

VUOSIKERTOMUS 2008

FINSTASHIP

VAHVASTI MERELLÄ





SISÄLLYSLUETTELO

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS	2
JÄÄNMURTOPALVELUT	4
VÄYLÄPALVELUT	6
LAUTTALIIKENNE	8
OFFSHORE-PALVELUT	10
HENKILÖSTÖ	12
TEKNIikka JA HANKINNAT	14
TURVALLISUUS	16
YMPÄRISTÖ	18
LAIVASTO	20
TILINPÄÄTÖS 2008	22

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

Joulukuussa 2008 Finstashipin johtoa organisoitiin uudelleen, minkä tuloksena siirryin vt. toimitusjohtajaksi uuden toimitusjohtajan palkkaamiseen asti. Järjestelyllä haluttiin taata Finstashipin toiminnan jatkuvuus myös vaikeina aikoina, ja ennen kaikkea tuoda toimintaan selkeät suuntaviivat, jotka perustuvat Suomen talvimerenkulun avustamiseen kaikissa tilanteissa.

MUUTOSTEN JA HAASTEIDEN VUOSI

Finstaship elää muutosten ja haasteiden aikaa. Vuoden 2008 tulos oli tappiollinen, mikä johtui osittain leudosta talvesta sekä hiipuneista offshore-markkinoista.

Lauha talvi pienensi selvästi jäänmurron tulosta, koska ope-
rintipäiviä kertyi jäänmurtokaudelta 2007 – 2008 ainoastaan 285. Kyseinen talvi oli historian leudoin talvi.

Myös monitoimimurtajien käyttöaste offshore-tehtävissä jäi vuonna 2008 aiempia vuosia matalammaksi, koska epävakaa taloudellinen tilanne heijastui suoraan offshore-markkinoihin. Markkinatilanteen ennustetaan olevan myös jatkossa erittäin haastava.

Kannattavuuden hakeminen haasteellisilla markkinoilla tulee olemaan entistä kovemman työn takana.

PITKÄAIKAISET SOPIMUKSET LUOVAT POHJAN ALUSTEN UUSIMISELLE

Finstashipin alusten ikääntymisestä johtuen niiden korvaaminen uudisrakennuksilla on ajankohtaista. Jotta Finstaship voisi toteuttaa uudisrakennussuunnitelmansa, sopimuskausi-
en tulee kuitenkin olla riittävän pitkiä. Esimerkiksi nykyinen, jäänmurron vuoden pituinen tilauskäytäntö on Finstashipille haasteellinen, koska sen perustehtävä, jäänmurto, on lyhyt-
aikaisen sopimuksen piirissä. Kevään 2009 aikana selvinnee, miten tilauskäytäntöä kehitetään. Varmaa on kuitenkin, että jäänmurtajia tarvitaan myös tulevaisuudessa.

VAHVUUTENA VANKKA AMMATTITAITO

Toimintamme edellytyksenä ja vahvuutenamme on ammat-
tinsa osaava henkilöstö, jonka monipuolinen merenkulun
asiantuntemus ja kokemus soveltuvat niin arktisiin olosuhteisiin kuin tropiikin lämpöönkin. Henkilöstöllämme on positii-
vistä ammattiympeyttä, ja se on erittäin sitoutunut tuottamaan korkeatasoisia palveluja asiakaslähtöisesti, oli sitten kyseessä jäänmurto, merirakentaminen, öljyntorjunta, saaristoliikenne tai offshore-tehtävät maailman merillä.

Vuonna 2008 työhyvinvoinnin kehittäminen oli etusijalla. Tärkeänä osatekijänä tässä oli henkilöstöjohtajan palkkaaminen.

Henkilöstöhallinnossa keskityttiin niin työssä jaksamiseen liit-
tyviin asioihin kuin osaamisen kehittämiseen.

Haluan kiittää asiakkaitamme, yhteistyökumppaneitamme sekä henkilöstöämme hyvästä yhteistyöstä vuonna 2008.



Veijo Hiukka



JÄÄNMURTOPALVELUT RAUTAISTA AMMATTITAITOA JA RAUDANLUJAA ERIKOISKALUSTOA

Jäänmurtotoiminta varmistaa suomalaisen infrastruktuurin toimivuuden kaikissa olosuhteissa. On selvää, että sitä tarvitaan tulevaisuudessakin, myös leutoina talvina.

Finstashipin vahvaan erikoiskalustoon kuuluvat viisi perinteistä ja kolme monitoimimurtajaa. Jäänmurtopalveluihin sisältyvät alusten avustaminen jäissä, reitityksen suunnittelu sekä siihen liittyvä liikenteen ohjaus. Vahvalla ammattitaidolla varmistetaan talviliikenteen toimivuus ja turvallisuus.

Liikenne- ja viestintäministeriö teetti vuonna 2008 raportin jäänmurtopalvelujen kilpailulle avaamisesta ja hankinnan kehittämiseksi. Raportti kävi laajalla lausuntokierroksella. Vuoden päättyessä ei ollut vielä tiedossa, miten Merenkululaitos vastaisuudessa jäänmurtokilpailuttaa ja millaisella sopimuksella työtä tehdään.

TAVOITTEENA PALVELUSOPIMUS

Merenkululaitoksen ja Finstashipin 29.12.2006 solmiman sopimuksen viimeinen optiokausi päättyi 31.10.2009. Sopimuksen mukaisesti Finstashipin seitsemän jäänmurtajaa on tarvittaessa jäänmurtotehtävissä Suomen merialueilla.

Aikarahtaus ja lyhyet sopimukset ovat kuitenkin ongelmallisia. Murtajien on pysyttävä koko talvikausi käyttövalmiina kotimaassa. Investointeja on vaikea tehdä, eivätkä ne ole liiketaloudellisesti järkeviä. Myös uusien yrittäjien valmiudet päästä mukaan kilpailuun ovat lyhyillä sopimuskausilla heikot.

Finstashipin tavoitteena on lähitulevaisuudessa aikaansaada palvelusopimus. Se olisi tilaajalle ja myös palvelun tuottajalle kustannustehokkain vaihtoehto, koska tällöin Finstaship voisi itse päättää kapasiteetin käytöstä vallitsevan jää- ja liikennetilanteen mukaisesti.

JÄÄNEUVONTAA MERITURVALLISUUDEN LISÄÄMISEKSI

Talvi 2007 – 2008 oli historian leudoin, operointipäiviä kertyi vain 285. Vuoden 2008 jäänmurtotoiminta alkoi vuoden vaihteessa, kun jäänmurtaja Otso lähti Perämerelle. Kontio seurasi 22. tammikuuta. Enimmillään liikenteessä oli kolme murtajaa. Kausi päättyi 8. toukokuuta Kontion palatessa Helsingin Katajanokalle.

Jäänmurtokaudet ovat useina vuosina jääneet lyhyiksi. Viimeksi kaikki murtajat olivat liikkeellä vuonna 2006. Jäänmurtokaudet ei voikaan millään saada kasvua kotimaassa eikä juuri muistakaan Itämeren maista. Toiminnan kasvattamiseksi nykyisestään sekä toisaalta meriturvallisuuden lisäämiseksi Finstaship on ollut mukana kehittämässä uusia palveluja.

Ice Advisors Oy on Finnpiilotin ja Finstashipin yhdessä omistama yhtiö, joka tarjoaa varustamoille meriliikenteen jääneuvontapalvelua. Yhtiön neuvonantajat, jäänmurtajien kansipäällisyttö ja luotsit, toimivat Itämerellä jääolosuhteissa liikennöivillä aluksilla päällikön apuna tavoitteenaan varmistaa turvallinen ja nopein mahdollinen reitti määräsatamaan ja takaisin avoveteen.

SUUNNITELLUILLA HUOLTOTOIMENPITEILLÄ TOIMINTAVARMUUTTA TALVIMERENKULKUUN

Ennen kuin jäänmurtaja Voima irrottautuu laiturista on konehuoneessa ja valvontakeskuksessa tehty töitä reilun työpäivän verran. Tarkistettavia kohteita on satoja. Kuudesta pääkoneesta käynnistetään lähtöä varten vähintään neljä. Mootorit ovat hyvässä toimintakunnossa. Se varmistetaan kymmen vuoden välein jokaiseen vuorolla tehtävällä täyшуuollolla eli haalauksella.

Haalauksessa pääkone puretaan järjestelmällisesti osa osalta. Kuluvat osat, kuten sylinterikannet, venttiilit, männät, kierto-kanget, laakerit, pumput, putkistot ja muut apulaitteet mitataan ja tarkistetaan. Tarvittaessa kuluneet osat vaihdetaan uusiin. Myös jäähdytys-, polttoaine-, voiteluaine- ja ilmajärjestelmät tarkistetaan ja huolletaan.

– Työ vaatii huolellisuutta ja tarkkaa silmää, jotta mahdolliset vauriot havaittaisiin ajoissa. Huolto tehdään pitkälti omin voimin. Se hoidetaan todella huolella, koska jokainen tietää, että siitä on konkreettista hyötyä merellä, toteaa jäänmurtaja Voiman 1. konemestari Tuomo Lindell.

Haalauksen aikana hänen työhönsä kuuluu vastata ja huolehtia muun muassa työnjohdosta, varaosien ja tarvikkeiden hankinnasta sekä niiden kulutusseurannasta, huoltohistorian kirjaamisesta ja mittaustulosten raportoinnista.

AVAINLUVUT	2008	2007
Liikevaihto milj. €	20,3	22,0
Operointipäivät	285	474



HUOLTO ON PITKÄIKÄISYYDEN SALAISUUS

Lindell korostaa, että jäänmurtajan toimintavarmuuden kannalta on tärkeää, että huoltokauden aikana aluksen kuljetuskoneisto apulaitteineen huolletaan ja tarkistetaan ennakoivan huoltosuunnitelman mukaisesti laitteiden valmistajan ohjeiden mukaisesti.

Huoltosuunnitelmat tehdään yhteistyössä jäänmurtajan konepäällystön, eli konepäällikön, konemestarin ja sähkömestarin sekä tekniikka ja hankinnat -osaston teknisen tarkastajan kanssa. Töiden jaksotusten, raportoinnin ja varaosien ylläpidon apuna on Amos-kunnossapito-ohjelma. Huoltokauden aikana tehdään monenlaisia muitakin huoltoja, korjauksia ja testauksia eri puolilla alusta. Haalauksen jälkeen koneita käytetään laiturissa ja aluksella ajetaan koeajo.

– Kun huoltotyö tehdään ammattitaitoisesti, aluksen kuljetuskoneisto säilyy uudenveroisena kymmeniä vuosia, Voimasakin jo 30 vuotta. Järkevillä huoltotoimenpiteillä varmistetaan talvimerenkulun toimintavarmuus ja jatkuvuus, painottaa Tuomo Lindell.

Jäänmurtaja Voima on rakennettu vuonna 1953, ja sen koneet ja kansirakennelma uusittiin vuonna 1979.

