

Voima & Käyttö Kraft & Drift

Suomen Konepäällystöliiton julkaisu • 2/2023

Energiateollisuuden toimihenkilöiden uusi työehtosopimus s. 11

Nytt kollektivavtal för energibranschens tjänstemän s. 12

Laivamoottoreiden kasvihuonekaasupäästöjen ja muiden päästöjen vähentäminen: nykyiset suuntaukset ja tulevaisuuden vaihtoehdot s. 23–25

Voima & Käyttö Kraft & Drift

117. vuosikerta

Suomen Konepäälystöliiton ammatti ja tiedotuslehti

Pääkirjoitus	3
Puheenjohtajan palsta / Ordförandes kolumn	4
Sähkön hankinta ja kulutus, helmikuu 2023	5
Työehtosopimusjärjestelmän toimivuus tarvitsee analyysin	6
Liiton lakimiehen palsta	7
Työmaana laivan konehuone, Jouni Eeronheimo	8
Huoltovarmuuskasiteetista julkaisi selvityksen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetista	9
Energiatietoisuuden toimihenkilöiden uusi työehtosopimus	11
Nytt kollektivtalt för energibranschens tjänstemän	12
Finnlines vuosi 2022: "Rahtimäärät melko hyvällä tasolla"	13
Tallinkin tulos nousi tappiolta 13,9 miljoonan euron voittoon	13
Valtion uusi virka- ja työehtosopimus	14
Statens nya tjänste- och kollektivtalt	15
Suomen ensimmäinen geotermistä lämpöä kaukolämpöverkkoon tuottava laitos käynnistyi Vantaalla	16
Suomi hakee jäseneksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön neuvostoon	17
Finland kandiderar till Internationella sjöfartsorganisationens råd	18
Alukset rikkovat päästömääräyksiä	19
Fartyg bryter mot utsläppsregler	19
Kestääkö alihankintaketju poikkeusoloissa?	20
Luottamusmies on monitaituri	21
Laippavuodon tiivistys	22
Uusin voimalaitosmestarien koulutus alkoi 16.1.2023 Jyväskylässä	22
Laivamoottoreiden kasvihuonekaasupäästöjen ja muiden päästöjen vähentäminen: nykyiset suuntaukset ja tulevaisuuden vaihtoehdot	23
Ulkomaanliikenteen palkat & Piontonniston palkat 1.3.2023	25
Utrikestrafikens löner & Småtonnage löner 1.3.2023	25
Voiko pienydinvoimalasta tulla uusi vientituote?	26
Pienreaktoreihin liittyvää liiketoimintaa edistetään tutkimus-yritysyhteistyöllä	26
VTT: Finland ska ha fjärrvärmereaktor 2030	27
Minireaktorer: Snabb ryck i Estland?	28
Liiton tapahtumia	29
Pariisin MOU - Suomi sijalla 21	30
Paris MOU - Finland på 21 plats	30
Ratkaisevatko pienydinvoimalat energiakriisin	31
Suomalaisten kotitalouksien sähkölasku kallistui keskimäärin noin 50 prosenttia vuonna 2022	33
År 2022 blev de finländska hushållens elräkningar i genomsnitt cirka 50 procent dyrare	34
STTK:n hallitus: Julkista taloutta vahvistettava, mutta ei heikoimpien kustannuksella	35
STTK:s styrelse: De offentliga finanserna ska stärkas, men inte på bekostnad av de svagaste	35



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 Konepäälystöliitto

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

robert.nyman@konepaallystoliitto.fi

Taitto

Auli Syväoja, Lehtisepät Studio

Painopaikka

Lehtisepät Oy, Lahti

ISSN-tunnus

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

ILMESTYMIS- JA AINEISTOPÄIVÄT 2022

Nro	Teemat	Aineiston varaus	Ilmestyy
1	Energia ja kunnossapito	16.01.2023	08.02.2023
2	Laivatekniikka	21.03.2023	19.04.2023
3	Turbiini ja kattilalaitos	05.06.2023	28.06.2023
4	Sähkö ja automaatio	14.08.2023	06.09.2023
5	Laiva-automaatio	18.09.2023	11.10.2023
6	Energian tuotanto ja opiskelijatoiminta	23.10.2023	15.11.2023

Etukannen kuva:

Kaukaan Voima Lappeenrannan voimalaitos

Merimieseläkekassan vakuutettujen määrä palautui lähes koronaa edeltävälle tasolle	36
EU:ssa alustava sopu vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä	36
Preliminär överenskommelse i EU om användningen av utsläppsnåla bränslen i sjötransporter	37
Komennusmies Eero	37
Arcadas och Högskolan på Ålands nya masterutbildning svarar på behovet av mer hållbara lösningar inom energiindustrin	38
Jäsenpalsta	38
Ammattihakemisto	41
Jäsenyhdistykset	44



Epävarmassa tilanteessa löytyi kuitenkin yleinen linja työmarkkinoilla

Pitkien vääntöjen ja useiden lakkojen jälkeen työmarkkinoilla saatiin sittenkin jonkinlainen yleinen linja pariksi vuodeksi, joka jotenkin tyydyttää neuvotteluosapuolia. Maaliskuun lopussa myös Suomen Konepäällystöliiton työehtosopimusten neuvottelukierrokset on jälleen kerran viety lähes loppuun. Ainoastaan Luotsikutterikuljettajien TES-neuvottelut jatkuvat vielä. Tässä lehdessä löytyy tietoa syntyneistä sopimuksista.

Kohta maamme täysikäiset kansalaiset (ja toivottavasti myös täysjärkiset) pääsevät jälleen eduskuntavaaleissa itse vaikuttamaan maamme tulevaisuuden tärkeisiin suuntaviivoihin ja äänestämään niiden toteuttajista. Toivon että uudessa eduskunnassa löytyy riittävästi ymmärrystä suomen lipun alla kulkevan merenkulun tarpeista ja sen tärkeydestä maamme huoltovarmuuden kannalta. Huoltovarmuuskeskuksen tuoreen selvityksen mukaan kotimaista tonnista ei ole riit-

tävästi Suomen huoltovarmuuden tarpeisiin poikkeusoloissa. Selvityksen tuloksissa korostuu myös, että suomalaisten merenkulkijoiden määrä on laskussa.

Maaliskuun puolivälissä palkansaajia huolestuttaa kiihtynyt inflaatio, kansainvälisen pankkikriisin mahdolliset vaikutukset sekä suurvaltojen yhä kiristyneet välit ja jo yli vuoden jatkunut Venäjän hyökkäyssota Ukrainaa vastaa. Juuri nyt ei välttämättä lämmitä mieltä kovin paljon, että Suomi on jo kuudetta kertaa peräkkäin maailman onnellisin maa. Onneksi mennään kohti kesää ja toivottavasti myös maamme lopullinen Nato jäsenyys varmistuu kevään aikana.

[Hyvää kevään jatkoa.](#)

Robert Nyman

Päätoimittaja

I ett osäkert läge hittades dock en gemensam linje på arbetsmarknaden

Efter en lång tid med sega förhandlingar och flera strejker på arbetsmarknaden kunde dock en allmän linje för åren 2023- 2024 hittas som på något sätt tillfredsställer förhandlingsparterna. I slutet av mars har även förhandlingsrundorna beträffande Finlands Maskinförbunds kollektivavtal återigen nästan avslutats. Endast Lutskutterförarnas kollektivavtalsförhandlingar fortsätter fortfarande. I denna tidning kan du hitta information om de avtal som ingåtts.

Snart får landets vuxna medborgare (och förhoppningsvis också sansade) återigen i riksdagsvalet påverka vårt lands framtida viktiga riktlinjer och välja de beslutsfattare som skall konkretisera dem. Jag hoppas att det i den nya riksdagen kommer att finnas tillräcklig förståelse för behovet att säkerställa den finska flaggade sjöfartens framtid och förstå dess betydelse för vårt lands försörjningstrygghet. Försörjningsberedskapscentralens färsk rapport anger att det inte finns tillräckligt med inhemskt tonnage för att tillgodose

landets behov av försörjningstrygghet under exceptionella omständigheter. Resultaten av undersökningen understryker även att antalet finländska sjöfolk minskar.

I mitten av mars är löntagarna oroliga för den accelererande inflationen, de eventuella effekterna den internationella bankkrisen kan få och det allt spändare förhållandet mellan stormakterna och det ryska anfallskriget mot Ukraina, som har pågått i mer än ett år. Just nu värmer det inte nödvändigtvis särskilt mycket att Finland är världens lyckligaste land för sjätte gången i rad. Som tur är går vi mot sommaren och förhoppningsvis bekräftas även vårt lands slutgiltiga Nato-medlemskap under våren.

[Ha en bra fortsättning på våren](#)

Robert Nyman

Chefredaktör



Kevättä ja eduskuntavaaleja kohti

Sähköhön hinta ja sen muodostus on puhuttanut kansalaisia viime syksyn ja kuluneen talven aikana.

Aalto-yliopiston tutkijoiden arvio on että jopa viisi miljardia euroa tulonsiirtoja asiakkailta sähköntuottajille olisi toteutunut nykyhinnoitteluun perustuen. Asiaa käsiteli MOT-ohjelma 13.3.2023 ja on nähtävissä Yle Areenassa toistaiseksi. Joka tapauksessa energiayhtiöt, joilla on omaa tuotantoa ovat tehneet ennätysellisiä vuosituloksia ja tilinpäätökset ovat vahvasti voitollisia. Toivottavasti tämä näkyy myös investoineina kotimaiseen tuotantoon ja työllisyyteen.

Kuluvan TES-kauden sopimukset ovat suurimalta osin hyväksytty ja linja on ollut ns. "yleisen linjan" mukainen jossa vientiliitot ovat määritelleet palkankorotus varan. Muodostunut yleinen linja on muistuttanut joiltakin osin vanhoja Tupo-sopimuksia joista työnantajapuoli halusi eroon. Todetakaan että Suomessa on kuitenkin yli 55 vuoden perinne vastaavista sopimuksista alkaen valtakunnansovittelija Keijo

Liinamaan johdolla sovitusta ns. Liinamaa-sopimuksista (Liinamaa I 27.3.1968). Nähtäväksi jää miten julkiselle sektorille sovitut yleisen linjan ylittävät prosenttikorotukset toteutuvat.

Valitettavasti inflaatio on jatkanut kasvua ja tulee syömään näin ollen palkansaajien ostovoimaa. Tilannetta ei helpota yhtään, jos vihersiirtymän mukainen polttoaineisiin kohdistuva jakeluvelvoite toteutetaan ensi vuoden alusta nyt esitetyssä hintoja tuntuvasti nostavassa muodossa.

Tätä kirjoittaessa on kaksi asiaa edennyt merkittävästi. Suomen NATO-jäsenyys ja Olkiluoto 3:sen kaupallinen käyttö. Nähtäväksi jää kumpi toteutuu aikaisemmin?

Muistakaa vaikuttaa tulevissa kevään eduskuntavaaleissa!

Pertti Roti

Puheenjohtaja

Suomen Konepäällystöliitto

Mot våren och riksdagsvalet

Under förra hösten och den gångna vintern har elpriset och dess utveckling varit föremål för medborgarnas meningsutbyte. Aalto-universitetets forskare uppskattar att närmare fem miljarder euro i inkomstöverföringar realiserats från kunder till elproducenter baserat på nuvarande prissättning. Ärendet behandlades av MOT-programmet den 13 mars 2023 och kan tills vidare ses på Yle Areena. Energibolag med egen produktion har i alla fall gjort rekordårsresultat och bokslutet är starkt lönsamt. Förhoppningsvis kommer detta också att återspeglas i investeringar i inhemsk produktion och sysselsättning.

Innevarande kollektivavtalsperiods avtal är till största delen godkända och de har ingåtts enligt den sk. "allmänna linjen" där exportfacken definierat löneökningssreserven. Den allmänna linje som bildats har i vissa avseenden liknat de gamla inkomstpolitiska helhetslösningarna som arbetsgivar sidan velat bli av med. Det bör noteras att Finland har en tradition på mer än 55 år av liknande avtal, med början i det s.k. Liinamaa-avtalet (Liinamaa I 27.3.1968). Det återstår att se hur de överenskomna procentuella höjningarna för offentlig sektor som överstiger den generella linjen kom-

mer att förverkligas.

Tyvärr har inflationen fortsatt att växa och kommer därför att tära på löntagarnas köpkraft. Situationen förvärras därtill om distributionsskyldigheten för drivmedel enligt den gröna omställningen genomförs från början av nästa år i den form som föreslagits, vilket kommer att avsevärt höja på höjer priserna.

När jag skriver detta har två saker framskridit avsevärt. Finlands NATO-medlemskap och den kommersiell användning av Olkiluoto 3. Det återstår att se vilken av dessa som förverkligas tidigare?

Kom ihåg att påverka vårens riksdagsval!

Pertti Roti

Ordförande

Finlands Maskinbefälsförbund

SÄHKÖN HANKINTA JA KULUTUS,
helmikuu 2023
Kulutus ja sen muutokset edelliseen vuoteen verrattuina:
GWh %

helmikuu	6928	-7,1
vuoden alusta	14641	-8,0
viimeiset 12 kk	80420	-6,3

Kulutuksen muutosprosentti, lukuja 12 kk



	2022			2023		
	GWh	Osuus-%	Muutos-%	GWh	Osuus-%	Muutos-%
helmikuu						
KULUTUS	7455	100,0	-10,7	6928	100,0	-7,1
TUOTANTO	5966	80,0	-9,8	6286	90,7	5,4
vesivoima	1116	15,0	-16,5	1161	16,8	4,1
tuulivoima	1032	13,8	72,7	1412	20,4	36,8
aurinkovoima	6	0,1	11,7	11	0,2	76,7
ydinvoima	1881	25,2	0,1	1877	27,1	-0,2
lämpövoima	1931	25,9	-30,9	1825	26,3	-5,5
yhteistuotanto	1615	21,7	-35,9	1544	22,3	-4,4
erillistuotanto	316	4,2	15,0	281	4,1	-11,1
NETTOTUONTI	1490	20,0	-14,0	642	9,3	-56,9
vuoden alusta						
KULUTUS	15918	100,0	-7,1	14641	100,0	-8,0
TUOTANTO	12671	79,6	-6,7	13660	93,3	7,8
vesivoima	2310	14,5	-16,9	2266	15,5	-1,9
tuulivoima	2326	14,6	111,2	3339	22,8	43,5
aurinkovoima	8	0,1	21,2	14	0,1	68,8
ydinvoima	3964	24,9	0,1	4195	28,7	5,8
lämpövoima	4063	25,5	-29,2	3846	26,3	-5,3
yhteistuotanto	3383	21,3	-34,5	3281	22,4	-3,0
erillistuotanto	679	4,3	18,9	566	3,9	-16,8
NETTOTUONTI	3247	20,4	-8,3	981	6,7	0,0
viimeiset 12 kk						
KULUTUS	85867	100,0	2,9	80420	100,0	-6,3
TUOTANTO	68392	79,6	1,6	70169	87,3	2,6
vesivoima	15156	17,7	-3,7	13311	16,6	-12,2
tuulivoima	9404	11,0	30,0	12575	15,6	33,7
aurinkovoima	299	0,3	36,0	385	0,5	28,9
ydinvoima	22650	26,4	1,6	24452	30,4	8,0
lämpövoima	20884	24,3	-4,5	19446	24,2	-6,9
yhteistuotanto	17928	20,9	-7,6	15854	19,7	-11,6
erillistuotanto	2956	3,4	20,2	3592	4,5	21,5
NETTOTUONTI	17474	20,4	8,3	10251	12,7	-41,3

Työehtosopimusjärjestelmän toimivuus tarvitsee analyysin

Kirjoitin edellisen kerran Voima ja Käyttö -lehteen syyskuussa 2022. Tuolloin neuvottelukierros oli lopuillaan. Kunta-alan neuvotteluissa oli saavutettu osittaisratkaisu, mutta osa järjestöistä oli edelleen ilman sopimusta. Myöhemmin tilanne kriisiytyi työtaistelu-uhiksi, joita ryhdyttiin suitsimaan lainsäädäntötoimin. Sovintoratkaisu saavutettiin lopulta uuden valtakunnansovittelijan Anu Sajavaaran tekemän sovintoehdotuksen pohjalta lokakuun alkupuolella.

Kunta-alan palkankorotukset kytkettiin sopimuksen toisen vuoden osalta vienti- ja kuljetusalojen sopimuskorotuksiin. Korotusten lisäksi kunta-alalle sovittiin palkkaohjelma, jonka tavoitteena oli kuroa umpeen julkisen sektorin palkkojen jälkeenjääneisyyttä yksityisen sektorin palkkauksesta. Ero johtuu siitä, että julkisella sektorilla ei ole samanlaisia palkkaliukemia kuin yksityisellä sektorilla.

Toisen vuoden palkkaneuvotteluista täysimittaiseen neuvottelukierrokseen

Edellisen neuvottelukierroksen yhteydessä (syksyllä 2021) tuleva inflaatiokehitys oli arvioitu toteutunutta matalammaksi. Tämä johti siihen, että palkansaajien ostovoima oli ensimmäisen sopimusvuoden aikana laskenut selvästi. Lisäksi energian ja ruoan hinnan nousu aiheutti monille toimeentulo-ongelmia. Ukrainan kriisin vaikutukset talouteen ja yritysten toimintaedellytyksiin olivat moninaiset. Talouden tilannekuva oli sumuinen ja se toi epävarmuutta myös sopimuspyyntiin.

Teknolוגiateollisuuden ja kemianteollisuuden palkkaneuvottelut käynnistyivät näissä vaikeissa asetelmissa syyskuussa. Tavoitteena oli neuvotella kaksivuotisen sopimuksen toisen vuoden palkankorotuksista, mutta niistä ei lopulta päästy yhteisymmärrykseen. Tämän vuoksi kaikki henkilöstöryhmät irtisanoivat työehtosopimuksensa



päättymään marraskuun lopulla ja ryhtyivät valmistautumaan täysimittaiseen neuvottelukierrokseen, jolloin neuvottelujen kohteena olivat sekä palkat että tekstikysymykset.

Neuvottelut eivät edenneet toivotulla tavalla, jonka vuoksi kaikki kolme henkilöstöryhmää antoivat työtaisteluilmoituksia lyhyistä muutaman päivän lakoista ja ylityökielloista helmikuulle. Työntekijäpuolella ensimmäinen lakko ehti toteutua ennen neuvottelutuloksen saavuttamista helmikuun alussa. Toimihenkilöillä lakkoja ehti olla kaksi ennen ratkaisun löytymistä. Ylempien toimihenkilöiden osalta sopimus syntyi valtakunnansovittelijan sovintoehdotuksen pohjalta helmikuun puolessa välissä.

Teollisuuden ratkaisujen jälkeen sopimuksia on syntynyt tasaiseen tahtiin. Myös muilla sopimusaloilla voimassa olleita työehtosopimuksia irtisanottiin ja siirryttiin pelkästä palkankorotuskierroksesta täysimittaiseen neuvottelukierrokseen.

Työnantajapuoli koordinoi sopimus-toimintaa tiukasti. Lakonuhkia ja lakkoja seurasi vielä ainakin muun muassa ahtausalalla, linja-autoliikenteessä ja kuorma-autoalalla, kaupan alalla, suunnittelu- ja konsulttialalla ja junaliikenteessä. Tätä kirjoitettaessa veturimiesten lakkoon on annettu sovintoehdotus. Riitaa ei median mukaan ole enää palkankorotuksista vaan työaikajärjestelmästä ja lepoajoista.

Suomen mallista ei ole sopimusta

Suomessa ei ole sovittu työnantajien ja palkansaajien kesken ”Suomen mallista”, jossa vientialat toimisivat päänavaajina neuvottelukierrokselle ja määrittäisivät korotustasoa. Työmarkkinakäytännön mukaan yleinen linja on kyllä viitoittanut tietä tuleville sopimuksille, mutta se ei ole muodostunut yksittäisen sopimusalan työehtosopimusratkaisun perusteella. Linjan juuret ovat aikaisemmin solmituissa tulopoliittisissa kokonaisratkaisuisissa. Yleinen linja on lisäksi tarkoittanut perinteisesti palkankorotuslinjaa.

Työnantajapuolella on nykyään noudatettu linjaa, joka on kiristynyt sopimusten kustannusvaikutuslinjaksi sekä koordinaatioksi koskien sopimuskausia ja osittain myös sopimusten tekstikysymyksiä. Tämä aiheuttaa säännönmukaista kitkaa sopimustoiminnassa ja erilaisia toimialakohtaisista tarpeista kumpuavia periaatteellisia riitaisuuksia, joita on sangen vaikea ratkaista.

Tosiasialliset mahdollisuudet toimialakohtaisten ratkaisujen hakemiseen ovat kaivattuneet. Nyt neuvottelukierroksen lähestyessä loppuaan voitaneen todeta, että perusteelliselle analyysille sopimusjärjestelmän toimivuudesta on tarvetta. ■

Kirjoittanut
STTK Minna Ahtiainen
Johtaja, edunvalvonta



TYÖTUOMIOISTUIMEN RATKAISU: Valtiovarainministeriö rikkoi Rajavartiolaitoksen virkamiesten työaikoja koskevan tarkentavan virkaehtosopimuksen määräyksiä toistamiseen

Taustaa Koronapandemia aiheutti Suomenlahden merivartiostolle (SLMV) ylimääräisiä velvoitteita. Muille yksiköille annettava tuki ja sisärajatarkastustehtävät lisäsivät henkilöresurssien tarvetta. SLMV:n Helsingin rajatarkastusosasto hoiti 14.6.-4.7.2021 normaalit ulkorajatarkastukset 5 pisteessä ja sisärajatarkastukset 2 pisteessä. Lisäksi osasto tuki henkilöstöresurssilla SLMV:n Sataman rajatarkastusyksikön vastuulla olevia Helsingin satamassa toteutettavia rajatarkastuksia. Helsingin rajatarkastusosastolta komennettiin Ahvenanmaalle 12 ruotsinkielentaitoista virkamiestä jaksossa 14.6.-4.7.2021. Samalla jaksolla Helsingin satamaan komennettiin virkamiehiä Kaakkois-Suomen rajavartiostosta kompensoimaan Ahvenanmaan-komennuksista syntynyttä vajetta.

Niin kutsuttua taulukkovajasta syntyy, kun työaikaajanko on keskeytynyt virkamiehen poissaolon vuoksi. Keskeytyspäiviä ovat esimerkiksi työaikaajaksolle sattuvat matkustusvuorokaudet, vuosilomapäivät ja sairauslomapäivät. Taulukkovajauksen teettämisellä tarkoitetaan virkaehtosopimuksessa taulukkovajasta korvaavien työtuntien teettämistä. Säännölliseen työaikaan sisältyviä taulukkovajauksia korvaavat työtunnit on välttämättä teetettävä ennen säännöllisen työajan ylittävää työtä eli lisä- tai ylityötä. Virkaehtosopimuksessa ei ole nimenomaisia määräyksiä taulukkovajasta korvaavien työtuntien teettämisestä tai suunnittelemisesta lisä- tai ylityön teettämisen yhteydessä.

Jaksossa 14.6.-4.7.2021 vanhemmalle merivartijalle A:lle suunniteltiin taulukkovajauksen korvaavia töitä ja lisätöitä. A:n kohdalla pelkkien taulukkovajauksen korvaavien työtuntien teettäminen ei olisi tuonut tavoiteltua yhden työvuoron resurssia, mutta taulukkovajauksen korvaamisen ja lisätöiden kanssa hänelle saatiin yksi lisätyöpäivä. Usealle virkamiehelle voitiin vastaavasti osin ylityöiden ansiosta suunnitella ylimääräinen työpäivä.

Helsingin rajatarkastusosasto teetti samassa 14.6.-4.7.2021 jaksossa taulukkovajauksen korvaavaa työtä sekä lisä- ja ylityötä A:n lisäksi myös 87 muulla virkamiehellä. Kahdeksalla henkilöllä ei teetetty taulukkovajasta korvaavaa työtä jaksossa 14.6.-4.7.2021. Henkilöresurssitarve oli jakson tiettyinä työpäivinä suurempi kuin toisina, mikä vaikutti lisä- ja ylityöiden kohdentumiseen virkamiesten kesken.

Kahdessa edeltävässä jaksossa 3.-23.5.2021 ja 24.5.-13.6.2021 A:lla ei ollut lainkaan lisä- tai ylityötä, mutta niitä teetettiin myös tuolloin muilla virkamiehillä. Työnantajaa edustava työnohjo päätää, kenellä teetetään lisä- tai ylityötä esimerkiksi pidentämällä työvuoroa alusta tai lopusta taikka suunnittelemalla lisävuoro.

Työtuomioistuimen 30.5.2018 antamassa tuomiossa TT 2018:50 on vahvistettu, että Rajavartiolaitoksen virkamiesten työaika koskevan tarkentavan virkaehtosopimuksen 27 §:ää on tulkittava niin, ettei keskeytyspäivistä johtuvaa taulukkovajasta saa ennakolta työvuoroluetteloa tehdessä suunnitella teetettäväksi.

Rajavartiolaitoksen virkamiesten työaikoja koskevan tarkentavan virkaehtosopimuksen (RVLTA) 28 § oli 30.4.2021 saakka sopimuksen 27 §. Määräys on ollut nyt käsiteltävän asian kannalta relevanteilta osin samansisältöinen ainakin 4.9.2003 lukien.

Työnantajapuoli on esittänyt työntekijäpuolelle RVLTA:n nykyisessä

28 §:ssä olevan taulukkovajauksia koskevan huomautuksen poistamista. Huomautuksen muusta muuttamisesta ei ole neuvoteltu. Huomautus on jäänyt ennalleen tuomion TT 2018:50 antamisen jälkeen.

Kanteessa vaadittiin työnantajan tuomitsemista hyvityssakkoon virkaehtosopimuksen rikkomisesta siten, että keskeytyspäivistä johtuvaa niin kutsuttua taulukkovajasta oli ennakolta työvuoroluetteloa tehtäessä suunniteltu teetettäväksi suunnittelemalla samaan ajanjaksoon lisä- tai ylityötä. Lisäksi vaadittiin, että vastaaja veloitetaan maksamaan kantajan oikeudenkäyntikulut korkoineen.

Vastaaja (Valtiovarainministeriö) vetosi kanteen kiistämisen perusteina muun ohella siihen, että virkaehtosopimuksessa ei ollut erikseen kielletty taulukkovajauksen suunnittelemista tai teettämistä lisä- ja ylityöiden teettämisen yhteydessä, ja että lisätuntien teettäminen oli ollut välttämätöntä työnantajan toiminnan kannalta.

Työtuomioistuin oli vahvistanut jo aiemmin tuomiossaan TT 2018:50, että riidanalaista virkaehtosopimusmääräystä oli tulkittava niin, ettei keskeytyspäivistä johtuvaa taulukkovajasta saanut ennakolta työvuoroluetteloa tehtäessä suunnitella teetettäväksi. Työtuomioistuin oli myös tuominut työnantajan maksamaan hyvityssakkoa virkaehtosopimuksen tietien rikkomisesta, kun työvuoroluettelossa oli suunniteltu teetettäväksi taulukkovajauksia.

Työtuomioistuin katsoi tuomiossaan, että tuomiossa TT 2018:50 todetu tavoin taulukkovajauksen teettäminen tarkoitti nimenomaan vahvistetusta työvuoroluettelosta poikkeamista. Mainitussa tuomiossa oli vahvistettu varauksettomasti, ettei keskeytyspäivistä johtuvaa taulukkovajasta saa ennakolta työvuoroluetteloa laadittaessa suunnitella teetettäväksi. Näin ollen kanne hyväksyttiin.

Työtuomioistuin otti hyvityssakon määrää korottavana seikkana huomioon, että virkaehtosopimuksen rikkomuksessa oli ollut kysymys sellaisen menettelyn toistamisesta, jonka työtuomioistuin oli jo aikaisemmin katsonut virkaehtosopimuksen vastaiseksi ja tuominut sen johdosta maksettavaksi hyvityssakkoa.

