

TARINAT

**Yksi vahva koko yrityksen kattava päämäärä ohjaa
Wärtsilän toimintaa vuonna 2014.**



KAASULÄHETILÄS sivu 3



YRITTELIÄÄT INNOVAATTORIT sivu 8



"KOSKA OLEN TYTTÖ" sivu 13



www.wartsila.com/ar2014-fi

UUSIUTUVA RENESSANSSI sivu 16



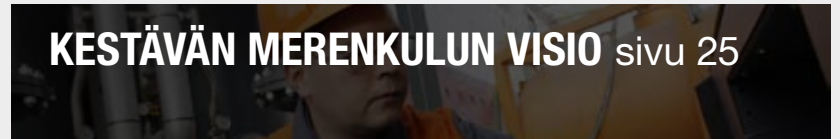
KUUSI KANSAINVÄLISTÄ MERENKULUN LÄPIMURTOPROJEKTIA sivu 19



MILJARDIN DOLLARIN REMONTTI sivu 22



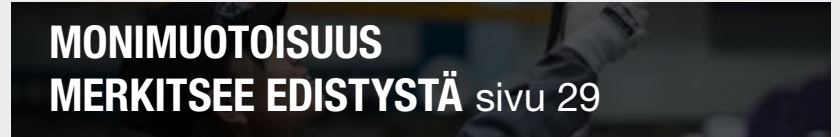
KESTÄVÄN MERENKULUN VISIO sivu 25



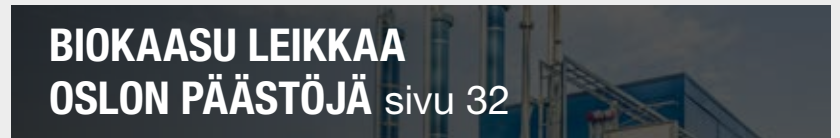
WECARE – SEURAAVA ASKEL KOHTI NOLLAA sivu 27



MONIMUOTOISUUS MERKITSEE EDISTYSTÄ sivu 29



BIOKAASU LEIKKAA OSLON PÄÄSTÖJÄ sivu 32



KAASULÄHETILÄS

Ship Powerin ”kaasulähettiläs” kertoo
Wärtsilän aiemmasta, nykyisestä ja tulevasta
roolista kaasun arvoketjussa.

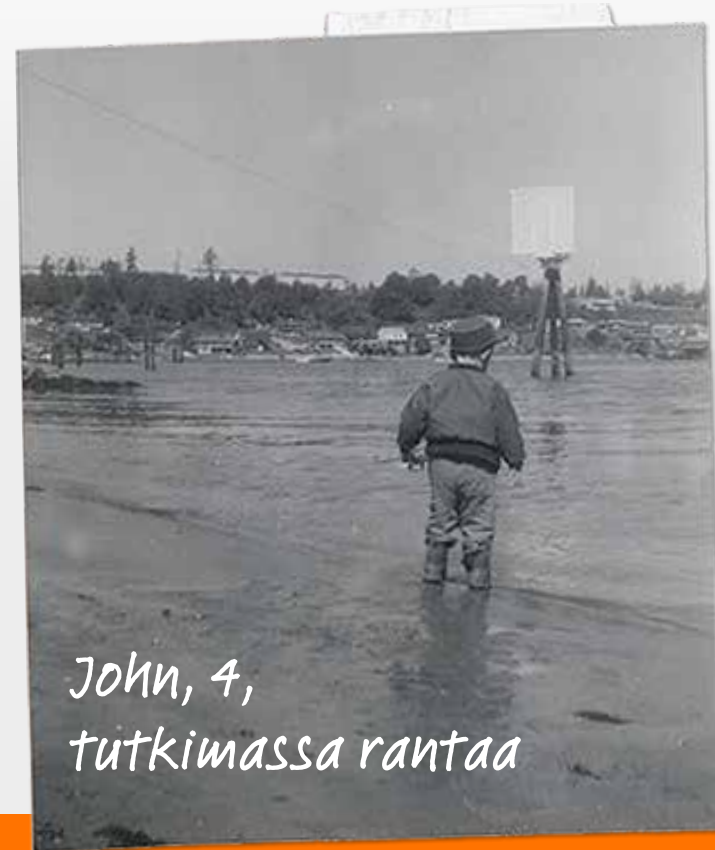
KAASULÄHETILÄS

Meri on lapsesta asti ollut tärkeä osa Washingtonin Seattlessa varttuneen John Hatleyn elämää. Perheessä harrastettiin veneilyä, ja Tyynenmeren rannikkoa pitkin liikennöivät rahtialukset ja proomut olivat päivittäinen näky.

”Totuin veteen ja kaikkiin vesiaktiviteetteihin jo pienenä. Nuorena miehenä kongressi katsoi minut arvolliseksi pääsemään Yhdysvaltain kauppalaivaston akatemiaan King’s Pointiin”, hän kertoo.

Siitä alkoivat oppivuodet, joiden pohjalta John ponnisti merenkulku-uralle. King’s Pointissa vuonna 1976 suoritettu perämiehen ja konemestarin kaksoistutkinto antoi hänelle perusteelliset tiedot laivajärjestelmistä komentosillalta konehuoneeseen. Pian Johnille tarjoutui toinenkin loistava mahdollisuus: hänelle myönnettiin arkkitehti- ja insinööriopin opiskelijapörssi, jolloin hän päätti aloittaa laiva-arkkitehtuurin ja -suunnittelun opinnot Michiganin yliopiston maisteriohjelmassa.

Valmistuttuaan kiitettävien arvosanoin maisteriksi Michiganin yliopistosta vuonna 1980 John aloitti työuransa kaksoisroolissa: hän työskenteli varustamoiden ja tunnetun laivojen suunnitteluun erikoistuneen arkkitehtitoimiston palveluksessa. ”Suunnittelutaustani ja laivaosaamiseni yhdistäminen on kulkenut punaisena lankana koko työurani ajan, ja monet entisistä työnantajistani kuuluvat nykyiseen asiakaskuntaamme”, John selittää. ”Olen siis kiertänyt laivoilla eri tehtävissä ja suunnittelussa sekä varustamoilla ja tehnyt töitä sijoittajien ja liiketoiminnan kehittäjien kanssa ja telakoilla ja saanut sitä kautta ensikäden tietoa näistä alueista.”



*John, 4,
tutkimassa rantaa*

Matkan varrella yrityskauppoja

Wärtsilän ostettua Hamworthy plc:n tammikuussa 2012 saimme uuden ainutlaatuisen roolin koko kaasun arvoketjua palvelevana kokonaisratkaisujen toimittajana. Kaupan myötä taloon saatiin osaamista pienimuotoisesta LNG-nesteytyksestä, uudelleennesteytyksestä, uudelleenskaasutuksesta ja monista LNG:n käsittelyteknologioista.

Samaan aikaan Wärtsilä on kehittänyt Smart Power Generation -konseptia, jonka ansiosta kaasusta tulee uusiutuvien energialähteiden nopeasti reagoiva täydentäjä. Sähköntuotannon huomattavat vaihtelut

ovat tyypillisiä käytettäessä uusiutuvia energialähteitä, kun taas mäntämootoreillamme varustetut kaasuvoimalaitokset voidaan ajaa nopeasti ylös ja alas ja säätää kysynnässä ja kuormituksessa tapahtuvien muutosten mukaan. Koska Wärtsilä oli jo ennestään teknologiajohtaja merenkulun ja voimantuotannon kaasun ja monipolttoainemootoreissa, Hamworthyn tarjonnan mukaantulo oli merkittävä lisä. Voimala- ja kaasunkäsittelyosaamisen yhdistämisen myötä Wärtsilän tarjonta on poikkeuksellisen laaja, sillä se kattaa kaasun arvoketjun kaikki vaiheet.

Maissa

1980-luvulla laivapalvelus veti Johnia yhä enemmän puoleensa. Hän oli muun muassa jonkin aikaa Samsungilla laivanrakennuspuolella ja seilasi maailman meriä konepäällikkönä. Vietettyään paljon aikaa ulkomailla hän alkoi kaivata maata jalkojensa alle.

