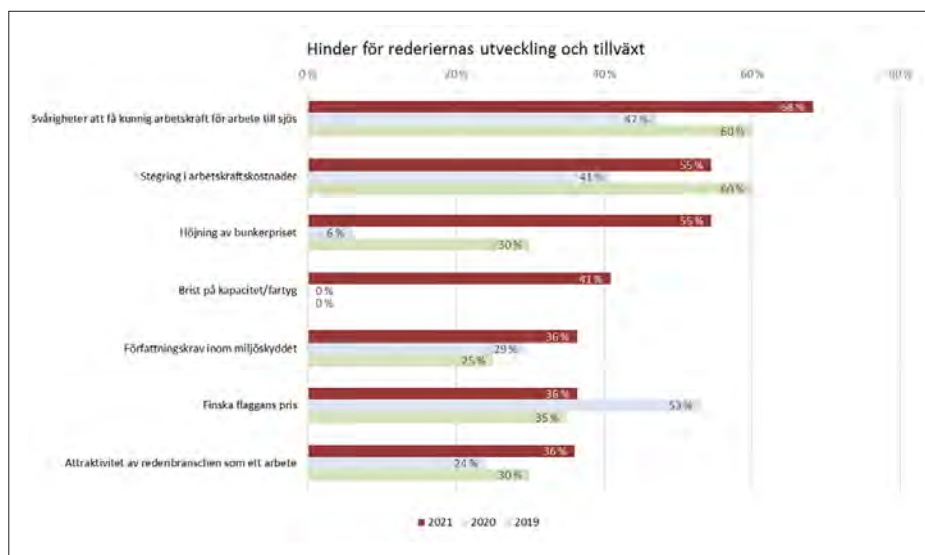
Å andra sidan är besättningskostnaderna fortfarande höga. Enligt rederierna är också den begränsade kapaciteten och tillgången till kunnig sjöpersonal samt de stigande arbetskraftskostnaderna faktorer som begränsar tillväxten i den nya situationen. Covid-19-pandemin orsakar fortfarande obalans och stockningar inom sjöfartssektorn globalt. "Traficom följer aktivt coronapandemins effekter på sjöfarten och rapporterar om situationen inom statsförvaltningen."

I barometern uppskattar rederierna att besättningsantalet i fartyg som trafikerar under finsk flagg kommer att öka en aning.

Regeringen har gett Traficom i uppgift att bevilja rederierna coronastöd för att säkerställa tillräckliga sjöfartsförbindelser för samhället", säger direktör Pipsa Eklund, Transport- och kommunikationsverket. Härnäst kommer rederierna att ställas inför nya utmaningar i anslutning till sjöfartens kolneutralitetsmål. "Rederierna har förbundit sig till ambitiösa utsläppsminskningssmål, och rederibranschen har till och med föreslagit en rejäl åtstramning av IMO:s mål för att den globala sjöfarten ska bli koldioxidneutral före 2050. Som barometerns resultat visar kommer det att krävas stora ekonomiska satsningar och ny teknik för att nå målet. Tillgången på förnybara bränslen kommer att ha avgörande betydelse", konstaterar Tiina Tuurnala, verkställande direktör för Rederierna i Finland r.f.

I temafrågan för 2021 tillfrågades rederierna vilka metoder de ämnar använda för att minska utsläppen av växthusgaser. Rederierna uppgav att metoderna framför allt innefattar optimering av rutter och transporter, vilket i sig emellertid inte kommer att räcka. Enligt 70 procent av svarspersonerna var priset på nya kolsnåla bränslen eller energi samt tillgången på dem en flaskhals. Med den andra temafrågeserien kartläggs rederiernas uppfattningar om företagsansvar och miljövänlighet som ett konkurrenselement. Kartläggningen avser en femårsperiod. Av svarspersonerna anser 57 procent att befaktarna beaktar en ansvarstagande leveranskedja och intresserar sig för rederiernas ansvarstagande, vilket är en något större andel än i tidigare enkäter. Barometern kartlägger årligen uppfattningen om sjötransporternas och rederibranschens utveckling hos rederiernas högsta ledning. Undersökningen genomfördes som en webbenkät i oktober-november 2021. Enkäten skickades till de finländska rederierna samt till utländska rederier som är viktiga för Finlands sjötrafik.

Rederibarometern har producerats av Short-sea Promotion Centre Finland, som verkar i anslutning till Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitets Brahea-centrum. Barometern genomförs på uppdrag av Transport- och kommunikationsverket Traficom, Rederierna i Finland rf samt Ålands landskapsregering. ■



Suomen Konepäällystiitto ry/
Finlands Maskinbefälsförbund rf
Suomen Varustamot ry/Rederierna i Finland

TARKISTUSPÖYTÄKIRJA/
GRANSKNINGSPROTOKOLL
14.1.2022

LUONTOISETUKORVAUSTEN TARKISTAMINEN 2022 GRANSKNING AV NATURFÖRMÄNSERSÄTTNINGAR ÅR 2022

Allekirjoittajaosapuolten kesken on sovittu, että luontoisetukorvauksia tarkistetaan 1.1.2022 alkaen aiemman käytännön mukaisesti. Korotus on 1.1.2022, 3,5 %. Undertecknarparterna har sinsemellan överenskommit om att naturförmänsersättningarna granskas fr.o.m. den 1.1.2022 enligt sedvanlig praxis. Parterna är överens om att förhöjningen 1.1.2022 är 3,5 %.

Luontoisetukorvaukset muuttuvat 1.1.2022 alkaen seuraavasti:
Naturförmänsersättningarna ändras fr.o.m. den 1.1.2022 enligt följande:

1. Ulkomaanliikenteen konepäällystön työehtosopimus: 1. Kollektivavtal för maskinbefäl inom utrikestrafiken:

1.1.2021 1.1.2022
Korvaus ravinnosta ja asunnosta, ellei työntekijälle varata asuntoa ja ruokaa;
Ersättning för kost och logi, såvida arbetstagaren inte erbjuds kost och logi:

Suomessa/ I Finland	31,38 €	32,48 €
Ulkomailla / Utomlands	59,09 €	61,16 €
asuntokorvaus	laskun mukaan/ logiersättning enligt faktura	

Luontoisetukorvaus vastikevapaan, vuosiloman ja sairauden aikana;
Under vederlagsdag, semester och sjukledighet;
23,02 € 23,82 €

ravintokorvaus	15,40 €	15,94 €
asuntokorvaus	7,62 €	7,88 €

2. Ulkomaanliikenteen konepäällystön pientonniston työehtosopimus: 2. Kollektivavtal för maskinbefäl inom utrikestrafikens småtonnage:

1.1.2021	1.1.2022
Luontoisetukorvaus / vuosilomalla; Naturförmänsersättning / årssemester;	
23,02 €	23,82 €

Suomen Konepäällystiitto ry
Suomen Varustamot ry

Mato Markkanen ja Kultasuu



Meitä oli neljäkymmentä vuotta sitten 60 henkilöä rakentamassa höyrykattilaa pape-ritehtaalle Ruotsissa. Sosiaaliparakeissa kahvi- ja ruokatauoilla keskustelut käsittelivät repumiesten elämää maanläheisesti. Eräänä päivänä keskustelu ohjautui eksoottisiin ruokiin, joita komennusmiehet olivat maailmalla syöneet. Eräs oli Vietnamin syönyt keitettyjä kanan- ja ankanmunia, joissa oli pitkälle kehittyneet poikaset sisällä. Toinen oli syönyt Kiinassa mättä kananmunia, koska sikäläisen käsityksen mukaan ihmisen elimistö hyödyntää mädännetyn kananmunan paremmin kuin tuoreena keitetyn.

Luokkahitsaaja Markkanen oli ollut Libyassa rakentamassa asetehtaita Gaddafille. Markkanen sanoi, että syödessään niitä matojakin. Heti heräsi kysymys Markkaselle: mitä hän tarvitsee, jotta hän syö lautasellisen matoja? Markkaselta tuli heti vastaus: kolme 0,75 litran pulloa Koskenkorva-votkaa. Asentaja Vuorinen otti suikan päästä ja keräsi kolehdin kaikilta. Se riitti hyvin kolmeen pulloon. Sovittiin tarkasti säännöt. Ensin piti tilata naapurikaupungista juomat, sillä vaikka tässä pienessä paperiyhteisössä oli Systembolaget, siellä ei ollut yhtään pulloa Markkasen hyväksymää alkoholia. Mutta kun oikeat

laadukkaat juomat ehdittiin tilaamaan ennen kello 12:ta, ne tulivat linja-auton kyydissä 30 kilometrin päästä isommasta Systembolagetista samana päivänä. Matojen syöntipäiväksi syvältä soppalautaselta sovittiin seuraava päivä.

Mutta matojen kerääjätpä eivät löytäneet tehtaan alueelta kastematoja vaan punaisia tunkiomatoja. Markkanen aloittikin lounastauon syömällä matoja ja juomalla folköliä päälle. Homma sujui hienosti. Markkanen ei tarvinnut tavallista lounasta, koska oli saanut ravitsevan matoaterian. Työt jatkuivat, ja seurasin Markkasen toimia: hän meni muiden poistuttua suoraan vessaan, työnsi sormet kurkkuun ja oksensi madot vessanpyttyyn. Matojen syömisestä hän sai kutsumanimensä Mato Markkanen.

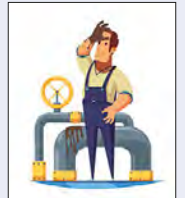
Kultasuu oli Neuvostoliitossa saanut paha-asti turpaansa ravintolaillan jälkeen. Kaikki hampaat irtosivat. Kultasuu lahjoi venäläisen hammaslääkärin, ja hän teetätti kaikki hampaansa kultahampaiksi. Kultasuulla oli takanaan tuore vaikea avioero, ja hän söi mielenterveyslääkkeitä. Tehtiin pitkää työpäivää, ja useina iltoina nautittiin alkoholipitoisia juomia. Kultasuu ei aina muistanut ottaa lääkkeitään, ja toisinaan hän otti liian usein lääkkeitä. Kultasuun työkuunto katosi. Päällikkö lähti tulkiksi hänen kanssaan lääkäriin.

Lääkäri kyseli elämäntilanteesta. Kultasuun elämäntilanne oli ollut niin karua, että ensin hän itse rupesi itkemään. Seuraavaksi kertomuksen

edetessä päällikkö rupesi itkemään, ja lopuksi terveyskeskuslääkäri. Lääkäri totesi, että Kultasuu pitää toimittaa Suomeen hoitoon. Mato Markkasella oli tulossa lomavuoro Suomeen. Päällikkö, luottamusmies, Mato ja Kultasuu sopivat, että Mato Markkanen vie Kultasuun Suomeen hoitoon. Päällikkö tilasi Helsingin satamaan heitä vastaan hoitohenkilökuntaa.