Työtuomioistuin velvoitti valtiovarainministeriön maksamaan JHL ry:lle 4.500 euroa hyvityssakkoa ja oikeudenkäyntikulujen korvauksena 6.420 euroa korkolain 4 §:n 1 momentin mukaisine viivästyskorkoineen siitä lukien, kun kuukausi on kulunut työtuomioistuimen tuomion antopäivästä. ■

Julkaisunumero: TT 2023:17

Taltionumero: H23

Diaarinumero(t): 26/03.04.02.02.00/2022

Antopäivä: 7.3.2023

Lisätietoja:

Riku Muurinen, Maapuolen sopimuslavastaava, lakimies
+358 50 405 9397 | riku.muurinen@konepaallystoliitto.fi

Työmaana laivan konehuone

Konepäällikkö Jouni Eeronheimo on urallaan seurannut laivatekniikan kehitysaskeleita.

Konepäällikkö **Jouni Eeronheimolla** on maaliskuisena perjantaina Raahen satamassa vapaailta. ESL-varustamon M/S Eira purkaa Oxelösundista hakemaan lastia. Lähtö Luulajaan on vasta seuraavana päivänä.

Rahtialus Eira ehti yli kaksikymmentä vuotta kuljettaa hiiltä Helsinkiin, yleensä Venäjältä. Nyt alus on Itämeren liikenteessä vaihtelevin lastein.

– Luulajasta tuodaan rautapilleriä Raahen terästehtaalle. Erilaista bulkkitavaraa, joskus kevennetään hiililaivan lastia merellä, kertoo Jouni Eeronheimo.

Laivalla on pituutta 157 metriä ja leveyttä 24 metriä. Kone on dieseliä käyttävä 2-tahtikone japanilainen Mitsui-Man Burmaster&Wein.

– Ajamme vähärikkisellä polttoaineella.

Konehuoneessa automatiikka on arkipäivää, mutta Eeronheimo korostaa, että ammattilaisten käsiparit ovat aina tarpeen. Konehuoneessa ei meriajojen aikana tarvitse jatkuvasti olla miehistöä valvomassa koneistojen toimintaa. Konemestarit päivystävät kuitenkin omalla vuorollaan stopparissa koneesta tulevat hälytykset tarkastaen.

– Kun stopparia ajetaan, on hälytyksissä oma työnsä.

Eira on rakennettu vuosituhanen alussa. Konehuoneessa työskentelee konepäällikön lisäksi kaksi konemestaria ja sähkömies.

– Vanhemmassa laivassa riittää töitä kaikille. Meillä olisi korjausmiehellekin käyttöä, toteaa Eeronheimo.

Pitkällä uralla on konepäälliköllä kertynyt kokemusta ja näkemystä laivan konehuoneen tekniikan kehityksestä. Uran alkupuolella oli konehuoneessa lähemmäs kymmenkunta miehistön

jäsentä. Tekniikan kehityksessä on henkilömäärä vähitellen pudonnut jopa alle puoleen siitä.

Teknologian kehityksen moottorina on viime vuosikymmeninä ollut huoli ympäristöstä. Rikkipäästödirektiivi toi laivoille velvollisuuden käyttää vähärikkistä polttoainetta, muita vaihtoehtoisia polttoaineita tai puhdistaa savukaasut rikkipesurilla.

Merkittävän tekniiken uudistus Eeronheimon uralla osui vuoteen 2011, kun Containerships VII alukseen asennettiin Naantalin korjaustelakalla rikkipesuri. Kyseinen rikkipesuri oli ensimmäinen Wärtsilän toimittama laitteen kaupallinen asennus. CS VII:n rikkipesuri toimi makealla vedellä, johon lisättiin natriumhydroksidia eli lipeää. Kemiallisen reaktion ansiosta korkearikkisen polttoaineen pakokaasut pysyivät Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n asettamissa päästörajoissa.

– Konttiseiskassa oli Wärtsilän W7L64 -pääkone.

Käytännössä rikkipesuri näkyi aluksella savunpiipun kylkeen asennettuna lisäosana. Pakokaasua puhdistavan laitteen lisäksi oli konttilaivan kannella yhdessä kontissa tarvittavaa laitteistoa.

– Lipeää säilytettiin yhdessä polttoainetankissa ja makean veden tuottamiseksi asennettiin kaksi uutta evaporaattoria.

Rikkipesurin ansiosta alus saattoi edelleen käyttää korkearikkistä raskasta polttoöljyä, jota tuolloin vielä sai edullisesti esimerkiksi Pietarista.

Eeronheimo myöntää, että alussa rikkipesuri teetti aluksen miehistölle odotettua enemmän töitä.

– Ongelmia oli alussa, ennen kuin opittiin. Oli oma työnsä, ennen kuin sen sai toimimaan. Tarkkana sai sen jälkeenkin olla.

Eeronheimo työskenteli CS VII:n konepäällikkönä liki kymmenen vuotta, joten laite ehti tulla tutuksi.

– Se oli suljetun kierron rikkipesuri. Pesuriveksi meni puhdistettuna monitoroinnin kautta mereen. Jätettä kertyi erilliseen jätetankkiin, joka tyhjennettiin tarvittaessa satamissa maihin.



Kuva: Ronald Matematico Genidzo

Konepäällikkö Jouni Eeronheimo on pitkällä urallaan ehtinyt nähdä laivan konehuoneen tekniikan kehityksen. Nykyisessä työpaikassa M/S Eiran konehuoneessa laivan moottorina on Mitsui-Man Burmaster&Wein.

Pitkien linjojen seilausta

Merimieskoulun Jouni Eeronheimo aloitti Suomen Joutsenella Turussa vuonna 1981. Pohjana tuolloin oli jo tutkinto ammattikoulusta asentaja-koneistajana.

Ensimmäinen pesti moottorioppilaina oli matkustajalaiva Finlandiassa. Merivoimissa konepuolella suoritettua asepalveluksen jälkeen seilasi nuori moottorimies muutaman vuoden Efoan laivoilla Göteborgista Karibialle aina Venezuelaa, Hondurasia ja Costa Ricaa myöten.

– Tuotiin kahvia, naurahtaa mies.

Ennen vuonna 1984 alkaneita konemestariopintoja seilasi Eeronheimo Atlantin yli myös kuuluisalla Suomen Etelä-Amerikan linjalla.

– Välimereltä Pireuksesta ajettiin Auroralla ensin tyhjänä Buenos Airesiin ja Santokseen.

Paluumatkalla oli lastina jääruumissa kalaa, lihaa ja vuotia. Santoksesta lastattiin kahvisäkkejä.

Reitiltä kertyi kosolti muistoja, kun satamissa ehdittiin viipyä viikkokin ennen paluuta.

Konemestarin tutkinnon jälkeen osui uralle pesti Nesteen kemikaalitankkeri Viklassa.

– Siitä Borelle, jossa olinkin 16 vuotta useammassa laivassa. Lanh Shipillä olin kahdeksan vuotta, luettelee Eeronheimo tutuiksi tulleita varustamoja.

– Monet perusasiat konehuoneessa ovat säilyneet samoina, mutta tekniikka on kehittynyt koko ajan, hän toteaa. ■

Teksti: Sirpa Sutinen

Kuva: Jouni Eeronheimo



Vuonna 2001 rakennettu M/S Eira on 157 metriä pitkä kuivarahtialus.

Huoltovarmuuskeskus julkaisi selvityksen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetista

Merikuljetukset ja siihen liittyvä logistiikka ovat yhteiskunnan toiminnan elinehto. Kotimaista tonnistoa ei ole riittävästi huoltovarmuuden tarpeisiin poikkeusoloissa. Tarvitaan toimivat markkinat ja lisää suomalaisia osajia.

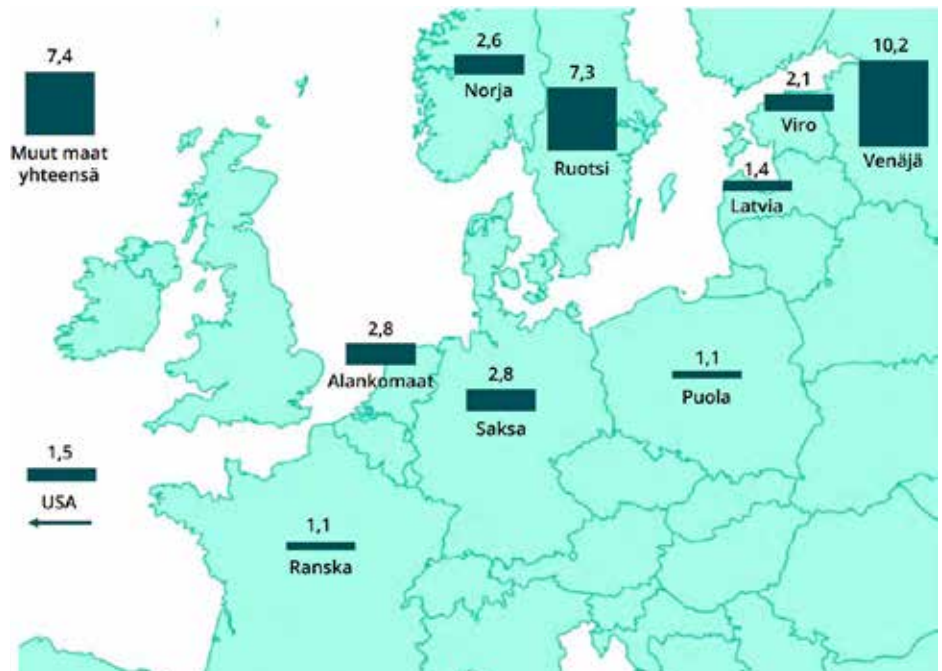
Suomen tavaraviennistä- ja tuonnista lähes 90 prosenttia tapahtuu meritse. Huoltovarmuusorganisaation (HVO) Vesikuljetuspoolin tuottama ”Suomen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetti”-selvitys arvioi, millainen on tämänhetkinen Suomen huoltovarmuudelle riittävä merikuljetuskapasiteetti. Arvio perustuu todellisiin liikennemääriin ja poikkeusoloista tehtyihin skenaarioihin.

– Suomi on poikkeuksellisen riippuvainen meriyhteyksistä. Venäjän hyökkäys Ukrainaan ja muuttunut ulko- ja turvallisuuspoliittinen tilanne ovat entisestään korostaneet Suomen riippuvuutta merikuljetuksista. Lisäksi pohjoiset olosuhteet tuovat lisähaasteita merilogistiikan toimivuuteen, toteaa Vesikuljetuspoolin puheenjohtaja ja Suomen Varustamot ry:n toimitusjohtaja **Tiina Tuurnala**.

Toimivat merenkulun markkinat ovat tärkeä osa Suomen merenkulun huoltovarmuutta. Kotimaista tonnistoa ei ole riittävästi huoltovarmuuden tarpeisiin poikkeusoloissa. Suomen merikuljetuksista noin 70 prosenttia tehdään ulkomaisilla tai ulkomaille rekisteröidyillä aluksilla ja noin 30 prosenttia toteutetaan Suomen rekisterissä olevilla aluksilla.

– Merenkulku on globaalia liiketoimintaa. Suomalaisen osaamisen tärkeys korostuu Itämeren haasteiden kanssa. Itämeren rannikon pitkillä, mutkaisilla ja jäätyvillä väylillä tarvitaan erityisosaamista turvalliseen merenkulkuun ja sen kehittämiseen. Pelkkä merenkulkualan koulutus ei riitä. Merenkulkuhenkilöstölle tarvitaan luontevia urapolkuja, jotka jatkuvat merenkulun kehittämistehtävissä, Huoltovarmuuskeskuksen (HVK) vanhempi varautumisasian-tuntija **Jukka Etelävuori** sanoo.

– Suomalaiset laivameklarit, agentit ja Suomessa toimivat ulkomaiset varustamot tarjoavat kontaktipinnan globaaleille markkinoille ja poikkeusoloihin varautumisessa hyvän yhteistyötahon suomalaisille valtiotoimijoille. Nyt julkaistu selvitys avaa toimialan rakennetta, toimintatapoja ja alalla olevien yritysten rooleja mainiolla tavalla. Sen poh-



Ulkomaan meriliikenteen tuonnin pääsuunnat vuonna 2021, milj. tonnia (Tulli, 2022).

Tilanteen vakavuus	Poikkeusolot	
	Sotatilaa vastaava	Lähes sotatilaa vastaava
Huoltovarmuudellinen päätavoite	Turvata yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen tarvitsema tuonti	Turvata elintärkeiden toimintojen tuonti, ja mahdollistaa keskeinen vienti
Puolustustilalaki	Voimassa	Ei voimassa
Valmiuslaki	Voimassa	
Viranomaisten toimivaltuudet kuljetustoiminnassa	Valmiuslain toimivaltuudet käytössä (mm. liikennepolttonesteiden säännöstely, kuljetusmääräykset)	
Tuonti meritse (suuruusluokka)	30 milj. tonnia (noin ⅔ v. 2021 tasosta)	
Vienti meritse (suuruusluokka)	5 milj. tonnia (-90 %)	20 milj. tonnia (-60 %)
Kotimaan kaupallinen vesiliikenne	4 milj. tonnia (-20 %)	
Vienti, EU:n sisäkauppa ja sääntely	Kaupallinen vientitoiminta kielletty	Merkittäviä rajoituksia; vienti luvanvaraista
Venäjän-kauppa	Loppunut kokonaan	
Valmistava teollisuus	Vain yhteiskunnan välttämättömät toiminnot	Välttämättömät toiminnot ja keskeinen vientiteollisuus
Kuluttajien ostovoima	Erittäin merkittävästi heikentynyt	Merkittävästi heikentynyt
Elintarvikehuolto	Tuonti puolittunut, määrän ja hintojen säännöstely voimassa, valikoimat hyvin rajalliset	
Polttonestehuolto	Oma jalostustuotanto lähes loppunut ja tuonti vähentynyt, jakelumääriä ja hintoja säännöstellään	

Hypoteettisten poikkeusolojen keskeisiä vaikutuksia yhteiskuntaan, teolliseen tuotantoon, ulkomaankauppaan ja merikuljetuksiin. Oletuksena on, että poikkeusolot kestävät vähintään vuoden. Lähde: HVO ”Suomen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetti”.

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

ABB Turbo Hero
Mike Kautsky



Turboahntimien korjaus ja huolto

ABB Oy, Turbocharging
Lyhtytie 20
00750 Helsinki

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



Kotimaisen tonniston kapasiteetti kuljetustarpeesta, %	Kotimaisen tonniston osuus tai riittävyys			Ulkomaisen tonniston tarve poikkeusoloissa (100 % - C)
	Toteutunut osuus v. 2021	Teoreettinen riittävyys v. 2021	Arvioitu riittävyys poikkeusoloissa; tavaramäärät ja suunnat muuttuneet	
	A	B	C	
Ro-ro/ro-pax, kaistametrit*	40 %	100 %	100 %	0 %
Öljysäiliöalukset**, tn	63 %	65 %	60 %	40 %
Tuotetankkerit, tn	16 %	20 %	35 %	65 %
Suuret kuivarahtialukset, tn	20 %	30 %	30 %	70 %
Pienet kuivarahtialukset, tn	20 %	30 %	40 %	60 %
Konttialukset, TEU	4 %	15 %	10 %	90 %

Poikkeusolojen esimerkkiskenaarion yhteenveto ja sen pohjalta esitetty karkea arvio ulkomaisen tonniston tarpeesta ilman alusten kohonnuttua vaurioitumisriskiä ja esim. Puolustusvoimien tai muiden tahojen mahdollisia kalustovaroja. Teoreettinen riittävyys tarkoittaa sitä, että kaikki vuonna 2021 Suomen rekisterin alukset olisivat olleet Suomen liikenteessä. *) Näiden kapasiteetin riittävyyden arviointi on muita alustyyppisiä vaikeampaa mm. alusten monikäyttöisyyden vuoksi. **) Öljysäiliöalusten osalta merkittävä muutos on tapahtunut jo vuonna 2022, kun tuontikuljetusmatkat ovat merkittävästi pidentyneet Venäjän-tuonnin korvautuessa muulla liikenteellä. Näiden alusten kuljetustarpeeseen poikkeusoloissa vaikuttaa oleellisesti se, kuinka suuri öljynjalostuskapasiteetti tuolloin olisi käytössä. Lähde: HVO "Suomen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetti"

jalta markkinaehtoista yhteistyötä on mahdollista viedä sujuvasti eteenpäin, toteaa selvityksen toinen projektipäällikkö ja Suomen Laivameklarit ry:n toiminnanjohtaja **Sari Turkkila**.

Selvityksen tuloksissa korostuu, että suomalaisten merenkulkijoiden määrä on laskussa. Jo nyt varustamoiden kohtaama pula osaavista ja pätevistä työntekijöistä näkyy viimeistään vuosikymmenen lopulla myös varustamoiden ulkopuolisissa tehtävissä (mm. luotsaus, VTS, hallinto, satamat, lauttaliikenne ja alan opetus).

Myös kiristynyt ympäristösääntely merenkulun päästöjen vähentämiseksi tuo omat haasteensa. Yksi niistä on etenkin talvimerenkulun harjoittaminen jatkossakin tehokkaalla ja siihen soveltuvalla, mutta samalla sääntelynmuutoksella kalustolla Suomessa.

Aluskannan riittävyys poikkeusoloissa

Selvityksessä tarkastellaan esimerkkiskenaarion avulla aluskannan riittävyyttä poikkeusoloissa. Selvityksen mukaan suomalainen ro-ro/ro-pax-kapasiteetti näyttäisi riittävän tyydyttämään koko kuljetustarpeen. Varaumana on muun muassa se, että nämä alukset voivat kuljettaa hyvin monia eri lastityyppejä, jolloin tarve niiden käyttöön voi poikkeusoloissa kasvaa arvioitua suuremmaksi ja samaan aikaan aluksille voi olla kysyntää myös muualla.

– Kriisiaikojen kyvykkyydet rakennetaan normaalioloissa. Riittävän suomalaisen jäävahvistuksen aluslaskun ja suomalaisten merenkul-

kijoiden varmistamiseksi keskeistä on, että Suomen lippu ja alan yritysten toimintaedellytykset ovat kilpailukykyisiä normaalioloissa, Tiina Tuurnala summaa.

Esimerkkiskenaariossa kotimaisten öljysäiliöalusten kapasiteetti riittäisi kattamaan noin 60 prosenttia ja tuotetankkerit noin 35 prosenttia poikkeusolojen kuljetustarpeesta. Pienten irtolastialusten osalta kotimainen tonnisto kattaisi tarpeesta noin 40 prosenttia ja suurten kuivarahtialusten osalta osuus olisi noin 30 prosenttia.

Selvityksen mukaan konttaliikenne tulisi varmistaa lähes kokonaan ulkomaisella tonnistolla. Myös kaasusäiliöalusten kuljetustarve vaatii ulkomaista tonnistoa.

Satamien tilanteesta todetaan, että satamien tavaraliikenne on keskittynyt pitkälti kolmannekselle satamista ja näistäkin pääosin 3–5 suurimmalle. Ro-ro- ja konttikuljetukset ovat keskittyneet muutama satamaan eteläisessä Suomessa.

"Suomen merikuljetusten huoltovarmuuskapasiteetti" selvitys on tehty HVO:n Vesikuljetuspoolin ja Suomen Laivameklarit ry:n toimeksiannosta ja on osa HVK:n Logistiikka 2030 -ohjelmaa. Selvityksen toteutti Turun yliopisto logistiikan professorin **Lauri Ojalan** johdolla. ■

Lähde:
Navigator magazine, **Vaula Aunola**

Energiateollisuuden toimihenkilöiden uusi työehtosopimus

Työehtosopimus on hyväksytty liittojen hallinnoissa ja neuvottelutulos korvaa alkaen ajalle 1.3.2022–29.2.2024 sovitun työehtosopimuksen. Korvaava työehtosopimus tulee voimaan 1.3.2023 ja on voimassa 28.2.2025 saakka. Sopimus jatkuu 28.2.2025 jälkeen vuoden kerrallaan, ellei sopimusta kirjallisesti irtisanota viimeistään kahta kuukautta ennen sen päättymistä.



NEUVOTTELUTULOKSEN KESKEINEN SISÄLTÖ:

- Kertakorvaus maksetaan 1.6.2023 kaikille työsuhteessa oleville toimihenkilöille, suuruudeltaan 477 euroa kokoaikaisille, osa-aikaisille työajan suhteessa
- Palkat nousevat 1.7.2023 lukien 3,5 % yleiskorotuksella, mikäli paikallisesti ei työnantaja ja luottamusmies muuta sovi
- Palkat nousevat 1.5.2024 lukien 2,0 % yleiskorotuksella, mikäli paikallisesti ei työnantaja ja luottamusmies muuta sovi
- Työnantaja jakaa 1.5.2024 lukien 0,5 % yrityskohtaisen erän henkilökohtaisten palkanosien tarkistuksiin
- Vähimmäispalkkoja sekä luottamushenkilöiden palkkioita korotetaan palkkojen korotusajankohtina 3,5 % ja 2,0 %
- Sopimuksen kustannusvaikutus on yli 7 % prosenttia sopimuskaudella

NEUVOTTELUTULOS PALKANKOROTUKSET

1.1 PAIKALLINEN PALKKARATKAISU

Paikallinen palkkaratkaisu sovitaan toimihenkilöiden luottamusmiehen kanssa. Paikallinen palkkaratkaisu tulee sopia kirjallisesti vuoden 2023 osalta 31.5.2023 mennessä ja vuoden 2024 osalta 31.5.2024 mennessä. Paikallisessa palkkaratkaisussa voidaan sopia korotusten suuruudesta, korotusten jakautumisesta yleiskorotukseen ja yrityskohtaiseen erään sekä korotusten ajankohdista.

Luottamusmiehellä on oikeus saada kolmen kuukauden kuluessa palkantarkistusten jälkeen kirjallinen selvitys paikallisesti sovitun palkkaratkaisun kohdentamisesta ja jakoperusteista. Selvityksestä tulee käydä ilmi toimihenkilöiden lukumäärä, kuinka moni on saanut korotuksen, keskimääräisen korotuksen suuruus sekä toimihenkilöiden palkankorotusten kokonaismäärä. Selvitys annetaan yksittäisen toimihenkilön palkkatietoja paljastamatta.

2.2 VUODEN 2023 PALKKARATKAISU, ELLEI PAIKALLISESTA PALKKARATKAISUSTA OLE SOVITTU

Toimihenkilöiden kuukausipalkkoja (luontoisetuineen, mutta ilman vuorotyölisii ja sunnuntaityökorotuksia) korotetaan 1.7.2023

tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta yleiskorotuksella 3,5 prosenttia.

Toimihenkilölle maksetaan 477 euron kertaerä viimeistään 1.6.2023 tai sitä lähinnä seuraavan palkanmaksun yhteydessä.

Kertaerän maksamisen edellytyksenä on, että toimihenkilön yhdenjaksoinen työsuhte on alkanut viimeistään 1.3.2023 ja on voimassa kertaerän maksupäivänä. Osa-aikaiselle toimihenkilölle maksettava summa lasketaan sovitun työajan ja täyden työajan suhteessa.

Kertaerää ei oteta huomioon muita palkkaeriä maksettaessa, muun muassa vuosilomapalkkaa tai ylityökorvausta laskettaessa.

2.3 VÄHIMMÄISPALKAT 1.7.2023

Vähimmäispalkkoja korotetaan 3,5 %:lla.

2.4 VUODEN 2024 PALKKARATKAISU, ELLEI PAIKALLISESTA PALKKARATKAISUSTA OLE SOVITTU

Toimihenkilöiden kuukausipalkkoja (luontoisetuineen, mutta ilman vuorotyölisii ja sunnuntaityökorotuksia) korotetaan 1.5.2024 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta yleiskorotuksella 2,0 prosenttia.

Lisäksi palkkoja korotetaan 1.5.2024 yrityskohtaisella 0,5 prosentin erällä, joka lasketaan sopimuksen piiriin kuuluvien toimihenkilöiden kuukausipalkkoista.

Yrityskohtainen erä käytetään työnantajan päättämällä tavalla yritys- tai toimipaikkakohtaisesti henkilökohtaisten palkanosien tarkistuksiin.

Luottamusmiehellä on oikeus saada kolmen kuukauden kuluessa palkantarkistusten jälkeen kirjallinen selvitys paikallisesti sovitun tai työnantajan toteuttaman palkkaratkaisun kohdentamisesta ja jakoperusteista. Selvityksestä tulee käydä ilmi toimihenkilöiden lukumäärä, kuinka moni on saanut korotuksen, keskimääräisen korotuksen suuruus sekä toimihenkilöiden palkankorotusten kokonaismäärä. Selvitys annetaan yksittäisen toimihenkilön palkkatietoja paljastamatta.

2.5 VÄHIMMÄISPALKAT 1.5.2024

Vähimmäispalkkoja korotetaan 2,0 %:lla.

Revisiotekstimuutokset työehtosopimukseen

Työehtosopimusten tekstejä selkeytetään neuvottelutuloksen liitteenä olevan sisällön mukaisesti. Tekstimuutoksilla ei ole työehtoja heikentävää tai korottavaa vaikutusta. ■



Nytt kollektivavtal för energibranschens tjänstemän

Det förnyade kollektivavtalet för Energibranschens tjänstemän har godkänts av alla avtalsparter och det nya avtalet gäller för perioden 1 mars 2023–28 februari 2025.

DET VIKTIGASTE INNEHÅLLET I FÖRHANDLINGSRESULTATET:

- En engångsersättning vars belopp är 477 € kommer att betalas ut den 1 juni 2023 till alla heltidsanställda, för deltidsanställda i proportion till arbetstiden
- Lönerna höjs från och med 1 juli 2023 med en generell höjning på 3,5 %, om inte arbetsgivare och förtroendeman kommer överens om annat lokalt
- Lönerna höjs från och med 1 maj 2024 med en generell höjning på 2,0 %, om inte arbetsgivare och förtroendeman kommer överens om annat lokalt
- Från och med den 1 maj 2024 delar arbetsgivaren därtill ut en företagsspecifik utbetalning på 0,5 %
- Minimilöner och förtroendemannaarvoden höjs med 3,5 % och 2,0 % vid tidpunkten för löneökningen
- Kostnadseffekten av kontraktet är mer än 7% procent under avtalsperioden

Medlemmarna kommer att informeras om resultatet av förhandlingarna mer i detalj senare.

FÖRHANDLINGSRESULTATET LÖNEÖKNINGAR

1.1 LOKAL LÖNELÖSNING

Den lokala lönelösningen avtalas med de anställdas förtroendeman. Den lokala löneuppgörelsen ska vara skriftlig överenskommen för år 2023 senast den 31 maj 2023 och för år 2024 senast den 31 maj 2024. I den lokala löneuppgörelsen kan höjningarnas storlek, fördelningen av höjningarna i en generell höjning och en företagsspecifik delbetalning samt tidpunkten för höjningarna överenskommas.

Förtroendemannen har rätt att efter lönegranskningarna få en skriftlig redogörelse för den lokalt överenskomna lönelösningens tilldelnings- och fördelningskriterier inom tre månader. Ur rapporten bör framgå antalet tjänstemän, hur många som fått löneförhöjning, storleken på den genomsnittliga höjningen och det totala antalet löneökningar för tjänstemän. Utlåtandet lämnas utan att lämna ut den enskilde medarbetarens löneuppgifter.

2.2 LÖNEÖKNING FÖR 2023, SÅVIDA EJ AVTAL OM LOKALA LÖNELÖSNINGAR

Tjänstemännens månadslöner (inklusive naturaförmåner men utan skiftarbete och söndagsarbeteshöjningar) höjs med en generell höjning med 3,5 procent från början av den löneutbetalningsperiod som börjar den 1 juli 2023 eller senare.

Tjänstemannen får därtill ett engångsbelopp på 477 euro senast den 1 juni 2023 eller i samband med nästa löneutbetalning.

Förutsättningen för att betala engångsbeloppet är att arbetstidsgärens kontinuerliga anställning har påbörjats senast den 1 mars 2023 och gäller på dagen för engångsutbetalningen. Det belopp som betalas ut till en deltidsanställd beräknas i förhållande till den avtalade arbetstiden och hela arbetstiden.

