

HELSINGIN SATAMAN VUOSIKERTOMUS

|| PORT OF ||
|| HELSINKI ||

Sisällysluettelo

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

3 Nopeiden muutosten vesillä

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

5 Tulos palasi positiiviseksi ja työntekijöiden tyytyväisyys nousi huipputasolle

RAHTILIIKENNE

6 Talouden taantuma vähensi rahtikuljetuksia

9 Investoinnit tulevaisuuteen jatkuivat

MATKUSTAJALIIKENNE

11 Matkustajien määrä jatkoi kasvuaan

14 Terminaalien palvelut entistä paremmin esille

TALOUS

16 Tulos ylsi positiiviseksi

18 Tilinpäätös

HELSINGIN SATAMA

19 Jokaisen matkan varrella

20 Strategia vie kohti kestäväää kasvua

21 Kehittämishjelma eteni suunnitellusti

VASTUULLISUUS

23 Satama turvasi suomalaisten arkea

24 Tähtäimessä vihreä meriväylä Helsingin ja Tallinnan välille

29 Länsisataman YVA-selostuksesta kerättiin palautetta

31 Vakaa talous on vastuullisuuden perusta

TURVALLISUUS

33 Tuvallisuushavainnointia ja -valvontaa tehostettiin

TEKIJÄT

35 Työelämän merkityksellisimmät asiat toteutuivat Satamassa hyvin

37 Helsingin Satama Oy:n hallitus

Liikevaihto MEUR

91,5

Matkustajia M

9,1

Rahtia M tonnia

13,9

Aluskäyntiä

7 321

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Nopeiden muutosten vesillä

Viimeksi kuluneet vuodet ovat olleet merenkulun, logistiikan ja toimitusketjujen näkökulmasta monin tavoin poikkeukselliset, eikä vuosi 2023 tuonut kaivattua vakautta. Ala valmistautui yhä tiukkenevaan ympäristöregulaatioon ja toisaalta kehitti toimintakykyään mahdollisten poikkeustilanteiden varalle.



Toimintaympäristön muutokset ovat olleet merkittäviä, nopeita ja vaikeasti ennustettavia. Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan on kasvattanut jännitteitä myös Itämeren lähi-alueilla. Sodan seurauksena asetetut pakotteet ja kuljetusrajoitukset, energianinflaatio ja korkeiksi kohonneet korot ovat vaikuttaneet toimialaan ja koko koko yhteiskuntaan kielteisesti.

Paikallisesti alan lakkoherkkyys sekä Venäjän liikenteen poisjääminen näkyivät alan toimijoiden tuloksessa. Kansainvälisten kuljetusten vaikeudet Punaisellaamerellä

ja Panaman kanavalla ovat muuttaneet merikuljetusten reittejä, pidentäneet kuljetusmatkoja ja nostaneet kustannuksia. Kansainväliset konttivarustamot ovat lisänneet ovelta ovelle kuljetusten mahdollisuuksia hankkimalla omistukseensa autolauttavarustamoita, kuljetusliikkeitä ja lentoyhtiöitä.

Pandemia-aikana patoutuneet matkailuhalut ovat alkaneet purkautumaan, ja taantumassa kohdistuneet lähimatkailuun. Varustamot ovat tuoneet pohjoiselle Itämerelle pikkuhiljaa lisää sekä uutta että vanhaa tonnistoa.

Suomi painui maltilliseen taantumiaan

Euroalueen talous ei kasvanut vuoden 2023 aikana ja oli vuoden lopussa taantumassa. Myös Suomen talous painui taantumiaan ja vienti, investoinnit ja yksityinen kulutus supistuivat.

Korkea korkotaso ja rakentamisen heikot näkymät vaikuttivat tuontiin, ja vähensivät työperäistä matkustusta reitillä.

Talouden kehityksen arvioidaan jatkuvan heikkona vuonna 2024 ja elpymisen alkavan vuoden 2024 loppupuolella.

Poikkeusoloissakin viennin ja tuonnin pitää toimia

Suomen riippuvaisuus merikuljetuksista on entisestään kasvanut ja satamat on määritelty huoltovarmuuden kannalta kriittisiksi toimijoiksi.

Koska suomalaiskotien lämmitys, ruokahuolto ja arkielämä tarvitsee tehokkaita tuontikuljetuksia ja teollisuus säännöllisiä vientikuljetuksia myös poikkeusoloissa ja häiriötilanteissa, koko toimialaa leimasi keskittyminen huoltovarmuuden, toimivan infrastruktuurin ja toimitusketjujen joustavuuden kehittämiseen sekä sujuvaan yhteistyöhön viranomaisten kanssa.

Merenkulun kyberriskien hallinnassa nojaututaan mm. kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n, Euroopan Unionin ja kansallisen kyberturvallisuuskeskuksen ohjeistuksiin.

Merenkululta edellytetään mm. hiilidioksidipäästöjen hinnoittelua

Merenkulun ympäristösääntely tiukentuu entisestään tulevana vuosina. Vuonna 2023 meriliikenteessä valmistaututtiin vuoden 2024 alussa toteutuneeseen EU:n päästökauppajärjestelmään liittämiseen. Päästökauppa toteutetaan vaiheittain, ja aluksi se koskee hiilidioksidipäästöjä ja 2026 alkaen myös metaani- ja dityppioksidipäästöjä.

Myös maasähkölaitteisiin investoimista jatkettiin niin varustamoissa kuin satamissa. Voimakas kannustin on EU:n Fit for 55 lainsäädäntö, joka mukaan isommissa merisatamissa on vuoteen 2030 mennessä oltava lähes kaikille matkustaja- ja konttialuksille maasähkölaitteet tai uusiutuvan polttoaineen käyttömahdollisuudet.

Lisäksi tulevaisuuden suunnitelmissa huomioitiin vuonna 2025 voimaan astuva polttoainestandardi, jonka tavoitteena on lisätä vähähiilisten ja uusiutuvien polttoaineiden käyttöönottoa meriliikenteessä. Esimerkiksi metanolia polttoaineenaan käyttäviä laivoja tilataan maailmalla jo enemmän kuin LNG-käyttöisiä aluksia.

Vastuullisuus on voimakas matkailutrendi

Taloudellinen epävarmuus ja työmarkkinoiden rauhattomuus nakertavat kuluttajan uskoa tulevaisuuteen, ja se heijastuu myös matkustamiseen. Matkustajien ostokäyttäytyminen on muuttunut vaikeasti ennustettavaksi, ja esimerkiksi varausajat ovat käyneet entistä lyhyemmiksi. Rakennusalan vaikea suhdanne näkyi Tallinnan reitillä työmatkustuksen vähenemisenä, sen sijaan lentomatkustuksen hintojen nousu tuki jonkun verran lähimatkailua. Ruotsin kruunun heikon vaihtokurssin myötä länteen suuntautuva ostosmatkailu nosti suosiotaan.

Merenkulun regulaatio kannustaa ympäristövastuullisiin toimintatapoihin myös matkustajaliikenteessä, ja painetta ympäristöystävällisempään toimintaan luovat lisäksi matkustajat itse. Suuri osa matkustajista haluaa liikkua vastuullisesti, ja he arvioivat entistä tarkemmin ostoksiaan myös ympäristöystävällisyyden ja eettisyyden kannalta. Helsinki tunnetaan maailmalla melko vetovoimaisena matkailukohteena, joka on sitoutunut myös matkailussa kestäväyyteen. Vuonna 2023 Helsinki liistettiin kansainvälisessä Global Destination Sustainability (GDS) -indeksissä maailman neljänneksi kestävämmäksi matkailukohteeksi.

TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

Tulos palasi positiiviseksi ja työntekijöiden tyytyväisyys nousi huipputasolle

Vuosi 2023 oli Helsingin Satamalle kaksijakoinen. Matkustajien määrä jatkoi kasvuaan, mutta sataman kautta kulkevan rahdin tahti hiipui kevään edetessä. Haasteista huolimatta yhtiön talous palasi positiiviseksi. Onnistumisia tarjosi myös asiakas-, matkustaja- ja työntekijätutkimusten tulokset.

Rahtiliikenteessä vuosi oli hankala. Hyvän alkuvuoden jälkeen Suomen vajoaminen keväällä taantumaan näkyi sataman kautta kulkevan rahdin määrässä heti. Kaikkiaan kauttamme kuljetetun rahdin määrä jäi 8 % edellisestä vuodesta, mikä vastaa valtakunnallista ulkomaan rahdin tasoa. Helsingin Sataman volyymit ovat todellakin riippuvaiset yleisestä taloussuhdanteesta. Uskomme kuitenkin rahtiliikenteen piristyvän vuoden 2024 toisella vuosipuoliskolla.

Matkustajaliikenne vilkastui edellisestä vuodesta, vaikka Itämeren lähialueiden turvallisuuskysymykset heijastuivat meillekin ja kansainvälinen turismi etenkin aasialaisten osalta ei ole palannut vielä ennalleen. Varsinkin linjaliikenteessä tilanne oli hyvä ja erityisesti Helsinki-Tallinna-reitillä näemme kasvupotentiaalia pitkällä aikavälillä.

Yhtiön talous palasi positiiviseksi ensimmäistä kertaa pandemian jälkeen, mikä on erinomaisen hienoa. Kaksi eri-

laista liiketoimintakokonaisuutta tasapainottavat tilannetta toimintaympäristön muutoksissa.

Kehittämishjelma, eli satama-alueiden uudistamisen pitkäaikaissuunnitelma edistyi hyvin. Ennen kaikkea suunnittelu painottui Länsisatamaan: satamatunneliin, aluelajennukseen ja uuteen T1 terminaaliin. Länsisataman kokonaisuuden ympäristövaikutusten arviointiprosessi aloitettiin, ja ympäristövaikutusten arviointiselostus toimitettiin viranomaisille marraskuussa. Perusteltua päätelmää odotetaan maaliskuussa 2024. Tavoitteenamme on, että tarvittavat päätökset etenemisestä saadaan tehtyä vuosina 2024 ja 2025, ja että rakentaminen voitaisiin aloittaa vuonna viimeistään 2026. Kaikkiaan vuonna 2023 tehtiin lähinnä kehittämissuunnitelman valmistelevia töitä, mutta jotain konkreettista ja näkyvää sentään tapahtui, kun purimme Makasiiniterminaalin Eteläsatamasta.

Suunnitelmia on myös Vuosaaren Sataman osalle – sitä aiotaan laajentaa tavaraliikenteen tarpeisiin. Tämän hankkeen esisuunnittelu käynnistettiin. Laajennus on tarkoitus tehdä vaiheittain, ja niistä ensimmäinen voisi toteutua jo 2020-luvun lopulla.

Myös hiilineutraaliusohjelmamme eteni vuoden aikana. Vuosaaren satama sai vuoden lopulla ensimmäisen maasähköjärjestelmänsä ja allekirjoitimme Green Corridor -sopimuksen yhdessä Helsinki-Tallinna-merireitin tärkeim-



pien toimijoiden kanssa. Pidän sitä erittäin merkityksellisenä, sillä päästöjä pitää pystyä vähentämään nimenomaan koko kuljetusketjussa.

Lopuksi haluan nostaa esiin vielä yhden ison onnistumisen. Helsingin Satama ansaitsi joulukuussa Future Workplaces -sertifikaatin. Se tarkoittaa, että työntekijöidemme mielestä meillä toteutuu hyvin juuri ne asiat, joita he arvostavat työelämässä eniten. Ja voi siitä myös päätellä, että meillä kehitetään yrityskulttuuria johdonmukaisesti koko henkilöstön voimin.

Lisäksi myös asiakas- ja matkustajatutkimuksissa tyytyväisyys Helsingin Sataman toimintaan oli ennätystasolla. Näihin tuloksiin voi todella olla tyytyväinen! Suuri kiitos erinomaisista tuloksista kuuluu koko Helsingin Sataman väelle ja yhteistyökumppaneillemme.

Ville Haapasaari

Helsingin Sataman toimitusjohtaja

RAHTILIIKENNE

Talouden taantuma vähensi rahtikuljetuksia

Vuoden mittaan rahtiliikenteen volyymit heikkenivät energiakriisin, nousseen korkotason ja viennin kysynnän heikkenemisen myötä. Tavaraa kulki sataman kautta kaikkiaan 13,9 miljoonaa tonnia. Edellisestä, ennätyksiä rikkoneesta vuodesta rahdin määrä jäi 8 %.

Tuonnissa kuluttajatuotteiden ja rakennusaineiden kysyntä heikkeni pitkin vuotta. Kesällä myös Suomen teollisuuden viennin kysyntä alkoi menettää puhtiaan. Samoin talous Suomessa ja suurissa kauppakumppanimaissa alkoi taantua. Haastavassa markkinatilanteessa Helsingin Sataman kautta kulkeneen rahdin määrä oli kohtuullisesti viime vuosien keskiarvotasolla. Kokonaistavaraliikenteen määrä Helsingin Satama -konsernissa oli **13,9 miljoonaa tonnia** (- 7,9 %), eli vuoden 2021 tasolla.

Suurin osa Helsingin Sataman kautta kulkevasta tavarasta on Suomen ulkomaankaupan yksiköityä tavaraliikennettä, eli rekoissa, perävaunuissa ja konteissa kuljetettua rahtia. Vuonna 2023 yksikköliikenteen määrä oli 11,5 miljoonaa tonnia (- 8,7 %). Siitä vientiä oli 6,3 miljoonaa tonnia (-6,1 %) ja tuontia 5,2 miljoonaa tonnia (- 11,5 %). Viennin pääartikkelit ovat metsäteollisuustuotteet, koneet ja laitteet, tuonnissa päivittäistavarakaupan ja rakentamisen tuotteet.

Tavaraa kulki sataman kautta

13,9
miljoonaa tonnia

- **644 000 raskasta ajoneuvoa kuljetti 8,1 miljoonaa tonnia (- 7,9 %) tavaraa.** Kumipyöräliikenteen osuus Helsingin sataman kautta kulkeneesta yksikköliikenteestä oli 70 %.
- **Kontteja kulki 452 000 TEU:ta* (- 8,1 %), tonneissa konttirahdin määrä oli 3,4 miljoonaa.** Konttiliikenteen osuus yksiköidystä tavaraliikenteestä oli 30 %.

