



Rauma
19 27 / 07
12.

Plad fel

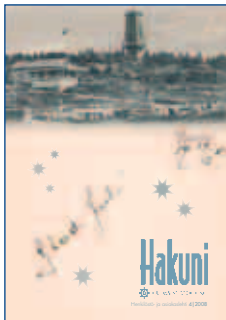
Hakuni



RAUMA STEVEDORING

Henkilöstö- ja asiakaslehti 4 | 2008

28. vuosikerta



Kannen kuva
Rauma Stevedoringin arkisto
Takakannen kuva Jarmo Talvio

Toimituskunta

Vastaava päätoimittaja
Jorma Ravi
jorma.ravi@raumasteve.fi

Toimituskunnan sihteeri
Sirkka Laine
sirkka.laine@raumasteve.fi

Jäsenet
Jarmo Talvio
Kari Suominen

Toimituksen yhteystiedot

Hakunin toimitus
Oy Rauma Stevedoring Ltd
PL 68
26101 Rauma
Puhelin (02) 83121

Painopaikka

Painorauma Oy

Painopaperi

UPM 170/130 g m²

Sisältö 4 | 2008

Pääkirjoitus.....	3
Toimitusjohtaja Matti Esko: Perinteinen kristallipallo on tavallista harmaampi.....	4
BBI Finnish Ports Oy:n uusi myynti- ja markkinointijohtaja Jari Korhonen: Steven hyvä henki on suuri vahvuus.....	6
Uusi varasto no. 50 käyttöön talvella Jakeluterminaalin väki pääsee uusiin tiloihin.....	7
Kuljettajakohtainen ajotapaseuranta	8
LOP täytti vuosia	10
MKK:n johtaja Juhani Vainio: "MKK ja Steve ovat tehneet hedelmällistä yhteistyötä"	12
MKK:n Meriklusteritutkimus	14
Satakunnan ammattikorkeakoulun ja Rauma Stevedoringin partneriyritystoiminta.....	16
Esimies-alaissuhteet – vuorovaikutusta parhaimmillaan.....	17
Ystävä hyvä, korjaan Pentti Paija, vaihtoi vapaalle.....	18
Filosofi Timo Airaksinen: "Toteutumattomat toiveet tekevät onnettomaksi"	20
Sijaisvanhempi ahtaaja äänivöryllä valtuustoon	22
Työpaikkojen Ensiapukymppi Imatralla.....	24
USA:n suurlähettiläs Barbara Barret vieraili yhtiössämme	25
Ensimmäinen ahtaajan yleiskurssi ja palestiinalaisia satamassa ...	26
Viimeisin koneahtajakurssi valmistui ja vakinaistettiin	27
Pikkujoulut 2008	28
Henkilöstöuutisia	30





Erilainen joulu?

Vuoden kääntyessä loppusuoralle saamme jokainen vähitellen hiljentyä joulun viettoon ja uuden vuoden vastaanottoon. Monille tuleva joulu, ensi vuodesta puhumattakaan, on varmasti hyvin erilainen. Luottokriisistä alkanut maailmantalouden nopea synkistyminen on alkanut vaikuttaa ympäristössämme yhä voimakkaammin. Epävarmuus on kasvanut ja kasvaa edelleen, monet yritykset ovat joutuneet ankariin sopeuttamistoimiin ja osa joutuu taistelemaan koko olemassaolostaan. Ilmassa on paljon enemmän kysymyksiä kuin vastauksia. Kukaan ei osaa ennustaa luotettavasti miten syvästä tai pitkään kestävästä kriisistä on kyse. Valtiot ovat yhdessä ja erikseen käynnistäneet erilaisia elvytystoimenpiteitä, jotta pahimmalta vältyttäisiin.

Erittäin nopeasti alkanut talouden alamäki on heijastunut merenkulkuun kuluvan syksyn, ja erityisesti loppuvuoden aikana hyvin voimakkaasti. Lähes poikkeuksetta ovat kaikkien eri tuonti- ja vientitavaroiden sekä yksiköiden kuljetus- ja käsittelymäärät vähentyneet, ja joidenkin tuotteiden osalta voidaan puhua melkein liikenteen seisahtumisesta. Näin ollen hyvin harva alan toimija tulee saavuttamaan tänä vuonna asettamansa tavoitteet. Vuosi 2008 ei tule muodostumaan myöskään Rauma Stevedoringille kasvun vuodeksi vaan vähennystä niin tuonnissa kuin viennissäkin kirjataan muutaman prosenttiyksikön verran.

Ensi vuoden on ennustettu jatkuvan loppuvuoden tapaan huomattavan alavireisenä, mikä asettaa isot liiketaloudelliset haasteet yhtiöllemme ensi vuodelle. Kysymys kuuluukin, että miten samanaikaisesti sopeuttaa kuluja ja ylläpitää erittäin hyvää palvelutasoa ja joustavuutta, joista olemme tunnettu. Tapoja ja keinoja on monia, ja ne tulee valita harkiten. Kilpailun kiristytessä markkinaosuuksien puolustaminen ja kasvattaminen edellyttävät kestäviä ratkaisuja ja kykyä nähdä ajassa pitkälle eteenpäin. Rauma Stevedoringin tavoitteena on kehittyä entisestään ja lisätä osaamista erityisesti niillä osa-alueilla, joilla emme tänä päivänä yllä kärkikolmikkoon.

Lisäksi yhtiömme haluaa olla edelläkävijä alallaan monellakin eri osa-alueella, joista mainitakoon tässäkin lehdessä myöhemmin esiteltävät aiheet, kuten yrityskulttuurin kehittäminen sekä taloudellisen ajotavan kehittäminen polttoaineen kulutuksen ja CO₂ -päästöjen vähentämiseksi.

Syksyllä alkanut luottokriisi on merkinnyt epävarmuutta myös erilaisissa finanssi- ja sijoitus-yhtiöissä. Nykyinen omistajamme, australialainen Babcock & Brown Infrastructure, ei myöskään ole voinut välttyä rahoitusalan vaikeuksilta. Tästä syystä se hakeekin kanssajoihtajaa luomalleen BBI Euroports –satamaperheelle. Tällä toimenpiteellä halutaan varmistaa alkaneen kehityksen jatkuvuus BBI:n eri maissa sijaitsevien operaattoreiden välisessä yhteistyössä sekä investoinnit satamainfrastruktuurissa. Prosessin on ennustettu päättyvän vuoden loppuun tai ensi vuoden alkuun mennessä.

*Näin kuluneen vuoden lopuksi haluan kiittää kaikkia tästä vuodesta ja toivottaa oikein hyvää joulua sekä onnellista uutta vuotta!
Näinä haasteellisina aikoina toivon, että yhteistyö kaikissa muodoissaan ja kaikilla eri tasoilla jatkuisi mahdollisimman onnistuneesti. ■*

Matti Esko,
Toimitusjohtaja

Toimitusjohtaja Matti Esko:

Perinteinen kristallipallo on tavallista harmaampi

Teksti Matti Esko
Kuvat Jorma Ravi

Tällä "kristallipallo-palstalla" on aina joululehdessä kerrottu Steven tulevasta vuodesta, liikenteestä, investoinneista ja muista näkymistä ja suunnitelmista. Nyt tulevaisuus on niin epävarma, että juuri mitään varmaa ei lähitulevaisuudesta voi kertoa. Kristallipallo on kaikkea muuta kuin kirkas. Toiveita tulevaisuuteen liittyen on paljon enemmän kuin faktaa siitä.

M a a i l -
mantalous
on parhaillaan
menossa syvään
taantumaa, lyhyemmäksi
tai pitemmäksi ajaksi. Ensimerk-
kien mukaan ihan pienestä notkahduksesta ei nyt ole kysymys.
Tuntuu siltä, että aluksi vaikeuksia ovat kohdanneet jotkut tietyt
toimialat, mutta vähitellen vaikeudet laajenevat koskemaan lähes
kaikkia toimialoja.

Merenkulussa ja satamatoiminnoissakin tullaan varmasti haastavampaan tilanteeseen pitkiin aikoihin. Lastit tulevat vähenemään ja kilpailu vähemmistä lasteista kiristyy entisestään. Jokainen haluaa säilyttää oman markkinaosuutensa eikä kukaan luovu omasta



osuudestaan sovinnolla.

Tästä pelistä eivät kaikki varmasti selviä maaliin voittajina. Hyvä kysymys onkin, että onko tässä pelissä voittajia ylipäättään, vai häviävätkö kaikki jonkin verran, toiset enemmän kuin toiset.

Palvelutason säilyttäminen ja sopeutuminen tärkeää

Myös Rauma Stevedoringille alkanut matalasuhdanne tuo eteen ennen kokemattomia haasteita. Esimerkiksi metsäteollisuuden vaikeudet heijastuvat toimintaamme suoraan, kun tehtaita lakkautetaan ja käyntiasteissa ei päästä tavoitteisiin. Vielä 1990-luvulla vientiteollisuus saattoi selvittää suhdanteista paremmin, esimerkiksi devalvaation avulla, mutta nyt 2000-luvulla vaikeuksien voittamiseen tarvitaan uusia keinoja.

Tässä tilanteessa mitataan yhtiöiden, Stevenkin, sopeutumiskykyä. Tänä vuonna liikennemäärät ovat pudonneet hieman ennätysvuoden 2007 tasosta ja ensi vuonna liikennemäärät putoavat entisestään. Stevellä on vallitseviin olosuhteisiin jo tämän vuoden aikana kyetty melko hyvin sopeutumaan. Lisää sopeutumiskykyä tullaan kuitenkin vielä tarvitsemaan. Säästöjä onkin siksi pystyttävä tuottamaan kaikissa kululajeissa.

Kun on kyse markkinaosuuksien puo-

lustamisesta, miksei jopa kasvattamisestakin, on kustannustason alentamisen ohella erittäin tärkeää keskittyä hyvän ja joustavan palvelutason ylläpitämiseen. Yhtiömme tunnetaan markkinoilla juuri näistä asioista ja siksi palvelukuva on ylläpidettävä myös vaikeina aikoina.

Ne, jotka pystyvät säilyttämään palveluidensa laadun korkean tason ja sopeuttamaan kustannustasonsa tilanteen vaatimaksi, tulevat selviämään taantumasta vähimmin vaurioin. Olivatpa keinot sopeutumisessa mitkä tahansa on koko ajan pidettävä mielessä korkea palvelutaso.

On tärkeää tiedostaa, että taantumien jälkeen tulee vielä noususuhdanne, jonka menestyksellinen kohtaaminen edellyttää korkeaa palvelutasoa. Liian usein lienee nähty jo sekin, että yritykset ovat tehneet esimerkiksi henkilöstön suhteen hätiköityjä ratkaisuja, jotka ovat vaikeuttaneet toimintaa nousukauden alettua.

Tulevaisuus on poikkeuksellisen vaikeasti ennustettavissa

Vuosi 2009 tulee olemaan Stevellä kaikissa liikenteissä ja tavaralajeissa äärimmäisen haastava ja ensimmäisen kerran on poikkeuksellisen vaikeaa ennustaa markkinoiden toimintaa ja suuntaa. Tavallisesti näin loppuvuodesta on ollut

tulevasta vuodesta huomattavasti selkeämpi käsitys.

On selvää, että tulevan vuoden osalta on pitkän tähtäyksen liikennemäärätavoitteita jouduttu tarkistamaan alaspäin ja on luonnollista, ettei yhtiö tässä tilanteessa tule jatkamaan aktiivista uuden henkilöstön kouluttamista asiakaspalvelutehtäviin. Sen sijaan on tarkoitus lisätä nykyisen henkilöstön valmennusta palvelutason ylläpitämiseksi ja sen lisäämiseksi. Tämä ei tarkoita kalliita koulutusjaksoja vaan tavoitteena on suorittaa pienryhmissä sisäistä kehitystoimintaa.

Investoinneissa joudutaan myös huomioimaan muuttuvat olosuhteet. Olipa kyseessä sitten kone-, varasto- tai muut investoinnit niin vuonna 2007 laadittua investointiohjelmaa vuosille 2008-2010 jouduttaneen myös sopeuttamaan uuteen tilanteeseen.

Epävarmuus niin maailmanlaajuisesti kuin paikallisestikin johtaa tietysti varovaisuuteen kaikessa mahdollisessa. Mutta liika varovaisuuskin saattaa olla haitallista. Rohkeuttakin tulevissa tilanteissa tarvitaan, muttei sentään uhkarohkeutta. Edessä on aika, jollaista ei meilläkään ole ennen koettu ja josta muita lupauksia ei voi antaa kuin, että Steve pyrkii takaamaan nykyisen palvelutasonsa. Olosuhteiden salliessa jopa nostamaan sitä. ■



BBI Finnish Ports Oy:n uusi myynti- ja markkinointijohtaja Jari Korhonen: Steven hyvä henki on suuri vahvuus

Loppuvuoden aikana Steven emoyhtiön BBI Finnish Ports Oy:n myynti- ja markkinointijohtajaksi nimitetty Jari Korhonen pitää hyviä yhteistyösuhteita asiakkaiden kanssa ja Steven sisällä vallitsevaa hyvää henkeä merkittävänä vahvuksina nyt ja lähitulevaisuudessa, kun kaikilla on ongelmia.

