



# 2024

HELSINGIN SATAMAN VUOSIKERTOMUS

|| PORT OF ||  
|| HELSINKI ||

# Sisällys



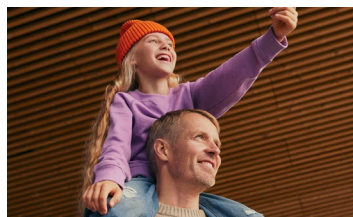
## TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

- 3 Vuosi 2024 nosti esiin  
vahvuuksiamme



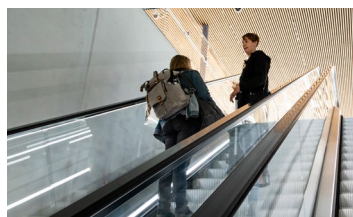
## TOIMINTAYMPÄRISTÖ

- 4 Turvallinen, toimiva ja  
kestävä tulevaisuus vaatii  
investointeja



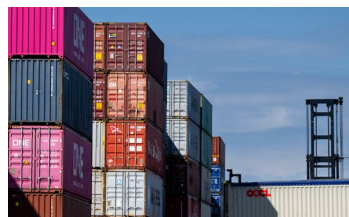
## HELSINGIN SATAMA

- 5 Helsingin Satama lyhyesti  
7 Strategia - kestävää  
kasvua rakentamassa  
8 Uudistuva Satama  
9 Johtoryhmä ja hallitus



## TALOUS

- 10 Vakaalla kasvu-uralla



## RAHTILIIKENNE

- 12 Rahti kulki tasaista tahtia  
15 Kasvun rakentamista sekä  
muutoksiin varautumista



## MATKUSTAJALIIKENNE

- 16 Laivamatkustus kasvoi  
maltillisesti  
19 Tulevaisuuden  
suunnittelun vuosi



## VASTUULLISUUS

- 22 Hyvä hallinto  
24 Vastuullisuuden johtami-  
nen ja raportointimalli  
25 Ympäristövastuu  
30 Sosiaalinen vastuu  
32 Taloudellinen vastuu



## TURVALLISUUS

- 33 Satamaturvallisuutta  
ylläpidetään yhteistyössä



## TEKIJÄT

- 35 Pääosassa johtamisen ja  
työnantajamielikuvan  
kehittäminen

# Vuosi 2024 nosti esiin vahvuuksiamme

**Liikevaihto**  
**99,6**  
**MEUR**

**Matkustajia**  
**9,5**  
**M**

**Rahtia**  
**14,0**  
**M tonnia**

**Aluskäyntiä**  
**7 299**

Laivamatkustus kiinnosti ja Helsingin Sataman matkustajaliikenne päätyi 5 % kasvuun vuositasolla. Erityisesti siitä olemme iloisia, että syksyllä saatiin täysi matkustaja-autolauttojen aluskapasiteetti käyttöön sekä Tallinnan että Tukholman reiteillä. Tästä on hyvä jatkaa kasvu-uralla.

Tavaraliikenteen kehitys yllätti meidät positiivisesti. Lakkokevään jälkeen näimme yksiköidyssä liikenteessä vahvaakin kasvua loppuvuotta kohti. Asemamme Suomen tavaraliikenteen keskeisenä yleissatamana vahvistui entisestään ja kauttamme kulke-  
neen tavaraliikenteen määrä kasvoi.

Suomen yleinen talouskehitys elpyi hitaasti. Inflaatio taittui, korot laskivat ja kuluttajien ostovoimakin kasvoi. Muutokset suosivat Helsingin Satamaa suhteessa muuhun markkinaan. Valitettavasti meille tärkeillä toimialoilla, kuten rakentamisessa ja met-säteollisuudessa ei kuitenkaan paljon kas-  
vua nähty. Kunhan nämäkin alat piristyvät, myös meidän liikennelukumme seuraavat kasvua.

