

Jonas Aho

TUTKIMUS LEADER RAHOITTEISEN HANKKEEN TOTEUTUKSESTA

CASE S/Y Raahen Fiian rungon kunnostus

TUTKIMUS LEADER RAHOITTEISEN HANKKEEN TOTEUTUKSESTA

CASE S/Y Raahen Fiian rungon kunnostus

Jonas Aho
Opinnäytetyö
Syksy 2020
Liiketalous
Oulun ammattikorkeakoulu

TIIVISTELMÄ

Oulun ammattikorkeakoulu
Liiketalous, Oikeus ja hallinto

Tekijä: Jonas Aho

Opinnäytetyön nimi: Tutkimus Leader rahoitteen hankkeen toteutuksesta - case s/y Raahen Fiian rungon kunnostus.

Työn ohjaaja: Lea Isopoussu-Koponen

Työn valmistumislukukausi ja -vuosi: Syksy 2020

Sivumäärä: 34

Tässä työssä tarkastellaan purjelaiva S/Y Raahen Fiian rungon kunnostustyön toteutusta sekä Raahen purjelaivasäätiön hallituksen toimintaa aluksen telakoinnin yhteydessä talvella 2016–2017. Kunnostus toteutetaan Leader -rahoituksella, joka velvoittaa kohtelevaan rahoitukseen liittyviä hankintoja julkisina hankintoina.

Teoriaosuudessa perehdytään yleisellä tasolla julkisiin hankintoihin ja sitä koskevaan lainsäädäntöön sekä säätiölain uudistumiseen vuonna 2015 säätiön hallituksen roolin osalta. Teoriaosuudessa lähteinä käytetään aiheeseen liittyvää kirjallisuutta sekä hankinta- ja säätiölakia.

Empiriaosuudessa perehdytään s/y Raahen Fiian rungon kunnostuksen hankintaprosessiin. Tietoa saadaan tutustumalla hankinta-asiakirjoihin sekä seuraamalla korjaustyön edistymistä telakalla ja Raahessa.

Opinnäytetyö on tiivis selostus julkisista hankinnoista ja niitä ohjaavasta lainsäädännöstä ei-julkisen toimijan kannalta hankerahoitusta käytettäessä. Leader -rahoituksen edellytykset, laki julkisista hankinnoista, säätiölaki sekä säätiön oman säädekirjan sisältö muodostavat Raahen purjelaivasäätiön tapauksessa toimintaa ohjaavat säännökset.

Asiasanat: säätiö, julkiset hankinnat, leader-rahoitus, ei-julkisen toimija

ABSTRACT

Oulu University of Applied Sciences
Degree programme in Business Economics

Author: Jonas Aho

Title of thesis: Research on the implementation of a Leader funded project - case s / y Raahe Fiia hull renovation.

Supervisor(s): Lea Isopoussu-Koponen

Term and year when the thesis was submitted: autumn 2020 Number of pages: 34

This work examines the implementation of the refurbishment of the hull of the sailing ship S/Y Raahen Fiia and the activities of the board of the Sail Training Association Raahe in connection with the docking of the ship in the winter of 2016–2017. The refurbishment is carried out with Leader funding, which obliges the all funding-related procurements to be treated as a public procurement.

The theoretical background of the thesis focuses on topics of public procurement and related legislation in general, as well as the reform of the Foundations Act in 2015 regarding the role of Sail Training Associations board during the entire process. Furthermore, the primary sources in the theoretical section is consists of the relevant literature and the Acquisition and Foundation Act.

In the empirical part of the thesis, the procurement process for the refurbishment of the ships hull of S/Y Raahe Fiia is studied. Information is obtained by reviewing the procurement documentation and monitoring the progress of repair work at the shipyard and in Raahe.

This thesis is a concise description of public procurement and the legislation governing it for a non-public actor when using project funding. In the case of the Sail Training Association Raahe, the conditions for Leader funding, the Public Procurement Act, the Foundation Act and the content of the Foundation's own charter comprise the regulations governing the operations.

Keywords: foundation, public procurement, Leader funding, non-public actor

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	7
2	RAAHEN PURJELAIVASÄÄTIÖ	8
3	TIETOPERUSTA	12
	3.2 Julkiset hankinnat	13
	3.3 Säätiö hankintayksikkönä	18
4	AINEISTO	20
	4.1 Leader -hankehakemus ja päätös	20
	4.2 Kunnostuksen tekninen erittely	21
	4.3 Tarjousmenettely	22
	4.4 Hankintasopimus	23
	4.5 Korjauksen toteutuminen	24
5	JOHTOPÄÄTÖKSET	30
6	POHDINTA	32
	LÄHTEET	34

LYHENTEET

EAKR	Euroopan aluekehitysrahasto
ESR	Euroopan sosiaalirahasto
Hankintalaki	Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista
HILMA	Työ- ja elinkeinoministeriön ylläpitämä maksuton, sähköinen julkisten hankintojen ilmoituskanava
IMO	International Maritime Organization
LEADER	Liason Entre Actions de Developement l'Economie Rurale. - yhdyssiteet maaseudun talouden kehittämiseen tähtäävien toimien välillä
Pos.	Positio, Teknisen erittelyn osa
SL	Säätiölaki
S/Y	Sailing yacht, moottorillinen purjeverne
Trafi	Ajoneuvo- ja rekisterikeskus

1 JOHDANTO

Tässä työssä tarkastellaan purjelaiva Fiian rungon kunnostustyön toteutusta ja hallinnontia Raahen purjelaivasäätiön aluksen telakoinnin yhteydessä talvella 2016–2017. Kunnostus toteutetaan Leader –rahoituksella, joka velvoittaa muun muassa kohteelmaan rahoitukseen liittyviä hankintoja julkisina hankintoina.

Opinnäytetyön aiheena on tutkia Leader -rahoitteista hanketta, jonka kohteena on Raahen purjelaivasäätiön omistaman aluksen (S/Y Raahen Fiia) rungon kunnostustyön toteutus.

Työn tavoitteena on tarkastella rungon kunnostushanketta ohjaavaa säännöstöä sekä siihen liittyvää lainsäädäntöä käytännössä.

Tässä työssä kuvataan hankkeen etenemistä vaihe vaiheelta lähinnä hankkeen hallinnoinnin näkökulmasta. Keskeisiä lähteitä tarkasteltavan hankkeen kannalta ovat laki julkisista hankinnoista, Leader –rahoitus sopimus sekä sen edellytykset ja näiden lisäksi korjauksen tekninen erittely. Hankkeeseen vaikuttavat osaltaan myös merilaki sekä säätiölaki ja sen nojalla säätiön oman säädekirjan sisältö. Muita lähteitä ovat muun muassa lainsäädännön soveltamiseen liittyvä kirjallisuus. Työssä tutkimusmenetelmänä käytetään tapaustutkimusta, jonka avulla tarkastellaan S/Y Raahen Fiian rungon korjauksen hankintaa sekä korjauksen teknisen toteutuksen hallinnointia vuosina 2016 ja 2017 aluksen telakoinnin yhteydessä Leader –rahoitteisessa hankkeessa.



KUVIO 1. S/Y Raahen Fiia täysin purjein avomerellä. (Raahen purjelaivasäätiö 2017)

2 RAAHEN PURJELAIVASÄÄTIÖ

Vuonna 1988 perustettu Raahen purjelaivasäätiö pyrkii osaltaan ylläpitämään kiinnostusta merenkulkuun ja merimieselämään Raahessa ja lähiseudulla. Jo perustamisen yhteydessä päätettiin peruspääomalla hankkia koulupurjealus. Pääoman rahoitukseen osallistui noin 60 eri yritystä, yhteisöä ja yksityishenkilöä. (Raahen purjelaivasäätiö 2017a, viitattu 7.1.2017.) Alukselle annetun nimen Raahen Fiia takana on vanha tarina pienen kaupungin nähtävyyksistä, joita olivat entisaikaan vain nya Spruthuset, nya Packhuset ja Durchmans Fiia (Paulaharju 1925, 3).



KUVIO 2. S/Y Raahen Fiian ja nya Packhuset nykyisin Raahen Museo. (Raahen Seutu 2016)

Purjealus Raahen Fiian tarina alkoi vuonna 1988, kun purjelaivasäätiö hankki paikallisen Rautaruukki Oy:n valmistamasta Corten-teräksestä tehdyn kaksimastoisien haruspurjekuunarin rungon Lappeenrannasta. Haruspurje on kolmion tai neliön muotoinen purje, joka kiinnitetään purjealuksessa harusten eli mastoa tukevien vajereiden väliin. Kesällä 1989 alus varustettiin Turussa erityisesti nuorisopurjehdusten tarpeita silmällä pitäen. Sisustus on tummaa puuta ja plyyshiä. Aluksessa on kaksi WC:tä, neljä kahden hengen hyttiä ja yksi kolmen hengen hytti sekä kapteenin ja perämiehen salonkihytti. Laivakeittiössä on varusteina kaasuliesi ja uuni, jääkaappi sekä juokseva kylmä ja lämmin vesi. (Raahen purjelaivasäätiö 2017a, viitattu 7.1.2017.)