Jari Korhonen tuli BBI Finnish Port'sin palvelukseen lokakuun alusta lukien ja hän on aikaisemminkin ollut logistisissa tehtävissä VR:llä. Hänen vastuulleen BBIFP:ssa kuuluu myynnin ja markkinoinnin kehittäminen molemmissa konsernin yhtiöissä Rauma Stevellä ja Botnia Shippingillä. Stevellä myyntijohtajana toimiva Werner Türtscher jää eläkkeelle kevään 2009 aikana.

Yhteistyö ja joustavuus tärkeitä

Jari Korhonen, 43-vuotias KTM ja oikeustieteen kandidaatti ja kolmen teiniikäisen tytön isä, sanoo, että uuteen ympäristöön oli helppo tulla, kun hän oli jo viimeiset neljä vuotta työskennellyt yhteistyössä Steven kanssa. "Olen jo ennen tänne tuloa ollut tyytyväinen Steven ja steveläisten asenteeseen ja tapaan tehdä työtä."

Korhonen pitää olennaisena, varsinkin nyt vaikeiden aikojen koittaessa, että ihmiset ovat sitoutuneet yhtiön tapaan toimia ja tuntevat yhteenkuuluvuutta. "Se on tärkeää tuloksellisen toiminnan ja yhteistyön kannalta."

Steven Korhonen on oppinut tuntemaan

joustavana yhteistyökumppanina. "Toivon, että tuo sama joustavuus ja yhtiön hyvä sisäinen henki säilyvät nytkin, kun tulevasta taantumasta on nähty vasta alkuvaiheita."

Uusi konsernin myynti- ja markkinointijohtaja uskoo, että moni täälläkin työskentelevä on nähnyt edellisen laman ja paperiteollisuuden rakennemuutoksen ja osaa nyt siksi varmasti ottaa vastaan tulevan vaikean ajan. "Nyt tehdään pohjatyötä tulevalle nousuajalle ja se saattaa olla lähempänä kuin arvaammekaan."

Hyvät suhteet asiakkaisiin nyt arvokkaita

Jari Korhonen sanoo olevansa erittäin tyytyväinen hyvään yhteistyöhön kaikkien metsäteollisuusyhtiöiden kanssa. Hän kiittelee myös hyviä yhteistyösuhteita muiden asiakkaiden ja varustamojen kanssa. Korhonen katsoo, että kaikkein tärkeintä on nyt yhdessä varustamojen, muiden yhteistyökumppanien ja kaikkien asiakkaiden kanssa yhdessä kyetä luomaan kustannustehokkaita ratkaisuja. "Se yhteistyö on tärkeää etenkin nyt, kun kaikilla on ongelmia." ■

Teksti ja kuva Jorma Ravi



Uusi varasto no. 50 käyttöön talvella

Teksti ja kuvat Jorma Ravi

Pikisaaren alueella on valmistumassa uusi 5.000 neliömetrin suuruinen varasto. Uusi varasto tulee kovaan tarpeeseen, mutta tarkasti sen käyttötarkoitus määräytyy vasta sen käyttöönottohetken tilanteen mukaan.

Varaston rakennustyöt ovat alkaneet ja se valmistuu talven aikana.

Varaston urakoi Best-Hall Oy ja asfaltointin on tehnyt Skanska Oy.

Samainen Skanska on päällystänyt uutta kenttäaluetta noin kolmen hehtaarin verran Pikisaaren alueella Steven konttorin länsipuolella. ■

Varasto 50 nousee Pikisaaren laiturin ja varasto 49:n väliin ensilumiä ja sadetta.



Jakeluterminaalin väki pääsee uusiin tiloihin

Jakeluterminaalin konttori- ja sosiaalitulat ovat aikaisemmin olleet terminaalin kyljessä olleessa parakissa, mutta nyt on luvassa jakelun väelle uudet asianmukaiset tilat. Uusi konttorirakennus tulee samaan paikkaan, josta parakki on nyt siirretty rakennustöiden tieltä. Uuteen rakennukseen tulee tietysti ajanmukaiset toimi- ja sosiaalitulat. Tilaa rakennuksessa on 80

neliometriä, sen rakennustyöt ovat alkaneet ja se valmistuu kevään 2009 aikana.

Rakennustekniset työt urakoi Rakennushuolto Kallio&Forss Oy ja sähkötyöt Rauman Sähköpalvelu Oy. Vesi- ja viemäryöt tekee Vesi-Expertit Oy ja ilmanvaihtotyöt Lännen Ilmatekniikka Oy. ■



Jakeluterminaalin vanha parakki on siirretty sivuun taustalle nousevan uuden konttorin tieltä.

Kuljettajakohertainen ajotapaseuranta: Tehokkuus, turvallisuus ja ympäristövaikutukset tärkeitä

Teksti ja kuvat Jorma Ravi

Stevellä viime vuoden aikana toteutettuun kuljettajakohertaiseen ajotapaseurannan pilottiprojektiin suunnitellaan jatkoa. Tärkeimpinä tavoitteina on toiminnan saaminen tehokkaaksi ja turvalliseksi sekä vähentää ympäristövaikutuksia ja säästää energiaa. Missään muussa satamassa ei liene toteutettu samanlaista seuranta. UPM haluaa kuitenkin logistiikkajohtaja Jussi Sarvikkaan mukaan, että seuranta laajenisi muillekin alihankkijoille ja tahtoo ottaa sen osaksi alihankkijajohtamista.

Viime vuoden aikana toteutettu pilottiprojekti käsitti vain neljä konttikurottajaa, kun nyt suunniteltuun ajotapaseurantaan tulisivat mukaan kaikki Steven kolmetoista kurottajaa ja 34 vetomestaria. Näillä koneilla polttoaineen kulutus on selvästi suurin. Kun lisäksi konttiliikenne on kasvanut koko ajan ja on edelleen kasvussa on nimenomaan konttien käsittelyssä olevien koneiden kohdalla saavutettavissa suurimmat kustannus- ja päästösäästöt.

Kuljettajilla suuria eroja

Viime vuonna toteutetussa pilottiprojektissa pyrittiin seurantaan koneen CAN-väylän kautta ilman erillisiä ns. mustia laatikoita. Projektissa mukana olleita kolmea kurottajaa kuljetti parisenkymmentä kuljettajaa.

Seurannassa laskettiin kuljettajakohertainen indeksi, johon vaikuttivat muun muassa tyhjäkäyntiaika, polttoaineen kulutus, ajonopeus ja käsiteltyjen konttien määrä. Suurempi kulutus, suurempi jarrujen käyttö,





Sari Karppala UPM-Kymmenen logistiikkaosastolta Steven korjaamopäällikkö Petri Viinikkalan kanssa palkitsi ajotapaseurannan pilottivaiheen parhaat kuljettajat. Esa-Pekka Nurmi (vas.) ja Jouko Laito (2. vas.) kuvassa. Parhaan suorituksen tehnyt Jari Tapani ei päässyt palkitsemistilaisuuteen.

ylinopeus, ajo liian suurilla kierroksilla ja tyhjäkäynti heikentävät indeksiä, kun taas käsiteltyjen konttien määrä vaikuttaa indeksiin positiivisesti.

Tehdyn suppean seurannan perusteella voitiin nähdä kuljettajien kesken suuria eroja. Esimerkiksi käsiteltyjen konttien määrä (kpl/h) vaihteli 49:n ja 64:n välillä ja polttoaineen kulutus (l/h) 21:n ja 43:n välillä.

UPM:n logistiikkajohtaja Jussi Sarvikas sanoo jo etukäteen aikaisempien vastaavanlaisten projektien perusteella tiedetyn, että kuljettajien välillä on merkittäviä eroja. "Saadut tulokset ovat siinä huolimatta hämmästyttäneet, erot ovat todellakin suuret." Senkin Sarvikkaan mukaan tuloksista näkee, ettei taloudellinen ajotapa suinkaan vaikuta tehokkuutta laskevasti. On täysin mahdollista käsitellä suuri määrä kontteja pitämällä polttoaineenkulutus alhaisella tasolla. "Oleellista on miten konetta ajetaan."

"Oma pesä ensiksi"

Pilottiprojektiin aloitteen teki UPM-Kymmene, joka myös rahoitti projektin. Logistiikkajohtaja Sarvikas sanoo, että ilmastonmuutos ja kasvava polttoaineen hinta olivat alkusysäyksenä viime vuonna UPM-Logistiikassa toteutetulle energiätehokkuuskatselmukselle. Siinä tutkittiin logistisia ketjuja Rauman ja Jämsänkosken tehtailta Saksaan asiakkaille.

Yksi ehdotetuista jatkotoimenpiteistä oli taloudellisen ajotavan koulutus ja jatkuva seuranta. "Ajatuksena oli "puhdistaa oma pesä ensin" eli aloittaa projekti omista yksiköistä, joihin Rauma Stevedoringkin silloin vielä kuului", sanoo logistiikkajohtaja Sarvikas. Näin haluttiin ensin näyttää omista yksiköistä, että olisi helpompaa mennä ehdottamaan samanlaisia projekteja muille alihankkijoille.

Logistiikkajohtaja Sarvikas sanoo, että UPM:n asiakkaat ovat aktivoituneet merkittävästi viime vuosina nimenomaan hiilidioksidipäästöjen suhteen ja katsovat, että tuotteen kuljetusketjuista syntyneet ympäristövaikutukset ovat ensisijassa UPM:n vastuulla siitä riippumatta onko UPM käyttänyt kuljetuksiin alihankkijoita vai ei. "UPM:n intressissä on saada ympäristövaikutukset mahdollisimman alhaisiksi ja siihen tarvitaan kaikkien osapuolten panosta." UPM pitää seurannan laajentamista ja jatkamista erittäin suotavana.

Seurannan jatko

Saatujen hyvien pilottiprojektin tulosten perusteella on siis Stevellä päätetty selvittää seurannan laajentamista vuoden

2009 aikana kontinkäsittelykoneiden osalta, sillä seurannan hyödyt saadaan maksimoitua vain, jos seurannan piiriin saadaan pilottivaiheen neljän konttikuljettajan lisäksi kaikki loputkin koneet. Logistiikkajohtaja Sarvikas haluaa tähdentää myös työturvallisuuteen liittyviä seikkoja ajotavan seurannassa. Taloudellinen ajotapa välttää runsasta kiihdyttelyä ja jarruttelua ja luo siten myös turvallisemman työympäristön.

Mahdollinen laajentaminen suoritetaan ostamalla asiantuntijapalveluita, joihin sisältyvät tarvittavat tekniset laitteet, tiedonsiirto-ohjelman räätälöinti sekä raportointi. Palautteen kuljettajille antaa Rauma Steve. Päätös jatkoseurannasta aikatauluineen valmistuu Stevellä tammikuun 2009 aikana.

Tärkeää myönteisten tulosten saavuttamiseksi on kuljettajien motivointi noudattamaan taloudellista ja päästötöntä ajotapaa. Motivoinnissa merkittävää on palkitseminen hyvistä suorituksista. "Siitä syystä haluamme ehdottomasti palkita pilotissa ansioituneet kuljettajat ja toivomme, että jatkossakin pystytään rakentamaan jonkinlainen kannustinjärjestelmä", logistiikkajohtaja Jussi Sarvikas sanoo. ■

Nykyinen LOP-rakennus on telakan entinen porttirakennus Steven konttorin vieressä.



LOP täytti vuosia

Teksti Jorma Ravi
Kuvat Jorma Ravi ja Aira Rantanen

Liikenteen ohjaus Rauman satamassa tulee jatkossa entistä enemmän keskittymään Liikenteenohjauspisteeseen eli LOPpiin, sanoo tuotantojohtaja Juha Rehmonen LOPin 20-vuotispäivänä. Menneestä toiminnastaan LOP ja sen työntekijät saavat suuret kehut.

Liikenteenohjauspiste (LOP) perustettiin kaksikymmentä vuotta sitten ja se aloitti toimintansa silloisessa autovaakarakenuksessa 14.11.1988. Nykyisin tuo paikka on sataman aitauksen ulkopuolella. LOP perustettiin rahtikirjojen käsittelyyn ja rekkojen liikenteenohjaukseen. Ongelmana koettiin muun muassa se, että satama-alueella tuntemattomat rekat seikkailivat satama-alueella melko villisti työkoneiden joukossa etsiessään varastoaan, johon kuorma piti viedä tai josta lasti noutaa. Kuljettajilla ei tavallisesti ollut etukäteen edes kunnolla tiedossa mihin varastoon asiaa oli ja sitä sitten etsittiin ja kyseltiin.

Ennen LOPpia rahtikirjoja olivat käsitelleet ylityönjohtajat ja sen jälkeen työ määrän kasvettua silloisessa 2-konttorissa työskennelleet terminaalikonttorilaiset. "Sitten liikenne ja työt kasvoivat ja piti kontrolloidummin hoitaa nuo asiat", kertoo tuotantojohtaja Rehmonen. Perustettiin erillinen piste noita asioita hoitamaan. LOP määritteli tavaralle varastopaikat ja ohjasi kuljettajat oikeisiin varastoihin.