Taloudellisesti yhtiö teki hyvän tuloksen. 20-luvun alun vaikeiden vuosien jälkeen olemme vakaalla kasvu-uralla.

**Yhtiömme  
menestys  
rakentuu  
hyvän työ-  
yhteisön ja  
asiakastyyty-  
väisyyden  
varaan.**

Vuoden varrella työskentelimme tulevien vuosien kasvun eteen eri osa-alueilla. Vuosaaren satamassa hankimme 11 ha logistiikka-alueetta, jonka kehittäminen mahdollistaa lastivirtojen kasvun jatkossakin. Lisäksi Vuosaaressa otettiin käyttöön sata-  
manosan ensimmäinen maasähkölaitantä.

Investoinnit satama-alueen ilmapäästöjä vähentävään teknologiaan jatkuvat tule-  
vaisuudessakin, myös EU:n tuen avulla.

Länsisataman suurien uudistusten suunnittelu jatkui. Ympäristövaikutusten arvioin-  
tiprosessi saatiin päätökseen ja satama-



tunnelille valittiin linjausvaihtoehto yhdessä Helsingin kaupungin kanssa. Tunnelin rakentamisen aikaisten luontohaittojen minimoimiseksi etsittiin ja löydettiin hyviä ratkaisuja.

Meriliikenteen vihreän siirtymän vauhdit-  
taminen voi onnistua ainoastaan yhteis-  
työssä eri toimijoiden kesken. Helsingin  
Satamakin on mukana useammassa  
vihreän merireitin kehityksessä, ja teemme  
tiivistä yhteistyötä asiakkaidemme kanssa  
esimerkiksi tulevaisuuden käyttövoimien  
selvittämisessä. Lisäksi ilmastotyömme  
edistäminen satamayhtiön omien päästö-  
jen minimoimiseksi vaati sekin vielä loppu-  
suoran rutistuksia.

2024 oli Helsingin Satamalle hyvä vuosi, varsinkin kun sekä asiakas- että matkus-  
tajatyytyväisyytemme säilyivät hyvällä  
tasolla ja oma organisaatiomme ansaitsi  
jo toisen kerran Future Workplaces -tun-  
nustuksen. Yhtiömme menestys rakentuu  
hyvän työyhteisön ja asiakastyytyväisyy-  
den varaan.

**Ville Haapasaari**  
*Helsingin Sataman toimitusjohtaja*





**Merikuljetusten toimintavarmuus ja satamien toiminnan jatkuvuus kaikissa olosuhteissa on elintärkeää.**

## **Turvallinen, toimiva ja kestävä tulevaisuus vaatii investointeja**

Merenkulun, logistiikan ja toimitusketjujen näkökulmasta vuosi 2024 oli edelleen poikkeuksellinen ja geopolittiset jännitteet kasvoivat myös Itämerellä. Venäjän vastaiset kauppasanktiot loivat arvaamattoman varjolaivaston.

Matkustajaliikenne jatkoi hidasta palautumista pandemiasta ja Ukrainaan kohdistuneen hyökkäyssodan heijastusvaikutuksista.

Toimialan lakkoherkkyys sekä Venäjän liikenteen poisjääminen näkyivät monien toimijoiden tuloksissa negatiivisesti. Lisäksi taloudessa jatkunut matalasuhdanne vaikutti satamaliikenteeseen, ja Suomen satamien rahtivolyymit laskivat edellisestä vuodesta.

Satamilla on kriittinen merkitys Suomen saavutettavuuden ja huoltovarmuuden kannalta: yli 95 % ulkomaankaupasta kulkee niiden kautta. Satamat ja varustamot yhdessä sidosryhmiensä ja viranomaisten kanssa kehittivät edelleen jatkuvuussuunnitteluaan ja toimintakykyään mahdollisten poikkeustilanteiden varalle. Merikuljetusten toimintavarmuus ja satamien toiminnan jatkuvuus kaikissa olosuhteissa on elintärkeää.