Ulkomaanliikenteen rahtia kuljettavia aluskäyntejä oli 7 177 kpl (-1,5 %), ja ne kuljettivat 13,4 milj. tonnia tavaraa (-11,3 %). Rannikkoliikenteen aluskäyntejä kertyi 54 kpl (+86 %). Niiden mukana kulki 553 000 tonnia (+508 %) tavaraa.

* TEU (twenty-foot equivalent unit) = 20 jalkaa pitkä merikontti

Tavaraliikenne, tonnia	2021	2022	2023	Muutos% 23/22
Yksiköity tavara	12 141 000	12 605 000	11 511 000	- 8,7 %
Tuonti	5 522 000	5 906 000	5 223 000	- 11,5 %
Vienti	6 619 000	6 699 000	6 288 000	- 6,1 %
Bulkkitavaraliikenne	1 376 000	1 558 000	1 525 000	- 2,1 %
Break Bulk	719 000	879 000	765 000	- 13,0 %
Ulkomainen liikenne	14 243 000	15 090 000	13 387 000	- 11,3 %
Rannikkoliikenne	130 000	91 000	553 000	+ 507,7 %
KOKONAISTAVARALIIKENNE	14 373 000	15 181 000	13 940 000	- 8,2 %
Kontit, TEU	467 000	492 000	452 000	- 8,1 %
Kontit, ton	3 768 000	3 806 000	3 418 000	- 10,2 %
Rekat, perävaunut ja muut, kpl	664 000	702 000	644 000	- 8,3 %
Rekat, perävaunut ja muut, ton	8 377 000	8 806 000	8 104 000	- 7,9 %

Yksiköity tavaraliikenne, suurimmat vastasatamamaat	miljoonaa tonnia
Viro	5 380 000
Saksa	3 397 000
Alankomaat	943 000



Vuosaaren sataman liikenne	2021	2022	2023
Kontteja TEU	467 000	492 000	452 000
Trailereita ja rekkoja	292 000	280 000	258 000
Laivakäyntejä	2 543	2 235	1 927
Matkustajia	231 000	310 000	336 000

Bulk- ja breakbulk-liikenne

Helsingin Satama konsernin bulkkitavaraliikenne oli lähes edellisen vuoden tasolla 1,5 M ton (-2,1 %) ja se koostuu pääasiassa kivihiili-, puu- ja kierrätysenergia tuonnista sekä mm. raakamineraaleista, sementistä, viljasta jne.

Breakbulk liikenne oli konsernissa yhteensä 765 000 tonnia (-13 %), josta suurin osa oli sellun vientiä.

Loviisan satama

Helsingin Sataman tytäryhtiön Loviisan sataman merkittävimmät liikennevirrat koostuvat energiateollisuuden, rakennusteollisuuden, teollisuuden raaka-aineiden, infratuotteiden sekä elintarviketeollisuuden tavaravirroista.

Vuonna 2023 sataman kautta kulkenut kokonaistavaraliikenne oli 948 000 tonnia (+38,2 %). Loviisan sataman liikenne koostui ulkomaan tavaraliikenteistä, ko-

timaan rannikkoliikenteestä sekä terminaali- ja rahtiliikenteestä. Varsinkin tuonti (+58,1 %) ja kotimaan rannikkoliikenne kehittyivät positiivisesti (+467,2 %).

Erityisesti eri energiatuotteiden kulku Loviisan sataman läpi kasvoi selvästi. Se on seurausta kestävien energiatuotteiden kysynnän kasvusta.

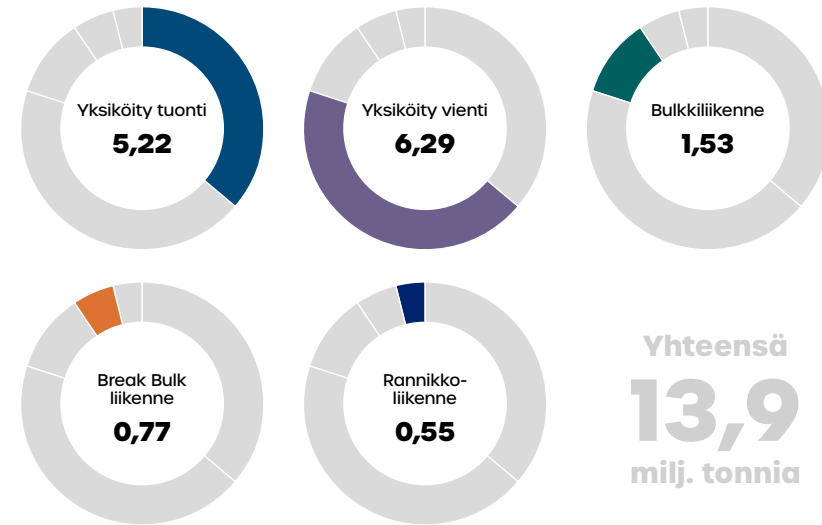
Kantvik

Helsingin Satamalle kuuluvalla Kirkkonummen Kantvikin etelälaiturilla liikennettä oli 220 000 tonnia. Määrä nousi edellisvuodesta 37,7 %.

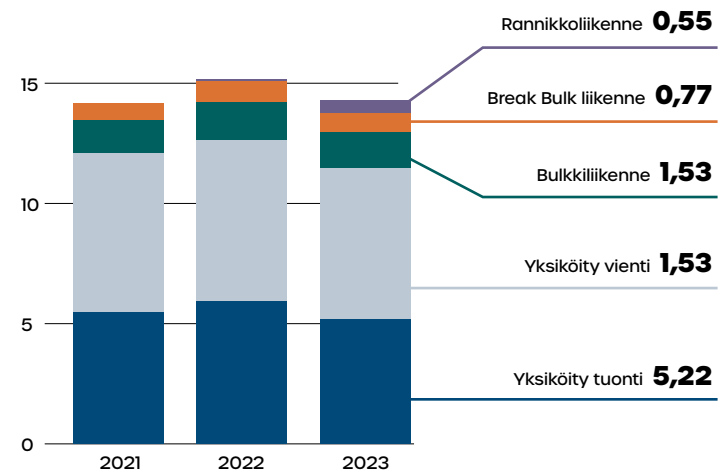
Kantvikin satama palvelee lähistön energia-, rakennus- ja valmistavaa teollisuutta. Sen kautta kuljetetaan pääasiassa raaka-aineita.

Tutustu vuoden 2023 liikennetilastoon tarkemmin Helsingin Sataman nettisivuilla: www.portofhelsinki.fi/liikennetilastot

TAVARALIIKENNE 2023, YHT. 13,9 MILJ. TONNIA



TAVARALIIKENNE, MILJ. TONNIA



RAHTILIIKENTEEN VUOSI

Investoinnit tulevaisuuteen jatkuivat

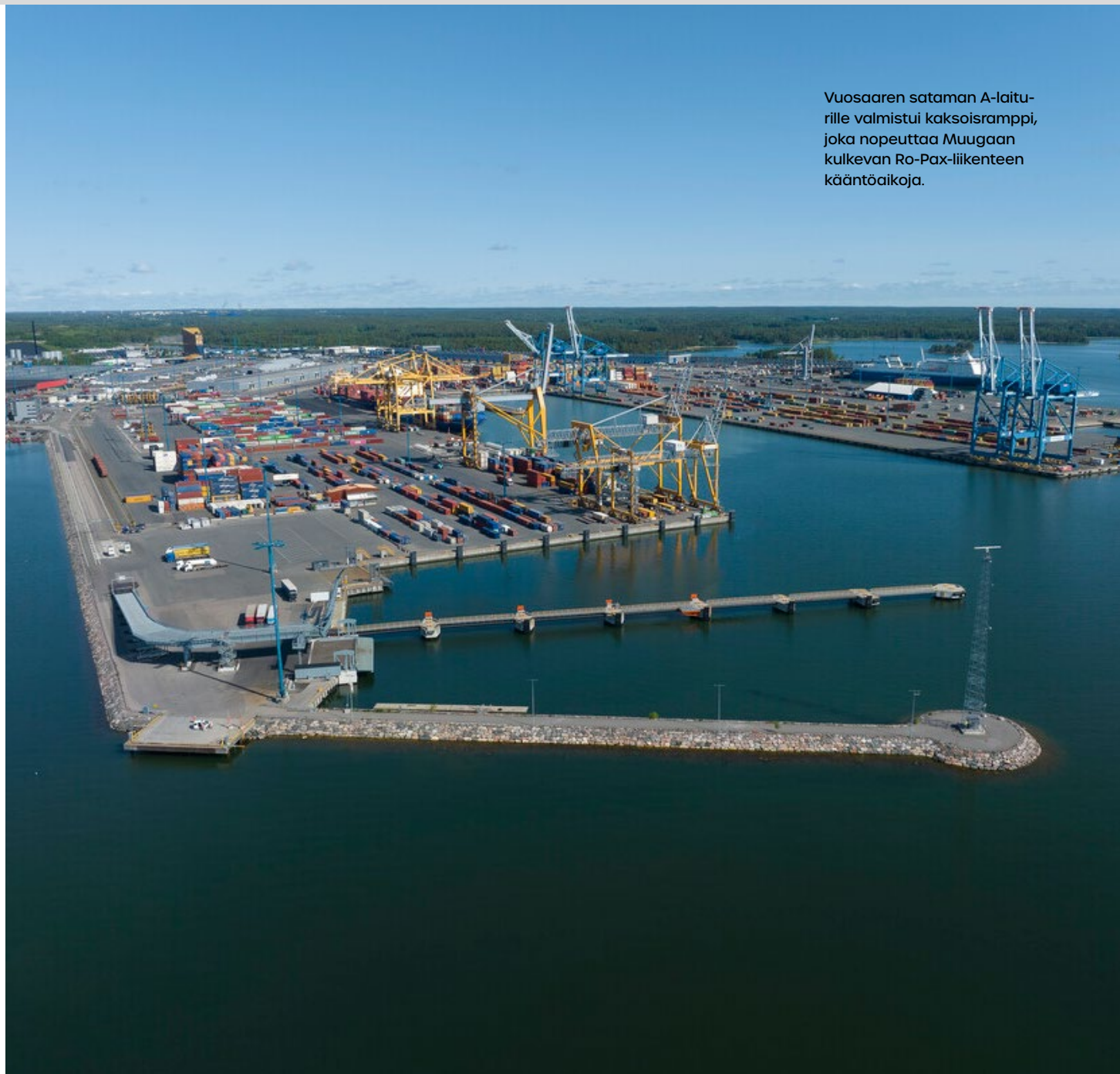
Vaikka toimintaympäristö oli haastava, Helsingin Satama teki investointeja tulevaisuuteen: rahtiliikenteen kilpailukykyä tehostettiin infrainvestointien, automaation ja digitaalisten ratkaisujen avulla.

Helsingin sataman liiketoiminnallinen vakaus perustuu matkustaja- ja rahtiliikenteen tasapainoon, jaettujen resurssien käyttöön ja kasvavaan pohjoisen ja etelän välisen liikenteen kysyntään. Myös tuonnin ja viennin tasapaino luo loppukäyttäjille kustannus- ja aikatauluvarmuutta.

Varautumisen osalta on yhteistyötä satamatoimijoiden ja viranomaisten välillä tiivistetty säännöllisin tapaamisin, tilannekuvan luomisella ja yhteisillä harjoituksilla.

Voimakasta järjestelmä- ja infrakehitystä Vuosaaren satamassa

- Vuoden alussa saatiin varsinaisesti käyttöön **kontti-vaihtoalueen hallintaa parantava uusi järjestelmä**, joka standardisoi operaattorien välisen tiedonvaihdon. Se myös mahdollistaa alueen käytön tilastoinnin ja jatkokehityksen.
- A-laiturille valmistui toukokuussa **kaksoisramppi Tallinnan Muugaan kulkevan Ro-Pax-liikenteen käyttöön**. Kahden autorampin samanaikainen käyttö nopeuttaa ajoneuvojen lastaamista alukseen, lyhentää kääntöaikoja ja vähentää kuljetusreitien kasvihuonepäästöjä. Uusi kaksoisramppi varmistaa tukeaa rahtivolyymien kasvattamista entisestään.



Vuosaaren sataman A-laiturille valmistui kaksoisramppi, joka nopeuttaa Muugaan kulkevan Ro-Pax-liikenteen kääntöaikoja.



Vesa Marttinen Vuosaaren Satamassa.

- DI **Vesa Marttinen** valittiin rahdista vastaavaksi liiketoimintajohtajaksi. Hän aloitti satamassa kesäkuussa ja otti liiketoiminnan vastuulleen elokuussa.
- Hansaterminaalin automatkustajien lähtöselvityskopit uusittiin syksyllä.
- Satama hankki syksyllä Vuosaaren suljetulla satama-alueella sijaitsevan V12-rakennuksen Finnsteveltä mm. sataman sähköinfran jatkokehittämiseen ja alueen kunnossapidon tarpeisiin.
- Keskustan kansainvälisten risteilyliikennelaitureiden ja Vuosaaren kontti- sekä irtolastilaitureiden yhteinen **digitaalinen laiturointityökalu** kehitettiin ja saatiin koekäyttöön vuoden lopulla. Työkalu mahdollistaa laituripaikkojen suunnittelun ja varaukset. Lisäksi se mahdollistaa ajantasaisen tilannekuvan jakamisen sidosryhmille.
- Vuosaaren **A-portin kehittämisen rakennustyöt** saatiin päätökseen vuoden 2023 lopussa. Testaus- ja käyttöönottovaiheeseen siirryttiin alkuvuodesta 2024. A-portilla pystytään kuntokuvaamaan saapuvat ja poistuvat ajoneuvot. Saapuvan liikenteen osalta raken-

nettiin myös kyvykkyys punnita ja mitata ajoneuvot. Uudet toiminnallisuudet antavat Helsingin satamalle, yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa, mahdollisuuden kehittää luvitus- ja porttiprosesseja jatkossa.

- VC laiturille valmistui joulukuussa **maasähköliitännät** Saksaan suuntautuvan Ro-Pax-liikenteen käyttöön. Aluksen kytketyminen maista tarjottavaan sähköverkkoon laiturissa ollessaan parantaa ilmanlaatua ja vähentää hiilidioksidipäästöjä, sekä melua paikallisesti. Järjestelmä otetaan käyttöön alkuvuodesta 2024.