VÄYLÄPALVELUT RAAKAA TYÖTÄ JA SYVYYKSIIN PAINUVAA TUTKIMUSTA

Väylälukset on suunniteltu liikkumaan ja rakennettu kaikkea merirakentamista varten. Perinteisten väylänhoitotehtävien vähennyttyä niille onkin löytynyt ja löytymässä uusia tehtäväalueita, joilla voidaan hyödyntää näitä talvikäyttöönkin sopivia aluksia sekä kokeneen miehistön erikoisosaamista. Tarvittaessa aluksiin voidaan asentaa kussakin työssä tarvittavaa lisälaitteistoa.

Väyläpalveluilla on yhdeksän monitoimialusta. Ne kaikki on varustettu öljyntorjuntalaitteilla, osa lisäksi talvikäyttöön tarkoitetuilla erikoisarusteilla.

ÖLJYNTORJUNTATYÖTÄ SYKEN JOHDOLLA

Väyläpalveluiden tärkein asiakas ja yhteistyökumppani vuonna 2008 oli edelleen Suomen ympäristökeskus (SYKE). Sille tarjottu öljyntorjuntapalvelu sisälsi alusten teknisen ja operatiivisen valmiuden. Valmius ulottuu koko merialueelle Hamina-Kemiin. Merialueiden öljyntorjuntatyöhön osallistuvat myös Merivoimat ja Merivartiosto. Johtovastuu öljyntorjuntatilanteessa on SYKEillä.

Vuonna 2008 väyläalus Sektori vuokrattiin Viron merenkululaitoksen, Veeteede Ametin käyttöön viideksi vuodeksi. Sektorilla tehdään merenpohjatutkimusta, jota varten alukselle asennettiin merenmittauslaitteistot. Sopimuksen mukaan tämäkin virolaisten miehittämä alus tulee tarvittaessa öljyntorjuntatehtäviin Suomeen.

OSAAMINEN KÄYTTÖÖN

Vuoden 2008 aikana asiakkaille tarjottiin myös monipuolista merentutkimuksen konsultointipalvelua. Virossa tehtiin yhdessä Geologisen tutkimuskeskuksen (GTK) kanssa merenpohjatutkimusta suunniteltua uutta väylää varten.

Vuonna 2008 Finstashipillä oli kaksi alusta Saimaan jäänmurrossa: Letto ja Kummeli. Muita työtehtäviä olivat väylänhoito Merenkululaitoksen toimeksiannosta sekä ice management -palvelut.

REUNAMERKKEJÄ EIVÄT SÄÄT SIIRTELE

Jos painava alus karauttaa kapealla väylällä pahasti reunamerkkiin, väyläalus Seilillä tiedetään, että kutsu korjaustöihin on tulossa joko sille tai sisaralus Letolle. Niillä on hyvät valmiudet huolehtia reunamerkkien korjaus- tai huoltotöistä.

– Tärkeintä on ulottuva, hyvä nosturi. Myös kuljetuskapasiteettia on riittävästi. Merellä tarvitaan monenlaista. Oma miehistöä pakataan alukseen kymmenkunta. Toinen mokoma on ulkopuolisia ammattilaisia, kuten sukeltajia. Lisäksi matkassa on Merenkululaitoksen tarkastaja, kertoo Seilin päällikkö Lauri Taralainen.

Vioittunut tai kokonaan puuttuva reunamerkki on turvallisuusriski vesiliikenteelle. Korjausaikataulu sovitaan Merenkululaitoksen kanssa erikseen.

– Aina se ei riitä, sillä sääolot ovat työmme haasteellisin osa. Työn aikana alus ei saisi heilua yhtään. Parhaiten työ onnistuisikin tukevasti kiintojäällä. Mutta heti kun sopiva hetki tulee, teemme työn yhteen menoon valmiiksi asti. Yleensä siitä selvittää vajaan vuorokaudessa, Taralainen kertoo.

AVAINLUVUT	2008	2007
Liikevaihto milj. €	4,8	3,7
Operointipäivät	465	457



UUSIA TÖITÄ OSAAJILLE

Väylän reunaan osoittavan kiinteän reunamerkin pohjaosa on juntattu merenpohjaan. Sen päällä on metallilieriö kuin sup-pilo, johon vedenpällinen osa kiinnittyy. Vaihdeavalla osalla on korkeutta vähintään kymmenen metriä.

Usein työ alkaa sillä, että poltetaan irti vanha romuttunut pää-liiosa. Joskus se joudutaan päästämään mereen. Tilalle nostetaan uusi ja ontto teräksinen, valmiiksi maalattu reunamerkin näkyvä osa.

– Sen paikalleen saaminen vaatii tarkkuutta. Saattaa olla myös, että pohjan lieriöosa on vääntynyt, jolloin se on saatava ensin suoristettua oikeaan malliinsa. Kun osa on saatu tukevasti paikalleen, sen sisään pumpataan useita tonneja betonia. Lopuksi siivotaan jäljet sukeltamalla pois kaikki mahdollisesti mereen joutuneet roskat, Seilin päällikkö kuvailee.

Tulevaisuutta mietittäessä voidaan ajatella, että väyläaluksia ja niiden osaavaa henkilöstöä voitaisiin hyödyntää muissa vastaavissa erikoiskalustoa ja -ammattitaitoa vaativissa tehtävissä, kuten tuulivoimaloiden asennus- ja huoltotöissä.

LAUTTALIIKENNE KUNNOLLISTA JA TUNNOLLISTA PERUSPALVELUA SAARISTOON

Finstashipin Saaristovarustamon yksitoista yhteysalusta vastaavat omalta tärkeältä osaltaan Saaristomeren asutun saariston elävänä pysymisestä ja palveluiden kehittymisestä. Vapaa-ajan lisääntymisen myötä myös palveluiden kysyntä säilyy vilkkaana ympäri vuoden.

Yhteysalukset on tehty kestäväksi ja toimimaan turvallisesti myös talviolosuhteissa. Ankarana talvena saattaa aluksille tulla korkeintaan parin kuukauden seisokki, mikäli saaristoon voidaan tehdä jäätiet. Usein toimitaan kuitenkin samalla kulutiheydellä vesitse läpi vuoden.

Päivittäin yhteysalukset pysähtyvät yli sadassa laituripaikassa. Matkustajia ne kuljettavat vuosittain noin 260 000, ajoneuvoja 117 000. Autoja pienimpiin aluksiin mahtuu kuljetettavaksi kaksi, suurempiin 50.

YMPÄRIVUOTINEN KYSYNTÄ KASVAA

Kesällä 2008 Finstaship vastasi tehdyn sopimustäsmennyksen vuoksi ensi kerran palvelun tuottamisesta Rengastien reitillä. Matkustajamäärä kasvoi reitillä 14 prosenttia ja nousi 20 000 matkustajaan. Siitä selvitettiin ammattitaidolla ja joustavuudella. Reittiä liikennöi yhteysalus Antonia. Liikenne päättyi elokuun lopussa. Tulokertymä muodostui matkalipputulosta ja valtion tuesta. Sekä aikataulut että matkojen hinnat olivat Finstashipin päätettävissä yhdessä matkailualan yhteistyötahojen kanssa.

Rengastie-reitin suosio on laajentanut myös matkailualan palvelutarjontaa. Matkailusta on tullut yksi saariston tärkeim-

mistä elinkeinoista. Reitistä on tullut myös tärkeä alueellinen liikenneyhteys, joten sen muuttamisesta ympärivuotiseksi lauttareitiksi on nyt päätetty. Rengastien reitti muuttuu yleiseksi tieksi aikaisintaan v. 2010.

KOHTI PIDEMPIKESTOISIA SOPIMUKSIA

Lauttaliikenteessä työskentelee yhteensä noin 60 henkeä. Puolet heistä asuu itsekin saaristossa. Kerrallaan kunkin aluksen turvallisuudesta ja täsmällisestä matkanteosta huolehtii 2-3 ammattilaista. Henkilöstön pätevydestä on tarkat viranomaismääräykset. Lisäksi heiltä vaaditaan erityistä soveltuvuutta asiakaspalveluun.

Nykyiset yhteysalukset täyttävät hyvin tehtävänsä. Alukset ovat aikoinaan suunniteltu saariston vaihteleviin olosuhteisiin. Vanhimmat alukset ovat kuitenkin yli 30-vuotiaita, joten niiden korvaaminen uuden sukupolven aluksilla tulevien vuosikymmenten liikennetarpeisiin on ajankohtaista. Pohjan tälle luo vuoden 2009 alussa ilmestynyt liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän raportti, jonka mukaan tilaajaviranomaisille annetaan valtuus tehdä liikennepalveluista nykyistä pidempikestoisia sopimuksia.

Finstashipin Saaristovarustamo tuntee saariston asukkaat ja pitää aktiivisesti yhteyttä alueen kuntiin ja edustajiin. Näin saadaan arvokasta tietoa palvelujen kehittämistarpeista. Vain siten voidaan taata tulevaisuudessakin saariston kuljetuspalvelujen toimivuus, turvallisuus, edullisuus ja luotettavuus.

TOIMIVAA JOUKKOLIKENNETÄ KAIKILLA KELEILLÄ

Yhteysalus Kaita liikennöi aikataulunmukaista saaristoliikennettä Rymättylän läntisellä saaristoalueella. Reitin varrella on noin 60 ympärivuotista asukasta.

Jarmo Juvakka on toiminut Kaidan päällikkönä vuodesta 1993. Päällikön työ yhteysaluksella on hänen mielestään pysynyt vuosien saatossa kutakuinkin samansisältöisenä.

– *Normaalien laivarutiinien lisäksi monimuotoisella asiakaspalvelulla on merkittävä rooli tässä työssä. Aluksella kuljetetaan matkustajien ja ajoneuvojen lisäksi postia ja rahtia, pikku-paketeista elävään karjaan, Juvakka kertoo arjen rutiineista.*

AVAINLUVUT	2008	2007
Matkustajia	259 830	248 560
Ajoneuvoja	116 840	114 140
Liikevaihto milj. €	7,0	6,8



AMMATTITAITOISTA ASIAKASPALVELUA

Puhelinliikenne laivalle on ympäri vuoden vilkasta. Monet saaristoon matkaavat tiedustelevat aluksen miehistöltä liikennöinnin ohella paikallista säätä, jäätilannetta ja myrskyvaroituksia.

Viime vuosien leudot talvet ovat korostaneet Juvakan miehistöstä erityisesti yhteysalusten tarvetta.

*– Turvallisia jääteitä ei Rymättylän saaristossa ole ollut mo-
neen vuoteen. Jäätä on ollut kuitenkin sen verran, että pien-
veneellä liikkuminen on ollut mahdotonta. Yhteysalusten
toiminta kelirikkoliikenteessä on ollut ehdoton edellytys saa-
riston asukkaille.*

Juvakka uskoo, että paljonpuhutusta ilmastonmuutoksesta huolimatta jäitä todennäköisesti esiintyy Saaristomerellä myös tulevina vuosina.