Autolautan ravintoloissa Mato ja Kultasuu istuivat viimeiseen valomerkkiin asti, ja aamunkin he aloittivat taxfreeen juomia nauttien. Molemmat olivat aivan sekaisin terminaali-rakennukseen saapuessaan. Kun hoitohenkilökunta vihdoinkin tavoitti miehet terminaalista, he joutuivat kysymään, kumpi on potilas. Kultasuu ymmärsi kysymyksen, nosti kätensä ja osoitti sormellaan Mato Markkasta. Mato Markkanen vietiin heti psykiatriseen sairaalaan. Kultasuu jäi hortoilemaan Helsingin kaduille. Muutaman tunnin kuluttua hän kiinnitti poliisien huomion ja hänet vietiin samaan sairaalaan kuin Mato Markkanen. Vielä seuraavankin päivän molemmat olivat niin sekaisin, ettei hoitohenkilökunta saanut selville, keitä he oikeasti olivat. Kolmantena päivä asiat selvisivät ja Mato Markkanen pääsi jatkamaan matkaansa kotipuoleen. Nykyään Kultasuun elämä on hyvällä mallilla. Hän on vireä eläkeläinen Äänekoskella. ■

Teksti:
Ylikonemestari
Liimatainen



STTK:n hallitus 01/2022:

Ammattiliitto on työntekijän turva – myös tulevaisuudessa

Työmarkkinakierros on edennyt odotetusti. Sopimuksia syntyy tasaiseen tahtiin, toisaalta työtaisteluilta ja niiden uhilta ei täysin ole vältytty. Myös julkisen sektorin neuvottelut ovat alkaneet ja kevään edetessä on aika arvioida kokonaisuutta.

Työnantajien tavoite on jo pidempään ollut pala palalta rikkoa suomalaista neuvottelu- ja sopimusjärjestelmää ja viedä työehdoista sopiminen lopulta yksittäisen työntekijän ja työnantajan väliseksi – ilman ammattiliiton ja luottamushenkilöiden työntekijälle luomaa tukea. STTK:n hallitus tyrmää tämän tavoitteen täysin.

– STTK:n lähtökohta on, että työehdoista sovitaan jatkossakin työ- ja virkaehtosopimusten puitteissa ja myös silloin, kun työehdoista neuvo-

tellaan työpaikkatasolla paikallisesti sopien, puheenjohtaja **Antti Palola** linjaa.

Työelämän eriarvoistuminen, yhteiskunnan polarisaatio, työn murros ja viimeksi globaali pandemia ovat osoittaneet, että perusasetelma ei ole työelämän isossa kuvassa muuttunut miksiäkään: työnantajalla on direktio-oikeus ja työntekijä on aina työelämän heikompi osapuoli.

– Neuvottelutilanteissa ja etenkin työelämän myrskyissä ilman ammattiliittoa yksittäinen työntekijä on tuulijolla. Liitto on työntekijän turvasatama, Palola korostaa.

STTK:n hallitus toivoo, että työnantajat mieltävät ammattiliiton yhteistyökumppaniksi, eivät vastustajaksi, saati viholliseksi.

– Ammattiliitto on luottamuksen, osallisuuden, osallistumisen ja hyvän työkuultuurin perusta. Työntekijälle ammattiliiton jäsenyys luo turvaa, myönteisen asenteen työhön ja aktiiviseen työntekijyyteen. ■

Lisätietoja STTK:ssa: **Antti Palola**
puhelin 040 509 6030

UHKA VAANII VERKOSSA

– mitä tarkoittaa kyberturvallisuus?

Tietoturvaosaaminen on tärkeä kansalaistaito, joka koskettaa aikuisia, lapsia, yrityksiä sekä valtioita. Kyberturvallisuus on turvallisuuden osa-alue, jolla vastataan digitalisoitumisen tuomiin uudenlaisiin turvallisuushaasteisiin.

Kyberturvallisuusasiantuntijoiden tarve kasvaa koko ajan yhteiskuntamme digitalisoitumisen myötä, sillä monet yhteiskuntamme kriittiset toiminnot kuten rahaliikenne, energiantuotanto sekä vesihuolto ovat liitoksissa tietojärjestelmien ja verkkojen toimintoihin. Korona-aikana kaikenlaiset yksityishenkilöihin kohdistuvat verkkopankkijaukset ovat lisääntyneet räjähdysmäisesti.

Kyberturvallisuus on keskeisessä asemassa koko yhteiskunnan kriisinsietokyvyn kannalta, sillä digitalisaatio lävistää kaikki yhteiskunnan osa-alueet ja talouden sektorit. Näin varaudutaan erilaisiin uhiin, jotka voivat haitata kansalaisten päivittäistä elämää, kuten sähkön ja lämmityksen turvaaminen niin kodeissa kuin myös kriittisissä paikoissa, kuten esimerkiksi sairaaloissa. Suomen valtion ensimmäinen kyberturvallisuusstrategia hyväksyttiin vuonna 2013, uusin versio hyväksyttiin vuonna 2019. Haastattelimme kahta kyberturvallisuusalan asiantuntijaa, Huoltovarmuuskeskuksen **Jarna Hartikaista** sekä Energiateollisuuden **Tuukka Heikkilää**, ja kysimme heidän näkemyksiään kyberuhkista ja niiden vaikutuksista päivittäiseen elämäämme.

KYBERTURVALLISUUDEN EDISTÄMINEN KANSALLISELLA TASOLLA

Huoltovarmuuskeskuksessa on pitkään tehty työtä kyberturvallisuuden edistämiseksi, tällä hetkellä heillä on käynnissä viisi vuotinen ohjelmakokonaisuus Digitaalinen turvallisuus 2030 (DT2030), jonka tavoitteena on kehittää yhteiskunnan sietokykyä kyberhäiriöitä vastaan. DT2030-ohjelman visiona on yhteiskunta, jonka kriittiset toiminnot kestävät kyberhäiriöt. Jarna Hartikainen Huoltovarmuuskeskuksesta kertoo, että mitä enemmän toimintoja digitalisoidaan, sitä enemmän on kyberriskejä. ”Monissa tuotannoissa digitalisointi tuo lisää luotettavuutta ja ohjattavuutta, tarkkuutta – eli toisin sanoen tehokkuutta, kuitenkin näiden turvaaminen on vaativampaa”, hän lisää. Lisäksi saattaa olla, että turvallisimmat ratkaisut näkyvät käytettävyydessä. ”Monta kirjautumista ja mutkikkaat salasanat, se on sellaista tasapainoilua turvallisuuden, tehokkuuden ja käytettävyyden kanssa”, Hartikainen lisää vielä.

Suomessa esimerkiksi rahaliikenne, energiantuotanto sekä vesihuolto ovat liitoksissa tie-

tojärjestelmien ja verkkojen toimintoihin, laaja-alaiset häiriöt ovat mahdollisia, esimerkiksi jotkut kansalliset palvelut, ohjelmat tai sovellukset saattavat joutua kaapatuiksi tai muuten vahingoittua. ”Tätä varten on erilaisia varautumistoimenpiteitä. Näiden häiritseminen on tehty mahdollisimman hankalaksi. Jos kuitenkin hyökkäys onnistuu, on tärkeää, että näistä palautuminen on nopeaa ja vaikutuksien laajuutta voidaan rajata. Kuitenkin työ on ensisijaisesti ennaltaehkäisyä”, Hartikainen sanoo. ”Tietoturvariskit realisoituvat vain, jos joku haluaa hyökätä ja hyväksikäyttää heikkouksia”, hän summaa.

NÄIN SÄHKÖN JA LÄMMÖN JAKELU ON TURVATTU

Myös kaupunkien sähkö- ja lämpötuotanto sekä sairaalat ovat turvattu kyberiskujen varalta. Energiateollisuuden kyberasiantuntijat pitävät huolen siitä, että yritykset, jotka tuottavat, hankkivat, siirtävät ja myyvät sähköä, kaasua, kaukolämpöä ja kaukojäähdytystä sekä tarjoavat niihin liittyviä palveluja, pysyvät turvassa kyberrikollisilta. Vaikka korona-aika ei ole juurikaan lisännyt kyberuhkien

TAVALLISIMMAT VERKKORIKOKSET

Kyberuhkia on erilaisia, tyypillisimmin ne ovat tietojenkalastelua, haittaohjelmia sekä palvelunestohyökkäyksiä. Kaikille niille on yhteistä se, että niiden avulla koitetaan yleensä saada rahaa, kiristää tai muuten hyötyä uhrista. Kyberrikosten uskotaan tulevaisuudessa vain lisääntyvän, joten tavallisimpien kyberuhkien tunnistaminen jo tärkeä kansalaistaito. Verkkorikolliset ovatkin kiinnostuneita yksityishenkilöistä, sillä yksityishenkilöt nähdään helpompina uhreina, kun alan ammattilaiset, yritykset tai valtiot. Ne ovat helposti monistettavia ja ne saadaan leviämään laajasti esimerkiksi tekstiviestien tai sähköpostien avulla. Lisäksi yksityishenkilöt haksahtavat helpommin huijauksiin, kuin alan ammattilaisten suojelema yritykset ja valtiot. "Kotitalouksille realistinen uhkakuvana on se, että jokainen internetiin kytketty laite muuttuu käyttökeltomaksi sekä sähköpostilaatikko kaapataan. Moni päivittäinen toimintamme hoidetaan puhelimella/tietokoneella ja sähköpostilla, joten niiden suorittaminen estyy. En voi tarpeeksi korostaa sitä, että ainakin pääasiallisen sähköpostin on oltava monivaiheisen tunnistautumisen takana ja kaikki tärkeät tiedostot varmuuskopioituna", kertoo Heikkilä.

Tavallisen kansalaisen päivittäisessä elämässä suurimpia uhkia ovat salasanojen kalastelut, jossa verkkorikolliset koettavat onkia käyttäjätunnuksia ja salasanoja ja päästä käsiksi uhrin tileihin. Salasanoja voidaan kalastella erilaisilla haittaohjelmilla, joita voi tulla sähköpostien liitteinä taikka tekaistuilla verkkosivuilla, jotka sisältävät haittaohjelmia. Verkkorikolliset voivat myös nuuskaa laskutustietoja sähköpostista ja lähettää sen jälkeen hyvin aidonnäköisiä tekaistuja laskuja.

YRITYSTASON KYBERUHKAT

Myös yritysten tulee varautua kyberuhkiin, niitä voi ilmetä järjestelmissä, ohjelmistoissa, laitteissa sekä tietoliikenneyhteyksissä. Verkkorikolliset voivat onkia liikesalaisuuksia, tehdä palvelunestohyökkäyksiä, jotka haittaavat yrityksen verkkosivujen toimintoja, asentaa erilaisia haittaohjelmia tai kalastella salasanoja. Yrityksissäkin yksi suuri uhka on omat työntekijät ja inhimilliset virheet, siksi on tärkeää, että omat työntekijät koulutetaan tietoturvatietoisiksi, jotta he eivät haksahda ainakaan tyypillisimpiin verkkohuijauksiin.