Engångsutbetalningen beaktas inte vid utbetalning av andra löneutbetalningar, till exempel vid beräkning av årlig semesterersättning eller övertidsersättning.

2.3 MINIMILÖNER DEN 1 JULI 2023

Minimilönerna höjs med 3,5 %.

2.4 LÖNEUPPGÖRELSE FÖR 2024, OM INTE LOKAL LÖNEUPPGÖRELSE HAR AVTALATS

Tjänstemännens månadslöner (inklusive naturaförmåner, men utan skiftarbetsbonus och söndagsarbeteshöjningar) höjs med en generell höjning med 2,0 procent från början av den löneutbetalningsperiod som börjar den 1 maj 2024 eller senare.

Dessutom höjs lönerna den 1 maj 2024 med en företagsspecifik del på 0,5 procent, som beräknas på månadslönen för de tjänstemän som omfattas av avtalet.

Den företagsspecifika delen används på det sätt som arbetsgivaren bestämt för revideringar av personliga lönedelar per företag eller ort.

Förtroendemannen har rätt att inom tre månader efter lönegranskningen få en skriftlig redogörelse för den lokalt överenskomna eller arbetsgivargenomförda lönelösningens fördelnings- och fördelningskriterier. Ur rapporten bör framgå antalet tjänstemän, hur många som fått löneförhöjning, storleken på den genomsnittliga höjningen och det totala antalet löneökningar för tjänstemän. Utlåtandet lämnas utan att lämna ut den enskilde medarbetarens löneuppgifter.

2.5 MINIMILÖNER DEN 1 MAJ 2024

Minimilönerna höjs med 2,0 %.

Revisionstextändringar i kollektivavtalet

Kollektivavtalens texter förtydligas i enlighet med det innehåll som bifogas förhandlingsresultatet. Textändringarna har inte till effekt att försvaga eller öka arbetsvillkoren. ■

Finnlines vuosi 2022: "Rahtimäärät melko hyvällä tasolla"

Finnlines kasvatti liikevaihtoaan 27 prosenttia edellisestä vuodesta. Investointiohjelma uusiin ympäristöystävällisiin aluksiin etenee. Konsernin laivasto kasvaa jälleen tänä vuonna, kun kaksi uutta ropax-alusta aloittaa liikennöinnin.

Ukrainan sota, kiihtyvä inflaatio, korkojen nousu ja huimasti nousseet energiakustannukset heikensivät maailman ja Suomen taloutta. Otaen talouden epävarmuuden huomioon rahtimäärät olivat kuitenkin melko hyvällä tasolla vuonna 2022. Finnlines kuljetti 750 000 rahtiyksikköä, 138 000 autoa ja 648 000 yksityistä ja rahtiin liittyvää matkustajaa.

Kun kolme uutta Eco-luokan hybridirorolaivaa aloitti Itämeren, Poh-

Kuva: Mike Louagie



janmeren ja Biskajan liikenteessä, useita laivoja siirrettiin muille reiteille. Joitakin muutoksia oli tehty jo, kun kaikki Venäjän toiminnot keskeytettiin maaliskuun alussa. Nämä kolme jättikokoista roro-laivaa, joihin on asennettu huipputeknologiaa, eivät tarjoa ainoastaan mittakaavaetuja asiakkaille, mutta myös ympäristöjalanjälki on pienentynyt.

Heinäkuussa Finnlines avasi Irlannin Rosslaren ja Belgian Zeebruggen välille uuden rahtireitin, joka on tärkeä yhteys Irlannin, Manner- ja Pohjois-Euroopan välillä. Markkinat ottivat reitin hyvin vastaan ja pienempi roro-alus korvattiin pian suuremmalla, jossa on lähes 4 200 kaisametriä rahdille.

FINNLINESIN LAIVASTO KASVAA, SUOMEN LIPUN ALLA ON 200 UUTTA TYÖPAIKKAA AVOINNA

Superstar-ropax-alusten uudisrakennusohjelma on edennyt hyvin Kiinassa. Kumpikin alus on laskettu vesille ja niiden odotetaan saapuvan vuoden 2023 kolmannen ja neljännen kvartaalin aikana. Alukset alkavat liikennöidä Suomen ja Ruotsin välillä Naantali–Långnäs–Kappelskär-reitillä. Kun muut varustamot ovat sulkeneet linjojaan, Finnlines on vakuuttunut siitä, että asiakkaamme hyötyvät yhdistetystä rahdin ja matkustajien kuljetuksesta. Superstar-laivat kasvattavat rahtikapasiteettia 30 prosenttia ja matkustajakapasiteettia 50 prosenttia Suomen ja Ruotsin välisellä reitillä ja ne tarjoavat enemmän palveluja kuin nykyiset kaksi alusta. ■

Lähde: Finnlines Oyj, Lehdistötiedote

Tallinkin tulos nousi tappiolta 13,9 miljoonan euron voittoon

Konsernin matkustaja- ja rahtitilastot sekä tulokset paranivat kautta linjan edellisvuoteen verrattuna. Konsernin tilintarkastamattoman taloudellisen raportin mukaan Tallink-konserni teki 13,9 miljoonan euron tuloksen vuonna 2022 (56,6 miljoonan euron tappio vuonna 2021).

Tallink-konsernin matkustajamäärä lähes kaksinkertaistui vuoteen 2021 verrattuna ja oli 5,5 miljoonaa matkustajaa (2 961 975 matkustajaa vuonna 2021). Myös kuljetettujen rahtiyksikköiden määrä kasvoi 11 prosentilla edellisvuoteen verrattuna ja oli yhteensä 409 769 yksikköä yhtiön kaikilla reiteillä ja laivoilla. Vuonna 2022 konsernin investoinnit olivat 203,3 miljoonaa euroa, josta 176,6 miljoonaa euroa eli suurin osa liittyi uuteen MyStar-laivaan.

Vaikka koronapandemian aiheuttamat matkustusrajaukset vaikuttivat vielä hieman vuoden 2022 ensimmäisiin kuukausiin, ei pandemia suuremmin estänyt toipumistavoitteita, todetaan yhtiön tilinpäätöstiedotteessa. Sen sijaan sodan puhkeaminen Ukrainassa ja siitä seurannut taloudellinen sekä geopoliittinen turbulenssi aiheuttivat uusia haasteita.

Kustannukset nousivat merkittävästi useilla eri osa-alueilla maailmanlaajusten hinnankorotusten vuoksi: polttoainekustannukset nousivat 99,5 prosenttia, laivojen liikennöintikulut 50,2 prosenttia ja muut tavarat ja hankinnat 45,4 prosenttia edellisvuoteen verrattuna.



ULOSVUOKRAUKSIA TODENNÄKÖISESTI JATKETAAN

Tallink vähensi laivojen ulosvuokrauksilla matalasesongin pienempien matkustajamäärien aiheuttamia riskejä. Laivoja vuokrattiin pakolaisten majoituskäyttöön Virossa ja Iso-Britanniassa sekä turvapaikanhakijoille Hollannissa. Vaikka matkustajamäärät jatkavat elpymistä, on Tallinkin suunnitelmassa jatkaa ulosvuokrauksia lähitulevaisuudessa. – Olen edelleen toiveikas, että ydinliiketoimintamme jatkaa elpymistä koko vuoden 2023 ajan ja uskon, että olemme ottaneet oikeita askelia kohti sitä Tallink-konsernin toimitusjohtaja **Paavo Nögene** kommentoi. ■

Lähde: Tallink Silja lehdistötiedote

Valtion uusi virka- ja työehtosopimus

Sopimuskausi on 1.3.2023–28.2.2025.

UUDEK 2023 PALKANKOROTUKSET

Palkkoja korotetaan 1.5.2023 lukien yleiskorotuksella, jonka suuruus on 3,5 prosenttia.

KERTAERÄ

Sopimusratkaisu sisältää myös huhtikuussa maksettavan kertaerän, joka on suuruudeltaan 12,20 prosenttia yleisen virka- ja työehtosopimuksen 7 §:n mukaisesta kuukausipalkkauksesta, kuitenkin vähintään 500 euroa. Kertaerän maksamisen edellytyksenä on, että virkamiehen ja työntekijän palvelussuhde on voimassa helmikuussa 2023. Kertaerää ei makseta, jos virkamies tai työntekijä on 1.–28.2.2023 välisen ajan harkinnanvaraisella palkattomalla virkavapaalla tai palkattomasti työstä vapautettuna.

Mikäli virkamies tai työntekijä on työskennellyt 1.–28.2.2023 välisenä aikana osa-aikaisesti, kertaerä osittuu samassa suhteessa. Mikäli virkamiehen tai työntekijän palvelussuhde on ollut voimassa osan tammikuusta, kertaerä maksetaan palvelussuhteen kestoajan mukaan kalenteripäivien suhteessa. Samoin menetellään, jos virkamies tai työntekijä on ollut osan tammikuusta harkinnanvaraisella palkattomalla virkavapaalla tai palkattomasti työstä vapautettuna.

UUDEK 2024 PALKANKOROTUKSET

Palkkoja korotetaan 1.3.2024 lukien yleiskorotuksella, jonka suuruus on 2,0 prosenttia sekä 0,5 prosentin virastoerällä. Sopimusala-kohtaisesti voidaan sopia toisin yleiskorotuksen ja virastoerän välisestä suhteesta. Yleiskorotuksen ja virastoerän suhdetta voidaan muuttaa siten, että virastoerä on enintään 1,5 prosenttia. Toisin sopiminen mahdollistaa myös sen, että vuoden 2024 palkan korotus voidaan sopia kokonaan yleiskorotuksena. Virastoeräneuvottelut on käytävä 15.12.2023 mennessä. Mikäli virastoeräneuvotteluissa ei päästä sopimukseen, toteutetaan erä prosentuaalisena yleiskorotuksena.

HENKILÖSTÖN EDUSTAJIEN PALKKIOT

Henkilöstön edustajien palkkiota sovittiin korotettavaksi 1.5.2023 lukien 6 prosentilla. Henkilöstön edustajien kuukausipalkkioiden vähimmäismääräksi sovittiin 100 euroa.

KESKEISET TEKSTIMUUTOKSET

Perhevapaat sekä tilapäinen hoitovapaa

Ei-synnyttävän vanhemman palkalliset päivät pitenevät vanhempainvapaan ajalta nykyisestä 18 arkipäivästä 32 arkipäivään. Muutoksen jälkeen molemmille vanhemmille maksetaan vanhempainvapaan ajalta palkka 32 arkipäivältä. Tilapäisen hoitovapaan ikäraja nousi 10 vuodesta 12 vuoteen.

TYÖAIKAMUUTOKSET

Virasto- ja viikkotyössä oleville on maksettu aiemmin lauantaityökorvausta vain silloin, kun he ovat säännöllisesti työskennelleet lauantaina. Määräystä muutettiin siten, että lauantaityökorvausta maksetaan myös silloin, kun kyse ei ole säännöllisestä lauantaina tapahtuvasta työskentelystä. Muutos koskee myös ns. keskijohdon työaikakorvausten piirissä olevia.

Hälytysluonteisen työn korvaus korotettiin 50 eurosta 70 euroon.

Työaikasopimuksen 17 § 2 mom. (jakso-työ ja äkillinen sairastuminen) muutettiin siten, että kyseistä määräystä sovelletaan myös, jos äkillinen keskeytys johtuu tilapäisestä hoitovapaasta.

VIRKAMIEHEN MATKAPÄIVÄKORVAUS

Matkapäiväkorvaus laajennettiin koskemaan arkipäivänä tai työvuoroluettelon mukaisena työpäivänä tapahtuvia ulkomaanmatkoja. Matkapäiväkorvaus on suuruudeltaan 55 euroa ja sitä maksetaan, jos yksinomaan matkustamiseen käytetystä ajasta vähintään kolme tuntia sijoittuu kyseisen vuorokauden säännöllisen työajan ulkopuolelle.

UUDEK 2025 PALKANKOROTUKSET

Edellisellä sopimuskaudella sovittiin mahdollisuudesta sopia vuosiloman vaihtamisesta rahaksi 5 vuosilomapäivän osalta. Tätä kokeilua sovittiin jatkettavan uuden sopimuskauden ajan.

Vuosiloman keskeyttämisen ja siirtämisen osalta sovittiin kolmen päivän ilmoitusajasta. Kynnys vuosiloman keskeyttämisen ja siirtämisen osalta säilyi hyvin korkeana.

Kuntoutuksen osalta sovittiin vuosiloman kertymisestä siten, että vuosilomaa kertyy, jos siltä ajalta on maksettu palkkaa. Uudelleen kouluttautumisen ajalta lomaa sovittiin kertyvän enintään 75 työpäivältä yhdenjaksoista kuntoutusta kohden, jos kuntoutuksen jälkeen on välittömästi palattu valtion palvelukseen ja opiskelun ajalta on saatu kuntoutusrahaa.

Ns. prosenttiperusteisen vuosilomapalkan piirissä olevien osalta sovittiin siitä, että mikäli virkamies/työntekijä pitää vuosilomaa kalenteriviikolla, jolla on arkipäiväsi osuva kirkollinen juhlapäivä, jouluaatto, juhannusaatto, itsenäisyyspäivä tai vapunpäivä, maksetaan hänelle lisäksi vuosilomapalkan täydennyksenä näiltä päiviltä hänen tavanomainen loman pitoajankohdan kuukausipalkan mukaan määräytyvä kalenteripäivän palkka.

Päiväpalkka maksetaan vain niissä tilanteissa, joissa virkamies/työntekijä on anonut ja pitää vuosilomaa täyden kalenteriviikon maanantaista sunnuntaihin. Vuosilomapalkan täydennys voidaan maksaa viimeistään vuosiloman pitoajankohtaa seuraavan kalenterikuukauden viimeisenä päivänä.

MUITA MUUTOKSIA

Edellisellä sopimuskaudella sovitut työryhmit jatkavat myös uudella sopimuskaudella. Muutaman työryhmän toimeksiantoa laajennettiin aiemmasta.

Uutena työryhmänä sovittiin yleisestä työryhmästä, joka tarkastelee valtion mm. yleisen virka- ja työehtosopimuksen määräysten ajantasaisuutta sekä kehittämis- ja selkeyttämismahdollisuuksia.

Sopimukseen tehtiin lisäksi muita pienempiä muutoksia. ■

Lisätiedot:

Riku Muurinen,

Suomen Konepääliittoliitto ry,
lakimies Puh: +358 50 405 9397



HUOM!

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

Statens nya tjänste- och kollektivavtal

Avtalsperioden är 1 mars 2023–28 februari 2025.

LÖNEHÖJNINGAR FÖR 2023

Från och med den 1 maj 2023 höjs lönerna med en 3,5 procents generell ökning.

ENGÅNGSRAT

I avtalet ingår även en engångsersättning som ska betalas i april som är 12,20 procent av månadslönen enligt 7 § tjänste- och kollektivavtalet, dock minst 500 euro. Förutsättningen för att engångsbeloppet ska betalas är att tjänsteförhållandet mellan tjänstemannen och arbetstagaren är giltigt i februari 2023. Engångsbeloppet betalas inte ut om tjänstemannen eller arbetstagaren är på en skönmässig obetald tjänstledighet eller befriad från arbetet utan lön mellan 1–28 februari 2023.

Om tjänstemannen eller den anställda har arbetat deltid mellan den 1 och 28 februari 2023 delas engångsraten upp i samma proportion. Om tjänstemannens eller arbetstagarens tjänsteförhållande har gällt en del av januari, betalas engångsbeloppet efter tjänsteförhållandets varaktighet i förhållande till kalenderdagarna. Samma förfarande gäller om tjänstemannen eller arbetstagaren har varit ledig eller befriad från arbete under en del av januari.

LÖNEHÖJNINGAR FÖR 2024

Från och med den 1 mars 2024 höjs lönerna med en generell höjning på 2,0 procent och en 0,5 procents ämbetsverksspecifik rat.

Avtalsbranschvist kan en annan överenskommelse träffas om förhållandet mellan den allmänna höjningen och den ämbetsverksspecifik raten. Förhållandet mellan den generella ökningen och den ämbetsverksspecifika raten kan ändras så att den ämbetsverksspecifika raten blir högst 1,5 procent. Det är även möjligt att komma överens om att 2024 års löneökning helt avtalas som en generell förhöjning.

Ämbetsverksspecifika förhandlingar måste äga rum senast den 15 december 2023. Om en överenskommelse inte kan nås i förhandlingarna genomförs raten som en generell procentuell ökning.

ERSÄTTNING TILL PERSONALREPRESENTANTER

Man enades om att höja ersättningen till personalrepresentanter med 6 procent från och med den 1 maj 2023. 100 euro överenskomms som lägsta månadsersättning för personalrepresentanter.

VÄSENTLIGA TEXTÄNDRINGAR

Familjeledighet och tillfällig vårdledighet

Den icke-födande föräldrarnas betalda dagar ökar från nuvarande 18 vardagar till 32 vardagar under föräldraledigheten. Efter ändringen får båda föräldrarna lön under 32 vardagar under föräldraledigheten.

Åldersgränsen för tillfällig vårdledighet ökade från 10 år till 12 år.

ARBETSTIDEN FÖRÄNDRAS

Tidigare har de som varit i ämbetsarbete och veckoarbete endast fått lördagsarbetsersättning när de regelbundet har arbetat på lördagen. Detta ändrades så att lördagsarbetsersättning utgår även när det inte är fråga om ordinarie arbete på lördag. Ändringen gäller även de som omfattas av arbetstidsersättning för mellanchefer.

Ersättningen för nödarbete höjdes från 50 euro till 70 euro.

Arbetstidsavtalets 17 § 2 mom (periodarbete och plötslig sjukdom) ändrades så att bestämmelsen i fråga gäller även om det plötsliga avbrottet beror på tillfällig vårdledighet.

TJÄNSTEMÄNS RESEERSÄTTNING

Reseersättningen utvidgades till att omfatta utlandsresor som sker en vardag eller en arbetsdag enligt arbetsskiftslistan. Reseersättningen är 55 euro och den betalas ut om minst tre timmar av tiden som ägnas uteslutande till resor faller utanför den aktuella dagens ordinarie arbetstid.

ÄNDRINGAR SOM GÄLLER SEMESTERN

Under den förra avtalsperioden kom man överens om möjligheten att komma överens om att byta ut 5 semesterdagar mot pengar. Man kom överens om att detta experiment fortsätter under den nya avtalsperioden.

Beträffande avbrytning och uppskjutning av semestern överenskomms en tre dagars anmälningsfrist. Tröskeln för att få avbryta och uppskjuta semestern är fortfarande mycket hög.

Beträffande rehabilitering avtalades om intjänande av semester på så sätt att semester intjänas om lön har utgått för den perioden. Under omskolningsfristen avtalades att ledighet skulle intjänas under högst 75 arbetsdagar per enperiodsrehabilitering, om man efter rehabiliteringen omedelbart återgått i statlig tjänst och man har fått rehabiliteringspengar under studietiden.

För dem som omfattas av den så kallade procentuella semesterlönen avtalades att då

en tjänsteman/anställd tar ut semester i en kalendervecka med kyrkohelg, julafton, midsommarafton, självständighetsdagen eller arbetardagen vardag får hen utöver semesterlönen för dessa dagar, sin vanliga kalenderdagslön som bestäms av månadslönen för semesterperioden.

Dagslönen utgår endast i de situationer då tjänstemannen/anställda har begärt och tar ut semester under en hel kalendervecka måndag till söndag. Semesterlönetillägg kan betalas ut senast den sista dagen i kalendermånaden efter dagen för semestern.

ANDRA ÄNDRINGAR

De arbetsgrupper som man kommit överens om under föregående avtalsperiod fortsätter även i den nya avtalsperioden. Mandatet för ett fåtal arbetsgrupper utökades sedan tidigare.

Som ny arbetsgrupp enades parterna om en allmän arbetsgrupp som granskar statens bl.a. aktualiteten i de allmänna tjänste- och kollektivavtalets bestämmelserna samt möjligheter till utveckling och förtydligande.

Dessutom gjordes andra mindre ändringar i avtalen. ■

Ytterligare information:

Riku Muurinen,

Finlands maskinbefälsförbund jurist

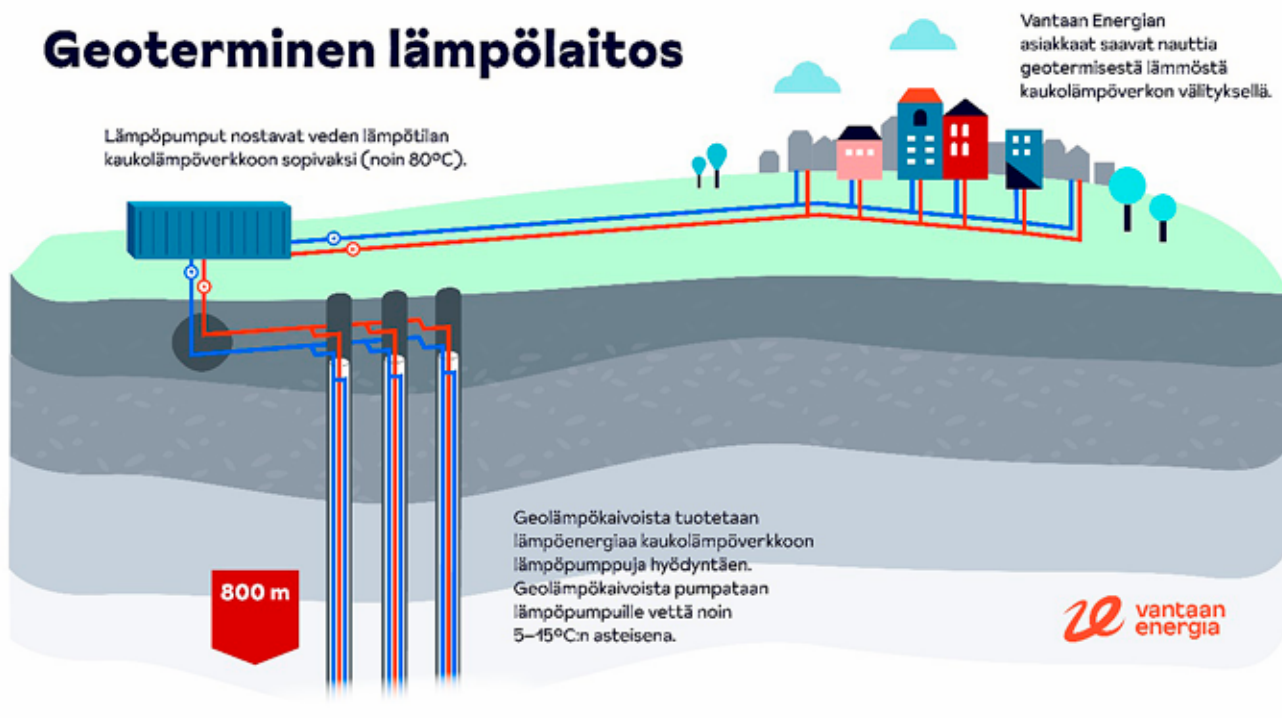
Tel: +358 50 405 9397



OBS!

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

Geoterminen lämpölaitos



Vantaan Energian geoterminen lämpölaitos - Havainnekuva

Suomen ensimmäinen geotermistä lämpöä kaukolämpöverkkoon tuottava laitos käynnistyi Vantaalla

Vantaan Energian geoterminen lämpölaitos Vantaan Varistossa on valmis. Laitos on valmistumishetkellään Suomen ensimmäinen geoterminen lämpölaitos, jossa syntyvä puhdas ja täysin uusiutuva maalämpö ohjataan kaukolämpöverkkoon ja myydään sieltä maalämmöstä kiinnostuneille asiakkaille. Kyseessä on pilottilaitos, jossa tutkitaan maalämmöllä tuotetun lämmön mahdollisuuksia kaukolämmön tuotannossa. Laitoksen rakentamisesta on vastannut Quantitative Heat.

Variston lämpökeskuksen tontille Vantaalle rakennetun geotermisen lämpölaitoksen ansiosta Vantaan Energia pystyy jatkossa tuottamaan kaukolämpöä täysin uudella tavalla maalämpöön pohjautuen. Vantaalaisten kaukolämpöasiakkaiden on jatkossa mahdollista lämmittää kotinsa maalämmöllä kaukolämpöverkon kautta. Variston geolämpölaitos parantaa myös Vantaan energiaomavaraisuutta lisätessään uusiutuvan lämmön osuutta lämmöntuotannossa. Vantaan Energian geolämpölaitos tuottaa noin 1400 MWh lämpöä. Tämä vastaa volyymiltään noin 35 perinteistä maalämpökaivoa.

Alkuperäisen rakennussuunnitelman mukaan QHeatin oli tarkoitus porata yksi maaperän lämpöenergiaa hyödyntävä kahden kilometrin syvyinen lämpökaivo. Muun muassa kallioperän haasteiden takia alkuperäinen suunnitelma korvattiin kolmella 800 metriä syvällä kaivolla.

Variston laitoksessa tutkitaan myös geotermisen lämpölaitoksen soveltuvuutta kaukolämmön

energiavarastoksi, joka mahdollistaisi energian kausivaihteluiden tasaamisen.

– Geoterminen lämpölaitos tarjoaa asiakkaillemme geotermisen maalämmön edut ilman omaa investointia huolettomana palveluna ja vakaaseen hintaan. Geoterminen lämpö on erinomainen lisä muiden Uusiolämpö-tuotteidemme rinnalle ja on innovatiivinen tapa tuottaa uusiutuvaa lämpöä yhtenä ratkaisuna kohti tavoitettamme olla hiilinegatiivinen energiayhtiö vuoteen 2030 mennessä. Variston pilottiprojektista saimme arvokasta oppia syvien georeikien poraamisesta. Tekniikan ja kannattavuuden osalta on vielä haasteita, mutta tämänkin projektin aikana kuljimme valtavan kehitysmatkan ja viimeinen geolämpökaivo syntyi kuudessa viikossa, kertoo Vantaan Energian energiapalveluliiketoiminnan johtaja Matti Wallin.

– Vantaan Energia on rohkea energia-alan muutoksentakijä, joka hakee aktiivisesti uusia ratkaisuja saavuttaakseen ilmastotavoitteensa. On hienoa toteuttaa hanke, jolla voidaan kor-

vata fossiilisia polttoaineita kaukolämmön tuotannossa ja siten muuttaa kaupungin lämmitystä hiilineutraalimmaksi ja vähäpäästöisemmäksi. QHeatin missiona on olla mukana vauhdittamassa yhteiskunnan siirtymistä puhtaaseen energiaan, sanoo QHeatin toimitusjohtaja Erika Salmenvaara.

Hiilinegatiiviseksi vuoteen 2030 mennessä tähtäävä Vantaan Energia on edullisen ja vähäpäästöisen lämmöntuotannon edelläkävijä, joka hyödyntää kiertotalouden ja uuden teknologian mahdollistamia ratkaisuita energiantuotannossaan. Vantaan Energia tarjoaa asiakkailleen pääkaupunkiseudun edullisinta kaukolämpöä. ■

Lisätiedot

Matti Wallin, johtaja,
Energiapalvelut-liiketoiminta,
Vantaan Energia Oy
+ 358 44 723 5782
matti.wallin@vantaanenergia.fi

Suomi hakee jäseneksi Kansainvälisen merenkulkujärjestön neuvostoon

Miten merenkulun päästöt saadaan alas? Miten uusista teknologioista saadaan kaikki irti, jotta meriliikenne on entistä turvallisempaa? Suomelle näiden kysymysten ratkaiseminen on tärkeää. Siksi Suomi tavoittelee Kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n neuvoston jäsenyyttä vuosina 2024–2025.

Suomen merenkulun historia on pitkä, sillä maantieteellisen sijaintimme takia Itämeri on elinehtomme. Merenkulku on taloudellemme ja kaikille suomalaisille tärkeää, sillä lähes 80 prosenttia Suomen tuonnista ja 90 prosenttia viennistä kulkee laivoilla.

YK:n alaisuuteen kuuluvalla IMO:lla (International Maritime Organization) on keskeinen rooli merenkulun kansainvälisten sääntöjen kehittämisessä. Jäsenmaista koostuva neuvosto ohjaa kokonaisvaltaisesti järjestön työtä yleiskokousten välisenä aikana.