Myös merenkulkua koskeva ympäristöregulaatio kiristyi, siirtymä kohti vähäpäästöisempiä käyttövoimia kiihtyi ja Itämeren vesistöjä lähestyttiin tiukennuksia. EU:n päästökauppajärjestelmä laajeni koskemaan merenkulkua vuoden 2024 alussa 40 % osuudella, tiukentuen tulevana vuosina. Lisäksi geopolittinen tilanne, eurooppalaiset turvallisuusvaatimukset kuten CER-direktiivi sekä Euroopan kantaliikenneverkon infran kehittäminen kasvattavat alan investointitarpeita huomattavasti.





**Teollisuutta ja turismia.  
Kontteja ja kulinarismia.  
Kauttamme kulkee joka  
päivä suuri määrä ihmisiä  
ja tavaraa sekä Suomeen  
että maailmalle.**

## Helsingin Satama lyhyesti

Helsingin satama on yksi Euroopan vilkkaimmista matkustajasatamista. Sataman kautta on tiiviit matkustajaliikenteen yhteydet Tallinnaan, Tukholmaan ja Travemündeeseen. Helsingin satama on myös Suomen johtava ulkomaankaupan yleissatama ja sillä on suuri merkitys Suomen ulkomaankaupan ja huoltovarmuuden turvaajana.

Helsingin Satama Oy on satamatoimintaan keskittyvä, kokonaan Helsingin kaupungin omistama osakeyhtiö. Osaajia on emoyhtiössä alle sata. Loviisan Satama Oy ja Etelä-Suomen Satamapalvelut Oy ovat Helsingin Sataman tytäryhtiöitä.

Konsernin yhtiöt hallinnoivat ja kehittävät satamatoimintoja Helsingissä Vuosaarella, Jätkäsaarella, Katajanokalla, Etelärannassa sekä Hernesaarella ja Loviisassa Valkossa.



Merkittäviä asiakkaita ovat rahti- ja matkustajaliikenteen varustamot sekä rahtiliikennettä Vuosaarella hoitavat satamaoperaattorit. Konsernin liikevaihto muodostuu volyymiperusteisista alus-, tavara- ja matkustajamaksuista, vuokrista sekä muista tuloista.

Helsingin Sataman vahvuuksia ovat tiheä linjaliikenne, tehokas infrastruktuuri, hyvät tie- ja rautatieyhteydet, sijainti Suomen väestön ja kulutuksen sydämessä sekä tehokkaat yhteistyökumppanien kanssa tuotetut palvelut.

Satama tarjoaa matkustaja- ja rahtiliikenteelle toimivan satamainfran ja -palvelut. Matkustajille varmistetaan sujuva matkaketju satama-alueilla ja terminaaleissa.



# Strategia - kestävää kasvua rakentamassa

Helsingin Satama on maa- ja meriliikenteen solmukohta, joka tuo ihmiset ja tavarat yhteen. Tavoitteena on kestävän kasvun vauhdittaminen.

Vuoteen 2028 asti yltävän strategian tärkeimmiksi teemoiksi on valittu Menestyvät osaajat, Kehittyvä satamakaupunki, Kestävä liikenne sekä Menestyvät asiakkaat. Näihin painopisteisiin keskittymällä yhtiö tähtää vaikeiden pandemiavuosien jälkeen kestävään kasvukuntoon.

Toiminnan turvallisuus sekä resilienssi muuttuvassa toimintaympäristössä ovat onnistumisen lähtökohtia.

Vastuullisuus, yhteistyö ja tuloksellisuus ovat arvoja, joiden mukaan yhtiötä johdetaan ja joka näkyy päivittäisessä toiminnassamme.