*– Valtakunnallisesti joukkoliikenteestä ja sen kehittämisestä
keskustellaan laajalti. Polttoaineiden hintojen uskotaan lähi-
vuosina nousevan, ja paineita kohdistuu erityisesti joukkoliik-
enteeseen. Tulevaisuutta ajatellen on hyvä huomioida, että
saariston yhteysalusliikenne on todella toimivaa joukkoliiken-
nettä, muistuttaa kokenut Kaidan päällikkö.*

OFFSHORE-PALVELUT ASIAKKAAN TAHDISSA VAIKKA ARKTISILLE ALUEILLE

Projektit arktisilla alueilla ovat tulevaisuuden offshore-toiminnan kiinnostavin kohde. Jo lähivuosille on näköpiirissä lukuisia vaativia arktisia projekteja esimerkiksi öljykentillä ja tutkimusmatkoilla.

Finstashipin monitoimimurtajilla on näillä markkinoilla vahva asema. Se perustuu arktisten olosuhteiden erityisosaamisen lisäksi alusten maailmanlaajuisesti ainutlaatuisiin teknisiin ominaisuuksiin. Jäänmurtajien ja offshore-alusten yhdistelmänä niissä on ketteryyttä ja voimaa. Toimintakyky ja turvallisuus ovat huippuluokkaa.

Vuoden 2008 aikana tehtiin päätös MSV Nordican ja Fennican DP (Dynamic Positioning) -järjestelmien uusimisesta, mikä parantaa entisestään alusten teknistä luotettavuutta, ja aluksen pitäminen paikallaan vaativissa oloissa ja tehtävissä onnistuu entistä varmemmin. Myös nosturien uusimisesta Nordicalle ja Botnicalle on tehty päätökset.

Monitoimimurtajat soveltuvat hyvin erilaisiin offshore-tehtäviin, kuten vedenalaisiin rakennus- ja huoltotöihin sekä putkien ja kaapeleiden laskuun. Tärkeimmät asiakkaat ovat öljy- ja kaasuyhtiöitä, tai niille huolto- ja rakennustöitä tekeviä yrityksiä.

SYVEMMÄS, KYLMEMPÄÄN JA KAUEMMAS

Offshore-toimintaan käytetään kaikkia kolmea monitoimimurtajaa, Fennicaa, Nordicaa ja Botnicaa. Toiminnan suunnittelussa on otettava huomioon vuodenajat ja se, millaisissa olosuhteissa työtä tehdään. Yhtenä reunaehtona on, että alusten on tarvittaessa oltava käytettävissä jäänmurtotehtäviin Suomen merialueilla. Pohjanmerellä markkinatilanne offshore-toiminnassa on kuitenkin entistä kilpailumpi lisääntyneen tarjonnan vuoksi. On mentävä yhä syvemmälle, kylmempiin olosuhteisiin ja kauemmas.

Maailmanmarkkinoilla tapahtunut nopea öljynhinnan romahdaminen heijastui selkeästi vuoden 2008 loppupuolella offshore-toimintaan. Shell Exploration & Production Co:n kolmi-vuotisen, kahta monitoimimurtajaa koskevan rahtaussopimuksen peruuntuminen laski hyvin alkaneen vuoden tulosta. Vuoden kestänyt menestyksekkäs yhteistyö toimii kuitenkin hyvänä referenssinä, kun offshore-toiminta taas palautuu entiselleen Alaskassa.

Koko vuoden käyttöaste laski 65 prosenttiin, kun se edellisellä vuonna oli yli 90 prosenttia.

PAIKALLAANPYSYMINENKIN VAATII TAITOA

Monitoimimurtajilla työskentelevän rautaisen miehistön on hallittava raskaan aluksen liikuttelun lisäksi myös sen paikallaanpito rosoisissakin olosuhteissa.

Apuna on tietokoneohjattu DP- eli Dynamic Positioning -järjestelmä. Se käyttää hyväkseen erilaisia paikanmäärittämissä, tuulimittareita ja aluksen liiketunnistussensoreita ja laskee matemaattisen mallin mukaan koko ajan aluksen paikkaa ja alukseen kohdistuvia ulkoisia voimia. Näillä tiedoin DP-järjestelmä säätää automaattisesti aluksen koneita ja potkureita niin, että alus pystyy pysymään paikallaan ja pitämään halutun kurssin.

Jukka Vuosalmi on MSV Nordican 1. perämies ja DP-operaattori, kuten kaikki aluksen kansipäällystön kuuluvat. Täyspätevyys operaattoriksi edellyttää laitevalmistajan tai sertifioidun koulutuskeskuksen kaksiosaista kurssia sekä 180 vuorokauden työharjoittelua todellisissa olosuhteissa. Niiden kasaan saamiseen saattaa mennä parikin vuotta. Ilman merikapteenitutkintoa ei offshore-aluksen kansipäällystön ole myöskään asiaa.

AVAINLUVUT	2008	2007
Liikevaihto milj. €	28,6	39,6
Operointipäivät	650	1 033

AMMATTITAIIDON JA AUTOMAATION YHTEISPELIÄ

Vuosalmi on työskennellyt Nordicalla vuodesta 2002. Sinä aikana hän on nähnyt, että vaikka automaatio hoitaa periaatteessa liikkumisen ja paikallaan pysymisen, tarvittaessa pitää olla valmis ottamaan alus nopeasti käsiä jolle.

– Pohjanmerikin on vihamielinen meri, jossa saa kohdata kovia kelejä. Joskus tulee väistämättä "sääpäiviä", jolloin toiminta on pakko keskeyttää. Sen asiakkaatkin tietävät ja osaavat ottaa laskelmissaan huomioon. Heillä on omat kriteerinsä esimerkiksi aallonkorkeuden suhteen.

Vuoden 2008 päättyessä Nordica ajoi telakalle, jossa siihen asennettiin viimeistä teknologiaa edustavat uudet DP-järjestelmät. Vuosalmi oli mukana suunnittelemassa laitteiston sijoittelua ja valvomassa työtä.

– Uudistus antaa entistä paremmat toimintamahdollisuudet aluksen liikutteluun. Toimintavarmuus paranee ja huoltotarve vähenee. Näkyvyys ulos paranee eikä operaattori ole vain monitorien varassa. Se on tärkeää, kun työskennellään vaikkapa lähellä öljynporauslauttaa. Myös ergonomia-asiat on huomioitu mahdollisuuksien mukaan. Työssä riittää koko ajan haasteita ja monipuolisia tehtäviä. Jatkuva koulutus pitää ajan tasalla, ja uusi tekniikka lisää aluksen toimintavarmuutta ja turvallisuutta, Vuosaari listaa.



HENKILÖSTÖ TYÖHYVINVOINTIA JA OSAAMISEN KEHITTÄMISTÄ

Finstashipin henkilöstöstä löytyy paljon erilaista osaamista, erikoistumista ja yksilöllistä ammattitaitoa. Nämä tekijät yhdessä antavat Finstashipille vahvan kilpailuedun.

Vuoden 2008 aikana henkilöstöhallintoon panostettiin vahvasti. Marraskuussa uusi henkilöstöjohtaja aloitti työnsä. Samalla toteutettiin organisaatiomuutos, jonka yhteydessä tuotanto ja merihenkilöstö -yksikkö jaettiin kahdeksi osastoksi: tekniikka ja hankinnat sekä henkilöstö. Samalla sekä meri- että maahenkilöstön työsuhte- ja koulutusasiat siirtyivät henkilöstöosastolle ja palkanlaskenta liitettiin osaksi henkilöstöosaston miehitystoimintaa.

VOI HYVIN -PROJEKTISTA APUA TYÖSSÄ JAKSAMISEEN

Henkilöstön ikääntyminen sekä jatkuvat muutokset ovat luoneet haasteita työssä jaksamiseen. Sen vuoksi Finstaship käynnisti huhtikuussa 2008 yhdessä Terveystalon kanssa Voi hyvin -projektin, jonka tavoitteena on kokonaisvaltaisen työhyvinvoinnin kehittäminen. Siihen kuuluu ravinto-opillisen, liikunnallisen, terveyskasvatuksellisen valmennuksen lisäksi myös psykologin antamaa ohjausta esimiehille.

OSAAMISEN KEHITTÄMISELLÄ VARMISTETAAN TALVIMERENKULUN OSAAMINEN MYÖS JATKOSSA

Finstaship panostaa edelleen henkilöstön kouluttamiseen. Työntekijöiden ammattitaitoa pidetään yllä jatkuvalla koulutuksella. Henkilöstön moniosaamista lisätään työssä oppimi-

sen ja jatkokoulutuksen avulla. Finstaship on laatinut osaamisen kehittämisohjelman, jonka tavoitteena on kasvattaa nuorista merenkulkijoista arktisen merenkulun moniosaajia, jotka voivat työskennellä sekä jäänmurrossa että offshore-tehtävissä.

KEHITYSKESKUSTELUT

Vuonna 2007 käynnistettiin koko henkilökuntaa koskevat kehityskeskustelut Finstashipin henkilöstöstrategian mukaisesti. Vuoden 2008 aikana yli puolet henkilöstöstä kävi kehityskeskustelun esimiehensä kanssa.

MUUT MERKITTÄVÄT TAPAHTUMAT

Elokuussa 2008 tehtiin merkittävä muutos ns. perinteisten jäänmurtajien miehityssopimuksiin. Uusi sopimus mahdollistaa henkilöstön joustavamman suunnittelun todellisen tarpeen mukaisesti.

Finstashipin palveluksessa oli vuoden 2008 lopussa 454 henkilöä (485), joista merihenkilöstöä oli 409 (442) ja toimihenkilöitä 45 (43). Koko henkilöstöstä määräaikaista työntekijöitä oli yhteensä 5 (10) henkilöä. Henkilöstön keski-ikä vuoden 2008 lopussa oli 45,6 vuotta (47,7). Osa-aikaeläkeläisiä oli 25 (28).

JÄRJESTELMÄLLISESTI KOHTI MONIOSAAMISTA

Finstashipin osaamisen kehittämisohjelma tähtää siihen, että omassa talossa kasvaa tulevaisuutta varten uusi moniosaajien sukupolvi. Ajohenkilöstön tulee taitaa sekä offshore-että jäänmurtajatoiminnot. Tavoitteeseen pääsemiseksi tarvitaan vahvan pohjakoulutuksen lisäksi opiskelua ja monenlaisia kurssisuorituksia sekä laajaa työkokemusta monelta alukselta. Työn on lisäksi vastattava kunkin osa-alueen vaatavuustasoa.

Kaikilta rekrytoitavilta vaaditaan merikapteenin koulutus ja mielellään Merenkululaitoksen pätevyyskirja vähintään ensimmäiseltä, eli vahtiperämiestasolta. Yliperämiehen ja merikapteenin pätevyden saavuttaminen vaatii vuosien työkokemuksen.