Euroopan unionin osittain rahoittama hanke
Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T)

- Vuoden aikana pilotoitiin useita erilaisia satamatoimintaan liittyviä tekniikoita, mm. konenäköä, kuntokuvausta sekä dronevalvontaa ja -kuvaustehtäviä.

Lisää nopeutta ja joustavuutta keskustasatamien tieliikenteeseen

- Automaattinen **Smart Port -porttijärjestelmä** otettiin kesällä käyttöön Länsisatamassa ja Katajanokan satamassa sekä henkilöautoille että raskaalle liikenteelle. Porttijärjestelmä tunnistaa ajoneuvot kameralla ja luvat tarkastetaan automaatiikalla, kun ajoneuvo ajaa kohti lähtöselvitystä. Kaikki ajoneuvot mitataan, rekat myös punnitaan ja niiden kunto kuvataan. Järjestelmä nopeuttaa lähtöselvityksen porttitoimintoja ja vähentää ruuhkautumista.
- Helsingin Satama avasi **raskaalle liikenteelle levähdysalueen** lentokentän lähelle. Pilotoitavalla ratkaisulla tavoitellaan joustavuutta Helsingin satamaliikenteeseen, sekä helpotusta esimerkiksi pidempien pyhien viikkoa laivaliikenteen mukanaan tuomiin ajoittaisiin liikeneruuhkiin. Alueelle ohjataan vuoroaan odottamaan raskaita ajoneuvoja, joilla on varaus myöhemmin Helsingistä lähtevälle laivalle. Laivoihin luvitetut ajoneuvot tunnistetaan automaattisesti rekkaparkin portilla rekisterinumeron avulla.

MATKUSTAJALIIKENNE

Matkustajien määrä jatko kasvuun

Vuonna 2023 Helsingin Sataman kautta kulkeneiden matkustajien määrä kasvoi edellisvuodesta yli 12 %.

Matkustajia sataman kautta kulki

9,1 M

Helsingin Sataman kautta kulkeneiden matkustajien määrä jatkoi palautumista koronavuosista, joskin jäi yhä 26 % alle vuoden 2019 tason. Venäjän hyökkäyssodan takia kansainvälinen risteilyliikenne Suomenlahdella jäi vaisuksi ja Aasian lentoreittien muutokset pitivät aasialaisten turistien määrän pienenä myös laivoilla. Lisäksi varustamojen alusten myynnit ja vuokraukset ulkomaille vaikuttivat liikennemääriin.

Matkustuksen kasvu oli kuitenkin alkuvuonna voimakasta, mutta sen vauhti hidastui selkeästi vuoden loppua kohden.

Linjaliikenteen* ja kansainvälisen risteilyliikenteen** yhteenlaskettu **kokonaismatkustajamäärä oli 9,1 miljoonaa. Linjaliikenteessä matkustajia kulki yhteensä 8,9 miljoonaa**, mikä oli 12,2 % edellisvuotta enemmän.

Vilkkein oli tuttuun tapaan Helsingin ja Tallinnan välinen reitti, jolla matkustajia kulki 7,2 miljoonaa. Tukholman reitillä kulki 1,5 miljoonaa ja Helsingin ja Travemünden välillä 166 000 matkustajaa.

Linjaliikenne	2021	2022	2023	muutos% 23/22
Tukholma	399 000	1 405 000	1 534 000	+ 9,2 %
Tallinna	3 150 000	6 322 000	7 169 000	+ 13,4 %
Travemünde	102 000	152 000	166 000	+ 9,4 %
Maarianhamina	72 000	43 000	37 000	- 13,6 %
Muut	16 000	30 000	12 000	- 60,9 %
YHTEENSÄ	3 738 000	7 951 000	8 918 000	+ 12,2 %

Linjaliikenteen matkustajamäärissä koronapandemiaa edeltäneisiin lukuihin arvioidaan päästävän 1-2 vuoden päästä.

Keskustan matkustajasatamien liikenne	2021	2022	2023
Matkustajia linjaliikenteessä	3 507 000	7 640 000	8 582 000
Matkustajia kansainvälisessä risteilyliikenteessä	11 000	162 000	163 000
Ajoneuvoja	1 252 000	1 715 000	1 752 000
Laivakäyntejä	4 412	4 955	5 063

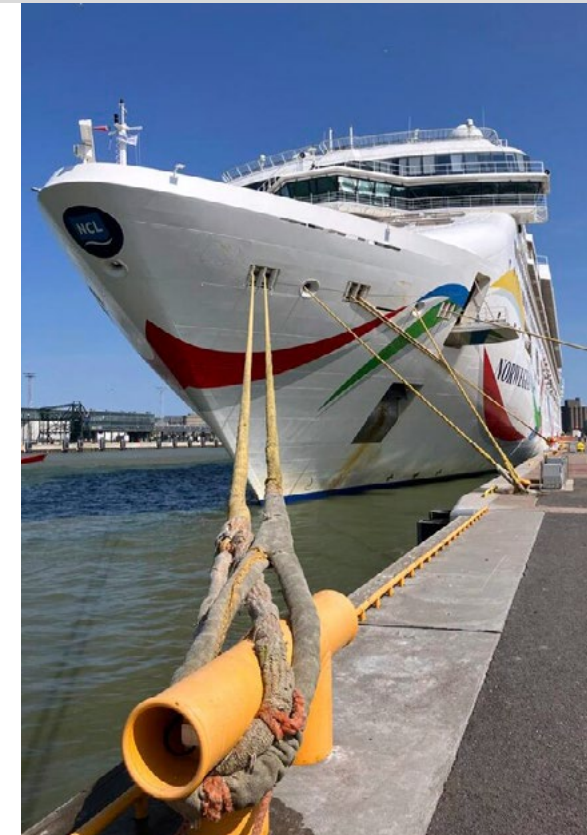
Laivojen täyttöaste hyvä risteilykaudella

Kansainvälinen risteilykausi kesti huhtikuun puolivälistä syyskuun loppuun. Alukset kulkivat täydempinä kuin edellisellä vuonna. Täyttöaste oli jopa yli 80 %.

- Kaikkiaan Helsinkiin ja pääkaupunki-seutuun pääsi tutustumaan **lähes 163 000 matkustajaa**.
- Helsinkiin saapui eniten risteilymatkustajia Saksasta (38 %), USA:sta (19 %), Britteistä (17 %) ja Italiasta (4 %).
- Aluskäyntejä Helsinkiin kertyi 90. 17 kerralla risteilijä myös yöpyi Helsingissä. Ensimmäistä kertaa Helsingissä vierailleita aluksia oli 3.

Helsingin Satama kehittää risteilyliikennettä pitkäjänteisesti ja yhteistyössä eri toimijoiden ja sidosryhmien kanssa. Tavoitteena on kehittää Helsingistä entistä vahvempi ja vetovoimaisempi risteilykohde, joskin geopoliittisesta tilanteesta johtuvat vakavat haasteet jatkuvat.

- Kansainvälisten risteilyliikennelaitureiden ja Vuosaaren sataman yhteinen digitaalinen laiturointityökalu suunniteltiin ja saatiin koekäyttöön vuoden lopulla. Työkalu mahdollistaa laituripaikkojen suunnittelun ja varaukset. Lisäksi tilannekuvan jakaminen sidosryhmille onnistuu entistä sujuvammin.

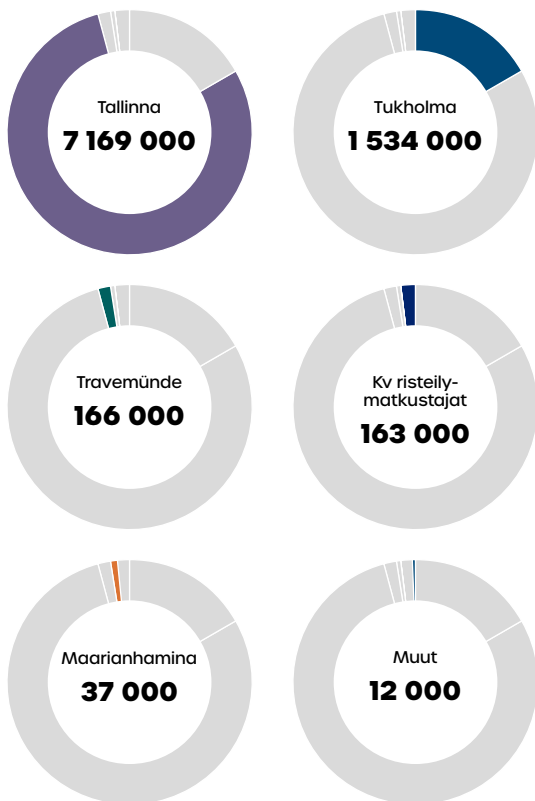


Tutustu vuoden 2023 liikennetilastoon tarkemmin Helsingin Sataman nettisivuilla: www.portofhelsinki.fi/liikennetilastot

*Linjaliikenne = aikataulujen mukaan kulkeva säännöllinen laivaliikenne, esimerkiksi Tallinnan ja Helsingin väliä kulkevat matkustaja-autolautat.

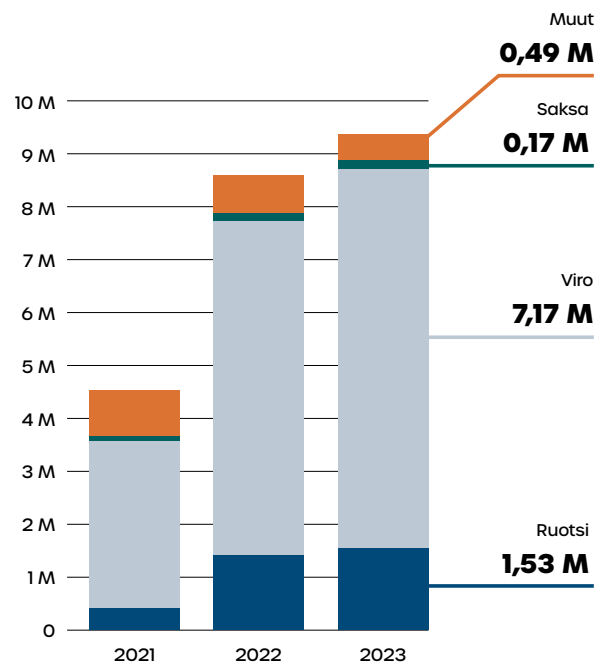
** Kansainvälinen risteilyliikenne = Kansainvälisten risteilyvarustamojen joka purjehduskaudelle erikseen sovittava laivaliikenne.

KOKONAISMATKUSTAJALIIKENTEEN JAKAUTUMINEN, YHTEENSÄ 9,1 M

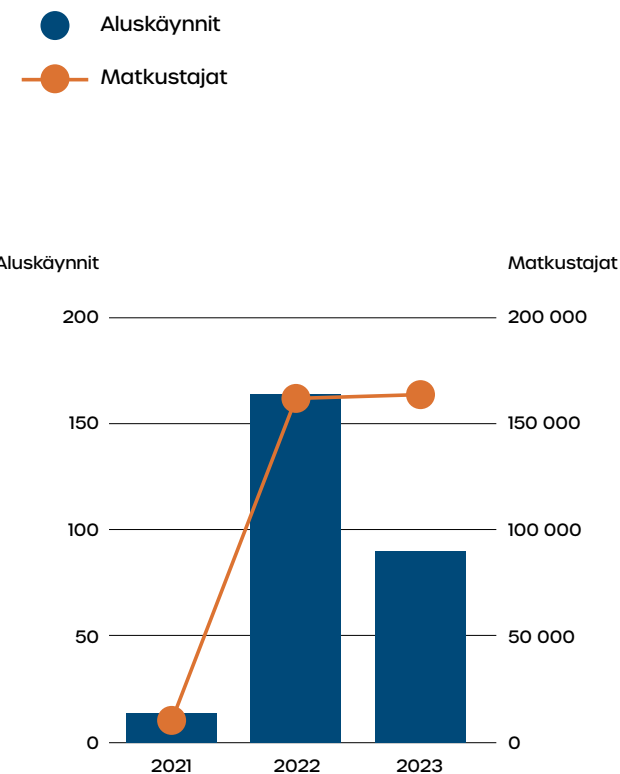


Yhteensä
9,1
miljoonaa

LINJALIIKENNE, YHTEENSÄ 8,9 M MATKUSTAJAA



KANSAINVÄLINEN RISTEILYLIKKE



MATKUSTAJALIIKENTEEEN VUOSI

Terminaalien palvelut entistä paremmin esille

Matkustus vilkastui selvästi edellisestä vuodesta, ja palautuminen koronavuosista jatkui. Kasvua ajoja vapaa-ajanmatkustus, työmatkustuksen määrä säilyi melko ennallaan edellisvuoteen nähden.

Matkustajatytyväisyys

Helsingin Satama kerää lähteviltä matkustajilta käsityksiä heidän matkustuskokemuksestaan. Tavoitteena on entistä paremmin kehittää tiloja ja palveluja vastaamaan matkustajien tarpeita.

Helsingin Sataman matkustajakokemus parani edellisestä vuodesta. Sekä yleisarvosana että suosittelemiseksi ovat molemmat edellisvuotta paremmalla tasolla. Terminaalien välillä oli yhä suuria eroja matkustajatytyväisyydessä.

Matkustajaterminalleista uusien, Länsiterminali 2, sai jälleen erityisen hyvät arviot. Asiakkaat arvioivat kahvila- ja ravintolapalveluita, kioskipalveluita ja lähtöselvitystä aiempaa myönteisemmin. Myös pysäköinnin tuloksissa oli nousua.

Selkein nousu näkyi kuitenkin Katajanokan terminaalien matkustajakokemuksessa. Matkustajien kokemus kahvila- ja ravintolapalveluiden sekä kioskipalveluiden osalta on uudistusten jälkeen selvästi aiempaa korkeammalla tasolla.



Olympiaterminaliin avattiin uusi business & family lounge.