SUOMEN KOLME TAVOITETTA IMO-KAMPANJASSA

1. Kestävä merenkulku – välttämättömyys ja mahdollisuus

Toimet ilmaston lämpenemisen hillitsemiseksi ja kestävä merenkulun edistämiseksi ovat välttämättömiä. Vihreä kasvu eli ekologisesti kestävä talous ja kasvu tarjoavat myös valtavasti mahdollisuuksia kaikkialla maailmassa.

Suomen tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Suomi on sitoutunut Pariisin ilmastopöytäkirjassa ja uudistetavassa IMO:n kasvihuonekaasustrategias-

sa asetettuihin tavoitteisiin lämpötilan nousun hillitsemiseksi. Suomi suosii globaaleja päästöjen vähennystoimia globaalille teollisuudelle.

2. Uudet teknologiat – potentiaali käyttöön turvallisuuden ja hyvinvoinnin edistämiseksi

Digitalisaatiossa ja automaatiossa on paljon potentiaalia, kun pyritään parantamaan merenkulun turvallisuutta, vähentämään päästöjä ja kehittämään parempia palveluita. Uusien teknologioiden avulla voidaan myös vähentää merenkulkijoiden vaarallisten tehtävien määrää ja parantaa näin merenkulkijoiden hyvinvointia.

3. Koulutus ja tasa-arvo merenkulun keskiössä

Ihmiset ovat merenkulun keskiössä teknologian muutoksista huolimatta ja Suomi painottaa merenkulun sosiaalista ulottuvuutta.

Suomi on koulutuksen ja sukupuolten tasa-arvon edelläkävijä. Suomi on tukenut vuosikymmenten ajan muun muassa koulutuksessa vähiten kehittyneitä maita, joihin suunnataan yli kolmasosa Suomen kehitysyhteistyörahoituksesta. Suomi vie teknologia- ja ympäristöosaamista koulutuksen

kautta maailmalle. Esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom järjestää kenttäkursseja IMO:n alaisen Maailman merenkulkuopiston (World Maritime University) opiskelijoille.

NEUVOSTON UUDET JÄSENMAAT VALITAAN MARRAS-JOULUKUUSSA 2023

Neuvoston uudet jäsenmaat valitaan marras-joulukuun 2023 aikana kokoontuvan yleiskokouksen yhteydessä järjestettävissä vaaleissa, joissa äänioikeus on IMO:n jäsenmailla. Neuvostoon valitaan yhteensä 40 valtiota kolmessa eri kategoriassa eli A-, B- ja C-kategoriassa. Suomi pyrkii neuvoston C-kategoriaan, jonne valitaan 20 maata.

IMO:ssa on 175 jäsenmaata ja Suomi on ollut järjestön jäsen vuodesta 1959. Viimeksi Suomi oli neuvoston jäsen vuosina 1998–1999 ja 2000–2001. ■

Lisätietoja:

Traficom Suomen pysyvän IMO-edustajan sijainen **Anita Mäkinen**
p. +358 40 162 4592
anita.makinen@traficom.fi



Finland kandiderar till Internationella sjöfartsorganisationens råd

Hur ska utsläppen från sjöfarten kunna minskas? Hur får vi ut det mesta av ny teknik för att göra sjötrafiken ännu säkrare och miljövänligare? Det är viktigt för Finland att tackla dessa frågor. Därför strävar Finland efter en plats i den Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s (International Maritime Organization) råd för perioden 2024–2025.

Den finska sjöfarten har en lång historia. Östersjön är en viktig resurs på grund av vårt geografiska läge. Sjöfarten är viktig för vår ekonomi och för alla finländare, eftersom nästan 80 procent av Finlands import och 90 procent av vår export sker med fartyg.

FN:s sjöfartsorganisation IMO (International Maritime Organization) har en central roll i utvecklingen av internationella sjöfartsregler. Rådet, som består av valda medlemsländer, styr på ett övergripande sätt organisationens arbete under tiden mellan generalförsamlingarna.

FINLANDS TRE MÅL I IMO-KAMPANJEN

1. Hållbar sjöfart – nödvändighet och möjlighet

Åtgärder för att stävja klimatuppvärmningen och främja en hållbar sjöfart är nödvändiga. Grön tillväxt, det vill säga en ekologiskt hållbar ekonomi och tillväxt, erbjuder också stora möjligheter överallt i världen.

Finlands mål är att bli klimatneutralt före 2035. Finland har förbundit sig till de mål som fastställdes i Parisavtalet och i IMO:s nya växthusgasstrategi för att dämpa den globala

uppvärmningen. Finland förespråkar globala utsläppsminskningsåtgärder för de globala bransch.

2. Ny teknik – potential tas i bruk för att främja säkerhet, miljövänlighet och välbefinnande

Det finns mycket potential i digitalisering och automation när det gäller att höja säkerheten inom sjöfarten, minska utsläppen och utveckla bättre tjänster. Med hjälp av ny teknik kan man också minska sjöfolkets farliga uppgifter och på så sätt förbättra sjöfolkets välbefinnande.

3. Utbildning och jämställdhet i centrum för sjöfarten

Oberoende av tekniska förändringar är det människorna som står i centrum för sjöfarten, och Finland betonar sjöfartens sociala dimension.

Finland är en föregångare inom utbildning och jämställdhet mellan könen. Finland har under flera årtionden, understött de minst utvecklade länderna bland annat genom utbildning. Över en tredjedel av Finlands utvecklingsfinansiering till de minst utvecklade länderna. Finland exporterar teknologi- och miljökompetens till resten av världen genom

utbildning. Till exempel ordnar Transport- och kommunikationsverket Traficom fältkurser för studerande vid Internationella sjöfartsuniversitetet (World Maritime University) som är underställt IMO.

Rådets nya medlemsländer väljs i november–december 2023

Rådets nya medlemsländer väljs genom val i samband med generalförsamlingmöte som äger rum i november–december 2023. Alla IMO:s medlemsländer har rösträtt i valet. Till rådet väljs sammanlagt 40 stater i tre olika kategorier, det vill säga i kategorierna A, B och C. Finland strävar efter en plats i rådets C-kategori dit 20 länder väljs.

IMO har 175 medlemsländer och Finland har varit medlem i organisationen sedan 1959. Finland var medlem i rådet 1998–1999 och 2000–2001. ■

Ytterligare information:

Traficom **Anita Mäkinen**

ställföreträdare för Finlands ständiga representant vid IMO

tfn +358 40 162 4592

anita.makinen@traficom.fi

E.T.Kuisma Oy

- öljysäiliöiden puhdistus- ja tarkastus
- öljynsiirrot
- säiliöiden käytöstäpoistot

☎ 0400 735 638



www.etkuisma.fi

myynti@etkuisma.fi

Voit ostaa lehteen
ILMOITUSTILAA
yrityksellesi

lähettämällä sähköpostia osoitteeseen
robert.nyman@konepaallystoliitto.fi

Voima Käyttö
Kraft Drift

Suomen Konepäällystöliiton julkaisu



Puolet tutkimukseen osallistuneista aluksista päästi huomattavasti enemmän typen oksideja kuin sallittu/ Hälften av fartygen i studien släppte ut betydligt mer kväveoxid än tillåtet.

ALUKSET RIKKOVAT PÄÄSTÖMÄÄRÄYKSIÄ

"Säännöt eivät toimi suunnitellusti", sanovat tutkijat, jotka antavat hälytystä siitä, että Itämerellä ja Pohjanmerellä alukset päästävät enemmän typen oksideja kuin sallitaan.

Vuodesta 2021 lähtien Itämerellä ja Pohjanmerellä liikennöivien alusten on täytettävä pakokaasujen puhdistuksen uusimmat ympäristövaatimukset, ns. IMO:n Tier III -määräykset. Syynä on se, että merenkulun typen oksidien päästöt edistävät rehevöitymistä ja vaikuttavat myös kielteisesti ihmisten terveyteen.

Kyseisillä alueilla laivojen typen oksidipääs-

töjä mitanneen tutkimusprojektin SCIPPER mukaan puolet Itämeren ja Pohjanmeren aluksista kuitenkin päästää huomattavasti enemmän kuin sallittu.

– Nämä ovat Itämerellä ja Pohjanmerellä liikennöiviä laivoja, joissa on ympäristösyistä otettu käyttöön tiukemmat päästövaatimukset typen oksidille, ja koska tulokset kuvaavat sitä, miltä se näyttää todellisessa ajossa, se ei ole hyvä. Se osoittaa, että laivaliikenteen päästöjen vähentämistä koskevat säännöt eivät toimi toivotulla tavalla, kommentoi Erik Fridell, joka on kuljetustutkija Ruotsin IVL:n ympäristöinstituut-

tissa ja toimi SCIPPERin työpaketin johtajana. Päästömittauksia tehtiin 65 ja aluksista vain kolmasosa pysyi typen oksidien päästörajoissa.

– On tärkeää, että korostamme näitä puutteita laivojen Tier III -säännösten tehokkuuden kannalta. Uusien laivojen typenoksidipäästöt ovat suuria odotuksia, mutta jos sääntely ei toimi niin kuin pitäisi, positiivisia vaikutuksia ilmanlaatuun ja ympäristöön ei tapahdu, Erik Fridell sanoo. ■

Lähde: Transportnytt.se

FARTYG BRYTER MOT UTSLÄPPSREGLER

"Reglerna fungerar inte som det var tänkt", säger forskare som larmar om att fartyg i Östersjön och Nordsjön släpper ut mer kväveoxid än tillåtet.

Sedan 2021 måste fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön uppfylla de senaste miljökraven för avgasrening, de så kallade IMO Tier III-reglerna. Orsaken är att sjöfartens utsläpp av kväveoxider bidrar till övergödning och även har negativa effekter på människors hälsa.

Enligt forskningsprojektet SCIPPER, som har mätt kväveoxidutsläppen från fartyg i nämnda områden, släpper dock hälften av fartygen i

Östersjön och Nordsjön ut betydligt mer än tillåtet.

– Det här är fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön där det av miljöskäl har införts strängare utsläppskrav för kväveoxid, och då resultaten representerar hur det ser ut i verklig körning är det inte bra. Det visar att de regler som finns för att minska utsläppen från sjöfarten inte fungerar som det var tänkt, kommenterar Erik Fridell, som är transportforskare på IVL Svenska Miljöinstitutet och varit arbetspaketledare i SCIPPER.

65 utsläppsmätningar gjordes och bara en

tredjedel av fartygen höll sig inom de tillåtna gränserna för kväveoxidutsläpp.

– Det är viktigt att vi lyfter fram de här bristerna i fråga om effektiviteten av Tier III-regleringen för fartyg. Det finns stora förväntningar på att nya fartyg kommer ha betydligt lägre kväveoxidutsläpp, men fungerar inte regleringen som den ska kommer de positiva effekterna på luftkvalitet och miljö att utebli, säger Erik Fridell. ■

Källa: Transportnytt.se

KESTÄÄKÖ ALIHANKINTAKETJUSI POIKKEUSOLOISSA?



Millog Marine & Powerin toimitusjohtaja Janne Sirviö uskoo, että yhden luukun kokonaisvaltaiselle palvelulle on kysyntää meri- ja moottoritekniikan toimijoiden parissa.

Millog Marine & Powerin oma telakka sijaitsee Teijossa.

Kotimaista huoltovarmuutta ja alihankintaketjujen luotettavuutta on koeteltu 2020-luvulla. Kansainväliset kriisit ovat paljastaneet, että pitkät globaalit alihankintaketjut ovat haavoittuvia.

Alihankkijat ovat nykyään usein erikoistuneet kapeaan alaan ja toimitusketjut ovat venyneet pitkiksi. Samalla häiriötilanteiden riski on kasvanut. Kaluston ja koneiden lähetys ulkomaille tuo epävarmuutta aikatauluihin ja nostaa kustannuksia. Koska varustamojen liikennöinti on aikataulutettu tiukaksi, osien saatavuuteen tai huoltoketjuihin ei saa tulla häiriöitä. Muun muassa EU on havahtunut siihen, että pitkät, globaalit hankintaketjut ovat haavoittuvia.

Valtioneuvoston selvityksen mukaan koronapandemia sai osan yrityksistä jo tekemään muutoksia, joilla ne pyrkivät välttämään toimitusketjujen häiriöitä. Monet yritykset ovat etsineet vaihtoehtoisia toimittajia ja kohdistaneet ostoja Suomeen, ja Ukrainan sodan sekä varautumissuunnittelun yleistymisen myötä tämän kehityksen voi odottaa vain kiihtyvän.

Suomessa uudislaivojen rakentaminen ja meritekniikan huoltopalvelut ovat kuitenkin toistaiseksi pitkälle ketjuttuneita. Suurimmilla telakoilla palveluja tuotetaan lähes yksinomaan alihankintana ja usein ulkomaisen työvoiman turvin. Normaalioloissa palvelu on jatkuvaa, mutta kestääkö vallitseva tilanne häiriöitä?

Halpa hinta vai luotettavuus?

Ulkomailta hankittu kunnossapito saattaa olla edullisinta, mutta huokea hinta ei kompensoi huoltokumppanin luotettavuutta poikkeusoloissa, toiminnan ja hinnoittelun läpinäkyvyyttä tai vaikkapa puutteellisesta kielitaidosta johtuvia

epäselvyyksiä. Valinta on myös eettinen: kotimaisia kumppaneita suosimalla raha pysyy Suomessa.

Syyskuussa 2022 toimintansa aloittanut Millog Marine & Power asettuu kokoluokaltaan pienten ja erikoistuneiden tekijöiden sekä monikansallisten huoltajattien välimaastoon. Millog Marine & Power syntyi, kun asiantuntijayritykset Western Shipyard, Laivakone ja Hämeen Diesel yhdistyivät.

– Tämän kokoista meritekniikan asiantuntijaa ei Suomessa ole aiemmin ollutkaan. Olemme ainoa tämän profiilin ketterä toimija, jolla on oma telakka, dieselmootoreiden ja vaihteistojen huolto sekä laivakonekorjaamo. Palvelumme on Suomessa ainutlaatuisen kokonaisvaltaista: kauttamme saa yhdeltä luukulta liki kaikki laivojen ja moottorien kunnossapitopalvelut, Millog Marine & Powerin toimitusjohtaja Janne Sirviö kertoo.

Ketterä kenttähuolto vastaa akuutteihin tarpeisiin

Millog Marine & Powerin erityinen vahvuus on ketterä kenttähuolto, jonka ansiosta yrityksen asiakkaat saavat tarvitsemiaan palveluja suoraan liikenteessä, satamissa tai missä tahansa myös telakointien ulkopuolella.

– Avainpalveluissamme on oma kotimainen henkilökunta, ja voimme tarjota turvaselvitettyä työntekijäjä sitä edellyttäviin projekteihin. Työntekijämme palvelevat myös poikkeusolojen aikana. Valitsimme verkostoomme vastuullisia

kumppaneita, jotka sopivat palvelumalliimme – nopeus, joustavuus ja läpinäkyvyys ovat arvoja, joista emme tingi kumppaneidemme kohdalla, Millog Marine & Powerin projektipäällikkö **Markus Mäkinen** kertoo.

Laivojen henkilöstömäärät ovat maailmanlaajuisesti olleet laskussa jo pitkään. Kauppalavoilla on vuosi vuodelta vähemmän omaa kone- ja huolto-osaamista. Laivoja huolletaan liikenteessä tarpeen vaatiessa oman henkilöstön voimin, mutta tämä voi muuttua Millog Marine & Powerin kenttähuollon kaltaisten palvelujen yleistessä.

– Tekniikan kehittyessä oman huoltohenkilöstön tarve on vähentynyt, ja varustamoille on monessa tapauksessa kustannustehokkaampaa hankkia huolto ostopalveluna. Vaikka laivat liikkuisivat itsestään, tarvitaan silti osaavaa työvoimaa pitämään huolta koneista ja alusten toimintavarmuudesta, Mäkinen kertoo. ■

Lue lisää: www.millog.fi/marinepower

Millog Marine & Power on ketterä ja kokonaisvaltainen kumppani meri- ja moottoritekniikan kunnossapitoon.

Palveluihimme kuuluvat alusten huolto- ja kuiva-telakoinnit, kenttähuollot, konversioprojektit, meritekniset rakenteet sekä moottorien ja voimalaitosten huollot.

Luottamusmies on monitaituri

Teollisuuden palkansaajien raportissa korostuu luottamusmiehen rooli sovittelijana ja viestinviejänä

Teollisuuden palkansaajat julkaisi *Luottamusmies 2020-luvun työpaikalla* -raportin tammikuun lopussa. Oikeustieteen tohtori, työ- ja sosiaalioikeuden dosentti **Jaana Paanetoja** kirjoittaman Edistys-raportin tavoitteena on tuoda esiin luottamusmiesten tekemää työtä sekä kuvata oikeudellista ja työehtosopimukseen perustuvaa viitekehystä, jonka puitteissa luottamusmiehet toimivat.

Raportissa Paanetoja tarkastelee Suomen luottamusmiesjärjestelmää, luottamusmiehen valintaa, asemaa ja tehtäviä. Hän käsittelee myös viime vuosina työmarkkinoilla keskustelua herättäneitä työoikeudellisia kysymyksiä, kuten luottamusmiehen ja luottamusvaltuutetun keskinäistä suhdetta ja luottamusmiehen asemaa työehtosopimuksettomassa tilassa.

Raporttia varten toteutettiin myös kysely, johon vastasi 587 luottamusmiestä kattavasti eri ammattiliitoista ja keskusjärjestöistä. Luottamusmiehiltä kysyttiin luottamusmiehiä koskevista näkemyksistä, järjestelmän toimivuudesta, luottamusmiesten kokemista haasteista, yhteistyöstä työnantajan kanssa, luottamusmiehen neuvotteluasemasta sekä paikallises-
ta sopimisesta.

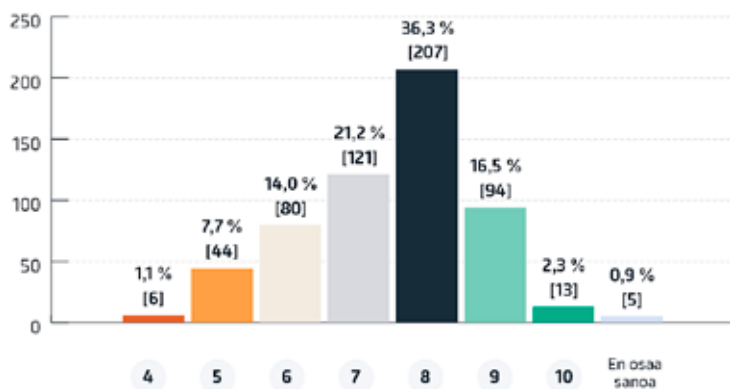
Vastausten perusteella syntyi rikas kuva siitä, mitä kaikkea luottamusmies käytännössä tekee, miten häneen suhtaudutaan työpaikalla, kuinka hyvin yhteistyö työnantajan kanssa sujuu, sekä millaiseksi luottamusmies kokee neuvotteluasemansa työpaikalla.

Raportti ravistelee stereotyyppistä kuvaa luottamusmiehestä

Nykypäivän luottamusmies ei ole kategorisesti tietyn tyyppinen tai tiettyä asioita hoitava henkilö. Siten rooli saattaa poiketa paljonkin yleisistä käsityksistä. Vaikka luottamusmies on liiton edustaja työpaikalla, ei hän ole vain liiton jatke, Paanetoja kertoo.

– Luottamusmies on välimies, sovittelija ja viestinviejä. Hänen pitää osata asioita samaan tapaan kuin mitä työnantajapuolen edustajilta vaaditaan.

Luottamusmiesten pääasiallinen tehtävä on valvoa työehtosopimuksen ja työlae-
säädännön noudattamista. Selvityksen mukaan luottamusmiehet kuitenkin hoitavat työpaikoilla laajasti muita asioita. He toimivat hen-



Kuvio 8. Minkä arvosanan annat luottamusmiehen ja työnantajan välisen yhteistyön onnistumisesta omalla työpaikallasi asteikolla 4–10 (4 on huonoin arvosana, 10 on paras). [N=570]



kilöstön tukena ja apuna, sekä ovat mukana ratkaisemassa erilaisia ristiriitatilanteita. Useampi vastaaja nosti esiin eräänlaisena psykologina, terapeutina, tai sosiaalityöntekijänä toimimisen.

Paanetoja kuvaa, että luottamusmiehen tulee omata monenlaisia taitoja.

– On osattava juridiikkaa ja hallittava työehtosopimusten sisältö, lisäksi on omattava neuvottelu- ja ihmishuhdetaitoja, osattava käyttää aikaa tehokkaasti ja lisäksi on ymmärrettävä työnantajan toimintaa kuvaavia lukuja ja tilastoja.

Kyselyn perusteella haastavimmiksi koettiin perinteiset kysymykset, kuten työvoiman vähentäminen ja erityisesti ensimmäiset yhteistoimintaneuvottelut. Lisäksi riittävä tiedon saanti työnantajalta, lakien ja työehtosopimusten vaikeaselkoisuus sekä suuri hallittavan ja opiskeltavan tiedon määrä mainittiin haastavina asioina. Useassa vastauksessa korostettiin ajan puutetta ja henkilökemioihin liittyviä vaikeuksia. Myös liittoon kuulumattomat edustettavat työpaikoilla aiheuttivat usein luottamusmiehille haasteita.

Yhteistyö työpaikoilla on sujuvaa

Luottamusmiehiltä kysyttiin myös työehtosopimukseen perustuvan luottamusmiesjärjestelmän toimivuudesta. Vastaajat pitivät työehtosopimukseen perustuvaa luottamusmiesjärjestelmää hyvin toimivana, ja heidän mukaansa työnantajien ja työntekijöiden edustajat tekevät työpaikoilla hyvää yhteistyötä. Yleisin annettu kouluarvosana yhteistyön onnistumiselle työpaikoilla oli 8, keskiarvon ollessa 7,4. Kysyttäessä yhteistyön onnistumiseen vaikuttavista tekijöistä, luottamus, avoimuus sekä aito halu löytää yhteisiä ratkaisuja molemmiin puolin olivat selvästi yleisimpiä annettuja vastauksia. ■

Voit lukea raportin Teollisuuden palkansaajien sivulla osoitteessa. www.tpry.fi/edistys.

LAIPPAVUODON TIIVISTYS

Normaalisissa käyttötilanteissa voimalaitoksen prosessiputkistojen laippojen tiivistet rikkoontuvat syystä tai toisesta epäsäännöllisin aikavälein. Toisinaan useita kertoja vuodessa, parhaimmillaan päästään vuosikautia ilman vuotavia laippatiivistettä. Suuret lämpötilojen vaihtelut, paineiskut ja väärä tiivistemateriaali sekä laipan pulttien huolimatonta kiristys edesauttavat tiivistevuotoja. Tämä ei ole toivottu tilanne, sillä esimerkiksi kovalla paineella virtaava vesi tai höyry, suurentavat vuotokohtaa nopeasti, muutamissa tunneissa tai muutamassa vuorokaudessa riippuen paineesta ja lämpötilasta. Vuoto aiheuttaa ei toivotun ennenaikaisen prosessin pysäytyksen.

Kun laippaliitoksessa havaitaan vuoto, on syytä toimia heti. Pitää tilata paikalle vuotojen paikkaukseen erikoistuneen yrityksen ammattilaiset tiivistämään massalla vuotokohta. Vuoto suurenee aina ennemmin tai myöhemmin. Laippavuodon tiivistys kesken ajokauden on mahdollista. Laipoista otetaan tarkat mitat, halkaisijat, laippojen välinen rako useammasta kohdasta mitattuna sekä laipasta pultteihin väli-

set mitat. Myös linjan paine sekä lämpötila pitää ottaa huomioon. Näillä tiedoilla voidaan lähteä suunnittelemaan ja valmistamaan tiivistyspantaa.

Vuotojen tiivistämiseen erikoistuneita yrityksiä on Suomessa useita. Kaksi suurinta ovat FSC-Service Oy Tampereella ja Densiq Oy Oulussa. Kun heille soittaa ensimmäistä kertaa vuodesta, tiivistysyrityksen edustaja neuvoo, mitä mittatietoja pitää lähettää vuotavasta laipasta. Piirustus vuotavasta laipasta kannattaa ehdottomasti lähettää heti huoltoyrityksen edustajalle. Heillä on itsellään valmiina useita kymmeniä erikokoisia panta-aihoita erikokoisiin laippoihin. Panta-aihoista saadaan pienellä koneistustyöllä sopiva kohteeseen. Mikäli on käytettävissä sopiva panta valmiina, niin tiivistystyö valmistuu nopeammin, eikä vuoto ehdi suurentua liikaa, mikä tekee vuodon korjaamisen jopa mahdottomaksi.

Tiivistyspanta mitoitetaan niin, että se sopii juuri laippojen väliin. Tällöin tiivistys saadaan varmemmin onnistumaan. Jokainen panta tehdään juuri kohteen mukaan, tällöin varmistu-



taan pannaan sopivuudesta sekä kestävyyydestä. Kun tiivistyspanta on asennettu paikoilleen, painetaan pantaan asennetuista suuttimista tiivistysmassa laippojen väliin ja tehdään käytännössä uusi tiiviste laippojen väliin.

Monesti pannaat voidaan asentaa paikalleen käynnin aikana, prosessia pysäyttämättä. Onkin tärkeää, että vuotaviin laippaliitoksiin reagoidaan heti. Mikäli vuotokohta laajenee oikein pahaksi, ei pannaan asennus laippaliitokseen enää ole välttämättä ollenkaan mahdollista. ■

Teksti:

ylikonemestari **Jukka Kauppinen** Taitotalo

Lähde: Pyry-Valtteri Pyykönen FSC-Service Oy

UUSIN VOIMALAITOSMESTARIEN KOULUTUS ALKOI 16.1.2023 JYVÄSKYLÄSSÄ

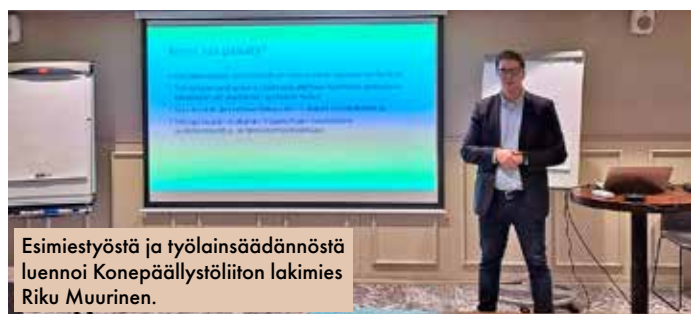
Koulutus vastaa painelaitelainsäädännössä säädettyä maapuolen konemestarien ja ylikonemestarien teoriakoulutusta. Konemestarin ja ylikonemestarin pätevyyskirjat saamisen edellytyksenä henkilöllä pitää olla koulutuksen lisäksi lainsäädännön vaatimat työkokemukset riittävän suurista voimalaitoksista. Kattilalaitoksen käytönvalvojen pätevydestä ja työkokemusvaatimuksista säädetään painelaitelaissa 1144/2016 ja asetuksessa 891/1999.

Energia-alan erikoisammattitutkinto, voimalaitostekniikan osaamisala (180 osp) koostuu tutkinnon osista:

- Pakolliset tutkinnon osat (120 osp):
 - Kunnossapitotyöt voimalaitosalalla
 - Energiajärjestelmien käyttö ja ohjaus
 - Toiminta voimalaitosympäristössä ja ympäristönsuojelu
 - Esimiehenä toimiminen voimalaitosalalla
- Valinnaiset tutkinnon osat (3 x 20 osp):
 - Moottorivoimalaitosten käyttö ja käytön ohjaus
 - Kaukolämpöverkko, vastapaineen tuotanto ja tuotannon ohjaus
 - Metsäteollisuuden kattiloiden käyttö ja käytön ohjaus
 - Typen- ja rikinpoistoprosessien käyttö ja käytön ohjaus

Energia-alan erikoisammattitutkinto antaa kelpoisuuden korkeakoulututkintoon johtaviin opintoihin.