Todellinen asiakaspalvelupiste

LOP aloitti työskentelyn kahdessa vuorossa ja siirtyi pian Steven muutettua uuteen Pikisaaren konttoriin ko. konttorin vieressä olleeseen entiseen telakan porttirakennukseen. Sitä remontoitiin uutta käyttötarkoitusta varten ja on paranneltu jälkeinpäinkin. 5-vuorotyöskentelyn LOP aloitti vuoden 1998 alusta. Tuotantojohtaja Rehmonen sanoo, että "oli Stevellä yksi parhaita vetoja, kun siirryttiin 24 tunnin palveluun LOPissa".

Vuosien mittaan Liikenteenohjauspisteen toimintaan on tullut mukaan muun muassa kotimaan lähetysten ohjaus yön ja viikonlopun aikana ja nykyään myös bulkin noutajat saavat rahtikirjansa sieltä. Rehmonen näkee, että kehitys LOPissa jatkuu ja todennäköisesti ollaan menossa siihen suuntaan, että liikenteenohjaus tulee entistä kokonaisvaltaisemmin keskittymään yhteen paikkaan, LOPpiin, niin että myös konttiautot, jotka nyt menevät

papereineen varasto 18:n konttorirakennuksen "lennonjohtoon", kiertävätkin papereineen LOPin kautta. "Se taas tuo mukanaan uusia haasteita LOPin henkilöstölle", Rehmonen toteaa.

Haasteisiin vastaaminen ei liene ylivoimaista LOPin henkilöstölle, joka aina on Steven asiakaspalvelua mitattaessa saanut erinomaiset arviot asiakkailtaan, erityisesti rekkakuskeilta. "LOPista on tullut Stevelle todellinen asiakaspalvelupiste", kiittelee tuotantojohtaja Juha Rehmonen.

Tietoja täydellisinä ja ajoissa toivotaan

LOPin yövuorosta yllätetty Tarja Paldanius on ollut LOPissa sen alusta saakka, siis koko kaksikymmenvuotisen ajan. Sitä ennen hän toimi Steven konttorissa dokumentoinnissa, entisessä konekirjoituksessa. Hän kertoo alun perin joutuneensa LOPpiin vähän vahingossa ja yllättäen, mutta on ajan kuluessa jo jokseenkin kiintynyt työhön siellä ja vuorotyöhönkin. "Onhan se kiva talviaikanaakin päästä töistä kotiin valoisaan aikaan. Ehtii sielläkin jotain vielä tehdä." Aamu- ja iltavuorot ovat tavallisesti melkoisen kiireisiä, mutta öisin on rauhallisempaa. Nukkumaan ei toki silloinkaan ehdi, eikä sitä varten ole paikkaakaan.

Tarja kertoo, että vuosien mittaan on LOPin tehtäviin tullut uusia toimia, mutta



*LOPin tytöt pääsivät 20-vuotisjuh-
lalounaalle, mikä näytti vähän
vakavoittaneen tavallisesti ihan
iloisia naisia.*

*Kuvassa vasemmalta: Auli Salonen,
Virpi Ruohola, Tarja Paldanius-
Hannula, Marjut Toikkanen ja
Päivi Sallila.*

eniten on lisätöitä aiheuttanut Opera-
järjestelmä, joka vaatii aikaisempaa
enemmän tietoja syötettäväksi lasteista.
”Ennen syötettiin vain kollimäärät, nyt
pitää syöttää mitat ja painot sun muut.”
LOPin asiakkaat ovat pääosin rekkakus-
keja, mutta myös laivojen henkilöstö käy
silloin tällöin kyselemässä tietä merimies-
kirkkoon, kaupunkiin jne. Ylipäättään
asiakkaista entistä suurempi osa on
ulkomaalaisia, venäläisiä on paljon ny-
kyään, ja heidän kanssaan joutuu usein
käsiä selvittelemään asioita, täysin
kieliltäidottomia kun monesti ovat.
Tavarantoimittajille Tarjalla olisi toive,
että autojen ja junavaunujen lastitietoja
koskevia sanomia haluttaisi ajallaan ja
täydellisinä. ”Samoin vastauksia kyse-
lyihimme, kun niitä joudumme usein
puutteellisten tietojen vuoksi tekemään
tehtäville.” Tarja kertoo, että täällä vie ko-
vasti aikaa selvittää usean vuoron aikana
samaa asiaa, kun tarpeellisia tietoja ei
ole saatu. ”Tietojen puutteen tai vaja-
vaisuuden vuoksi jäävät vaunut joskus
pitkäksikin aikaa purkamatta.” ”Meidän
töitä helpottaisi sekin, jos projektilasteis-
takin saisi ennakkotietoja ajoissa, siis
mitä kolleja, mittoineen ja painoineen,
meille on tulossa.” Kuskikin pääsisi no-
peammin jatkamaan meiltä, kun tiedot
olisivat ajoissa ja täydellisinä meillä.
No, samoja toiveita loppilaisilla on esittä-
ä oman talon sisällekin. ”Tieto saisi liikkua
meille päin vähän nopeammin.” ■

”Sattumuksia: LOPin historiaa vuosien varsilta...”

LOPin työillä on työpöydällä ruskeakantinen vihko, jonka kanteen on kirjoitettu: ”Kirjoittakaa muistamianne sattumuksia!” Ensimmäisellä sisäsivulla lukee: ”Lopin historiaa vuosien varsilta...”. Sattumuksia on kertynyt sivukaupalla. Tässä muutama esimerkki:

Ensimmäinen sattumus on merkitty 4.12.2003:

”Jämsänkoskelta tuli Koskisen auto kohden Raumaa. Jossain Köyliön – Euran tienoilla jäi peura auton alle. Kuljettaja kutsui poliisit paikalle ja peuraa etsittiin tuloksetta. Raumalla joku ajoi Koskisen perässä Loppiin asti ja kertoi kuskille, että autosta roikkuu jotakin. Sitten selvisi kadonneen peuran arvoitus. Poliisitkin kävi vielä katsomassa peuraa ja kohta tuli Fribergin Olli kauhakuormaajan kanssa nostamaan sitä. Lopulta peura sai polttohautauksen.”

Seuraava sattumus on ”Päivin muistoista” joskus vuonna 2003:

”Kirkiniemestä ajoi sama kuski usein paperia Raumalle varasto 19:ään. Hän oli totinen torvensoittaja. Kerran taas hän tuli, Päivi katsoi paperit ja sanoi, että varasto on 19. Mies katsoi Päiviä ja kysyi, että missä se on. Päivi oli silmät pyöreinä, nyt se on seonnut kokonaan, vuosien jälkeen. Kuljettaja huomasi hämmennyksen ja sanoi, että hän on eka kertaa Raumalla. Hänen kaksoisveljensä on ajanut aikaisemmin.”

21.12.2003 on merkintä:

”Sunnuntaiamu klo 10. Koivuniemi MCG-559. Kuljettaja sanoi, että päivä on pelastettu, kun tulee Raumalle. Täällä autokuskikin on ihminen.”

Vielä yksi sattumus. Joku tytöistä kirjoittaa:

”1.8.2005, maanantai, ...ho-hoijaa, taas on palattu arkeen ja lomatkin on takana-päin. Mikään ei ole muuttunut, vai mitä pitäisi päätellä tästä ”keikasta”: ”Haluaisin satamasta 3 tonnia jotain Ouluun, kiitos!” ■

Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen MKK:n johtaja professori Juhani Vainio pitää Rauman kaupunkia ja Rauma Steveä hyvinä yhteistyökumppaneina johtamalleen laitokselle. "Yhteistyö on ollut hedelmällistä." MKK:lla on toimipisteet Turun ja Rauman lisäksi myös Porissa ja Kotkassa, mutta Rauma tuntuu olevan kohdallaisen keskeinen toimintapaikka laitokselle.

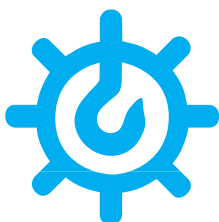


Teksti ja kuva Jorma Ravi

MKK:n johtaja Juhani Vainio:

MKK:n johtaja Juhani Salmi on käynyt raumalaisen "satama-akatemian".

"MKK ja Steve ovat tehneet hedelmällistä yhteistyötä"



RAUMA STEVEDORING

"On ihan eri juttu järjestää esimerkiksi seminaareja Raumalla kuin vaikkapa Turussa, koska Raumalla kaupunki ottaa aina meidät erittäin hyvin vastaan. Kaupunki tarjoaa yleensä hyvän alkufaartin seminaareihin", sanoo Vainio. Hän arvioi hyvän kohtelun Raumalla johtuvan siitä, että täällä muuten ei juuri yliopistotarjontaa ole. Ei hän toki Turkuakaan moittia halua.

Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus, lyhennettynä MKK, on Turun yliopiston alainen eril-

lislaitos, joka tunnetaan valtakunnallisesti arvostettuna merenkulkualan ja siihen liittyvien alojen täydennyskouluttajana, tutkimus- ja asiantuntijapalveluiden tuottajana ja kansainvälistä yhteistyötä koordinoivana organisaationa. Se perustettiin lähes kolmekymmentä vuotta sitten Turkuun.

Satakunnan yksiköt perustettiin vuosittain vaihteessa Poriin ja Raumalle ko. kaupunkien ja Satakuntaliiton kanssa yhteistyössä. Kotkaan yksikkö perustettiin kaksi vuotta sitten.

Toiminta on alueellisesti jakaantunut niin, että pääosin koulutustoiminnan hoitaa Rauman yksikkö, konferenssi- ja tutkimustoiminto on pääosin Turussa, ympäristöpuolen tutkimus Porissa, samoin siellä toimii valtakunnallinen lähimerenkulun ja intermodaalikuljetusten edistämiskeskus Shortsea Promotion Centre. Kotkassa on kauttakulkuun ja Suomenlahden meriliikenteeseen keskittyvä tutkimustoiminta.

MKK perustettiin alun perin jatkokoulutuskeskukseksi merenkulkijoille. Vasta myöhemmin tuli kuvaan tutkimustoiminta, josta on kasvanut selvästi suurin toiminto. Koulutusta MKK antaa toki edelleen, mutta mitään tutkinnonanto-oikeutta sillä ei ole. Sen koulutus käy kyllä osasuorituksiksi Turun Yliopistoon, Åbo Akademiin ja Turun Kauppa- korkeakouluun.

Suurimman osan rahoituksestaan MKK saa EU:sta ja sen erilaisista tutkimus- ja koulutushankkeista. Julkisista varoista rahoitusta tulee hyvin vähän.

Koulutusta, konferensseja ja tutkimusta

MKK:n palvelut kattavat logistiikka-alan ja teollisuuden liiketoimintakonsultoinnin, merisektoria palvelevan tutkimus- ja kehitystoiminnan sekä kansainväliset yhteistyöprojektit. Se toteuttaa logistiikka-alan yhteistyöprojekteja erityisesti Itämeren alueella.

MKK järjestää koulutusta pääosin merenkulku-, satama- ja kuljetusalalla työskenteleville ammattilaisille. Eri puolilla Suomen järjestetään osaamisen päivittämiseen ja uusien valmiuksien hankkimiseen tähtäviä koulutusta. Koulutustapahtumia räätälöidään myös tarvittaessa asiakkaan tarpeiden mukaan eri aiheista.

Koulutus- ja konferenssipalveluiden asiakkaina ovat niin yksittäiset henkilöt, merenkulku- ja kuljetusalan yritykset kuin julkinen hallintokin. Tutkimustoiminta on muodostunut MKK:n selvästi suurimmaksi toiminnoksi. Tutkimuksia tehdään niin elinkeinoelämälle kuin julkisen

MKK perustettiin alun perin jatkokoulutuskeskukseksi merenkulkijoille. Vasta myöhemmin tuli kuvaan tutkimustoiminta, josta on kasvanut selvästi suurin toiminto.

sektorin organisaatioillekin. Tutkimuksissa tähdätään erityisesti sen tulosten hyödynnettävyyteen käytännössä. Korkeakoulujen ja tutkimuslaitosten kanssa tehtävä työ tuo MKK:n asiakkaiden ulottuville myös alan kansainväliset asiantuntija- ja sidosryhmäorganisaatiot.

Southwestern Ports of Finland-yhteistyö

Lounais-Suomen satamien keskinäiseen Southwestern Ports of Finland-yhteistyöhön johtaja Vainio toi idean Ranskan ja Espanjan satamien keskinäisestä löyhästä yhteistyöstä. ”Ajattelin, että jos sellainen yhteistyö on mahdollista kahden valtion satamien kesken, niin miksei myös lounais-suomalaisen satamien kesken.” Idean esittämisen jälkeen viiden sataman ja niiden operaattoreiden johdot kokoontuivat yhteen ja päättivät aloittaa satamiensa markkinointiyhteistyön MKK:n koordinoimana.

Markkinointimatkoja on tähän mennessä yhdessä tehty jo 12 eri maahan ja noin kolmeenkymmeneen eri satamakaupunkiin. ”Markkinointiyhteistyöstä on varmasti kaikille osallistujille hyötyä, vaikka eivät tietysti puhelimit asiakkailta päin heti ala soida”, toteaa johtaja Vainio.