Moniosaajien koulutusohjelmaan kuuluvat HLO- (Helicopter Landing Officer) ja BNS-kurssit (Basic Safety and Emergency Training). HLO-koulutuksen saanut vastaa helikopterikentän toiminnasta aluksella. BNS sisältää palo- ja pelastautumistointaan liittyvät asiat sekä alukselta että helikopterista. Seuraavana pykälänä on monivaiheisen DP-operaattorin (Dynamic Positioning -järjestelmä) pätevyiden hankinta. Siitä urapolku rakentuu portaittain kokemuksen ja koulutuksen kautta. Matkaan tarvitaan myös asiakaslähtöistä ajattelua, sosiaalisuutta, paineensietokykyä, uskallusta, joustavuutta, ennakkoluottomuutta ja kansainvälisen kanssakäymisen taitoja.

AVAINLUVUT	2008	2007	IKÄ- JA SUKUPUOLIJAKAUMA	2008	2007
Henkilöstöä keskimäärin	454	485	Henkilöstön keski-ikä	45,6	47,7
Maahenkilöstö	45	43	Naisia, %	13,7	17,7
Merihenkilöstö	409	442	Miehiä, %	86,3	82,3



KOKEMUS KARTTUU PITKÄJÄNTEISESTI

Ammattikoulussa matruusin ja perään ammattikorkeakoulussa merikapteenin tutkinnon suorittanut **Nina Miikkulainen** tuli ensi kerran töihin jäänmurtajalle talvella 2003. Yliperämiehen pätevyyskirja taskussaan hän kerää nyt työkokemusta seuraavan portaan saavuttamiseksi.

– Kurssituksia on paljon, vaatiihan ammattipätevyden ylläpitokin omansa. Lisäksi tulevat Finstashipin koulutukset. Kaukokatseisuutta tämä vaatii itseltä ja työnantajalta. Jäänmurtaustyön kokemukset eivät synny sulissa vesissä, Miikkulainen toteaa.

Miikkulainen on työskennellyt reilut kaksi vuotta offshore-aluksella, ja hänellä on siellä tarvittava DP-operaattorin pätevyys. Jäänmurrossa hänellä on ajoperämieskirjaan merkityn kokemuksen kautta Merenkulkulaitokselta saatu luotsausvapaus Suomen talviolissa.

Nina Miikkulainen kertoo tehneensä itsestään selvän ammatinvalintansa varhain, kun isän työ Saimaan piiriin katsastajana veti tytön veden ja höyrylaivojen ääreen.

TEKNIikka JA HANKINNAT

Finstashipin tekniikka ja hankinnat -osasto vastaa siitä, että liiketoimintojen käytössä on niiden tarvitsema toimintakuntoinen aluskapasiteetti. Osaston päätehtäviä ovat alusten huoltosuunnitelmien mukainen kunnossapito, alusten laitteistojen ja järjestelmien kehittäminen sekä hankinnat. Tekniikka ja hankinnat -osasto tuottaa myös hoitovarustamopalveluja, joita ovat konsultointi- ja tekniset palvelut.

TOIMINTA VUONNA 2008

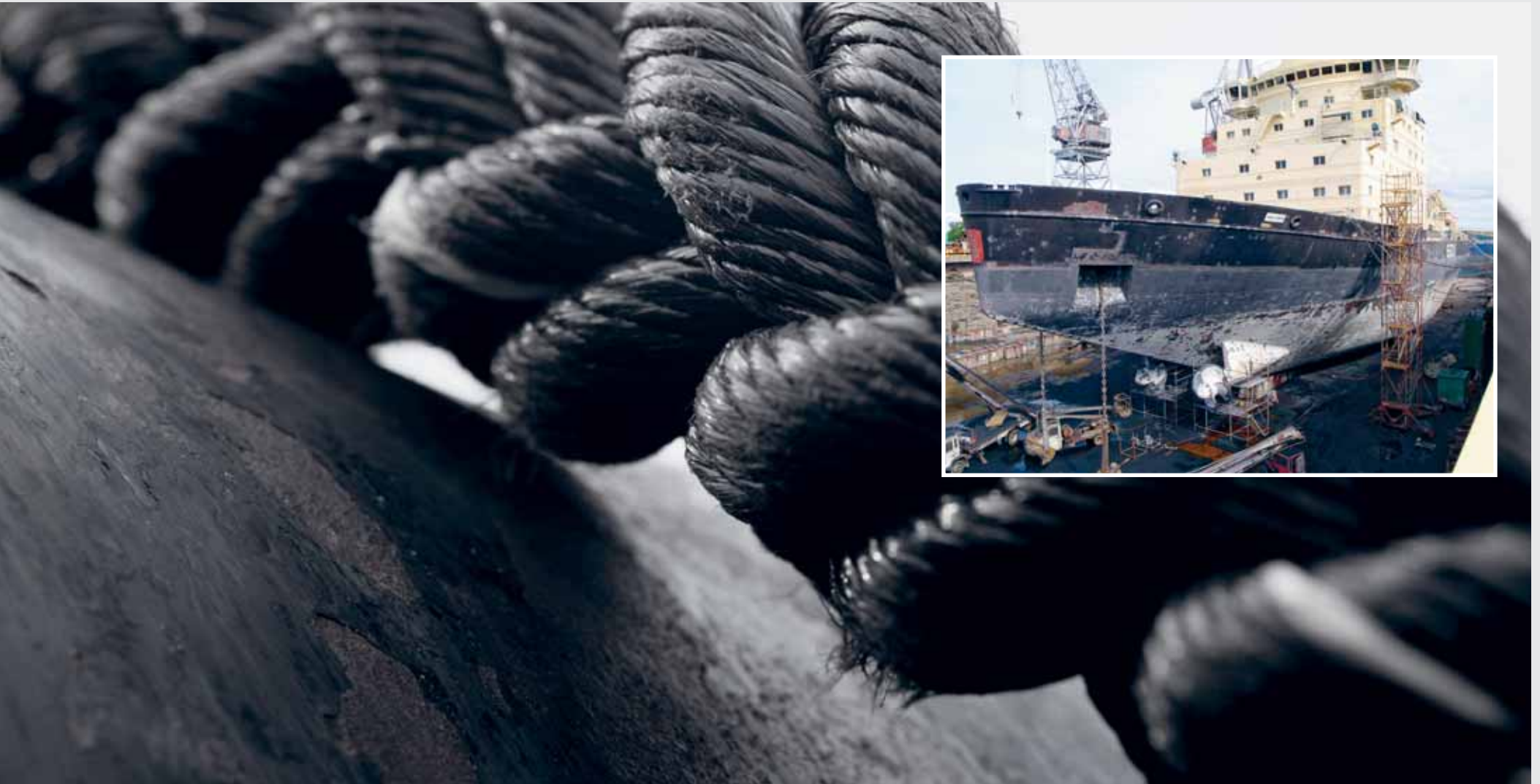
Finstaship vastasi koko 29 alusta käsittävän laivastonsa kunnossapidosta. Vuoden aikana teetettiin huoltosuunnitelman mukaiset huollot ja telakoinnit.

Jäänmurtajista telakoitiin Sisu elo-syyskuussa. Monitoimialusten luokitustelakoinnissa olivat Fennica tammikuussa ja Botnica huhtikuussa. Väyläaluksista telakoitiin Seili ja Linja. Yhteysaluksista telakoitiin Aura, Finnö, Kaita, Rosala II, Jurmo II ja Linja.

Finstaship käynnisti monitoimialusten päivitysinvestoinnit tilaamalla Fennicalle ja Nordicalle DP-automaatiojärjestelmät sekä Nordicalle ja Botnicalle uudet offshore-nosturit. Näiden asennus ja käyttöönotto tapahtuvat 2009 ja 2010. Lisäksi luotiin valmius jäänmurtaja Voiman korvaavan monitoimialuksen tilaamiselle, teettämällä uuden aluksen konseptisuunnittelu ja tekninen erittely.

Monitoimialusten nostureiden huolto- ja miehityssopimus solmittiin kesäkuussa GDV Maritime AS:n kanssa. Sopimus astui voimaan elokuussa.

Finstaship toteutti jäänmurtajien kunnossapidon suunnittelu-, seuranta- ja raportointijärjestelmän kehitysprojektin. Projektin tarkoituksena oli yhdenmukaistaa alusten kunnossapito-ohjelmiston rakenne ja raportointi, ja siten helpottaa henkilöstön liikkumista aluksesta toiselle. Vuonna 2009 projekti jatkuu muissa alusryhmissä.



TURVALLISUUS

Finstashipin toiminnan peruseriaatteena on turvallisuusnäkökohtien huomioiminen kaikessa toiminnassa. Finstaship pyrkii toimimaan turvallisesti sekä ennaltaehkäisemään työtapaturmat ja ympäristöonnettomuudet. Se kehittää jatkuvasti turvallisuustoimintaansa sekä henkilökuntansa tietoisuutta turvallisuus- ja ympäristöasioissa. Työntekijöitä kannustetaan ennaltaehkäisevään ja vastuulliseen suhtautumiseen turvallisuusasioissa.

TURVALLISUUSJÄRJESTELMÄT

ISM-koodi

Finstashipin turvallisuusjärjestelmä pohjautuu kansainväliseen IMO:n (International Maritime Organization) ISM-koodiin (International Safety Management Code). Järjestelmä on sertifioitu koodin vaatimusten mukaisesti, ja se tarkastetaan säännöllisesti viranomaisten tekemissä auditoinneissa. Maaorganisaatio ja yhteysalusliikenteen matkustaja-alukset auditoidaan vuosittain. Muut Finstashipin ISM-koodin mukaiset alukset auditoidaan kahden ja puolen vuoden välein.

Merenkululaitos suoritti konttorilla turvallisuusjohtamisjärjestelmän uusinta-auditoinnin. Finstashipin turvallisuusjohtamisjärjestelmä hyväksyttiin keväällä 2008. Saaristovarustamon turvallisuusjohtamisjärjestelmä auditointiin ja hyväksyttiin kesällä 2008.