Koulutus on oppisopimuskoulutusta, jossa opinnot henkilökohtaistetaan laatimalla jokaiselle opiskelijalle henkilökohtainen osaamisen kehittämissuunnitelma (HOKS). Pääpaino koulutuksessa on työelämässä oppimisessa, jota koulutuspäivät ja verkko-opinnot täydentävät.



Esimiestyöstä ja työeläinsäädännöstä luennoi Konepäälystölaiton lakimies Riku Muurinen.

Koulutuspäiviä on yhteensä 20, jotka toteutetaan lähiopetuksena ja/ tai etäopetuksena verkossa. Osaaminen osoitetaan näytöissä omalla työpaikalla.

Koulutuksen kesto on n. 2,5 vuotta. Opiskelijamaksu on 900 euroa. Pääsyaatimuksena koulutukseen on energia-alan ammattitutkinto (voimalaitoksen käyttäjä), alikonemestarikoulutus tai alikonemestarin pätevyyskirja maapuolelta.

Koulutuksen luennoitsijoina toimivat Tukesin ylitarkastaja Johanna Sopela, Konepäälystölaiton lakimies Riku Muurinen, Taitotalon kouluttajat Tuovi Pietilä ja Jukka Kauppinen sekä eri kattilanvalmistajien ja laitetoimittajien asiantuntijat. ■

Seuraava Taitotalon järjestämä voimalaitosmestarien koulutus alkaa huhtikuussa 2024 Tampereella. Hakeutuminen on jo käynnissä <https://www.taitotalo.fi/koulutus/voimalaitos/985/energia-alan-erikoisammattitutkinto-voimalaitosmestari>

Teksti: ylikonemestari **Jukka Kauppinen** Taitotalo

Laivamoottoreiden kasvihuonekaasupäästöjen ja muiden päästöjen vähentäminen:

NYKYISET SUUNTAUKSET ja TULEVAISUUDEN VAIHTOEHDOT

Tuoreessa selvityksessä perehdyttiin mahdollisuuksiin saavuttaa lähes täydellinen merenkulun päästöttömyys vähentämällä ilmastoon, terveyteen ja ympäristöön haitallisesti vaikuttavia päästöjä. Kattavan tutkimuksen toteuttivat Suomen, Yhdysvaltojen, Kreikan, Kanadan ja Japanin tutkijat. Päästöttömyys voitaisiin saavuttaa yhdistämällä hiilineutraalit polttoaineet, puhtaat moottorit ja pakokaasujen tehokkaat jälkikäsittelytekniikat. Tarkastelu lisää ymmärrystä mahdollisuuksista päästöjen vähentämiseen nykyisillä laivoilla ja infrastruktuurilla hiilineutraalien polttoaineiden tuotantokapasiteetin kehittyessä.

ON AIKA TOIMIA

Ilmastonmuutoksesta varoittavat merkit ovat yhä vakavampia, ja kaikki toimet ovat tarpeen niiden torjumiseksi. Kansainvälisellä merenkulkujärjestöllä (IMO) on kunnianhimoinen strategia leikata merenkulkualan hiili-intensiteettiä jopa 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja 70 prosenttia vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 2008 tasoon. Alusten päästöillä on haitallisia vaikutuksia ilmastoon, mutta myös ilmanlaatuun, ihmisten terveyteen ja ympäristöön. Arvioiden mukaan merenkulku aiheuttaa vuosittain noin 250 000 ennenaikaista kuolemaa ja 6,4 miljoonaa lapsuusiän astmatapausta, sillä alukset liikkuvat lähellä tiheään asuttuja rannikkoalueita ja aiheuttavat paikallisia ilmanlaatuongelmia. Tässä tuoreessa tutkimuksessa selvitettiin, miten polttoaineet ja teknologiat vaikuttavat laivamoottoreiden kasvihuonekaasupäästöihin ja muihin haitallisiin päästöihin sekä arvioitiin parhaita keinoja päästöttömän merenkulun saavuttamiseksi, sillä optimaaliset ratkaisut riippuvat laivasta, reitistä ja alueesta (Kuva 1).

HIILINEUTRAALIEN POLTTOAINEIDEN POTENTIAALI

Polttoaineiden hiilineutraalius riippuu niiden elinkaaren aikaisista kasvihuonekaasupäästöistä, mukaan lukien hiilidioksidi- (CO₂), metaani- (CH₄) ja typpioksiduulipäästöt (N₂O). Lisäksi ei-kaasumaisen mustan hiilen (BC) päästö lämmittää voimakkaasti ilmastoa. Biomassasta, jätteestä tai talteen otetusta hiilidioksidista ja uusiutuvasta vedystä voidaan tuottaa hiili-



neutraaleja polttoaineita, jotka sopivat nykyisiin aluksiin (nk. drop-in polttoaineet). Vetykaasua, akkuja ja ammoniakkia sen sijaan ei voida tällä hetkellä hyödyntää laivojen päävoimana, ja näiden tulevaisuus jää nähtäväksi.

Polttoaineteknologiat ovat tärkeä keino vähentää merenkulun kasvihuonekaasupäästöjä, sillä sektorin energiankysynnän odotetaan pysyvän vuonna 2050 tasolla 310 miljoonaa tonnia öljykvivalenttia (Mtoe), vaikka energiatehokkuuden ennakoidaan paranevan suuresti esim. suunnittelun, hukkalämmön talteenoton, alusten koon ja reitien optimoinnilla. Hiilineutraalit polttoaineet suuntautuvat entistä enemmän merenkulkuun ja ilmailuun tieliikenteen sähköistyessä. Tosin uusiutuvaa energiaa koskevien tiukkojen vaatimusten (esim. RED II)

mukaisten biopolttoaineiden määrä saattaa laskea, mikä tekee uusiutuvaan vetyyn perustuvista sähköpolttoaineista kiinnostavan vaihtoehdon (Kuva 2).

Hiilineutraaleille polttoaineille on suuri kysyntä nykyisten ja tulevien päästömääräysten ja päästöttömyystavoitteiden vuoksi.

Tämä koskee erityisesti polttoaineita, jotka muistuttavat dieselpolttoainetta, maakaasua tai metanolia eli ovat yhteensopivia nykymoottoreiden kanssa ja niiden yhdistäminen tehokkaksiin päästövähennysteknologioihin mahdollistaisi lähes päästöttömän merenkulun. Vetyperusteisista sähköpolttoaineista voisi tulla olennaisia meriliikenteessä, jossa muut sähköistymisen muodot ovat hankalia. Sähköpolttoaineet voisivat toimia myös uusiutuvan energian varastona. Toisaalta hiilineutraalien polttoaineiden

tuotanto on lyhyellä aikavälillä rajallista, joten fossiilisia polttoaineita saatetaan joutua käyttämään toivottua pidempään ja tällöin esimerkiksi aluksessa toteutettava hiilidioksidin talteenotto on mielenkiintoinen vaihtoehto.

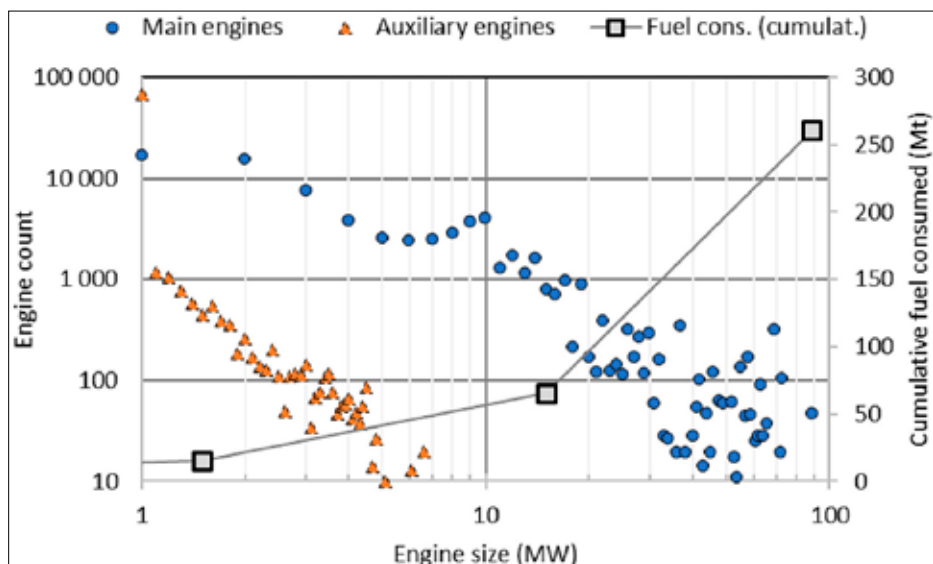
HAITALLISTEN PÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMINEN ON VÄLTÄMÄTÖNTÄ

Terveydelle tai ympäristölle haitalliset päästöt laivoista on poistettava polttoaineiden, moottoreiden tai pakokaasujen jälkikäsittelytekniikoiden avulla. Haitallisia päästöjä ovat tällä hetkellä säänneltävät typpioksidit (NO_x) ja rikkioksidit (SO_x) sekä lähitulevaisuudessa todennäköisesti säänneltävät päästöt, kuten mustahiili- ja metaanipäästöt. Muita haitallisia päästöjä ovat ammoniakki (NH₃), formaldehydi-, hiukkasmassa- (PM) ja hiukkaslukumääräpäästöt (PN). Musta hiili (Kuva 3) lisää ilmaston lämpenemistä ja vaikuttaa haitallisesti terveyteen ja ympäristöön ja siksi IMO tutkii kansainvälisen merenkulun musta hiili -päästöjen rajoittamisvaihtoehtoa arktisella alueella. Haitallisten päästöjen vähentäminen voi edellyttää polttoaineiden, moottoreiden (tai molempien) muuttamista tai pakokaasujen jälkikäsittelytekniikan käyttämistä.

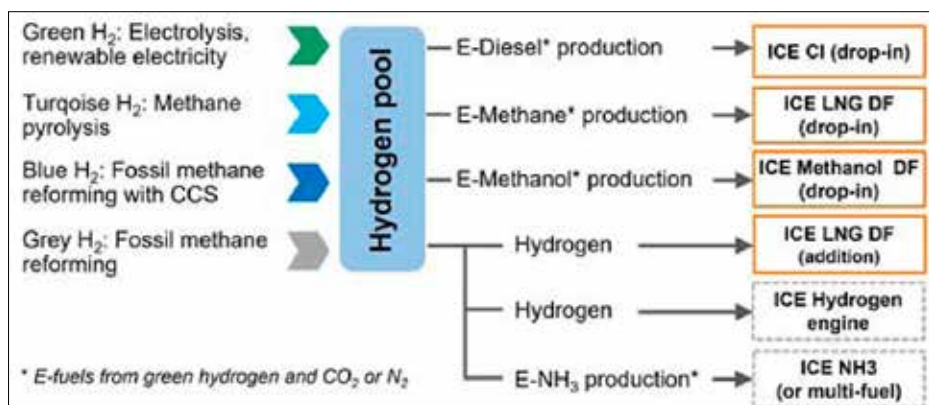
INVESTOINNILLA SÄÄSTETÄÄN RAHAA, KUN HAITTAKUSTANNUKSET YHTEISKUNNALLE PIENENEVÄT

Hiilineutraalien polttoaineiden käyttöönotto edellyttää merkittäviä investointeja, mutta ne tuovat säästöjä vähentämällä haitallisten päästöjen yhteiskunnalle aiheuttamia kustannuksia. Tämän vuoksi on perusteltua luoda lisää tukimekanismeja ja investoida puhtaaseen teknologiaan, erityisesti drop-in polttoaineisiin, jotka eivät edellytä uutta kuljetus-, toimitus tai satamainfrastruktuuria. Laskelmien mukaan 260 Mtoe:n raskaan polttoöljyn päästöt meriliikenteessä aiheuttavat vuosittain 433 miljardin euron ulkoiset haittakustannukset, jotka voitaisiin välttää käyttämällä nykyaikaisia merimoottoreita, hiilineutraaleja polttoaineita ja parhaita pakokaasujen jälkikäsittelyvaihtoehtoja. Meriliikenteen polttoainevalintoihin vaikuttavat myös muut kuin tekniset näkökohdat, kuten yleinen hyväksyntä, polttoaineen saatavuus ja hinnat. Arvioinnit ja vankka näyttö ohjaavat päätöksentekoa kohti tulevaisuuden kannalta parhaita valintoja.

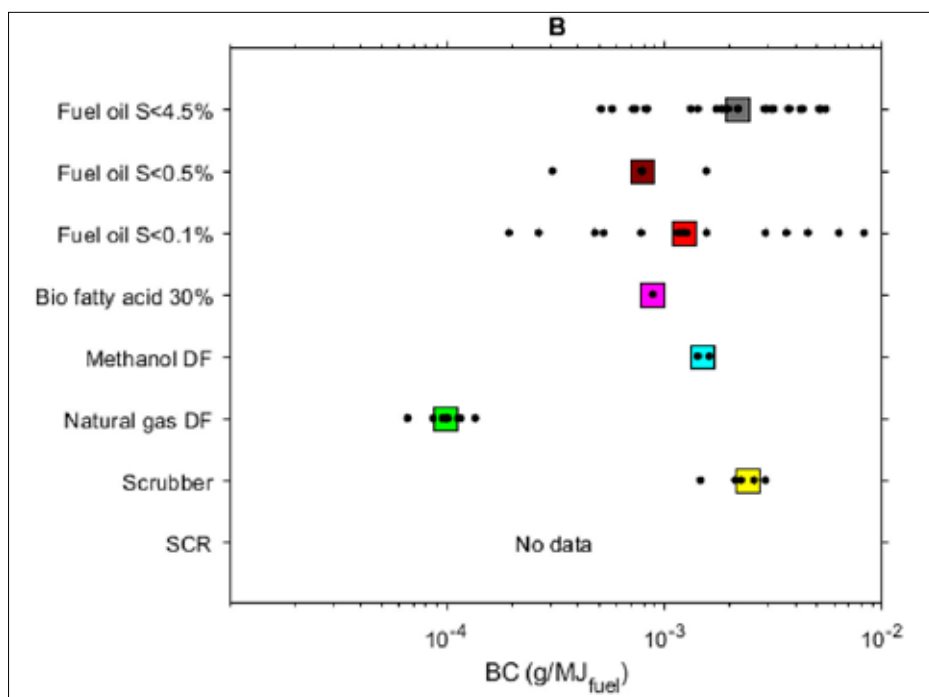
EI SELKEÄÄ POLTTOAINEVOITTAJAA
Kolmen sähköpolttoaineen (e-metaani, e-metanoli ja e-diesel) arviointi suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin ja vetyyn/akuihin (Taulukko 1) paljastaa, että kolme vaihtoehtoa



Kuva 1. Maailmanlaajuisesti IMO:n rekisteröimiä aluksia on yli 128 000 ja näissä on monenkokoisia moottoreita. Vähäinen lukumäärä suuria aluksia kuluttaa yli 70 prosenttia meriliikenteessä käytettävistä polttoaineista ja aiheuttavat suurimman osan alusten päästöistä. Näissä aluksissa on tyypillisesti kaksitahaisia yli 20 MW dieselmoottoreita). Keskinopeat nelitahtiset dieselmoottorit kuluttavat 19 prosenttia maailman meriliikenteen polttoaineista.



Kuva 2. Polttomoottoreiden vetypolkuihin sisältyvät sähköpolttoaineet, joita voidaan käyttää nykyisissä diesel- ja kaasumoottoreissa. Vety- ja ammoniakkipoltttomoottoreita ei ole vielä markkinoilla laivoihin, joten ne on merkitty katkoviivalla kuvaan.

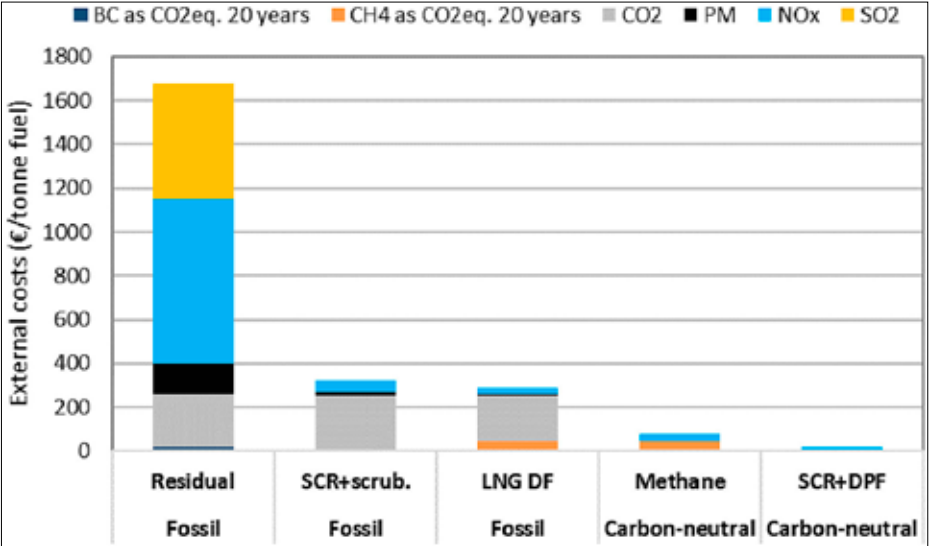


Kuva 3. Eri polttoaineita ja pakokaasujen käsittelytekniikoita käyttävien merimoottoreiden musta hiili -päästöt (moottoreiden kuormat vähintään 40 % MCR).

olivat tasavertaiset eli ei voitu osoittaa ”voitavaa” polttoainetta. Vastaavat hiilineutraalit biopolttoaineet ovat samanarvoisia vertailussa käytettyjen sähköpolttoaineiden kanssa. Kaikkia näitä polttoaineita voidaan käyttää nykyisissä moottoreissa, jos hiilineutraalien polttoaineiden tuotantomäärät kasvavat.

Hiilineutraalien polttoaineiden yhdistäminen tehokkasiin päästövähennystekniikoihin mahdollistaisi lähes päästöttömän merenkulun. Tämä voisi välittömästi ja samanaikaisesti vähentää kasvihuonekaasu- ja muita päästöjä. Säästöt meriliikenteen päästöjen yhteiskunnalle aiheuttamissa ulkoisissa kustannuksissa ovat peruste tämän kehityksen tukemiseen tarvittaville määräyksille, politiikalle ja investoinneille. ■

Lähteet: VTT:
Päivi Aakko-Saksa & Lehtoranta, K., Kuittinen, N., Järvinen, A., Jalkanen, J.-P., Johnson, K., Jung, H., Ntziachristos, L., Gagné, S., Takahashi, C., Karjalainen, P., Rönkkö, T. ja Timonen, H.: Reduction in greenhouse gas and other emissions from ship engines: Current trends and future options, Progress in Energy and Combustion Science, 94, 101055, <https://doi.org/10.1016/j.pecs.2022.101055>, 2023.



Kuva 4. Esimerkkejä alusten päästöjen ulkoisista kustannuksista valituilla teknologioilla. Metaani- ja musta hiilipäästöjen osalta käytettiin GWP20-arvoja.

Taulukko 1. Käytettyjen hiilineutraalien e-metaani-, e-metanoli- ja e-diesel-meripolttoaineiden vaikutusten arviointi suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin ja pitkäaikaisiin vertailutuotteisiin.

	SO _x	NO _x	PM PN BC	Muu haitta	GHG	Pisteet	
Fossiilinen polttoaine							
HS	0 ^a	0 ^a	-- ^b	-- ^c	--	-6	^a Saatavilla: pesuri. SCR. Dieselhiukkassuodatin rikkittömille polttoaineille = 0
LS	+ ^d	0 ^a	- ^b	- ^c	--	-3	^b Kehitteillä: metaanipäästön valvonta, hiukkassuodatin, sähköstaattinen suodatin. = -1, -2
LNG DF	+ ^d	+ ^{a,d}	+ ^{b,d}	-- ^c	- (21%)	+1	^c PAH:ejä, raskasmetalleja, formaldehydiä, metaania, infrastruktuurin tarve = -1, -2
Hiilineutraali polttoaine suhteessa uusiutuvaan vetyyn ja CCS:ään/CCU:hun ^e							^d Matalat päästöt ilman pakokaasun jälkikäsitelyä = +1, +2
e-metaani DF	+ ^d	+ ^{a,d}	+ ^{b,d}	-- ^c	+	+3	^e Biopolttoaineet voivat tuotantoprosessista riippuen muistuttaa vastaavia sähköpolttoaineita ympäristövaikutustensa osalta. LS = rikkipitoisuus (S) alle 0,1 %, HS= rikkipitoisuus yli 0,1 %
e-metanoli DF	+ ^d	+ ^{a,d}	0 ^a	- ^c	+	+3	[*] Tietoa ei saatavilla kirjoitushetkellä. Etenkään ammoniakista ei oleteta vapautuvan SO _x :ta, kun taas esim. N ₂ O:ta (voimakas kasvihuonekaasu) saattaa vapautua.
e-diesel	+ ^d	0 ^a	0 ^a	0	+	+3	
H2-FC/akut	+ ^d	+ ^{a,d}	+ ^{a,d}	-- ^c	++	+6	
Ammoniakki	*	*	*	*	*	*	

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO | FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUND

ULKOMAANLIIKENTEEN PALKAT 1.3.2023

DWT/IHV	Konepäällikkö	Vahtivapaa konepääll.	I-konemestari	II/III-konemest.
Alle 12999	2774,46	3760,31	2292,00	2091,43
13000–29999	2876,71	3876,19	2379,49	2091,43
30000–79999	2999,66	4057,59	2521,47	2150,27
80000–159999	3075,62	4232,30	2634,99	2253,24
160000–	3240,23	4413,76	2760,70	2373,25

Lisätiedot löytyy liiton kotisivulla

PIENTONNISTON PALKAT 1.3.2023

Takuupalkka 1:1
Konepäällikkö 3642,66
I konemestari 2966,98

Takuupalkka 2:1
Vuorottelussa 2:1 maksettava takuupalkka saadaan kertomalla taulukon ”Takuupalkka 1:1” vastaava takuupalkka luvulla 1,23.

Ylityökorvaus:
Arkiylityö 1/106 takuupalkasta ilman ikälisi (ei koske päällikköä)
Pyhäylityö 1/67 takuupalkasta ilman ikälisiä (ei koske päällikköä)

UTRIKESTRAFIKENS LÖNER 1.3.2023

DWT/IHV	Maskinchef	Vaktfri maskinchef.	I-maskinmästare	II/III-maskinmästare
Under 12999	2774,46	3760,31	2292,00	2091,43
13000–29999	2876,71	3876,19	2379,49	2091,43
30000–79999	2999,66	4057,59	2521,47	2150,27
80000–159999	3075,62	4232,30	2634,99	2253,24
160000–	3240,23	4413,76	2760,70	2373,25

Närmare information finns på förbundets hemsida

SMÅTONNAGE LÖNER 1.3.2023

Garantilön 1:1
Maskinchef 3642,66
1 Maskinmästare 2966,98

Garantilön 2:1
Vid avlösning 2:1 erhålls garantilönen genom att multiplicera tabellönen med talet 1,23.

Övertid ersättning
Vardagsövertid 1/106 av tabellönen utan ålderstillägg (gäller ej befälhavaren)
Helgövertid 1/67 av tabellönen utan ålderstillägg (gäller ej befälhavaren)

VOIKO PIENYDINVOIMALASTA TULLA UUSI VIENTITUOTE?

Lappeenrantaan on suunnitteilla pienydinvoimala. Ydinvoimatekniikan professori Juhani Hyvärinen LUT-yliopistosta uskoo, että uudenlainen ydinvoima voisi toimia loistavasti osana tulevaisuuden energiajärjestelmää.



Kuva Teemu Leinonen

Mikä on pienydinvoimala ja miten se toimii?

Pienydinvoimala on ydinreaktorilla varustettu voimalaitos, jossa reaktorin lämpöteho voi olla 15–1 500 megawattia. Sellaista voidaan käyttää sähköntuotantoon, lämmöntuotantoon ja laivan voiman lähteenä. Pienydinvoimalat toimivat samalla tavoin kuin suuremmatkin ydinvoimalat, ja niiden polttoaine on uraanipohjainen. Ydinvoimalassa tapahtuu ketjureaktioita, joiden vaikutuksesta uraanin ytimiä halkeilee ja halkeamisesta vapautunut ydinenergia näkyy lopulta lämpönä. Lämmön voi myydä suoraan tai sen voi muuttaa sähköksi.

Mihin pienydinvoimaloita voi rakentaa?

Minne vain, missä on tilaa pienelle teollisuustontille. Meidän pienydinvoimalamme tulee jonnekin päin Lappeenrantaa, koska se liitetään kaupungin kaukolämpöverkkoon.

Mikä on LUTin ja yhdysvaltalaiskumppanin yhteisesti suunnitteleman reaktorin tavoite?

Kantava ajatus tutkimushankkeessamme on, että voimme testata uudenlaista ydinvoimaa osana tulevaisuuden energiajärjestelmää. Tutkimme, mihin kaikkeen lämpöä tuottavaa 15–30 megawatin pienydinvoimalaa voidaan käyttää. Raivaamme samalla tietä luontaisesti turvallisille laitoksille ja niiden sijoittamiselle kaupunkiympäristöön.

Maanpäälliset osat vievät tilaa ison autotallin verran ja lisäksi kaasujäähdytteinen reaktori on maan alla. Kanadassa vastaavan voimalan pitäisi käynnistyä vuonna 2026 ja meillä vuonna 2029.



Voiko pienydinvoimalasta tulla uusi vientituote Suomelle?

Ilman muuta. Käynnissä on monenlaisia pienydinvoimahankkeita. Me lähdimme siitä, että hankimme Lappeenrantaan tuontiteknologiaa, ja hankkeeseen voi tulla mukaan myös kotimaisia toimijoita esimerkiksi turbiinilaitospuolen laite-toimituksiin.

Tällaisia reaktoreita voisi meille ja muualle Eurooppaan mennä valtavia määriä. Meillä käytetään fossiilisia polttoaineita pelkästään kaukolämmitykseen noin 1 500 megawatin edestä. Jos maakaasun, hiilen ja turpeen käyttö haluttaisiin korvata, tarvitsisimme 50 kappaletta noin 30 megawatin reaktoria. ■

Pienreaktoreihin liittyvää liiketoimintaa edistetään tutkimus-yritysyhteistyöllä

Ilmastopäästöjen vähentämisen ja energian toimitusvarmuuden takaaminen pitkälle tulevaisuuteen vaativat pitkäjänteistä työtä vuosikymmeniksi eteenpäin. Business Finlandin rahoittama vuonna 2020 alkanut EcoSMR-hanke (Finnish Ecosystem for Small Modular Reactors) kokosi suomalaisia toimijoita kehittämään liiketoimintaa pienreaktoreihin liittyvien mahdollisuuksien ympärille. Hanke saa tänä vuonna jatkoa eri organisaatioiden kehitysprojekteja jalostavassa EcoSMR Hubissa.

Kehitteillä olevat pienydinreaktorit (Small Modular Reactor, SMR) ovat herättäneet kiinnostusta energiantuotannon vaihtoehtona maailmanlaajuisesti erityisesti viimeisen kahden vuoden aikana. Pienreaktoreissa pyritään hyödyntämään uusia innovatiivisia turvalli-

suusratkaisuja ja sarjatuotantomenetelmiä sekä laajentamaan ydinenergian sovellusmahdollisuuksia uusiin käyttökohteisiin. Lämpöteholtaan yleensä alle 900 MW ja sähköteholtaan alle 300 MW sarjavalmistetut pienreaktorit voidaan valjastaa esimerkiksi sähkön, höyryn tai



lämmön yhteistuotantoa varten. EcoSMR-hankkeen aikana selvitettiin pienreaktorikehittäjien ja yhtiöiden tutkimuksellisia, tiedollisia ja tuotannollisia tarpeita sekä päivitettiin suomalaisen ydinteknologiaosaamisen organisaatioita ajan tasalle reaktorikonseptien kypsyyssasteeseen liittyen. Suomessa sekä VTT että Lappeenrannan yliopisto (LUT) tekevät pienreaktoreihin liittyvää tutkimusta. VTT vastasi EcoSMR-hankkeen koordinoinnista.