Alus on koulutustarkoitusta varten alirikattu rajoittamalla purjepinta-ala on noin 260 neliometriin. Purjepinnan aluksessa muodostavat rullagenoa, kaksi haruspurjetta (forestaysail ja staysail), isopurje sekä huippupurje fisherman. Fiia on mittakirjansa mukaan 21,5 metriä pitkä ja 4,9 metriä leveä. Aluksen syväys on 2,4 metriä ja uppouma 38 tonnia. Alus on purjehdittavissa kolmen hengen miehistöllä, jonka muodostavat päällikkö, perämies sekä kansimies. (Raahen purjelaivasäätiö 2017a, viitattu 7.1.2017.)

Raahen purjelaivasäätiön säädekirjan 2 §:n mukaan säätiön tarkoituksena on antaa ensisijaisesti Raahen seudun nuorisolle ja alueen muille asukkaille mahdollisuus perehtyä purjelaivalla merelliseen ympäristöön sekä osallistua purjehtimiseen miehistön jäsenenä. Säätiö haluaa näin herättää ja ylläpitää kiinnostusta merenkulkuun sekä merimieselämään. (Raahen purjelaivasäätiö 1988.)

Purjelaivasäätiö järjestää kesäisin nuorisopurjehduksia, joilla opitaan perusasiat purjehduksesta, navigoinnista, säästä ja monista muista merenkulkuun liittyvistä asioista. Raahen Fiia tarjoaa nuorisopurjehduksilla nuorille myös mahdollisuuden toimia miehistön jäsenenä ja perehtyä syvällisemmin purjealuksella purjehtimiseen. Nuorisopurjehduksien lisäksi aluksella järjestetään tilauspurjehduksia yrityksille ja yhteisöille. Alusta vuokrataan myös vuokraveneenä laivaisännän hyväksymille niin sanotuille kimpapurjehduksille, jotka ovat tarkoitettu aikuisille sekä jo aiemmin vesillä liikkumaan totuneille kaveriporukoille. Näistä purjehduksista saadut tuotot käytetään täysimääräisesti aluksen kunnossapitoon ja toiminnan ylläpitämiseen. Vapaaehtoiset vastaavat myös Raahen Fiian kunnossapidosta ja muusta toiminnasta. Kouluttajina koulutuspurjehduksilla toimii sekä ammatikseen merenkulkua harjoittavia että kokeneita purjehduksen harrastajia. (Raahen purjelaivasäätiö 2017a, viitattu 7.1.2017.)

Raahen purjelaivasäätiön ylintä päätösvaltaa säädekirjan mukaan käyttää valtuuskunta. Valtuuskunnan muodostavat ne yritykset ja yhteisöt, jotka ovat olleet suurimpia lahjoittajia ja säätiön toiminnan tukijoita. Kaksi kertaa vuodessa kokoontuva valtuuskunta valitsee kokouksissa säätiön hallituksen sekä toimihenkilöt ja hyväksyy toimintasuunnitelmat, toimintakertomukset ja tilinpäätökset. (Raahen purjelaivasäätiö 2017a, viitattu 7.1.2017.)

Valtuuskunnan valitsema säätiön hallitus vastaa aluksen kunnossapidosta, miehityksestä ja säätiön yleisestä toiminnasta. Raahen purjelaivasäätiön toiminnassa hallituksen tärkeimpänä tehtävänä on toimia alusturvallisuuden liittyvissä kysymyksissä laivaisäntänä muiden lakisääteisten tehtävien ohella. Laivaisännällä tarkoitetaan merilain mukaan sellaista aluksen omistajaa tai koko aluksen vuokraajaa, joka joko yksinään tai yhdessä toisten henkilöiden kanssa käyttää tosiasiallista määräämisvaltaa aluksen alusturvallisuuden liittyvissä kysymyksissä. Laivaisäntään rinnastetaan myös sellainen henkilö, joka sopimuksen perusteella tai muutoin tosiasiallisesti hoitaa aluksen alusturvallisuuden liittyviä kysymyksiä (Laki alusturvallisuuden valvonnasta 370/1995 1:2.3 §.) Jauhiainen, Kaisanlahti ja Kela korostavat teoksessaan Säätiölaki vuodelta 2017, että säätiön hallituksen tosiasialliset tehtävät ovat säätiökohtaisia. Hallituksen tehtävänä on huolehtia, että säätiön toiminnassa toteutuu sääntöjen mukainen tarkoitus (Jauhiainen 2017, s. 247).

Raahen purjelaivasäätiön kohdalla hallituksen tehtävät painottuvat aiemmin tekstissä kerrotusti pääosin purjehdusten käytännötoteutukseen eli toimeen laivaisäntänä. Tämä puolestaan rajoittaa osaltaan hallituksen kykyä toimia itsenäisesti poikkeustapauksissa, kuten myöhemmin tarkastelussa oleva rungonperuskorjausprojekti osoittaa. Tämän vuoksi hankkeen toteutusta varten haettiin ja saatiin apua Raahen kaupungin hankintatoimelta.

Lain mukaan säätiöllä voi olla toimitusjohtaja vain, jos säännöissä niin määrätään (SL 3:1). Säätiöllä voi olla johtavana toimielimenä asiamies, toiminnanjohtaja tai vastaava, joka ei ole tässä pykälässä tarkoitettu säätiön toimielin eikä kuulu säätiön johtoon. Jos säätiöllä ei ole toimitusjohtajaa, niin kaikki toimitusjohtajan yleistoimivaltaan sisältyvät asiat kuuluvat hallituksen toimivaltaan (Jauhiainen, Kaisanlahti & Kela 2017, 275, 300). Raahen purjelaivasäätiön hallituksen käytännön seurantavastuu on siis hankkeen osalta suuri, koska hankkeelle ei ole nimetty erillistä vastuuhenkilöä eikä purjelaivasäätiölle ole nimetty toiminnanjohtajaa tai toimitusjohtajaa.

Säätiön johdon vastuu voidaan jakaa kolmeen eri luokkaan: luottamusvastuu, vahingonkorvausvastuu ja rikosvastuu. Luottamusvastuu tarkoittaa sitä, että hallituksen on nautittava erottamisoikeuden haltijan luottamusta eli valtuuskunnan luottamusta. Vahingonkorvausvastuu voi käytännössä realisoitua vain harvoin. Vahingonkorjauslain 5:n luvun 1 § mukaan niin sanottu puhdas varallisuusvahinko korvataan vahingonkorvauslain perusteella vain poikkeuksellisesti. Rikosvastuuseen voi joutua joko tahallisen toiminnan tai laiminlyönnin seurauksena. Säätiölaissa on erityisesti säätiön toimintaa liittyen määrätty säätiörikkomuksesta ja säätiörikkoksesta. (Kilpinen, Perälä, Perälä & Viertola 2015, 59–60.) Rikosvastuun osalta tässä työssä ei oteta kantaa säätiön hallituksen vastuisiin opinnäytetyön toimeksiannon luonteen ja työn yleisen rajauksen vuoksi.

3 TIETOPERUSTA

3.1 Leader-toiminta

Raahen purjelaivasäätiö on hakenut ja sille on myönnetty rungon kunnostusta varten Leader-rahoitusta. Leader-rahoitus on osa EU:n rakennerahastotoimintaa, jonka edellytyksenä on prosenttisidonnainen omarahoitusosuus. Termi Leader on alkujaan lyhenne (LEADER), joka muodostuu ranskankielisistä sanoista "Liason Entre Actions de Developpement l'Economie Rurale". Suomeksi tämä kuuluu "yhdyssiteet maaseudun talouden kehittämiseen tähtävien toimien välillä". EU:n alueella toimii yli 2000 Leader -ryhmää. Ryhmät tekevät alueellista ja kansainvälistä yhteistyötä yli rajojen. Tavoitteena on oppia ja ideoita ruohonjuuritason toimintaan muiden maiden kokemuksista. Leader Suomen sivuston mukaan suomalaiset ovat hyviä ja kysytyjä kumppaneita eurooppalaisissa yhteistyökuvioissa. (Leader Suomi 2017, viitattu 3.1.2017.)

Leader-toiminta perustuu paikallisen asiantuntemuksen ja osaamisen hyödyntämiseen kehittämistyössä. Suomessa on 54 Leader -ryhmää, joilla on omat kehittämissuunnitelmansa ja jotka valitsevat toteutettavat hankkeet itse. Leader -rahoituksella on tarkoitus lisätä maaseudun vetovoimaa ja mahdollisuuksia. Tuettavaa toimintaa ovat muun muassa yritysten perustamisen, kehittämisen, erilaisten investointien tukeminen, harrastusmahdollisuuksia sekä kylien elinvoimaisuutta ja kansainvälisyyttä mahdollistava toiminta. (Leader Suomi 2017, viitattu 3.1.2017.)

Leader-ryhmien seitsenvuotiset kehittämissuunnitelmat laaditaan ohjelmakausittain. Kehittämissuunnitelmassa kuvataan alueen asukkaiden odotuksia ja tahtotilaa, joka linjaa Leader -ryhmän hallituksen päätöksiä. Jokaisella 54 Leader -ryhmällä on oma hallitus. Hallitus kootaan kolmikantaperiaatteen mukaan seuraavasti: kolmasosa hallituksen jäsenistä edustaa julkista hallintoa, kolmannes paikallisia yhdistyksiä ja yrityksiä ja kolmannes maaseudun asukkaita. Hallitus käsittelee alueella jätetyt tukihakemukset ja antaa niistä lausunnot Maaseutuvirastolle eli varsinaiselle rahoittajalle. Leader -toimintatapa edellyttää avoimuutta ja tasapuolisuutta päätöksenteossa ja rahoituksen jakautumista. Kuka tahansa alueen asukas voi osallistua Leader -

ryhmän toimintaan toteuttamalla hankkeen, olemalla mukana hankkeessa tai liittymällä yhdistyksen jäseneksi. (Leader Suomi 2017, viitattu 3.1.2017.)