Kyberrikkejä tunnistetaan ja havaitaan monitasoisesti, kuitenkin kyberturvallisuus on jokaisen yrityksen omalla vastuulla. Toimialakohtaiset vaatimukset ovat toistaiseksi melko vaatimattomia eikä sääntelyä tällä hetkellä ole kuin muutamilla toimialoilla. Esimerkiksi terveydenhoitoalalla on omia vaatimuksia ja lainsäädäntöjä liittyen tietosuojaan, näissä on toimialakohtainen viranomainen Valvira, joka toteutumista valvoo. Tulevina vuosina sääntely

on lisääntymässä esimerkiksi EU:n verkko- ja tietoturvadirektiivin uudistuksen (NIS2) kautta. Tämän kaiken päälle yhteiskunnallisia tarpeita tukee Huoltovarmuuskeskus, Hartikainen kertoo. Mitä tulee kuntien ja yritysten kyberturvallisuuden tasoon Suomessa, Hartikaisen mukaan tilanne vaihtelee, sen mukaan, miten hyvin kyberturvallisuus tunnetaan, panostus ja osaaminen vaihtelevat yrityksittäin. "Usein on tunnistettu, muttei siihen välttämättä satsata ja panosteta. Jotkut ovat hoitaneet tämän taas äärimmäisen hyvin, osa ei. Koko ajan tilanne paranee ja kyberriskien tietoisuus yrityksissä lisääntyy", Hartikainen kertoo.

Tarpeeksi suuri tietoturvuvooro voi aiheuttaa mittavaa tuhoa yritykselle, erilaiset kiristysmenetelmät voivat kaataakin pienemmän yrityksen. Tästä syystä kyberriskit tulisi havaita ja ennaltaehkäistä myös yritystasolla. "Niin kutsuttuja lunnastroijalaisia on ollut liikkeellä jo pitkään. Ne lienevät yleisin kyberuhka kuluttajille ja yrityksille. Ne lukitsevat tärkeät tiedostot siten, että niitä ei välttämättä saa koskaan palautettua", Heikkilä kertoo. ■

Kirjoittanut: Sirpa Toljander

MITEN VÄLTÄÄ TYYPILLISIMMILTÄ HUIJAUKSILTA VERKOSSA?

Huijarit kalastelevat luottokorttitietoja, sähköpostin ja verkkopankin tunnuksia monin eri tavoin. Suuri osa kyberrikoksista tapahtuu, koska ihminen haksahtaa niihin. Alla Kyberturvallisuuskeskuksen ohjeistus turvalliseen verkkoselailuun, joilla välttää tyypillisimmät huijaukset:

- Kaikkiin sähköpostin lähettäjätietoihin ei kannata luottaa, suhtaudu aina varauksella siihen, jos sähköpostissa pyydetään kirjautumaan verkkopankkiin. Älä klikkaa epäilyttäviä linkkejä, vaan mene mieluummin itse suoraan selaimella.
- Älä luota kaikkiin verkkokauppoihin, kannattaa varauksella syöttää luottokortin tietoja sivustolle. Tutustu ensin itse sivustoon ja esimerkiksi verkkokaupan ehtoihin.
- Tarkasta selaimen kohdeosoite ja se, että selaimen tietoliikenteen salausta on päällä. Etenkin verkkopankin salauksen voi tarkastaa siitä, että osoite-ruudulla on lukkoikoni.
- Käytä eri salasanoja eri palveluissa ja vaihda välittömästi murrettu salasana. Lisäksi jokaiseen käyttämäsi eri palveluun on suositeltavaa tehdä eri salasana.

Lähde: Kyberturvallisuuskeskus

Kuva: Pexel

määrää energia-alalla, uusia keinoja hyödyntää ilmenee jatkuvasti, siksi asiantuntijat saavat jatkuvasti päivittää keinojaan suojautua uhkilta. "Kyberuhkat lisääntyvät jatkuvasti, mutta toisaalta niiden torjuntakin kehittyy jatkuvasti. Tämä on jatkuvaa kilpajuoksua hyökkääjien ja puolustajien välillä", kertoo Energiateollisuus ry:n kyberasiantuntija Tuukka Heikkilä.

Pahimmillaan verkkorikolliset voisivat saada sähköntuotannon ja siirrot estettyä koko Suomesta, mutta oikeastaan se ei ole mahdollista tai ainakin hyvin epätodennäköistä. Heikkilä kertoo, että kaikki sähkö- ja lämmöntuotannon sekä jakelun kannalta kriittiset järjestelmät ovat erotettu internetistä, joten käytännössä niihin tarvitsisi päästä fyysisesti käsiksi aiheuttaakseen tuhoa. Toisaalta kaikille kriittisille toimintoille on olemassa varajärjestelmät ja usein niillekin vielä varajärjestelmät, eli on vaikea kuvitella, että yhdellä hyökkäyksellä voitaisiin saada aikaan isoa ja pitkäkestoista tuhoa. "Jos pahin tapahtuisi, niin siihenkin on olemassa toimintaohjeet, eli sähkö- ja lämmönjakelu palautettaisiin varajärjestelmiä hyödyntäen. Viime kädessä tarvittavia laitteita voidaan ohjata myös käsin", Heikkilä kiteyttää.

Energiateollisuuden seminaari



Energiateollisuus ry järjesti viime vuoden loppupuolella perinteisen seminaarin Helsingissä. Yleisöä oli paikalla yli sata henkilöä, joka korona-ajan etätaapaamisen jälkeen oli myönteistä kehitystä kohti normaalia elämää.

Energiateollisuus ry:n hallituksen puheenjohtaja **Arto Sutinen** (Savon Voima Oy) avasi toimittaja Jaakko Loikkasen juontaman seminaarin. Sutinen kertoi, että Energia-alalla on menossa energiamurros pyrkimyksenä päästä eroon fossiilisista polttoaineista. Hänen mukaansa sähkön tuotanto on jo käytännössä päästötöntä ja kaukolämmön osalta tavoite on olla päästötön vuoteen 2030 mennessä. Alan yrityksillä on menossa investointeja, joihin vaikuttavat valtion päätökset ja tuet. Alan verotusta ei tule lisätä. Ala on kasvava ja vaatii nykykehityksessä lisäinvestointeja.

Toimitusjohtaja **Jukka Ruusunen** (Fingrid Oy) kertoi Sähkömarkkinoista energiamurroksen mahdollistajana. Yleinen sähköistymisen kasvaa ja tämä vaatii suuria volyymeja. Muutoksia tapahtuu monella rintamalla Tuulivoiman ja muiden uusiutuvien sähköntuotantotapojen osuus kasvaa, uusia sähköasemia tarvitaan paljon. Vahva sähköverkko mahdollistaa sähkön siirron markkinoiden käyttöön, hyvä kantaverkko voi päättää yleisestä hyvinvoinnista Suomessa. Kuultiin myös, että Ruotsin kantaverkko ei ole hyvässä kunnossa.

Valionvarainministeri **Annika Saarikko** kertoi puheenvuorossaan Glasgow ilmastokonferenssista, jossa hän osallistui eri valtioiden valtionvarainministereistä koostuvan ilmastokoalition kokoukseen. Ilmastopolitiikka on osa talouspolitiikkaa, jossa päästöjen hinnoittelu on kestävä kehityksen yksi tärkeä tekijä. Suomen kehittämät vähähiilikartat ovat energiateollisuudelle hyvä vientituote. Saarikon mielestä Suomessa on harjoitettu viisasta energiapolitiikkaa, jota kuitenkin EU:n esitykset saattavat jatkossa sotkea. Tavoite tulee olla Suomen omassa maassa eikä Suomen tulisi maksaa muiden maiden lämmityskuluja. Energia-alalla on tarve suuriin investointeihin, joihin julkinen raha ei pelkästään riitä,

tarvitaan myös yksityistä rahaa. Yksityisen rahoituksen saamisesta voi olla uhka EU:n puolelta, jos esimerkiksi ydinvoimaa ei luokitella uusiutuvaksi energiaksi. Investointien lupamenettely on tällä hetkellä liian hidasta, joka jarruttaa kehitystä. Tähän tulisi saada muutos sujuvampaan suuntaan. Valtion puolelta on myös valmisteilla esitys verotuksen vaihtoehtoista haittaverotulojen vähentyessä. Lopuksi Saarikko totesi, että Energia-alalla Suomessa on hyvää osaamista ja myös kansalaiset ovat mukana energia-alan muutostilanteessa.

Johtokunnan neuvonantaja **Lauri Kajanoja** (Suomen Pankki) kertoi Suomen talouden näkymistä koronaviruksen väistyessä. Kajanojan mukaan Suomessa on jo noustu taloudellisesti pahimmasta koronatilanteesta, vaikka tartuntatilanne edelleen huononee ja koronan vaikutuksesta esiintyy häiriöitä tuotantoketjuissa. Pandemia aiheutti muutoksen tuotteiden kulutuksessa. Inflaatio on kiihtynyt, mutta sen arvioidaan olevan väliaikaista. Suomen talous on kuitenkin kärsinyt koronasta muita maita vähemmän, mm. työllisyys on palautunut tilanteeseen, joka oli ennen koronavirusta. Tänä vuonna talouskasvu ylittää 3 % rajan. Julkinen velkataakka on ymmärrettävästi pandemian johdosta kasvanut. Jotta Suomen talous edelleen kasvaisi, tarvitaan uudistuksia mm. eläkejärjestelmän osalta kansalaisten ikääntymisen vuoksi. Julkiset (ilmasto)investoinnit ovat elintärkeitä, pidemmällä aikavälillä ne edellyttävät kestävä julkista taloutta.

Kuultiin **Jaakko Loikkasen** juontamana paneelikeskustelu aiheena ”Poliittinen päätöksenteko ja energiayritysten tavoitteiden yhteensovittaminen – onko mahdollista?” Paneeliin osallistuivat kansanedustajat **Sari Essayah**, **Sanni Grahn-Laasonen**, **Matias Mäkinen** ja **Juha Sipilä**. Paneelissa keskusteltiin energian hinnasta, taksonomiasta, vastuullisuudesta sekä koulutuksesta.