”Löysin 80-luvun lopussa ihanan elämänkumppanin, vaimoni Stephanien. Silloin päätin, että hyvän avioliiton takia kannattaa olla enemmän kotona kuin kiertää maailman meriä. Niinpä rantauduin ja menin töihin eläkesijoitusyhtiöön, jonka varoista osa oli hajautettu merenkulkusegmenttiin.”

John tunsikin merenkulkualan lähes joka näkövinkkelistä, mutta liikkeenjohto oli ainoa vielä tekemättä ollut aluevaltaus. Siihen häntä rohkaisivat erään Fortune 500 -yhtiön johtajan sanat.

”Yksi mentoreistani sanoi minulle 90-luvun lopulla, että minun kannattaisi täydentää teknistä osaamistani liiketalouden tutkinnolla ja suuntautua liiketoiminnan kehittämiseen. Niinpä noudatin hänen neuvoaan, palasin koulun penkille ja suoritin MBA-tutkinnon Washingtonin yliopistossa kokopäivätyön ohella.”

Työskenneltyään ensin GE:llä erään projektin parissa John pääsi pian hyödyntämään osaamisensa täyttää kirjoja. Johtotehtävät Wärtsilässä olivat looginen askel, joka merkitsi samalla eräänlaista uudistumista. ”Nyt saatoin lyödä kaikki kortit pöytään: laiva-arkkitehdin koulutukseni, laivasuunnitteluosaamiseni ja kokemukseni laivojen operoinnista aina suurimmista ja kaikista voimakkaimmista kaksitahtimoottoreista nelitahtimoottoreihin, sähköautomaatioon ja propulsiojärjestelmiin. Vastuualueeni laajeni merkittävästi. En ole hetkeäkään katunut, että tartuin tilaisuuteen.”



Kaasun arvoketju alusta loppuun

Kaasun arvoketju kattaa kaasun etsinnän ja porauksen, tuotannon ja nesteytyksen LNG:ksi sekä kuljetuksen varastoon, jakeluun ja loppukäyttäjien käyttöön. Wärtsilä tarjoaa tuotteita ja ratkaisuja kaikkiin näihin vaiheisiin.

Tärkeimmät käyttöalueet sekä nykyisin että tulevaisuudessa ovat: lastinkäsittelylaitteet kaasualuksiin, sekä moottorit ja suojakaasujärjestelmät; pienet ja keskisuuret LNG:n vastaanottoterminaalit, joita voidaan

tarjota myös avaimet käteen toimituksina; täydelliset kaasunkäsittelyjärjestelmät kaikenlaisiin kaasukäyttöisiin aluksiin; täydelliset LNG:n käsittelyratkaisut pieniin LNG-aluksiin ja bunkrausaluksiin; ja LNG:n onshore-tuotantolaitosratkaisut pienille ja keskisuurille nesteytyskapasiteeteille. Terminaalit voidaan integroida voimalaitosten kanssa. Tämä on myös tärkeä osa arvoketjua, ja ympyrä sulkeutuu.

Vihdoinkin kotona

Nyt kun kaikkialla puhutaan kaasusta, ulkopuolinen voi ajatella, että Wärtsilä otti strategisen riskin panostaessaan LNG-teknologiaan ja -palveluihin ja voitti. John on vuosikymmenten mittaisen kokemuksensa perusteella oikea henkilö selvittämään yhtiön onnistuneiden päätösten taustoja. Miten kaasun asema merenkulussa on muuttunut hänen uransa aikansa?

”70-luvulla Yhdysvalloissa siirryttiin hitaasti höyrystä dieseliin, ja 80-luvulla suuren mittakaavan merenkulku perustui yksinomaan raskaaseen polttoöljyyn. LNG:tä ei kukaan osannut ajatella muuna kuin suurten valtameritankkereiden lastina, jota kuljetettiin pääasiassa Lähi-idästä Japaniin, Eurooppaan ja Yhdysvaltoihin”, John sanoo muistellen uransa alkuaikojia.

LNG:llä ei tuolloin ollut minkäänlaista asemaa laivojen polttoaineena, ja LNG-alukset käyttivät boil-off-kaasua kun niiden lastisäiliöt lämpenivät pitkän valtamerikuljetuksen aikana. Johnin mukaan näissä aluksissa kaasua käytettiin myös vaihtoehtoisena polttoaineena propulSION tehostamiseen, aluksi höyrykattiloissa ja myöhemmin 1990-luvun puolivälissä mäntämootoreissa. Tilanne pysyi samana vuoteen 2000 asti, jolloin ensimmäiset norjalaiset rannikkoalukset, pienet matkustajalautat ja off-shore-huoltoalukset alkoivat käyttää maakaasua polttoaineena.

”Silloin rannikko- ja satama-aluksissa alettiin käyttää enemmissä määrin isoista valtamerialuksista jo vuosien takaa tuttua teknologiaa ja osaamista.”

Mielellään kielikuvia viljelevä John näkee LNG-teknologian kehityksen sukupolvien jatkumona: ”Suurimmat, sylinterin läpimitaltaan 50 senttimetrin kaasumootorit oli suunniteltu valtameriä seilaavien LNG-alusten suurta tehontarvetta silmällä pitäen. Siinä meillä on isoisa. Isää edustavat kaasumootorit, joiden sylinterin läpimitta on 34 senttimetriä ja jotka oli alun perin suunniteltu maakaasua käyttävien höyrylaivojen generaattoreiden

moottoreiksi, mutta jotka löysivät pian tiensä maissa sijaitseviin voimalaitoksiin. Ja sitten nykypolven edustaja eli pojanpoika: 20-sarjan moottori, pienempitehoinen ratkaisu sekä pieniin aluksiin että generaattorisovelluksiin. Uusimman sarjan tehoalue kattaa markkinoiden tarpeet laajalti: pienet joki- ja sisävesilaivat, suuremmat rannikkolaivat ja uusimman matalapaineista kaasua käyttävän kaksitahtimoottorimme myötä myös suuret valtamerialukset.”

Keskustelu kääntyy tietenkin pian LNG:n ympäristöetuihin, jotka tällä hetkellä herättävät kiinnostusta kaikkialla maailmassa. ”Vauraiden maiden poliittiset päättäjät tiukentavat ympäristömääräyksiä kansalaisten painostuksesta ja viitoittavat tulevaisuuttamme. Ennusteiden mukaan Itämeren ja Pohjois-Amerikan päästörajoitusalueiden joukkoon liittyvät pian myös Japani, Australia ja Välimeri ja muillakin alueilla otetaan käyttöön vastaavia päästörajoituksia. Eri puolilla maailmaa toimivien asiakkaiden näkökulmasta onkin selvää, että käynnissä on selkeä rakenteellinen ja yhteiskunnallinen muutos, jonka tavoitteena on pitää paremmin huolta ympäristöstä tulevia sukupolvia ajatellen, ja tämä avaa nopeasti yhä suurempia mahdollisuuksia LNG-markkinoiden kasvuun.”



Infrastruktuuri on uusi raja

Globaalit kauppavirrat osoittavat selkeästi, että kaasuvarat ja niitä tarvitsevat kuluttajat ovat maantieteellisesti kaukana toisistaan. Tämä lisää investointeja kaasuinfrastruktuuriin maailmanlaajuisesti. Tuojamaiden lukumäärä kasvaa merkittävästi, mikä lisää pieni- ja keskikokoisten vastaanottotermiinalien ja pienten alueellisesti liikennöivien kaasualusten kysyntää.

Wärtsilän äskettäinen, noin 100 miljoonan euron arvoinen LNG-vastaanottotermiinalin kokonaisratkaisutoimitus torniolaiselle Manga LNG Oy:lle on hyvä esimerkki. Termiinaali tarjoaa Perämeren alueen teollisille kuluttajille, meri- ja maantiekuljetusyrityksille, lämpö- ja sähköyhtiöille sekä laajemmin koko Pohjois-Euroopan teollisuus- ja kaivosyrityksille mahdollisuuden käyttää LNG:tä.