- Asiakas-, matkustaja- ja henkilöstötyytyväisyys säilyivät hyvällä tasolla. **B2B asiakastyytyväisyystutkimuksen kokonaisarvosanaksi muodostui 3,9/5** (2023: 3,98), mikä on linjassa aiempien



vuosien kanssa. Onnistuimme säilyttämään korkean palvelutason ja asiakastyytyväisyyden tasaisen vahvana. Lue lisää matkustajatytyväisyystutkimuksen tuloksista osiosta [Matkustajaliikenne](#) ja henkilöstötytyväisyydestä osiosta [Tekijät](#).

- Kaupunginhallituksen hyväksymän satama-alueiden uudistamisohjelman suunnittelu eteni erityisesti Länsisataman

osalta. Ympäristövaikutusten arviointi valmistui ja Länsiväylältä Länsisatamaan johtavan satamatunnelin linjaus valittiin ja tunnelin kaavoitus aloitettiin. Lue lisää [Uudistuva Satama -sivulta](#).

- Helsingin Sataman hiilineutraaliusohjelmaa vietiin edelleen eteenpäin. Vastuullisuusteosta ja tuloksista voi lukea lisää tämän raportin [Vastuullisuus-osiosta](#).

- Kehitimme edelleen sidosryhmiemme ja viranomaisten kanssa jatkuvuus-suunnitteluamme ja toimintakykyämme mahdollisten poikkeustilanteiden varalle turvataksemme merikuljetusten toimintavarmuutta kaikissa olosuhteissa.



# Uudistuva Satama

Helsingin Satama vie määrätietoisesti eteenpäin yhdessä omistajansa Helsingin kaupungin kanssa satama-alueiden uudistamisohjelmaa. Uudistukset tähtäävät siihen, että koko Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenne siirtyy Länsisatamaan ja Tukholman liikenne Katajanokalle. Säännöllinen laivaliikenne Eteläsatamassa päättyy ja sinne jää jäljelle vain kansainvälistä risteilyliikennettä sekä mahdollisuus pika-alusliikenteelle.

Vuonna 2024 Länsisataman kehittämistöiden suunnittelu otti harppauksia eteenpäin.

- Länsisataman laajentamiselle ja satamatunnelille tehty ympäristövaikutusten arviointi (YVA) valmistui maaliskuussa. Suunnitelmat todettiin siinä toteuttamiskelpoisiksi.
- YVA:sta saimme arvokasta tietoa tunnelin vaikutuksista kaupunkiympäristöön, ja erityisesti rakentamisaikaisten luontohaittojen lieventämiseen löydettiin ratkaisuja jatkosuunnittelussa.



Kuva: PES-Arkkitehdit.

Havainnekuva kertoo, miltä Länsisatamassa näyttää, kun uudistukset on tehty.





Kuva: PES-Arkitehdit

Havainnekuvassa satamatunnelin pohjoinen suuaukko Ilmarisen talon ja Lapinlahden puiston välissä.

- Kesäkuussa valittiin yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa jatkosuunnitteluun tunnelliinisuus, ja tunnelin kaavavalmistelu eteni kohti poliittista päätöksentekoa vuonna 2025.
- Myös Länsisataman tulevien laituri- ja kenttäalueiden suunnittelutyöt etenivät aikataulussa. Tavoitteena on, että kenttäalueilla päästäisiin rakentamaan eteläkärjen laajennusta vuoden 2025 aikana.

- Länsisatamaan tulevan uuden terminaalin suunnittelu eteni, ja alueen asema-kaava valmistui. Loppusyksystä saimme vanhalle T1-terminaalille purkuluvan. Työt alkoivat jo vuoden lopulla matkustajasiltojen purulla.

Helsingin Sataman tavoitteena on vahvistaa koko Suomelle tärkeän Länsisataman toimintaedellytyksiä, jotta pystymme varmistamaan satamatoiminnan kannattavan kasvun ja tarjoamaan laadukkaat palvelut yhä vilkastuvalle Helsingin ja Tallinnan väliselle matkustaja-autolauttaliikenteelle.