Hankkeessa oli yhdeksän yrityskumppania, joista Fortum, Teollisuuden Voima Oyj ja Refinac

käynnistivät omat tutkimusprojektinsa tarkoituksenaan jalostaa osaamista myytäviksi tuotteiksi ja palveluiksi. Yritykset saivat mahdollisuuden keskustella ajankohtaisista aiheista muiden suomalaisten ja kansainvälisten pienreaktoripioneerien kanssa sekä suunnitella mahdollisuutta tulevan yhteistyön sisällöksi. EcoSMR-hanke oli alkaessaan ensimmäinen kotimainen julkinen tutkimushanke pienydinreaktoreista. Nyt käynnissä on jo useampia yksityisen ja julkisen sektorin yhteisiä selvityksiä pienreaktoreiden toteuttamismahdollisuuksista Suomessa.

EcoSMR-hanke tuli päätökseensä vuoden 2022 lopussa, mutta työ pienydinreaktoreiden käytön mahdollisuuksien edistämisestä Suomessa jatkuu. Pienreaktoreiden liiketoimintaverkoston kehittävä EcoSMR Hub lähtee EcoSMR-hankkeen seuraajana käyntiin keväällä 2023. EcoSMR Hub toivottaa kaikki pienreaktoreihin liittyvästä liiketoiminnasta kiinnostuneet kotimaiset tahot mukaan osaksi verkostoa.

Pienreaktoreiden kehitys etenee myös maailmalla

Useiden maiden hallitukset, viranomaiset, energiayhtiöt, tutkimuslaitokset ja teknologia-toimittajat ovat allekirjoittaneet pienydinvoimaloiden käyttöönoton edistämistä koskevia aiesopimuksia. Länsimaissa kehityksen eturintamassa kulkevat Yhdysvallat ja Kanada sekä Iso-Britannia ja Ranska. Kehitteillä olevia konsepteja on jo yli 80, joista useita pyritään saamaan pilottitasolle vielä tämän vuosikymmenen puolella.

Uusilla pienydinreaktorikonsepteilla pyritään korvaamaan fossiilisten polttoaineiden käyttöä sähkön, kaukolämmön sekä teollisuuden prosessilämpöjen tuotannossa. Eniten käyttökoke-musta kerryttäneeseen kevytvesireaktoriteknologiaan nojaavat reaktorikonseptit ovat kehitysteeltään pisimmällä, mutta kehityspotkussa on myös uusien jäähdytystapojen ja korkeamman operointilämpötilan reaktoreita. ■

EcoSMR -yrityskumppanit

- Helen O
- Vantaan Energia Oy
- Clenercon Oy
- Ympäristötutkimus ja -arviointi EnviroCase Oy
- Fortum Power and Heat Oy
- Teollisuuden Voima Oyj
- Refinex Oy
- Kalliosuunnittelu Oy
- Rockplan Ltd
- AFRY Finland Oy

Lähde: VTT

VTT: Finland ska ha fjärrvärmereaktor 2030

Bild: VTT

Finland ska få sin första fjärrvärmereaktor år 2030. Det siktar Teknologiska forskningscentralen VTT på. Sedan år 2020 har VTT utvecklat en LDR-50-minikärnkraftsreaktor som är ämnad för fjärrvärmeproduktion och målet är att kommersialisera den teknologin vid slutet av det här årtiondet.

Visualiseringen visar ett exempel på hur stort ett minikärnkraftverk skulle vara jämfört med Helsingfors kolkraftverk på Hanaholmen i Helsingfors. Exemplet baserar sig på det minikärnkraftverk som VTT för tillfället utvecklar.

Minikraftverk förväntas bli kärnkraftsindustrins framtid

Kärnkraftsindustrin hoppas att miniatyrkraftverk ska bli det framtida flaggskeppet för kärnkraft. Små underjordiska reaktorer sägs vara säkrare än stora kraftverk.

Alaska kan snart ta ett kliv in i kärnkraftens framtid. Där är energi livsviktigt men dyrt. Detta problem kan snart besvaras genom att sänka en maskin som heter "4S" 30 meter djupt i den isiga marken.

Minikärnkraftverket som tillverkas av Toshiba är bara två gånger 0,7 meter stort, och enligt företaget är det "super-safe, small and simple" – på engelska "super-safe, small and simple", därav namnet "4S", ett slags förbud om framtiden.

Positivt mottagande

Minikärnkraftverket, som kan producera maximalt 300 megawatt el, har fått ett positivt mottagande, särskilt i USA. USA-administrationen har också välkomnat minikraftverken med entusiasm.



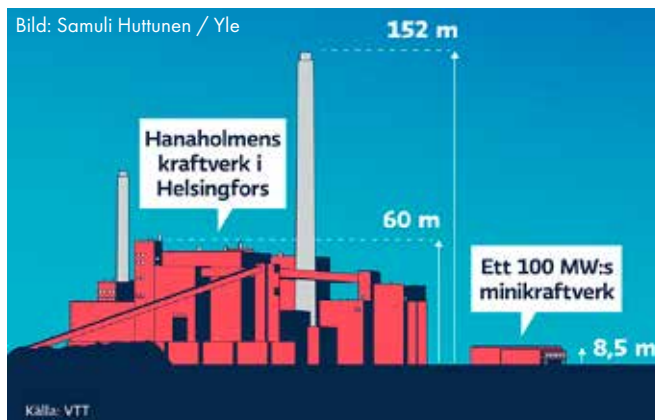
VTT:s syn på hur ett minikärnkraftverk skulle kunna se ut.

Man har lovat att stödja kärnkraftsindustrin med 40 miljarder euro med lånegarantier. En del av dessa lån kommer utan tvekan att riktas till utvecklingen av minikraftverk, skriver tyska tidningen Spiegel. Till och med Bill Gates verkar vara övertygad om kraften i minikraftverk.

Gates, grundaren av Microsoft, har investerat i minikraftverksföretaget TerraPower, men kritiker tycker att små kraftverk är olämpliga. En del kritiker anser att det är oroande om det börjar byggas minireaktorer i länder som saknar erfarenhet av kärnkraft och där korruption och säkerhetshot är en

realitet. Därmed kan sådana länder, konträr för respråkarna, inte komma i fråga när det gäller byggnation av minikärnkraftsverk. ■

Källa: Energinyheter.se & Der Spiegel



Minireaktorer: Snabba ryck i Estland?

Fermi Energia väljer GE Hitachis BWRX-300 som teknik för det planerade SMR-kärnkraftverket i Estland.

Finland hoppas både Tekniska högskolan i Villmanstrand och Teknologiska forskningscentralen VTT att ha småskaliga kärnreaktorer klara före 2030.

Också Estland siktar på att bygga en småskalig reaktor. Företaget Fermi Energia har redan i flera år undersökt olika modeller som kunde passa de estniska behoven. Beslut väntas under våren. Då kan kraftverket leverera el till estniska kunder redan 2031.

Estland saknar ändå tills vidare lagstiftning för kärnenergi. En arbetsgrupp som utrett förutsättningarna för kärnkraft i landet kom med sin mellanrapport förra hösten. Enligt rapporten fortsätter förberedelserna för lagstiftning så att regeringen och parlamentet Riigikogu kunde fatta beslut 2024.

Studerade regleringen

Fermi Energia hoppas på samarbete med andra energibolag i regionen, bland annat med Fortum och med svenska Vattenfall. Också let-



Fermi Energia Tiotals småskaliga kärnreaktorer är under utveckling på olika håll i världen. Det första kommersiella kontraktet är redan klart.

tiska Latvenenergo är ett bolag som esterna tror på samarbete med.

Det estniska företaget samarbetar redan i sin planering både med just Fortum och med Vattenfall. Med Fortum har företaget studerat regleringen kring kärnkraften och den finländska tillståndprocessen.

Minoritetsägare

Samarbetet med Vattenfall går ett steg längre.

Den svenska energijätten är minoritetsägare i det estniska bolaget med en andel på omkring sex procent.

Frågan om vad som ska hända med det eventuella kärnavfallet är föremål för en separat utredning. ■

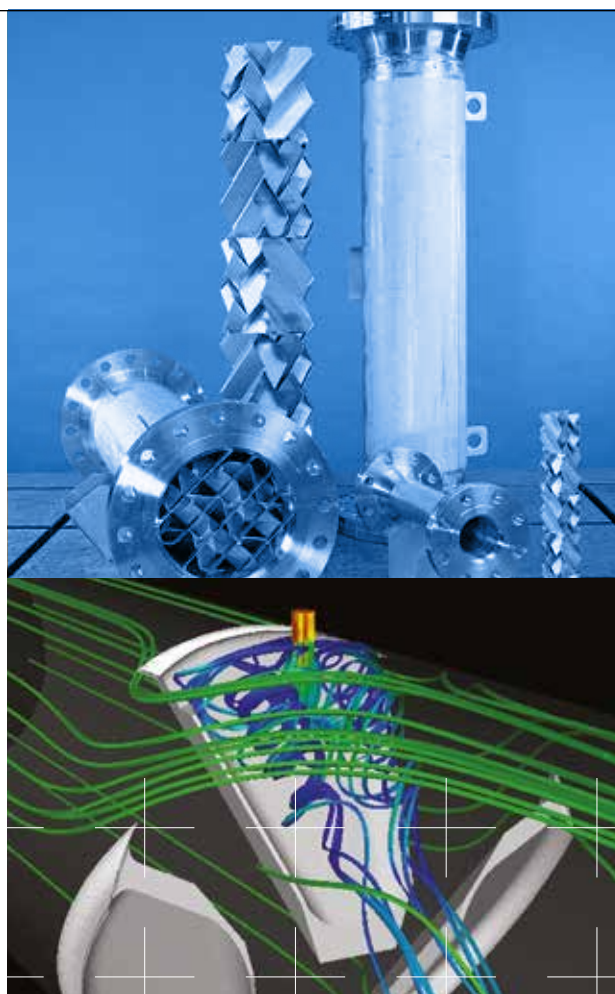
Källa: HBL

SULZER

Dynamic innovation for static mixers

With Sulzer's static mixers you can produce small volumes with an excellent mixing reliability. They can be easily installed, cleaned and maintained. Make use of leading and pace-making technology with the most energy efficient mixer designs for key markets. Benefit from our long-lasting experience and broad application know-how.

Find out more on sulzer.com/static-mixers



Sjöfartens Dag i Mariehamn

Torsdagen den 1 juni 2023 är det igen dags för Sjöfartens Dag i Mariehamn. Dagen består av seminarier, utställning och framförallt intressanta möten.

Sjöfartens Dag började år 2001 som en mäsia riktad till studerande på sjöfartsutbildningar i Mariehamn. Evenemanget har sedan dess växt år för år och är idag en mötesplats för rederier, företag inom sjöfartsbranschen och sjöfartsintresserade. Sjöfartens Dag ordnas av Ålands Sjöfart rf i samarbete med Ålands Landskapsregering, Alandia, DNV och Wärtsilä. Arrangörerna täcker in sjöfartsbranschen, politik, försäkring, klassificering och maskintillverkning.

Som vanligt bjuds det också på initierade föredragshållare. Allt handlar om högsta kvalitet och högaktuella spaningar från en bransch som betyder så mycket, för hela världen. Bland talarna kan nämnas **Beatrice Erikson**, Senior Manager Transshipment West, **Wallenius Wilhelmsson**, Ragnar Johansson, VD Wallenius SOL, **Matti-Mikael Koskinen**, VD ESL Shipping, Tom Pippingskiöld, VD Finnlines, **Christopher Rasmussen**, mäklare, BRS och **Charlotta Åkre**, Commercial Manager, SCA Logistics, **Kaj Portin**, General Manager Sustainable Fuels & Decarbonization, Wärtsilä Finland och **Risto Rätty**, Kommersiell direktör, Alandia. Ytterligare talare kommer att presenteras.

Minst lika viktigt är dagen en mötesplats för att träffa kollegor, konkurrenter och nya samarbetspartners. På Sjöfartens Dag samlas sjöfartens representanter från samliga aktörer; rederier, leverantörer, försäkrings-



Bild: arrangörs gruppen

Från vänster Thomas Liljeqvist, Wärtsilä, Eva Mikkola-Karlström, Ålands Sjöfart, Godby Shipping, Johanna Karlström, Alandia, Hanne Anita Hjerpetjonn, DNV och Jörgen Pettersson, Ålands Sjöfart

givare, banker, sjöskolor och fackförbund, och så vidare. Det är redan över 100 utställare anmälda och antalet delegater fylls på kontinuerligt, det brukar vara mellan 700–1000 besökare.

Förbundet Ålands Sjöfart rf arrangerar Sjöfartens Dag tillsammans med Alandia, DNV, Ålands landskapsregering och Wärtsilä. Vi hoppas att dagen är en inspirationskälla för branschen och att nya affärsmöjligheter uppstår, samt att dagen visar hur viktig sjöfartsbranschen är och vilken bredd och utvecklingspotential som erbjuds inom sjöfartsbranschen. ■

Mera och uppdaterad information och registrering på sjofart.ax

Varmt välkomna

Eva Mikkola-Karlström, ordförande Ålands Sjöfart rf

Mercy Ships Race i Mariehamn

Dagen före Sjöfartens Dag är det dags för Mercy Ships Race igen! Vi springer och/eller går vi för Mercy Ships och deras livsavgörande arbete i Afrika ombord på sjukhusfartygen Global Mercy och Africa Mercy.

Mercy Ships Race ordnas onsdagen den 31 maj 2023 för fjärde gången. Du väljer om du vill springa eller gå 5 eller 10 kilometer runt centrala Mariehamn. Alla kan vara med. Anmälningavgiften går oavkortat till Mercy Ships, som bedriver hjälpverksamhet främst i Afrika. Det har varit över 300 deltagare, vi hoppas förstås på ännu flera i år!

Anmälningavgiften 50 euro per person går oavkortad till Mercy Ships och deras hjälpa arbete för världens allra fattigaste människor med sjukvård och livsviktiga operationer. Mercy Ships arbetar uteslutande med frivillighet och samarbetet med Ålands Sjöfart har pågått en lång tid.

Kan du inte närvara i Mariehamn? Det går bra att delta oberoende var du befinner dig och ge ett frivilligt bidrag till Mercy Ships! Inför 2023 hoppas vi att extra många sjöfarare är med och vi utmanar rederierna att sponsora den frivilliga deltagaravgiften.

– Jag tycker det är enkelt. Genom att hålla sig själv i form och samtidigt bidra till det enastående arbete som Mercy Ships står för är det win-win för alla. Dessutom är det roligt och får vi flera att delta är det ännu bättre. Därmed är det win-win-win! säger Eva Mikkola-Karlström som själv inte tvekar. Mercy Ships Race är till för alla, det gör gott och är roligt. Några springer medan andra går, några väljer fem kilome-



ter och andra tio. Allt är valfritt. – Jag är självklart med och från Godby Shippings kontor är vi redan alla anmälda. Vi sponsorerar dessutom alla sjöfarare som vill delta ombord eller hemma, säger Mikkola-Karlström med hälsning till alla andra rederier och företag att göra lika. ■

Mera information och registrering på sjofart.ax

Varmt välkomna!

Eva Mikkola-Karlström, ordförande Ålands Sjöfart rf

Organisatör i samarbete med



Pariisin MOU – Suomi sijalla 21



Uusimmissa Pariisin MOU:n taulukoissa, jotka kuvaavat sitä, kuinka hyvin maailman merenkulkumaat noudattavat kansainvälisiä sääntöjä, Suomi on 21. sijalla heti Ruotsin jälkeen yhteensä 40 maan valkoisessa listassa. Suomen sijoitus perustuu 365 alustarkastukseen, jotka tehtiin vuosina 2019–2021 ulkomaisissa satamissa ja joiden tuloksena on pysäytetty kuusi alusta.

Tanska on ykkösenä valkoisessa listassa ja muut palkintosijat ottavat Alankomaat ja Norja. Harmaan listalla on 21 maata, mukaan lukien Intia, Puola ja Sveitsi. Aiemmin harmaalla listalla olleet Egypti ja Algeria

ovat pudonneet mustalle listalle viiden muun maan ohella. Heikoin maa listalla on Kamerun. Heidän aluksensa on tarkastettu 69 kertaa vuosina 2019–2021. Näistä 15 alusta on pidätetty. Muita mustalla listalla olevia lippuvaltioita ovat Togo, Moldova, Albania ja Komorien saariryhmä.

Yleisimmät tarkastuspuutteet liittyvät ISM-koodiin, jota seuraavat paloturvallisuusasiat ja työolot. Pariisin MOU koostuu 27 maasta ja sisältää Euroopan rannikkovaltiot sekä Kanadan. Venäjä on tällä hetkellä jäädytetty organisaatiosta. ■

Paris MOU – Finland på 21 plats

de senaste tabellerna från Paris MOU som återspeglar hur väl världens sjöfartsnationer följer internationella regler, hamnar Finland på plats 21 strax efter Sverige på den vita listan med totalt 40 länder. Placeringen baserar sig på 365 fartygsinspektioner som genomförts mellan 2019 och 2021 i utländska hamnar och som medfört sex kvarhållna fartyg.

Danmark finns som nummer ett på den vita listan följt av Nederländerna och Norge. På den grå listan finns 21 nationer, däribland Indien, Polen och Schweiz. Egypten och Algeriet, som tidigare fanns på den

grå listan, har halkat ner till den svarta listan tillsammans med fem andra nationer. Allra längst ner återfinns Kamerun. Deras fartyg har inspekterats 69 gånger under perioden 2019 till 2021. Av dem har 15 fartyg kvarhållits. Övriga flaggstater på den svarta listan är Togo, Moldavien, Albanien och ögruppen Komorerna.

De vanligaste inspektionsbristerna är kopplade till ISM-koden följt av brandsäkerhetsfrågor och arbetsvillkor. Paris MOU består av 27 nationer och omfattar Europas kuststater samt Kanada. Ryssland är för närvarande avstängd från organisationen. ■



LAIVOJEN ja TELAKOIDEN
KUNNOSSAPITOJA ja KORJAUSTÖITÄ



Ota yhteyttä
Sjöblom Marine Engineering Ltd
info@smeab.fi | +358 (0)40 760 5445 | www.smeab.fi



RATKAISEVATKO PIENYDINVOIMALAT ENERGIAKRIISIN?



Ydinvoimaloiden ympäristöpäästöt ovat samaa luokkaa kuin tuulivoiman aiheuttamat ympäristöpäästöt.

Pienreaktorit saattavat lämmittää pian suomalaisten kodit

Energia-alalla on tällä hetkellä käynnissä pienydinvoimaloihin liittyviä tutkimus- ja selvitystöitä, jotka saattaavat tulevaisuudessa tarjota helpotuksia energiakriisiin ainakin joiltain osin. Juuri nyt Suomessa uudistetaan ydinenergialakia, jotta se olisi sovellettavissa paremmin uudenaikaisiin pienreaktoreihin. Teknologian tutkimuskeskus VTT:llä on käynnissä pienydinvoimaan liittyvä suuri kehityshanke, lisäksi Helen ja Fortum ovat yhdistäneet voimansa vuoden 2022 loppupuolella ja kehittelevät yhteistyökuvioita pienydinvoimaloiden suhteen.

Suomalaisissa kotitalouksista valtaosa käytetystä sähköstä muodostuu lämmityksestä. Suomen suurin yksittäinen sähköntuotantomuoto on ydinenergia. Se kattaa tällä hetkellä noin kolmasosan kotimaisesta tuotannosta. Ydinenergian kiistatonta hyviä puolia on sen elinkaaren maltilliset kasvihuonepäästöt – ne ovat samaa kokoluokkaa tuulivoiman kanssa. Varjopuolena ydinvoimassa on esimerkiksi se, että voimaloiden toiminnasta syntyy radioaktiivista ydinjätettä, joka pitää eristää ympäristöstä luotettavasti yli 100 000 vuoden ajaksi sekä se, että ydinvoimaan käytettävä luonnonuraani on jossain määrin radioaktiivista ja myrkyllistä sellaisenaan.

Vaikka nykyisellään sähköntuotannon hiilijalanjälki Suomessa onkin maltillinen, hiilineutraaliuden saavuttamiseen vaaditaan kuitenkin suuria vähennyksiä kaikilla energiateollisuuden osa-alueilla. Siitä syystä pie-

nydinvoimalat voisivat olla ratkaisu tuottaa energiaa ilman fossiilisia polttoaineita. Energia-alan vihreä siirtymä vaatii uudenlaista teknologiaa sekä yhteistyön muotoja. Pienydinvoimaloiden rakennusajat ovat lyhempiä ja kustannukset maltillisempia, kuin perinteiset ydinvoimalat, lisäksi Suomesta löytyy tarvittavaa ydinvoimaosaamista.

VTT:N TAVOITTEENA ON AVATA ENSIMMÄINEN PIENYDINVOIMALA VUOTEEN 2023 MENNESSÄ

VTT:llä on tavoitteena vuoteen 2030 mennessä rakentaa ensimmäiset pienydinvoimalansa, jotka pyrkivät ratkaisemaan lämmitykseen liittyviä haasteita Suomessa. He ovat kehittäneet kaukolämmön tuotantoon tarkoitettua LDR-50-pienydinreaktoria vuodesta jo 2020. Heidän tavoitteenaan on ja kaupallistaa teknologia viimeistään vuonna

2030. Hankkeella he pyrkivät edistämään kestävää teollista kasvua, vauhdittamaan vihreää siirtymää sekä kiihdyttämään yritysten uudistumista ja kilpailukykyä.

VTT:n pienydinvoimalaprojekti pyrkii ratkaisemaan kaukolämmön jakeluun liittyviä haasteita keskittymällä ainostaan kaukolämmön tuottoon. Usein pienydinvoimalahankkeissa tavoitteena on tuottaa sekä sähköä että lämpöä tai ainoastaan sähköä, VTT:n projekti kuitenkin keskittyy Suomen suurimpaan haasteeseen – eli lämmitykseen liittyvien haasteiden ratkomiseen.

Pienydinvoimaloiden avulla kaukolämmöntuotannossa voitaisiin korvata hiilen, turpeen tai biomassan polttoon perustuvaa lämmöntuotantoa, siten ympäristövaikutukset saataisiin pienimmiksi. Lisäksi pienydinreaktoreiden valmistus on ketterämpää, niitä voitaisiin valmistaa sarjatuotantona, jolloin niiden hinta pysyisi maltillisempana ja

tuotanto tapahtuisi linjastossa, toisin kuin perinteiset ydinvoimalat, joissa investoinnit ovat massiiviset ja rakentaminen kestää vuosia. Pienydinvoimaloissa myös turvallisuuteen liittyvät asiat

PIENYDINVOIMALAT JA LAINSÄÄDÄNTÖ

Pienydinvoimaloita voidaan rakentaa paljon lähemmäs asutuista alueista kuin nykyisenlaiset ydinvoimalat. Kuitenkin näihin liittyvä lainsäädäntötyö on vielä vaiheessa, sijaintien suhteen selvitystyö on vielä käynnissä. Tehokkainta olisi, että laitos olisi sijoitettu mahdollisimman lähelle lämmitettävää kohdetta, mutta kauempanakaan sijaitseva laitos ei ole este.

Tällä hetkellä VTT arvioi, että ensimmäiset pienydinreaktorit voisivat olla jo käytössä vuonna 2030. Kuitenkin aikataulu voi venyä, mikäli ydinvoimalain kokonaisuudistus takkuu. Ongelmana on se, että tämänhetkinen ydinvoimalaki on tehty suuria laitoksia varten, kuten esimerkiksi Olkiluoto.

Tällä hetkellä VTT:llä on valmiina malli, jonka perustoiminta ja turvallisuus on pystytty osoittamaan toimiviksi tietokonesimulaatioilla. Tällä hetkellä heillä on neuvottelut käynnissä yhteistyökumppanien kans-

sa, joiden kanssa laitosta voisi suunnitella yksityiskohtaisesti ja suunnitella käytännön testejä.

VIHREÄSIIRTYMÄ ON SAANUT AIKAAN MIELENKIINTOISIA YHTEISTYÖKUVIOITA

Esimerkiksi Helen ja Fortum aloittivat viime vuoden puolella hankkeen, jonka tavoitteena on selvittää yhteistyön mahdollisuuksia pienydinvoiman saralla. Selvitystyössä pyritään kartoittamaan ratkaisuja suunnitteluun ja kaavoitukseen sekä viranomaisten ja päätäjien kanssa käytäviin lupaprosesseihin.

”Energiamarkkinoilla vallitsevan epävarmuuden vuoksi ydinalalla toteutettavat tulevaisuuden hankkeet tapahtuvat todennäköisimmin erilaisilla yhteistyöjärjestelyillä. Helenin kanssa aloitettava selvitys yhteistyön edellytyksistä on oiva lähtökohta paitsi hankkeen, myös kumppanikartoitukselle, jota teemme eri tahojen kanssa osana laajempaa ydinvoiman selvitystyötä seuraavat pari vuotta”, Fortumin ja Helenin selvitysryhmässä Fortumin edustajana toimiva Jukka Hautojärvi kertoo.

Kotimainen toimija Helen on jo pidemmän aikaa ollut kiinnostunut pienydinvoimaloista ja kertonut sen julkisesti. ”Pidäm-



Suomalaisissa kotitalouksista valtaosa käytetystä sähköstä muodostuu lämmityksestä.

me pienreaktoreita yhtenä tulevaisuuden varteenotettavana päästöttömän energian tuotantomuotona Helsingin lämmitykseen mutta myös sähkön tuotantoon. Helenillä on maailmanluokan osaamista Suomen suurimman kaukolämpöjärjestelmän kehittämisestä ja Fortumilla ydinvoimateknologiasta. Yhdistämällä osaamiset voisi syntyä Suomen energiaomavaraisuutta lisäävä hedelmällinen yhteistyö”, Helenin energianhankinnasta ja tukkukaupasta vastaava johtaja Harri Mattila kertoo ■.

Kuvat: Pixabay

Teksti: Sirpa Toljander

Käytetyt lähteet: VTT.fi sekä helen.fi

Luotettava kumppanisi maalla ja merellä

/ TELAKOINTIPALVELUT
/ KONEKORJAUKSET
/ KENTTÄHUOLTO

Millog-yhtiöiden meritekniikan ammattilaiset ovat palveluksessasi koko Suomessa ja Itämeren alueella.

→ MILLOG.FI

Millog
Marine & Power

Millog Marine & Power on ketterä ja kokonaisvaltainen kumppani meri- ja moottoritekniikan kunnossapitoon. Palveluihimme kuuluvat alusten huolto- ja kuivatelakoinnit, kenttähuollot, meritekniset rakenteet sekä moottorien ja voimalaitosten huollot. Huoltojen lisäksi meillä on valmius tarttua suuriinkin MLU- ja konversioprojekteihin.

Millog
Yhtiöt

Millog-yhtiöt turvaa yritysten ja viranomaisten huoltovarmuutta sekä toiminnallista tehokkuutta kaikissa tilanteissa ja olosuhteissa. Avaintoimialojamme ovat teollisuus, infra ja liikenne sekä maanpuolustus ja viranomaistoiminta. Millog Oy, Millog Marine & Power Oy ja Senop Oy muodostavat yhdessä Millog-yhtiöt.

Suomalaisten kotitalouksien sähkölasku kallistui keskimäärin noin 50 prosenttia vuonna 2022

Kotitalouksien sähköstä maksama kokonaishinta jatkoi nousuaan myös vuonna 2022. Sähkön hinta nousi kuluttajille kaikkialla Euroopassa. Sähköenergian hinta nousi Suomessa keskimäärin kotitalouksissa 142 prosenttia ja sähkölämmittäjillä 106 prosenttia.



Sähkön kokonaishinta (sisältäen energian, siirron ja verot) nousi kotitalouksilla keskimäärin 53 prosenttia ja sähkölämmittäjillä 47 prosenttia. Kotitalouksien sähköenergian hinnoissa on kuitenkin suurta vaihtelua johtuen sähkösopimuksen tyypistä ja sen solmimisajankohdasta. Sähkön kulutus väheni selvästi vuonna 2022. Kotimainen sähkön tuotanto pysyi lähes ennallaan, ja sähkön säästöllä kompensoitiin Venäjän tuonnin loppuminen.