Paneelin jälkeen johtaja **Ilkka Oksala** (Elinkeinoelämän keskusliitto) kertoi Työmarkkinoiden tulevaisuudesta. Oksalan mukaan Suomen työikäinen väestö vähenee, joka aiheuttaa pulaa ammattitaitoisesta työvoimasta. Ongelmaa voidaan rat-

kaista syntyvyyden lisääntymisellä, työperäisellä maahanmuutolla sekä sillä, että suurempi osa nyt työttömistä työikäisistä saadaan mukaan työelämään. Lainsäädännön tulee tehdä työn teko kannattavaksi. Kannustinloukut tulee poistaa lakimuitoksia tekemällä. Työelämä muuttuu, jonka vuoksi työehdot tulisi sopia yritys-, työpaikka- ja työntekijäkohtaisesti. Valtakunnallisiin työehtosopimuksiin tulee saada enemmän paikallisen sopimisen mahdollisuuksia. Myös työlainsäädännössä tätä mahdollisuutta tulisi lisätä. Nykyinen työlainsäädäntö on vanhanaikaista eikä tue yrityskohtaista sopimista. Viime hallitusohjelmassa sovittu paikallisen sopimisen työryhmä ei ole toistaiseksi saavuttanut yksimielistä lopputulosta ja todennäköisesti ei sitä tule saavuttamaan. Asia tulee hoitaa kuntoon seuraavalla vaalikaudella. Edelleen Suomen työrauhalainsäädäntö on liian vanhaa. Hyvityssakot ovat liian vaatimattomia, tuki- ja poliittiset lakot ovat suhteettomia. Oksala epäilee, ettei Suomi pysty vastaamaan nykytilanteessa työelämän muutosten osalta Aasian talouksille, joka tarkoittaa sitä, että erityisesti mm. Kiinassa lapset kasvatetaan ja koulutetaan varhaislapsuudesta asti kilpailemaan työllistymisestä työmarkkinoille.

Seminaarin lopuksi toimitusjohtaja **Harri Leinikka** (T-media) ja toimitusjohtaja **Jukka Leskelä** (Energiateollisuus ry) kertoivat Vastuullisuuden ja luottamuksen merkityksestä yrityksille. He totesivat, että yritysten toiminnassa vastuullisuus ja luottamus merkitsevät kaikkein eniten. Kun nämä seikat ovat kunnossa, sidosryhmien tuki on paras palkinto. Tämä tarkoittaa sidosryhmien osalta luottamusta, halua ostaa, suositella, investoida, puolustaa kriisissä, hakea töitä, kuunnella tai tehdä yhteistyötä organisaation kanssa. Yrityksen vetovoimaisuuteen ja maineeseen kuuluvat mm. hyvä työnantajuus, hyvä johtajuus, hyvä vuorovaikutus ja hallinnon avoimuus. Leinikka kertoi, että yritysten mainetta on myös mitattu. Energiayritykset ovat pääosin sijoittuneet tutkimuksessa hyvälle keskitasolle ja hieman ylikin. ■

Teksti **Päivi Saarinen**, asiantuntija

Kiertotalousenergiayhtiö Vantaan Energia etenee kohti hiilinegatiivisuutta vuonna 2030

Vantaan Energia on kiertotalousenergiayhtiö. Se tarkoittaa kiertotalous- ja energialiiketoiminnan yhdistämistä. Materiaalivirtojen ja lämmön synergia mahdollistaa ympäristöystävällisen energiantuotannon olemassa olevia, kierrätykseen kelpaamattomia raaka-aineita hyödyntäen ja jalostaen. Samalla syntyy uutta liiketoimintaa sekä Vantaan Energialle että useille yhteistyökumppaneille. Kiertotaloutta ja energialiiketoimintaa yhdistämällä Vantaan Energia sitoo enemmän hiilidioksidia kuin sen toimesta vapautuu ilmakehään ja etenee näin kohti hiilinegatiivisuutta vuonna 2030.

Vantaan Energia yhdistää toiminnassaan kiertotalous- ja energialiiketoiminnan. Kiertotalous tarkoittaa Vantaan Energialle materiaalien pitämistä kierrossa mahdollisimman pitkään tai niiden muodon muuttamista muuksi. Käytännössä se on esimerkiksi hukkalämmön varastointia ja hyödyntämistä sekä kierrätykseen kelpaamattomien raaka-aineiden energiahyödyntämistä. Kiertotalous on myös hiilidioksidin jalostamista vihreän vedyn avulla uusiokäyttöön pysyviksi tuotteiksi, jotka sitovat hiilidioksidin materiaaliksi. Energialiiketoiminnalla puolestaan tarkoitetaan energi-



antuotantoa, lämmön jakamista lämpöverkon avulla vantaalaisiin koteihin ja kiinteistöihin sekä energiapalveluita, jotka tarjoavat kattavia ratkaisuita lämmitykseen ja jäähdytykseen valmiina asiakasystävällisinä palvelupaketteina. Vantaan Energia etenee kohti hiilinegatiivisuutta vuoteen 2030 mennessä. Tämä tapahtuu kahdessa vaiheessa: vuoteen 2026 mennessä luovutaan fossiilisista polttoaineista ja tästä edetään kohti hiilinegatiivisuutta vuonna 2030. Fossiiliton 2026 -kokonaisuus koostuu hankkeista, jotka ovat kiertotalouden energi-antuotantoratkaisut, Suomen suurin Sähköpolttolaitos sekä Lämmön kausivarasto, jonne varastoidaan kesäaikaan muun muassa aurinko-, tuuli- ja hukkalämmön lähteistä saatavaa uusiutuvaa energiaa.

Kun fossiilisten polttoaineiden käyttö on lopetettu vuoteen 2026 mennessä, jatketaan etenemällä kohti hiilinegatiivisuutta vuonna 2030 neljän päähankkeen myötä. Vantaan Energian suunnitelmiin kuuluvat hiilidioksidionta biokaasua valmistavan laitoksen käynnistäminen vuonna 2026, hiilidioksidin talteenotto raaka-aineeksi vuonna 2027, investointi Kierätyksbiihiililaitokseen vuonna 2027 ja hiilidioksidin jalostaminen kokonaan uusiksi tuotteiksi vuonna 2029.

Olemme yhä selkeämmin kiertotalousenergiayhtiö, eli yhdistämme innovatiivisesti kiertotalouden mahdollisuudet sekä energialiiketoiminnan. Se on erinomainen yhdistelmä, joka mahdollistaa kierrätykseen kelpaamattomien materiaalien sekä hukkalämmön monipuolisen hyötykäytön siten, että asiakkaamme saavat edullisempaa energiaa samalla kun kuljemme yrityksenä määrätietoisesti kohti hiilinegatiivisuutta, kertoo Vantaan Energian toimitusjohtaja Jukka Toivonen. ■

Lisätiedot

Jukka Toivonen, toimitusjohtaja
Vantaan Energia Oy
jukka.toivonen@vantaanenergia.fi
p. 050 453 6729

VIRTUAALIVAIJERIN KÄYTTÖ YLEISTYY LOSSEILLA

– hallitus ehdottaa Liikenne- ja viestintävirastolle valtuutta määrätä teknisistä vaatimuksista

Lain muutoksella mahdollistettaisiin se, että maantielauttaliikenteen losseja ohjattaisiin tulevaisuudessa yhä useammin fyysisen ohjauksen sijaan virtuaalivaijerin avulla.

Lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta on tarkoitus tulla voimaan 28.2.2022.

Lossien koko on kasvanut vuosikymmenten kuluessa, minkä seurauksena fyysinen ohjausvaijeri on menettänyt merkityksensä lossia ohjaavana järjestelmänä. Fyysinen vaijeri toimii nykyisin enää lossin kuljettajan visuaalisena apuvälineenä. Maantielauttaliikenteen losseilla on nykyisin teknisesti mahdollista käyttää perinteisen ohjaukskyöden sijasta niin sanottua virtuaalivaijeria. Virtuaalinen ohjauksjärjestelmä näyttää lossin sijainnin lauttaväylän keskilinjaan nähden ja avustaa visuaalisesti ja äänisignaalein kuljettajaa pitämään lossin lauttaväylällä.

Hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikennejärjestelmää ja maanteistä annetun lakia, jossa säädetään myös maantielautoista. Lakiin lisättäisiin uusi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Tavoitteena on, että Liikenne- ja viestintävirasto Traficom määrittäisi liikenteen turvallisuuden kannalta keskeiset tekniset edellytykset perinteiselle ohjaukskyölle ja sitä korvaavalle virtuaalivaijerille. Hallituksen esitys oli lausunnoilla 27.10.–24.11.2021. Lausunnonantajat kannattivat ehdotettua muutosta. Lausuntokierroksella nostet-

tiin lisäksi esiin, että turvallisuuden parantamiseksi olisi tarve tarkastella myös lossin kuljettajalta edellytettävä pätevyys ja lossin määritelmää. Tätä on tarkoitus käsitellä toisessa lossisääntelyn uudistushankkeessa.

Virtuaalivaijeri parantaa lossiliikenteen turvallisuutta, taloudellisuutta ja ympäristöystävällisyyttä

Virtuaalivaijeri lisää lossiliikenteen turvallisuutta. Toisin kuin fyysisistä vaijeria virtuaalivaijeria voidaan käyttää ympäri vuoden myös jääolosuhteissa sekä lossin ja lauttaväylän korjaustöiden aikana. Ajo on taloudellisempaa ilman fyysisiä vaijeria. Virtuaalivaijeri vähentää vaikutuksia lauttaväylän pohjaan, sillä metallinen vaijeri pölyyttää pohjasedimenttiä ja irrottaa ravinteita vesistön pohjasta.

Virtuaalivaijeri on käytössä Merenkurkussa Bergön lauttapaikalla ja Liperissä Arvinsalmen lauttapaikalla. Järjestelmä kehitettiin Bergön lauttapaikalla, jossa vaijeri takertui toistuvasti meren pohjan lohkarisiin ja katkesi. Suomen maantieverkolla on yhteensä 33 lossipaikkaa, joista suurin osa sijaitsee Varsinais-Suomen saaristossa ja Itä-Suomen järviolueilla. Losseilla liikennöidään vuosittain 750 000–800 000 kilometriä. ■

Lisätietoja:

hallitussihteeri Eeva Ovaska
p. 0295 342 113, eeva.ovaska(at)gov.fi

Filmer som skildrar fackföreningsrörelse, arbetsmiljö och maskinchefer

Tidningens chefredaktör är stor vän av bra filmer. I denna artikel presenteras kvalitativa dramafilmer vars tema är fackföreningsverksamhet, arbetsmiljö och duktiga maskinchefer. Därtill tas även upp några fina dokumentärfilmer där även samma teman berörs. Då olika arbetsmiljöer jämförs är det framförallt logistikbranscherna och gruvindustrin som tagits upp i denna genres filmer.



Alldeles i slutet av stumfilmernas era dök Charlie Chaplins utmärkta anarkistiska satir *Moderna Tider* (Modern Times, 1936) upp på biograferna. Via filmen presenteras på ett utmärkt sätt industrisamhällets avigsidor med löpande band och masstillverkning där människor behandlas som maskiner. Fabrikschefen kontrollerar till exempel via övervakningskameror personalens toalettbesök och försöker effektivisera lunchtiden med en matningsautomat. Arbetslöshet, hunger och strejker är genuint närvarande i denna dramakomedi där maskinmästarens knallhattprydda hjälpreda skapar en hel del kaos på fabriken. **Obs!** Filmen kan ses på YLE:s Arena t.o.m. den 15.3.2022!