- **Matkustajatytyväisyyden kokonaisarvosana oli 4,17** asteikoilla 1-5. (2022: 4.13)
- Matkustajakokemusta kuvaava suositeluindeksi **NPS oli 41**. (2022: 39)

Palvelut

- Lapsiperheille tarkoitettujen palvelujen parantaminen oli vuoden teemoista. Kesän matkustusesongin alussa Olympiaterminaalilla avattiin uusi **business & family lounge** -alue. Se tarjoaa pienimmille matkustajille reilun kokoisen leikkipaikan liukumäkineen ja välineineen, sekä runsaasti lisää viihtyisää istumatilaa. Kaikkiaan matkustajien oleskelutilan määrä terminaalilla lähes kaksinkertaistui.
- Länsiterminaalilla 2:n lähtöalaan toteutettiin leikkipiste. Loppuvuodesta sinne tuotiin myös ajankohtaista Viron matkailutietoa välittävä matkailuseinä.
- Ennen kesäsesonkia otettiin käyttöön Olympiaterminaalilla matkustajille suunnattu **terminaalipalvelujen web-sovellus**, joka suunniteltiin ja toteutettiin yhdessä Tallink Siljan kanssa. Matkan varannut matkustaja saa noin viikkoa ennen matkaansa varustamolta muistutusviestin, josta on linkitys myös uuteen terminaalipalvelujen sovellukseen. Se esittelee matkaanlähtijälle jo etukäteen juuri hänen käyttämänsä terminaalipalvelut.



Katajanokan terminaalilla ravintolapalvelut uudistuivat. Ala-alaan avattiin kahvila niin matkustajien kuin ohikulkijoiden iloksi.

Kesäkauden jälkeen uusi sovellus arvioitiin toimivaksi niin matkustajatytyväisyyden paranemisen kuin palvelumyynnin kannalta. Marraskuussa sovellus otettiin käyttöön myös Länsiterminaalilla 2:n matkustajille.

- Liityntäpalvelut paranivat, kun Hertzin autonvuokraus laajeni kattamaan myös Katajanokan terminaalilla.
- Marraskuussa Helsingin Satama avasi **Makasiiniranta P3** ulkopysäköintialueen Vanhan Kauppahallin ja

Olympiaterminaalilla väliin. Alue palvelee niin laivamatkustajia, kaupunkilaisia ja kaikkia Helsingin keskustassa autolla asioivia.

- Vuoden aikana Helsingin Satama otti käyttöön **pysäköintipalvelujen sesonkihinnottelun**. Uusi dynaamisempi hinnoittelu mahdollisti myös erilaisten pysäköinnin kampanjahintojen tarjoamisen, mitä testattiin mm. Black Friday -pysäköintitarjouksella.
- Katajanokan laivaterminaalilla **ravintolapalvelut uudistuivat** kesällä.

Heinäkuun alusta lähtien palveluista siirtyi vastaamaan muista keskustan matkustajaterminaalista tuttu HH Ravintolat. Terminaalilla ala-alaan avattiin Cafe Kuppi -kahvila niin matkustajien kuin ohikulkijoiden iloksi. Matkustajatytytykimuksissa näkyi selvästi, että muutokset olivat laivamatkustajien mieleen.

- Helsingin kuvataidelukion kuvanveiston opiskelijat suunnittelivat ja toteuttivat valoveistoksia Länsiterminaalilla 2:een. Näyttely oli pitkäköön yhteistyön tulosta, jolla Helsingin Satama haluaa tuottaa matkustajille elämyksiä, mutta myös tehdä yhteistyötä uudella tavalla ja tutustuttaa opiskelijoita ja oppilaitoksia satamaympäristöön.

Infra- ja kiinteistökehitys

- Etelärannan tuttu maamerkki, **Makasiiniterminaalilla purettiin** kevään ja alkukesän aikana täysin palvelleena. Rakennus oli yltänyt käyttöikänsä päähän.

Helsingin kaupunki kaavailee Makasiiniterminaalilla tilalle tulevaisuudessa uudisrakentamista, kuten arkkitehtuuria ja designmuseota sekä rantabulevardia ja palveluita. Helsingin Satamalle jää alueelle laitureita risteilyliikenteen ja mahdollisen pika-alusliikenteen käyttöön. Tukholmaan suuntautuva matkustajaliikenne siirretään Sataman kehittämissuunnitelman myötä tulevaisuudessa Katajanokalle.

TALOUS

Tulos ylsi positiiviseksi

Vuosi 2023 oli kahtiajakoinen: laivamatkustus vilkastui, kun taas rahdin määrät jäivät edellisestä vuodesta Suomen vajotessa taantumaan. Yhtiön liikevaihto oli 91,5 miljoonaa euroa ja tulos ylsi positiiviseksi.

Vuonna 2023 matkustajaliikenne toipui merkittävästi, vaikka ei vielä palautunut koronapandemiaa edeltäneeseen matkustajien määrään. Rahtiliikenteen määrä jäi edellisestä vuodesta taantumaan kääntyneen talouden takia. Helsingin Sataman tilanne on kuitenkin edelleen vahva ja kaksi toisistaan erilaista liiketoimintakokonaisuutta – rahti ja matkustajaliikenne – tasapainottavat tilannetta toimintaympäristön muutoksissa.

- **Liikevaihto 91,5 MEUR** (+ 2,4 % edellisvuotta suurempi).
- **Liikevoitto oli 5,2 MEUR** (+15 %)
- **Tilikauden voitto oli 1,8 MEUR** (2022: -1,7)

Helsingin Satama Oy:n merkittävimmät tuloerät olivat tavaramaksut (38 % liikevaihdosta), matkustajamaksut (20 %) ja alusmaksut (17 %).

Yhtiön käyttökulut olivat 41 MEUR (+5,8 % verrattuna edelliseen vuoteen). Kasvua selittää yleinen kustannusten nousu sekä toiminnan laajuuden kasvu.

Tuottavuus

Helsingin Satama Oy:n tuottavuutta seurataan tuottavuusindeksillä sekä liikevoitto/henkilötyövuosi -tunnusluvulla. Molemmat kehittyivät positiivisesti.

- Yhtiön kokonaistuottavuuden kehitystä kuvaava **tuottavuusindeksi nousi 115,5 pisteeseen** vuonna 2023 (2022: 108,9).
- **Liikevoitto/henkilötyövuosi oli 59 000 euroa** (2022: 54 000 euroa).

Avainluvut	2021	2022	2023	Muutos 23/22
Liikevaihto, MEUR	68,8	89,4	91,5	+2,4 %
Investoinnit, MEUR	18	17,0	16,2	-4,7 %
Taseen loppusumma, MEUR	442,0	419,5	408,3	-2,7 %
Liikevoitto/henkilötyövuosi, 1 000 euroa	-99	54	59	+5 K€
Sijoitetun pääoman tuotto, %	-1,7	1,2	1,9	+0,7 %-yks
Omavaraisuusaste, %	68,2	71,4	73,8	+2,4 %-yks.

Investoinnit

investointien kokonaismäärä oli 16,2 MEUR (- 4,7 % verrattuna edelliseen vuoteen). Suurimmat investoinnit olivat

- Vuosaaren rakennus V12 hankinta
- Satamatunnelin yleissuunnittelu
- Maasähkijärjestelmän rakentaminen Vuosaareen

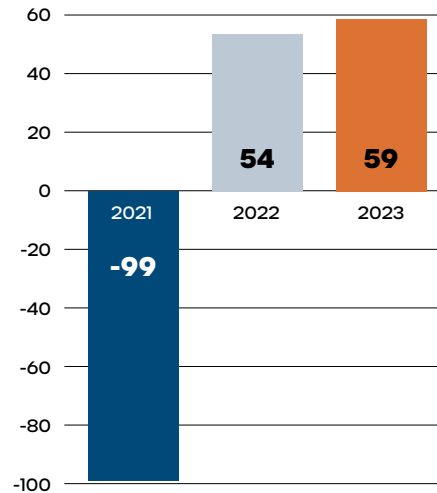
Riskienhallinta

Helsingin Sataman merkittävimmät ulkoiset riskit liittyvät talouden kehittymiseen niin Suomessa kuin kansainvälisesti, sekä asiakkaiden toimintaan. Erityisesti matkustajaliikenteelle on olennaista, kuinka koronapandemiasta palaudutaan ja minkälaisia vaikutuksia Ukrainan sodalla on.

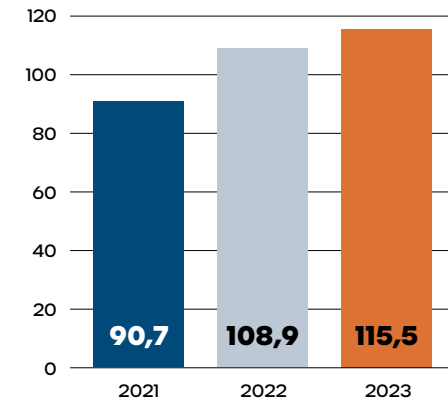
Turvallisuusriskien tunnistamiseen ja hallintaan panostettiin edelleen.

Helsingin Satama Oy:n riskejä hallitaan osana yrityksen johtamis- ja toimintajärjestelmää.

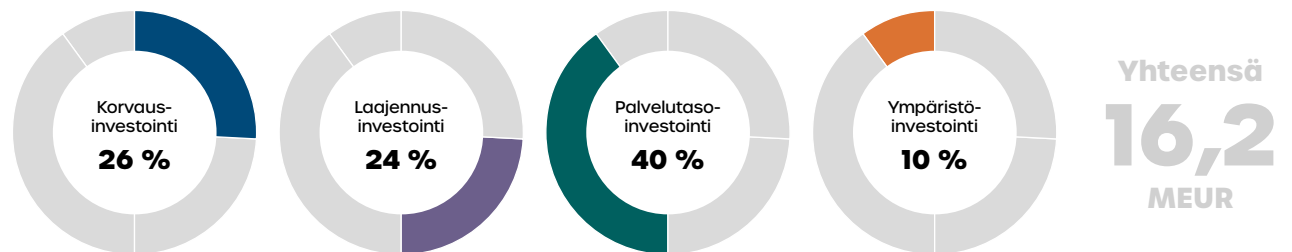
LIIKEVOITTO/HTV (1000 EUROA)



TUOTTAVUUSINDEKSI



INVESTOINTIEN JAKAUTUMINEN, YHTEENSÄ 16,2 MEUR



Tilinpäätös

Tuloslaskelma (M€)	1.1.-31.12.2023	1.1.-31.12.2022
LIKEVAIHTO	91	89
Valmistus omaan käyttöön	0	0
Liiketoiminnan muut tuotot	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-29	-29
Henkilöstökulut	-8	-7
Poistot	-45	-47
Muut kulut	-4	-3
LIIKEVOITTO	5	5
Rahoitustuotot ja -kulut	-3	-6
TULOS ENNEN TILINPÄÄTÖSSIIRTOJA	2	-2
Tuloverot	0	0
TILIKAUDEN TULOS	2	-2

Tase (M€)	31.12.2023	31.12.2022
VASTAAVAA		
PYSYVÄT VASTAAVAT		
Aineettomat hyödykkeet	20	38
Aineelliset hyödykkeet	251	267
Sijoitukset	5	5
Pysyvät vastaavat yhteensä	276	310
VAIHTUVAT VASTAAVAT		
Pitkäaikaiset saamiset	1	1
Lyhytaikaiset saamiset	92	66
Rahoitusarvopaperit	40	40
Rahat ja pankkisaamiset	0	1
Vaihtuvat vastaavat yhteensä	133	109
VASTAAVAA YHTEENSÄ	408	420
VASTATTAVAA		
OMA PÄÄOMA		
Osakepääoma	100	100
SVOP	204	204
Edellisten tilikausien voitto	-11	-9
Tilikauden voitto	2	-2
Oma pääoma yhteensä	296	294
Poistoero	0	0
VIERAS PÄÄOMA		
Pitkäaikainen	7	10
Pääomalaina	98	98
Lyhytaikainen	7	17
Vieras pääoma yhteensä	112	125
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	408	420



HELSINGIN SATAMA

Jokaisen matkan varrella

Helsingin Satama on yksi Euroopan vilkkaimmista matkustajasatamista ja Suomen johtava ulkomaanrahtiliikenteen yleissatama.



- Helsingin satama on Suomen johtava ulkomaankaupan yleissatama. Viennin pääartikkeleita ovat metsäteollisuus tuotteet, koneet ja laitteet, tuonnissa korostuvat päivittäistavara-kaupan tuotteet.
- Helsingin satama on yksi Euroopan vilkkaimmista ulkomaanliikenteen matkustajasatamista. Helsingin Satama Oy luo sujuvat puitteet merimatkailulle Tallinnaan, Tukholmaan ja Travemündeeseen.

Helsingin sataman vahvuuksia ovat tiheä linjaliikenne, tehokas infrastruktuuri, hyvät tie- ja rautatieyhteydet sekä erinomaiset yhteistyökumppanien kanssa tuotetut palvelut.

Helsingin Satama tuo ihmiset ja tavarat yhteen vauhdittakseen kestäväää kasvua.

”Helsingin Satama on mukana meidän jokaisen elämässä. Joskus välillisesti, joskus suoraan. Sataman kautta kulkevat sekä henkilöt, tavarat että ruoka. Trendit ja tunteet. Satamassa käydään keskusteluja ja kauppaa. Tehdään työtä ja loppuelämän muistoja. Moni menestys-, rakkaus- ja lomatarina alkaa täältä.”

Helsingin Satama - jokaisen matkan varrella.

HELSINGIN SATAMA

Strategia vie kohti kestäväää kasvua

Sataman tehtävä on tuoda ihmiset ja tavarat yhteen. Vuonna 2023 Helsingin Satama edisti hyvällä menestyksellä kestävään kasvukuntoon tähtäävää strategiaansa.

- **Taloudellisesti** päästiin useamman heikomman vuoden jälkeen **positiiviseen tulokseen**.
- **Asiakas-, matkustaja- ja henkilöstötyytyväisyys** kehittyivät erittäin positiivisesti. Syksyllä 2023 toteutetussa tutkimuksessa Helsingin Sataman rahti- ja matkustajaliikenteen asiakkaat antoivat Satamalle asteikolla 1-5 kokonaisarvosanaksi 3,98 (2022: 3,94). Erityisen tyytyväisiä oltiin yhteydenpidon riittävyyteen, tavoitettavuuteen, reagointiin sekä tiedottamiseen.
- **Sataman kehittämisohjelman**, eli kaupunginhallituksen hyväksymän satama-alueiden uudistamisohjelman suunnittelu eteni vauhdilla. Erityisesti työ keskittyy Länsisatamaan, joka on koko kehittämisohjelman alkupiste.
- Helsingin Sataman **hiilineutraaliuteen tähtäävää ohjelmaa** edistettiin suunnitelmien mukaan. Teoista ja tuloksista voi lukea ympäristövastuu-osiosta.
- Helsingin Satama uusi **brändi-ilmettään**. Uudistunut ilme nostaa esiin sataman merkittävänä osana sekä pääkaupunkiamme että suomalaista yhteiskuntaa.