Vanhon määrääikaisten sopimusten päättymisen ja toistaiseksi voimassa olevien sopimusten hintojen korotukset sekä uusien sopimusten korkeammat hinnat nostivat kotitalouksien maksamaa keskimääräistä sähkön hintaa voimakkaasti erityisesti kesästä alkaen. Osalla kotitalouksista on kuitenkin edelleen voimassa määrääikaista sopimuksia edulliseen hintaan. Lisäksi sähkön siirtohinta on keskimäärin hieman laskenut. Eri kotitalouksien sähkön hinnoissa olikin vuonna 2022 suurta vaihtelua.

Uusien toistaiseksi voimassa olevien sopimusten tarjoushinnat nousivat kotitalouksille 353 prosenttia ja sähkölämmittäjille 131 prosenttia. Uusien kaksivuotisten määrääikaisten sopimusten hinnat nousivat kotitalouksille 112 prosenttia ja sähkölämmittäjille 119 prosenttia. Määrääikaisten ja ei-pörssihintasadonnaisten toistaiseksi voimassa olevien sähkösopimusten tarjonta väheni selvästi vuonna 2022. Aiemmin kaikkia sopimustyyppäjä on ollut tasaisesti tarjolla, mutta nyt useat myyjät tarjoavat uusina sopi-

muksina ainoastaan pörssisähkösopimuksia.

Vuoden 2022 alun jälkeen 12 jakeluverkkoyhtiötä nosti siirtohintoja keskimäärin 4,6 prosenttia ja kahdeksan laski keskimäärin 5,4 prosenttia. Lisäksi 14 yhtiötä toteutti väliaikaisia alennuksia. Sähkön verollinen siirtohinta laski vuonna 2022 keskimäärin noin 0,6 prosenttia.

TUNTIHINTOJEN VAIHTELU VUOROKAUSIEN SISÄLLÄ JA VÄLILLÄ VOIMISTUI ENTISESTÄÄN

Sähkön tukkuhinnat nousivat huomattavasti koko Euroopassa. Suomen aluehinta nousi selvästi edellisvuosia korkeammaksi. Vuonna 2022 Suomen aluehinta oli keskimäärin noin 154 euroa megawattitunnilta, ja se nousi 113 prosenttia vuoteen 2021 verrattuna ollen kaikkien aikojen kallein keskihinta tähän mennessä.

Kun Venäjän energiantuonti loppui toukokuussa, erityisesti sään mukaan vaihtelevan tuotannon määrän kasvu lisäsi sähkön hintavaihtelua. Myös rajallinen siirtokapasiteetti aiheutti hintaeroja tukkumarkkinoiden eri tarjousalueiden välille. Esimerkiksi hintojen yhtenäisyys Pohjois-Ruotsin kanssa laski ennätysalhaiseksi.

Kotimainen sähkön tuotanto pysyi lähes ennallaan vuoteen 2021 verrattuna. Sen sijaan suomalaiset kuluttivat sähköä vähemmän vuonna 2022. Sähkön säästöllä kompensoitiin Venäjän tuonnin loppuminen. Energiansäästö ja sähkön hetkellinen kulutusjousto, eli sähkön käytön ajoittaminen

huippukulutustilanteiden ulkopuolelle, parantavatkin sähkötehon riittävyyttä ja laskevat hintoja.

ASTETTA ALEMMAS -KAMPANJA PURI – SÄHKÖNKULUTUS VÄHENI SUOMESSA

Valtakunnallinen energiansäästökampanja Astetta alemmas käynnistyi loppusyksystä 2022. Kampanjan järjestävät yhteistyössä valtion kestävä kehityksen yhtiö Motiva, Energiavirasto, työ- ja elinkeinoministeriö, ympäristöministeriö, valtioneuvoston kanslia ja Sitra. Kampanjan lyhyen aikavälin tavoite on saada yli 95 prosenttia Suomen kotitalouksista säästämään energiaa sekä leikkaamaan kulutustaan huippukulutustunneilta 5 prosentilla. Kampanjassa jaetaan tietoa nopeavaihteisista energiasäästökeinoista sekä tietoa sähköpulan ehkäisemisestä.

Sähkön kulutus vähenikin loppuvuonna vuoteen 2021 verrattuna syyskuussa 7 prosenttia, lokakuussa 7 prosenttia, marraskuussa 9 prosenttia ja joulukuussa 10 prosenttia. Tällä hetkellä kampanjassa nostetaan esille erityisesti varautumista vaihtelevaan sähkötilanteeseen. Kampanjan pitkän aikavälin tavoite on pysyvästi alhaisempi energiankulutus ja sähkön kulutushuippujen madaltaminen. ■

Lisätiedot:

Ylijohtaja **Simo Nurmi**
p. 029 505 0011

År 2022 blev de finländska hushållens elräkningar i genomsnitt cirka 50 procent dyrare

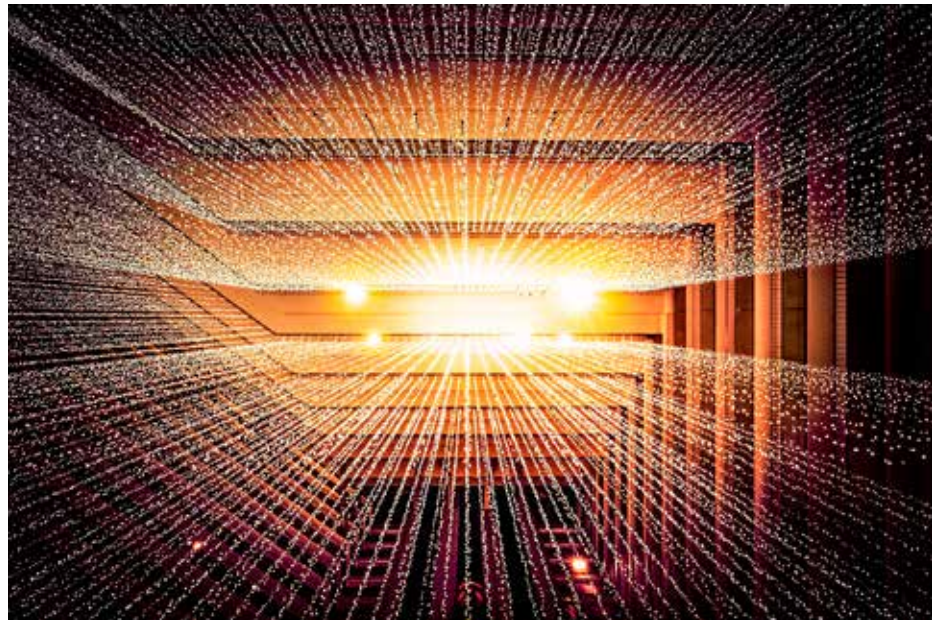
Hushållens totala elpris fortsatte att stiga år 2022. Elpriset steg för konsumenterna i hela Europa. I Finland steg priset på elenergi med i genomsnitt 142 procent för hushåll och 106 procent för de som sköter uppvärmningen med el.

–Totalpriset på el (inklusive energi, överföring och skatter) steg i genomsnitt med 53 procent för hushåll och 47 procent för de som sköter uppvärmningen med el. Hushållens elenergipriser varierar dock stort på grund av typen av elavtal och tidpunkten då avtalet ingicks. Elförbrukningen minskade betydligt år 2022. Den inhemska elproduktionen förblev nästan oförändrad och genom elbesparingar kompenserades upphörandet av import från Ryssland.

Upphörandet av gamla tidsbundna avtal och höjningarna av priserna i avtal som gällde tills vidare samt de högre priserna i nya avtal höjde kraftigt det genomsnittliga elpriset som hushållen betalade, särskilt från och med sommaren. En del hushåll har dock fortfarande tidsbundna avtal till ett förmånligt pris. Dessutom har elöverföringspriset i genomsnitt sjunkit något. Elpriserna i olika hushåll varierade stort år 2022.

Anbudspriserna för nya avtal som gäller tills vidare steg med 353 procent för hushåll och 131 procent för de som sköter uppvärmningen med el. Priserna på nya tvååriga visstidsavtal steg med 112 procent för hushåll och 119 procent för de som sköter uppvärmningen med el. Utbudet av tidsbundna och icke-börsbundna elavtal som gäller tills vidare minskade betydligt år 2022. Tidigare har alla avtalstyper erbjudits i jämn takt, men nu erbjuder flera försäljare endast börsel som nya avtal.

Efter början av år 2022 höjde 12 distributionsnätbolag överföringspriserna med i genomsnitt 4,6 procent och åtta sänkte med i genomsnitt 5,4 procent. Dessutom genom-



förde 14 bolag tillfälliga rabatter. Det skattepliktiga överföringspriset på el sjönk år 2022 med i genomsnitt cirka 0,6 procent.

TIMPRISERNAS VARIATION INOM OCH MELLAN DYGNEN ÖKADE YTTERLIGARE

Grossistpriserna på el steg avsevärt i hela Europa. Finlands områdespris blev klart högre än tidigare år. År 2022 var Finlands områdespris i genomsnitt cirka 154 euro per megawattimme, och det ökade med 113 procent jämfört med år 2021 och var det hittills dyraste medelpriset någonsin.

När den ryska energiimporten upphörde i maj ökade i synnerhet ökningen av den produktion som varierar beroende på vädret variationerna i elprisen. Även den begränsade överföringskapaciteten orsakade prisskillnader mellan partimarknadens olika offertområden. Till exempel minskade prisernas enhetlighet med norra Sverige till rekordlåg.

Den inhemska elproduktionen förblev nästan oförändrad jämfört med år 2021. Däremot förbrukade finländarna mindre el år 2022. Genom elbesparingar kompenserades upphörandet av importen från Ryssland. Energibesparingen och den tillfälliga flexibiliteten i elförbrukningen, det vill säga att använda el utanför toppförbrukningssituationerna, förbättrar eleffektens tillräcklighet och sänker priserna.

KAMPANJEN SNÄPPET SVALARE HADE FRAMGÅN – ELFÖRBRUKNINGEN MINSKADE I FINLAND

Den riksomfattande energisparkkampanjen Snäppet svalare inleddes i slutet av hösten 2022. Kampanjen ordnas i samarbete mellan statens bolag för hållbar utveckling Motiva, Energimyndigheten, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, statsrådets kansli och Sitra. Kampanjens kortsiktiga mål är att få över 95 procent av hushållen i Finland att spara energi och minska sin konsumtion med 5 procent under toppförbrukningstimmarna. I kampanjen sprids information om snabbverkande metoder för att spara energi samt information om förebyggande av elbrist.

Jämfört med år 2021 minskade elförbrukningen i slutet av året med 7 procent i september, 7 procent i oktober, 9 procent i november och 10 procent i december. För närvarande lyfter kampanjen särskilt fram beredskapen inför en varierande elsituation. Kampanjens långsiktiga mål är permanent lägre energiförbrukning och sänkning av elförbrukningstoppar. ■

Mer information:
Överdirektör **Simo Nurmi**
tfn 029 505 0011

STTK:n hallitus: Julkista taloutta vahvistettava, mutta ei heikoimpien kustannuksella

STTK:n mielestä julkista taloutta on vahvistettava seuraavilla vaalikausilla. Valtiovarainministeriö on tänään julkaissut menojen rakennekartoituksen sekä verokartoituksen. Se on erittäin laaja kokonaisuus sisältäen eri taseja ja vaikutuksiltaan eri suuruista esityksiä. STTK:n hallitus keskusteli kartoituksesta tänään.

Työ suomalaisen sosiaaliturvan uudistamiseksi on alkanut ja sosiaaliturvakomitean välimietintö annettu. STTK:n mielestä sosiaaliturvaa on kehitettävä pitkäjänteisemmin kuin yhden vaalikauden mittaisena projektina. VM:n raportissa on useita esityksiä, jotka käytännössä heikentäisivät sosiaaliturvaa. - Suunnitelmallinen sosiaaliturvan uudistaminen on tärkeämpää kuin yksittäisten leikkausten ideointi. Tilkutäkkimäinen kehittäminen ei ole kestävä tapa uudistaa sosiaaliturvaa, sillä se ainoastaan kurittaa heikoimpia. Ytimessä on palvelujärjestelmän uudistaminen sekä etuuksien ja palveluiden nykyistä parempi yhteensovit-

taminen, puheenjohtaja **Antti Palola** korostaa.

STTK korostaa suomalaisten osaamisen ja koulutuksen merkitystä menestyksemme kulmakivenä. VM:n esittämät toimet lisääisivät eriarvoisuutta ja rajoisivat mahdollisuuksia osallistua koulutukseen eri elämänvaiheissa. - Meillä on parhaillaan osajapula ja elinkeinorakenteiden murroksessa erityinen huoli työikäisten osaamistarpeista. Koulutuksesta ei pidä leikata eikä työikäisten koulutusmahdollisuuksia heikentää, Palola linjaa.

VEROPOHJAA LAAJENNETTAVA

STTK kiittää nyt ensimmäistä kertaa tehtyä verokartoitusta, jossa arvioidaan verotuksen eri keinojen kokonaisvaikutuksia. - Tavoite on veropohjan laajentaminen, mitä STTK kannattaa. VM esittää alennettujen alv-kantojen korottamista. STTK:n mielestä ylempien ja alempien alv-kantojen yhtenäistämisen olisi veroteknisesti perusteltua. Muu-

tokset eivät kuitenkaan saa heikentää ostovoimaa tai lisää eriarvoisuutta. On myös hyvä, että valmiste-, liikenne- ja energiaverotuksen verokertymää heikentävä ohjausvaikutus on tunnistettu ja siihen haetaan kestäviä ratkaisuja. Myös listaamattomien yritysten osinkojen verotuksen uudistaminen olisi myönteinen toimenpide. ■

Lisätietoja STTK:ssa:

Antti Palola, puhelin 040 509 6030.

STTK on poliittisesti sitoutumaton ja moniarvoinen koulutettujen ammattilaisten keskusjärjestö, johon kuuluu 13 jäsenliittoa ja noin 430 000 jäsentä. Olemme työssämme vastuullisia, oikeudenmukaisia ja rohkeita. Visiomme on hyvinvoiva ja menestyvä työntekijä.

STTK:s styrelse: De offentliga finanserna ska stärkas, men inte på bekostnad av de svagaste

STTK anser att de offentliga finanserna måste stärkas under de följande mandatperioderna. Finansministeriet har idag publicerat en utgifts- och strukturkartläggning samt en skattekartläggning. Det är fråga om en mycket omfattande helhet med förslag på olika nivåer och med olika effekter. STTK:s styrelse diskuterade kartläggningen idag.

Arbetet för att reformera den finländska sociala tryggheten har inletts och en mellanrapport från kommittén för social trygghet har lagts fram. STTK anser att den sociala tryggheten måste utvecklas mer långsiktigt än som ett projekt under en mandatperiod. Finansministeriets rapport har flera förslag som i praktiken skulle försvaga den sociala tryggheten. - En planmässig reform av den sociala tryggheten är viktigare än att tänka på enskilda nedskärningar. Utvecklingen som liknar ett lapp-täcke är inte ett hållbart sätt att reformera den sociala tryggheten eftersom den bara bestraffar de svagaste. I fokus står en reform av servicesystemet samt en bättre samordning av förmåner

och tjänster, betonar ordförande **Antti Palola**.

STTK betonar betydelsen av finländarnas kompetens och utbildning som hörnsten i vår framgång. De åtgärder som Finansministeriet föreslår skulle öka ojämlikheten och begränsa möjligheter att delta i utbildning i livets olika skeden. - Vi lider för närvarande av bristen på yrkeskunniga medborgare, och vid omvälvningen av näringslivsstrukturerna är vi en särskilt oroliga över kompetensbehoven av personer i arbetsför ålder. Det får inte göras nedskärningar i utbildningen eller försvagningar av utbildningsmöjligheterna för personer i arbetsför ålder, säger Palola.

SKATTEBASEN SKA UTVIDGAS

STTK tackar Finansministeriet för den skattekartläggning som nu upprättats för första gången och i vilken man bedömer de övergripande effekterna av olika skatteåtgärder. - Syftet är att utvidga skattebasen, vilket STTK stöder. Finansministeriet föreslår en höjning av de sänkta mervärdesskattesatserna. STTK an-

ser att det ur ett skattetekniskt perspektiv är motiverat med harmonisering av högre och lägre mervärdesskattesatser. Ändringarna får dock inte minska köpkraften eller öka ojämlikheten. Det är också bra att man har identifierat den styreffekt som minskar skatteintaget för punkt-, trafik- och energibeskattningen och söker hållbara lösningar för den. Reformen av beskattningen av utdelningar från icke-börsnoterade företag skulle också vara en positiv åtgärd. ■

Mer information lämnas på STTK av

Antti Palola, telefon 040 509 6030.

STTK är en politiskt obunden och pluralistisk centralorganisation för utbildat yrkesfolk med 13 medlemsförbund och cirka 430 000 medlemmar. Vi är ansvarsfulla, rättvisa och modiga i vårt arbete. Vår vision är en välmående och framgångsrik arbetstagar.

Merimieseläkekassan vakuutettujen määrä palautui lähes koronaa edeltävälle tasolle

Matkustajaliikenne toipui vuoden 2022 jälkipuoliskolla lähes koronaa edeltävälle tasolle. Tämä näkyi myös maksutulomme ja vakuutettujen määrän kehityksessä. Eläkkeellesiirtymisikä nousi neljällä kuukaudella 60 vuoteen vuonna 2022. Tuki- ja liikuntaelinten sairaudet ovat olleet perinteisesti merenkulussa yleisin työkyvyttömyyden syy mutta mielenterveyden häiriöt nousivat lähes yhtä yleiseksi.

Merimieseläkekassan sijoitusten tuotto oli -1,7 %. Osakesijoitusten osuus oli 49,4 % ja tuotto -4,7 %, reaalisijoituksia oli 32,3 % ja tuotto 1,5 %, ja korkosijoituksia 17,9 % ja tuotto 2,9 %. Pääoma-, metsä-, laina- ja infrarahastot ylsivät plussalle, kun taas suorien kiinteistösisjoitusten tuottoa heikensi tuottovaatimuksen nousun aiheuttama arvojen alentuminen. Viiden vuoden km. vuosituotto oli 6,2 %, 10 vuoden 7,0 % ja 20 vuoden 6,5 %.

Merimieseläkekassa tavoittelee vastuullisuutta kaikilla ESG-osa-alueilla. Listattujen likvidien sijoitusten ESG-luokitukset ovat korkealla tasolla; MSCI:n luokituksella 8,2/10 (8,2) eli ESG-luokitus on AA (AA). Listattujen sijoitusten (MSCI-data) kokonaishiiliriskien painotettu keskiarvo oli vuoden 2022 lopussa 107,9 ton-

Asiakkaat	Tuloslaskelman avainluvut	Sijoitustoiminta	Eläkevastuu ja Vakavaraisuus
Vakuutetut 7086 (5709)	Vakuutusmaksut työntekijät 29,8M€ (24,0), työntekijät 19,9M€ (16,0)	Omaisuus 1,359M€ (1,41T)	Tuottovastuu 1,079M€ (1,05T)
Varustamot 33 (31)	Vastuujakokorvaukset ja muut ETK:n jaksamat erät 41,9M€ (32,7)	Sijoitustoiminnan tuotto -1,7% (15,2%)	Vakuutusvastuun vastuuvelka 729M€ (728)
Palkkasumma 261,5M€ (211,0)	Vallion osuus 58,7M€ (57,3)	Sijoitustoiminnan nettotuotto säännön mukaan -23,2M€ (26,12)	Vakuutusmaksupalkkia 850M€ (888)
Eläkkeensaajat 7910 (8001)	Maksetut eläkkeet -166,8M€ (-161,7)	Sijoitustoiminnan hoitokulut -2,8M€ (-2,3)	Vakavaraisuusaste 190,1% (194,4%)
	Hoitokulut ilman sijoitustoiminnan hoitokuluja -1,9M€ (-1,5)		Vakavaraisuusaste (2-luku) 2,4 (3,2)

nia CO₂-ekvivalenttia per miljoonaa dollaria yhtiöiden liikevaihtoa. Salkun hiilijalanjälki on laskenut merkittävästi viimeisen kolmen vuoden aikana. Merimieseläkekassa on yksi Suomen suurimmista metsänomistajista. Merimieseläkekassan metsäsijoituksien kokonaishiilivaikutus oli vuonna 2022 n. 125.300 tonnia, joka vastaa arviolta yli 12 000 suomalaisen keskimääräistä vuotuista hiilijalanjälkeä.

Merimieseläkekassassa toteutetaan vastuulista osallistavaa eli inklusiivista henkilöstöjohta-

misen mallia. Vuosittain tehtävän KivaQ-hyvinvointikyselyn mukaan) työkyvyn indeksiluku oli vuonna 2022 (asteikolla 1–10) 8,19, joka on alan parhaimmistoa. Myös vastuullisen henkilöstöjohtamisen arviot olivat keskimääräisesti yli 8. ■

Tilinpäätösluvut ovat vahvistamattomat. Vuositiedotus vuodelta 2022 ilmestyy 3.4.2023 Merimieseläkekassan verkkosivuilla www.merimieselakekassa.fi.

EU:ssa alustava sopu vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä, talvimerenkulku huomioitiin hyvin

Euroopan jäsenmaat, parlamentti ja komissio ovat päässeet alustavaan sopuun uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä. Niin kutsutusta FuelEU Maritime -asetuksesta päästiin yhteisymmärrykseen kolmikantaneuvotteluissa 22.3.2023. Saavutettu sopu ottaa hyvin huomioon Suomen erityispiirteet talvimerenkulun osalta. Sopu vahvistetaan ministerineuvoston kokouksessa.

Euroopan komissio antoi meriliikenteen polttoaineita koskevan asetusehdotuksen osana EU:n ilmastopakettia eli 55-valmiuspakettia heinäkuussa 2021. Asetus edellyttää aluksia siirtymään vähitellen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön. Aluksille asetetaan vuodesta 2025 alkaen viiden vuoden välein kiristytävä tavoite käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetin vähentämiseksi.

Lisäksi kontti- ja matkustaja-aluksille asetetaan vuodesta 2030 alkaen velvoite käyttää satamissa maasähköä tai muuta nollapäästeteknologiat. Neuvottelujen aikana tavoitteet kasvihuonekaasuintensiteetin vähentämiseksi kiristyivät Euroopan parlamentin vaatimuksesta.

Suomen vaikuttaminen talvimerenkulun huomioimiseksi palkittiin

Suomelle on ollut tärkeää varmistaa riittävä kunnianhimo ja jäsenvaltioiden kilpailukykyyn huomioiminen neuvotteluissa. Suomen ehdotus talvimerenkulun helpotukseksi sisällytettiin jo määräaikaisena EU:n jäsenvaltioiden 2.6.2022 hyväksymään yleisnäkemykseen. Nyt helpotukseen saatiin parannuksia. Alusten jääluokan perusteella myönnettävä helpotus on voimassa pysyvästi ja jäissäkululle myönnettä-

vä helpotus vuoden 2034 loppuun.

55-valmiuspaketti sisältää myös muita meriliikenteeseen vaikuttavia komission aloitteita. Joulukuussa 2022 EU:ssa sovittiin meriliikenteen sisällyttämisestä päästökauppaan vuodesta 2024 alkaen. Kaikki FuelEU Maritime -asetuksesta saavutetun sovun yksityiskohdat eivät ole vielä tiedossa.

Seuraavaksi alustavaa sopua käsitellään jäsenmaiden pysyvien edustajien komiteassa (Coreper). Sen jälkeen asetusehdotus on tarkoitus hyväksyä ministerineuvoston kokouksessa ja se tarvitsee myös parlamentin virallisen hyväksynnän. Asetus astuu voimaan 20 päivää sen jälkeen, kun se on julkaistu EU:n virallisessa lehdessä. ■



Rahtialus jäisellä merellä.

Kuva: Shutterstock / LVM

Lisätietoja:

Johanna Juselius, erityisavustaja

p. 0295 342 141, johanna.juselius@gov.fi

Komennusmies Eero osa 2

Valmistuttuaan Eero työskenteli komennus-toissa ja välillä paikallisissa hommissa. Hän oli Koskenkorvalla kattilan koekäytössä ja iltaisin vietti aikaan paikallisten eronneiden rouvien ja ikäneitojen seurassa. Kun Alkolle tilattiin seuraava kattila, tilaaja ykskantaan ilmoitti, ettei Eero Ohrasen palveluja tarvita uuden kattilan käynnistyksessä.

Kaskisen uudella sellutehtaalla Eero toimi vuoromestarina. Kaskisissa muodostui ongelmaksi hänen ahkeruutensa. Vapaa-aikanaan hän toisen vuoromestarin kanssa omistivat ja käyttivät kenttäsiirtekeliä sekä myivät kaiken puutavaran mitä ehtivät vain sahata. Kateus aiheutti ongelmia, jolloin Eero itse otti lopputilin.

Eero työskenteli Tammerasennuksen ja Prosessiputituksen työjohtajana, kun Tammerasennus meni konkurssiin ja jatkoi seuraavana päivänä Prosessiputitus Oy nimellä toimintaan. Muutosyönä Eero maalautti asentajillaan hitsauskoneet, käsityökoneet ja kiintoavaimet Prosessiputituksen keltaisiin ja vihreisiin väriin. Toimitusjohtaja Pertti Heiskanen hankki vanhan ja huonon konttoriparakin. Tammerasennuksen vuosien kirjanpito ja verotiedot kannettiin parakkisiin ja sytytettiin palamaan. Kuitinpolttaja otti syyn niskoilleen ja lähti vankilaan. Toimitusjohtaja maksoi korvauksen Kuitinpolttajalle. Toimitusjohtaja tuomittiin vankilaan. Hän onnistui

selittämään olevansa yli 50 henkilön työllistäjä. Pertti Heiskanen työskenteli päivät yrityksen johtaja, ja nukkui yöt vankilassa. Vankeus aikaan Prosessiputituksen Pertti rakennutti hienot edustilat konttorinsa yläkertaan. Eero ja Pertti hankkivat naisia tiloihin ja nauttivat elämästään keskellä päivää. Elämässä ei pääse helpolla, toimitusjohtaja hirtti itsensä 1980-luvun alussa. Kaverinsa kuolemasta järkyttynyt Eero heittäytyi raivoraitiiksi. Lisäksi hän toimi sivutoimisesti Kuopion ainoan yökerhon portsarina. Hän joutui itse maksamaan ravintola yrittäjälle 25000 markkaa, jotta sai toimia vuoden ajan portsarina yökerho Puijon sarvessa. Sen vuoden aikana hän oli täysin raitis ja työskenteli ainoastaan pohjois-Savossa. Yökerhon portsarina Eero hyötyi hyvästä ihmistuntemuksestaan ja näyttelijän lahjoistaan. Hän hankki yhdessä illassa pokena monin kertaisen ansion verrattuna komennus töihin. Koville Eero joutui, mikäli asennuksella oli viikonloppuna ylitöitä, yöunet jäivät pariin tuntiin. Koska hän itse oli raitis, hän halusi, että asentajat ja hitsaritkin raitistuivat. Siihen aikaan oli tapana järjestää kosteita pikkujouluja. Eero järjesti vain hyvän joululounaan ilman alkoholitarjoiluja. Työntekijät ostivat tästä hyvästä Eerolle hamekankaan.

Vuoden täysraittiuuden jälkeen Eero palasi jälleen vanhoihin elämäntapoihinsa viinin ja naisien seuraan. Hän siirtyi IVO:n palvelukseen



teknilliseksi asiantuntijaksi. Työt IVO:lla sujuivat hyvin. Mutta IVO:laisten tutustumismatka junalla Siperian halki Vladivostokin voimalaitoksiin ja takaisin, oli liikaa IVO:n pikku sieluisille päälliköille. Kun junamatka alkoi Helsingistä, matkalaiset tekivät yhteisen sopimuksen. Mikäli joku sanoo jonkin moittivan sanan Venäjän systeemistä ja tavoista, niin hän tarjoaa kaikille toisille ryyppyä. Venäjän toimintavoista ja rakennuksien kunnosta oli runsaasti sanomista. Ryyppyä tuli Eeron eteen riittävästi. Eero oli päivin yhden naisen kanssa ja öisin saman tai jonkin toisen naisen kanssa. Ivon päälliköitä nähtiin erityisesti Eeron seurustelu IVO:lla työskentelevien rouvien kanssa. Eerolla oli kyllä annettavaa myös junassa matkustaville venakoille. Matka Vladivostokiin ja takaisin voimalaitosvierailuineen kesti kolme viikkoa. Matkan jälkeen Eeron toivottiin ottavan itse lopputilin IVO:sta. Eero irtisanoutui itse IVO:n palveluksesta.