John Fords film Jag minns min gröna dal (How Green Was My Valley 1941) beskriver en familj där en far och hans fem söner arbetar i en livsfarlig kolgruva i Wales. Filmen baserar sig på en roman av Richard Llewellyn. Gruvägaren sänker på lönerna då produktiviteten har sjunkit vilket skapar oro bland de anställda. Den lokala prästen konstaterar att envar gruvarbetare ensam är svag men tillsammans är det starka och föreslår att ett fackförbund bör grundas. Familjefadern är av annan åsikt och anser att en bra arbetstagare alltid får en rättvis lön men de äldre söner-



na vill att en strejk genomförs. Arbetstagarna grundar ett fackförbund och inleder en flera månader lång strejk. Efter strejken får arbetstagarna en lite högre lön men samtidigt minskar antalet gruvarbetare som efterfrågas och den traditionella sammansvetsade familje- och bygemenskapen försvinner. Filmen erhöll en Oscar för bästa film år 1942.

Storstadshamn (On the Waterfront från år 1954) av Elia Kazan handlar om boxaren Terry Malloy (Marlon Brando) som efter en misslyckad boxningskarriär blivit stuvare och springpojke åt en korruperade fackföreningschef. Filmen är en kraftfull redogörelse över facklig korruption, våld och utpressning bland stuveriarbetare i ett hamnområde i New Jersey. Filmen erhöll tolv Oscar-nomineringar och vann åtta, inklusive bästa film år 1955.

Arbetarklassen kommer till paradiset (italiensk originaltitel: La classe operaia va in paradiso) är en italiensk svart komedi från



är 1971 regisserad av Elio Petri. Filmen berättar om fabriksarbetaren Lulù, spelad av Gian Maria Volonté som jobbar hårt och produktivt men blir av med sitt finger i en arbetsolycka. Efter olyckan blir han frustrerad och börjar sabotera produktionen och blir avskedad. En strejk inleds då på fabriken varefter Lulù återfår sin arbetsplats. Filmen belönades med Guldpalmen vid filmfestivalen i Cannes och har musik av Ennio Morricone.

Filmen F.I.S.T från år 1978 är regisserad av Norman Jewison. Filmens huvudperson Jimmy Kovak spelas av Sylvester "Rocky & Rambo" Stallone. Kovak är en ärlig och flitig lastarbetare som vill uppnå den amerikanska drömmen. De omänskliga arbetsförhållandena får dock honom att börja leda kampen för att organisera arbetstagarna. Filmen bygger löst

på Jimmy Hoffas liv, mångårig chef för fackförbundet Teamsters, förbundet för amerikanska lastbilsförare, dömd för korruption, som försvann mystiskt, troligen mördad av Chicago-maffian.

Norma Rae (1979) är en film av Martin Ritt som beskriver hur en kvinna som arbetar i en textilfabrik reagerar mot att arbetarna pressas allt hårdare av ackorden. Norma Rae blir avskedad då hon hjälper textilarbetarförbundet att försöka bilda en fackförening på fabriken. Arbetskollegerna stänger av maskinerna som protest och trots ledningens och många arbetares hårdnackade motstånd segrar fackföreningsanhängarna vid en omröstning på fabriken och Norma Rae kan fortsätta arbetet på fabriken. Norma Rae spelas av Sally Field som vann en Oscar för sin prestation i filmen.

Silkwood från år 1983 av Mike Nichols är en samhällskritisk film om kärnkraftshantering. Filmen berättar den sanna historien om fackföreningsrepresentanten Karen Silkwood som dog under misstänkta omständigheter när hon undersökte kriminella handlingar i fabriken för plutonium där hon arbetade i Cimarron Oklahoma.

Filmens huvroller spelas av Meryl Streep, Kurt Russell och Cher.

Fackföreningsverksamheten finns även med i Martin Scorseses film **Boxcar Bertha** från år 1972 och Uli Edels **Last Exit to Brooklyn** från år 1989 som är baserad på den utmärkta novellsamlingen med samma namn av Hubert Selby Jr.

Av de nordiska filmerna i denna genre är det skäl att nämna den svenska regissören Bo Widebergs **Ådalen 31** (1969) som berättar om en pappersarbetarstrejk år 1931 där fem personer sköts ihjäl av militär som stod under polismans befäl. Händelsen blev central för den svenska arbetarrörelsen. Film vann det svenska Guldbagge priset och på filmfestivalen i Cannes vann den samma år juryns stora pris. Bo Wideberg har även regisserat filmen **Joe Hill** från år 1971 om den kända svenska protestsångaren och fackföreningsaktivisten som i USA var medlem i den förbjudna fackföreningen IWW, Industrial Workers of the World.

Den inhemska filmen Moln på drift av Aki Kaurismäki är 1996 skildrar skickligt hur tufft det kan vara att plötsligt bli arbetslös och ar-

betssökande såsom hovmästaren och spårwagnsföraren i filmen Huvudrollen spelas utmärkt av Kati Outinen och Elina Salo gör en bra roll som arbetsgivaren som har äkta omsorg om sin personal.

Av detta årtusendes filmer kan nämnas den av Ken Loach regisserade **Bröd och Rosor** (Bread and Roses) från år 2000 som berättar om två mexikanska systrar som jobbar som städare på ett stort kontorskomplex i centrala Los Angeles och börjar kräva rättvisare löner av arbetsgivaren. **Flickorna i Dagenham** (Made in Dagenham 2010) är en brittisk film som är baserad på händelserna runt en strejk 1968 som kvinnorna på Fords bilfabrik i Dagenham i England genomförde i protest mot sexuell diskriminering. I huvudrollen ses Golden Globe belönade Sally Hawkins. Filmen som dirigerades av Nigel Cole tar upp både lönediskriminering och interna konflikter inom fackförbundet. Ken Loachs **Sorry we missed You** från år 2019 skildrar ärligt plattformsekonomiföretagandet som ett system som lovar frihet och ekonomisk framgång men ger något helt annat. Filmens huvudperson, den arbetslösa pappan Ricky (Kris Hitchen) ser en möjlighet när han som "egen företagare" får börja köra ut paket för ett logistikföretag. Men verkligheten visar sig vara en sorts modern livegenskap.



Filmernas kändaste maskinchef bör även nämnas. Det är förstås är **Montgomery "Scotty" Scott** (Skådespelaren James Doohan) "Beam me Up, Scotty" (i totalt 7 st. **Startrek** filmer och i Tv-serien med samma namn åren 1966–1994). Imponerande maskiningenjörer är även till exempel **Lucius Fox** (Skådespelaren Morgan Freeman) i **Batman** (Dark Knight film trilogin) och **Tony Stark** (skådespelaren Robert Downey Jr i **Iron Man** filmerna

DOKUMENTÄRFILMER

Detr finns även en hel del utmärkta dokumentärfilmer i denna genre. Den kända brittiska regissören Stanley Kubrick gjorde 1953 filmen **The Seafarers** (1953) för det amerikanska och kanadensiska sjöfackförbundet Seafarers International Union om deras verksamhet och kan ses via YouTube. Rederiverksamheten finns till exempel med i den ryska filmen **Fiskarnas revolt** (**Vosstaniye rybakov** 1934) av regissören Erwin Piscators där ett

tyskt rederis fiskfartygsbesättning strejkar p.g.a. eländiga arbetsförhållanden. **Harlan County, USA** (1976) är en film av Barbara Kopple som skildrar en tretton månader lång gruvstrejk som inträffade i Kentucky. Filmen som vann en Oscar för bästa dokumentärfilm år 1977 beskriver bland annat våldsamma konflikter mellan de strejkande och strejkbrytare. Den kända amerikanska dokumentfilmsregissören Michael Moores första film **Roger and Me** från år 1989 berättar vilken inverkan det har på ett medelstort stadssamhälle då en stor bilfabrik stängs (Flint, Michigan) och 30 000 personer försöker hitta nya sätt att försörja sig på. I filmens sluttext konstateras ironiskt att filmen inte kan visas i Flint då stadens alla biografier har gått i konkurs.

Den indiska regissören Rahul Jainin film **Machines** (2016), visar under vilka förhållanden tillverkningen sker av de märkeskläder (kunder såsom Zara, Benetton och Marks & Spencer) som västerländska kunder efterfrågar. Arbetstagarna jobbar för minimilöner i extrem hetta i över 12 timmars tid, sover en timme och fortsätter sedan med nästa arbetspass. Arbetsmiljön är sämre än den i Chaplins Moderna tider.



I Finland kom Veikko Aaltosen film **Työväenluokka** ut år 2004 och i filmen följer man bl.a. en förtroendemans arbete och hur osäkerheten om kommande samarbetsförhandlingar påverkar livet för fabriksarbetare i Imatra och Valkeakoski under åren 2002–2003. ■

Robert Nyman



Nyheter från Högskolan på Åland

Högskolan på Åland har länge erbjudit sjöbehörighetsgivande utbildning inom elektroteknik och maskinteknik. De som studerar elektroteknik har möjlighet att erhålla behörighet som elmästare (Electro-Technical Officer, ETO) och fartygselektriker efter 2,5 års studier och föreskriven praktik. Studietiden till Ingenjör YH inom elektroteknik med inriktning fartygsautomation är 4 år. Inom maskinteknik kan studerande erhålla behörighet som vaktman-maskin efter ett års studier plus praktik. Vaktmaskinmästarbehörighet kan erhållas efter 3 års studier plus föreskriven praktik och ingenjörsexamen fås efter 4 års studier. Efter examen och ytterligare praktik fås maskinmästar- och övermaskinmästarbehörighet.

Utbudet av tekniska utbildningar inom elektro- och maskinteknik har utökats. Förutom de traditionella sjöbehörighetsgivande utbildningarna finns nu även möjlighet att studera med landinriktning; elektroteknik med inriktning automation, energi och miljö och maskinteknik med inriktning energi- och marinteknik. Information om program och inriktningar finns på www.ha.ax.

Högskolan har nyligen blivit godkänd av Traficom för att hålla IGF-kurser. Det är specialbehörigheter som krävs av personal ombord på fartyg som drivs av bränsle med låg flampunkt s.s. LNG. Högskolan erbjuder Basic och Advanced kurs, samt även en simulatorkurs som ersätter 30 dagar sjötjänst som krävs för Advanced certifikat. Kurserna bjuds ut via Alandia Shipping Academy, www.asa.ax.

Maskinrumssimulatorn har genomgått en stor uppgradering med bl.a en helt ny operativ simulator som inkluderar 'big view'-skärmar för navigering i maskinrummet. Bland simulatormodellerna finns ett LNG-drivet bilpassagerarfartyg. Den modellen används i Advanced IGF kursen och i IGF simulatorkursen. Det finns en fysisk högspänningsbrytare integrerad med LNG simulatormodellen och det finns också en modell för simulering av ett större kraftvärmeverk. Även Högskolans bryggssimulator har förnyats och det är nu möjligt att

samköra maskinrums- och bryggssimulatorn för t.ex. läckstabilitetsövningar. En resurs inom utbildningen är skolfartyget M/S Michael Sars, som tidigare varit forskningsfartyg för norska Havsforskningsinstitutet. Se www.asa.ax/anglagningar/michael-sars/.