# Johtoryhmä ja hallitus

## JOHTORYHMÄ

### Ville Haapasaari

Toimitusjohtaja

### Vesa Marttinen

Rahtiliiketoiminnan johtaja

### Kaj Takolander

Matkustajaliiketoiminnan johtaja

### Pekka Meronen

Talous, ICT ja kehitys johtaja  
(elokuuhun 2024 saakka)

### Mika Alava

Talousjohtaja  
(lokakuusta 2024 lähtien)

### Pekka Hellström

Teknisten palveluiden johtaja

### Katja Riikola

Henkilöstöjohtaja

### Eeva Hietanen

Viestintäpäällikkö  
(toukokuuhun 2024 saakka)

### Maira Kettunen

Viestintäjohtaja  
(toukokuusta 2024 lähtien)

## HALLITUS

Helsingin Satama Oy on Helsingin kaupungin kokonaan omistama osakeyhtiö. Vuonna 2024 hallitukseen kuuluivat:

Puheenjohtaja

**Matti Parpala**

Varapuheenjohtaja

**Otso Kivekäs**

Jäsenet

**Heikki Allonen, Minna Haapala, Pekka Helin, Teija Makkonen, Taru Reinikainen ja Tuula Saxholm**  
huhtikuuhun 2024 saakka, minkä jälkeen **Heikki Pursiainen**

Esittelijä

**Ville Haapasaari**

Toimitusjohtaja

Sihteeri

**Pekka Meronen**

Johtaja, talous, ICT ja kehittäminen  
(elokuuhun 2024 saakka)

**Mika Alava**

Talousjohtaja  
(lokakuusta 2024 lähtien)





**Liikevaihto**  
**99,6**  
**MEUR**

## Vakaalla kasvu-uralla

Taloudellisesti Helsingin Satama teki vuonna 2024 hyvän tuloksen.

Konsernin liikevaihto oli 103,1 milj. euroa, liikevoitto 9,8 milj. euroa ja tilikauden voitto verojen jälkeen 7,4 milj. euroa.

Helsingin Sataman liikevaihto oli 99,6 milj. euroa, liikevoitto 9,5 milj. euroa ja tilikauden voitto verojen jälkeen 7,5 milj. euroa.

### Liikevaihdon jakauma

Konsernin liikevaihto muodostuu volyymiperusteisista alus-, tavara- ja matkustajamaksuista, vuokrista sekä muista tuloista. Vuonna 2024 konsernin liikevaihto jakautui seuraavasti:

- alusmaksut 17 % (17 % vuonna 2023)
- tavaramaksut 37 % (38 % vuonna 2023)
- matkustajamaksut 19 % (19 % vuonna 2023)
- vuokrat 11 % (9 % vuonna 2023)
- muut tulot 16 % (17 % vuonna 2023)