Jatkuu seuraavissa numeroissa.

Ylikonemestari
Liimatainen



Preliminär överenskommelse i EU om användningen av utsläppssnåla bränslen i sjötransporter, vintersjöfarten beaktades väl

Europeiska unionens medlemsstater, parlamentet och kommissionen har nått en preliminär överenskommelse om användningen av förnybara och utsläppssnåla bränslen inom sjötransporter. Enighet om den så kallade FuelEU Maritime-förordningen nåddes vid trepartsförhandlingar den 22 mars 2023. Den uppnådda överenskommelsen beaktar väl Finlands särdrag i fråga om vintersjöfarten. Överenskommelsen ska antas vid ministerrådets möte.

I juli 2021 lade Europeiska kommissionen fram ett förslag till förordning om marina bränslen som en del av EU:s klimatpaket, dvs. 55%-paketet. Förordningen förutsätter att fartyg gradvis övergår till alternativa bränslen. Från och med 2025 uppställs för fartygen med fem års mellanrum ett skärpt mål för minskning av växthusgasintensiteten i den energi som används.

Dessutom åläggs containerfartyg och passagerarfartyg från och med 2030 en skyldighet att i hamnarna använda landström eller annan nollutsläppsteknik. Under förhandlingarna skärptes målen angående minskning av växthusgasintensiteten på Europaparlamentets begäran.

Finlands påverkan i fråga om beaktandet av vintersjöfarten belönades

För Finland har det i förhandlingarna varit viktigt att säkerställa en till-

räcklig ambition och att medlemsstaternas konkurrenskraft ska beaktas. Finlands förslag i fråga om underlättande av vintersjöfarten togs redan temporärt in i den allmänna riktlinje som EU:s medlemsstater antog den 2 juni 2022. Nu åstadkom vi förbättringar i underlättandet. Det underlättande som beviljas på basis av fartygens isklass ska gälla permanent och underlättandet för drift i is till utgången av 2034.

EU:s 55 %-paket innehåller också andra kommissionsinitiativ som påverkar sjötransporter. I december 2022 kom EU överens om att inkludera sjötransporterna i utsläppshandeln från och med 2024. Det finns ännu inte uppgifter om alla detaljer i överenskommelsen om FuelEU Maritime-förordningen.

Härnäst ska den preliminära överenskommelsen behandlas av medlemsländerna i Ständiga representanternas kommitté (Coreper). Efter det är avsikten att förslaget till förordning ska godkännas vid ministerrådets möte och det behöver också parlamentets officiella godkännande. Förordningen kommer att träda i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning. ■

Ytterligare information:

Johanna Juselius, specialmedarbetare

tfn 0295 342 141, johanna.juselius@gov.fi

Arcadas och Högskolan på Ålands nya masterutbildning svarar på behovet av mer hållbara lösningar inom energiindustrin

Yrkeshögskolan Arcada och Högskolan på Åland startar en engelskspråkig teknikutbildning på masternivå med fokus på energiautomatisering och hållbarhet. Den ettåriga masterutbildningen går under namnet Energy Automation Sustainable Engineering (EASE) och har starka kopplingar till näringslivet.

– EASE ligger helt i tiden och svarar på samhällets behov. Jag är stolt över att Arcada är med och utbildar framtidens ledande ingenjörer som kommer att spela en avgörande roll i övergången till mer hållbara och cirkulära lösningar inom energiteknik, säger Arcadas rektor **Mona Forsskåhl**.

Tack vare samarbetet mellan Arcada och Högskolan på Åland kommer studenterna att få undervisning av lärarteam som har omfattande och aktuell expertis inom energiautomatisering. I studierna ingår allt från system för övervakning och styrning till dataanalys. Utbildningsansvariga **Matias Waller** ser stor potential i samarbetet med industrier och andra högskolor i Norden.

– Vi är mycket glada över att EASE redan nu har industriella samarbetspartner som Ilmatar Offshore, Inficon, Flexens and OX2. I utbildningen ingår även ett nordiskt nätverk av högskolor. Studenterna kom-

mer att ha möjlighet att samarbeta och delta i gemensamma projekt med Mälardalens universitet i Sverige och Aalborg universitet i Danmark, säger Waller.

Ansökan till utbildningen öppnar i september 2023 och de första studenterna inleder sina studier i januari 2024. Studierna genomförs i hybridformat: dels online, dels på plats genom några campusveckor under våren hos bägge högskolor. Högskolorna har separata ansökningsmål med 15 platser vardera. Läs mer om utbildningen på Arcadas webbplats (på engelska). ■

Tilläggsinformation:

Matias Waller, utbildningsansvarig

Telefon: +358 294 282 546

E-post: matias.waller@arcada.fi

Svenska Maskinförbundet i Helsingfors r.f.

Verksamhetsberättelse för år 2022

Allmänt: På föreningens styrelse- och månadsmöten har stadgaenliga ärenden samt till förenings hörande ärenden behandlats och föreningens ordförande Leif Wikström har informerat från möten där föreningen varit representerad. I förbundsstyrelsen har föreningen varit representerad av första suppleant Henrik Johansson.

Rhen flodkryssning ordnades den 2.4-9.4 2022. 15 pers deltog. Vädret var mest regnigt och svalt men resan var bra, humöret på topp.

Den 21.7 2022 ordnades en kryssning i Esbo skärgård. 12 pers. deltog, vädret sommarvarmt.

Den 26.11 2022 avnjöt vi en julkonsert med julmiddag i Borgå. 16 pers. deltog.

Stadtaiko utfördes i lokalen den 5.12 2022.

Styrelsen har under det gångna året bestått av följande personer:

Ordförande och kassör Leif Wikström
Vice ordförande och sekreterare Bo Wickholm
Ord. ledamot: Lars Winqvist
Ord. ledamot: Henrik Johansson
Ord. ledamot: Björn Sundman
Ord. ledamot: Leif Ärlig
Ord. ledamot: Christian Lindroos
Suppleant: Kim Söderström
Suppleant: Bror Hagman
Verksamhetsgranskare: S-O Lindroos

Medlemmar: Under året har ingen ny medlem blivit antagen. Antalet medlemmar 28 aktiva och 44 pensionärer.

Finns orsak att få fler medlemmar, när en minskning är som trend varit under flera år.

Understöd: Ur föreningens understöds och stipendiefond har även i år utbetalats stipendium till högskolan på Åland för maskin och elteknik, att tilldelas elev med hemort i Nyland. Likaså har sjömansmissionen erhållit ett understöd.

Möten: Styrelse- och månadsmöten har hållits den första helgfria onsdagen i januari, mars, maj, september, november och december månaden inalles 6 möten.

Slutligen tackar styrelsen alla medlemmar för det gångna året, samt tillönskar alla ett framgångsrikt år med förhoppningar om att många medlemmar ställer upp på månads mötena under det kommande året.



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

Årsberättelse 2022

Föreningen har nu avverkat 80år totalt, och under sitt nuvarande namn "Ålands Energi och sjöfartstekniska förening r.f." 28år.

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 2022 har varit Hans Palin, Göran Ölander,

Lars-Erik Karlsson, Rainer Enros, Karl-Erik Ahlqvist, Kaj Laine, Jenny-Erika Åkerman.

Styrelsens suppleanter har bestått av Dan-Anders Sandberg, Kaj Mattsson, Alf Österberg, Clas-Göran Björke, Lars-Erik Eriksson.

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 Funktionärers Centralorganisation (ÅTFC) Göran Ölander.

Göran Ölander har varit ordinarie ledamot av styrelsen för Finlands Maskinförbunds, Dan-Anders Sandberg suppleant.

Under året har 9 ordinarie månadsmöten hållits. Styrelsen har sammankallats enligt behov.

Vid årsskiftet var 275 medlemmar anslutna, varav 125 verksamma i yrkeslivet och 150 pensionärer. Studerande Jenny-Erika Åkerman är en viktig länk mellan HÅ och ÅESF. J-E är den första kvinnan i styrelsen för ÅESF. J-E:s engagemang kommer att påverka vårt medlemsantal positivt.

Hela året 2022 gick alla tillställningar på sparlåga i Sjökvartret. På sjödagarna kördes motorer som vanligt av våra entusiaster. Lasse Eriksson har sitt museum i Grundsunda Vårdö öppet på begäran. Museet i Sjökvartret Mariehamn är öppet alla sommandagar utan personal. Grupperna Tvärstyckarna och Kultändarna har en begränsad hobbyverksamhet om två dagar i veckan.

ÅESF har delat ut 5st 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.

Mariehamn den 16 januari 2023

Ordf. Göran Ölander

Sekreterare Hans Palin

TOIMINTAKERTOMUS 2022

Kulunut toimintavuosi oli yhdistyksen 123:s toimintavuosi.

Kuukausikokouksia ei koronapandemian vuoksi pidetty. Vuosikokous pidettiin joulukuussa Ravintola Käslynkän tiloissa. Kokoukseen osallistui 5 yhdistyksen jäsentä.

Vaalikokous pidettiin joulukuussa Ravintola Käslynkän tiloissa. Kokoukseen osallistui 5 yhdistyksen jäsentä.

Yhdistyksen kokouksiin osallistui keskimäärin 5 henkilöä. Yhdistyksestä erosi 4 jäsentä, uusia jäseniä ei tullut. Jäsenmäärä 31.12.2022 oli 32, josta maksavia 18 ja eläkeläisiä 14.

Toimihenkilöinä toimivat:

Puheenjohtaja	Joonas Lehto
Varapuheenjohtaja	Pekka Raatikainen
Sihteeri	Veijo Tolonen
Rahastonhoitaja	Maija Kääriäinen

STTK:n aluetoimikunnassa edustajana oli Pertti Heinonen.

Johtokunnan varsinaiset jäsenet: Pertti Heinonen, Juha Knuutinen ja Sakari Raak. Varajäsenet: Antti Karaiste ja Raimo Tuomainen.

Koronapandemian takia yhdistyksen toiminta on ollut melkein päysähdyksissä, jäsenmäärä on pienentynyt huomattavasti.

Veijo Tolonen, sihteeri

Toimintakertomus vuodelta 2022

Kulunut vuosi oli yhdistyksemme 111. toimintavuosi. Varsinaisia kuukausikokouksia on pidetty 4 kertaa. Kevät ja talvikuukausien kokoukset on pidetty helmi ja syyskuussa kuukauden ensimmäisenä arkitorstaina, Kahvila Konditorio Othellosa Palosaarentie 18. Vuosi ja vaalikokous pidettiin kuukausikokouksen yhteydessä.

Johtokunta on kokoontunut 4 kertaa. Yhdistykseen on liittynyt 1 uutta jäsentä. Jäsenmäärä oli vuoden vaihteessa 142 hlöä. Puheenjohtajana jatkaa Timo Leppäkorpi.

Vaalikokouksessa toimihenkilöiksi valittiin seuraavat:

Puheenjohtajaksi	Timo Leppäkorpi
Vara puh johtajaksi	Keijo Laitinen
Sihteeriksi	Pekka Uitto
Rahastonhoitajaksi	Leena Saarela

Johtokunta; Keijo Laitinen, Leena Saarela, Johan Forth, Mauri Lehtonen, Antti Sippola, Tomas Lindström.

Varajäsenet; Sören Finne, Pekka Muurimäki.

Toiminnantarkastajana jatkaa Ilkka Haapsaari.

Varalla Antti Tanttari.

Toukokuussa kokoonnuttiin Palosaaren Sudissa sijaitsevaan Merimuseoon. Siellä intendentti Pekka Muurimäki piti kattavan opastuskäynnin johdattaen meidät Vaasan merihistorian hämääseen. Sundista siirryttiin kalarannassa olevaan Ravintola Heim iin ruokailemaan. Rouvat olivat retkellä mukana. Näin päästiin aloittamaan kesäkausi.

Joulukuun 3. pvä kokoonnuttiin Sulvan kestkieveariin pitämään kuukausi ja vaalikokous. Kokouksen jälkeen siirryttiin Kievarin puolelle nauttimaan jouluteria.

Pekka Uitto, sihteeri



Ystävällisesti tervetuloa!

Pohjois-Suomen Energiainsinöörit ja Konemestarit ry juhlii yhdistyksen 120-vuotista taivalta ja kutsuu jäsenet viettämään juhlatilaisuutta meren rannalle viihtyisään Ravintola Nallikariin lauantaina 27.5.2023 kello 17-24

Kutsu on avec ja pukukoodina tumma puku.

Illallisen ohessa on ohjelmassa muun muassa juhlapuhe ja esittelyä Oulun historiasta teollisesta näkökulmasta. Muu ohjelma tarkentuu kevään aikana.

MAJOITUSVARAUS:

Yöpymistä tarvitseville on varattuna kiintiömajoitus Lapland Hotels Oulussa, joka sijaitsee Oulun tuomiokirkon ja historiallisen Ainolan puiston kupeessa (os. Kirkkokatu 3 90100 Oulu).

Majoituksen hinta on 128 € (yhden hengen huone)/ 148 € (kahden hengen huone), johon sisältyy aamiainen sekä hotellin asiakassuonojen ja uima-altaan käyttö. Varauksen voi tehdä puhelimitse (+358 8 881 1110) tai sähköpostitse (oulu@laplandhotels.com).

Tarjoushinnan saa mainitsemalla varauksen teon yhteydessä: Pohjois-Suomen Energiainsinöörit ja Konemestarit ry

Pyydämme vahvistamaan osallistumisenne ja ilmoittamaan mahdollisista erikoisruokavalioista Jouko Saarelalle (p. 040 533 6194 tai jouko.t.saarela@gmail.com) 1.5.2023 mennessä.

VAASAN KONEMESTARIYHDISTYS TIEDOTTA

Yhdistys järjestää jäsenilleen kevättristeilyn Uumajaan Aurora Botnia Laivalla

Laiva lähtee Vaskiluodon satamasta 12.5. klo 16:30
ja palaa Vaskiluodon satamaan klo 01:00

Kokoontuminen Vaskiluodon satamaterminaliin tuntia ennen laivan lähtöä. Matkanjohtajan johdolla siirtyminen laivaan.

Ruokailu on järjestetty menomatkalle kannelle nro 8 puffet puolelle, Saaristolaispöytään. Paluumatka on vapaata oleilemista.

Laivalta varataan kokous/kabinettitila sekä 2 hyttiä menopaluumatkalle. Tilaisuus on Avec. Matkalle mukaan pääsee 40 ensin ilmoittautunutta, torstaihin 27.4. mennessä.

Ilmoittautumisen yhteydessä on ilmoitettava matkustajan syntymäaika.

Ilmoittautuminen 1. sähköpostilla
konemestarit.vaasa@outlook.com | 2. puh. 050 540 5431

019 SAVONLINNAN
KONEMESTARIYHDISTYS RY
KESÄTEATTERIMATKA
LAPPEENRANTAAN
torstaina 6.7.2023

Matka on jäsenille maksuton, avecille 40 €.
Sivovat ilmoittautumiset 5.6. mennessä sihteerille 040 0847 720.

Tervetuloa!

JULKISEN ALAN MERENKULKU-, ERIKOIS-
JA ENERGIAATEKNISET JAME ry:n
VUOSI/KEVÄTKOKOUS 2023

Lauantaina 6.5.2023 klo 13.00
Turun Konepäällystöyhdistyksen tiloissa,
Puutarhakatu 7 a as.2 20100 Turku

Tervetuloa
Hallitus

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 kpl.

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

Sormustilauksen voi tehdä sähköpostilla:

ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi, jossa ilmenee
tilaajan nimi, osoite, puh.nro, mikä sormus ja sormuksen
koko tai täyttämällä alla oleva tilauskaavake,
joka lähetetään liiton toimistoon osoitteella:

Ann-Katrin Viertola
Suomen Konepäällystöliitto
Mikonkatu 8 A
00100 Helsinki

3. HOPEASORMUS

Kokonaan hopeaa

Sormusten hinnat:

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

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. 42
Pesupalvelu Hans Langh Oy	s. 41

LAIVADIESELEIDEN HUOLTO JA KORJAUS

Marine Diesel Finland Oy	s. 43
--------------------------------	-------

LAIVAELEKTRONIIKKA JA HUOLTO

AT-Marine	s. 43
-----------------	-------

LAIVAKORJAUKSIA

JAP-Metalli	s. 42
-------------------	-------

LAIVATARVIKKEITA

Tecmarin Ship Supply	s. 43
----------------------------	-------

PAINEENALAISET TIIVISTYKSET

FSC-Service	s. 43
-------------------	-------

PALOVARTIOINTIA

Rescue Team Finland	s. 42
---------------------------	-------

SUKELLUSPALVELUT

Diving Group	s. 43
Rannikon Sukelluspalvelu Oy	s. 42

SÄHKÖASENNUKSEET

Laivasähkötyö Oy	s. 43
------------------------	-------

TEOLLISUUSPOLTTIMET

Suomen Teollisuuspolttin Oy	s. 41
-----------------------------------	-------

TIIVISTEET

Densiq	s. 43
Tiivistetekniikka	s. 43
Tarseal Oy	s. 42

TULENKESTÄVIÄ MUURAUKSIA

Erikosmuuraus Oy	s. 42
------------------------	-------

VOIMALAITOS JA PROSESSIPOLTTIMET

Oilon Energy Oy	s. 43
-----------------------	-------

ÖLJY JA KAASUPOLTTIMIA

Laivapolttin	s. 43
--------------------	-------

ÖLJYNPUHDISTUSRATKAISUT

KiL-Yhtiöt Oy	s. 42
---------------------	-------

MUUT PALVELUT

Högskolan på Åland	s. 47
Aboa Mare	s. 42
Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus Meriturva	s. 42
Merimieseläkekassa / Sjömanspensionskassan	s. 47
Länsirannikon koulutus Oy WinNova	s. 42
T:mi Kirveenrauma	s. 43

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



WK-50

UUTUUS!

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

WKmono80

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

 **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



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



Maritime Education, Training and R&D

Explore our degree programmes, courses and projects:
www.aboamare.fi



Tulenkestävät muuraukset ja massaukset
Savupiippujen muuraus- ja korjaustyöt
Korkeanpaikantytöt

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



PUMPPUJEN TIIVISTEET



MEKAANISET TIIVISTEET

- Kaikkiin pumppuihin
- Suoraan varastosta

KORJAUS JA HUOLTO

- Kaikki tiivistemerkit



Tarseal Oy

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

HUOLTO SÄÄSTÄÄ KUSTANNUKSIA!

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

Toimimme
ympäri vuorokauden!

JAP-Metalli Oy

Sälinkääntie 12, 04600 Mäntsälä

PUHELIN

+358 40 848 5610

pekka.vallin@japmetalli.inet.fi



MERITURVA

Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus

Palokoulutus, Upinniemi

- 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



NYT RAUMALTA MERILLE!

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

MERENKULKUALAN PERUSTUTKINTO 180 OSP

kansipäällisyys | konepäällisyys | kansi- ja konekorjaus | sähkökäyttö

**KURSEILLAMME KOKENEEMPIKIN MERIKARHU
OPPII UUTTA JA PÄIVITTÄÄ JO OPITTUA**

- Ammatilliset STCW- täydennyskoulutukset (mm. Basic Training perus- ja kertauskoulutukset STCW V/1, päällistön palokoulutukset STCW V/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
Vaihde (02) 623 7100, WWW.WINNOVA.FI/MERENKULKU
etunimi.sukunimi@winnova.fi

SUUNTA ETEENPÄIN

WINNOVA

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

Laiva- ja teollisuus dieseleiden myynti, huolto ja varaosat

Täydelliset konehaalaukset
John Deere Powersystems
Authorized Distributer
KEMEL akselitiivisteet ja -laakerit
Vaihteiden ja potkurilaitteiden työt
Koneiden asennukset,
linjaukset ja valutyöt

ISO 9001 -sertifioitu
www.marinediesel.fi
Eteläkaari 10, 21420 Liet
Puh 020 510 6900



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 betjänar även på svenska.
Service also in English.

straub
the right connection

Danfoss

MARISOL
CHEMICALS

Makita
VALTUUTETTU
jäsenyritys

Teollisuus-, voimalaitos- ja
prosessipolttimet,
teollisuuskylmä ja
teollisuuslämpöpumput

Luotettavaa ja kattavaa asiakaspalvelua

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

LAIVASÄHKÖTYÖ 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
tapani.hirvonen@storaenso.com

• Varapuh.joht. ja Siht. **Sami Niemelä**
puh. 0400 664 760
spniemela@gmail.com

• Rah.hoit. **Jari Kumpulainen**
Huopatehtaankatu 1–3 B 26, 53900 Lappeenranta
puh. 040 506 2481
jari.kumpulainen@lreoy.fi

Kokoukset syys–toukokuun aikana, kuukauden
kolmantena arkikeskiviikkona klo 18.00.
Kokouspaikasta ilmoitetaan sähköpostitse.

Nro 002

Haminan Koneestariyhdistys (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 Pajärvi
puh. 040 554 5239
juhani.jussilainen@gmail.com

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan sähköpostitse
tai kirjeitse.

Nro 003

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

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

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

Föreningens lokal Ounasvaaragränden 1 C 50.
Månadsmöten den första helgfria onsdagen i

januari, mars, maj, september, november samt
december kl. 18.00, styrelsemöte kl. 17.30.

Nro 004

Helsingin Koneestariyhdistys (Perust. – Grund. 1869)

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

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

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

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

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

Nro 005

Hämeenlinnan Koneestariyhdistys (Perust. – Grund. 1945)

• Puh.joht. **Markku Säynäjäkangas**
Länsitie 25, 12240 Hikiä
puh. 050 550 4606
Markku.saynajakangas@kolumbus.fi

• 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 Koneestariyhdistys (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

Keski-Pohjanmaan Koneestariyhdistys – 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 Koneestariyhdistys (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. **Roope Tikkanen**
puh. 044 235 1266

• 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. 050 567 2762
sasus-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 Konepäälystöyhdistys (Perus. – Grund. 1899)

Puh.joht. **Joonas Lehto**
Orvokkikaarre 6B, 70870 Hiltulanlahti
puh. 040 709 7312
joonas.lehto@kuopionenergia.fi

• Varapuh.joht. **Pekka Raatikainen**
Sääksmäentie 10, 40520 Jyväskylä
puh. 0400 861 208

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

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-
joulukuun ensimmäisenä arkitorstaina klo. 19:00,
paikka sama Hotelli Scandic Lahti
Kauppakatu 10 15140 Lahti.

Nro 014

Mikkelin Konepäälystöyhdistys (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. / Siht. **Ari Heinonen**
Hekalanlahdentie 24, 90820 Kello
p. 040 354 6047
ariheinonen@live.com

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

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

Vuonna 2023 kuukausikokoukset pidetään 13.
helmikuuta ja 11. syyskuuta Oulu laivalla, Toppilan
salmi, kello 18. Sääntömääräisistä kevät- ja
syyskokouksista on erillinen ilmoitus.

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. ja siht. **Pasi Kaija**
Setäläntie 16, 29200 Harjavalta
Puh. 0400-466 513

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

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

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

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

Nro 018

Rauman Konepäälystöyhdistys (Perust. – Grund. 1926)

www.rkpy.fi

• Puh.joht. **Anitta Heikura**
puh. 0400 744 025
eaheikura@gmail.com

• Varapuh.joht. **Toivo Mäkilä**
puh. 0500 538 357
makila.toivo@gmail.com

• Siht. **Raimo Jalonen**
puh. 050 324 2100
raimojalonen2@gmail.com

• Rah.hoit. **Esko Laihin**
040 533 0158
esko.laihin@gmail.com

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 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 **Jukka Lehtinen**
Somersojantie 13, 21220 Raisio
puh. 040 485 4269
jukkaariplehtinen@gmail.com

Yhdistyksen kokoukset pidetään joka kuukauden
ensimmäisenä arkitorstaina (syys–toukokuu)
klo 19.00 yhdistyksen huoneistossa
Puutarhakatu 7 a as. 2, 20100 Turku.
Helmikuun kuukausikokous on yhdistyksen
vuosikokous ja joulukuun kokous on vaalikokous.
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. 040 744 9501.

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

Kokouspaikka: konditoria Othello,
Palosaarentie 18, klo 18.00

Föreningen har månadsmöten fyra (4) gånger under
vinterhalvåret: september, december/valmöte,
februari/årsmöte, samt maj. Månadsmöten hålles
första helgfria torsdagen, om inte annan meddelas.
Mötesplats: konditori Othello, Brändövägen 18,
kl. 18.00

Yhdistyksen sähköposti/Föreningens
e-post:konemestari.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. **Mikko Viljanto**
Laihontie 2, 48700 Kotka
puh. 040 621 0654

• 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

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

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

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

Nro 026

Kokkolanseudun konemestarit (Perust. – Grund. 1974)

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

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

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

Nro 027

Pohjois-Karjalan 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. **Aki Tarkia**
Aki.tarkia@finnpilot.fi
puh. 050 347 1735

• Siht. **Jussi Heiskanen**
Jussi.heiskanen@finnpilot.fi
puh. 050 464 7411

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

Turvaa
elämän aallokossa
Trygghet
i livets sjögång



Merimieseläkekassa
Sjömanspensionskassan

www.merimieselakekassa.fi
www.sjomanspensionskassan.fi

Vi utbildar FRAMTIDENS SJÖBEFÄL

www.ha.ax/utbildning



HÖGSKOLAN PÅ ÅLAND
ÅLAND UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO – FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUND

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

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

Asiantuntijat – Sakunniga
Pasi Korhonen 040 861 6675

Riku Muurinen
09 5860 4810, 050 405 9397

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

TYÖTTÖMYYSKASSA AARIAN YHTEYSTIEDOT / ARBETSLÖSHETSKASSA AARIAS KONTAKTUPPGIFTER

Työttömyyskassa Aaria
Elimäenkatu 5, 00510 Helsinki
www.ariakassa.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 nopein ja tietoturvallisin tapa yhteydenpitoon
kassan kanssa. eAsiointiin voi kirjautua kotisivujemme kautta.

Jäsenemme voivat olla meihin yhteydessä myös sähköpostitse. Mikäli asia koskee työttömyysturva-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. Elimäenkatu 5:n ala-aulassa on postilaatikko, jonne jäsenet voivat tarvittaessa tuoda hakemuslomakkeita ja muita asiakirjoja.

Arbetslöshetskassan Aaria
Elimägatan 5, 00510 Helsingfors
www.ariakassa.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 ansökningar, bilagor och meddelanden – det är det snabbaste och informationssäkraste sättet att vara i kontakt med kassan. Du kan skriva in dej i vår e-tjänst via våra hemsidor.

Du kan även vara i kontakt med oss 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 aulan på adressen Elimäkigatan 5.

TOIMISTO TIEDOTTAA / BYRÅN MEDDELAR

Merimiespalvelutoimisto:
puh. 09 668 9000

Merimieseläkekassa:
puh. 010 633 990

Kanavaranta 9
00160 Helsinki

www.merimieselakekassa.fi

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

Sjömansservicebyrån:
tel. 09 668 9000

Sjömanspensionskassan:
tel. 010 633 990

Kanalkajen 9
00160 Helsingfors

www.sjomanspensionskassan.fi

FPA
Infopakett om sjukförsäkring av sjöman
www.kela.fi/web/sv/nyttinfopakettom-sjukforsakringavsjoman

TE-toimisto/Merivälitys

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

TE-byrå/Havsförmedling

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



Maritime Day

Thursday 1 June 2023

MEETINGPOINT MARIEHAMN

www.sjofart.ax



Organizer

ålands sjöfart

In co-operation with



ALANDIA