Merenkulun lisäksi John haluaa korostaa Wärtsilän panostusta kaasuun myös maalla toimivissa voimalaitossovelluksissa. ”En ollut Wärtsilän palveluksessa vielä 90-luvulla, jolloin yhtiö toden teolla aloitti mäntämoottorien valmistuksen, mutta olen puhunut monien aikalaisten kanssa. Kohdesegmenttimme olivat aluksi suuret LNG:tä ympäri maailmaa kuljettavat valtamerialukset. Kaasua pidettiin vaihtoehtona 70- ja 80-luvulla vallalla olleille pienitehoisille höyryturbiineille.

”Se oli perinteistä tekniikkaa”, hän taustoittaa. ”Kuitenkin samaa teknologiaa ja samaa markkina-aluetta voidaan soveltaa yhtäläisesti myös voimalaitoksiin, jolloin kaasun käytön tuomista eduista päästään hyötymään myös sähköntuotannossa. Siksi kaasusta on tullut niin suosittu vaihtoehto uusiutuvan energian tuotannon tasapainottamiseen. Ja moottorihan ei



*Apulaiskonemestari,
ikä 24*



tiedä, kelluuko se meressä vai onko se asennettu kiinteälle maankamaralle. Se toimii täydellisesti kummassakin tapauksessa. Wärtsilään tulo avasi minulle yllättäen oven myös voimalamarkkinoille.”

John kuvaa merenkulku- ja voimalaitosmarkkinoiden nykyistä liiketoimintaympäristöä ja Wärtsilän potentiaalia tarttuvan innostuneesti. Ei ole ihme, että häntä on alettu kutsua yhtiön kaasulähettilääksi. Johnille mahdollisuus koko osaamisrepertuaarinsa hyödyntämiseen osui mitä ilmeisimmin koko merenkulkualalle jännittävään aikaan.

Wärtsilässä hän pääsi seuraamaan erilaisten osaamisalueiden sulautumista yhteen LNG-arvoketjussa. ”Tämä yritys on nyt maailmanlaajuisesti ainutlaatuisessa asemassa, ja sen toiminta on uskomattoman laajaa”, John hehkuttaa. ”Meillä on hallussa koko kaasun arvoketju lähteeltä kulutukseen kattaen koko energiaspektrin. Wärtsilä kattaa kaikki vaiheet kaasun vastaanotosta nesteytykseen, merikuljetusten logistiikkaan, varastointiin, uudelleenkaasutukseen ja käyttöön sähköntuotannossa voimalaitoksissa.”

Lyhyt keskustelu John Hatleyn kanssa osoittaa, että Wärtsilällä on laajan teknologiatarjonnan lisäksi muutakin tarjottavaa markkinoille: tarinan takaa löytyy intohimoisia asiantuntijoita, joiden toiminta luotsaa teollisuutta uuteen suuntaan. Määränpäässä siintää ekologisesti kestävä merenkulku. ■

”Wärtsilällä on hallussa koko kaasun arvoketju lähteeltä kulutukseen kattaen koko energiaspektrin.”

YRITTELIÄÄT INNOVAATTORIT

Wärtsilä saavuttaa kilpailuetua soveltamalla
teollista muotoilua innovatiivisesti.



YRITTELIÄÄT INNOVAATTORIT

noodi, substantiivi: solmukohta, kokonaisuuden alisteisten osien lähtökohta tai keskipiste

Kun Aalto-yliopiston Otaniemen kampukselta astuu rakennukseen, jossa Wärtsilä Innovation Node toimii, ensivaikutelmana on tilan valoisuus ja ilmavuus. Aulaa hallitsee iso, leppoisa kahvio. Opiskelijat lukevat, keskustelevat hillitysti lounaan äärellä ja astelevat kiireettömästi paikasta toiseen.

Näennäisen rento vaikutelma kuitenkin pettää. Täällä tehdään vaivoja säästämättä tärkeää työtä – samoin kuin suomalainen koulutusjärjestelmä yltää yhdeksi maailman parhaista ilman muiden kärkimaiden liki maanista työtahtia tai rautaista kuria.

Ei ole sattumaa, että Wärtsilä on perustanut tutkimus- ja kehityskeskuksensa juuri tänne, sanoo Ship Powerin nelitahtimoottoreiden liiketoimintayksikön tutkimus- ja kehitysohjaaja Ilari Kallio.

"Innovation Noden sijainti auttaa osaltaan keräämään tuoreita ideoita ja pitämään yllä yhteyksiä koko yhteiskuntaan laajassa mielessä. Teemme täällä esimerkiksi yhteistyötä Aalto-yliopiston opiskelijoiden tuotekehitysohjelmien kanssa."

Kallio on toimintaan tyytyväinen: "Olemme saaneet hienoja tuloksia. Annamme opiskelijoille aiheen strategiamme pohjalta, ja he tutkivat sitä aivan

uusista näkökulmista – tavoitteena on aina konsepti, josta voidaan kehittää uusi tuote, palvelu tai liiketoimintamalli."

Toiminta kuulostaa yrittäjyyden tuomiselta akateemiseen maailmaan, ja juuri sitä se onkin. Kyse ei ole innovoinnista innovaatioiden itsensä vuoksi, kuten hiljattain nähtiin projektissa, jossa huoltohenkilöstölle kehitettiin älypuhelinpohjainen tukipalvelu. Ratkaisu korvaa paperisia manuaaleja ja muistiinpanovihkoja kompaktien mobiililaitteiden kehittyneillä viestintäominaisuuksilla ja voi hyvinkin pian kehittyä kiinteäksi osaksi Wärtsilän palvelutarjontaa.

käyttäjäkokemus, substantiivi: verkkosivua, tietokonesovellusta tai muuta tuotetta käyttävän henkilön kokemus käyttötilanteesta, erityisesti käytön helppous tai miellyttävyys

Eräiden kuluttajateknologiayhtiöiden miljardivoitot nojaavat pitkälti laadukkaaseen käyttäjäkokemukseen, mutta käyttäjäkokemuksesta ei juuri puhuta teollisuudessa, jossa tuotteen kiinnostavuutta mitataan pikemminkin esimerkiksi megawateissa.

Ship Powerin muotoilujohtaja Juhana Arkio painottaa, että asiat eivät aina tule olemaan näin. "Modernissa liiketoiminnassa on ehdottomasti ymmärrettävä loppukäyttäjää", Arkio linjaa. "Wärtsilälle tämä tarkoittaa sitä, että hankimme kilpailuetua soveltamalla teollista muotoilua innovatiivisesti."

Arkio jatkaa kuvailemalla tiimensä tuote tuotteelta käyttöön ottamia teollisen muotoilun käytäntöjä, joilla loppukäyttäjistä on tehty keskeisempi osa suunnitteluprosessia.

Lähdemme liikkeelle muutamasta kaaviosta merkintöineen, jotka yhdessä kulkevat suunnittelun kokonaisspesifikaation nimellä. ”Tämä on tuotteen tulevan käyttöympäristön perusteellisen analyysin lopputulos”, Juhana selostaa. ”Se on yhteenvedo sekä asiakkaan että loppukäyttäjän näkökulmista. Tutkimuksen yhteydessä on pureuduttava peruskysymyksiin: ’Mitä tarvitaan?’, ’Mitkä ovat suunnittelutoimeksiannon rajat?’ Kyse ei ole pelkästään lainsäädännöstä tai sääntelystä, vaikka tietenkin niillä on oma osansa. Spesifikaatio huomioi käyttäjän, markkinat ja teknologian ja yhdistää siten Wärtsilän koko ’muotoiluajattelun’.”

Tutustumme tarkemmin tuotteisiin, joissa perusteellista tutkimusta on hyödynnetty. Wärtsilän uusissa nelitahtimoottoreissa uutta on visuaalisen identiteetin lisäksi myös kokonaisvaltainen muotoilu, joka kattaa kaikki ihmisen ja koneen väliset rajapinnat. Yksi tämän periaatteen tuloksista on uusi LDU-30-näyttöyksikkö, jota käytetään koneen paikalliseen ohjaukseen ja tarkkailuun. Käyttökokemuslähtöinen suunnittelu ulottuu myös ohjelmistojen käyttöliittymiin, mukaan lukien jopa ohjelmisto, jolla päivittäisiin huoltotehtäviin käytettävä ohjelma konfiguroidaan.