Viranomaisten vaatiman turvallisuusjohtamisjärjestelmän lisäksi offshore-asiakkaat haluavat usein varmistaa, että Finsta-

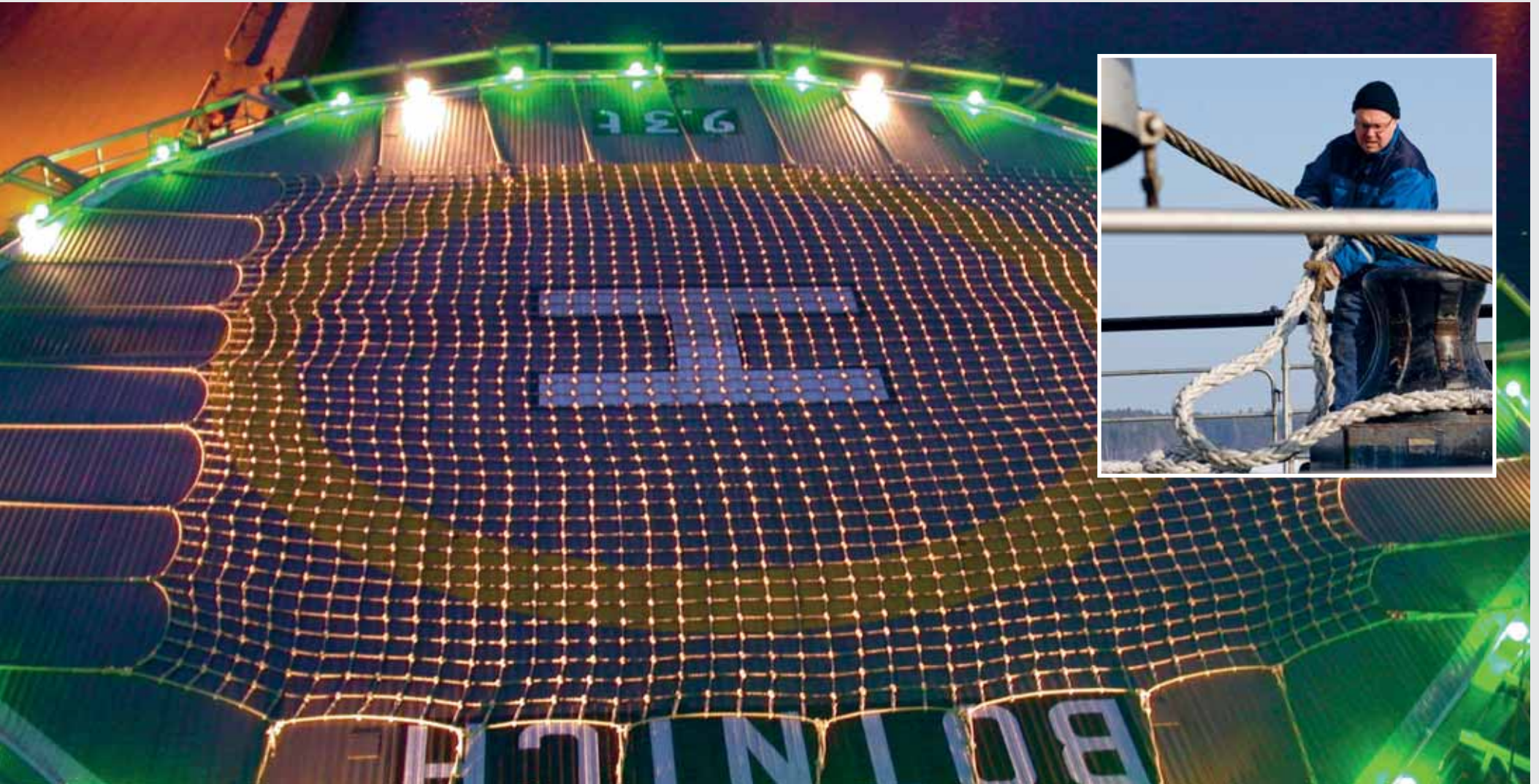
shipin toiminta täyttää myös heidän turvallisuus- ja ympäristöjärjestelmiensä laatukriteerit. Asiakkaat auditoivat offshore-alukset vuoden 2008 aikana useaan kertaan.

Pienille alle 500 bruttotonnin väyläaluksille, joilta viranomaiset eivät edellytä kirjallista turvallisuusjohtamisjärjestelmää, Finstaship on laatinut aluskohtaiset turvallisuuskäsikirjat. Ne vastaavat sisällöltään sertifioitujen alusten käsikirjoja.

ISPS-koodi

Kaikki Finstashipin operoimat ulkomaanliikenteen alukset ovat ISPS-koodin (International Ship and Port Facility Security Code) piirissä. Koodin vaatimusten mukaan yhteisharjoituksia viranomaisten kanssa on pidettävä noin puolentoista vuoden välein. Vuonna 2008 monitoimimurtajien kanssa pidettiin kaksi harjoitusta, joihin myös maaorganisaatio osallistui. Lisäksi rajavartiolaitos kävi harjoittelemassa perinteisillä jäämurtajilla.

Vuonna 2008 Finstashipin aluksilla sattui 18 työtapaturmaa, jotka johtivat työntekijän loukkaantumiseen. Työtapaturmista neljä oli kaatumisista ja nostoista aiheutuneita luunmurtumia ja venähdyksiä aiheuttaen 45 - 137 päivän sairauspoissaolon. Työtapaturmista 14 oli lieviä, ja ne aiheuttivat 0 - 20 päivän sairauspoissaolot. Edellä mainitut aiheutuivat yleensä niin kutsutusta hallinnan menettämisestä, josta oli seurauksena venähdyksiä ja lieviä ruhjeita.



YMPÄRISTÖ

Ympäristövastuullisuus on tärkeä osa Finstashipin toimintaa. Ympäristönsuojelutoiminnassa noudatetaan ISM-koodin ja IMO:n MARPOL-yleissopimuksen (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) määräysten lisäksi kansallisia ohjeita ja määräyksiä.

Finstaship pyrkii vähentämään ympäristön kuormitusta muun muassa käyttämällä vähärikkistä polttoöljyä.

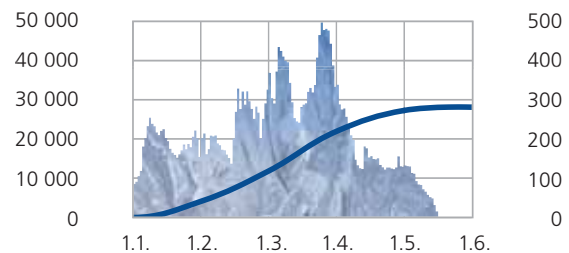
POLTTOÖLJYN KULUTUS (tonnia)	2008	2007
KEVYT		
Jäänmurtajat	9 215	17 337
Väyläalukset	450	187
Yhteysalukset	1 527	1 761
Yhteensä	11 192	19 285
RASKAS		
Jäänmurtajat	3 561	10 162
POLTTOAINEEN PALAMISESTA AIHEUTUNEET HIILIDIOKSIDI- PÄÄSTÖT (tonnia)	46 965	93 269



LAIVASTO 31.12.2008

JÄÄTILANNE km²

OPEROINTIPÄIVÄT



JÄÄNMURTAJAT JA MONITOIMIMURTAJAT



KONTIO
98,6 • 24,2 • 8,0 • 15 000



OTSO
98,6 • 24,2 • 8,0 • 15 000



SISU
106,6 • 23,8 • 8,3 • 16 200



URHO
106,6 • 23,8 • 8,3 • 16 200



VOIMA
83,5 • 19,4 • 7,0 • 10 200



BOTNICA
97,0 • 24,3 • 8,5 • 10 000



FENNICA
116,0 • 26,0 • 8,4 • 15 000



NORDICA
116,0 • 26,0 • 8,4 • 15 000

YHTEYSALUKSET



AURA
53,8 • 12,0 • 4,2 • 1 900



AURORA
53,8 • 12,0 • 4,2 • 1 900



ANTONIA
48,5 • 9,1 • 3,5 • 602



FALKÖ
33,3 • 6,6 • 2,4 • 633



JURMO II
33,3 • 6,6 • 2,4 • 633



ROSALA II
33,3 • 6,6 • 2,4 • 633



VIKEN
31,6 • 8,0 • 2,9 • 530



KAITA
24,5 • 7,2 • 2,2 • 580



KIVIMO
24,5 • 7,2 • 2,2 • 580



FINNÖ
19,8 • 5,8 • 2,2 • 350



FISKÖ
19,8 • 5,8 • 2,2 • 350

VÄYLÄALUKSET



SEILI
50,5 • 12,2 • 3,8 • 2 200



LETTO
42,7 • 12,2 • 3,8 • 2 500



LINJA
34,9 • 9,0 • 2,8 • 1 600



SEKTORI
33,0 • 7,9 • 2,5 • 638



KUMMELI
28,2 • 7,9 • 2,5 • 638



OILI 1
24,5 • 6,6 • 2,1 • 399



OILI 2
24,5 • 6,6 • 2,1 • 268



OILI 3
24,5 • 6,6 • 2,1 • 268



OILI 4
19,9 • 6,5 • 2,0 • 252

PITUUS m • LEVEYS m • SYVÄYS m • TEHO kW

TILINPÄÄTÖS 2008 TOIMINTAKERTOMUS TILIKAUDELTA 1.1.–31.12.2008

Vuosi 2008 oli Varustamoliikelaitoksen viides tilikausi.

PALVELU- JA MUUT TOIMINTATAVOITTEET SEKÄ TULOS- JA TULOUTUSTAVOITTEET VUONNA 2008

Eduskunnan Varustamoliikelaitokselle asettamat palvelu- ja toimintatavoitteet vuodelle 2008 olivat:

- Varustamoliikelaitoksen tavoitteena on huolehtia toimialaansa kuuluvien palvelujen tarjonnasta ja kehittämisestä liiketoiminnan edellytysten mukaisesti.
- Varustamoliikelaitos tarjoutuu öljyntorjuntatehtäviin ja jäänmurtopalvelujen tuottamiseen koko maassa. Liikelaitos varautuu hoitamaan tehtäviä myös poikkeusoloissa sen mukaan kuin liikenne- ja viestintäministeriö määrää.

Liikenne- ja viestintäministeriön Varustamoliikelaitokselle asettamat palvelu- ja toimintatavoitteet vuodelle 2008 olivat:

- Tulostavoitteeksi asetettiin 2.890.000 euroa.
- Tuloutustavoitteeksi asetettiin 50 % prosenttia voitosta, kuitenkin vähintään miljoona euroa.
- Varustamoliikelaitos ryhtyy vaadittaviin toimenpiteisiin tervehdyttämishjelma 2008 – 2010 toteuttamiseksi siten, että henkilöstökustannuksissa, jäänmurrossa ja öljyntorjunnassa saavutetaan vuoteen 2010 mennessä yhteensä noin 7 miljoonan tulosparannus vuoden 2006 tasoon verrattuna, sekä raportoi tervehdyttämishjelman edistymisestä puolivuositain liikenne- ja viestintäministeriölle.
- Varustamoliikelaitos sopeuttaa kustannustasoaan strategiansa mukaisesti ulkomaanliikenteen kauppamerenkulun tasoa kohti ottaen kuitenkin samalla huomioon vaatimukset liikelaitoksen toimintaedellytysten ja kilpailukyyn säilymisestä.
- Varustamoliikelaitos käynnistää uudentyypisen jäänmurtoon ja muuhun toimialaan kuuluvan liiketoimintaan soveltuvan alusinvestoinnin suunnittelun.
- Varustamoliikelaitos parantaa ympäristö- ja yhteiskuntavuorovaikutustaan kehittämällä ympäristön kuormitusta kuvaavien päästöjen seurantaan liittyviä mittareita.
- Varustamoliikelaitos osallistuu osaltaan ja osoittaa tarvittavat resurssit liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tehtävään työhön, jossa kartoitetaan ja analysoidaan EU:n sisämarkkinoille sopivia ratkaisuja nykyisin liikelaitosmuodossa tuotettavien Varustamoliikelaitoksen tarjoamien palvelujen järjestämiseksi.