Raahen ja Oulun seutukunnista seitsemän kuntaa (Hailuoto, Liminka, Lumijoki, Pyhäjoki, Raahen, Siikajoki ja Tyrnävä) kuuluvat Nouseva Rannikkoseutu ry:n toimialueeseen. Edellä mainitut kunnat muodostavat Perämeren rannikolle yhdessä noin 54 000 asukkaan maaseutualueen. Nouseva Rannikkoseutu ry:n toiminta-alue pitää sisällään myös Raahen keskustaajaman asemakaavassa Vanha-Raahen tai kaupunkikuvassa Wanhan Raahen alueen, jonka väestömäärä on uuden maaseutu-kaupunkiluonnoksen mukaan 18 991. (Nouseva Rannikkoseutu 2014, viitattu 3.1.2017.)

Nouseva Rannikkoseutu ry toteuttaa ohjelmaansa muun muassa myöntämällä hanke- ja yritystukea. Tämän lisäksi Leader -ryhmä kouluttaa, tiedottaa, aktivoi ja auttaa avustuksen hakijoita hankkeiden suunnittelu-, toteutus- ja lopetusvaiheissa. Yhdistyksen käytännön toiminnasta vastaavat hallitus ja yhdistyksen toimiston henkilökunta. (Nouseva Rannikkoseutu 2017, viitattu 3.1.2017.)

3.2 Julkiset hankinnat

Hankintalain 2 §:n mukaan julkisissa hankinnoissa tulee huomioida kilpailumahdollisuuksien hyödyntäminen, ehdokkaiden ja tarjoajien tasapuolinen ja syrjimätön kohtelu, avoimuus ja suhteellisuus. Laki ohjeistaa hankintayksiköitä järjestämään hankinnat niin, että hankinnat voidaan toteuttaa mahdollisimman taloudellisesti ja suunnitelmallisesti sekä mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti ympäristönäkökohdat huomioiden. (Laki julkisista hankinnoista 348/2007 1:1.2 §.) Markkinaehtoisuus on tärkeä julkisen vallan ja kontrollinen keino. Hankintalain mukainen menettely katsotaan tasapuoliseksi ja syrjimättömäksi menettelyksi ja sillä saavutetaan ainakin teoriassa markkinaehtoinen sopimus. Lisäksi kilpailutuksen luomia mahdollisuuksia hyödyntämällä hankintayksikkö voi selvittää tarpeensa täyttäviä ratkaisuja, jotka ovat hintalaatusuhteeltaan parhaita. (Siikavire 2015, 127.)

Tasapuolisella ja syrjimättömällä kohtelulla tarkoitetaan sitä, että hankintapäätös tehdään tarjouspyynnössä ilmoitettujen kriteerien mukaisesti, eikä suosita esimerkiksi lähialueen toimijaa tai anneta etusijaa aiemmalle toimittajalle. (Kuusiniemi-Laine & Takala, 2007, 23) Hankintalain perimmäisenä tarkoituksena on muun muassa Siikavireen (2017, 129) mukaan löytää markkinoilta

sellainen toimija, jonka kanssa hankintayksikkö voi tehdä järkevän sopimuksen kohteena olevasta hyödykkeestä tai palvelusta.

Hankkeen onnistuminen edellyttää, että hankintayksikkö kykenee määrittelemään mahdollisimman tarkasti hankinnan luonteen, sen laadun sekä keskeiset yksityiskohdat niin, että yritykset ja yhteisöt voivat tehdä tarjouksen. Menettelyn tulee olla sellainen, että tarjoaja voi osallistua tarjoukseen sekä luottaa siihen, että paras toimittaja saa sopimuksen. Jos menettely on epäilyksenalainen niin se vähentää yritysten halua tehdä tarjouksia. (Siikavire 2015, 139.) Hyvän hankintamenettelyn edellytyksenä on, että kilpailutukseen liittyvät asiakirjat ovat pääasiassa julkisia ja että kilpailutukseen liittyvistä asioista tiedotetaan asianmukaisesti.

Suhteellisuusperiaate edellyttää, että hankintamenettelyssä asetettujen vaatimusten on oltava oikeassa suhteessa hankinnan luonteen kanssa. Tämä tarkoittaa esimerkiksi, että tarjoajille asetettavat vaatimukset on suhteutettava hankinnan laatuun ja laajuuteen. Avoimuutta tuetaan myös sillä, että kaikille tarjouskilpailuun osallistuneille ilmoitetaan ratkaisusta. (Kuusiniemi-Laine & Takala, 2007, 24.)

Julkisia hankintoja määräävä lainsäädäntö tuli voimaan Suomessa 1.1.1994 ensimmäisen hankintalain (1505/1992) myötä. Laki velvoitti kuntia ja valtiota toimimaan Euroopan unionin direktiivien edellyttämällä tavalla. (Siikavire 2015, 5.) Euroopan unionin hankintadirektiivipaketti hyväksyttiin helmikuussa 2014. Uudet EU -direktiivit uudistivat lähes kokonaan hankintoja koskevan EU-sääntelyn. Tasavallan presidentti vahvisti lait 29.12.2016. (Eduskunta 2017, viitattu 25.3.2017.)

Uusin hankintalain kokonaisuudistus saatiin toteutettua vuonna 2016. Julkisia hankintoja koskevan lainsäädännön kokonaisuudistusta koskeva hallituksen esitys HE 108/2016 annettiin eduskunnalle 22.6.2016. Kokonaisuudistuksen tavoitteena oli yksinkertaistaa hankintamenettelyjä. Viranomaisille ja kunnille haluttiin nykyistä paremmat mahdollisuudet ottaa huomioon hankintojen laatu ja se, että ne tukevat esimerkiksi työllisyyttä, työoloja, terveyttä ja ympäristönsuojelua. Myös pk -yritysten osallistumista tarjouskilpailuihin oli tarkoitus parantaa. (Julkisten hankintojen neuvontayksikkö 2017, hakupäivä 8.3.2017.)

Kansallisen ja EU-kynnysarvon ylittävistä julkista hankinnoista on julkaistava hankintailmoitus HILMA:ssa, joka on Työ- ja elinkeinoministeriön ylläpitämä maksuton, sähköinen ilmoituskanava. HILMA:ssa hankintayksiköt ilmoittavat hankinnoistaan. Yritykset saavat HILMA:sta reaaliaikaista tietoa käynnissä olevista hankintamenettelyistä ja tulevista hankinnoista ennakkotietoa. HILMA:ssa julkaistaan myös EU-kynnysarvojen ylittävien hankintojen ennakoilmoitukset ja jälki-ilmoitukset. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2017a, viitattu 3.1.2017.)

*TAULUKKO 1 Kansalliset kynnysarvot ovat voimassa 1.1.2017 alkaen.
EU-kynnysarvot ovat voimassa 1.1.2018 alkaen. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2017a viitattu 3.1.2017)*

Kansalliset kynnysarvot (Hankintalain 25 §)	
Hankintalaji	Kynnysarvo
Tavara- ja palveluhankinnat	60 000€
Käyttöoikeussopimukset / palvelut	500 000€
Terveydenhoito- ja sosiaalipalvelut	400 000€
Muut erityiset palvelut	300 000€
Rakennusurakat	150 000€
Käyttöoikeusurakat	500 000€
Suunnittelukilpailut	60 000€
EU-kynnysarvot (Hankintalain 26 §)	
Hankintalaji	Kynnysarvo
Tavara- ja palveluhankinnat	221 000€
Käyttöoikeussopimukset / palvelut	5.548.000€
Suunnittelukilpailut	221 000€

EU-kynnysarvot perustuvat Maailman kauppajärjestön julkisia hankintoja koskevassa sopimuksessa sovittuihin kynnysarvoihin. Sopimuksen kynnysarvot on ilmaistu sopimuksen liiteosassa erityisnosto-oikeuksin (SDR). Euroopan yhteisöjen komissio vahvistaa kahden vuoden välein erityisnosto-oikeuksien euromääräiset arvot erityisnosto-oikeuksien ja euron keskimääräisen kahden vuoden vaihtokurssin perusteella. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2017a, viitattu 3.1.2017.)

Lain voimaan tullessa jo vireillä oleviin hankintamenettelyihin sovelletaan vireillepanohetkellä voimassa olleita säännöksiä. (Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista 1379/2016 174:6 §.) Raahen Fiian tapauksessa on huomioitava, että rungonkorjaushankinta pantiin vireille ennen lakiuudistuksen voimaantuloa 1.1.2017. Kun hankinnasta ilmoitettiin ensimmäistä kertaa HILMA:ssa, tavara- ja palveluhankintojen kansallinen kynnysarvo oli 30 000 euroa. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2017a, viitattu 3.1.2017.)