”Kuten näet, tämä suunnitteluperiaate on todella kaikenkattava”, Juhana jatkaa. ”Kaikki yksityiskohdat, joiden kanssa käyttäjä on tekemisissä, käydään läpi ja optimoidaan. Tällä tavoin muotoilu todella tuo lisäarvoa.”



identiteetti, substantiivi: henkilön tai ihmisryhmän muista erottavat ominaisuudet, uskomukset jne.

Käyttäjän tarpeista lähtevä optimointi on yksi teollisen muotoilun tärkeimpiä ulottuvuuksia. Toinen on tuotteen identiteetti ja tapa, jolla se heijastaa Wärtsilän arvoja ja kunnianhimoisia tavoitteita. Juhana näkee tämän yhtiön strategian suorana jatkumona.

”Teollinen muotoilumme pyrkii kiteyttämään Wärtsilän strategiset kysyntätekijät – elinkaarihokkuus, luotettavuus, huollettavuus ja turvallisuus – vahvaksi yhtenäiseksi tuoteidentiteetiksi. Kun ajatellaan muotoilun vaikutusta tuotteen antamaan vaikutelmaan, kyse on paljon syvällisemmästä asiasta kuin väleistä ja logon paikasta. Kyse on siitä, mitä nämä elementit edustavat ja miten niiden identiteetti puhuttelee ihmisiä. Tavallaan me annamme strategialle äänen.”

Ilari Kallio toivoo, että Wärtsilän tuotemuotoilu välittää asiakkaille yhteen sanaan tiivistettynä luotettavuuden vaikutelmaa. ”On äärimmäisen tärkeää, että pystymme iskostamaan ajatuksen luotettavasta yrityksestä ja tuotteista, joihin voi luottaa kenttäolosuhteissa. Tähän tähtää kaikkien organisaatiomme jäsenten työ.”

yrittäjähenkinen, adjektiivi: yrittäjälle tyypillisen hengen, asenteen tai ominaisuuksien leimaama; yritteliäs

Sekä Ilari että Juhana työskentelevät samassa Ship Powerin nelitahtimoottoreiden liiketoimintayksikössä, mutta he ovat myös tehneet laajasti innovaatiotyötä, joka sitoo yhteen Wärtsilän muut liiketoiminnot. Herää kysymys, miten T&K on käytännössä organisoitu.

Ilarille avainsana on yrittäjähenkisyys.

”Jos näen mahdollisuuksia tai synergiaa muissa liiketoiminnoissa, mikään ei estä minua hyödyntämästä niitä. Vaikka kullakin on omat vastuunsa, ei se estä aloitteellisuutta yhteistyössä. Yrittäjähenkisyys on meidän tiemme mahdollisimman helppoon, tuottavaan ja taloudelliseen työskentelyyn. Ei organisaatorakenteiden tarvitse rajoittaa yhteistyötä, jos näkee, että siitä saadaan hyötyä.”

”Pitää pienyrittäjän tapaan löytää sopivimmat yhteistyökumppanit. Niitä voi löytyä sekä omasta organisaatiosta että ulkopuolelta. Yhteinen budjetti ei ole edellytys tiedon jakamiselle ja yhteistyölle. Yhteistyö hyödyttää kaikkia.”

Juhana ottaa ajatuksesta kiinni: ”Meidän tiimimme on varsin pieni, ja lähtökohtamme on innovatiivisuus. Teollisen muotoilun osaamiselle löytyy usein luonnostaan käyttöä kaikissa liiketoiminnoissa. Miksi rajoittuisimme vain johonkin tiettyyn tuotelinjaan? Teemme erittäin paljon töitä esimerkiksi huoltoliiketoiminnan innovaatioiden parissa, missä teollisella muotoilulla on kasvava rooli. Tyypillisillä muotoilupalvelujen tarjoajilla on yleensä käyttökokemussuunnittelijoita, loppukäyttäjätutkimuksen asiantuntijoita ja käyttöliittymäsuunnittelijoita. Juuri näitä taitoja meillä on omasta takaa.”

Muotoiluinnovaattorit eivät selvästikään näe konsernirakenteita keksintöjen ja uusien, parempien ratkaisujen esteenä, mutta Ilari huomauttaa, että yhtiön strategia kyllä osoittaa työskentelyn suunnan.

"Laajat linjaukset vedetään johtoportaassa", hän toteaa. Johto päättää esimerkiksi, että painopisteessä ovat kaasun, polttoainejoustavuus ja Smart Power Generation. Mutta kun päätökset jalkautetaan organisaatioon, niistä syntyy kussakin liiketoiminnassa omia sovelluksia ja näistä aikanaan liiketoimintayksiköitä – suuri määrä erilaisia mahdollisuuksia.

"Yksi Wärtsilän vahvuuksista on taito huomata piilevä potentiaali ja ymmärrys siitä, missä haluamme olla markkinoiden muuttuessa ja uusien tarpeiden tullessa näkyviin. Minkälaisia tuotteita tarvitsemme? Minkälaista lisäarvoa tarjoamme asiakkaille? Miten asemoimme itseemme markkinoilla? Näihin kysymyksiin saa vastauksia vain yhdellä tavalla: ymmärtämällä asiakasta."

Juhana vahvistaa, että aivan samat periaatteet pätevät huipputason teolliseen muotoiluun. Itse asiassa kyse on vahvasta trendistä: "Ainakin 80% minkä tahansa innovaatioseminaarin ohjelmasta koskee loppukäyttäjää ja asiakasselvityksiä. Meidän tulisi kuitenkin saada selville vielä enemmän kuin asiakkaat tai oikeastaan kukaan pystyy juuri nyt sanomaan."

Loppujen lopuksi innovaatiot ovat asiakkaita varten. Wärtsilä Innovation Nodelle tämä tarkoittaa uuden lisäarvon etsimistä tuotteen elinkaaren kaikissa vaiheissa ja jatkuvaa uusien ratkaisujen hakemista. ■



Kestävän kehityksen
varmennus 2014

"KOSKA OLEN TYTTÖ"

Henkilöstömme auttaa parantamaan tyttöjen
elinoloja kehitysmaissa.



"KOSKA OLEN TYTTÖ"

Wärtsilän Suomen henkilöstö valitsi vuoden 2014 alussa hyväntekeväisyyskohteen, johon myös yhtiön tuki suunnataan. Huolella valittu yhteistyökumppani, joukkovoima ja ainutlaatuinen kansainvälinen hanke parantavat toivon mukaan tyttöjen elinoloja kehitysmaissa.

Tyttöjen koulutuksen tukeminen on kaikkein parhaita investointeja köyhyyden hävittämiseksi. Tiesitkö että:

- 62 miljoonaa tyttöä ei pääse kouluun, ja jokainen lisävuosi koulussa perusopetuksen päälle kasvattaa tytön tulotasoa aikanaan 15–25%.
- 40.000 tyttöä avioituu päivittäin ja kolmannes heistä menee naimisiin alle 18-vuotiaana.
- Joka vuosi 50.000 tyttöä kuolee raskaudesta tai synnytyksestä johtuviin komplikaatioihin.

Plan Internationalin Koska olen tyttö -kampanjan tavoitteena on tukea miljoonien tyttöjen koulutusta ja osaamista ja antaa heille tukea, jonka turvin he voivat parantaa elinolojaan ja ympäristöään. Wärtsilän Suomen työntekijät valitsivat kampanjan useiden hyvien vaihtoehtojen joukosta koko henkilöstön ja yhtiön yhteiseksi hankkeeksi.

Sukupuolten tasa-arvo ja parempi elämä

Plan Internationalin työkenttä käsittää miljoonia lapsia 86.000 yhteisössä ja 51 kehittyvässä maassa eri puolilla maailmaa. Järjestö etsii jatkuvasti uusia

tapoja ja mahdollisuuksia edistää sukupuolten välistä tasa-arvoa ja tyttöjen oikeuksia.

Koska olen tyttö -kampanjan projektit poistavat esteitä tyttöjen laadukkaan, vähintään yhdeksän vuoden pituisen koulutuksen tieltä sekä antavat heille eväät turvallisempaan tulevaisuuteen, sukupuolten väliseen tasavertaisuuteen ja parempaan elämään.