Under hösten startade högskolan en kompakt ETO kurs för ett antal fartygselektriker inom finska gränsbevakningen (Raja). De teoretiska utbildningsdelarna genomförs som en onlinekurs, de praktiska kursmomenten hålls på högskolan.

Ytterligare information kan fås av Studiehandledare Emmy Karlsson-Hellman emmy.karlsson@ha.ax
Programansvarig Elektroteknik Florian Haug florian.haug@ha.ax
Programansvarig Maskinteknik Göran Henriksson goran.henriksson@ha.ax

Anton berättar om sina studier vid Högskolan på Åland

Anton Lönnfors är hemma från Liljendal, studerade till bilmekaniker på Inveon, gjorde militärtjänst och började därefter studera på maskinteknikprogrammet vid Högskolan på Åland hösten 2017. -Det har varit intressanta studier. Jag var helt grön och visste inget om sjöfart och fartyg när jag började. Allt mekaniskt har varit intressant. Matematik och fysik har varit krävande, men inte omöjligt.



HÖGSKOLAN PÅ ÅLAND
ÅLAND UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Baskursen i matematik i början av studierna är riktigt bra om man som jag inte har så starka matematikkunskaper när man börjar studera. I våras efter 4 års studier var jag klar med alla kurser utom examensarbetet. Vi kommer att färdigställa examensarbetet nu under hösten och sedan får jag min ingenjörsexamen, säger Anton.

Efter praktik på ms Mariella sommaren efter årskurs 1 fick Anton ut sin behörighet som vaktman-maskin under vårterminen årskurs 2. Andra sommaren fick han praktik som vikarierande vaktmotorman på ms Rosella. Tredje sommaren och under julen årskurs 4 vikarierade han som motorman på ms Finntrader. Under vårterminen årskurs 4 fick han ut sin vaktmaskinmästarbehörighet. -Jag fick en stor del av den verkstadspraktik som krävs för behörigheten till godo från mina studier till bilmekaniker och i somras jobbade jag som vikarierande andre maskinist på ms Finnpartner och nu har jag fast tjänst som andre maskinist på ms Finntrader. All sjöpraktik har varit betald och på det sättet har jag finansierat en stor del av mina studier, säger Anton.

Planerna framöver är att fortsätta jobba på svenska Finnlins tills han får ut sin övermaskinmästarbehörighet. -Sjöarbete är riktigt bra, bra lön och bra ledighet, avslutar Anton. ■

Merenkulkualan opiskelijat/Sjöfartens studeranden

Opiskelupaikan vastaanottaneet 23.11.2021/ Mottagit studieplatsen per den 23.11.2021									
Vuosi / År	Perämies / Styrman	Merikapteeni / Sjökapten	Konemestari / Maskinmästare	Insinööri / Ingenjör	Sähköinsinööri / Elingenjör	Sähköasentaja / Elektriker	Korjaaja / Reparör	Perustutkinto / Grundutbildning	Totalt
2013	26	189	28	90	0	0	18	172	523
2014	23	131	25	115	23	1	1	180	499
2015	11	151	19	97	0	15	2	197	492
2016	23	143	12	69	25	13	6	180	471
2017	0	150	0	86	16	0	0	203	455
2018	0	131	0	63	19	0	0	168	381
2019	9	108	7	31	0	0	0	158	313
2020	10	133	7	73	56	0	0	217	496
2021	9	108	8	72	34	0	0	176	407
Lähde: Vipunen ja merenkulun koulut Källa: Vipunen och sjöfarts skolorna									
Yhteensä / Totalt	111	1244	106	696	173	29	27	1651	3134
Keskiaño per vuosi / medeltal per år	12,33	138,22	11,78	69,60	19,22	3,22	2,70	183,44	



Oy **HENRY NIELSEN** Ab

HENRY NIELSEN NOSTALGIA X risteily

Lopultakin risteily kaksi kertaa koronaa vastaan raketituille

m.s. Viking Gabriella 26.04.2022–28.04.2022
lähtöselvitys Katajanokalla klo 16.15

26.04. Helsinki – Tukholma klo 17:15–10:00 (27.04.)
27.04. Tukholma – Helsinki klo 16:30–10:10 (28.04.)

Varausaika: 03.01.2022–21.03.2022

Varaukset: Minna Lehtonen, Matkapojat Oy / ryhmämyynti
minna.lehtonen@matkapojat.fi 010 2323 411
tai ryhmät.tampere@matkapojat.fi 010–2323 200
Netissä www.matkapojat.fi ja
sieltä Henry Nielsen Nostalgia X risteily

Kehotamme ryhmässä matkustavia matkustajia hankkimaan
jo matkavarauksista tehtävissä riittävän kattavan
peruutusurvan sisältävän matkavakuutuksen.
Nimilappu Henryn lipulla rintaan aivan jokaiselle,
kirjainkoko min 10mm. Tai muun yhteisön edustajat ainakin nimi.
Usea on niitä kaivannut.
Katsokaa mallia vaikkapa www.aanimeri.fi sivuilta.

Lisätiedot Jukka Vanhanen 040–5932105
Convoker, Wintio, wintio@pp.inet.fi



ÅESF r.f.
Ålands Energi & Sjöfartstekniska Förening r.f.
AX-22100 MARIEHAMN
www.maskinisterna.ax

Årsberättelse 2021

Föreningen har nu avverkat 79 år totalt, och under sitt nuvarande namn "Ålands Energi och sjöfartstekniska förening r.f." 27 år.
Göran Ölander är föreningens ordförande och Hans Palin som vice ordförande. Göran Ölander har fungerat som kassör. Sekreteraren väljs skilt för varje möte.
Styrelsens ordinarie medlemmar under 2021 har varit Hans Palin, Göran Ölander, Lars-Erik Eriksson, Rainer Enros, Karl-Erik Ahlqvist, Kaj Laine.
Styrelsens suppleanter har bestått av Dan-Anders Sandberg, Kaj Mattsson, Alf Österberg, Clas-Göran Björke, Lars-Erik Karlsson, Kaj Mattsson.
Verksamhetsgranskare för året har varit Monika Österlund samt Tomas Strömberg med suppleanterna Ingmar Mattsson samt Bo Torstensson.
Föreningen har representerats i olika organisationer av sina medlemmar:
Ålands fackliga Semesterorganisation Rainer Enros, suppleant Josef Håkans.
Sjöfartens kommittéer och branschråd Göran Ölander, suppleant Hans Palin.
Ålands Tekniska Funktionärs Centralorganisation (ÅTEFC) Göran Ölander.
Göran Ölander har varit ordinarie ledamot av styrelsen för Finlands Maskinbefälsförbund.
Under året har 9 ordinarie månadsmöten hållits. På grund av Covid-19 har inga gemensamma möten med Ålands kretsens av Finlands Skeppsbefälsförbund hållits. Styrelsen har sammankallats enligt behov.
Vid årsskiftet var 272 medlemmar anslutna, varav 123 verksamma i yrkeslivet och 149 pensionärer.
Medlemsantalet minskar hela tiden men vad skall man göra. Nya tider behöver nya idéer.
Hela året 2021 gick vi på sparlåga och skyddade oss själva mest. Själdagarna och liknande tillställningar var våra medlemmar annars har en framträdande roll inhyllades helt. Lasse Eriksson har sitt museum i Grundsunda Vårdö öppet på begäran. Museet i Sjökvarteret Mariehamn är öppet alla sommandagar utan personal. Grupperna Tvärstykarna och Kultidarna har en begränsad hobbyverksamhet pga rådande situation. Tvärstykarna gjorde en uppskattad insats på sommaren med att hjälpa yrkesgymnasiet att installera den nya Wärtsilä 9L20 motorn. Invigningen var på hösten. Med hjälp av Robert Nyman hade vi en lyckad gemenskap med Högskolan på Åland.
ÅESF har delat ut 6 st stipendier åt studeranden i högskolan och yrkesgymnasiet. Vår medlem Göran Ölander är medlem i yrkesrådet för gymnasiet.
Hemsidan www.maskinisterna.ax är vilande för tillfället. Styrelsen beslöt att övergå till FB i stället.

Mariehamn den 19 januari 2022

Ordf. Göran Ölander

Sekreterare Hans Palin

SVENSKA MASKINBEFÄLSFÖRENINGEN I HELSINGFORS R.F ÅRSMÖTE

onsdagen 2 mars 2022 kl. 18.30
i föreningens lokal Ounasvaaragränd 1 C 50

Dörrkod kan kallas av Leif Wikström 045 212 1466,
eller Bo Wickholm 0400 670 745.

Välkomna!

TAMPEREEN KONEMESTARIT JA INSINÖÖRIT RY:N

VUOSIKOKOUS

pidetään Panimoravintola Plevnassa 26.02.2022 klo 11:00.

Varsinainen kokous alkaa klo 12:00
Käsitellään sääntömääräiset (§14) asiat.

Kahvitarjoilu

Tervetuloa
Johtokunta

KOKOUSKUTSU

POHJOIS-SUOMEN ENERGIAINSINÖÖRIT JA KONEMESTARIT RY

ent. Oulun Konemestariyhdistys

kutsuu yhdistyksen jäseniä osallistumaan sääntömääräiseen vuosikokoukseen. Kokouksen jälkeen ruokailemme hotellin ravintolassa.

Aika: lauantai 26. maaliskuuta 2022, kello 14.00
Paikka: Radisson Blu Hotel, Hallituskatu 1, 90100 Oulu

Tervetuloa
Pohjois-Suomen Energiainsinöörit ja Konemestarit ry
Kerhoista kokoukseen osallistuvilla on mahdollisuus saada kimpakyyteihin avustusta yhdistykseltä.

KONEMESTARIT JA ENERGIAATEKNISET RY:N

VUOSIKOKOUS

pidetään lauantaina 26.3 klo 12:15 alkaen.
Paikkana Panimoravintola Plevna, Itäisenkatu 8, 33210 Tampere.

Noudatamme AVI:n suosituksia ja ajantasaisen tiedon kokouksen järjestämisestä voi tarkistaa KME ry:n kotisivulta osoitteesta WWW.kme.fi

Reijo Sarkula

75-vuotta

Suomen Konepäälystölaitto & Kone-
mestarit ja Energiatekniset onnittelevat
yhdistyksen kunniajäsentä sekä liiton
kultamerkkikerhon jäsentä 75 vuoden
rajapyykin saavuttamisesta.



YHDISTYKSEN UUSI PIKEEPAITA / FÖRBUNDETS NYA PIKEESKJORTA

LIITON UUSI LAADUKAS TUMMANSININEN PIKEEPAITA ON NYT TILATTAVISSA.

Seuraavia kokoja on saatavilla:
M, L, XL, 2XL, 3XL ja 4XL.

Hinta on 40 € + postituskulut mikäli määrä on yli 10 kpl
ja 45 € + postituskulut mikäli määrä on alle 10.

Tilaukset mieluiten yhdistyksien kautta ja sähköpostilla
osoitteeseen: ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi

FÖRBUNDETS NYA KVALITATIVA PIKEESKJORTA KAN NU BESTÄLLAS.