Hankintalaki määrittelee hankintayksikölle kilpailuttamisvelvollisuuden. Hankintayksikön on käytettävä hankinnoissaan hyväksi olemassa olevat kilpailuolosuhteet hankintalain määrittämällä tavalla. Hankintojen kilpailuttaminen on menettely, jossa hankintayksikkö ilmoittaa julkisesti tulevasta tavarahan, palvelun tai urakan hankinnasta. Hankintayksikkö kertoo ilmoituksessa ja sitä tarkentavassa tarjouspyynnössä, mitä hankintaan ja millä perusteella tarjous valitaan. Kaikki valintaperusteet on kerrottava ennakolta ja vain näitä perusteita voidaan käyttää valinnassa. Pääasiallisesti hankintayksikön tulee kilpailuttaa kaikki sen muuten kuin omana työnä tekemät tavara- ja palveluhankinnat, mikäli nämä kuuluvat arvoltaan hankintalain piiriin. (Hankintalaki luku 2 § 6.)

Hankinnan toteuttamiseen voidaan käyttää useita vaihtoehtoisia menettelyjä hankinnan kohteen, arvon ja luonteen mukaan. Niiden julkisen ja kilpailutettavan hankinnan luonne pysyy samana riippumatta menettelystä. Hankintojen kilpailuttamisen tarkoituksena on julkisten varojen tehokas käyttö ja alan toimijoiden yhtäläiset mahdollisuudet osallistua tarjouskilpaan. (Hyvönen ym. 2007, 24–25.)

Hankintalaki mahdollistaa markkinakartoituksen jo ennen hankintamenettelyn aloittamista. Hankintayksikkö voi tehdä markkinakartoituksen hankinnan valmistelua varten ja antaa tietoa toimittajille tulevaa hankintaa koskevasta suunnitelmistaan ja vaatimuksistaan. (Hankintalaki luku 9 65 § momentti 1.)

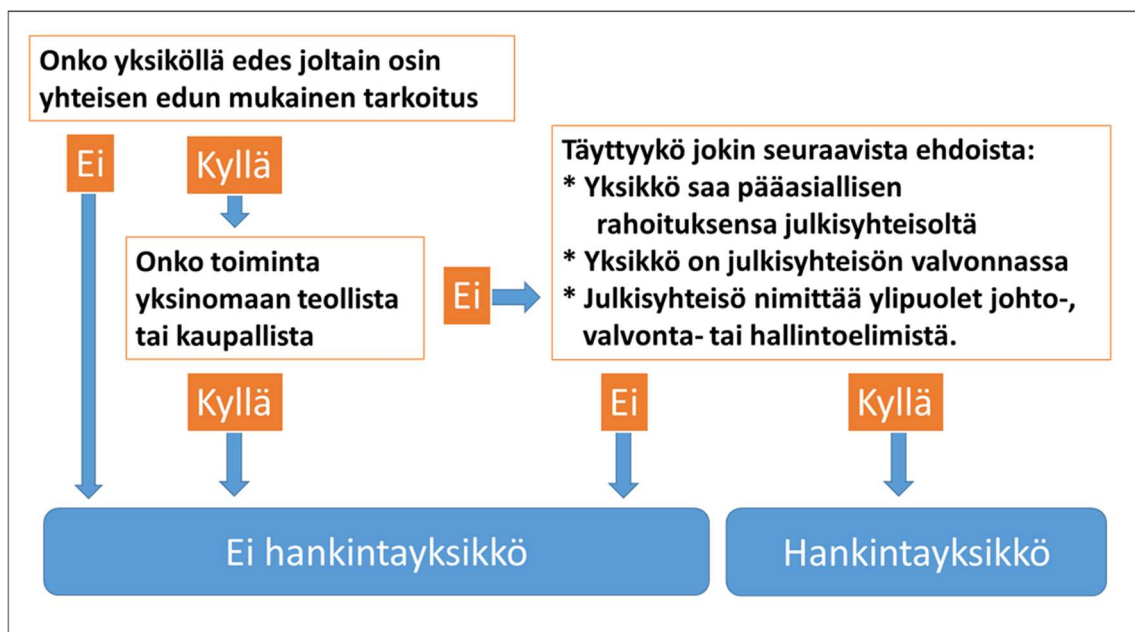
Markkinakartoituksessa hankintayksikkö voi käyttää riippumattomia asiantuntijoita, muita viranomaisia tai toimittajia. Purjelaivasäätiö käyttikin Raahen kaupungin hankintatoimen asiantuntemusta rungonkorjaushankkeen kilpailuttamisessa. Muiden tahojen neuvoja voidaan käyttää apuna hankintamenettelyn suunnittelussa ja toteuttamisessa, mutta neuvojen käyttäminen ei kuitenkaan saa johtaa kilpailun vääristymiseen eikä kolmammessa pykälässä tarkoitettujen syrjimättömyyden ja avoimuuden periaatteiden vastaiseen menettelyyn. (Hankintalaki luku 9 65 § momentti 2.)

Purjelaivasäätiö päätti soveltaa hankinnan toteuttamiseksi neuvottelumenettelyn muotoa, johon viitataan jatkossa sanalla markkinavuoropuhelu. Näin tehtiin Raahen kaupungin hankintatoimen suosituksesta, kun teknisen erittelyn laadinnan aikana selvisi, että korjaustyön laajuutta oli vaikea määrittää tarkasti yksiselitteisen tarjouspyynnön laatimiseksi kilpailutusta varten. Syynä tähän oli etenkin se, että aluksen keulan korroosioaurion syytä ja laajuutta ei voitu määrittää ilman teräsrakenteiden laajaa purkamista. (Sarkola 2016.)

Markkinavuoropuhelun käsite ei ole vakiintunut. Tekes selvityksessään määrittää markkinavuoropuhelun tilaajan ja toimittajien käymäksi vuoropuheluksi. Tilaaja saa vuoropuhelun seurauksena tietoa markkinoiden tilanteesta ja kykenee siten paremmin määrittelemään hankinnan kohteen. Toisaalta myös toimittajat hyötyvät vuoropuhelusta saamalla tietoa tilaajan tarpeesta ja voivat siten kehittää tuotettaan tai palveluaan tuohon tarpeeseen sopivammaksi. Hankintalaista tuttu käsite markkinakartoitus on pitkälti sama kuin markkinavuoropuhelu. Näiden käsitteiden erona on se, että hankintaprosessissa markkinakartoitus sijoittuu hankinnan suunnitteluvaiheeseen, kun taas markkinavuoropuhelu kattaa sekä suunnitteluvaiheen että itse kilpailutuksen aikaisen vuorovaikutuksen. Vuoropuhelu tilaajan ja toimittajien välillä sekä yhteiskehittäminen mahdollistavat innovaatioiden syntymisen julkisessa hankinnassa, koska tilaajalla on tieto tarpeesta ja toimittajilla tieto keinoista. Siten markkinavuoropuhelu on aivan olennainen osa innovatiivista julkista hankintaa. (Tekes 2016, 3.) Motivan mukaan tekninen vuoropuhelu auttaa määrittelemään ja hiomaan tarkemmat spesifikaatiot ja auttaa valitsemaan menettelyn, joka soveltuu parhaiten hankinnalle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi (Motiva 2015, viitattu 8.3.2017).

3.3 Säätiö hankintayksikkönä

Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista 5 §:n mukaan hankintayksiköitä ovat muun muassa valtio, kunnat ja niiden liikelaitokset, evankelisluterilainen kirkko ja ortodoksinen kirkko sekä julkisoikeudelliset laitokset sekä mikä tahansa hankinnan tekijä silloin, kun se on saanut hankinnan tekemistä varten tukea yli puolet hankinnan arvosta joltain laissa mainitulta hankintayksiköltä. (Kontio 2017, 48)



KUVIO 3. (Kontio 2017 sivun 48 mukaan)

Tällöin on huomioitava, että julkisen tuen on kohdistuttava itse hankintaan, jotta tukea saava yksikkö katsotaan hankintayksiköksi. Tämän opinnäytetyön tapauksessa Raahen purjelaivasäätiö on hankintayksikkö vain Leader-rahoitukseen liittyvien hankintojen osalta, koska Kontion mukaan (2017, 54) yleisen toiminta-avustuksen saamisen ei lähtökohtaisesti katsota aiheuttavan hankintayksikön statuksen syntymistä.

Leader -rahoituksen saaminen edellyttää yksityisen rahoitusosuuden sekä talkootyövelvoitteen täyttämisen. Fiian tapauksessa talkootyövelvoite on 500 tuntia ja Jenny ja Antti Wihurin rahaston antaman apurahan vuoksi yksityisrahoitusosuudesta ei tarvinnut erityisesti huolehtia. Työn seurannan sekä talkootyövelvoitteen vuoksi hankinta pyrittiin tekemään lähiseudulta. Kilpailutuksen kannalta hankinnan kohde osoittautui kaikkein merkittävämmäksi tekijäksi, koska varteenotettavia tarjouksia tuli niin vähän. Saatujen tarjousten määrään vaikutti merkittävästi se, että korjattavan ruostevaurion syytä ei pystytty yrityksistä huolimatta selvittämään. (Raahen purjelaivasäätiö 2014)

4 AINEISTO

Hanketta koskevat asiakirjat olivat saatavilla Raahen purjelaivasäätiön arkistossa, jonne hankkeen asiakirjat on taltioitu rahoittajan ohjeen mukaan. Opinnäytetyön empiirinen osuus perustuu Raahen purjelaivasäätiön arkiston tietojen ja telakalla katselmusten yhteyksissä tehtyjen havaintojen pohjalle.