"Tällainen yhteistyö edistää todella tuntuvasti kampanjan tavoitteita", sanoo Plan Suomen yritysyhteistyöjohtaja Susanna Saikkonen.

"Kumppanuus Wärtsilän ja yhtiön Suomen henkilöstön kanssa on meille erittäin tärkeä. Se helpottaa varainhankintaamme ja levittää sanaa toiminnastamme."

"Tyttöjen maailmanlaajuiset koulutustarpeet ja turvallisemman ja terveellisemmän elämän järjestäminen heille vetoaa monen tunteisiin, ja oli ilo huomata, että wärtsiläläiset palavat tälle asialle", Saikkonen jatkaa. "Ainoastaan todellisen intohimon kautta näin valtavaan urakkaan voi edes tarttua."

Suoria keräyksiä

Keräyksen käytännön järjestelyt aloitettiin Wärtsilän pääkonttorin henkilöstön osalta huhtikuussa, ja hanke jatkui lokakuussa Vaasassa ja Turussa. Käytännön toimintatavaksi muodostui ns. ParticipAid-ohjelman tarjoama vapaaehtoistyön kehys.



Henkilöstöä kannustettiin joko antamaan kertalahjoitus tai sitoutumaan kuukausittaiseen avustukseen, joka vähennetään automaattisesti nettopalkasta. Wärtsilä puolestaan tuplasi henkilöstön lahjoitukset, jolloin keräyksen lopputulokseksi tuli joulukuussa 27.146 euroa.

Suoraan työntekijöiden palkasta vähennettäviä lahjoituksia kokeiltiin nyt Wärtsilässä ensimmäisiä kertoja. Molemmat osapuolet toivovat, että huolella valittu yhteistyökumppani, joukkovoima ja ainutlaatuinen kansainvälinen hanke parantavat kovia kokeneiden tyttöjen elinoloja kehitysmaissa. ■

Lähde mukaan

Lisätietoa Koska olen tyttö -kampanjasta ja lahjoitusmahdollisuus: <https://plan.fi/koska-olen-tytto>

"Tyttöjen kouluttaminen on maailman paras ja vahvin ase köyhyyttä vastaan. Kiitos kaikille osallistujille!"

Ossi Heinänen, pääsihteeri, Plan Suomi

"Tämä oli Wärtsilän ensimmäisiä ParticipAid-ohjelmalla toteutettuja vapaaehtoiskampanjoita. Tulokset ja henkilöstöltä saatu myönteinen palaute osoittavat, että kaikille sopiviin hyväntekeväisyshankkeisiin on tarvetta ja halua."

Marko Vainikka, kestävän kehityksen johtaja, Wärtsilä Oyj Abp

"Olen erittäin iloinen lahjoituksistamme kehitysmaiden tyttöjen hyväksi. Heillä on suuri merkitys omassa yhteiskunnassaan ja köyhyyden vastaisessa kamppailussa."

Björn Rosengren, konsernijohtaja, Wärtsilä Oyj Abp

UUSIUTUVA RENESSANSI

Kuinka Wärtsilän teknologia vihertää Yhdysvaltain
energiasektoria.

UUSIUTUVA RENESSANSSI

Voimayhtiöt ovat alkaneet huomata, että Wärtsilän nopeasti käynnistyvillä polttomootoreilla saadaan juuri sitä joustavuutta, jota vähäpäästöisten, vihreiden energiamuotojen integrointi tuotantojärjestelmään vaatii.

Stillwater Utilities Authority, 46.000 asukkaan kaupunkia Oklahoman osavaltiossa palveleva sähkölaitos, kartoitti mahdollisuuksia päivittää voimalansa tuulivoiman tuotannonvaihteluiden tasaamista varten. Yhtiö toivoi myös mahdollisuutta myydä sähköä vastikään perustetulle Southwest Power Poolille. Osoittautui, että molemmat tavoitteet asettavat saman vaatimuksen: generaattorin, joka saadaan ajettua nopeasti ylös, käy hyvällä hyötysuhteella ja jonka tuotantoa voidaan säätää tarpeen mukaan.

Stillwater päätyi Wärtsilän 56 MW:n voimalaratkaisuun, joka käsittää kolme maakaasukäyttöistä 18,7 MW:n Wärtsilä 50SG -moottoria. Toimitussopimus allekirjoitettiin syyskuussa, ja voimala on määrä saada käyttöön vuoden 2016 alkupuolella.

Wärtsilä North American voimalamyynnistä vastaava liiketoiminnan kehitysjohtaja Gary Groninger kertoo, miksi Stillwater päätyi tähän ratkaisuun perinteisen turbiinivoimalan sijasta.

"Ykkösasia on moottorigeneraattorin todella lyhyt käynnistysaika, jopa alle viisi minuuttia. Pysäytyksestä uudelleenkäynnistykseen kuluu lyhimmillään kaksi minuuttia. Tähän ei päästä millään muulla

kalustolla", Groninger toteaa. "Iso turbiinilaitos tai 500–1.000 megawatin hiilivoimala on paljon kankeampi, sitä ei voi ajaa ylös ja alas yhtä helposti ja tehokkaasti."

Valoa kohti

Eri puolilla Yhdysvaltoja käytetään muita uusiutuvan energian lähteitä, mutta tarpeet ovat pitkälti samat. Tuulisen Keskilännen energiayhtiöillä on samat integrointiaasteet kuin Havaijin auringonpaistetta hyödyntävillä toimijoilla. Aurinkokennon tuotanto putoaa silmänräpäyksessä auringon mennessä pilveen.

Hawaiian Electric Companyn ratkaisu on sama kuin Oklahomassa: vaihtelut tasataan Wärtsilän nopeasti käynnistyvillä moottoreilla. Yhtiö allekirjoitti heinäkuussa uuden projektisopimuksen, joka odottaa viranomaishyväksyntää. Tilaus käsittää kuusi Wärtsilä 34DF -moottoria, joiden yhteisteho on 50 MW. Laitos tulee Schofield Barracksin sotilastukikohtaan, noin 40 kilometrin päähän Honolulusta. Voimala auttaa yhtiötä palvelemaan saariryhmän väkirikkaimman saaren Oahun noin 300.000 asukasta.

"Tälle asiakkaalle olennaista on aurinkovoiman tuotantovaihteluiden tasaaminen", sanoo Wärtsilä North American paikallinen myyntijohtaja Wayne Elmore. Hänen mukaansa Hawaiian Electric Companyn päätöksen takana on toinenkin uusiutuvaan energiaan liittyvä tekijä: Wärtsilän mäntämoottorit pystyvät käyttämään monenlaisia polttoaineita.



Tarkoitus on aluksi käyttää biopolttoainetta, mutta asiakas haluaa pitää vaihtoehtonsa avoimina. ”Havaijilla ei tällä hetkellä ole maakaasua sen enempää kaasumuodossa kuin nesteytettynäkään, mutta asiakas uskoo, että LNG tulee jossain vaiheessa markkinoille. Tällä voimalalla LNG:tä voidaan hyödyntää koska tahansa”, Elmore sanoo. ”Paitsi että polttoaineen vaihto on ylipäänsä mahdollista, se voidaan tehdä täydessä käyntinopeudessa.”

Kasvukäyrä nousuun

Tuuli- ja aurinkovoiman tuotannon tasainen kasvu Yhdysvalloissa sekä sen mukana tuleva verkon vakautustarve ovat luonnostaan synnyttäneet markkinoita Wärtsilän moottoriteknologialle viime vuosina, mutta toden teolla myynti lähti kasvuun vasta syksyllä 2014.

”Kiinnostusta on tällä hetkellä todella paljon. Vilkkainta on täällä Keskilännessä, mutta kysyntä piristyy kaikkialla”, Groninger sanoo.