Följande storlekar finns tillgängliga.
M, L, XL, 2XL, 3XL ja 4XL.

Priset är 40 € + postningskostnader då mängden är minst 10 st.
och 45 € + postningskostnader då mängden är under 10 st.

Beställningarna helst via föreningarna och via e-post
till adressen ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi



KONEMESTARI- JA SÄHKÖMESTARISORMUS

1. KULTASORMUS

Koko kultainen 14K
Mahdollisuus nostaa
sormuksen arvoa timanteilla
(2 kpl) tai kolmella (sivuille
ja yksi keskelle), jotka nosta-
vat sormuksen hintaa.



2. KULTAKANTA/ HOPEARUNKO

Sterling hopea (925),
14K kultamerkki

3. HOPEASORMUS

Kokonaan hopeaa

Sormusten hinnat:

tarkista viimeisin hinta
Joachim Alatalolta.
Hinnat sisältävät alv:n,
kaiverruksen ja hyvän rasian.
Sormukset valmistetaan
4-6 erässä vuosittain sekä
numeroidaan.
Hintaan lisätään lähetyskulut.
Mikäli sormuksen koko ylittää
22 mm lisätään hintaan +10 %.

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

Joachim Alatalo
Suomen Konepäällystoliitto
Mikonkatu 8 A
00100 Helsinki

Nimi _____

Osoite _____

Puh.nro _____

Sormuksen koko _____

Tilaan:

☐ 1. Kultasormus ☐ 2. Kultakanta/hopearunko ☐ 3. Hopeasormus

☐ 2 timanttia ☐ 3 timanttia

Allekirjoitus _____



KORKEAPAINEPESUT JA IMUPALVELUT

Rescue Team Finland	s. 34
Pesupalvelu Hans Langh Oy	s. 33

LAIVADIESELEIDEN HUOLTO JA KORJAUS

Marine Diesel Finland Oy	s. 35
--------------------------------	-------

LAIVAELEKTRONIIKKA JA HUOLTO

ATMarine	s. 35
----------------	-------

LAIVAKORJAUKSIA

JAPMetalli	s. 34
------------------	-------

LAIVATARVIKKEITA

Tecmarin Ship Supply	s. 35
----------------------------	-------

PAINEENALAISET TIIVISTYKSET

FSC-Service	s. 35
-------------------	-------

PALOVARTIOINTIA

Rescue Team Finland	s. 34
---------------------------	-------

SUKELLUSPALVELUT

Diving Group	s. 35
Rannikon Sukelluspalvelu Oy	s. 34

SÄHKÖASENNUKSEET

Laivasähkötyö Oy	s. 35
------------------------	-------

TEOLLISUUSPOLTTIMET

Suomen Teollisuuspolttin Oy	s. 33
-----------------------------------	-------

TIIVISTEET

Densiq	s. 35
Tiivistetekniikka	s. 35
Tarseal Oy	s. 34

TULENKESTÄVIÄ MUURAUKSIA

Erikosmuuraus Oy	s. 34
------------------------	-------

VOIMALAITOS JA PROSESSIPOLTTIMET

Oilon Energy Oy	s. 35
-----------------------	-------

ÖLJY JA KAASUPOLTTIMIA

Laivapolttin	s. 35
--------------------	-------

ÖLJYNPUHDISTUSRATKAISUT

KiL-Yhtiöt Oy	s. 34
---------------------	-------

MUUT PALVELUT

Aboa Mare	s. 39
Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus Meriturva	s. 34
Merimieseläkekassa / Sjömanspensionskassan	s. 39
Länsirannikon koulutus Oy WinNova	s. 34
T:mi Kirveenrauma	s. 35

Markkinoiden parhaat

Weishaupt- teollisuuspolttimet

moneen käyttöön laajalla tehoalueella!

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



WM-G10



WM-G20



WM-G30



WKmono80

UUTUUS!

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



WKmono80

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

 **SUOMENTEOLLISUUSPOLTTIN** -weishaupt-



Hans Langh

Dirty job well done



Puhdistamme

- Pilssit
- Konehuoneet
- Tuotanto- ja prosessilinjat
- Säiliöiden sisä- ja ulkopuolet
- Lämmönvaihtimet

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



Palovartiointi – Brandbevakning

Puhdistustyöt – Rengöringsarbeten

Kohennut Riski – Korkeampi Valmius

Förhöjd Risk – Förhöjd Beredskap

Oikea Osaaminen ja Oikeat Varusteet

Rätt Kompetens och Rätt Utrustning

Turvallisuuskurssit – Säkerhetskurser



RESCUE TEAM FINLAND AB OY

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



NYT RAUMALTA MERILLE!

Tule Raumalle opiskelemaan alaa, joka avaa väylät lähelle ja kauas!

MERENKULKUALAN PERUSTUTKINTO 180 OSP
kansipäällystö | konepäällystö | kansi- ja konekorjaus | sähkökäyttö

KURSEILLAMME KOKENEEMPIKIN MERIKARHU OPPII UUTTA JA PÄIVITTÄÄ JO OPITTUA

- Ammatilliset STCW- täydennyskoulutukset (mm. Basic Training perus- ja kertauskoulutukset STCW VI/1, päällystön palokoulutukset STCW VI/3, matkustaja-alusten turvallisuuskoulutus, STCW V/2, säiliöalustoimintojen perusteet STCW, A-V/1, radiokoulutukset)
- Kotimaanliikenteen koulutukset
- Asiakaskohtaisesti räätälöity koulutus

OTA YHTEYTTÄ

Länsirannikon Koulutus Oy WinNova
PL 197 (Suojantie 2), 26101 RAUMA
Vaihe (02) 623 7100, WWW.WINNOVA.FI/MERENKULKU
etunimi.sukunimi@winnova.fi

SUUNTA ETEENPÄIN

WINNOVA

Tulenkestävät muuraukset ja massaukset
Savupiippujen muuraus- ja korjaustyöt
Korkeanpaikantyöt

ERIKOISMUURAUUS OY

PL 117, 04301 TUUSULA

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

Petteri Niemelä puh. 044 751 1033

toimisto@erikoismuuraus.fi

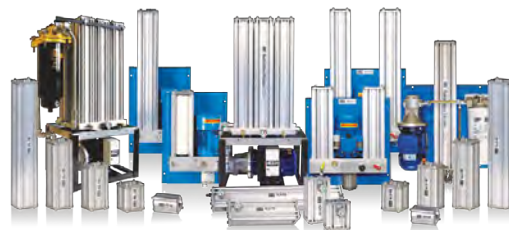


Kysy lisää!

KIL-Yhtiöt Oy

014 644 456
kil@kilyhtiot.fi
www.kilyhtiot.fi

Tehokkaat ja edulliset öljynpuhdistusratkaisut



PUMPUJEN TIIVISTEET



MEKAANISET TIIVISTEET

- Kaikkiin pumppuihin
- Suoraan varastosta

KORJAUS JA HUOLTO

- Kaikki tiivistemerkit



Tarseal Oy

www.tarseal.fi
puh. 02 430 4009
sales@tarseal.fi

HUOLTO SÄÄSTÄÄ KUSTANNUKSIA!

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

Toimimme
ympäri vuorokauden!

JAP-Metalli Oy

Sälinkäntie 12, 04600 Mäntsälä

PUHELIN

+358 40 848 5610

pekka.vallin@japmetalli.inet.fi



MERITURVA

Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus

Palokoulutus, Uppinniemi

- STCW-palokurssit
- Alusten palopäällikkökurssit
- Asiakaskohtaisesti räätälöity koulutus

Pelastautumiskoulutus, Lohja

- STCW-pelastautumiskurssit
- Tuulivoima-alan GWO-koulutukset
- Työturvallisuus- ja tulityökorttikurssit
- Asiakaskohtaisesti räätälöity koulutus

Tutustu ajankohtaisiin kursseihimme
kotisivuillamme ja kysy lisää!

www.meriturva.fi
info@meriturva.fi
puh. (019) 2876 600



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

FSC-SERVICE Oy

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

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

MD MARINE DIESEL FINLAND OY

Laivadieseleiden huolto ja korjaus

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

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

TEC marin
ship supply engine • deck • cabin



TEKNINEN
LAIVATARVIKETOIMITTAJA
YLI 35-VUODEN
KOKEMUKSELLA

Tilaukset ja Tarjouspyynnöt

sales@tecmarin.fi
Tel: +358 20 155 8250
www.tecmarin.fi

Vi betjänares även på svenska.
Service also in English.

straub
the right connection

Danfoss

MARISOL
CHEMICALS

Makita
VALTUUTETTU
jälleenmyyjä

Teollisuus-, voimalaitos- ja
prosessipolttimet,
teollisuuskylmä ja
teollisuuslämpöpumput

Luotettavaa ja kattavaa asiakaspalvelua

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

oilon
www.oilon.com

PROSESSITEOLLISUUDEN
TIIVISTEET
Liukurengastiivisteet
Huollot ja korjaukset



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

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

PÄIVYSTYS 24 h
GSM: 0400 522 020
0400 825 640



T:mi Kirveenrauma
Turvallisuus ensin!

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

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



- 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

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

LSTGROUP
Luotettava sähköistyksen toimittaja

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

LAIVASÄHKÖTÖ OY

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

www.lst.fi

JÄSENYHDISTYKSET / MEDLEMSFÖRENINGAR

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITON JÄSENYHDISTYKSET / FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUNDS MEDLEMSFÖRENINGAR

Nro 001

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

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

• Varapuh.joht. **Sami Niemelä**

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

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

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

Nro 002

Haminan Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1947)

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

• Varapuh.joht. **Timo Mutka**
Jäppiläntie 39, 07500 ASKOLA
puh. 040 5727292
sähköposti: timo.mutka@welho.com

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

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan sähköpostitse
tai kirjoitettuna.

Nro 003

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

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

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

Föreningens lokal Ounasvaaragränden 1 C 50.
Månadsmöten den första helgfria onsdagen i
januari, mars, maj, september, november samt
december kl. 18.00, styrelsemöte kl. 17.30.