SWP-yhteistyöhön liittyy myös koulutusta, kun muun muassa aina kuntavaalien jälkeen viiden yhteistyökäupungin uusien satamalautakuntien tai -hallitusten jäsenet koulutetaan perusteellisesti MKK:n toimesta lautakuntatehtäviinsä. ”Olemme olleet

tyytyväisiä, kun meitä on osattu ja haluttu käyttää.”

”Satama-akatemia”

Johtaja Vainio sanoo yhteistyön raumalaisten ja Steven kanssa kehittyneen pitkälle senkin vuoksi, että hän on ystävystynyt monien steveläisten ja muiden raumalaisten kanssa. ”Minulle on ollut todellinen satama-akatemia, kun vanhat satamassa toimineet johtajat ovat minua satama-asioissa kouluttaneet.” Muun muassa Heikki Honkaheimon, Jaakko Varimaan ja Martti Auvisen nimet vilahtavat jutustelussa läheisinä ystävinä ja yhteistyökumppaneina. Todettakoon, että syksyllä oli Steven entinen toimitusjohtaja Varimaa MKK:n järjestämässä Studia Maritima- yleisöluentotilaisuudessa esitelmöimästä viimeisimmän kirjansa ”Sukellusvene Sumussa” pohjalta. Vainio kertoo, että Raumalla MKK:n koulutustapahtumissa tai kurseissa on lähes poikkeuksetta ollut Steve mukana. ”Aina on Raumalla saatu vähintään satamakierros ohjelmaan mukaan”.

Hän näkee, että erityisen hedelmällistä Stevenkin kannalta on ollut se, että kun järjestäjänä on ollut yliopisto, MKK, on seminaareihin saatu aina korkeatasoisia esitelmöitsijöitä ja sen seurauksena tilaisuuksiin osallistujia hyvin. ■

MKK:n Meriklusteritutkimus:

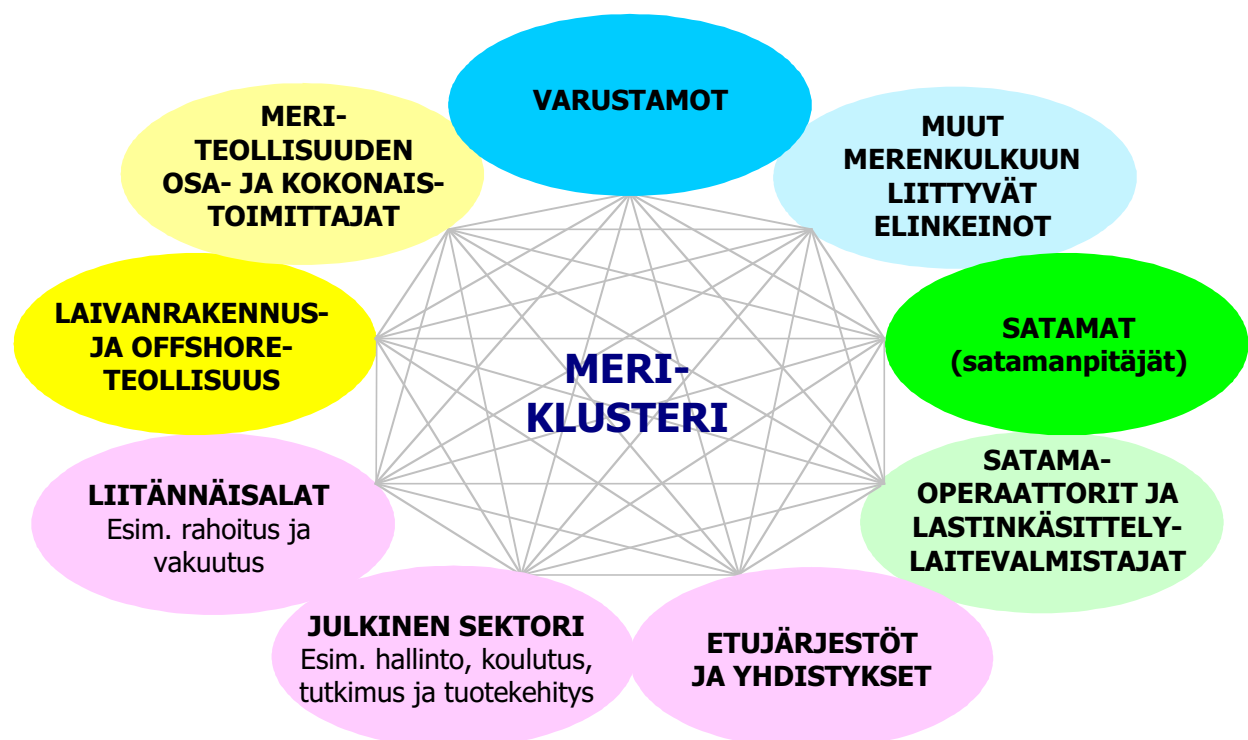
Meriklusterin kaikkien osien säilyminen vahvoina Suomessa on tärkeää

Teksti Jorma Ravi

Meriklusteritutkimus osoitti sen menestyksen kannalta olevan tärkeää, että sen kaikki osat säilyvät vahvoina Suomessa. Huolestuttavana, huoltovarmuudenkin näkökulmasta, nähdään se, että Suomeen rekisteröidyn kauppalaivaston osuus Suomen kuljetuksista on pienentynyt ja suomalaisten alusten keski-ikä on korkea.



Meriklusterin muodostavat meriteollisuuteen, merenkulkuun ja satamatoimintoihin liittyvät toimialat



MKK aloitti keväällä 2007 erikoistutkija Tapio Karvosen johdolla Suomen Meriklusteri 2007- tutkimuksen, joka oli päivitystutkimus ajan tasalle vuonna 2003 valmistuneesta Suomen ensimmäisestä meriklusteritutkimuksesta. Tutkimus pohjautui Tilastokeskuksen aineistoon, yritys-kyselyihin ja alan keskeisten toimijoiden alueellisesti ja toiminnallisesti kattaviin haastatteluihin.

Meriklusteri

Suomen meriklusteriin kuuluu noin 2.900 yritystä, joihin sisältyvät myös kunnalliset satamanpitäjät. Kaikkien yritysten suoraan meriklusteriin liittyvä yhteenlaskettu liikevaihto vuonna 2006 oli noin 13,2 miljardia euroa. Vuodesta 2001 oli kasvua tapahtunut lähes kaksi miljardia euroa.

Suoraan merisektoriin liittyvissä toiminoissa meriklusteri työllisti yli 43.000 henkilöä ja koko maahan ulottuvat välilliset vaikutukset huomioiden sen työllisyysvaikutusten piirissä oli vähintään puoli miljoonaa henkilöä.

Tutkimuksen mukaan kyselyyn vastanneista meriklusteriyrityksistä noin kolmannes odotti liikevaihdon keskimääräiseksi vuosimuutokseksi vuosina 2007 – 2010 vajaata kymmentä prosenttia ja toinen kolmannes odotti sen kasvavan 10 – 30 prosenttia.

Samoin noin kolmannes odotti liiketoimintansa laajenevan Suomessa, vajaa kolmannes katsoi mahdollisen laajentumisen tapahtuvan ulkomailla ja kolmannes näki toiminnan jatkuvan ennallaan.

Tutkimuksesta käy ilmi, että lähes yhdeksän kymmenestä meriklusteriyrityksestä odotti kilpailun kiristyvän, vain noin kymmenen prosenttia odotti kilpailutilanteen säilyvän entisenä. Vuoden 2003 tutkimuksen verrattuna kilpailun kiristymistä odotettiin selvästi enemmän.

Ammattitaitoisen henkilöstön saanti jatkossa haastavaa

Suomi on täysin riippuvainen ympäri vuoden toimivista merikuljetusyhteyksistä. Yhdeksänkymmentä prosenttia viennistä ja seitsemänkymmentä prosenttia tuonnista tapahtuu meritse. Vuonna 2007 saavutettiin uusi ennätys Suomen ja ulkomaiden välisissä merikuljetuksissa, 102,6 miljoonaa tonnia.

Tutkimuksessa todetaan, että meriklusterin kannalta huolestuttavaa on se, että samalla kun kokonaistavaramäärä kasvaa, Suomeen rekisteröityjen alusten siitä kuljettama osuus laskee ja samaan aikaan suomalaisten alusten keski-ikä on noussut korkeaksi. Huoltovarmuudenkin kannalta on tärkeää, että aluksia on riittävästi Suomen lipun alla ja/tai suomalaisessa määräysvallassa. Tärkeim-

pänä ratkaisuna tutkimuksessa nähdään verokysymykset.

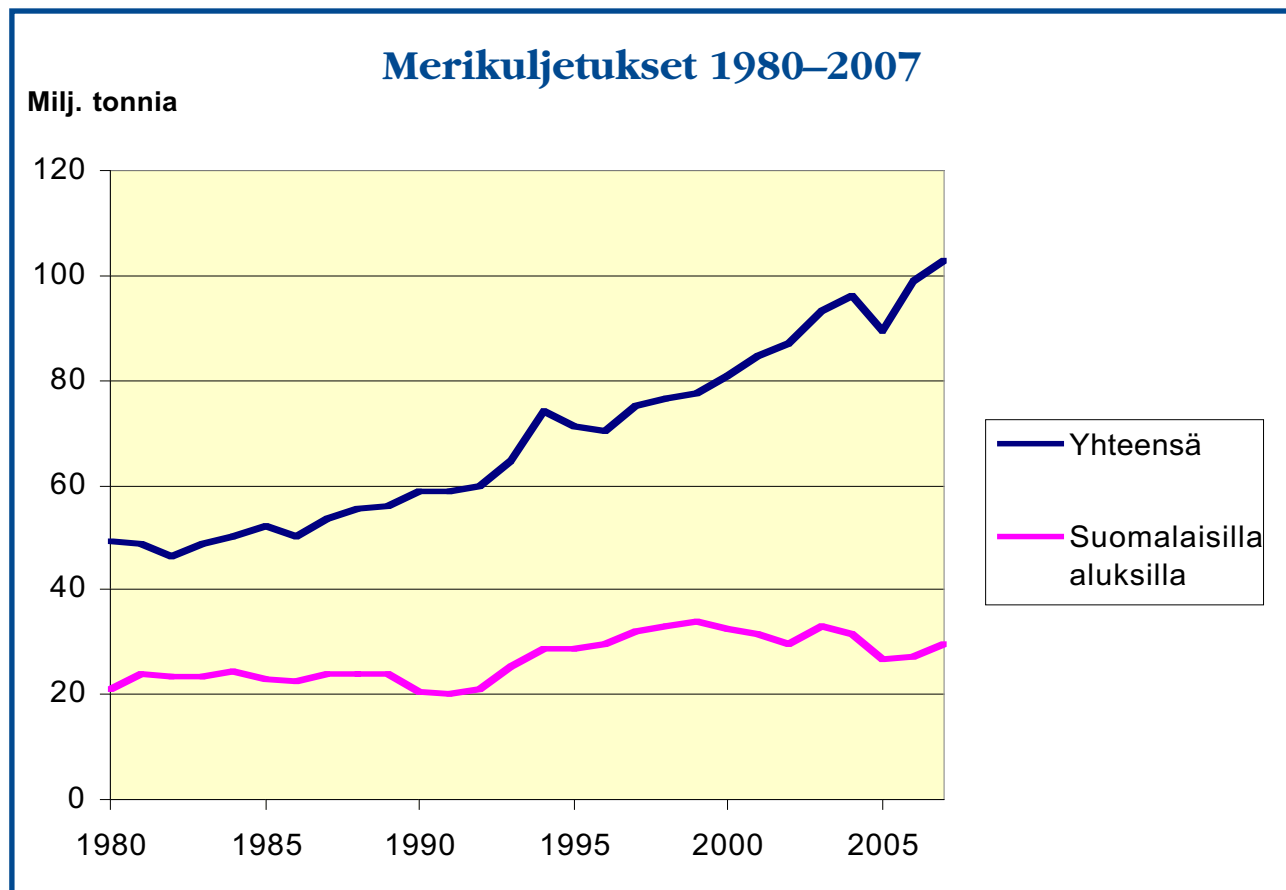
Suomalaiselle meriklusterille on ominaista korkea teknologinen ja ammatillinen osaaminen, mutta jatkossakin ammattitaitoisen henkilöstön saanti on haaste, johon elinkeinot ja koulutusjärjestelmä joutuvat vastaamaan. Talviolosuhteiden erikoisosaaminen niin laivanrakennuksessa, varustamotoiminnassa kuin satamatoiminnossakin on suomalaisten meriklusteriyritysten erityisvahvuus.

Kolme vuosaarella lisää

Venäjän talouskasvun ja sen myötä voimakkaasti kasvavien kuljetusten todetaan luovan kasvumahdollisuuksia kaikille meriklusterin toimintoille. Satamatkin elävät Suomen ulkomaankaupan sykkeessä ja kilpailevat Venäjän transi- tokuljetuksista.

Venäjä saattaa kasvaa lähimmän parinkymmenen vuoden kuluessa Euroopan suurimmaksi kansantaloudeksi ja jos Suomen satamat säilyttävät markkinaosuutensa transitosta, niin satamamme saavat lisää kuljetuksia lähes kolmen Vuosaaren verran.