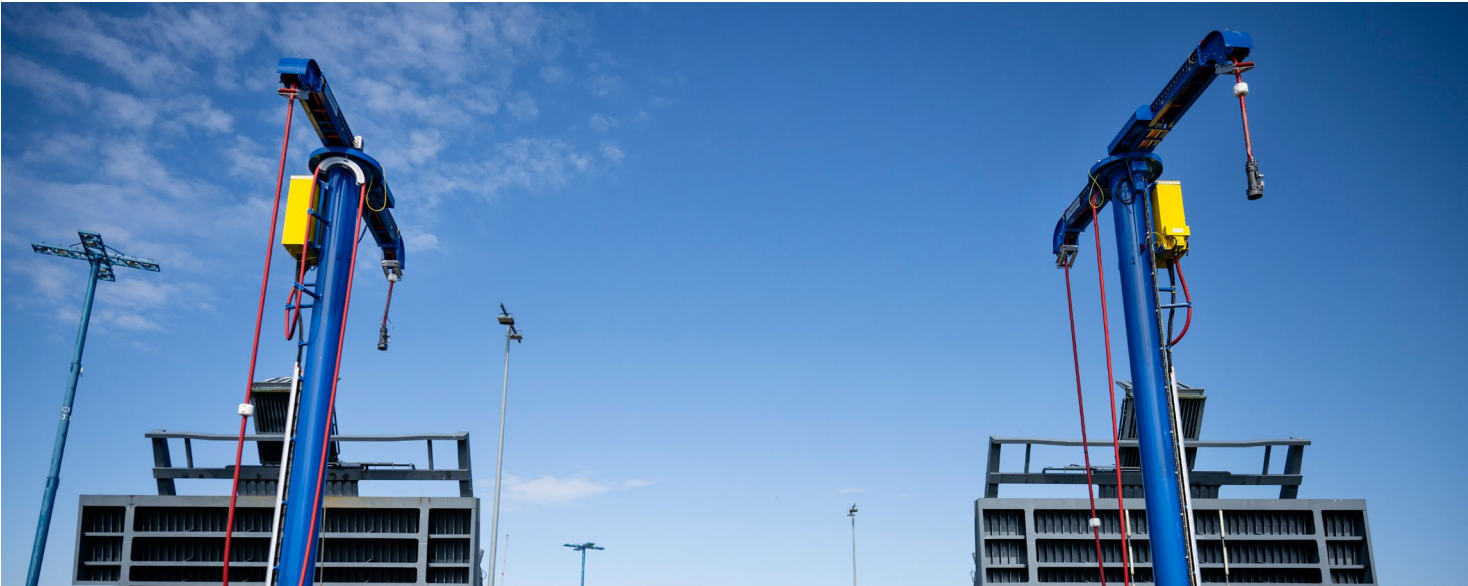
### Investoinnit

Konsernin varsinaisen toiminnan investoinnit olivat n. 24 milj. euroa. Merkittävimmät investoinnit olivat Katajanokan jäänmurta-jalaiturin korjaus, Länsisataman laituri- ja kenttämuutosten suunnittelutyöt sekä kiinteistöyhtiöiden (N2 alue) hankinta Vuosaarella.

### EU:lta tukea kestäväen liikenteen investointeihin

TWIN-PORT VI -hanke sai kesällä EU:lta myönteisen rahoituspäätöksen. Helsingin ja Tallinnan satamien yhteisessä projektissa toteutetaan alusliikenteen maasähkölaitteita, jotka vähentävät alusliikenteen päästöjä satama-alueilla. TWIN-PORT VI -hankkeen kokonaisbudjetti neljälle vuodelle on 30,8 miljoonaa euroa, josta EU-rahoituksen osuus on 50 %. Helsingin Sataman osuus tuesta on noin 5,2 miljoonaa euroa.

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



Maasähkölaitteisiin investointia tullaan jatkamaan.

| Avainluvut konserni                  | 2024  | 2023 |
|--------------------------------------|-------|------|
| Liikevaihto, MEUR                    | 103,1 | 95,2 |
| Liikevoitto/tappio, MEUR             | 9,8   | 5,9  |
| Liikevoitto/tappio, % liikevaihdosta | 9,5   | 6,2  |
| Oman pääoman tuotto, %               | 2,6   | 0,8  |
| Omavaraisuusaste, %                  | 72,3  | 73,1 |

| Avainluvut emoyhtiö<br>Helsingin Satama Oy | 2024 | 2023 | 2022 |
|--------------------------------------------|------|------|------|
| Liikevaihto, MEUR                          | 99,6 | 91,5 | 89,4 |
| Liikevoitto/tappio, MEUR                   | 9,5  | 5,2  | 4,5  |
| Liikevoitto/tappio, % liikevaihdosta       | 9,5  | 5,7  | 5,0  |
| Oman pääoman tuotto, %                     | 2,5  | 0,6  | -0,6 |
| Omavaraisuusaste, %                        | 72,9 | 73,8 | 71,4 |





Rahtia  
**14,0 M**  
tonnia

## Rahti kulki tasaista tahtia

Kokonaistavaraliikenne Helsingin Satama -konsernissa oli 14,0 miljoonaa tonnia, mikä on 0,5 % edellisvuotta enemmän.