4.1 Leader -hankehakemus ja päätös

Raahen purjelaivasäätiö jätti 29.11.2014 kehittämis- ja investointihankkeen Leader-tukihakemuksen. Hakemuksen liitteenä oli nelisivuinen hankesuunnitelma haruspurjekuunarin S/Y Raahen Fiian peruskorjauksesta. Maaseutuvirasto 17.6.2015 on ilmoittanut Nouseva Rannikkoseutu ry:lle hyväksyvänsä rahoitusesityksen lomakkeellaan 3306A sekä lomakkeellaan 3306F arvion vastikkeettoman työn laadusta ja määrästä. Maaseutuvirasto hyväksyi Leader-hankkeelle asetetut tavoitteet sekä päämäärän. Maaseutuviraston ja Pohjois-Pohjanmaan Leader-ryhmien yhteisille popleader.fi sivuilla tämän hankkeen julkisina tietoina ovat seuraavat tiedot:

TAULUKKO 2 Hankkeen julkiset tiedot (Nouseva Rannikkoseutu. Viitattu 25.3.2017)

Hankkeen nimi: Fiian rungon kunnostus	
Toteuttaja:	Raahen Purjelaivasäätiö
Tuen muoto:	Yleishyödyllinen hanketuki
Rahoittaja:	Nouseva Rannikkoseutu
Toteutusalue:	Raahe
Ohjelmakausi:	2014-2020
Hanke alkaa:	1.5.2016
Hanke loppuu:	30.8.2017
Kustannusarvio:	100 000,00 €
Tuen määrä:	60.00 %
Tuen nimike:	Yleishyödyllinen investointituki

Hankkeen nimenä/kohteena on siis Fiian rungon kunnostus ja sen toteuttaja on Raahen purjelaivasäätiö. Hankkeen toteutusalueena on Raahen. Rungon kunnostus toteutetaan ohjelmakaudella 2014–2020. Hankkeen toteutus aloitettiin 01.05.2016 ja sen arvioitu päättymisaika oli 30.08.2017. Rungon kunnostukselle myönnetyn yleishyödyllisen hanketuen rahoittajana on Nouseva Rannikkoseutu. Hankkeen kustannusarvio on 100 000,00 euroa ja myönnetyn tuen määrä on siitä 60 %.

Hankehakemuksessa olevan kuvauksen mukaan sen tavoitteena on turvata nuoriso- ja koulutuspurjehdusten jatkuminen ja kehittäminen korjaamalla Raahen Fiian runkoon syntyneet ruostevauriot sekä parantaa samalla aluksen turvallisuutta. Fiian tehtävä on osaltaan turvata purjelaivakulttuurin ja perinteen esiintuominen Raahen alueella ja laajemminkin. (Pohjois-Pohjanmaan Leader-ryhmät. 2017, viitattu 25.3.2017.)

4.2 Kunnostuksen tekninen erittely

S/Y Raahen Fiian kunnostamisen ja jatkuvan merikelpoisuuden ylläpidon tueksi laaditusta pitkäntähtäimen suunnitelmasta muokattiin Klaus Salkolan johdolla tätä korjausta varten 23-sivuinen tekninen erittely, jossa kuvataan Raahen Fiialle tehtävät peruskorjaukset sekä niiden tekniset yksityiskohdat (Salkola, 2016).

Teknisen erittelyn merkitys on tarkasteltavan työn kannalta erittäin tärkeä, koska se on keskeinen osa hankintasopimusta. Teknisessä erittelyssä korostetaan, että Raahen Fiia on Raahen Purjelaivasäätiön koulupurjealus. Tämä tarkoittaa, että aluksella suoritetaan purjehduksia miehistöillä, joihin kuuluu alaikäisiä nuoria tai muita merenkulun kannalta epäpäteviä henkilöitä (Salkola, 2016).

Työlle asetettiin tavoitteeksi palauttaa aluksen tekninen kunto sellaiselle tasolle, että alusta voidaan käyttää tavanomaisilla huoltotöillä turvallisesti noin 20 vuotta. Koska alus on kulunut ja siinä oli korroosio- ja törmäysvaurioita, tämä edellyttää muun muassa vaurioituneiden teräsrakenteiden uusimista sekä eräitä erittelyssä kuvattuja muutostöitä. Korjaus ei saa heikentää aluksen turvallisuutta eikä sen toimintakykyä koulupurjealuksena. Toteutettavat ratkaisut ja työtavat on ensisijaisesti valittava edellä mainitun tehtävän vaatimusten mukaisesti ja vasta toissijaisesti huomioiden muita vaatimuksia ja toiveita (Salkola, 2016).

Teknisen erittelyn mukaan työn suorittava korjaustelakka vastaa Trafín vaatimusten täyttymisestä siltä osin kuin työ voi vaikuttaa luokituskelpoisuuteen ja ettei alusta luokiteta luokituslaitoksen toimesta. Korjaustelakka vastaa siitä, että alus voi tehdyn korjauksen heikentämättä säilyttää luokituksensa. S/Y Raahen Fia on Suomen merenkulkuviranomaisten (Trafi) luokituksen mukaan on rekisteröity vuokraveneeksi, jonka lippuvaltio on Suomi ja purjehdusalue on Itämeri. Asiointi Trafi:n kanssa tapahtuu Raahen purjelaivasäättöön vastuulla, mutta korjaustelakalla on oikeus ottaa osaa asioiden käsittelyyn (Salkola, 2016).

4.3 Tarjousmenettely

Purjelaivasäättö hankintayksikkönä päättyi soveltamaan markkinavuoropuhelua, koska avoin tarjouspyyntö koettiin liian vaikeaksi rajata. Keskeisin syy siihen oli, että korroosioaurion tarkkaa syytä ei tiedetty. Purjelaivasäättö jätti markkinavuoropuheluilmoituksen HILMA-järjestelmään toukokuussa 2016. Kaksi yritystä ilmoittautui sekä osallistui Raahen raatihuoneella ja S/Y Raahen Fiialla järjestettyyn katselmointi- ja informaatiotilaisuuteen. Yrityksille oli varattu yrityskohtainen katselmointiaika S/Y Raahen Fiialle sekä yhteinen tilaisuus Raahen raatihuoneella, missä käytiin läpi kunnostuksen tekninen erittely versio 3.0 erittelyn laatineen Klaus Salkolan johdolla. (Salkola 2016.)

Markkinavuoropuhelumenettelyn perusteella ei saatu yhtään tarjousta. Yrityksiltä saadun palautteen perusteella hankinnan laajuuden epävarmuus todettiin ongelmalliseksi. Koska Leader-rahoituksen edellytyksenä on julkinen kilpailuttaminen, alkuperäinen hankintaerittely jaettiin pienempiin osiin. Uuteen teknisen erittelyn versioon 4.0 pohjautuva tarjouspyyntö esitettiin kolmelle yritykselle, joista kaksi antoi tarjouksen uuden rajatumman teknisen erittelyn pohjalta. (Salkola 2016.)

4.4 Hankintasopimus

HILMA-järjestelmän kautta ei saatu tarjouksia korjaustyön suorittamisesta kokonaisuutena. Kaksi yritystä jätti tuntityöpohjaiset tarjoukset, joista tarjouspyynnön kriteerien perusteella valittiin toinen jatkonuovotteluihin. Neuvotteluiden perusteella laadittiin tekninen erittely versio 4.1, jossa oli otettu huomioon yrityksen (jäljempänä telakka) esittämät muutokset ja tarkennukset korjauksen toteutukseen. Telakka jätti tarkennetun tarjouksen sopimusta varten, jossa telakka tarjoutui suorittamaan seuraavat teknisen erittelyn mukaiset työt joko kiinteään hintaan tai lisätyönä:

1. Terästyöt positiot. 2.4.-2.4.3 rungon osalta siten, että hitsaukset pyritään suorittamaan sekä ulkoa että sisäpuolelta, mikäli se on tilausta huomioden mahdollista. Kaaret ynnä muut tukirakenteet hitsataan pätkähitsinä tukirakenteen molemmilta puolilta.
2. Positiot. 3.1-3.2 apukoneen alusta ja potkuri huolletaan ja lisäksi tarkistetaan potkuriakseli sekä laakerit.
- 3 Positiot 4.1-4.3 töihin sisältyy ankkurivinnsin irrotus ja asennus. Mahdollinen korjaus ja huolto lisätyönä. 4.4-4.8 tilaaja hankkii luukun (800 x 800 mm) sekä mekaanisen ohjauksen varaosat.
4. Peräpiikin paloeristys (Luokka: A 60 minuuttia) apukoneen osalta, mutta ei koko peräpiikkiä. Hintaan ei sisälly keulapiikin eristys.
5. Korjaustyö lisätyönä.
6. Perä- ja keulapiikin hiekkapuhallus siltä osin kuin se on mahdollista sekä maalaus epoksimaalilla.
7. Ulkopuolen hiekkapuhallus ja maalaus lisätyönä.
8. Tilaaja voi teettää ulkopuolen hiekkapuhalluksen ja maalauksen toisella toimijalla. Tähän varataan aika 5/2017 telakalle työn tekemistä varten.