Varustamoliikelaitos saavutti eduskunnan vuodelle 2008 asettamat palvelu- ja toimintatavoitteet. Se hoiti koko Suomen merialueen jäänmurron Merenkululaitoksen asettamien palvelutasovaatimusten mukaisesti. Väyläaluksilla ylläpidettiin valmiutta öljyntorjuntatehtäviin koko maassa Suomen ympäristökeskuksen kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettamat palvelu- ja toimintatavoitteet saavutettiin lukuun ottamatta yhteiskuntavuorovaikutusta, jonka kehitystyö on kesken.

TALOUDELLISET TAVOITTEET

Liikenne- ja viestintäministeriön asettamia taloudellisia tavoitteita ei saavutettu.

LIKEVAIHTO JA TULOS

Varustamoliikelaitoksen koko vuoden liikevaihto oli 60,7 miljoonaa euroa (72,3 miljoonaa euroa vuonna 2007), liiketappio 2,9 (liikevoitto 5,9 miljoonaa euroa vuonna 2007) ja tilikauden tappio 5,8 miljoonaa euroa (tilikauden voitto 4,0 vuonna 2007). Varustamoliikelaitoksen tulostavoite jäi saavuttamatta tuloksen ollessa 5,8 miljoonaa euroa tappiollinen, minkä seurauksena liikenne- ja viestintäministeriön tuloutustavoitetta ei myöskään saavutettu. Tilikauden 2007 tuloksesta liikelaitos sen sijaan tuloutti 2,0 miljoonaa euroa. Varustamoliikelaitos on maksanut valtiolle vuodelta 2008 lainan korkoina 2,8 miljoonaa euroa ja lainan lyhennyksinä 4,3 miljoonaa euroa.

KOTIMAAN LIKETOIMINNAT

Varustamoliikelaitoksen viidennellä tilikaudella kotimaan liiketoiminta jatkui ennallaan. Toimivia markkinoita ei ole kaikilta osin kotimaassa. Suurin osa sopimuksista on syntynyt neuvottelumenettelyn eikä kilpailutuksen tuloksena. Suurin kotimainen asiakas oli edelleen Merenkululaitos. Jäänmurtosopimusta jatkettiin syksyllä 2008, ja sen kestoksi tuli 12 kuukautta.

Ennätyksellisen leudosta talvesta johtuen vuonna 2008 jäänmurron operointipäiviä oli vain 285 (474). Jäänmurtopalvelun liikevaihto jäi 20,3 miljoonaan euroon (22,0). Selkämerellä eikä Suomenlahdella tarvittu koko talvena jäänmurtoa, mikä johti siihen, että kaksi perinteistä murtajista oli laiturissa koko talven. Jäänmurrossa noudatettiin Merenkululaitoksen kanssa voimassa ollutta jäänmurtosopimusta ja sen ensimmäistä optiovuotta. Jäänmurron tulostavoite saavutettiin, ja se oli voitollinen.

Väyläpalveluiden 4,8 miljoonan euron liikevaihdosta vajaa puolet muodostui öljyntorjuntavalmiuden ylläpidosta saaduista korvauksista. Väyläpalveluiden operointipäiviä oli 465 (457). Tuotot eivät kuitenkaan riittäneet kattamaan valmiuden ylläpidosta aiheutuneita kustannuksia vaan aiheuttivat liiketoimintayksikölle 0,3 miljoonan euron tappion. Vuoden lopulla Varustamoliikelaitos solmi Viron Merenkululaitoksen kanssa bareboat-rahtaus sopimuksen väyläalus Sektorista. Sektorin rahtausaika on viisi vuotta ja optiona viisi vuotta lisää. Alus toimii yhdistettynä merenmittaus- ja öljyntorjuntalauksena Viron rannikolla.

Lauttaliikenteen toiminnot jatkuivat edellisvuoden tapaan. Liikevaihto pysyi ennallaan ollen 7,0 miljoonaa euroa (6,8). Liikenteen kilpailutusta pohti liikenne- ja viestintäministeriön asettama uusi työryhmä, jonka raportti siirtyi vuoden 2009 puolelle. Tämän vuoksi reittejä ei kilpailutettu. Tiehallinto jatkoi kahden reitin sopimuksia kahdella optiovuodella. Liikenne yhteys- ja lauttareiteillä kehittyi edelleen positiivisesti. Lauttaliikenteen tulos jäi lievästi tappiolliseksi.

OFFSHORE

Ulkomailta tapahtuvan offshore-liiketoiminnan osuus kokonaisliikevaihdosta jäi alle 50 %:iin ollen alhaisempi kuin vuonna 2007. Vuoden aikana saatiin uusia asiakkuuksia, mutta monitoroimialusten käyttöaste jäi kuitenkin alhaiseksi ollen n. 65 %. Rahtitaso jäi myös edellisvuodesta. Vuoden viimeisellä neljänneksellä tapahtunut dramaattinen muutos markkinaympäristössä ja öljyn hinnan raju lasku vaikuttivat öljy- ja kaasuyhtiöiden projektien aloittamiseen viivästyttäen niitä. Merkittäviä neuvottelujen alla olleita rahtaus sopimuksia jätettiin toteuttamatta, joten loppuvuonna monitoroimialukset makutettiin vaiheittain.

Vuoden 2008 alussa peruuntuneen rahtauksen ja viimeisellä neljänneksellä tapahtuneen markkinoiden heikentymisen vuoksi offshoren liikevaihto jäi 28,6 miljoonaan euroon (39,6) ja operointipäiviä oli 650 (1033). Vuonna 2008 offshore-liiketoiminta oli tappiollista 1,1 miljoonaa euroa, minkä lisäksi tulosta rasitti 5,0 miljoonan euron epävarmoista saamisista kirjattu luottotappio.

INVESTOINNIT

Valtion toisessa talousarvioesityksessä Varustamoliikelaitokselle annettiin valtuudet 110 miljoonan euron investointeihin ja 110 miljoonan euron investointeja koskeviin sitoumuksiin lähinnä uuden monitoroimimurtajan uudisrakennusta varten. Uudisrakennushankkeen suunnittelu käynnistettiin tilikauden aikana, ja sitä jatketaan vuonna 2009. Bruttoinvestointeja tehtiin tilikaudella 14,3 miljoonalla eurolla (5,1), jotka rahoitettiin tulorahoituksella. Merkittävimmät sitoumukset tehtiin kahden monitoroimimurtajan uusiin nostureihin sekä vuoden 2009 telakointeihin liittyviin hankintoihin. Uudet nosturit valmistuvat ja otetaan käyttöön vuoden 2010 aikana.

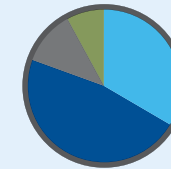
RAHOITUS

Varustamoliikelaitoksen rahoitusasema ja maksuvalmius heikkenivät vuoden aikana. Loppuvuonna offshore-liiketoiminnasta aiheutui luottotappioita asiakkaan jouduttua rahoitusvaikeuksiin. Tämä aiheutti osaltaan maksuvalmiuden heikentymisen. Rahavarat vuoden lopussa olivat 4,5 miljoonaa euroa (15,1).

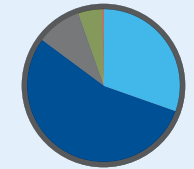
LIIVEVAIHDON JAKAUMA (milj. €)

Jäänmurto	20,3
Offshore	28,6
Lauttaliikenne	7,0
Väyläpalvelut	4,8
Muut	0,0
Yhteensä	60,7

2008



2007



72,3

Varustamoliikelaitoksella on käytettävissään 10 miljoonan euron luotollinen shekkilimiitti, jota ei käytetty tilikauden aikana.

Vuoden aikana lyhennettiin valtion velkaa suunnitelman mukaisesti 4,3 miljoonalla eurolla (4,3). Vuoden lopussa valtion velkaa oli 64,5 miljoonaa euroa (68,8). Liikelaitoksella ei ole valtion lainan lisäksi muuta pitkäaikaista velkaa.

HALLINNOINTIPERIAATTEET

Varustamoliikelaitoksen hallinnointi- ja ohjausjärjestelmä on ollut käytössä 1.1.2006 alkaen.

Hyvän hallinnon lähtökohtana on omistajien tai muiden toiminnalle tärkeiden sidosryhmien etujen turvaaminen organisaation ja toimintatapojen oikeanlaisella järjestämisellä. Sen keskeisiä osia ovat hallituksen ja operatiivisen johdon vastuiden ja velvollisuuksien määrittely sekä tehtävien ja työskentelyn organisointi.

Hallitus kokoontui 12 kertaa, tarkastusvaliokunta 6 kertaa ja henkilöstö- ja palkkiovaliokunta 8 kertaa vuoden 2008 aikana. Hallinnointi- ja ohjausjärjestelmää kehitetään jatkuvasti vastaamaan liikelaitoksen tarpeita.

RISKIENHALLINTA

Varustamoliikelaitoksen hallitus hyväksyy riskienhallintaan liittyvät toimintatavat ja valvoo niiden toteuttamista yhdessä tilintarkastajan kanssa. Operatiivinen johto vastaa riskienhallinnan käytännön toteuttamisesta.

Vuoden 2007 aikana Varustamoliikelaitoksen riskikartoitusta täsmennettiin vastuiden ja aikataulujen osalta. Erityistä huomiota kiinnitettiin offshore-toimintaan, jonka osuus liiketoiminnasta on merkittävä. Operatiivisen johdon toimet eivät edenneet tavoitteiden mukaisesti vuoden 2008 aikana.

Rahoitusriskin pienentämiseksi käytetään valuuttamääräisten ostojen ja myyntien terminointia ja valuuttaoptioita.

Luottotappioriskejä pyritään hallitsemaan asiakkaiden luottotietojen tutkimisella ja neuvottelemalla turvaavista vakuuksista.

Vahinkoriskeiltä on suojauduttu kattavilla vakuutuksilla.

Turvallisuuden kehittämiseksi ja ylläpitämiseksi kaikilla aluksilla on aluskohtainen turvallisuusjohtajajärjestelmä.

HENKILÖSTÖ

Varustamoliikelaitoksen henkilömäärä oli vuoden 2008 lopussa 454 henkilöä (485), joista 409 (442) oli merihenkilöstöä ja 45 (43) toimihenkilöitä. Henkilötyövuosia kertyi vuonna 2008 yhteensä 408 (478). Koko henkilöstön keski-ikä vuonna 2008 oli 45,6 vuotta (47,7). Osa-aikaeläkeläisiä oli 25 (28).






Vuoden 2008 aikana henkilöstön sitouttamiseen ja toimintakulttuurin muuttamiseen panostettiin mm. järjestämällä koko henkilöstölle tarkoitettuja varustamopäiviä. Kehityskeskustelujen saattamista koko henkilöstön piiriin jatkettiin vuoden 2008 aikana.