Tutkimus päättyi johtopäätökseen: Meriklusteri on toiminnallinen kokonaisuus, jonka tulevan menestyksen kannalta on erittäin tärkeää, että sen kaikki osat säilyvät vahvoina Suomessa. ■



Satakunnan ammattikorkeakoulun ja Rauma Stevedoringin partneryritystoiminta

Teksti Kari Suominen

Yhtiömme Rauma Stevedoring on jo useiden vuosien ajan ollut partnership-yhteistyössä Satakunnan ammattikorkeakoulun Raumalla toimivien yksiköiden; Liiketalouden, Tekniikan ja Merenkulun kanssa.

Yhteistyön muotoina ovat olleet yritysvierailut, yritysinfot uusille opiskelijoille, erilaiset selvitykset yrityksen toiminnosta, opinnäytetyöt ja työharjoittelupaikkojen tarjoaminen. Yhtiömme sai muutama vuosi sitten palkinnon siitä, että valmistuneita oli rekrytoitu – ensin määräaikaisina ja sitten jopa toistaiseksi voimassaoleviin työsuhteisiin.

Osallistumisella neuvottelukuntiin on yhtiömme edustajilla ollut mahdollisuus esittää mielipiteensä ammattiaineiden määrästä/sisällöstä opetussuunnitelmiin. Olemme koulutusohjelmiin tuoneet esille kulloinkin liiketoimintaympäristössä esiin tulleet tarpeet.

Ammattikorkeakoululla on tulevaisuudessa varmasti tarve lisätä partnershipiä alueen yritysten kanssa. Miten meidän yhtiömme osaltaan siinä onnistuu – toivottavasti yhtä hyvin kuin tähänkin asti. ■

Teksti Mari Linnamäki,
Juhani Törni ja Heidi Kulola
Kuva Jorma Ravi

Mari Linnamäki
ja Juhani Törni
kävivät Stevellä
partneriyritys-
yhteistyön
merkeissä.

Partneryritys- yhteistyö oppilaan näkökulmasta

Satakunnan ammattikorkeakoulu, Liiketoiminta Rauma on yhteistyössä Rauma Stevedoring Oy:n kanssa. Kyseessä on niin sanottu partneryritys-yhteistyö, jota toteutetaan erinäisistä yhteydenotoin ja tehtävin oppilaiden ja yritysten välillä. Steven kanssa yhteistyö on sujunut varmaankin parhaiten.

Ajatus partneryritystoiminnasta yleensä jakaa kuitenkin mielipiteet opiskelijoiden keskuudessa. Ideana koulun ja oikean yrityksen välinen yhteistyö on kiinnostava ja haastavan kuuloinen. Opiskelijoita kiinnostaa käytännön työhön tutustuminen juuri oman koulutusohjelman näkökulmasta. Ongelmana on kuitenkin yhteistyön vähäisyys. Monesti kyseessä on ollut vain pieni pintaraapaisu yrityksen tietyistä toiminnoista ilman sen syvemmälle luotaavampaa tutustumista.

Kaipaisimme lisää yhteistoimintaa esimerkiksi erinäisten harjoitusten muodossa, jotka tukisivat opintojen sen hetkisiä



tavoitteita. Näin pääsisimme teoriatasolta käytännön tasolle ja voisimme soveltaa saamaamme tietopohjaa tosielämän yritystoiminnassa. Ymmärrämme kuitenkin, että yrityksen aika tällaiseen toimintaan on rajallista.

Myös aikataulutuksen suhteen toivomme parannusta. Yhteistyö vaatii usein pohjatyötä ja tiedonkeruuta, joita varten oikea-aikainen tiedonkulku tehtävästä niin meille opiskelijoille kuin partneryrityksellekin on välttämätöntä. Tähän asti se ei aina ole toteutunut.

Kaiken kaikkiaan partneryritystoiminta on kuitenkin antoisa lisä opiskeluita tukemaan, ja toivomme jatkossa vielä tiiviimpää yhteistyötä. Moni partneryritystoimintaan osallistuva opiskelija on kiinnostunut työskentelemään tulevaisuudessa joko harjoittelun tai vakinaisen työn muodossa partneryrityksessään. ■

Esimies-alaissuhteet

– vuorovaikutusta parhaimmillaan

Yksi Rauma Stevedoringin strateginen tavoite on yrityskulttuurin kehittäminen. Yrityskulttuuri vaikuttaa merkittävästi yrityksen toimintaan yksilöiden välisen kanssakäymisen ja toimintatapojen kautta. Yrityskulttuuria kehittämällä voidaan parantaa työelämän laatuun liittyviä tekijöitä. Minkään kulttuurin kehittäminen ei kuitenkaan tapahdu hetkessä, joten Steve on päättänyt ottaa yrityskulttuurin kehittämisen osaksi pitkän tähtäimen suunnitelmaansa.



Diplomityön tekijä Niina Sorvari (vas.) haastatteli mm. työnjohtoa. Tutkimuksen teettäjä kehityspäällikkö Tiina Friman osui paikalle kuvanottohetkellä.

Keväällä 2008 Steve päätti kartoittaa tarkemmin esimies-alaissuhteidensa tilaa yhtiön tuotanto-osastolla, joka työllistää suurimman osan henkilöstöstä. Tutkimus teetettiin diplomityönä ja sen toteutti Tampereen teknillisen yliopiston opiskelija Niina Sorvari. Toteutettu tutkimus pyrki tarkastelemaan esimies-alaissuhteita erityisesti alaitaitokäyttäytymisen kautta eli selvittämään, kuinka esimiehen ja alaisen sekä myös organisaation toiminta vaikuttavat erilaisiin positiivisiin vapaaehtoisen käyttäytymisen muotoihin, ja kuinka nykyisiä toimintatapoja muuttamalla tällaisen käytöksen lisääminen olisi mahdollista. Sorvari toteutti touko-kesäkuussa Steven tuotanto-osastolla haastattelut, joihin osallistui 24 ihmistä. Haastatteluihin osallistuneille vielä suuri kiitos osallistumisesta – jokaisen näkemyksillä on ollut suuri merkitys kokonaiskuvan muodostuksessa.

Haastatteluissa kävi ilmi, että esimiesten ja alaisten näkemykset eroavat toisistaan heidän kuvaillaessaan hyvää esimiestä ja alaista. Alaiset näkevät siis sekä oman että esimiehensä roolin ja niihin liittyvät vaatimukset eritavoin kuin heidän esimiehensä ja päinvastoin. Nämä ristiriitaiset odotukset saattavat johtaa erimielisyyksiin osapuolten välillä, kun toinen osapuoli ei täytä näin toisen odotuksia. Odotusten kirjoa lisää myös se, että työkohteiden ja -tehtävien vaihdellessa pysyvän esimies-alaissuhteen syntyminen ei ole mahdollista.

Viestinnässä kielteistä, työympäristössä myönteistä

Haastatteluissa esille tulleista aiheista suurin osa liittyi viestintään, joka jo ennalta nähtiin isossa organisaatiossa ja työkohteiden vaihtuessa haasteelliseksi. Muut haasteet liittyivät erityisesti asenteiden, oma-aloitteisuuden sekä ilmapiirin kehittämiseen. Positiivisina asioina esille nousivat puolestaan työympäristö ja siinä erityisesti työkaverit, työn itsenäisyys ja vaihtelevuus. Kaikista tutkimuksessa ilmenneistä haasteista huolimatta vaikuttaa kuitenkin siltä, että usein negatiiviset

asiat liittyvät tilanteisiin, jotka olisi mahdollista selvittää pienellä vaivalla heti kyseisessä tilanteessa. Tähän jokaisella on mahdollisuus pyrkiä vaikuttamaan nostamalla rohkeasti esille itseä häiritseviä asioita, jotta niiden käsitteleminen tulee mahdolliseksi. Tämä edellyttää tietenkin samanaikaisesti kuuntelemista ja vuorovaikutusta niin esimiesten kuin yrityksenkin puolelta.

Koulutusta, valmennusta ja keskusteluja

Työn teettäjä, kehityspäällikkö Tiina Friman, on tyytyväinen teetettyyn tutkimukseen: ”Työ ei sinällään tuonut esiin yllättäviä asioita, mutta aiheesta saatiin ulkopuolinen näkemys, joka vahvistaa omia käsityksiä. Analyysin myötä myös hallittu kehittäminen on mahdollista.” Tuotanto-osaston edustajat ovatkin käyneet tutkimustulokset läpi ja yhdessä on mietitty toimenpiteitä. Työnjohdon toimenkuvat tullaan selkeyttämään, jotta vastuut ja valtuudet tiedostetaan jatkossa paremmin. Myös työnjohdon työhön perehdyttäminen tullaan organisoimaan yhtenäisemmäksi. Työntekijöille tullaan kevään aikana järjestämään pienryhmäkeskusteluja, joiden tarkoituksena on selvittää yhtiön tavoitteita ja kehityskohteita työnsuorituksessa. Koulutussuunnittelua tullaan kehittämään kaikkien henkilöstöryhmien osalta ja tarvittaessa järjestetään esimies- ja vuorovaikutuskoulutusta. Lisäksi viestinnän onnistumisesta tehdään keväällä tarkempi analyysi ja tuleviin sisäisiin tiedotteisiin lisätään tietoa eri henkilöstöryhmien työtehtävistä.

Lopuksi on vielä muistettava, että vaikka oma työskentely ei aina olisikaan ongelmatonta ja muiden toimintaa on toisinaan vaikea ymmärtää, mahtuu aina mukaan myös päiviä, jolloin on mahdollista yhtyä erään haastateltavan mielipiteeseen: ”Mahtava olla tällasessa paikassa töissä. En tiedä, mitä tekisin, jos saisin potkut tai lähtisin. Ei oo mitään, mitä tekisin miehuummin kun tätä!”. ■

Ystävää hyvä, korjaan Pentti Paija, vaihtoi vapaalle



**Pentti Paijan kalentereis-
on tarkkaa tietoa erilais-
ten laivojen alaruuman
mitoista aina tärkeisiin päi-
vämääriin neljänkymmenen
vuoden ajalta, joten lyhyesti
kirjoittaminen Pentin muisteloista
on melkoisen vaikeaa.
Siksi seuraava tuntuukin pintaraapaisulta...**

*Omakotitalossa
asuvan Pentin aika kuluu
nykyään niin kotihommissa
kuin mökkiaskareissakin.*

Pentti Paijan työhistoria lyhyesti:

1.9.1965-27.4.1967 AHTO

Opiskeluaikana työharjoittelua niin Helsingin, Hangon kuin Kotkankin satamissa.

2.5.1967- Wass & Lundberg

työnjohtajana, ahtauslaskutuksessa

1968-1969 päätettiin työkonttorin hoitajana

1976 vakituiseksi terminaalityönjoh- tajaksi

27.1.1978 ylityönjohtajaksi

1.2.2004- vaurioseuranta ym. siihen liittyvät toimet

31.12.2008 viimeinen työpäivä, 41 v 8 kk täynnä!

Seurahuoneelta kimmoke

Pentti Paija on syntynyt vuonna 1943 Loimaalla, joten meri ja satama eivät ole hänelle aivan äidinmaidosta vereen imeytyneet. Tähän tarvittiin siis alkusäys aivan muualta ja tässä tapauksessa niinkin eksoottisesta paikasta ja myös kaukana meren ääreltä eli Salon Seurahuoneelta.

Elettiin vuotta 1965 ja nuorten miesten tavoin oltiin reissussa ja kapakassa, jossa tuttu mies, Matti nimeltään, kertoi opiskelevansa AHTO:ssa Kotkassa. Sieltä kuulemma valmistui työnjohtajaksi satamaan.

Tuolloin Kauppiaitten Kauppaoppilaitoksessa opiskelevalla Pentillä alkoi kyteä mielessä ajatus; entäpä jos itsekin vaihtaisi opiskelun suuntaa? Ja tuumasta toimeen. Pentti laittoi saman kevään aikana paperit vetämään ko. oppilaitokseen ja 1. syyskuuta alkoivat opinnot Kotkassa, jossa sitten päätäjäisiä juhlittiin 27.4.1967. Samaisen huhtikuun aikana Pentti ja Esko Laitinen (myös Steven työnjohtajana elantonsa hankkinut) kävivät Raumalla työhaastattelussa ja työt Wass & Lundbergilla

alkoivat 2.5.1967 eli välittömästi koulun loputtua. Hangon satamassakin olisi ollut työpaikka tarjolla, mutta siellä työnjohtajat huutelivat "oppigloparnaa" päivät pitkät, joten Rauma (jossa pärjää Suomen kielellä) veti pidemmän korren.

Aurinkoa tarkempi ja kuuluva- ääninen

Paijan ylityönjohtokautta muistelevat työnjohtajat Jarmo Talvio ja Erkki Lepistö kertoivat Pentin olleen aurinkoakin tarkempi ja varmasti aina talon puolelle kallellaan oleva pomo. Paija oli joka päivä työpaikalla hyvissä ajoin valmistelemassa vuoron urakkaa ja moninaisista kalentereista oli valmiiksi tutkittu aina lastaamassa olevan laivan tarkat tiedot.

Näiden yli neljänkymmenen vuoden aikana on kaikenlaista sattunut ja tapahtunut ja melkoista kehitystä nähty niin sataman työmenetelmissä kuin -ympäristössään.