Raahen purjelaivasäätiön (jäljempänä tilaaja) ja telakan välisessä hankintasopimuksessa sovittiin muun muassa seuraavaa: Hankinnan kohteena on teräksinen purjealus S/Y Raahen Fiia. Telakka sitoutuu toimittamaan sopimuksessa mainitun hankinnan kohteen sopimuksen mukaisessa kunnossa vapaasti telakalle viimeistään 30.4.2017 force majeure varauksin kuitenkin siten, että tilaaja sitoutuu vastaanottamaan hankinnan kohteen 1.4.–30.4.2017. Tilaaja vakuuttaa aluksen korjauksen ja telakoinnin ajaksi aluksen täydestä arvosta. Hankintasopimuksesta selviävät tarjouksen ehdot, sopimuksen hankintahinta ja telakoinnista aiheutuvat kustannukset sekä lisätyön hinnan tuntiperusteisuus.

Sopimuksessa on kuvattu työn edistymiseen perustuvat maksuerät seuraavasti:

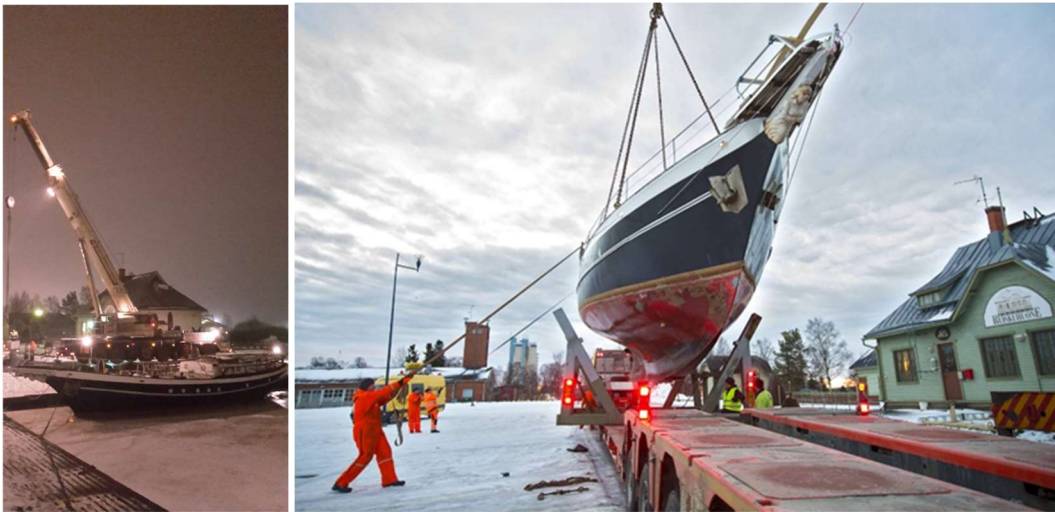
1. erä, kun alus on telakoitu ja siirretty hallin pihalle
2. erä, kun perä ja keula on purettu
3. erä, kun perä ja keula ovat terästöiden osalta valmiit
4. erä, kun tarjouksen mukaiset työt on tehty
5. erä, kun alus on siirretty telakalle

4.5 Korjauksen toteutuminen

Ennen varsinaista telakointia ja korjaustöitä oli alukselle tehtävä mittava määrä valmistelevia töitä Purjelaivasäätiön toimesta, kuten mastojen ja turhan palokuorman poistaminen sekä vaurioherkkien varusteiden suojaaminen tai irrotus. Vastikkeettoman työn laadusta ja työajasta pidettiin päivittäistä kirjanpitoa työtä varten laaditulla lomakkeella.

Aluksen siirtoon oli varattu aika lokakuun lopusta, koska telakalla oli vielä kalastusalus talvihuollossa 14.10.2016 asti, eikä S/Y Raahen Fiialle olisi ollut riittävän suojaista laituripaikkaa odotusajaksi telakalla. Siirtopurjehduksen ajankohtaan oli varattu kolme vaihtoehtoista viikonloppua 15.10.–5.11.2016 välisenä aikana. Ensimmäisen siirtopurjehdus peruuntui viime hetkellä kapteenin iloisen perhetapahtuman vuoksi, kun varallakin ollut kapteeni oli työmatkoilla. Suurimmat ongelmat kuitenkin aiheuttivat syksyn 2016 poikkeukselliset sääolot. Veden korkeus oli poikkeuksellisen matala ja rannikolla tuli kevyt jääpeite jo lokakuun lopussa. Aikainen talventulo esti aluksen turvallisen siirron meritse telakalle ja siksi siirto suoritettiin maantiekuljetuksena, jonka kustannukset olivat vain hieman korkeammat kuin meritse suoritettu kuljetus.

Siirtokustannusten suurin erä on aluksen nosto- ja siirtotyö alustalle, joka oli selvästi edullisempi tehdä yhdellä nosturilla Raahessa kuin kahdella nosturilla telakan alueella, koska Raahen museon rannassa nosturi voitiin sijoittaa ihan torin laiturin viereen ja näin nosturin nostosäde oli ihanteellisen pieni. Vastaavasti telakan satama-altaalla olisi nostoon käytettävä kahta nosturia, koska nostokoneita ei voi sijoittaa yhtä lähelle kuin Raahessa. Siirtokuljetus Raahesta telakan hallille oli vastaavasti nostokustannusten erotuksen verran kalliimpi kuin kuljetus telakan satamasta telakan hallille.



KUVIO 4. S/Y Raahen Fiian nosto Raahen Museon rannasta. (Raahen Seutu 2016)



KUVIO 5. S/Y Raahen Fiian siirto Vanhassa Raahessa. (Raahen Seutu 2016)

Maantiesiirto 9.12.2017 toteutui suunnitellusti nostojen, kuljetusten sekä Raahessa tehtyjen valmistelutöiden osalta. Ainoa ennakoimaton kustannustekijä oli Venäjän pääministerin Dmitri Medvedevin vierailu Oulussa, mikä keskeytti kuljetuksen Pohjantiellä yli kuudeksi tunniksi ja aiheutti ilta- ja ylitöitä siirto- ja nostotyöhön. Aamulla klo 8:00 alkanut siirto-operaatio saatiin valmiiksi illalla klo 23.00. Tilaaja ja telakka totesivat, että alus on telakoitu ja siirretty hallin pihalle, joten ensimmäinen maksuerä voidaan laskuttaa.

Purkutytöt telakan toimesta aloitettiin 5.1.2017 ankkureiden ja niiden käyttölaitteiden poistolla sekä keulan purkutöillä ennen varsinaisten hitsaustöiden aloittamista. Samasta syystä purettiin perän ruorilaitteisto. Perän osalta suurin työvaihe oli ennen teräsrakenteiden purkamisen aloittamista pääosin talkootyönä tehty uretaanieristyksen poisto peräosan niin sanotusta kylmästä tilasta.

Vielä eristeiden poistamista aloitettaessa rakenteiden korroosiovaurion laajuudesta ja syistä ei ollut varmaa tietoa, vaikka syytä yritettiin selvittää useaan kertaan joulukuussa 2016. Korroosiovaurion syytä ei löytynyt. Vaurion syy varmistui vasta keulan uretaanieristyksen täydellisen poiston myötä. Syy vaurioon oli puuttellinen hitsisauma yhdessä keulan vesitiiviissä kammiorakenteessa. Seuraava työvaihe oli selvittää ruostevaurion laajuus, joka toteutettiin käyttäen muun muassa ultraäänitarkastusta.



KUVIO 6. Keulan vaurioalue purettuna ultraäänitarkastuksen jälkeen.

Vaurio osoittautui lopulta hyvin selvärajaiseksi, jonka vuoksi korvattava alue voitiin rajata hitsaustyön kannalta optimaalisesti. Helmikuun 16. päivänä pidetyssä työmaakatselmuksessa todettiin, että toinen maksuerä oli valmis ja keulalle annettiin hitsauslupa hitsaustöistä vastaavan henkilön toimesta sekä perän osalta voitiin aloittaa suunnitellut varustelutyöt.

Osapuolet pitivät 27.3.2017 työmaakatselmuksen, jonka aikana hyväksyttiin levy- ja hitsaustyöt keulan osalta. Samalla todettiin, että keulan työt edistyvät aikataulussa ja perän osalta tarvittavat hitsaustyöt voidaan näin ollen aloittaa. Katselmuksen lopuksi tehtiin alustava maalipintojen tarkastus maalaustöiden suunnittelua varten.