Wärtsilä on toimittanut Yhdysvaltoihin toistaiseksi neljä yli 200 MW:n moottorivoimalaa, joita kaikkia käytetään tuulivoiman tuotantovaihteluiden tasaamiseen. Groninger uskoo, että toimitetut laitokset ovat omiaan lisäämään asiakkaiden tietoisuutta moottoriteknologiasta ja lujittamaan Wärtsilän asemaa alan johtavana valmistajana:

”Olemme päässeet hyvin alkuun, ja asennettua kapasiteettia on jo käytössä merkittävästi, mikä on asiakkaillemme iso etu. Tätä teknologiaa on mukava markkinoida, se on aidosti innostavaa. Nämä asiat ottavat aikansa, mutta nyt ihmiset ovat viimeinkin alkaneet huomata teknologiamme edut.” ■

KUUSI KANSAINVÄLISTÄ MERENKULUN LÄPIMURTOPROJEKTIA

Wärtsilä Ship Power oli vuonna 2014 mukana lukuisissa urauurtavissa projekteissa.

KUUSI KANSAINVÄLISTÄ MERENKULUN LÄPIMURTOPROJEKTIA

Merenkulkualalla julkistettiin vuonna 2014 useita kansainvälisesti ainutlaatuisia projekteja, ja johtavana merenkulkualan teknologiatoimittajana ja asiantuntijana Wärtsilä oli mukana monessa niistä. Kun Maritime Insight julkaisi verkkosivuillaan analyysin vuoden aikana julkistetuista lukuisista urauurtavista aluksista, Wärtsilä oli mukana kuudessa kymmenestä esimerkkiprojektista.

Sivuston mukaan Wärtsilä Ship Powerin vuoden 2014 läpimurtoprojektit ovat:

1. CNG-alus. *Wärtsilän toimitus: moottorit ja propulsiojärjestelmä.*

Lokakuussa 2014 Hantong allekirjoitti sopimuksen CIMC ENRIC SJZ GAS:n kanssa maailman ensimmäisen paineistettua maakaasua CNG käyttävän aluksen rakentamisesta. Alusta liikennöi Indonesian kansallinen sähköyhtiö Perusahaan Listrik Negara, ja sitä käytetään maakaasun kuljettamiseen Indonesiaan kuuluvien saarten välillä. Maakaasukäyttöisen aluksen suunnittelusta vastaa CIMC ORIC. 110-metriseen alukseen asennetaan monipolttoainemoottorit, ja sen nopeus on 14 solmua. Laivan on määrä valmistua toukokuussa 2016.

2. LNG:n bunkrausalus. *Wärtsilän toimitus: moottorit ja propulsiojärjestelmä.*

Nippon Yusen Kaisha ja korealainen Hanjin Heavy Industries & Construction Co. Ltd. Korea sopivat heinäkuussa 2014 maailman ensimmäisen nesteytetyn maakaasun (LNG) bunkrausaluksen rakentamisesta. Aluksella toimitetaan polttoainetta LNG-käyttöisille aluksille. Alus toimitetaan vuonna 2016, ja sen kotisatama on Belgian Zeebrugge. Alus toimittaa LNG:tä lähinnä Pohjanmerellä ja Itämerellä liikennöiville aluksille.





3. Kaasukäyttöinen autojenkuljetusalus. Wärtsilän toimitus: *apumoottorit.*

United European Car Carriers allekirjoitti marraskuussa 2014 sopimuksen kahden, vain henkilö- ja kuorma-autoja kuljettavan aluksen rakentamisesta. Ne ovat lajissaan ensimmäiset LNG:tä polttoaineena käyttävät alukset. Alukset pystyvät suorittamaan 14 päivää kestävästä meno-paluumatkan Itämerellä käyttäen vain LNG:tä. Sekä aluksen päämoottorit että apumoottorit käyttävät LNG:tä.

4. LNG-käyttöinen satamahinaaja. Wärtsilän toimitus: *laivasuunnittelu, propulsio, moottorit, LNG-säiliö.*

Drydocks World ja Dubai Maritime City allekirjoittivat aiesopimuksen Wärtsilän ja Dubai Carbon Centre of Excellencen kanssa koskien maailman ensimmäisen LNG-käyttöisen satamahinaajan rakentamista. Merkittävää läpimurtoa edustavassa projektissa alukseen asennetaan monipolttoainemoottorit, jotka voivat käyttää sekä meridieseliä että LNG:tä.

5. Nopea LNG-käyttöinen matkustaja-autolautta. Wärtsilän toimitus: *integroitu ratkaisu.*

Ruotsalaiselle varustamolle Rederi AB Gotlandille rakennettava uusi matkustaja-autolautta käyttää polttoaineenaan LNG:tä. Wärtsilä toimittaa alukseen integroidun ratkaisun, joka sisältää täydellisen LNG-käyttöisen propulsiojärjestelmän sekä polttoaineen varastointi- ja jakelujärjestelmän. Lisäksi Wärtsilä toimittaa kattavat projektinhallintapalvelut. Kyseessä on ensimmäinen Ruotsin lipun alla liikennöivä LNG-käyttöinen matkustaja-alus ja maailman ensimmäinen nopea LNG-käyttöinen matkustaja-autolautta. Alus rakennetaan Guangzhou Shipyard Internationalin telakalla Kiinassa. Valmistuttuaan alus liikennöi Manner-Ruotsin ja Gotlannin saaren väliä.

6. LNG-käyttöinen jäänmurtaja. Wärtsilän toimitus: moottorit.

Arctech Helsinki Shipyardin Liikennevirastolle rakentama uusi jäänmurtaja varustetaan Wärtsilän monipolttoainemoottoreilla, jotka käyttävät LNG:tä ja vähärikkistä dieselipolttoainetta. Valmistuessaan vuoden 2015 lopulla alus on maailman ensimmäinen LNG-käyttöinen jäänmurtaja. ■

Lue Marine Insightin koko artikkeli vuoden kiinnostavimmista uusista aluksista osoitteessa: <http://www.marineinsight.com/marine/marine-news/headline/10-major-worlds-first-vessels-announced-2014/>

MILJARDIN DOLLARIN REMONTTI

Kuinka Wärtsilä pelasti uponneen porauslautan ja
miljardin dollarin urakan.



MILJARDIN DOLLARIN REMONTTI

Vuoden 2013 viimeisinä päivinä erittäin syviin vesiin ja ankariin olosuhteisiin tarkoitettu kuudennen sukupolven porauslautta Deepsea Aberdeen, jota porausyhtiö Odfjell Drilling oli kokoamassa yhteistyössä BP:n kanssa, upposi telakka-altaaseen Etelä-Koreassa.

Eräs lautan kannella ollut työntekijä oli saanut tehtäväkseen tyhjentää lautan vedenalaisessa osassa sijaitsevan tankin. Sen sijaan hän avasi suoraan Koreansalmen vesiin johtavan luukun. Vesi hyökyi lautan runkoon ja levisi nopeasti, koska keskeneräisen rakenteen sisällä oli useita avoimia aukkoja. Lautalla oli runsaasti työntekijöitä, jotka saatiin evakuoitua ilman henkilövahinkoja, mutta lautta painui pohjaan.

Wärtsilä oli toimittanut lauttaan kahdeksan ohjauspotkuria ja yhtä monta diesel-generaattoria, ja oli kiinteästi mukana vakavassa ja yllättävässä kriisitilanteessa. Lautan ponttonien alle asennettujen ohjauspotkurien tarkoitus on avustaa lautan liikuttelussa ja pitää se paikoillaan merellä. Niiden arveltiin rikkoutuneen pahoin lautan painuessa pohjaan.

Uponneesta lautasta oli jo solmittu seitsemänvuotinen sopimus BP:n kanssa, ja poraustöiden oli määrä alkaa Länsi-Shetlannin vesillä kesällä 2014. Onnettomuus asetti Odfjell Drillingin 40-vuotisen historian isoimman, 1,2 miljardin dollarin arvoisen poraussopimuksen vaakalaudalle.

Hätäasemiin!

Jokainen päivä, jonka lautan toimitus viivästyi, aiheutti Odfjell Drillingille runsaan 450.000 dollarin tulonmenetyksen. Pahimmassa tapauksessa urakka olisi menetetty kokonaan, joten Wärtsilältä kaivattiin todella hyviä neuvoja.