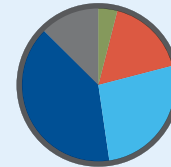
LOMAUTUKSET

Vuoden 2008 huhtikuussa aloitetut yt-neuvottelut merityöntekijäpuolen kanssa jatkuivat kesäkuuhun saakka. Neuvottelut koskivat henkilöstön uudelleen sijoittamista ja mahdollisia lomautuksia, jotka johduivat tuotannollisista ja taloudellisista syistä vuonna 2006 tapahtuneesta hoitoalusliiketoiminnan supistumisesta ja jäänmurtaaja Avun myynnistä. Neuvottelujen tuloksena lomautusilmoitus annettiin 29 henkilölle. Lomautukset olivat määräaikaista. Tilikauden päättyessä lomautettuina oli 11 työntekijää.

HENKILÖSTÖN IKÄJAKAUMA

2008

	20–29-vuotiaat	18
	20–39-vuotiaat	77
	40–49-vuotiaat	121
	50–59-vuotiaat	181
	60-vuotiaat ja sitä vanhemmat	57



ORGANISAATIO

Varustamoliikelaitoksen toimitusjohtaja Esko Mustamäki erosi ja talusjohtaja Hannu Haltsonen jätti tehtävänsä 2.12.2008. Vt. toimitusjohtajaksi nimitettiin Veijo Hiukka 3.12.2008 alkaen.

Varustamoliikelaitoksen organisaatiota selkeytettiin jakamalla tuotanto ja merihenkilöstö -yksikkö kahteen eri osastoon, tekniikka ja hankinnat sekä henkilöstöosastoksi. Tämän lisäksi markkinointi ja asiakkuudet -yksikkö lakkautettiin sekä talous ja hallinto -yksikkö muutettiin talousosastoksi. Muutokset astuivat voimaan 10.11.2008 alkaen.

Varustamoliikelaitoksella on kaksi liiketoimintaryhmää, Baltic Sea Services ja Deep Sea Services. Edelliseen kuuluu jäänmurto-, väyläpalvelu- ja lauttaliikenneliiketoimintayksiköt ja jälkimmäiseen offshore-liiketoimintayksikkö. Tukitoimintoina toimivat tekniikka ja hankinnat, henkilöstö, talous sekä esikunta.

Varustamoliikelaitos allekirjoitti 22.1.2008 vuokrasopimuksen uusista toimitiloista. Uudet toimitilat Espoon Keilaniemessä otettiin käyttöön kesäkuun alussa.

JOHTORYHMÄ

Toimitusjohtajana toimi 2.12.2008 asti Esko Mustamäki ja 3.12.2008 alkaen vt. toimitusjohtana Veijo Hiukka.

Johtoryhmään kuuluivat:

Thomas Doepel, johtaja, henkilöstö, 10.11.2008 alkaen
Hannu Haltsonen, johtaja, talous ja hallinto, 2.12.2008 asti
Veijo Hiukka, johtaja, Baltic Sea Services
Sari Kanerva, johtaja, Deep Sea Services
Ulrika Larpes, johtaja, lakiasiat
Kari Patrakka, johtaja, tekniikka ja hankinnat, 16.8.2008 alkaen
Kajja Riipinen, vt. johtaja, talous, 3.12.2008 alkaen
Vesa Savolainen, johtaja, tuotanto ja merihenkilöstö, 15.8.2008 asti
Jari Tuomainen, turvallisuuspäällikkö

Johtoryhmän kokouksiin osallistui lisäksi Pekka Savikko henkilöstön edustajana 30.6.2008 asti.

HALLITUS 2007 – 2009

Valtioneuvoston Varustamoliikelaitokselle 31.12.2009 asti nimittämän hallituksen muodostavat:
Puheenjohtaja Antti Vehviläinen, kauppat. maist., MBA
Varapuheenjohtaja Mika Mäkilä, oikeust. kand., kauppat. kand.

Jäsenet:

Sari Aitokallio, varat.
Maarit Herranen, dipl.ins.
Henry Lindelöf, hallintot. maist.
Kirsti Piponius, kauppat. maist.
Jukka Suominen, dipl.ins., ekon.
Henkilöstön edustaja Teemu Alstela, merikapteeni

Henkilöstön varajäsen Jorma Korhonen, teknikko

TILINTARKASTAJAT

Tilintarkastajina vuonna 2008 toimi KHT-yhteisö Tuokko Tilintarkastus Oy, jonka päävastuullinen tilintarkastaja on KHT Yrjö Tuokko. Lisäksi tilintarkastajana toimi JHTT Jaakko Eskola.

LIIKETOIMINNAN KEHITTÄMINEN

Valtioneuvoston talouspoliittinen ministeriövaliokunta päätti 11.12.2007 Varustamoliikelaitoksen tervehdyttämisohjelmasta 2008 – 2010, jonka tavoitteena on saavuttaa vuoteen 2010 mennessä 7 miljoonan euron kustannussäästöt. Varustamoliikelaitos veloitettiin raportoimaan ohjelman toteutuksesta liikenne- ja viestintäministeriölle kaksi kertaa vuodessa. Ensimmäinen seurantaraportti annettiin ministeriölle elokuussa 2008.

OLENNAISET TILIKAUDEN JÄLKEISET TAPAHTUMAT JA TULEVAISUUDEN NÄKYMÄT

Offshore-markkinoiden heikon kysynnän ennakoidaan jatkuvan alkuvuonna yleisen epävarmuuden ja kansainvälisen talouskriisin vuoksi. Öljyn hinnan kehitys vaikuttaa oleellisesti offshore-markkinoiden kehittymiseen. Kysyntä arktisten alueiden pitkäaikaisille rahtauksille vuodesta 2010 eteenpäin näyttää kuitenkin kasvavan.

Kotimaan alusliikenteen kehityksen arvioidaan olevan maltillista johtuen teollisuuden toimintojen supistumisesta. Jäänmurtajasopimusneuvottelujen alkaminen ennakoi lyhyttä sopimusjaksoa, mikä osaltaan vaikeuttaa uusinvestointien käynnistämistä. Saaristoliikenteen lauttojen ja yhteysaluspalvelujen hankinta- ja palvelutasoselvitys valmistui tammikuussa. Raportin esitykset luovat mahdollisuuden pitempiäaikaisiin ja toimivampiin sopimusmalleihin.

Varustamoliikelaitoksessa käynnistettiin alkuvuonna 2009 yhteistoimintaneuvottelut tuotannollisista ja taloudellisista syistä laitoksen tuloskehityksen ja taloudellisen aseman parantamiseksi kustannussäästöjen avulla.

Vuoden 2008 alussa valtiovarainministeriö käynnisti selvitystyön valtion liikelaitosten sopivuudesta EU:n yhteismarkkinoille. Yhtenä vaihtoehtona on liikelaitosten yhtiöittäminen. Mahdolliseen yhtiöittämiseen Varustamoliikelaitoksen johto on ottanut myönteisen kannan.

TULOSLASKELMA	2008 EURO	%	2007 EURO
LIIKEVAIHTO	60 718 858	100,0	72 349 117
Liiketoiminnan muut tuotot	56 679	0,1	79 473
Materiaalit ja palvelut			
Aineet, tarvikkeet ja tavarat			
Ostot tilikauden aikana	3 632 573	6,0	3 532 361
Varastojen lisäys (-) tai vähennys (+)	-205 111	-0,3	-580 680
Ulkopuoliset palvelut	7 238 641	11,9	13 286 428
	10 666 104	17,6	16 238 109
Henkilöstökulut			
Palkat ja palkkiot	22 335 605	36,8	24 380 739
Henkilösivukulut			
Eläkekulut	3 707 519	6,1	3 868 690
Muut henkilösivukulut	1 164 638	1,9	1 393 931
	27 207 762	44,8	29 643 360
Poistot ja arvonalentumiset			
Suunnitelman mukaiset poistot	13 159 264	21,7	12 005 938
Liiketoiminnan muut kulut	12 619 721	20,8	8 640 357
LIIKEVOITTO/ -TAPPIO	-2 877 314	-4,7	5 900 827
Rahoitustuotot ja -kulut			
Tuotot muista pysyvien vastaavien sijoituksista			
Muut korko- ja rahoitustuotot	1 422 627	2,3	1 634 197
Korkokulut	2 762 140	4,5	2 925 348
Muut korko- ja rahoituskulut (-)	1 534 096	2,5	650 950
	2 873 610	4,7	1 942 102
Satunnaiset erät			54 327
TILIKAUDEN VOITTO/TAPPIO	-5 750 924	-9,5	4 013 052

TASE	31.12.2008 EURO	31.12.2007 EURO
VASTAAVAA		
PYSYVÄT VASTAAVAT		
Aineettomat hyödykkeet		
Aineettomat oikeudet	34 365	48 125
	34 365	48 125
Aineelliset hyödykkeet		
Maa- ja vesialueet	175 536	175 536
Rakennukset ja rakennelmat	0	0
Koneet ja kalusto	146 368 039	150 082 088
Muut aineelliset hyödykkeet	85 887	85 887
Ennakkomaksut aineellisista hyödykkeistä	5 674 086	892 307
	152 303 547	151 235 817
Sijoitukset		
Muut osakkeet ja osuudet	8 200	12 634
PYSYVÄT VASTAAVAT YHTEENSÄ	152 346 112	151 296 576
VAIHTUVAT VASTAAVAT		
Vaihto-omaisuus		
Aineet ja tarvikkeet	1 991 497	1 786 386
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	4 801 760	7 775 993
Muut saamiset	752 811	1 607 143
Siirtosaamiset	585 384	694 811
	6 139 955	10 077 947
Rahat ja pankkisaamiset	4 462 958	15 110 863
VAIHTUVAT VASTAAVAT YHTEENSÄ	12 594 411	26 975 196
VASTAAVAA YHTEENSÄ	164 940 523	178 271 771

TASE	31.12.2008 EURO	31.12.2007 EURO
VASTATTAVAA OMA PÄÄOMA		
Peruspääoma	18 700 000	18 700 000
Muu oma pääoma	72 016 650	72 016 650
Edellisten tilikausien voitto	3 547 899	1 541 847
Tilikauden voitto/tappio	-5 750 924	4 013 052
OMA PÄÄOMA YHTEENSÄ	88 513 626	96 271 549
VIERAS PÄÄOMA		
Pitkäaikainen		
Laina valtiolta	60 200 000	64 500 000
Lyhytaikainen		
Laina valtiolta	4 300 000	4 300 000
Saadut ennakot	320 140	421 948
Ostovelat	2 957 481	3 353 708
Muut velat	2 393 841	2 728 621
Siirtovelat	6 255 436	6 695 945
	16 226 898	17 500 222
VIERAS PÄÄOMA YHTEENSÄ	76 426 898	82 000 222
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	164 940 523	178 271 771

RAHOITUSLASKELMA	31.12.2008 EURO	31.12.2007 EURO
LIIKEVOITTO/ -TAPPIO	-2 877 314	5 900 827
Poistot	13 159 264	12 005 938
Käyttöpääoman muutos		
Lyhytaikaisten liikesaamisten muutos	3 937 992	-836 436
Vaihto-omaisuuden muutos	-205 111	-580 680
Lyhytaikaisten velkojen muutos	-1 273 325	2 157 829
Käyttöpääoman muutos yhteensä	2 459 556	740 713
Rahoitustuotot ja -kulut	-2 873 610	-1 942 102
Liiketoiminnan rahavirta	9 867 897	16 705 376
INVESTOINTIEN RAHAVIRTA		
Nettoinvestoinnit hyödykkeisiin	-14 213 235	-5 487 667
Nettoinvestoinnit sijoituksiin ja muihin saamisiin	4 434	-5 000
Luovutustulot: satunnaiset erät	0	54 327
Investointien rahavirta	-14 208 801	-5 438 340
Kassajäämä	-4 340 904	11 267 036
RAHOITUKSEN RAHAVIRRAT		
Valtion laina	-4 300 000	-4 300 000
Tuloutus omistajalle	-2 007 000	-500 000
Rahoituksen rahavirrat	-6 307 000	-4 800 000
Kassajäämä	-10 647 904	6 467 036
RAHAVAROJEN MUUTOS		
Rahavarat 1.1.	15 110 863	8 643 827
Rahavarat 31.12.	4 462 958	15 110 863
Rahavarojen muutos	-10 647 904	6 467 036

TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT

1. TILINPÄÄTÖKSEN LAADINTAPERIAATTEET

Kuluva tilikausi on Varustamoliikelaitoksen viides tilikausi.