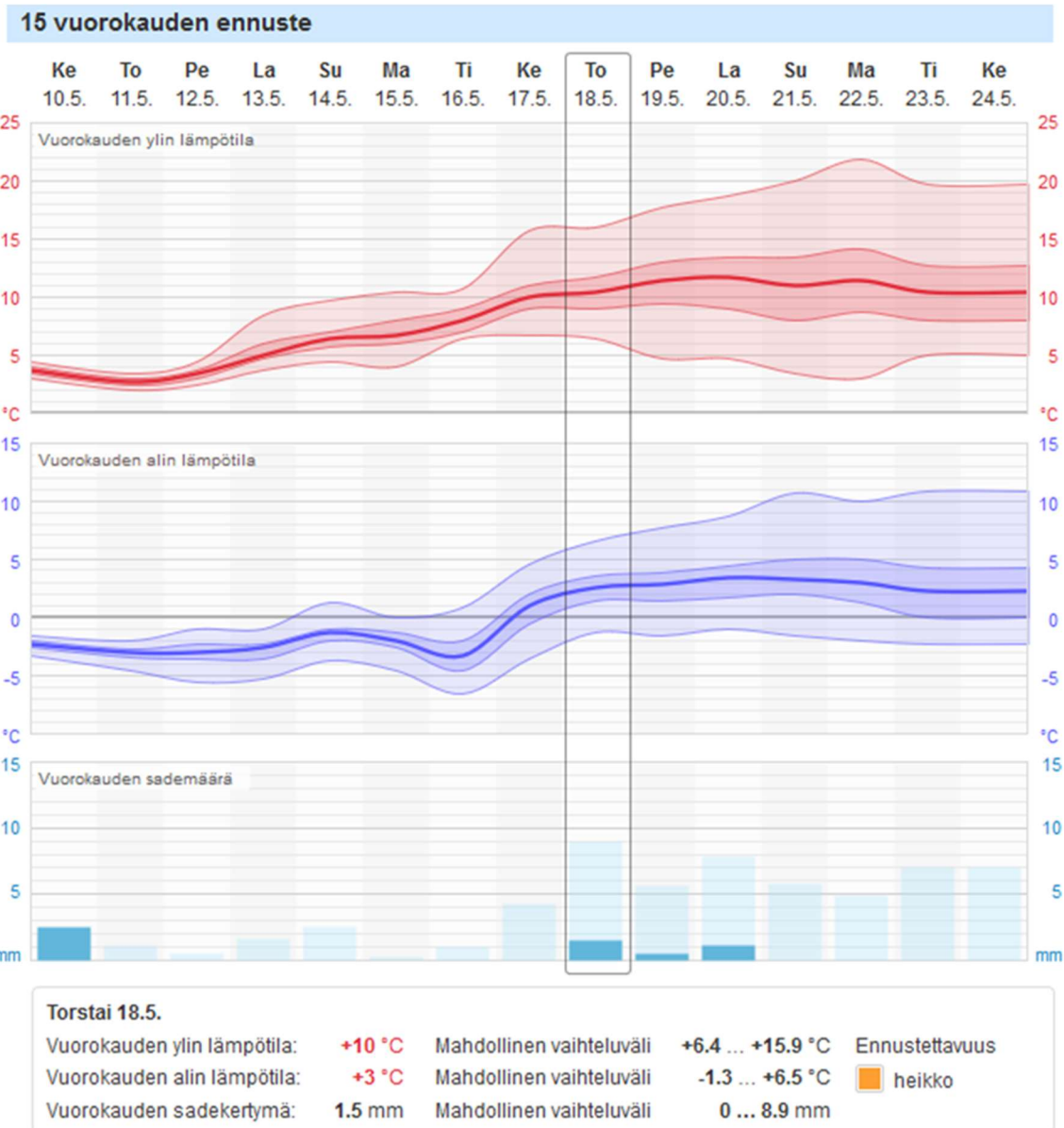
Seuraavassa sopimuskatselmuksessa 21.4.2017 tarkastettiin ja hyväksyttiin terästyöt sekä keulan että perän osalta. Tarkastuksen jälkeen todettiin, että tämä työvaihe on töiden osalta suoritettu ja kolmas maksuerä voidaan laskuttaa. Tämän lisäksi sovittiin, että lisätyönä korjataan mastonjalat sekä asennetaan tilaajan toimittamat uudet mitta-anturit.



KUVIO 7. Keulan ja perän terästyöt pohjamaalattuna sekä laipion #1 luukun uusi sulkumekanismi.

Katselmuksessa todettiin myös, että laipion #1 ja #26 muutostyöt on tehty sekä potkurin huolto ja siihen liittyvät työt hyväksyttiin. Lopuksi todettiin, että vallitsevat sääolot eivät sovellu pintamaalaukselle ja sovittiin, että maalausta koskevat päätökset tehdään viimeistään viikolla 18.

Telakan ja tilaajan 7.6. 2017 pitämässä katselmuksessa katsottiin, että tilauksen mukaiset työt on tehty ja alus voidaan siirtää telakalle vesillelaskua varten. Kevään poikkeuksellisista sääolosuhteista johtuen alus voitiin maalata vasta viikolla 22, koska Perämeren jäät olivat pakkautuneet Oulun ja Kellon alueelle (kuvio 8). Sulava jää piti yllä maalaukselle liian kosteaa paikallista ilmanalaa telakka-alueella. Todettiin, että maalauksen siirtyminen kesäkuulle johtui vallitsevasta ilmanalasta eikä kummallakaan osapuolella ole tähän tilanteeseen liittyviä vaateita, koska kyseessä on sopimuksen mukainen force majeure -tilanne. Katselmuksessa todettiin sopimuksen mukaiset työt suoritetuksi ja näin ollen neljäs maksuerä voidaan laskuttaa.



KUVIO 8. Telakan jäätilanne 13.5.2017 (Ilmatieteenlaitos 2017).

Alus siirrettiin telakalle 16.6.2017 ja laskettiin vesille 17.06.2017. Vesillelaskun yhteydessä telakka ja tilaajan purjehduksesta vastaava ryhmä suorittivat lopputarkastuksen ja totesivat sopimuksen mukaiset työt tehdyksi. Kirjattiin lisätyöt ja niiden kustannukset. Katselmuksessa todettiin, että kaikki hankintasopimuksen mukaiset työt on tehty ja viides maksuerä, lisätyöt sekä arvonlisävero voidaan laskuttaa.

Purjelaivasäätiö laati maksatushakemuksen, joka sisälsi telakan laskutuksen lisäksi mastojen kaadon, aluksen nostokustannukset Raahessa ja telakalla, aluksen maatiekuljetuksen Raahesta telakalle ja selvityksen talkootöistä. Maksuhakemus jätettiin ELY –keskukselle 18.07.2017 ja päätös saatiin kuljetuksiin liittyvien täydennysten jälkeen 3.10.2017 haetun mukaisesti. (Raahen purjelaivasäätiö 2017b.)

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tekninen erittely on tämän tyyppisen hankkeen kannalta erityisen tärkeä asiakirja, koska sitä vaaditaan Leader-hakemuksessa ja töiden käytännön toteutus perustuu siihen. Tässä tapauksessa teknisen erittelyn tarkkuus kääntyi osittain rahoituksen hakijaa vastaan, koska yrityksistä huolimatta korjattavan vaurion syytä ei saatu selville ennen kilpailutusta. Tämä johti kilpailutuksen vaikeutumiseen ja osittain epäonnistumiseen varsinkin, jos sitä tarkastellaan korjattavan syyn luonne huomioiden.

Leader aluerahoituksen edellytyksenä on rahoituksen omavastuuosuus, riittävä talkootyö sekä hankkeen kohteen julkinen kilpailutus. Näiden riittämätön täytyminen aiheuttaisi mahdollisesti rahoituksen osittaisen tai kokonaisen takaisin perinnän. Tässä projektissa omavastuuosuus täytyi Jenny ja Antti Wihuri rahaston lahjoituksella. Talkootyöt toteutettiin hankkeen eri vaiheissa tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan. Näistä esimerkkinä rungon valmistelu- ja purkutyöt suurimpina kohteina.

Kilpailutuksen toteuttaminen olisi ollut purjelaivasäätiön tapaiselle organisaatiolle haastavaa, jos se ei olisi voinut käyttää apunaan Raahen kaupungin hankintayksiköä, koska säätiöllä ei ole sen luonteesta johtuen tarvittavaa erityisosaamista julkiseen kilpailuttamiseen. Hankkeen kilpailutusta vaikeutti osaltaan myös teknisessä erittelyssä olevat heikkoudet vaurion syyn osalta, joiden vaikutuksesta alkuperäinen kilpailutus ei onnistunut, vaan korjaustyön tekijän saamiseksi täytyi käyttää vaihtoehtoisia menettelyä. Se myös osaltaan pitkitti rahoituksen saamista, koska käytetty järjestely täytyi erikseen hyväksyttävä rahoituksen antajalla.

Kilpailutuksesta ja tarjouksien vähäisyydestä johtuva pitkittyminen osaltaan hidasti koko hankkeen toteutusta. Hankkeen hidastuminen aiheutti huomattavaa taloudellista painetta koska rungon korjaukseen piti sijoittaa omaa pääomaa, vaikka varmaa rahoitusta ei vielä ollut. Syntynyt tilanne korosti hyvän dokumentoinnin merkitystä.

Telakan kanssa tehdyssä sopimuksessa päädyttiin ratkaisuun, että töiden määrittelyssä käytetään teknisen erittelyn mukaista jaottelua. Samalla päätettiin, että tarvittaessa eri työtehtäviä voidaan siirtää maksupostien välillä. Osasuoritusten toteutumista seurattiin määräajoin tehdyillä katselmuksilla. Niiden aikana myös voitiin päättää siirrettävistä työtehtävistä. Tämä oli merkittävää, koska projektin aikana jouduttiin muun muassa ilman kosteudesta johtuen siirtämään maalauksen toteuttamista. Myös jaksotus auttoi näyttämään, kuinka esimerkiksi talkootyötunteja oli kertynyt ja täten siitä oli myös havaittavissa, mikäli niitä tarvittaisiin lisää.