Pentti toimi ylityönjohtajana "armeijan tyyllillä", ohjeet ja kehotukset tulivat kuuluvalla äänellä, joten kenellekään

ei varmasti jäänyt epäselväksi mitä ha-
luttiin. Kuuluva ääni olikin tarpeen, sillä
radiopuhelimet eivät ole niin hirveän
vanha keksintö! Laivan reelingin yli piti
karjua minkä paksuista rullaa milloin-
kin tarvittiin ruuman täytteeksi. Lepis-
tön Erkki muisteli, että Trafic-niminen
kreppilaiva oli Pentin pravuurinumero,
hän sai aina laivan hyllyille mahtumaan
ainakin viisi rullaa enemmän kuin...
Radiopuhelimet tulivat aikanaan kuvaan
mukaan, kaikki muukin työ koneellistui
huimaa vauhtia ja tehot kasvoivat vuo-
si vuodelta. Sellupaalit kärrättiin Pentin
työvuosien alkuaikoina vielä käsin, jol-
loin tehot jäivät alle 20 tonniin tunnissa,
kun nykypäivänä sto-ro –laivoissa pääs-
tään lähes 400 tonnin tehoihin.

Samoin on siirretty urakkapalkasta
tuntipalkkajärjestelmään ja kaupungin
kraanojen nostotehot ovat aivan eri lu-
kemissa kuin tuolloin. Nykyään Suojan
”historiaosastolla” olevat ensimmäisen
kraanat nostivat 3-6 tonnia, kun ny-
kyiset kraanat liikuttelevat kukin 100
tonnin kuormia.

Pentin, kuten kaikkien muidenkin työn-
johtajien, taskussa oli ruutuvihko, jonka
merkintöjen perusteella tiedettiin, missä
varastossa mikin **tilaus** sijaitisi. Nykyisen
OPERA:n ansiosta tiedetään tarkalleen,
missä varastoneliössä **tiety rulla** on.
Muutoksia on näiden vuosien varrella
ollut rutkasti ja monenlaista koettu ajan-
jaksossa AHTO:n ajoista tähän päivään.
Pentin tarkoissa muistiinpanoissa on
paljon yksityiskohtia, joista saisi koottua
kattavan katsauksen sen ajan laivoihin
ja niiden ominaisuuksiin, mutta tällai-
sen lyhyen muisteluksen puitteissa on
kuitenkin vain tyydyttävä tallentamaan
tiedot tulevia silmällä pitäen ja todettava
sen tieto-aidon määrä, jonka Pentti vie
mukanaan ja mitä ei löydy OPERA:sta
eikä kenenkään muistitikuista.

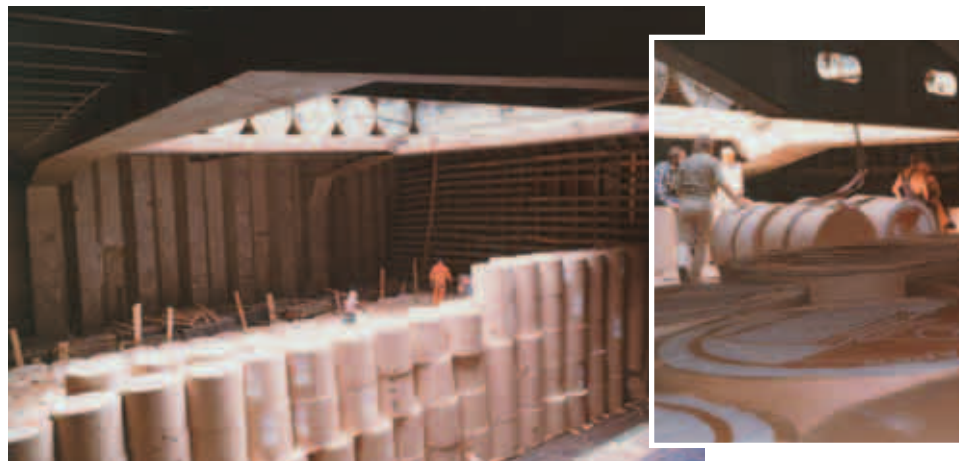
Eläkkeellä liikuntaa ja lukemista

Pentti viettää alkavia eläkepäiviään Äy-
höllä sijaitsevassa mukavassa omakoti-
talossa Raijansa kanssa. Lenkkeily, 12
kilometrin sauvakävely, useita kertoja
viikossa kuuluu itsestään selvyynenä
Pentin arkeen. Mökkeily Taivassalossa
ja puuhastelu siellä sekä lukeminen ovat
myös rakkaita harrastuksia.

Entinen shakkiharrastuskin jatkuu, nyt
tosin kilpailut ovat vaihtuneet lapsen-
lapsi Jontun kanssa käytäviin kisoihin,
joten kyseinen jalo taito täten säilyy
suvussa edelleen.

Tällä reippaalla ja vauhdikkaalla elämän
tavalla ei Pentin aika varmasti tule käy-
mään tylsäksi ja me kaikki steveläiset
toivotammekin hänelle elämyksellisiä
ja mukavia eläkepäiviä! ■

Niin laivat, lastaustavat kuin työympäristö ja –turvallisuuskin ovat runsaan neljänkym-
men vuoden aikana muuttuneet melkoisesti. Nämä kuvat ovat kesäkuulta 1981.



Kotkan ajoilta otetussa ku-
vassa seuraa Pentti (3.oike-
alta) silmä tarkkana Liutalan
Kallen (myös Steven ylitön-
johtana työskennellyt) pituus-
hypyn onnistumista.



Perinteistä satamasanastoa:

FÖÖRI.....	aivan keula
FÖÖRMANNI	työnjohtaja, etumies
JÄÄDÄ KOUKULLE	jäädä ylitöihin
KAIJA	laituri
KAIJA	puomin vaakatasossa tapahtuvaan liikuttamiseen käytetty talja
KARHU	lastin kiinnitysketjun kiristys/lukituslaite
KARNEERINKI	ruuman lattialankutus
KARVELI	lastiluukun reuna laivan kannesta ylöspäin
KLÄMPIT.....	trukin pihdit
KOIRA.....	merkinantaja peräporttialuksessa
KRAANA	nosturi
KRAPI	nosturin kauha
LANKONKI	maihinnoususilta tai lankuista tehty lava
MITSEPPI	keskilaiva
SELSTUKKI	irtoluukun kannatin
SHIPCHANDLER.....	laivanmuonittaja, laivatarvikekauppias
SIFTAUS	laivan paikan vaihto
SLINGA	nostoraksi
SPAAKI.....	puukanki/metallikanki
SPANTTL.....	kaari
STOPPAUS	laivauskielto
STÖTTÄ	tuki
SURRAUS	lastin sitominen/kiinnittäminen
TALJARI.....	lastin laskija
TURKKI.....	laivan ”lattia”

Filosofi Timo Airaksinen:

”Toteutumattomat toiveet tekevät onnettomaksi”

Teksti ja kuva Jorma Ravi

Modernissa liberalistisessa markkinataloudessa ihminen voi olla onnellinen vain, jos hänen tahtonsa toteutuu eli hän saa mitä hän haluaa. Jos joku saa sen mitä haluaa, on mieleföntä väittää hänen olevan onneton.

Toteamus yllä on Helsingin Yliopiston filosofian professorin Timo Airaksisen, joka kävi Raumalla marraskuussa esitelmöimässä Rauman Nuorkauppakamarin 50-vuotisjuhlaseminaarissa aiheesta ”Onnellisuus työssä”.

Historiallista taustaa Airaksinen toi esitykseensä kertomalla, että muinoin kreikkalaiset pitivät työtä ja työntekoa halveksittavana, se kuului orjille. Orjat eivät voineet olla autonomisia, itse itsensä määrääjiä. Piti olla rikas, elää toisten tekemällä työllä, jotta saattoi olla muista riippumaton itsestään määräävä ja onnellinen. Arvokasta ja onnellista oli kuulua esimerkiksi aatelistoon tai papistoon, kun taas työläiset olivat riippuvaisia työstään, ja se teki heidät onnettomiksi. Ajattelu muuttui 1600-luvulla.

Varsinkin Pohjoismaissa työ on ollut arvossaan ja Suomessakin työ on aina määritellyt ihmisen identiteetin. ”Olet mitä teet”. ”Identiteetti on tärkeä ihmiselle, koska se määrittää kuka ja millainen ihminen on”, Airaksinen sanoo. Toisaalta hän ihmettelee, että jos ihmiset ovat sitoutuneita työhönsä, koska se on osa heidän identiteettiään, niin miksi he pyrkivät eläkkeelle niin aikaisin, usein

alle kuusikymmentävuotiaana. ”Työ on kuitenkin kuluttavaa ja vain harvoilla on edessään pitkä terve eläkeikä makailtavaksi Espanjan auringon alla.”

Ollaanko työssä onnellisia?

Airaksinen mainitsee kaksi onnellisuustutkimuksissaan toisistaan täysin poikkeaviin johtopäätöksiin päätynyttä tutkijaa. ”Mielenkiintoinen kysymys ei ole se olemmeko me työssä onnellisia vai ei, vaan se, että miksi me olemme molempia.” Miksi kaksi ”gurua” on tutkimustensa perusteella eri mieltä? Helsingin Yliopiston Suomen historia professori Juha Siltala on julkisuudessakin tutkimustensa perusteella väittänyt, että ihmiset ovat onnettomia ja valittavat. Toisaalta Jyväskylän Yliopiston psykologian professori Lea Pulkkinen sanoo, että ihmiset viihtyvät työssään.

Airaksinen sanoo, että kun ihmisiltä onnellisuustutkimuksissa kysytään heidän onnellisuudestaan, he vastaavat olevansa onnellisia, koska päinvastaista vastausta he joutuisivat selittämään. ”Olen ihan varma, että ihmiset vastaavat usein tästä syystä olevansa onnellisia.” Se tutkimuksissa on todettu, että varakkaat ovat onnellisimpia. Varsinkin ylimmissä tuloluokissa olevista puolet on erittäin onnellisia.

Halutalous on länsimaissa keskeinen

Airaksinen käyttää onnellisuutta selittäessään halutalous-nimistä ilmiötä. Ihmiset ajattelevat haluja ja toiveita, ja ihminen voi olla onnellinen vain jos hänen tahtonsa toteutuu eli hän saa mitä hän tahtoo. ”Länsimainen ihminen ajattelee, että haluan jotakin, saan sen ja tulen onnelliseksi”.

Buddhalaisille Airaksisen mukaan tärkeintä onnellisuudessa on mielenrauha ja harmonia ympäristön kanssa. Ne saavutetaan, kun ei tavoitella mitään. ”Mitä

vähemmän toivot ja haluat, sitä vähemmän onneton olet”. Ajattelu lähtee siitä, että kun kaikki toiveet eivät kuitenkaan voi toteutua, niin kannattaako yleensä mitään haluta ja tahtoa, ja pettyä. Voi olla tavoittelematta mitään ja saavuttaa mielenrauhan, ja olla onnellinen. ”Haluaaminen ja nautintojen perässä juokseminen itsessään on buddhalaisuudessa onnettomuuden ydin.”

Toisaalta yhteiskunnan rattaat pyörivät vain, jos ihmiset hillittömästi pyrkivät toteuttamaan omaa tahtoaan ja haluun. ”Meidän odotetaan haluavan ja olevan dynaamisia.” Pitää tahtoa ja tuhlata, jotta valtion talous pysyy pystyssä.

Länsimaisessa yhteiskunnassa, vaikkapa Suomessa, mielenrauhan vaalimiselle ei Airaksisen mukaan ole ainakaan aineellisia esteitä. Tekniikka on vapauttanut ihmiset jokapäiväisen raadannan pakosta, ja perustarpeisiin vaadittavat resurssit on hankittu ja turvattu. ”Aineellista elintasoa ei enää tarvitsisi kasvattaa, sen sijaan sitä voisi jakaa tasaisemmin.”

Kysymys on ainoastaan ihmisen asenteista ja arvoista. Erityisesti kohtuullisuuden hyve tulisi nostaa kunniaan. Hyödykkeistä taistelemisen sijaan kaikki voisivat käyttää enemmän aikaa hiljentymiseen ja mietiskelyyn.

Rahan tavoittelu ei tee onnelliseksi, raha ja rikkaus tekevät

Airaksinen mainitsee yhtenä onnellisuutta työssä haittaavana tekijänä puutteet esimiestyössä. Hän sanoo, että siitä valitetaan koko ajan, mutta kysyy, että mahtakohan valitus kuitenkaan aina olla ihan todellista. Mahtaako se olla vain niin helppo poimia syyksi?

Yhtenä onnellisuuden perusteena pidetään usein rahaa ja rikkautta. Airaksisen mukaan niiden tavoittelemisen kuitenkin voi tehdä onnettomaksi. ”Kun omistaminen kuitenkin tekee onnelliseksi ja rikkauden tavoittelu on onnellisuuden

kannalta riski, niin suosittelen perimistä. Isä ja äiti eivät koskaan petä.” Köyhyys onnellisuutta haittaavana tekijänä tuntuu luonnolliselta. ”Mutta toisaalta köyhällä ei pitäisi olla varaa kuin olla onnellisia. Rikkailla on varaa olla onnettomiaakin.”