HELSINGIN SATAMA

Kehittämishjelma eteni suunnitellusti

Helsingin Sataman kehittämishjelman tavoitteena on vahvistaa yhtiön liiketoimintaa, tuottaa lisäarvoa laivamatkailulle sekä mahdollistaa modernit ja toimivat tilat sekä toiminnot nykypäivän satamatoiminnoille Helsingissä. Vuoden 2023 aikana kehittämishjelman suunnittelu eteni hyvin, eniten edistyivät Länsiprojektin osaprojektit.

Helsingin Sataman kehittämishjelmassa Tallinnan liikenne keskitetään Länsisatamaan ja Tukholmaan suuntautuva liikenne Katajanokalle. Samalla keskittämistoimenpiteiden myötä Eteläsatamasta vapautuu aluetta kaupungille muuhun käyttöön. Kehittämishjelmaan kuuluu myös Vuosaaren sataman laajentaminen rahtiliikenteen tarpeisiin.

Ohjelma on Helsingin kaupunginhallituksen hyväksymä pitkäaikaissuunnitelma satama-alueiden uudistamiseen. Kaupunginhallitus teki 2021 tammikuun lopulla periaatepäätöksen satamatoimintojen uudelleenjärjestelystä ja satama-alueiden maankäytön lähtökohdista Eteläsatamassa, Katajanokalla ja Länsisatamassa. Periaatepäätöksen pohjalta Helsingin Satama on valmistellut kehittämishjelman kokonaisuuden.



Suunnittelutyö keskittyi Länsisatamaan

Vuoden 2023 aikana kehittämissuunnitelman suunnittelu eteni suunnitellusti.

- **Katajanokan** alueen uudistamisesta tehtiin liikenteellisiä tarkasteluja ja alueen jatkosuunnittelua.
- **Eteläsatamaan** tehtiin vaiheistettua väistösuunnittelua yhdessä Helsingin kaupungin kanssa.
- **Vuosaaren** aluelajennuksen esisuunnittelu käynnistettiin.

Erityisesti suunnittelutyö kuitenkin keskittyi Länsisatamaan, joka on koko kehittämissuunnitelman alkupiste. Työ eteni suunnitellusti Länsiprojektin kaikissa osaprojekteissa. Länsiprojekti koostuu Länsisatamasta Länsiväylälle johtavasta satamatunnelista, uudesta TI-terminaalista sekä laituri- ja kenttäalueen muutoksista.

- Länsisataman kehittämisestä muodostettiin projekti, joka nimettiin **Länsiprojektiksi**. Sen projektiohjelma vahvistettiin vuoden 2023 aikana merkittävästi.
- Koko Länsisataman satama-alueen vaiheistussuunnittelu jatkui koko vuoden 2023 ajan.
- Satamatunnelin **yleissuunnittelua** jatkettiin koko vuoden 2023 ajan. Esisuunnitelmat kolmesta tunnelinlinjavaihtoehdosta valmistuivat kesäkuussa 2023. Loppuvuonna suunnittelua jatkettiin kahdesta vaihtoehdosta, jotka olivat nimeltään A ja D.
- Tunnelin asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman yleisötilaisuus pidettiin 16.1.2023.



Havainnekuva on luonnos uuden Länsiterminaali 1:n mahdollisesta toteutuksesta.

- Uuden Länsiterminaali 1:n konseptisuunnitelma valmistui kesäkuussa 2023 tukemaan kaavoitusta. Kaavoitusprosessi jatkuu ja se etenee kaupungin päätösten tekoon vuonna 2024.
- Terminaali 1:stä käynnistettiin hankkeen toteutusselvitys, joka valmistuu maaliskuussa 2024.
- L16-laituri-alueen muutosten rakennesuunnittelu käynnistettiin.
- Sataman kenttäalueen aluesuunnittelu käynnistettiin.
- Satamatunnelin ja Länsisataman laituri- ja kenttäalueiden laajentamisen **ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA) luovutettiin yhteysviranomaiselle** eli Uudenmaan ELY-keskukselle marraskuussa 2023.
- Uudenmaan ELY-keskus asetti YVA-selostuksen nähtäville 13.11.2023.
- Yleisötilaisuus ympäristövaikutusten arvioinnin vaikutuksista pidettiin 29.11.2023.

Tavoitteena on, että valmistelevien töiden ja investointipäätösten jälkeen varsinaisen rakentamisen voi alkaa viimeistään vuonna 2026.

EU tukee kehittämissuunnittelua

Euroopan Unioni edistää tehokasta liikumista ja tavaroiden kuljetusta Euroopassa. EU-tuetuissa hankkeissa painottuvat myös ympäristöinvestoinnit ja päästöjen vähentäminen.

Kesäkuussa 2022 EU myönsi TwinPort V tukea Helsingin Sataman kehittämissuunnitelman teknisiin suunnitelmiin. Helsingin Sataman osuus koko TwinPort V tuesta on noin 4 miljoonaa euroa, ja se vastaa 50 % suunnitellun kehittämissuunnitelman valmistelun kustannuksista. Vuonna 2023 teutettiin 4,3 miljoonan euron osa tästä suunnittelutyöstä.



Euroopan unionin osittain rahoittama hanke
Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T)

VASTUULLISUUS

Satama turvasi suomalaisten arkea

Helsingin Satama tuottaa Suomen ulkomaankaupalle ja matkailulle tärkeitä palveluja, joiden merkittävyys mm. huoltovarmuudelle on epävarmoina aikoina vain kasvanut. Yhtiö toteuttaa palvelutehtävänsä taloudellisesti kestävästi, mahdollisimman hyvin ympäristön sekä ympäröivän yhteiskunnan ja sidosryhmät huomioon ottavasti.



Ukrainan sodan myötä EU on kohdistanut Venäjää vastaan pakotteita ja vientirajoituksia. Se on kasvattanut entisestään meriliikenteen merkitystä Suomelle. Helsingin Satama turvaa suomalaisen arjen sujuvuutta, ja varmistaa myös poikkeusaikoina päivittäistavaratuotteiden sekä teollisuuden tarvitsemien raaka-aineiden ja tarvikkeiden saatavuutta.

Sataman vastuullisuusjohtamismallin osa-alueet ovat

- **taloudellinen** ja
- **sosiaalinen vastuu** sekä
- **ympäristövastuu**.

Lakisääteiset työnantaja-, yhteisö- ja ympäristövelvoitteet ovat toiminnan lähtökohta, mutta Sataman itse määrittelemät tavoitteet ovat korkeammalla.

Satamalla on sertifioitu toimintajärjestelmä, joka täyttää standardien ISO 9001, ISO 14001 ja ISO 45001 vaatimukset.



Yhteistyötä ja toimitusketjujen hallintaa

- Helsingin ja Tallinnan satamat perustivat yhdessä reitillä liikennöivien varustamojen kanssa **Green Corridor -hankkeen**, joka tavoitteena on luoda yhteinen tiekartta toimenpiteistä, joilla saavutetaan mahdollisimman nopeasti kestävä merireitti sekä rahdille että matkustajille Helsingin ja Tallinnan välillä. Hankkeessa ovat mukana myös Tallinnan ja Helsingin kaupungit sekä Viron Ilmastoministeriö.
- Sataman hankinnoissa pyritään toimitusketjun kokonaisvaltaiseen vastuullisuuteen, jossa huomioidaan taloudellinen kannattavuus, ympäristökriteerit ja sosiaalisen vastuun osa-alueet. Siksi hankinnoissa otettiin vuonna 2023 käyttöön eettinen ohjeistus, joka antaa toimittajalle minimitason, jolla Helsingin Satama olettaa kumppaneidensa toimivan. Tarjoajien tulee hyväksyä Helsingin Sataman eettiset ohjeet ennen tarjouksen jättämistä.
- Vuonna 2023 aloitettiin valmistautuminen **CSRD**-kestävyyssuorituksen ja standardien mukaiseen kestävyysraportointiin, joka tulee koskemaan yhtiötä ensimmäistä kertaa vuoden 2025 osalta.

YMPÄRISTÖVASTUU

Tähtäimessä vihreä meriväylä Helsingin ja Tallinnan välille

Hiilidioksidi (CO₂) on ihmisen tuottamista kasvi-huonekaasuista merkittävin ja kansainvälisessä logistiikassa sen tuottamisesta ei vielä ole pystytty irtautumaan. Siksi hiilineutraaliustavoitteet on valittu ohjaamaan sataman valintoja.

Manifesti hiilineutraaliuden puolesta

Helsingin Sataman merkittävimmät ympäristöta-voitteet on kuvattu Hiilineutraali Helsingin Satama-manifestissa:

- **Aluspäästöjä vähennetään 25 prosenttia** vuoteen 2030 mennessä
- **Raskaan liikenteen päästöjä vähennetään 60 prosenttia** vuoteen 2030 mennessä.
- Satama-alueiden **työkoneiden päästöjä vähennetään 60 prosenttia** vuoteen 2030 mennessä.
- **Helsingin Satama on hiilineutraali omien päästöjensä osalta vuonna 2025.**



Satama-alueiden
CO₂ päästöt vähenivät

15%

Oman toimintansa lisäksi Sataman hiilineutraaliusohjelmalla tuetaan myös yhteistyökumppaneita kohti parempia toimintatapoja. Satama-alueiden päästöt jakautuvat aluspäästöihin, työkonepäästöihin, kumipyöräliikenteen päästöihin sekä satamayhtiön oman toiminnan päästöihin. Niihin kaikkiin puututaan sataman hiilineutraaliusohjelmassa.

- Helsingin Satama myöntää alusmaksuista alennusta laivaliikenteelle, joka vähentää ympäristövaikutuksiaan. Vuonna 2023 7–10 % ympäristöalennuksen sai 19 alusta. Kaikkiaan satama myönsi alennusta lähes 667 000 eurolla. Alennus kannustaa varustamoja tekemään lainsäädännön minimitasoa ylittävää ympäristövaikutusten vähentämistä erityisesti satama-alueella.

Green Corridor Helsinki-Tallinna-laivareitille

Kasvihuonekaasujen vähentämiseen liittyvät ratkaisut täytyy tehdä yhdessä eri toimijoiden kesken ja niihin on päästävää mahdollisimman pian.

- Helsingin ja Tallinnan satamat ja kaupungit perustivat yhdessä reitillä liikennöivien varustamojen kanssa Green Corridor -hankkeen. Sen tavoitteena on luoda kestävä, ympäristöneutraali

meriliikenneväylä matkustaja- ja rahtiasiakkaille Helsingin ja Tallinnan sekä Vuosaaren ja Muugan satamien välille. Vihreä meriliikenneväylä toimii sateenvarjona Helsingin ja Tallinnan välisen laivareitin päästövähennyksiin tai päästöttömyyteen tähtäville hankkeille.

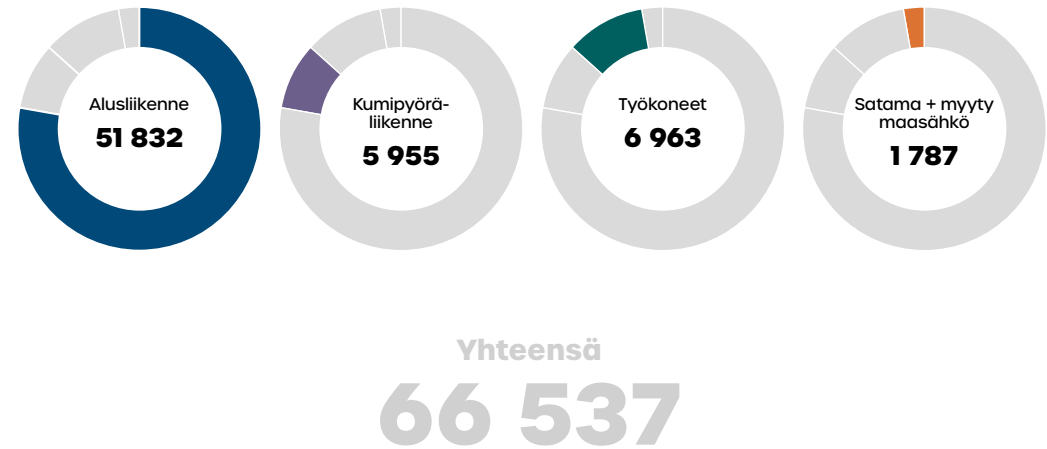
Ainutlaatuista tässä Green Corridorissa on sen kokonaisvaltaisuus – mukana ovat kaikki kolme reitillä kulkevaa varustamo – Tallink, Eckerö Line sekä Viking Line – Helsingin ja Tallinnan satamat sekä sekä Viron ilmastoministeriö.

Satama-alueiden hiilidioksidipäästöt laskivat

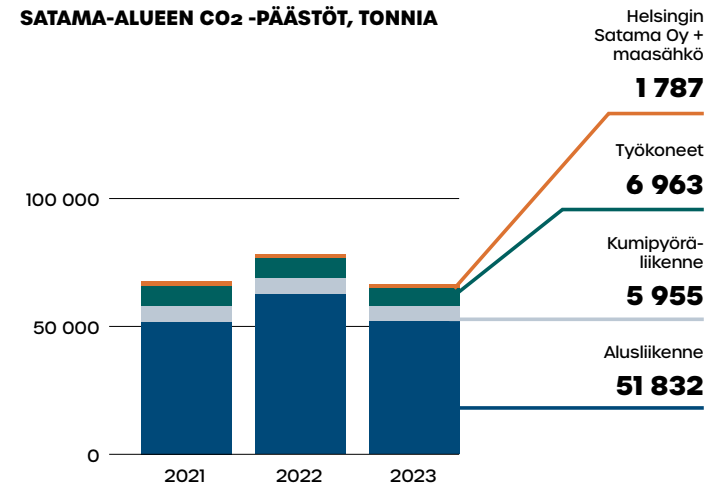
- Vuonna 2023 **satama-alueiden päästöjen kokonaismäärä oli 66 537 CO₂ tonnia** (edellisenä vuonna 78 346 CO₂ tonnia). Edelliseen vuoteen verrattuna määrä laski 11 809 tonnia eli 15 %. Lasku johtui erityisesti alusliikenteen päästöjen vähentymisestä.