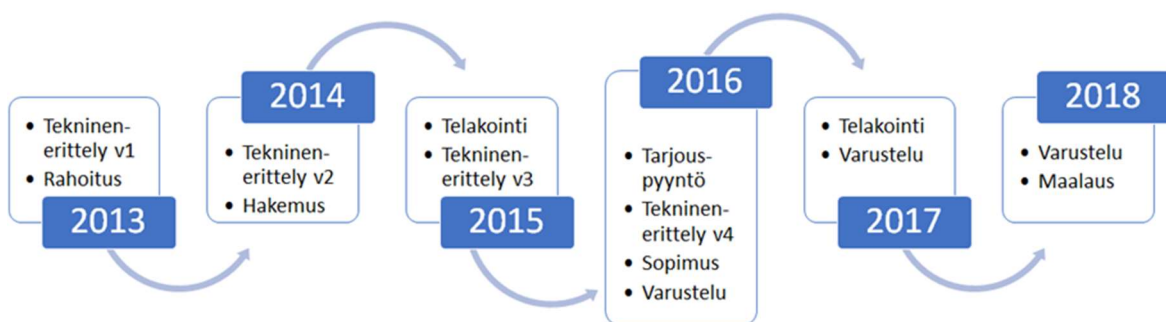
Säätiön johdon vastuu voidaan jakaa kolmeen eri luokkaan: rikos-, vahingonkorvaus- ja luottamusvastuu. Rikosvastuun osalta tässä työssä ei oteta kantaa hallituksen vastuisiin opinnäytetyön toimeksiannon luonteen ja rajauksen vuoksi. Vahingonkorvausvastuu voi käytännössä realisoitua vain harvoin (Kilpinen, Perälä, Perälä & Viertola 2015, 60). Luottamusvastuu Raahen purjelaivasäätiön hallituksen osalta on selvä, koska hallituksen on nautittava erottamisoikeuden haltijan luottamusta eli valtuuskunnan luottamusta.

Rahoituksen takaisinperintä on yksi toiminnan jatkuvuuden kannalta todennäköisin ja vakavin uhka. esimerkiksi, jos rahoittaja ei hyväksy hankinnan toteutusta tai dokumentaatio on puutteellinen. Kokonairahoituksen osalta omarahoitus on kriittinen ja vapaaehtoistyön todentaminen. Raahen Fiian tapauksessa näihin seikkoihin dokumentaation perusteella on hankkeen alusta asti kiinnitetty erityistä huomiota.

6 POHDINTA

Tekninen erittely on hankkeen toteutuksen kannalta erityisen tärkeä/tärkein dokumentti, koska sen kautta määritellään toteutettavat työn laatuvaatimukset sekä sitä koskevat viranomaismääräykset. (Trafi/IMO). Erittelyn tarkkuus saattoi osaltaan vähentää työstä kiinnostuneiden yritysten määrää. Eräs seuraamus olisi voinut olla, että korjaus ei valmistu tai jää kesken. Tämä vaihtoehto oli täysin mahdollinen, koska vaurion varsinaista syytä ei tiedetty, vaikka teknisen erittelyn laadintaan oli käytetty paljon resursseja sekä asiantuntijatyötä.

Kokonaisuudessa rahoituksen hankkiminen voi olla tämän tyyppisessä projektissa hankalaa mm. työn moniosaisen luonteen vuoksi. S/Y Raahen Fiian tapauksessa omaraosuus ei ollut ongelma Jenny ja Antti Wihuri rahaston aluksen kunnostukseen osoitetun lahjoituksen vuoksi. Omarahoitusosuus voi silti aiheuttaa merkittäviä haasteita muille samankaltaisia hankkeita harkitseville ja/ tai toteuttaville tahoille. Rahoituksen ja kassavarojen riittävyys on kriittinen asia hanketyössä. Tähän hankkeeseen oli sidottu paljon aikaa sekä henkistä ja taloudellista resursseja kuten alla oleva aikajana osittaa.



KUVIO 9. S/Y Raahen Fiian rungon korjauksen aikajana 2013–2018,

Säätiön luonteesta johtuen sillä ei ole hallituksen lisäksi muita henkilöjäseniä. Vapaaehtois-/talkoontyön organisointia on hankalaa ilman organisaatiota mihin kuulua. Uusi säätölaki edellyttää Raahen purjelaivasäätiön sääntöjen uusimista vuoden 2018 loppuun mennessä. Samalla kun säännöt uudistetaan Raahen purjelaivasäätiö voisi harkita vapaaehtoistyön organisointia. Voisiko purjelaivasäätiön toiminnassa soveltaa Meripelastus seuran ja meripelastus yhdistysten toimintamallia Missä Suomen Meripelastusseura omistaa alukset ja paikalliset meripelastusyhdistykset organisoivat toiminnan.

Lopuksi toivon, että jatkosakin Raahen tunnetaan Paulaharjua mukaillen Ruiskuhuoneesta (nya Spruthuset) Museosta (nya Packhuset) ja Raahen Fiiasta.

LÄHTEET

- Eduskunta. 2017. Hankintalain kokonaisuudistus. Viitattu 5.3.2017.
https://www.eduskunta.fi/FI/tietoeduskunnasta/kirjasto/aineistot/kotimainen_oikeus/LATI/Sivut/hankintalain-kokonaisuudistus.aspx.
- Ilmatieteen laitos 2017, Jääkartta Nro 167, 13.5.2017, Viitattu 14.5.2017. <http://cdn.fmi.fi/marine-observations/products/ice-charts/latest-full-color-ice-chart.pdf>
- Jauhiainen, J., Kaisanlahti T. & Kela O. 2017. Säätiölaki. Viro: Helsingin Kamari Oy ja tekijät
- Julkisten hankintojen neuvontayksikkö. 2017. Viitattu 8.3.2017. <http://www.hankinnat.fi/fi/mika-julkinen-hankinta>
- Kilpinen, K., Perälä, J., Perälä, S. & Viertola, J. 2015. Säätiön toiminta ja talous. Helsinki: ST-Akatemia Oy.
- Kontio, A., Kronstrom, S., Kumling, A. & Mäki, L. 2017. Julkiset hankinnat käsikirja. Edita: Helsinki.
- Kuusiniemi-Laine, A. & Takala, P. 2007. Julkisten hankintojen käsikirja. Porvoo: Edita Publishing Oy.
- Laki alusturvallisuuden valvonnasta 17.3.1995/370
- Laki julkisista hankinnoista 30.3.2007/348
- Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista 29.12.2016/1379
- Leader Suomi. 2017. Ihmisten kokoisille ideoille. Viitattu 3.1.2017 <http://leadersuomi.fi/fi>
- Motiva. 2015. Teknisen markkinavuoropuhelun toteuttaminen. Hakupäivä 8.3.2017.
http://www.motivanhankintapalvelu.fi/cleantech-hankinnat/hankkijan_viestintaopas/teknisen_markkinavuoropuhelun_toteuttaminen
- Nouseva Rannikkoseutu. 2014. Juureva rannikko - elinvoimaa paikallisuudesta Kehittämissuunnitelma 2014-2020.
- Nouseva Rannikkoseutu. 2017. Nouseva Rannikkoseutu. Viitattu 3.1.2017
<http://www.nousevarannikkoseutu.fi/fi/nouseva-rannikkoseutu-ry>
- Oikeusministeriö. 2013. Uusi säätiölaki Säätiölain uudistamistyöryhmän mietintö. Viitattu 7.1.2017
http://oikeusministerio.fi/fi/index/julkaisut/julkaisuarkisto/1368536471072/Files/OMML_23_2013_Uusi_saatiolaki_366_s.pdf
- Paulaharju, S. 1925. Wanha Raahe. Helsinki: Kustannusyhtiö Kirja.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus, 2017. Maksupäätösnumero: 87816. Sisäinen dokumentti. Raahen purjelaivasäätiö.

Pohjois-Pohjanmaan Leader-ryhmät. 2017. Hankerekisteri. Viitattu 25.3.2017. <http://www.popleader.fi/fi/hankerekisteri?show=979#search>.

Raahen purjelaivasäätiö, 1988. Säädekirja. Sisäinen dokumentti. Raahen purjelaivasäätiö.

Raahen purjelaivasäätiö. 2014. Leader –hakemus. Sisäinen dokumentti. Raahen purjelaivasäätiö.

Raahen purjelaivasäätiö. 2017a. Raahen Fiia. Viitattu 7.1.2017 <http://raahenfiia.fi/node/8>

Raahen purjelaivasäätiö. 2017b. Maksatuspäätös 3.10.2017. Sisäinen dokumentti. Raahen purjelaivasäätiö.

Säätiölaki 24.4.2015/487

Salkola, K. 2016. Raahen Fiia peruskorjauserittely 4.0. Sisäinen dokumentti. Raahen purjelaivasäätiö.

Siikaviere, K. 2015. Julkisten hankintojen perusteet. Porvoo: Edita Publishing Oy.

Tekes. 2016. Selvitys innovatiivisten julkisten hankintojen hankkeista. Viitattu 8.3.2017. https://www.tekes.fi/globalassets/global/ohjelmat-ja-palvelut/ohjelmat/huippuostajat/selvitys_innovatiivisten_julkisten_hankintojen_hankkeista.pdf

Työ- ja elinkeinoministeriö 2017a, Tervetuloa HILMAN sivuille! Viitattu 3.1.2017. <https://www.hankintailmoitukset.fi/fi/>.

Työ- ja elinkeinoministeriö. 2017b. Rakennerahastot Suomessa. Viitattu 3.1.2017. https://www.rakennerahastot.fi/tietoa-rakennerahastoista#.WGvuM_mLTzs