Ohjauspotkurien uusiminen olisi viivästyttänyt lautan toimitusta lähes vuodella. Tällainen aikataulu ei sopinut sen enempää Odfjellille kuin telakallekaan. ”Potkureiden korjaaminen oli aikataulullisesti ainoa vaihtoehto”, sanoo Wärtsilä Ship Powerin Pohjois-Aasian myynnistä vastaava Matias Karls. Wärtsilän oli saatava potkurit valmiiksi heinäkuun loppuun mennessä.

Tammikuun lopulla, kuukausi onnettomuuden jälkeen, paikallinen valmistaja sai nostettua lautan pintaan. Kymmenen päivää myöhemmin sukeltajat tutkivat lautan pohjan, jolloin saatiin selvyyttä pelastusoperaation todellisesta laajuudesta. Odfjell Drillingin onneksi osoittautui, että Koreanmeren pehmyt pohja oli vaimentanut iskua.

Air Wärtsilä

Ohjauspotkureiden ulkoiset vauriot olivat varsin vähäiset, mutta niiden sisällä oli runsaasti merivettä. Potkurit irrotettiin lautasta ja kuljetettiin

telakan lähellä sijaitsevalle korjaamolle, jossa ne purettiin. Kriittiset osat, esimerkiksi potkurivaihteet ja varsiosa, siirrettiin Eurooppaan lentokuljetuksena.

Aikataulu piti, toistaiseksi. Mutta Wärtsilällä oli ainoastaan kolme kuukautta aikaa korjata kaikki kahdeksan pahasti rikkoutunutta ohjauspotkuria.

Wärtsilä – Ship Power, Services, kaikki muutkin liiketoiminnot – yhdisti rivinsä vastatakseen kaikkiin Odfjellin tarpeisiin tiukalla aikataululla. Osoittautui, että Etelä-Koreassa tekeillä ollut lautta saadaan korjattua nopeimmin jakamalla vaurioituneet osat ympäri Eurooppaa.

Kesäkuun puolivälissä osia alkoi saapua Wärtsilältä takaisin telakalle Etelä-Koreaan. Merikokeet saatiin suoritettua syyskuun alkupuolella, ja lautan luovutuspäiväksi sovittiin 10. lokakuuta.

Erikoistilauksesta BP:lle tehty Deepsea Aberdeen, Odfjellin kruununjalokivi ja yrityksen historian isoin urakka, oli pelastettu. ”Rahallisista tappioista ei tullut kohtuuttomia”, sanoo norjalaisen investointipankin Fondsfinansin analyytikko Ivar Andreas Lemmechen Gjøl. ”Vaikeat lähtökohdat huomioiden, lopputulos oli paras mahdollinen.”

Lautta aloittaa poraustoiminnan vuoden 2015 ensimmäisellä neljänneksellä, viisi kuukautta myöhässä, eikä Wärtsilän suoritus ole jäänyt huomaamatta. Odfjell Drillingin toimitusjohtaja Simen Lieungh ei säästellyt kiitoksia puheenvuorossaan Wärtsilän keväisessä asiakastapaamisessa. ”Kävi selväksi, että Wärtsilä teki kaikkensa, jotta saamme nopeinta ja parasta mahdollista palvelua”, Simen sanoi muutama viikko ennen lautan luovutusta asiakkaalle.

”Odfjell on tärkeimpiä asiakkaitamme”, sanoo Wärtsilä Norwayn myyntijohtaja Cato Esperø. ”Jos Simen on tyytyväinen, mekin olemme oikein tyytyväisiä. Siihen pyrimme aina: laatutuote toimitettuna parhaalla mahdollisella tavalla.” ■

Kuva: Odfjell Drilling & Anonym / Gcaptain.com

Kestävän kehityksen
varmennus 2014

KESTÄVÄN MERENKULUN VISIO

Dialogin luominen päättäjien, laivanvarustajien ja muiden
sidosryhmien välillä.

KESTÄVÄN MERENKULUN VISIO

Laivakuljetukset ovat tarjolla olevista kuljetusmuodoista yksi ekologisesti kestävimpiä. Lähivuosina alan ympäristöjalanjälki kuitenkin kasvaa merkittävästi – suunnitteilla olevista uusista päästörajoituksista huolimatta – koska meriliikenne yhä useammin korvaa ympäristölle haitallisempia ja enemmän päästöjä aiheuttavia kuljetuksia.

Wärtsilä ennaltaehkäisee osaltaan haittoja edistämällä alan ympäristöhaasteita koskevaa dialogia päättäjien, laivanvarustajien ja muiden sidosryhmien välillä. Työn lähtökohtana on visio, joka kokoaa yhteen merenkulun kestävästä kehitystä koskevia käytännön teemoja.

Näitä ovat laivakaluston optimointi, laivojen kokonaishyötysuhde, kestävät polttoaineet ja polttoainejoustavuus, päästöjen minimointi sekä alusturvallisuus. Kokonaisuutena nämä viitoittavat merenkululle kestävästä tulevaisuudesta kuljetusmuotona, jonka vastuulla on suurin osa maailman rahtikuljetuksista.

Wärtsilän laaja merenkulkuratkaisujen tarjonta perustuu vakuuttavaan laivasuunnitteluosaamiseemme ja kestävästä kehitystä painottavaan teknologiaamme. Mutta keskusteluun kaivataan muitakin ääniä.

Sivulta <http://www.wartsilareports.com/fi-FI/2014/ar/tarinat/kestavan-merenkulun-visio/> löytyvässä videossa hahmoteltu visio painottaa vahvasti, että alan keskeisten toimijoiden tulisi laatia tulevaisuuden tiekartta yksissä tuumin. Yksittäinen toimija tai teknologia ei pysty vastaamaan haasteeseen.

Järjestöjen, varustamoiden, ratkaisutarjoajien ja kaikkien muidenkin sidosryhmien tulisi päästä yhteisymmärrykseen perusteista, joiden pohjalta tulevaisuuden infrastruktuuria, parempia alusratkaisuja ja kestävämpiä kuljetusparadigmoja, esimerkiksi alennettujen nopeuksien rahtikuljetuksia, lähdetään rakentamaan.

Aloite on saanut tähän asti myönteisen vastaanoton, ja matka jatkuu. Katso video ja tuo oma äänesi kuuluville tässä tärkeässä keskustelussa.



Kestävän kehityksen
varmennus 2014

WECARE – SEURAAVA ASKEL KOHTI NOLLAA

Esittelyssä uusi kattava järjestelmä tapaturmien,
läheltä piti -tilanteiden ja vaarojen raportointiin
sekä analysointiin.

WECARE – SEURAAVA ASKEL KOHTI NOLLAA

Turvallisuus on Wärtsilän tärkeimpiä painopisteitä, ja olemme jo usean vuoden ajan lähestyneet tavoitettamme, joka on nolla työtapaturmaa. Työtapaturmien määrä on viime vuosina pienentynyt noin 20–25% vuodessa.

Vastaavan tahdin ylläpitäminen tulee jatkuvasti vaikeammaksi, kun painopiste siirtyy väistämättä merkittävistä riskeistä vaikeammin tunnistettaviin parannuskohteisiin. Pyrimme pitämään hyvää kehitystä yllä käynnistämällä vuonna 2014 WeCare-projektin. Se on uusi, kattavampi järjestelmä tapaturmien, läheltä piti -tilanteiden ja vaarojen raportointiin ja analysointiin koko organisaatiossa.

WeCare on uusi malli turvallisuudesta viestimiseen, ja se kattaa sekä turvallisuuspoikkeamista oppimisen että itse raportoinnin. Järjestelmän keskiössä ovat kaikkien työntekijöiden käytettävissä oleva uusi raportointiohjelma, tarkat menettelyohjeet vaaratilanteista, tapaturmista ja niiden syistä keskusteluun sekä yleinen tapaturmien ennalta ehkäisy.

Uudella järjestelmällä tuloksia voi tarkastella toimipisteittäin ja liiketoiminta-alueittain, joten tulosten analysointi ja kehityksen seuraaminen on helpompaa.

Vahvoja tuloksia jo nähtävissä

WeCare-projektin toteutus alkoi vuoden 2014 alussa, ja syksyyn mennessä järjestelmä oli otettu käyttöön koko konsernissa. Tähän mennessä 2.800 Wärtsilän työntekijää on osallistunut WeCare-ohjelmaan havainnoijana, tutkijana tai toimenpiteistä vastaavana. Tämä on erinomainen tulos, sillä WeCaren päätarkoitus on motivoida ja rohkaista työntekijöitämme toimimaan, raportoimaan ja kantamaan vastuuta.