Vuoden 2008 tilinpäätös on laadittu lain valtion liikelaitoksista (20.12.2002) sekä valtioneuvoston asetuksen valtion liikelaitosten kirjanpidosta ja tilinpäätöksestä (26.2.2004) mukaisesti.

Konsernitilinpäätöstä ei ole tehty, koska Varustamoliikelaitoksella ei ole tytäryhtiötä. Varustamoliikelaitos omistaa 40 prosenttia Ice Advisors Oy:stä, joka harjoittaa vesiliikennettä palvelevaa toimintaa tarjotessaan jääneuvontapalveluita Itämerellä. Yhtiö merkittiin kaupparekisteriin 31.1.2006 ja sen kolmas tilikausi oli 1.1. - 31.12.2008.

Varustamoliikelaitos omistaa 11,36 % prosenttia Offshore Technology Inc.:stä, jonka päätehtävät ovat offshore-teollisuuden koulutus, projektitoiminta ja tiedotus.

Varustamoliikelaitos myi omistamansa 34 prosenttia GDV Maritime AS:stä lokakuussa 2008.

1.1. ARVOSTUSPERIAATTEET

Valuuttamääräiset erät

Ulkomaanrahan määräiset saamiset ja velat on muutettu Suomen rahan määräiseksi tilinpäätöspäivän kurssiin.

Tilinpäätöshetkellä avoimista valuuttatermiinisopimuksista realisoitumattomat kurssitappiot kirjataan varovaisuuden periaatteen nojalla rahoituskuluiksi. Kurssivoitot kirjataan rahoitustuotoiksi vasta, kun termiini suljetaan tai toteutetaan. Varustamoliikelaitoksella ei ollut voimassa olevia valuuttatermiinisopimuksia tilinpäätöshetkellä.

Avoimien valuuttavaihtokurssien preemiomaksut on kirjattu taseeseen, ja ne kirjataan kuluksi optioiden voimassaoloaikana. Merkittävät markkina-arvon alentumiset preemioiden poistamattomasta hankintamenosta kirjataan tilinpäätöksessä kuluksi. Vuoden 2008 tilinpäätöksessä alaskirjaus-tarvetta ei ole ollut.

Termiineillä ja optioilla suojataan myyntisaamisten ja ostovelkojen tulevaa nettokassavirtaa.

Vaihto-omaisuus

Vaihto-omaisuus sisältää alusten poltto- ja voiteluainetarvikkeet. Vaihto-omaisuus on arvostettu hankintamenuun tai sitä alhaisemman todennäköisen luovutushinnan mukaisesti.

Pysyvät vastaavat

Pysyvät vastaavat on merkitty taseeseen hankintamenuun vähennettynä suunnitelman mukaisella poistolla. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu tasapoistoina kohteen taloudellisen vaikutusajan perusteella.

Poistoajat	Vuotta
Aineettomat hyödykkeet	5
Rakennukset	10 - 20
Aluskalusto	
Jäänmurtajat	30 - 40
Muut alukset	16 - 30
Alusten telakoinnit	2,5 - 5
Muut pitkävaikutteiset korjaus- ja huoltomenot	3
Viestintä- ja navigointilaitteet	5
Atk-laitteet	3
Muut koneet ja kalusto	5 - 10

Alusten telakointien yhteydessä tehtävät korjaus- ja huoltotöiden menot aktivoidaan ja kirjataan kuluksi telakointien taloudellisen pitoajan mukaan (2,5 - 5 vuotta). Muut kuin telakointeihin liittyvät pitkävaikutteiset korjaus- ja huoltomenot aktivoidaan ja kirjataan kuluksi kolmen vuoden tasapoistoin. Vuosikuluksi kirjataan vaikutuksiltaan alle kolmen vuoden ja enintään 20.000 euron korjaus- ja huoltomenot.

Muutos on aiheuttanut ennen vuotta 2007 kirjattuja korjaus- ja huoltomenoja vastaavien kulu- jen kirjautumisen vuodesta 2007 alkaen sekä huolto- ja korjausmenoihin että aktivointien osalta (kolmen vuoden tasaerinä) poistoihin. Kirjauskäytännön muutoksen nettovaikutus vuoden 2008 tuloslaskelmassa on -463 000 euroa verrattuna siihen, että kaikki huolto- ja korjausmenot olisi kirjattu kuluksi aiemman käytännön mukaisesti.

Eläkkeet

Henkilökunnan lakisääteinen eläketurva on hoidettu Valtiokonttorissa ja Merimieseläkekassassa. Eläkemenot kirjataan kuluksi kertymisvuonna.

	2008	2007
2. TULOSLASKELMAA KOSKEVAT LIITETIEDOT		
2.1. LIIKEVAIHDOT MARKKINA-ALUEITTAIN JA TOIMIALOITTAIN		
Markkina-alue		
Suomi	31 323 498	32 598 138
EU-maat	17 806 643	17 637 902
EU:n ulkopuoliset maat	11 588 718	22 113 077
	60 718 858	72 349 117
Toimiala		
Jäänmurto	20 285 387	21 985 008
Offshore	28 648 916	39 746 474
Lauttaliikenne	6 986 364	6 838 844
Väyläpalvelut	4 755 364	3 725 367
Hoitovarustamopalvelut	42 827	53 424
	60 718 858	72 349 117
2.2. POISTOT JA ARVONALENNUKSET		
Suunnitelman mukaiset poistot		
Aineettomista oikeuksista	-20 635	-25 661
Rakennuksista ja rakennelmista	0	-176 798
Aluksista	-12 679 004	-11 495 392
Eriyiskalustosta	-285 476	-221 671
Työkoneista ja -kalustosta	-11 816	-16 476
Ajoneuvoista	-660	-660
Muusta kalustosta	-161 674	-69 280
Poistot ja arvonalentumiset yhteensä	-13 159 264	-12 005 938

	2008	2007
2.3. HENKILÖSTÖÄ KOSKEVAT LIITETIEDOT		
Henkilötyövuodet		
Henkilötyövuosia keskimäärin	408	478
Henkilöstön lukumäärä	31.12.2008	31.12.2007
Toimihenkilöt	45	43
Merihenkilöt	409	442
Yhteensä	454	485
Koko henkilöstön keski-ikä	45,6	47,7
2.4. HENKILÖSTÖKULUT		
Henkilöstökulut		
Palkat	22 529 392	24 554 973
Eläkekulut	3 742 417	3 897 759
Henkilöstökulut	1 175 025	1 404 034
	27 446 834	29 856 766
Edelleen laskutettavat palkat ja kohdistukset muihin tuloslaskelman eriin kuin palkat		
Palkat	193 787	174 234
Eläkekulut	34 898	29 069
Henkilöstökulut	10 387	10 103
	239 072	213 406
Yhteensä		
Palkat	22 335 605	24 380 739
Eläkekulut	3 707 519	3 868 690
Henkilöstökulut	1 164 638	1 393 931
Henkilöstökulut yhteensä	27 207 762	29 643 360
Johdon palkat ja palkkiot		
Toimitusjohtajan ja hallituksen palkat ja palkkiot	313 358	261 192

TUNNUSLUVUT	2008	2007	2006
Liikevaihto, milj. €	60,7	72,3	61,5
Liikevoitto / -tappio, milj. €	-2,9	5,9	-2,5
- % liikevaihdosta	-4,7	8,2	-4,1
Tilikauden voitto / tappio, milj. €	-5,8	4,0	1,1
-% liikevaihdosta	-9,5	5,5	1,7
Oma pääoma, milj. €	88,5	96,3	92,8
Omavaraisuusaste, % ¹⁾	53,7	54,0	52,4
Nettovelkaantumisaste (gearing), % ²⁾	67,8	55,8	69,0
Korollinen vieras pääoma, milj. €	64,5	68,8	73,1
Sijoitetun pääoman tuotto % ³⁾	-2,0	4,2	3,0
Oman pääoman tuotto ⁴⁾	-6,2	4,2	1,1
Bruttoinvestoinnit, milj. €	14,3	5,1	3,0
-% liikevaihdosta	23,6	7,1	4,8
Taseen loppusumma, milj. €	164,9	178,3	176,9

1) Oma pääoma / taseen loppusumma

2) (Korolliset velat - rahat ja pankkisaamiset) / oma pääoma

3) (Voitto + korkokulut) / sij. po kauden lopussa (taseen loppusumma - korottomat velat)

4) Kauden voitto / oma pääoma kauden lopussa

HALLITUKSEN ESITYS VOITON KÄYTTÄMISESTÄ

Varustamoliikelaitoksen hallitus esittää, ettei osinkoa jaeta ja että tilikauden tappio -5.750.923,58 euroa siirretään tilin "edellisten tilikausien voitto" vähennykseksi.

Helsingissä 27. päivänä helmikuuta 2009

Antti Vehviläinen, puheenjohtaja

Mika Mäkilä, varapuheenjohtaja

Sari Aitokallio

Maarit Herranen

Henry Lindelöf

Kirsti Piponius

Jukka Suominen

Teemu Alstela, henkilöstön edustaja

Veijo Hiukka, vt. toimitusjohtaja

TILINPÄÄTÖSMERKINTÄ

Suoritetusta tarkastuksesta on tänään annettu tilintarkastuskertomus.

Helsingissä 13. päivänä maaliskuuta 2009

Tuokko Tilintarkastus Oy
KHT-yhteisö

Yrjö Tuokko , KHT

Jaakko Eskola, JHTT





VARUSTAMOLIIKELAITOS

Keilaranta 10

02150 Espoo

Puhelin 030 620 7000

Faksi 030 620 7030

finstaship.fi