Nro 004

Helsingin Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1869)

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

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

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

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

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

Nro 005

Hämeenlinnan Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1945)

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

• Varapuh.joht. **Vasko Urpo**
Jyrätie 2 C 22, 13500 Hämeenlinna
Puh. 0504617296

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

• Rah.hoit. **Risto Munkala**
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. 044 504 7199

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

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

Yhdistys kokoontuu erikseen ilmoitettuna
ajankohtana

Nro 008

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

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

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

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

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

Nro 009

KeskiSuomen Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1947)

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

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

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

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

Kokoukset kuukauden toisena keskiviikkona
klo 19.00 Ravintola Sohviissa

Nro 010

Kotkan Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1923)

www.kotkaengineers.fi

• Puh.joht. **Antti Luostarinen**

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

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

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

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

Kokoukset talvikuukausien ensimmäisenä
arkitorstaina klo 18.30 kokouspaikka
Ravintola Vausti

Nro 011

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

www.kme.fi

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

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

• Siht. **Sasu-Pekka Lahdenniemi**
puh. 040 567 2762
sas-pekka.lahdenniemi@kme.fi

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

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

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

Nro 012

Kuopion Konepäällystöyhdistys (Perus. – Grund. 1899)

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

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

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

Rah.hoit. **Maija Kääriäinen**
puh. 0407097345
maija.kaariainen@kuopionenergia.fi

Kuukausikokoukset talvikuukausina erikseen
ilmoitettuna aikana

Nro 013

Lahden Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1945)

• Puh.joht. **Olavi Kalenius**
Korikatu 1, 15320 Lahti
puh. 041 4901211

• Varapuh.joht. **Juha Sinivaara**
Viherlaaksontie 9, 15200 Lahti
puh. 050 5541177

• Siht./rah.hoit. **Lauri Honkola**
Tiilijärventie 5 B 31, 15870 Hollola
puh. 044 3093843

www.lahdenkonemestariyhdistys.fi

Kuukausikokoukset tammi-toukokuun ja syys-
jouluuun ensimmäisenä arkitorstaina klo. 19:00,
paikka sama Hotelli Scandic Lahti
Kauppakatu 10 15140 Lahti.

Nro 014

Mikkelin Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1948)

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

• Siht. / rah.hoit. **Tapio Haverinen**
Suomalankatu 2a, 33560 Tampere
puh. 044 7353 739
tapio.haverinen@ese.fi

Kuukausikokoukset tammi, maaliskuu, touko,
syys ja marraskuussa kuukauden ensimmäisenä
arkitiistaina klo 19.30 Ravintola Pruuvu, Mikkeli

Nro 015

Pohjois-Suomen Energiainsinöörit ja Konemestarit ry (Perustettu 1903, SKPL:n yhdistys)

• Puh.joht. **Jouko Saarela**
Kurkelantie 1 C8, 90230 Oulu
p. 040 533 6194
jouko.t.saarela@gmail.com

• Varapuh.joht. / Siht. **Ari Heinonen**
Hekkalanhdentie 24, 90820 Kello
p. 040 354 6047
ariheinonen@live.com

• Tal.hoit. **Sauli Teräsmö**
Kirkkotie 8a C11, 90830 Haukipudas
p. 040 178 8017
sauli.terasmo@arctica.fi

Kuluvana vuonna 2022 kuukausikokoukset pidetään
9. toukokuuta ja 12. syyskuuta Radisson Blu
hotellissa kello 18.
Yhdistyksen johtokunta seuraa korona tilanteen
kehittymistä ja päättää puheenjohtajan esityksestä
kokousten uudelleen järjestelyistä, joista yhdistys
ilmoittaa tarvittaessa erikseen. Sääntömääräisistä
kevät- ja syyskokouksista on erillinen ilmoitus.

Kajaanin kerho

• Puh.joht. **Taisto Karvonen**
Kotkantie 20, 01800 Klaukkala
puh. 0400 278 965

Raahen kerho

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

Nro 016

Pargas Maskinbefälsförening (Perust. – Grund. 1925)

www.pargasmaskinbefal.fi

• Ordförande **Tage Johansson**,
Skanssinkatu 34 A 24, 20730 Åbo
Tel. hem 044 458 0425, 040845 8042

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

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

Nro 017

Porin Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1894)

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

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

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

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

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

Nro 018

Rauman Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1926)

www.rkpy.fi

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

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

• Siht. **Raimo Jalonen**
Peuratie 30, 26200 Rauma
puh. 050 324 2100
raimo.jalonen2@gmail.com

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

Kuukausikokoukset pidetään talvikuukausina

erikseen ilmoitettavana ajankohtana. Kokouksien ajankohdat ilmoitetaan yhdistyksen kotisivuilla.

Nro 019

Savonlinnan Konemestariyhdistys

(Perust. – Grund. 1933)

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

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

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

Kokoukset pidetään erikseen ilmoitettavana ajankohtana

Nro 020

Tampereen Konemestarit ja Insinöörit

(Perust. – Grund. 1937)

• Puh.joht. **Pentti Aarnimetsä**
Opiskelijankatu 31 A 11, 33720 Tampere
puh. 040 758 9869
pentti.aarnimetsa@gmail.com

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

• Sihteeri ja rah.hoitaja **Joachim Alatalo**
puh. 050 345 1052

Kuukausikokoukset pidetään erikseen ilmoitettavana ajankohtana

Nro 021

Turun Konepäällystöyhdistys

(Perust. – Grund. 1874)

www.tkpy.fi

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

• Sihteeri **Hannu Hedman**
Martinkatu 3 C 34, 20810 Turku
Puh. 050 3011826
hannu.a.hedman@gmail.com

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

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

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

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. Keskustelukerho Ikäveljet kokoontuvat

parittomien viikkojen tiistaina (syys–huhtikuussa) klo 11.00–12.30.

Yhdistyksen sähköposti on turunkonepaalystoyhdistys1874@gmail.com ja kotisivut www.tkpy.fi.

Yhdistyksen tilinumero on FI75 5710 0420 3995 29 (vuokrat, lahjoitukset yms.)

Nro 022

Vaasan Konemestariyhdistys – Vasa Maskinmästareförening

(Perust. – Grund. 1911)

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

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

• Siht./sekr. **Veli-Pekka Uitto**
puh. 050 540 5431

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

Yhdistys kokoontuu talvikuukausina kuukausikokouksiin neljä (4) kertaa: syyskuussa, joulukuussa, kuukausi/vaalikokous, helmikuussa, kuukausi/vuosikokous sekä toukokuussa, em. kokoussuukausien ensimmäisenä arkitorstaina, ellei toisin ilmoiteta.

Vaasan Konemestariyhdistys tiedottaa.

Yhdistyksen uudeksi kokouspaikaksi on valikoitunut ravintola Konst o Deli. Osoite on Kirkkopuistikko 4. Paikka on helppo löytää. Kirkkopuistikon alkupää, entinen Vaasan Sähkön konttorirakennus. Käynti puistikon puolelta. **Kokous on syyskuun 2. päivä, alkaen klo 18.00.** Tervetuloa. Johtokunta

Föreningen har månadsmöten fyra (4) gånger under vinterhalvåret: september, december/valmöte, februari/årsmöte, samt maj. Månadsmöten hålles första helgfria torsdagen, om inte annan meddelas. Mötesplats ravintola Konst o Deli, Kyrkoessplanaden 4, kl. 18.00

Yhdistyksen sähköposti on konemestarit.vaasa@outlook.com

Nro 023

Julkisen alan merenkulku, erikois ja energiatekniset JAME

(Perust. – Grund. 1950)

www.jame.fi

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

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

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

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

Turun kerho

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

Vaasan kerho

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan Voima ja Käyttö lehdessä

Nro 024

Loviisan Voimalaitosmestarit

(Perust. – Grund. 1974)

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

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

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

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

Nro 025

Ålands energi och sjöfartstekniska förening ÅESF

(Perust. – Grund. 1942)

www.maskinisterna.ax

• Ord. och kassör **Göran Ölander**
Vestmyravägen 118, 22240 Hammarland
tel. 040 526 4091

• Viceordf. och sekreterare **Hans Palin**
Ljungvägen 4, 21100 Mariehamn
tel. 040 723 7220
ordforande.aesf@aland.net

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

Nro 026

Kokkolanseudun konemestarit

(Perust. – Grund. 1974)

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

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

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

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

Nro 027

PohjoisKarjalan Konemestariyhdistys
(Perust. – Grund. 1987)

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

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

Nro 029

Luotsikutterinkuljettajat – Lotskutterförarna
(Perust. – Grund. 1989)

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

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

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

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

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO – FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUND

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

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

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

Riku Muurinen
09 5860 4810, 050 405 9397

Päivi Saarinen
09 5860 4811, 040 525 7805

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

TYÖTTÖMYYSKASSA AARIAN YHTEYSTIEDOT / ARBETSLÖSHETSKASSA AARIAS KONTAKTUPPGIFTER

Työttömyyskassa Aaria
Opastinsilta 8 B, 00520 Helsinki
www.aariakassa.fi

Puhelinpalvelumme palvelee asiakkaitamme
numerossa 020 7655 900
ma klo 9.00–12.00, ti klo 12.00–14.00,
ke klo 9.00–12.00 ja to klo 9.00–12.00.

Suosittellemme eAsiointiamme hakemusten,
liitteiden ja viestien lähettämiseen – se on no-
pein ja tietoturvallisin tapa yhteydenpitoon
kassan kanssa. eAsiointiin voi kirjautua kotisi-
vujemme kautta.

Jäsenemme voivat olla meihin yhteydessä myös
sähköpostitse. Mikäli asia koskee työttömyys-
turva-asioita tai hakemuksen käsittelyä, viestin
voi lähettää osoitteeseen: asiakaspalvelu@aariakassa.fi.
Jos asia koskee jäsenasioita, osoitteena
on jasenpalvelu@aariakassa.fi.

Meillä ei ole toimistollamme palvelupistettä
jäsenillemme. Opastinsilta 8B:n ala-aulassa on
postilaatikko, jonne jäsenet voivat tarvittaessa
tuoda hakemuslomakkeita ja muita asiakirjoja.

Arbetslöshetskassan Aaria
Semaforbron 8B 00520 Helsingfors
www.aariakassa.fi

Telefonservice på numret
(+358) 020 7655 900
må kl. 9.00–12.00, ti kl. 12.00–14.00,
ons kl. 9.00–12.00 och to kl. 9.00–12.00.

Vi rekommenderar vår e-tjänst för att skicka ansök-
ningar, bilagor och meddelanden – det är det snab-
baste och informationssäkraste sättet att vara i kon-
takt med kassan. Du kan skriva in dej i vår e-tjänst
via våra hemsidor.

Du kan även vara i kontakt med oss via via e-post.
Arbetslöshetsärenden och ärenden som gäller
ansökningshandläggning kan skickas till adressen
asiakaspalvelu@aariakassa.fi. Medlemsärenden bör
skickas till adressen jasenpalvelu@aariakassa.fi.
Mer information om arbetslöshetsförmånerna finns
också på vår webbplats.

Vi har inte någon servicepunkt för medlemmar vid
vårt kontor men det finns en postlåda vid nedre au-
lan på adressen Semaforbron 8B.

TOIMISTO TIEDOTTA / 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 sjöman
www.kela.fi/web/sv/nyttinfopaketom
sjukförsäkringavsjoman

TE-toimisto/Merivälitys

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

TE-byrå/Havsförmedling

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

Tartu verkkoon.
Nappa tag i nätet.



Merimieseläkekassa
Sjömanspensionskassan

www.merimieselakekassa.fi
www.sjomanspensionskassan.fi



Maritime Education, Training and R&D
Explore our degree programmes, courses and projects:
www.aboamare.fi

ABOAMARE
MARITIME
RESEARCH
& INNOVATION