Helsingin satama-alueiden hiilidioksidipäästöt muodostuvat alus- ja työkonepäästöistä, kumipyöräliikenteen päästöistä sekä satamayhtiön oman toiminnan päästöistä. Selvästi merkittävin rooli on alusliikenteellä.

SATAMA-ALUEEN CO₂ PÄÄSTÖJAKAUMA



SATAMA-ALUEEN CO₂ -PÄÄSTÖT, TONNIA



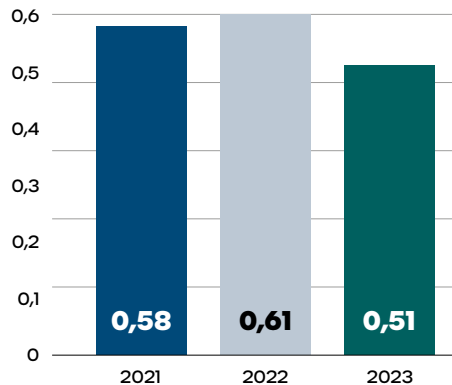
Alusliikenteen päästöt vähenivät selkeästi

- **Aluspäästöjen määrä oli 51 832 CO₂ tonnia** (-17 % verrattuna vuoteen 2022).

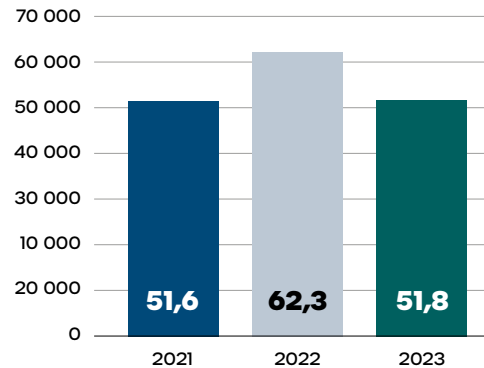
Vähemmän vaikutti useat eri asiat, mm. alusten lisääntyneen maasähkön käyttö sekä vuonna 2022 käyttöön otetut uudet ja vähäpäästöisemmät alukset. Luvuissa näkyy myös se, että Vuosaaren satamaan tehtiin vuoden aikana tavallista vähemmän aluskäyntejä. Lisäksi kesän kansainvälisessä risteilyliikenteessä oli 45 % vähemmän aluskäyntejä kuin edellisellä vuonna, vaikka matkustajamäärä säilyi samana. Alusten täyttöaste oli siis merkittävästi edellisvuotta korkeampi, mikä tarkoittaa, että päästöt/matkustaja laskivat.

Satama-alueen päästöihin lasketaan mukaan alusten päästöt Helsingin Sataman hallinnoimilla vesialueilla sekä suljetulla satama-alueella. Satamaan tulo, laiturissa olo, manööveraukset sekä satamasta lähtö lasketaan mukaan.

SAAVUTETUT PÄÄSTÖVÄHENEMÄT PER ALUKSEN NETTOTONNI / CO₂(T)/1000NT



ALUSTEN CO₂ PÄÄSTÖT, TONNIA



Työkoneiden ja kumipyöräliikenteen päästöt laskivat hiukan

- Satama-alueella **rekkojen, kuorma-autojen ja trailerien päästöt olivat 5955 tonnia** (2022: 6 394), eli päästömäärä laski 439 CO₂ tonnia

Maaliikenteen osalta satama-alueen päästöihin lasketaan mukaan päästöt, jotka syntyvät suljetulla satama-alueella.

- Satama-alueella toimivien **työkoneiden päästöt olivat 6963 CO₂ tonnia** (2022: 7 796), eli päästömäärä laski 833 tonnia.

Helsingin Satama edistää toimillaan myös vähäpäästöisen maaliikenteen ratkaisuja. Työkoneiden ja autoilun sähköistämisen ja niihin liittyvällä toimintaympäristön rakentamisella on tässä merkittävä rooli. Koko logistiikkaketjun läpi isoja investointeja vaativa tilanne ei vuoden aikana merkittävästi edistynyt.

Oman toiminnan hiilijalanjälki jo hyvällä tolalla

- **Oman toiminnan päästöt olivat 1787 CO₂ tonnia** (-4 %).

Sataman oman toiminnan osalta hiilineutraaliutta tavoitellaan jo vuonna 2025. Tähän mennessä oman toiminnan ja myydyin maasähkön päästöt ovat laskeneet lähes puoleen hiilineutraali Helsingin Satama manifestin vertailuvuodesta 2015.

Keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi ovat

- energiatehokkuuden parantaminen,
- LED-valaistukseen siirtyminen,
- lämmön kierrätyksen ja talteenoton tehostaminen,
- kiinteistöjen resurssitehokkuuden parantaminen,
- oman aurinkoenergian tuoton lisääminen.

Sataman osalta hiilidioksidipäästöjä syntyy lähinnä kiinteistöjen lämmityksestä.

Helsingin Satama siirtyi hankkimaan hiilivapaata sähköä jo vuonna 2020 ja käytäntöä jatkettiin myös vuonna 2023.

- Lämmönkulutus laski 5 % vuodesta 2022.
- Sähkön kulutus pysyi entisellään, ja sähkö hankittiin hiilivapaista lähteistä. Myydyin maasähkön osuus kasvoi, Sataman oma kulutus väheni 12 %.
- Sataman kokonaisenergian käyttö (sis. myyty maasähkö) vuonna 2023 oli 28 700 MWh (-1,5 %), mistä hiilivapaan energian osuus oli 71 %. (2022: 70 %)
- Hiilidioksidipäästöjä syntyi 1787 tonnia (-4 %), kun se laskettiin Helenin vuoden 2022 päästökertoimilla.

Alusten maasähkön kasvanut käyttö näkyy Sataman sähkönkulutuksen kasvuna, ja vastaavasti varustamoiden polttoaineen kulutuksen laskuna. Satama-alueen ilmanpäästöjen kannalta maasähkön käytön lisääntyminen alusten apukoneiden käytön sijaan on siis positiivinen kehityskulku.

Helsingin Sataman oma, uusiutuvan energian tuotanto kasvoi merkittävästi edellisestä vuodesta. Aurinkopanee-

leja on Vuosaaren satamassa melumuurilla sekä Tulliraennuksen katolla. Länsistamassa paneeleja löytyy Länsiterminaali 2:n katolta sekä matkustajakäytävän päältä. Uusin paneelisto, joka otettiin käyttöön Olympiaerminaalin katolla 2022 lopulla, ylsi tuotto-odotuksiin jo ensimmäisenä toimintavuotenaan.

- Kaikkiaan Helsingin Satama tuotti **uusiutuvaa sähköä yhteensä 338 MWh** (2022: 197 MWh).

Laivajätteen vastaanotto

Vuonna 2023 Helsingin Satama otti vastaan

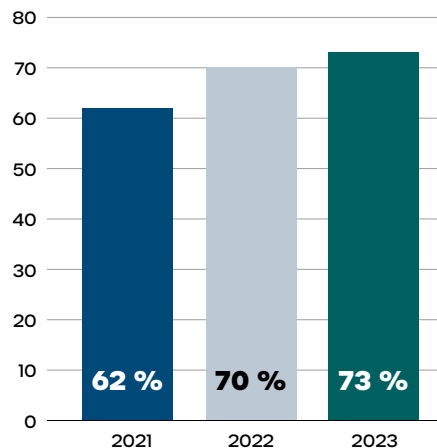
- **alusten jätevesiä 205 000 m³** (2022: 232 700 m³),
- **aluksista peräisin olevia öljyisiä vesiä 1 600 tonnia** (2022: 2 000 ton),
- **kiinteitä alusjätteitä 300 tonnia** (2022: 700 ton).

Helsingin Satama ottaa aluksilta vastaan **kiinteitä jätteitä, öljyisiä jätteitä sekä jätevesiä**. Lisäksi monet alukset lajittelevat kiinteitä jätteitä eri jätelajeiksi. Itämeren satamissa on käytössä No Special Fee -maksujärjestelmä, jossa jätemaksu veloitetaan riippumatta siitä, jättäkö alus jätteitä satamaan vai ei.

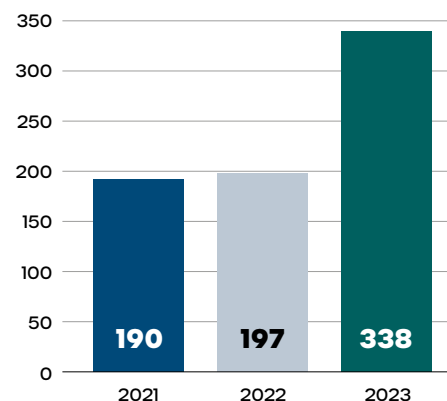
Helsingin Satama välittää jätehuollon lähinnä kansainvälisille risteilyaluksille ja joillekin rahtialuksille. Helsingissä säännöllisessä linjaliikenteessä kulkevat alukset ovat solmineet jätehuoltosopimuksensa suoraan jätehuoltoyrityksen kanssa.

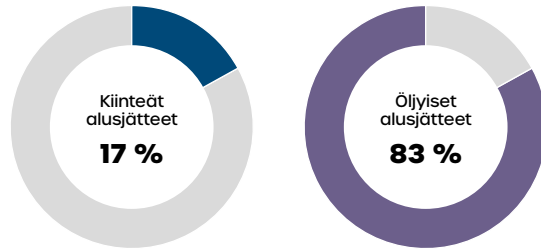
Helsingin Sataman jokaisella laiturilla voi jättää jätevedet suoraan kaupungin viemäriverkkoon, minkä kautta ne menevät Helsingin Seudun Ympäristöpalveluiden (HSY) käsittelyyn. Jätevesien jättämisestä ei peritä erillistä maksua.

HIILIVAPAAN ENERGIAN OSUUS ENERGIANKÄYTTÖSTÄ, %

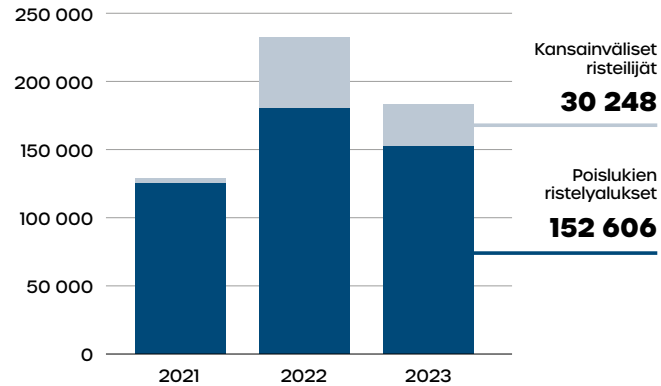


UUSIUTUVAN SÄHKÖN TUOTTO, MWH



**VASTAANOTETTUIJEN ALUSJÄTELAJIEN OSUUDET,
YHTEENSÄ 1920 TONNIA**


Yhteensä
1 920
tonnia

**VASTAANOTETUT ALUSJÄTEVEDET,
YHTEENSÄ 205 000 m³**


Yhteensä
205 000
m³

- Eteläsatamassa ja Katajanokalla aloitettiin hanke, jossa uusitaan aluevalaistus energiatehokkaiksi LED-valoiksi. Lisäksi uusitaan valaistuksen ohjausjärjestelmä sekä Länsisatamassa, Eteläsatamassa että Katajanokalla. Hankkeen uskotaan valmistuvan keväällä 2024. Eteläsataman ja Katajanokan aluevalaistuksen uusimisen arvioidaan säättävän noin 300 MWh vuodessa.
- 47 uutta sähköautojen latauspistettä** lisättiin Sataman alueelle keväällä ja kesällä. Nyt latauspisteitä on kaikkiaan 81, eri satamanosissa. Ne on tarkoitettu niin oman henkilökunnan, sidosryhmien sekä matkustajien käyttöön. Myös Sataman ajoneuvoa korvattiin vuoden aikana sähköautoilla.
- Vuoden lopulla **Vuosaaren satamaan valmistui OPS (On Shore Power Supply) järjestelmä**, jolla tarjotaan

laivoille maissa tuotettua sähköä. Uusi järjestelmä palvelee Helsingin ja Travemünden välistä rahti- ja matkustajaliikennettä. Kun laiva kytketään laituriin ollessaan maasähköön, sen ei tarvitse pitää omia apukoneitaan käynnissä sähköä tuottamassa. Maasähkön käyttö voi vähentää laivan ilmanpäästöjä satama-alueella merkittävästi, jopa 50–80 prosentilla. Käyttöön järjestelmä saataneen alkuvuodesta 2024, ja ilmanpäästöjen vähenemä tulee näkymään vuoden 2024 tuloksissa. Vuosaaren järjestelmän osalta hiilidioksidisäästöjä odotetaan saatavan vuosittain reilut 2 000 tonnia.

- Vuosaaren A-portin kehittämisen rakennustyöt valmistuivat vuoden lopussa. Yhtenä hankkeen tavoitteena on vähentää raskaan liikenteen ilmanpäästöjä, kun yh-

den portin ansiosta ajoneuvoille tulee entistä vähemmän pysähdyksiä ja liikkeellelähtöjä, mitkä kuluttavat polttoainetta ja aiheuttavat päästöjä.

- Käyttöikänsä päähän tulleen **Makasiiniterminaalin purku jäi ympäristövaikutuksiltaan positiivisen puolelle**. Purkumateriaalien uusiokäytöstä saavutettu ilmastohyöty oli suurempi kuin purkamisella aiheutettu hiilijalanjälki.
- Sataman aluksilta vastaanotettu jäte päätyi hyötykäyttöön. HSY tuotti Sataman vastaanottamasta jätevedestä 27 000 m³ ja kiinteistä biojätteistä 17 000 m³ biokaasua. Kaasu poltettiin biokaasuvoimalassa sähköksi ja lämmöksi. Energiamäärällä voisi lämmittää vuoden ajan 10 kpl 150 m² omakotitaloa.