Uusilla työkaluilla raportoitiin vuonna 2014 yhteensä 5.077 poikkeamaa, joista 86% oli vaaratilanteita tai riskihavaintoja.

Vaikka raportoiduista vammoista suuri osa on melko lieviä, ne ovat tietenkin erittäin ikäviä kyseisten henkilöiden ja myös työnantajan kannalta. Sen vuoksi suhtaudumme kaikkiin turvallisuuspoikkeamiin hyvin vakavasti. Korjaamalla lievään vammaan johtanut riskitekijä voidaan hyvinkin ehkäistä vakavammat tapaturmat tulevaisuudessa.

WeCare-raportoinnin perusteella on eri puolilla maailmaa tähän mennessä toteutettu 3.342 toimenpidettä toimintojemme turvallisuuden ja ympäristönsuojelun tason parantamiseksi. Edistyksestä huolimatta emme jää lepäämään laakereillamme vaan jatkamme määrätietoisesti kohti nollan työtapaturman tavoitettamme. ■

Kestävän kehityksen
varmennus 2014

MONIMUOTOISUUS MERKITSEE EDISTYSTÄ

Tehokkaamman ongelmanratkaisun
varmistamiseksi, työpaikan monimuotoisuus on
itsestäänselvyys.

MONIMUOTOISUUS MERKITSEE EDISTYSTÄ

Muuttuva liiketoimintaympäristö vaatii maailmanlaajuista läsnäoloa ja laajempaa yhteistyötä eri sidosryhmien kanssa niin yrityksen sisällä kuin laajemmin yhteiskunnassa. Tutkimusten mukaan hyvin johdetut ja monimuotoiset tiimit saavat usein parempia tuloksia kuin homogeeniset työyhteisöt, koska erilaiset yksilöt tarkastelevat ongelmia eri näkökulmista ja päätyvät monimuotoisempiin ratkaisumalleihin.

Kuten vuoden 2013 vuosikertomuksessa kerrottiin, Wärtsilä on käynnistänyt monimuotoisuusaloitteen ja sitä johtavan monimuotoisuusfoorumin, jossa eri liiketoimintojen ja paikkakuntien edustajat koordinoivat globaalia toimintaa ja tukevat paikallisia aloitteita.

Wärtsilän henkilöstöjohtaja Päivi Castrén kiteyttää yhtiön monimuotoisuusajattelun seuraavasti: ”Emme näe monimuotoisuutta rasti ruutuun -laatikkona jossakin toimenpidelistassa vaan kokonaisvaltaisena asennemuutoksena, joka vähitellen tulee osaksi jokapäiväistä työtä.”

Organisaation perustamisen ja sisäisen tutkimuksen jälkeen foorumi aloitti benchmarking-ohjelman, jossa tilannetta verrataan mm. Volvoon, Accentureen ja Colgateen. Wärtsilä liittyi vuonna 2014 yhteistyöhakuisen monimuotoisuuskoulutuksen ja -viestinnän edistämiseksi suomalaiseen voittoa tavoittelemattomaan yritysvastuuverkostoon FIBSiin, joka auttaa yrityksiä toimimaan taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti vastuullisin

Wärtsilän monimuotoisuusaloitteen tavoitteet



tavoin. FIBSin monimuotoisuusverkoston jäsenet osallistuivat lokakuussa FIBSin vuosiseminaariin. Seuraavana päivänä Wärtsilä toimi Helsingin pääkonttorillaan verkoston benchmarking-tapaamisen isäntänä.

Asenteet muuttuvat

Nyt kun sisäinen tutkimus ja ulkoinen benchmarking-vertailu on saatu kunnolla käyntiin, monimuotoisuusaloitteen päähuomio kiinnitetään seuraavaan vaiheeseen: viestintään ja tietoisuuden lisäämiseen yhtiön sisällä. Painopiste siirtyy pääkonttorista esimiehille eri puolilla organisaatiota. Heidän käytettävissään on tarvittaessa monimuotoisuusaloitteen ja paikallisen HR-henkilöstön tuki erilaisten materiaalien, ohjauksen ja ideoinnin muodossa.

Vaikka aloitteen tavoitteet ovat kunnianhimoiset (Wärtsilän naispuolisen henkilöstön määrä 20% kokonaismäärästä vuoden 2015 loppuun mennessä), Päivi korostaa, että kiintiöt ja vastaavat keinot ovat huono tapa päästä tavoitteeseen.

"Ajatuksen pitää kypsyä ihmisten mielessä, näitä asioita ei voi sanella tiukoilla ohjeistuksilla. Kun asiaa pidetään esillä ja korostetaan jatkuvasti monimuotoisuuden etuja ihmisille itselleen, muutos tapahtuu kyllä omachtoisesti. Liiketoimintatiedot on osoitettu selkeästi: nyt on aika katsoa, miten ne toteutuvat käytännössä, kun käsitykset vähitellen muuttuvat." ■

Kestävän kehityksen
varmennus 2014

BIOKAASU LEIKKAA OSLOIN PÄÄSTÖJÄ

Oslosta ympäristöinnovoinnin suunnannäyttäjä Wärtsilän
kaasutarjonnan avulla.

BIOKAASU LEIKKAA OSLOIN PÄÄSTÖJÄ

EU on asettanut tavoitteeksi, että vuoteen 2020 mennessä 20% energiasta tuotetaan uusiutuvilla energialähteillä. Tavoitteen saavuttamiseksi sekä jäsenvaltio- että alue- ja kuntatasolla pyritään löytämään uusia, tavanomaisesta poikkeavia energiaratkaisuja.

Norjassa rima on vieläkin korkeammalla: Norja aikoo olla maailman ensimmäinen ”hiilineutraali” valtio ja alentaa kasvihuonekaasujen nettopäästönsä nollaan vuoteen 2050 mennessä. Tavoitteeseen pyritään muun muassa käyttämällä polttoaineena biojätteistä valmistettavaa nestemäistä biokaasua.

Kuten muualla tässä vuosikertomuksessa kerrotaan, Wärtsilän kaasutarjonta on laajentunut kaasun käsittelyjärjestelmiin ja infrastruktuuriratkaisuihin, kuten bunkraukseen ja terminaaleihin. Vuonna 2014 Wärtsilä esitteli jälleen uutta puolta kaasutarjonnastaan toimittaessaan Oslon joukkoliikennelaitokselle biokaasun nesteytyslaitoksen. Wärtsilän asiakkaana oli käytännössä Oslon kunnan EPC-toimittaja, paikallinen biojätteen käsittelyyn erikoistunut Cambi AS.

Suunnannäyttävä

”Prosessin vaikutukset Oslon julkisen liikenteen ekosysteemiin ovat valtavat”, kertoo Wärtsilä Norwayn liiketoiminnan kehityksestä vastaava Arne Jakobsen. ”Laitoksen ansiosta 135 Oslon alueen bussia voi käyttää polttoaineenaan biokaasua, mikä vähentää vuosittaisia hiilidioksidipäästöjä noin 10.000 tonnia ja laskee merkittävästi myös pienhiukkaspäästöjä.”

Laitos mädättää Oslon alueella kerätystä kotitalousjätteestä biometaania. Laitos käsittelee vuosittain 50.000 tonnia jätettä ja tuottaa päivittäin noin 14.000 normaalikuutiometriä biometaania.

Biokaasu puhdistetaan, jäähdytetään ja lauhdutetaan nestemäiseksi Wärtsilän Mixed Refrigerant -teknologiaa hyödyntäen. Wärtsilän ratkaisu käsittää syöttökaasun kompressoinnin, biokaasun puhdistuksen ja nestemäisen biokaasun varastoinnin ja kuljetuksen.

Biometaanin käyttöönotto joukkoliikenteessä nostaa Oslon ympäristöinnovaatioiden kärkikaupungiksi. Uusi laitos on erittäin vakuuttava referenssi: se näyttää mallia sekä Euroopan että koko maailman kaupungeille. ■