Työssä olemisen onnellisuuteen Airaksisella on ohje: ”Työssä ei kannata olla onnellinen isolla O:lla. Sen verran onnellisuutta riittää, että jaksaa olla siellä.” ■

Airaksisen mukaan onnellisuutta haittaa:

- rahan tavoittelu
- korkea koulutustaso (?)
- köyhyys
- koettu epäoikeudenmukaisuus
- oikukas muutos (esim. rahoituskriisi)
- informaation puute ja salailu
- esimiestyön puutteet (?)

Ihmisen tekee onnettomaksi:

- liialliset odotukset
- liian kova yrittäminen
- ristiriitaiset vaatimukset
- kohtuuttomat vaatimukset ja paineet
- toteutumattomat toiveet (pahin!)



*Raha tekee onnelliseksi,
sen tavoittelu ei,
sanoo onnellisuus-filosofi
Airaksinen.*

Monen toimen mies tämä Pasi Mäenranta. Toimii Stevellä 5-vuorossa konttikurottajan kuljettajana ja ammattiosaston varapuheenjohtajana. Yhteiskunnallisissa tehtävissä hän aloittaa tulevassa kaupunginvaltuustossa ja toimii jo Vermuntilan-Kulamaan kyläyhdistyksen varapuheenjohtajana. Hoitaa vaimonsa kanssa kahta lasta sijaisvanhempana ja rakentaa omakotitaloa. Ja sitten vielä sanoo, että vapaa-aikanaan rakentelee moottoripyörää. Vapaa-aikanaan?



Sijaisvanhempi ahtaaja äänivyöryllä valtuustoon

*Kun töissä
ahtaajana pysyy iso
kone hallinnassa, niin
miksei myös kotona
sijaisinä lapset.*

Sijaisvanhemmuus

- Suomessa on noin 13.000 sijoitettua lasta, joista noin 6.000 on sijoitettu perhehoitoon.
- Huostaan otetut lapset ja nuoret ovat laajin perhehoitoon sijoitettu ryhmä.
- Sijaisvanhemmaksi voidaan hyväksyä henkilö, joka koulutuksensa, kokemuksensa tai henkilökohtaisten ominaisuuksiensa perusteella on tehtävään sopiva.
- Sijaisvanhemmat eivät ole lasten juridisia huoltajia.
- Lapsen huolenpidon toteutumisesta ja olinpaikasta vastaa sosiaalilautakunta, joka pyrkii yhteistoimintaan lapsen alkuperäisten vanhempien kanssa.
- Alkuperäisillä vanhemmilla on oikeus pyytää lasta takaisin hoitoonsa jolloin huomioon otetaan myös lapsen ja sijaisperheen välille muodostuneet tunnesiteet ja lapsen oma mielipide.
- Virallisesti huostassapito ja perhehoito lakkaavat lapsen täyttäessä 18 vuotta.
- Suomessa mm. PRIDE-valmennus antaa tietoa sijaisvanhemmuudesta.

Teksti Jorma Ravi

Kuvat Pasi Mäenranta ja Jorma Ravi

Pasi on kertomansa mukaan 45:n ikävuotensa aikana tehnyt laivojen yhteydessä lähes kaiken mahdollisen. Hän on ollut telakalla levyseppä-hitsaajana laivoja rakentamassa. Merikoulua käytyään seilannut laivoilla ja nyt lastaa niitä satamassa. "Laivojen romutushomma on vielä kokematta." Steven ahtaustöitä on nyt takana jo kaksikymmentä vuotta.

Ensimmäisen kauden valtuutettu

Pasi kertoo olleensa kiinnostunut yhteiskunnallisista asioista ja politiikasta jo pitkään, mutta Raumalla jokunen vuosi sitten suurta keskustelua herättänyt kyläkoulujen lakkauttamisasiä sai hänet lopullisesti aktivoitumaan. "Ajattelin, että nyt menee liian pitkälle. Rahan varjolla leikitään lastenasialla liikaa, kun kouluja suunnitellaan lakkautettavaksi." Pasi sanoo, että tuli tunne, että nyt pitää

lähteä vaikuttamaan, kun niille muille ei järkipuhe mene perille. "Jos jotain hyvää haluat itselle tai muille, niin itse se pitää tehdä."

Perussuomalaiset tuli puolueeksi oman perussuomalaisuuteni vuoksi, sanoo Pasi. "Moottoripyöräkin on sini-valkoinen." Hän epäilee, ettei ns. suurille puolueille olisi kyläkoulukantansa ja tuntemattomuutensa vuoksi kelvannutkaan. Suomalaisuuden hän sanoo itsesään vahvistuneen EU-liitoskeskustelujen aikaan. Jos se Pasista olisi kiinni, niin Suomi irtaantuisi EU:sta välittömästi.

Viime eduskuntavaaleissa menestys jäi suhteellisen vaatimattomaksi, mutta syksyllä olleissa kuntavaaleissa iskikin sitten melkoinen äänivyöry. Lähes viisisataa ääntä oikeutti Raumalla neljänteen sijaan kaikkien ehdokkaiden keskuudessa. "Haluan kiittää kaikkia minua äänestäneitä saamastani luottamuksesta." Pasi

haluaa erityisesti tähdentää, että vaaleissa ja kampanjassaan hän ei millään tavalla halunnut tuoda esiin sijaisvanhemmuutta. ”En halunnut ratsastaa perheen ja politiikan yhdistämisellä.”

Perussuomalaisissa Pasi oli tietysti ykkösnimi ja suuren luottamuksensa vuoksi on ollut mukana nyt myös keskusteluissa kaupunginhallituksen kokoonpanosta, lautakunnista jne. Tuloksena neuvotteluista Pasiille tuli ensimmäiseksi kahdeksi vuodeksi kaupunginhallituksen varajäsenyys ja loppukauden kahdeksi vuodeksi varsinainen jäsenyys. Lautakunnista Pasi istuu varsinaisena jäsenenä ympäristölautakunnassa ja varalla Sataman johtokunnassa.

Valtuustokausi alkaa tammi-kuun puolen välin tienoilla ja siellä Pasi näkee tärkeimpänä tehtävänä Rauman muuttotapion kääntämisen voittopuolelle. ”Kaavoitus siinä on merkittävimmässä asemassa”, hän sanoo. Hän ihmettelee, miksi kaikki kaavoitetaan niin kaupunkikeskeisesti. Maallakin halutaan asua, mutta kaavoituksen ja maapolitiikan vuoksi ei sinne juuri asuntoaan voi rakentaa. Tietysti Pasiin sydäntä lähellä ovat edelleen koulukysymykset, erityisesti kyläkoulut ja niiden kohtalot.

”Jätkien” sijaisvanhemp

Sijaisvanhemmuus tuli Pasiille ja hänen vaimolleen ajankohtaiseksi, kun ikää tuli ja aika kului omien ja vaimon seilaushommien vuoksi vähän turhan pitkälle ilman, että tuli omaa biologista lasta hankituksi. Lasta kuitenkin haluttiin ja sijaisvanhemmuus koettiin sopivaksi tavaksi hankkia lapsia. Pasi kertoo, että Stevellä sijaisvanhempia on useampiakin. Hän olettaa, että kun nyt jo sijaisvanhemmista on pulaa, niin vielä vaikeammaksi tilanne tulee edessä olevan laman seurauksien johdosta.

PRIDE-valmennuksesta saatiin tietoa päättökseen pohjaksi ja myös valmiuksia ryhtyä sijaisvanhemmaksi. Pasi sanoo, että paras sijaisvanhemp on sellainen, jolla on omat biologiset lapset jo maailmalla. ”He ovat valmiiksi ammatillaisia lasten kasvatuksessa ja hoidossa.”

Nyt seitsemän- ja kahdeksanvuotiaat pojat tulivat perheeseen nelisen vuotta sitten. ”Pojat olivat joutuneet lastenkotiin ja voivat siellä pahoin ja oli heille helpotus, kun pääsivät sieltä pois.” Kun pojat sieltä tulivat, alkoi ns. kuherruskuukausi, josta jo valmennuksesta kerrottiin. Sen aikana kaikki tuntuu sekä lapsista että sijaisvanhemmista hyvältä, kunnes arki

alkaa. Lapsi on tuolloin jo tottunut uusiin vanhempoihinsa ja talon tapoihin ja uskaltaa jälleen oirehtia. ”Näin kävi meilläkin”. Vaikeista oloista tulleiden lasten sielunmaisemaan on vaikeaa päästä sisään. ”Se on tarkkaa ja hidasta palapelin rakentamista tunteiden ristiaallokossa.”

Hyvin on kuitenkin selvitty. Pasi tosin sanoo, että tarkkana saa olla koko ajan. ”Jätkät keksivät uusiokäyttöä kaikenlaisille tavaroille, työkaluille ja muille”, sanoo Pasi. Jätkät-sanassa on selvästi aistittavissa kiintymystä.

Tällä hetkellä tuntuu siltä, että jätkät jäävät Mäenrantojen lapsiksi loppuikäseen, vaikka toisinkin voisi olla. Sijaisvanhemmuuden kun nimenomaan tulisi olla sijaisuus, jonka jälkeen olisi tavoitteena lapsien palaaminen biologisten vanhempiensa huomaan, kun heidän tilanteensa sen sallii. Näiden lasten molemmat vanhemmat ovat kuitenkin kuolleet, joten palaaminen on siis mahdotonta. ”Uudelleen sijoittamisessakaan ei olisi mitään järkeä, kun meillä nyt on jo yhteiset ilot ja surut ja mekin vaimon kanssa tiedämme, mitä jätkien päässä liikkuu. Me halutaan ehdottomasti pitää heidät.”

Tapahtumia jätkien kanssa on riittänyt niin, että Pasi sanoo joskus tunteneensa päässeensä töihin lepäämään. ”Toisaalta usein ei lasten luota kotoa haluaisi lähteä töihin tai muualle.” Pasi haluaa ehdottomasti tulevan mainitukseksi vaimon osuuden sijaisvanhemmuudessa. ”Emäntä on tehnyt isoimman työn. Hän jättäytyi sijaisvanhemmuuden vuoksi töistä kotiin. Oikein pitää hattua nostaa.”

Aika kortilla

”Joskus aikaa riittää huonosti”, sanoo Pasi kysyttäessä, ehtiikö hän nukkua lainkaan. Kuulemma ehtii, mutta joskus nukkumisesta joutuu tinkinään. Onneksi sijaisvanhemmuus on jo kestänyt niin pitkään, että tulevaan valtuustokauteen voi keskittyä riittävästi, kun pahimmat karikat jätkien kanssa on jo ohitettu. Ja kumma kyllä harrastuksillekin jää aikaa. ”Kun jätkät nukahtavat, aletaan rakentaa moottoripyörää”. ■

PRIDE muodostuu sanoista:

- P** = Parents´ = vanhempien
- R** = Resources for = voimavara
- I** = Information = tietoon
- D** = Development = kehittymiseen
- E** = Education = oppimiseen



Jätkien nukuttua voi syventyä mieliharrastuksen moottoripyörän pariin.



Yhteisiä harrastuksia sijaisvanhempien ja lasten kesken.

Sijaisvanhemmilla tulisi olla ainakin:

- aikaa lapselle
- kiinnostusta ja voimavaroja huolehtia lapsesta, joka ei ole heidän omansa
- kykyä ymmärtää ja auttaa lasta hänen menetyksiinsä liittyvien tunteiden käsittelyssä
- halua tukea lapsen suhteita syntymäperheeseen
- kykyä suojella ja hoitaa lasta
- osaamista huomioida lapsen kehitykselliset tarpeet ja viiveet
- kykyä tukea lapsen ja hänen syntymäperheensä välisiä suhteita
- kykyä luoda pysyviä suhteita lapsen elämään
- kykyä toimia ammatillisen tiimin jäsenenä

Työpaikkojen Ensiapukymppi Imatralla

Teksti ja kuvat Johanna Virtanen

Joka toinen vuosi järjestettävä työpaikkojen ensiapuryhmien ensiapuosaamista testaava Ensiapukymppi-tapahtuma järjestettiin 16-17.10.2008. Suomen Punaisen Ristin järjestämän tapahtuman toimintapaikkana oli tänä vuonna Stora Enson tehdasalue Imatralla.

Tapahtumaan saapui 22 joukkuetta teollisuusyrityksistä eri puolilta Suomea. Ensiapukymppi tarjoaa ryhmille mahdollisuuden arvioida ohjatusti omia ensiaputaitojaan. Kyseessä on myös kilpailu, joka tietysti tuo oman mukavan jännityksen tapahtumaan.

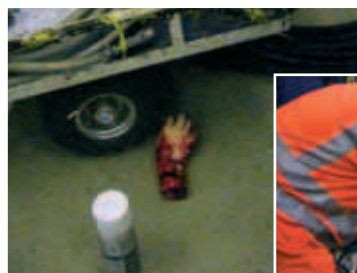
Joukkueiden tehtävänä oli suorittaa kymmenellä rastilla hätäensiapuun, potilaan tutkimiseen, raportointiin, sairauskohtausten ensiapuun sekä viranomaisyhteistyöhön liittyviä harjoitteita.

Steveltä mukaan pääsi kahdeksan aktiivista ensiapuryhmän jäsentä. Näistä muodostettiin kaksi joukkuetta.. Menestyskin oli ihan mukavaa, sillä joukkueista toinen sijoittui hienosti kuudenneksi!