SOSIAALINEN VASTUU

Länsisataman YVA-selostuksesta kerättiin palautetta

Sataman sosiaalisen vastuunkannon tavoitteena on paitsi hyvinvoiva satamayhteisö myös toimivat naapuruussuhteet kaupungin asukkaisiin ja lähialueen toimijoihin sekä toiminnan positiivisten yhteiskunnallisten vaikutusten vahvistaminen. Helsingin satama palvelee Helsingin seudun ja koko maan elinkeinoelämää ja hyvinvointia. Satama turvaa osaltaan Suomen huoltovarmuutta ja varmistaa myös poikkeusaikoina päivittäistarvotteiden sekä teollisuuden tarvitsemien raaka-aineiden ja tarvikkeiden saatavuutta.



Helsingin kuvataidelukion opiskelijat toteuttivat valoveistoksia Länsiterminali 2:een.

Lähialueyhteistyö jatkui tiiviinä

Hyvä yhteistyö kaupungin asukkaiden kanssa, lähialueiden viihtyvyys ja avoin viestintä ovat tärkeä osa Helsingin Sataman työtä. Kaupunkiliikennettä kehitetään yhdessä Helsingin kaupungin kanssa.

Sataman kehittämissuunnitelmaa edistettiin vuonna 2023 erityisesti Länsisataman muutosten suunnittelun osalta. Satamatunnelin ja Länsisataman laituri- ja kenttäalueiden laajentamisen ympäristövaikutusten arviointiprosessi (YVA) oli täydessä vauhdissa ja arviointiselostus luovutettiin yhteysviranomaiselle marraskuussa.

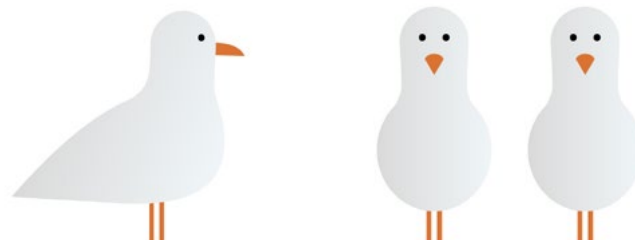
- Uudenmaan ELY-keskus järjesti Länsisataman YVA-hankkeen selostusvaihetta käsittelevän kaikille avoimen yleisötilaisuuden marraskuussa Jätkäsaarensa. Satama oli mukana esittelemässä YVA selostusta, sekä kuuntelemassa ja keräämässä palautetta erityisesti lähialueiden asukkailta ja yhdistyksiltä.
- Asukasyhdistysten kanssa jatkettiin keskustelua Sataman kehittämissuunnitelmasta.
- Satama esitteli satamatoimintaa monissa lähialueiden sa yleisötapahtumissa, mm. Nyt Nappaa-kalastustapahtumassa, Itämeripäivässä, Vuosaaren satamapäivässä ja Jätkäsaaren Hyvän tuulen festissä.
- Helsingin Satama kertoo ja käy keskustelua Facebook, Twitter, LinkedIn ja Instagram -somekanavillaan satamatoimintaan liittyvistä asioista. **Kanavilla on yhteensä noin 11 400 seuraajaa.** Vuonna 2023 tärkeimpiä teemoja olivat mm. sataman työntekijöihin tutustuminen, vastuullisuusteot sekä laivamatkustajien palvelut.

- Helsingin Satama järjesti jälleen keväällä ja syksyllä Hernesaaren ja Jätkäsaaren naapurustoissa siivousilto-päivät. Silloin satamalaiset osallistuvat lähialueidensa viihtyvyyden parantamiseen henkilökohtaisella tasolla, roskapihdit kädessä.
- Makasiiniterminaalin purun yhteydessä Grundskolan Norsenin 8-9 luokkien valinnaisen kuvataiteen opiskelijat tuottivat työmaa-aitoihin ohikulkijoita ilahduttavaa taidetta.
- Helsingin kuvataidelukion kuvanveiston opiskelijat suunnittelivat ja toteuttivat loppuvuodesta valoveistoksia Länsiterminaali 2:een. Näyttely oli pitkäkän yhteistyön tulosta, jolla Helsingin Satama haluaa tuottaa matkustajille elämyksiä, mutta myös tehdä yhteistyötä uudella tavalla ja tutustuttaa opiskelijoita ja oppilaitoksia satamaympäristöön.

Sidosryhmätuki

Satama mittauttaa säännöllisesti mainettaan ja sen kanssa korreloivaa sidosryhmätukeaan. Koska Länsisatama on Helsingin satamanosista vilkkain, mittauksia tehdään Jätkäsaaren asukkaiden keskuudessa. Samalla mittauksella selvitetään myös Helsingin kaupunginvaltuutettujen ja muiden kuin Jätkäsaarensa asuvien helsinkiläisten näkemyksiä.

Tutkimus on toteutettu Luottamus&Maine-mallilla vuosina 2016, 2017, 2019, 2020 ja 2022.



Vuonna 2023 mittauksia ei tehty ja seuraava mittausvuosi on 2024.

- Viimeisimmässä mittauksessa vuonna 2022 **Sataman mainearvosana jätkäsaarensa keskuudessa oli kohtalaisella tasolla: 3,21** (2020: 3,45) viisiportaisella (1-5) arviointiasteikolla. Vaikka laskua oli joka osalla, silti mielikuva siitä, että "Satama tuottaa yhteiskunnallista hyötyä liiketoimintansa kautta" oli edelleen reilusti hyvällä tasolla.

Sponsorointi

Helsingin Satama tekee sponsorointi-, markkinointi- ja viestintäyhteistyötä yritysten ja yhteisöjen kanssa, jotka ilmentävät Sataman arvomaailmaa esimerkiksi vastuullisuudesta ja yhteistyöstä ja vievät näitä tavoitteita eteenpäin.

Satama jatkoi yhteistyötä ja hyväntekeväisyyttä kahden pääteeman alla:

- Ilmasto ja merellinen ympäristö
- Osallisuus, yhteisöllisyys ja yhdessä tekeminen

- Yhteistyö purjehtija Tapio Lehtinen Sailingin kanssa jatkui. Lehtinen ja Helsingin Satama jakavat sitoutumisen sekä ilmastokriisin ratkaisemiseen ja erityisesti merten hyväksi tehtävään ympäristötyöhön. Molemmat haluavat saada lisää toimijoita mukaan sekä levittää tietoa tehdyistä toimenpiteistä ja tarjolla olevista ratkaisuista suurelle yleisölle.
- Perinteiset joululahjoituksensa Satama antoi Baltic Sea Action Group -säätiölle sekä Helsingin Tuomiokirkko-seurakunnan diakoniatyölle

TALOUDELLINEN VASTUU

Vakaa talous on vastuullisuuden perusta

Helsingin satamatoiminnalla on suuri merkitys alueelliselle ja kansalliselle hyvinvoinnille, esimerkiksi työllisyysvaikutus on 25 100 henkilötyövuotta. Yhtiön vakaa talous turvaa toiminnan jatkuvuutta ja on perusta vastuulliselle toiminnalle.

Helsingin Sataman tärkeitä tavoitteita ovat kannattavuus, hyvä kilpailukyky ja tehokas toiminta sekä taloudellinen tulos, josta riittää jaettavaa myös yhtiön omistajalle Helsingin kaupungille.

Helsingin Sataman taloudellinen tilanne on edelleen vahva ja vuonna 2023 yhtiön tulos ylsi jälleen positiiviseksi, ensimmäistä kertaa pandemian jälkeen.

Satamatoiminnan
taloudelliset
kokonaisvaikutukset

4,1

mrd euroa vuodessa

Satamatoiminnalla merkittäviä vaikutuksia talouteen

Helsingin Satama on Helsingin seudun elinkeinoelämää palveleva logistiikan tärkeä solmukohta. Satamatoiminnalla on merkittävät positiiviset vaikutukset aluetalouteen ja koko Suomeen. Näitä vaikutuksia Helsingin Satama Oy pyrkii omalla toiminnallaan vahvistamaan.

- Sataman **taloudelliset kokonaisvaikutukset** olivat 2019 valmistuneessa tutkimuksessa 4.1 miljardia euroa vuodessa.
- Merenkulku- ja satamasidonnaisten työpaikkojen **työllisyysvaikutus oli 25 100 henkilötyövuotta**.

Tiedot selviävät keväällä 2019 valmistuneesta Turun yliopiston Brahea-keskuksen toteuttamasta Helsingin Sataman vaikutavuustutkimuksesta.

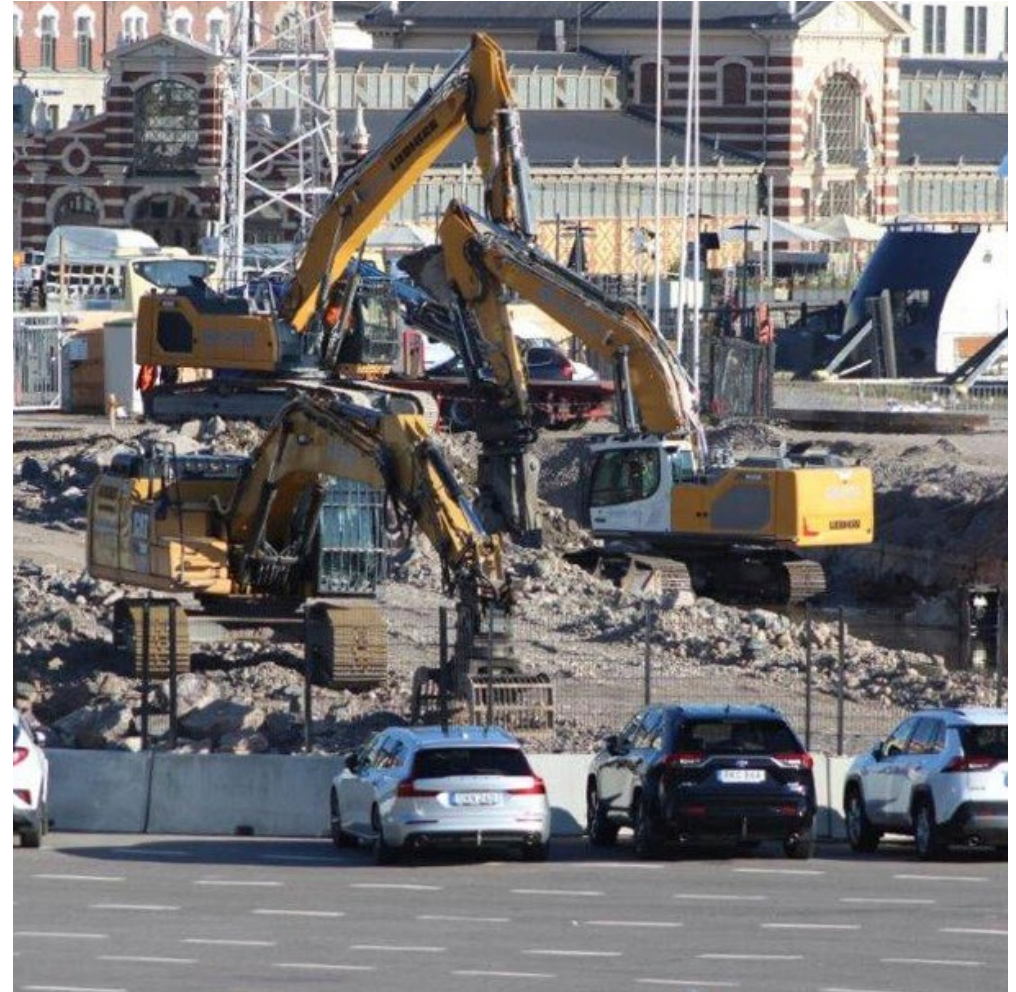
Investoinneissa otetaan hiilijalanjälki huomioon

Helsingin Satama on merkittävä infran rakennuttaja. Toiminnan negatiivisten ilmastovaikutusten pienentäminen koko infran elinkaaren aikana on yhtiölle keskeinen tavoite.

Satamalla on käytössä hiilijalanjälkilaskuri Sataman investointien päästölaskentaa varten. Se auttaa suosimaan mahdollisimman vähän ympäristöä kuormittavia ja satamatoiminnan energiatehokkuutta parantavia investointeja.

- Makasiiniterminaalin purun yhteydessä Satama tutki ensimmäistä kertaa purkutyömaan ja siellä syntyvän jätteen uudelleenkäytön ilmastovaikutukset, eli purkutyömaan hiilijalanjäljen. Tavoitteena oli löytää entistä vähäpäästöisimpiä ja ympäristön paremmin huomioivimpia työtapoja ja saada vertailukohta, johon tulevaisuudessa vastaavien purkujen hiilijalanjälkeä voi verrata.

Makasiiniterminaalin purku jäi ilmastovaikutuksiltaan positiivisen puolelle. Purkumateriaalien uudelleenkäytöstä saavutettu ilmastohyöty oli suurempi kuin purkamisella aiheutettu hiilijalanjälki.



Makasiiniterminaalin purku jäi ilmastovaikutuksiltaan positiivisen puolelle.



TURVALLISUUS

**Tuvaluisuus-
havainnointia ja
-valvontaa
tehostettiin**

Turvallisuuden ylläpito on koko satamayhteisön yhteinen velvollisuus. Helsingin Satama teki myös vuonna 2023 tiivistä turvallisuusyhteistyötä kaikkien satamatoimijoiden sekä lukuisten eri viranomaistahojen kanssa. Havainnoinnin ja -valvonnan tasoa tehostettiin.



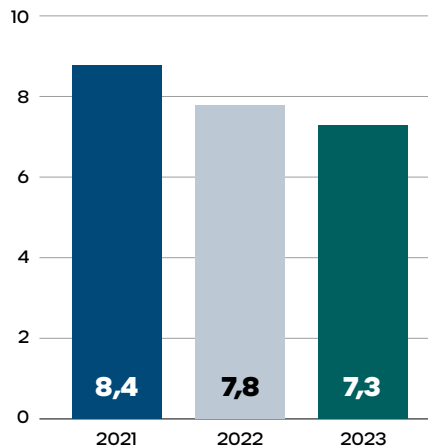
Helsingin Satamassa suojataan toimintaa erilaisilta ulkoisilta turvallisuushiltilta ja varaudutaan onnettomuuksiin tai tapaturmiin. Harjoittelu, suunnittelu ja ennakoiva työ on järjestelmällistä. Isossa roolissa on myös satamassa työskentelyn turvallisuuden varmistaminen.