Kilpailun voitti Outokummun ykkösryhmä Tornioista. Toiseksi tuli Enocellin joukkue Uimaharjusta, ja kolmanneksi tuli Harjavallan Suurteollisuuspuiston ykkösryhmä. ■



Ryhmäläisiä odottamassa tositoimien alkua, steveläiset iloisesti oranssiin pukeutuneina.



Osalla potilaista vammat olivat erittäin vakavia, onneksi osaavat auttajat tarttuivat ripeästi toimeen.

USA:n suurlähettiläs Barbara Barret vieraili yhtiössämme

Teksti Matti Esko
Kuva Sirkka Laine

Oy Rauma Stevedoring Ltd:llä oli suuri kunnia isännöidä USA:n suurlähettilään Barbara Barretin vierailua Rauman Satamassa.

Kuvassa vasemmalta lukien toimitusjohtaja Matti Esko, suurlähettiläs Barbara Barret, apulaiskaupunginjohtaja Tomi Suvanto ja sihteeri Ms. Liesl Yamaguchi.



Rauman Kaupungin vieraana olleelle suurlähettiläälle tarjottiin mahdollisuus tutustua Rauman Satamaan ja siellä toimivan pääoperaattorin toimintaan.

Lähes viikottaisen Amerikan -liikenteen ohella suurlähettiläs osoitti suurta kiinnostusta koko logistiikka-alaan ja halusi keskustella toimialamme haasteista niin lyhyellä kuin pitkällä tähtäimellä.

Intensiivisen keskustelun yhteydessä kartoitettiin Rauman Sataman roolia suomalaisessa logistiikkakentässä sekä Suomen ja Yhdysvaltojen hyvien kauppasuhteiden ylläpitämisen ja kehittämisen tärkeyttä myös Raumalle.

Steveltä suurlähettilään matka jatkui Oras Oy:n vieraaksi. ■

Ensimmäinen ahtaajan yleiskurssi ja palestiinalaisia satamassa

Jouko Parjasen todistus
suoritetusta kurssista.



Sattuipa sopivasti, kun viereinen juttu Steven uusimman koneahtaajakurssin vakinaistamisesta oli näppäiltävänä. Silloin nimittäin tuli nyt jo eläkkeellä oleva entinen ahtaaja Jouko Parjanen käymään ja tuomaan kuvan Steven ensimmäisestä ahtaajakurssista ja luettelon sille osallistuneista, joista viimeinen mohikaani Eero Rinne jäi eläkkeelle viime kesänä. Parjasta piti jututtaa hiukan noista ajoista.

Teksti Jorma Ravi
Kuva Jouko Parjanen



Steven ensimmäinen ahtaajakurssi kuvassa vasemmalta: Taisto Soini, Matti Osmonen, Unto Nordlund, Erkki Siivonen, Timo Vehanen, Reijo Vikman, Eero Rinne, Jouko Parjanen, Aarne Manninen, Kalevi Tenlen, Martti Lindroos (Nordlund ja Vikman ovat kuvassa melko pimennossa)

Virallisesti kyseessä oli Ahtaajan Yleiskurssi 3 (AYK 3). Se järjestettiin Kotkassa 10. – 29.10. 1966, eli noin kolmen viikon mittaisena. Kyse oli siis valtakunnallisesta kurssista, joita oli ennen steveläisten mukaan tuloa järjestetty jo kaksi kertaa. Steven osalta kyseessä oli siten ensimmäinen steveläisten ahtaajakurssi (RMA 1). Vieressähän kerrotaan jo kurssista numero 29.

Jouko Parjanen, yksi kurssille osallistuneista kahdestatoista, kertoo, että yhtä lukuun ottamatta kaikki suorittivat kurssin. Näin siis ensimmäisiä koulutettuja ahtaajia oli Stevellä yksitoista.

Valintaperusteet ovat Parjaselle jääneet hiukan epäselviksi. ”Erkki Esko silloisen toimitusjohtaja Erkki Ettalan aikaan kuitenkin kokosi ryhmän ja lähetti Kotkaan opiskelemaan”. Parjanen itse oli tullut satamaan töihin edellisenä vuonna ja muistelee, että ahtaajia tuona aikana olisi ollut reilut parisataa työssä Rauman satamassa. Kurssille valittujen ikäjakauma oli aika suuri, parikymppisistä lähes viisikymppisiin.

Parjanen kertoo, että ensimmäisen kurssin jälkeen jokaiselle Kotkassa järjestetyille kurssille lähetettiin Raumalta 12 oppilasta ahtaajan työtä opiskelemaan. Sitemmin koulutus aloitettiin omatoimisesti Raumalla.

Tuohon aikaan ei satamatyö vielä ollut koneellistunut ja opetus olikin merenkulun ja ahtaus-, vinssi- ja kraanaoppien opet-

telemista lähinnä teoriassa. Käytännön opettelu ja harjaantuminen tapahtui sitten oikeassa työssä Raumalla. Parjanen arvelee, että jos nyt satamaan saapuisi jokin vanhan ajan tyylinen vinsilaiva, saattaisi nykyahtaajalla mennä sormi suuhun.

Kortiton konekuskuri

Parjanen kertoo, että kun sitten 60-luvun lopulla koitti ilmeisesti nykyhetken tapainen taantuma ja satamassakin hiljaisempi aika, häntä pyydettiin lähtemään jälleen Kotkaan, nyt koneahtaajan koulutukseen. Trukit ja muut työkonet olivat tulossa satamatyöhönkin.

Hän lähti ja palasi koulutettuna konekuskina Raumalle. Työt koneiden parissa kuitenkin jäivät joihinkin kertoihin, kun hän tuli vasta kurssin jälkeen kertoneeksi, ettei hänellä ollut ajokorttia, jota koneiden kuljettajalta vaadittiin. ”Mutta tulipahan kurssi suoritetuksi ja vierestä sitten seurasin koneilla työskentelyä”, Parjanen toteaa hymyssä suin.

Ensimmäiset koneet olivat pieniä trukeja tai kuormaajia, jollaisia käytettiin bulk-laivoissa. ”Usein tosin nekin olivat liian suuria ruumaan ja työt suoritettiin käsivoimin lapiolla.” Steven ensimmäinen trukki, josta kokoluokan voi nähdä, on vitriinissä konttorin edessä.

Viimeinen mohikaani oli Eero Rinne

Ensimmäisen kurssin käyneistä kaikki

ovat jo siirtyneet eläkkeelle Steveltä. Monet ovat jo siirtyneet paremmille ahtausmaillekin.

Viimeisenä vuoden 1966 kurssin käyneistä jäi viime kesänä eläkkeelle Eero Rinne, jolle ehti vakituisia palvelusvuosia kertyä lähes 42.

”Palestiinalaisia satamassa”

Noista yli neljäkymmenen vuoden takaisista ajoista ja silloin satamassa työskennelleistä Jouko Parjasen kanssa juttellessa keskustelussa vilahtaa sana ”palestiinalaiset”. Nykysteveläisille tuo pitää selventää.

Noihin aikoihin - 1960-luvulla - satamassa siis työskenteli runsaat parisataa ahtaajaa enemmän tai vähemmän vakinaisina. Kun sitten satamaan saapui yhdellä kertaa useita tai isompia laivoja, tarvittiin työvoimaa enemmän. Sitä haalittiin naapurikunnista ja erityisesti Pyhämaalta satamaan saapuneita kutsuttiin silloin palestiinalaisiksi.

Pyhämaalta väkeä haalittiin ryhminä soittamalla ”kympille”, joka sitten keräsi sikäläisistä maanviljelijöistä, kalastajista ja muista ryhmän tai ryhmiä. Auto kiersi Pyhämaalla keräämässä ”palestiinalaiset” ryhmät ja yhtenä ryhmänä he liikkuvat satamassakin. ”Ei siihen palestiinalaiseksi nimittelyyn kai mitään muuta syytä ollut kuin se pyhämaalaisuus.” ■



Steven uusimmat koneahtajat vasemmalta takarivissä: Sippola Sami, Rosengren Sami, Impola Sami, Vahtokari Iiro, Samaletdin Kenan, Kantanen Kim, Lähdemäki Tomi, Renvall Toni, Hakala Mikko, Vaaranvuo Kai. Eturivi vasemmalta: Lampi Tuomas, Salo Heidi, Hakkari Tiina, Suominen Juho ja Väänänen Mika.

Viimeisin koneahtajakurssi valmistui ja vakinaistettiin

Steven 29. koneahtajakurssi valmistui marraskuussa ja kaikki kurssin suorittaneet 15 oppilasta vakinaistettiin Steven uusiksi koneahtajiksi.

Toimitusjohtaja Matti Esko onnitteli kurssin päättäjäislounaalla uusia koneahtajia toteamalla muun muassa, että kurssilaiseksi valituksi tuleminen oli jo onnittelun arvoista, kun kurssille haki lähes viisisataa henkilöä. Valituista ja nyt siis valmistuneista kaksi oli naisia.

Erityisten onnittelujen arvoisena toimitusjohtaja piti korviinsa kiirineitä tietoja siitä, että kurssin taso oli nytkin hyvä ja tasainen.

Jatkosta toimitusjohtaja Esko sanoi, ettei uutta kurssia nyt välittömästi ole aikomus järjestää, koska edessä on selvä talouden taantumajakso, joka varmasti vaikuttaa Stevenin liikenteeseen. Kun se on ohitettu saattaa uuden vastaavan koneahtajakurssin aika jälleen tulla eteen. "Nyt Steven henkilöstörakenne on kouluksin saatu muuttumaan sellaiseksi, että tulevat vaikeammat ajat voidaan kohdata aikaisempaa paremmista lähtökohdista", totesi toimitusjohtaja puheessaan.

Vakinaistetun kurssin pöytäkirjaksi palkittiin päättäjäisissä Tuomas Lampi. ■



Työvoimapäällikkö Jani Järvi palkitsi kurssin pöytäkirjaksi Tuomas Lammen.

Toimihenkilöt ja työnjohto
juhlivat 29.11. Juhlahovissa

Jouluruokaa tarjoo kunnan väki...



Illan iloisin pöytä.

...sitten leikiteltiin
kuusen alla...



Pikkujou

Ahtaajat
seuralaisineen juhlivat
M/S Silja Europalla 6.–7.12.



Pikkujouluristeilyn aluksi
kokoonnuttiin Moulin Rouge-
teatteriin kuuntelemaan
toimitusjohtaja Matti Eskon
tervetuliaissanvoja...



...jonka jälkeen ruokailtiin ja vaihdettiin vapaalle.



Joulut 2008



Eläkeläiset tapasivat pikkujoulujen merkeissä 12.12. Juhlahovissa

Hyvissä ajoin paikalle saapunut juhlaväki sai tervetulo- toivotusten lisäksi alkajaisiksi lämmintä glögiä nautittavakseen.



Toimitusjohtaja Matti Esko toivotti entiset stveläiset lämpimästi tervetulleeksi pikkujouluihin ja toivoi kaikille rauhallista "oikean joulun" aikaa. Hän käsitteli puheessaan yhtiön nykytilannetta ja kertoi tulevaisuuden haasteista, ja nämä yhtiön asiat kiinnostivat edelleen jo työelämän taakseen jättäneitä ja Matin puhetta kuunneltiin tarkkaavaisesti.



Rauman satamamiesten puheenjohtaja Marko Leino toivotteli myös puolestaan kaikki tervetulleiksi pikkujouluihin.



Uotilan koulun V B -luokan Tiernapoika-esitystä kuunneltiin hiirenhiljaa.



Pikkujouluihin kuuluu perinteisesti runsas ruokapöytä.



Henkilöstöuutisia

50 v.

Eliisa Kalinen

Lastikirjaaja
10.1.2009



Kiitos!
Siru

60 v.

Reijo Rosvall

Ahtaaja/lastikirjaaja
11.1.2009



Paljon kiitoksia!
Pasi Kartano

Lämmin kiitokseni kaikille minua merkkipäivänäni muistaneille.
Teija Haltsonen

Juha Junnila

†29.10.2008

*Valo beijastaa taivaanrantaa.
Se päivän yöstä erottaa.
Tuli aika pois antaa Hänet,
jota niin paljon rakastaa.*

*Kaunein kiitos osanotosta.
Tuula, Jari ja Pasi*



Pentti Paija (kuvassa oikealla) ja Jarkko Lainio ovat molemmat saaneet päivätyönsä Steven ylityönjohtajina päätökseen. Jarkko on ehtinyt jo totutella muutaman kuukauden vapaaherran elämänmenoon, mutta Pentillä vapaus koittaa virallisesti vuoden vaihteessa.

Liisa Salo (vas.), Helena Hemsley, Aino Holgeri ja Sirkka Reinikka muistelivat läksiäisjuhlassa yhteistyövuosien tapahtumia hymyssä suin.

Sydämelliset kiitokset muistamisesta sekä rauhallista Joulua kaikille.

Pentti ja Jarkko



*Olemme tänä vuonna tukeneet
Suomen Punaisen Ristin toimintaa
joululahjojen sijasta.*

Hyvää Joulua!



RAUMA STEVEDORING



*Hyvää
Joulua!*