- Säännöllisiä turvallisuuskokouksia ja palavereita, yhtiön johdon turvallisuusfoorumeita ja turvallisuuskävelyjä sekä turvallisuusryhmiä yhteistyökumppanien ja viranomaisten kanssa jatkettiin.
- EU komissio suoritti merenkulun turvatoimien tarkastuksen satamarakenteisiin huhtikuussa.

- Traficom hyväksyi Eteläsataman, Katajanokan terminaalien ja Katajanokan laiturin ISPS-vaatimusten mukaisuusvakuutukset.
- Jokaisessa satamanosassa järjestettiin **turvallisuus-harjoituksia** vuosikvartaaleittain. Niitä toteutettiin sekä ilman teknistä ympäristöä että käytännön fyysisinä harjoituksina.
- Kaikissa keskustasatamien matkustajaterminaaleissa sekä yhtiön pääkonttorilla Satamatalossa järjestettiin **poistumisharjoituksia**.

- Satama osallistui vuoden aikana lukuisiin viranomais-ten järjestämiin **yhteisharjoituksiin**, mm. ulkoisen pelastussuunnitelman harjoitukseen Vuosaaren satamassa, öljyntorjuntaharjoitukseen, Uusimaa 2023 valmiusharjoitukseen, huoltovarmuuskeskuksen häiriö-tilanteiden tilannekuvaharjoitukseen sekä laajaan lo- gistiikan toimitusketjun kyberturvallisuusharjoitukseen.
- Vaarallisten aineiden ilmoitus- ja seurantajärjestelmä uusittiin** ajanmukaiseksi ja otettiin käyttöön kesäl- lä. Järjestelmä myös mahdollistaa jatkossa prosessin lisäautomatisoinnin.
- Sataman omaa turvallisuushavainnoinnin ja -valvon- nan tasoa korotettiin mm. ottamalla käyttöön uusi **havainnointikierrosmalli**.

TYÖPAIKKATAPATURMATAAJUUS



- Satamassa laadittiin varautumissuunnitelmia ja jatku- vuudenhallintasuunnitelmia, joissa kriittiset toiminnot ja niihin liittyvät riskit on tunnistettu. Suunnittelun tavoit- teena on kehittää koko satama-alueen kokonaisturval- lisuutta muuttuvassa toimintaympäristössä.

Työturvallisuus

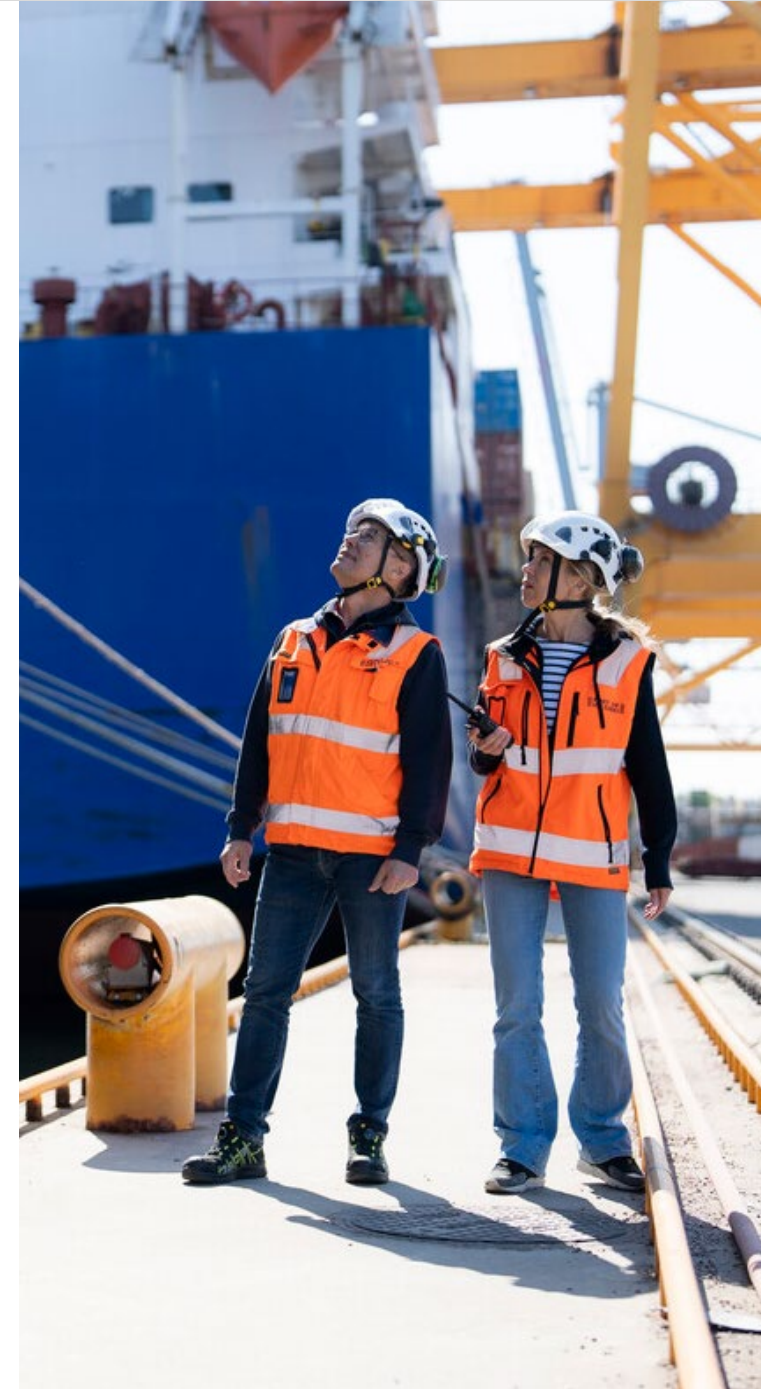
Satamat ovat yhteisiä työpaikkoja, ja Helsingin satamis- sa Helsingin Satama Oy on pääasiallista määräysvaltaa käyttävä työnantaja.

Helsingin Satama on luotettava työnantaja ja yhteistyö- kumppani, joka tarjoaa turvallisen työympäristön omille työntekijöilleen sekä muille satama-alueilla toimiville. Helsingin Sataman työturvallisuuden tavoitteita olivat myös vuonna 2023 nolla työtaturmaa, sairaus- ja ta- paturmapoissaolojen vähentäminen, hyvällä tasolla oleva työhyvinvointi sekä turvallisuuskulttuurin kehittäminen.

- Satamien yhteistä työturvallisuusviikkoa vietettiin lokakuussa. Erityisesti Vuosaaren satamassa jatkettiin käytäntöä, jossa eri satamatoimijat pääsivät tutustu- maan käytännön tasolla toistensa työhön.
- Helsingin Sataman työntekijöille tapahtui 1 työpaikkata- paturma*, josta aiheutui sairauspoissaoloa. **Työpaik- katapaturmataajuus** oli 7,3** (2022: 7,8).

* Työpaikkatapaturma = työtä tehdessä sattunut tapaturma
**Työtaturmataajuus = vähintään yhden poissaolopäivän aiheuttaneiden työtaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden.

- Sataman työntekijöiden keskimääräinen **sairauspois- saoloprosentti oli 1,7**. (2022: 3,8%)



TEKIJÄT

Työelämän merkityksellisimmät asiat toteutuivat Satamassa hyvin

Työhyvinvointia ja johtamista kehitetään Helsingin Satamassa suunnitelmallisesti. Työ myös tuottaa tulosta: Satama sai ensimmäistä kertaa Future Workplaces 2023 sertifikaatin. Se kertoo, että työntekijöille merkitykselliset asiat toteutuvat Satamassa hyvin.



Satsauksia esihenkilötyöhön ja strategiseen osaamiseen

Satamassa on viime vuosina panostettu pitkäjänteisesti esimerkiksi erilaisiin yhteisöllisyyttä lisääviin asioihin sekä esihenkilötyön kehittämiseen. Vuonna 2022 laadittua laajaa työhyvinvoinnin kehittämissuunnitelmaa edistettiin myös vuonna 2023:

- Edellisenä vuonna määriteltyjä johtamislupauksia vietiin arkeen ja niiden toteutumista mitattiin ensimmäistä kertaa **360-arvioinnilla**. Johdolle ja esihenkilöille laadittiin tulosten pohjalta henkilökohtaiset kehittämissuunnitelmat.
- Määriteltiin strategian pohjautuen yrityksen **strategiset ydinosaamiset** johtoryhmän ja laajan esihenki-

lö- ja päällikköryhmän kesken. Nyky- ja tavoitetilan välisiä eroja analysoitiin, jotta strategisten osaamisten kehittämismatka voidaan aloittaa juuri näistä suurimmista eroista.

- Koko henkilöstölle tarjottiin monenlaisia mahdollisuuksia osallistua ja tuoda esille näkemyksiään - järjestettiin useita yhteisöllisyyttä vahvistavia koulutus-, työpaja- ja virkistystilaisuuksia.
- Tavoite- ja kehityskeskustelumalli uudistettiin. Mallissa jokaiselle laaditaan omaan työhön kehittämissuunnitelma, joka voi sisältää esimerkiksi projekteihin osallistumista, työssä oppimista tai koulutuksia osaamisen kehittämisen 70-20-10 -mallin mukaisesti.



Erinomainen työntekijäkokemus toi Future Workplaces 2023 sertifikaatin

Helsingin Sataman Siqni-henkilöstökyselyn tulokset ovat nousseet tasaisesti jo useamman vuoden ajan. Myös edelliseen vuoteen verrattuna tulokset olivat erittäin myönteiset. Liekki-indeksi nousi ensimmäistä kertaa yli rajan, jolla Satama sai Future Workplaces 2023 sertifikaatin. Helsingin Satamassa yrityskulttuuria johdetaan hyvällä työntekijäymmärryksellä ja työntekijöille työelämässä merkityksellisimmät asiat toteutuvat hyvin.

- Helsingin Satamalla on toteutettu Siqni-kysely vuodesta 2019
- Vuonna 2023 vastausprosentti oli erinomainen 90 %
- **Liekki-indeksi oli 81** ja ylitti Future Workplaces 2023 -sertifikaatin myöntämisen rajan. Indeksillä kertoo keskiarvon, kuinka Helsingin Sataman henkilöstölle merkityksellisimmät asiat satamassa toteutuvat.
- eNPS eli työntekijöiden nettosuositteluindeksi oli 35.

Harppauksia entistä tehokkaampaan tiimityöskentelyyn

- Sataman toimistoverkon uusimisen yhteydessä myös intranet ja yhteistyöalusta uudistettiin. Ne toimivat perustana entistä avoimemmalle, yhteisöllisemmälle ja tehokkaammalle viestintäkulttuurille.
- Yhteisissä, koko henkilökunnan pitkäjänteisissä koulutuksissa kasvatettiin erityisesti näiden digitaalisten työkalujen osaamista ja ratkaisujen tehokasta käyttöä.

TOP 10 merkityksellisintä asiaa Helsingin Sataman työntekijöille

1. Mielekkäät työtehtävät
2. Työpaikan varmuus ja jatkuvuus
3. Oikeudenmukainen palkka ja luontoisedut
4. Työn ja vapaa-ajan tasapaino
5. Mahdollisuus käyttää päivittäin omaa osaamistaan
6. Oikeudenmukainen ja kyvykäs esihenkilö
7. Työpaikan vahva yhteishenki
8. Vaikutusmahdollisuudet omaan työhön ja työympäristöön
9. Työympäristö, jossa voi olla oma itsensä
10. Ammattitaitoiset kollegat

Palkitsemismalli tukee strategian tavoitteita

Helsingin Sataman palkitsemismalli tukee yhtiön asiakas-tyytyväisyyttä, työturvallisuutta ja vastuullisuustavoitteita. Tulospalkkion piirissä on koko henkilöstö ja saadut palkkiot on mahdollista rahastoida henkilöstörahastoon. Vuoden 2023 tulospalkkiototeumat arvioidaan alkuvuonna 2024.

Satamassa on käytössä myös kertapalkitsemisen malli, jonka puitteissa jaetaan kerta- ja pikapalkkioita poikkeuksellisen hyvästä työsuoriutumisesta.

Sataman henkilöstö lukuina

Vuoden 2023 lopussa Helsingin Satamassa työskenteli 92 henkilöä, joista kaikki olivat vakituisia. Henkilöstön määrä nousi 7:llä edelliseen vuoteen verrattuna.

- **Henkilötyövuosia tehtiin 87,2** (2022: 83,6)
- Vakituisesta henkilöstöstä oli 31.12.2023 **naisia 30,4 % ja miehiä 69,6 %**
- Vuoden 2023 lopussa henkilöstön **keski-ikä oli 49,04 vuotta** (naiset 46,86 ja miehet 50,00 vuotta)

- **Lähtövaihtuvuus** (irtisanoutuneet suhteessa koko henkilöstöön) oli **4,4 %** (2022: 3,5 %) ja **keskimääräinen vaihtuvuus** (tulleet ja lähteneet suhteessa koko henkilöstöön) 14,1 % (2022: 12,9 %).
- **Sairauspoissaoloprosentti** vuonna 2023 oli keskimäärin todella alhainen **1,7 %** (2022: 3,8 %).
- **Työpaikkatapaturmataajuus oli 7,3** (2022: 7,8)

Henkilöstö 31.12.2023	Vakituiset
Johto	1
Matkustajaliiketoiminta	19
Rahtiliiketoiminta	12
Tekniset palvelut	35
Talous, ICT ja kehittäminen	17
Henkilöstöhallinto	4
Viestintä	4
YHTEENSÄ	92

Helsingin Satama Oy:n hallitus

Helsingin Satama Oy on Helsingin kaupungin kokonaan omistama osakeyhtiö. Vuonna 2022 hallitukseen kuuluivat:

Puheenjohtaja

Matti Parpala

Varapuheenjohtaja

Otso Kivekäs

Jäsenet

Heikki Allonen
Minna Haapala
Pekka Helin
Teija Makkonen
Taru Reinikainen
Tuula Saxholm

Esittelijä

toimitusjohtaja Ville Haapasaari

Sihteeri

johtaja (talous, ICT ja kehittäminen)
Pekka Meronen

|| PORT OF || || HELSINKI ||

Helsingin Satama Oy
Olympiaranta 3

www.portofhelsinki.fi