Tavaraliikenteen odotettiin vuoden aikana kääntyvän kasvukäyrälle, ja Helsingin Satamassa se toteutui kesän ja alkusyksyn aikana. Tuonnissa logistiikkatoimijat tunnistavat hyvän sijaintimme ja viennissä niin kontti- kuin ro-ro-liikenteen tarjoamat joustavat ratkaisut.

Suurin osa Helsingin Sataman kautta kulkevasta tavarasta on Suomen ulkomaankaupan yksiköityä tavaraliikennettä, eli rekoissa, perävaunuissa ja konteissa kuljetettua rahtia.

Yksikköliikenteen määrä oli 12,2 miljoonaa tonnia (5,9 %). Siitä vientiä oli 6,7 miljoonaa tonnia (5,8 %) ja tuontia 5,5 miljoonaa tonnia (6,0 %).

- 672 000 raskasta ajoneuvoa kuljetti 8,8 miljoonaa tonnia (8,1 %) tavaraa. Kumipyöräliikenteen osuus Helsingin sataman kautta kulkeneesta yksikköliikenteestä oli 70 %.
- Kontteja kulki 444 000 TEU:ta\* (-1,8 %), tonneissa konttirahdin määrä oli 3,4 miljoonaa (0,7 %). Konttiliikenteen osuus yksiköidystä tavaraliikenteestä oli 30 %.

Ulkomaanliikenteen aluskäyntejä oli 7220 kpl (0,1 %) ja rannikkoliikenteen aluskäyntejä kertyi 79 kpl (+46,3 %).

## Bulk- ja breakbulk-liikenne

Helsingin Satama konsernin bulkkitavaraliikenne oli 1,14 M ton (-20,3 %) ja se koostui pääasiassa kivihiili-, puu- ja kierrätysenergia tuonnista sekä mm. raakamineraaleista, sementistä, viljasta jne. Breakbulk liikenne oli konsernissa yhteensä 353 000 tonnia (-43,4 %), josta suurin osa oli sellun vientiä.

## Loviisan satama

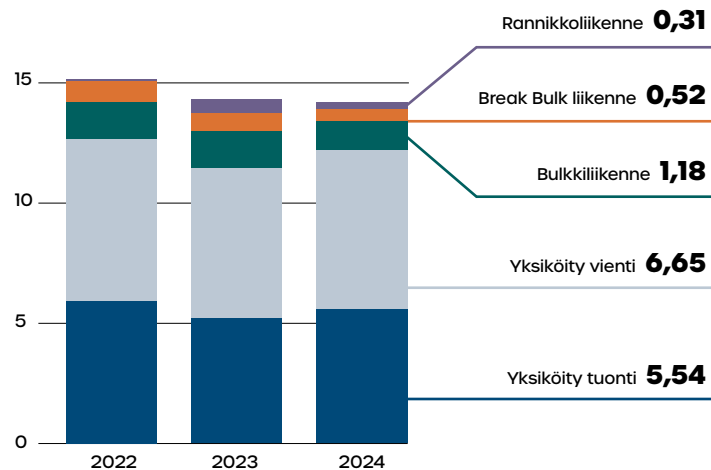
Helsingin Sataman tytäryhtiön Loviisan sataman merkittävimmät liikennevirrat koostuvat energiateollisuuden, rakennusteollisuuden, teollisuuden raaka-aineiden, infratuotteiden sekä elintarviketeollisuuden tavaravirroista.

Vuonna 2024 sataman kautta kulkenut kokonaistavaraliikenne oli 778 000 tonnia (-17,9 %). Loviisan sataman liikenne koostui ulkomaan tavaraliikenteistä ja kotimaan terminaaliliikenteestä.

## Kantvik

Helsingin Satamalle kuuluvalla Kirkkonummen Kantvikin etelälaiturilla liikennettä oli 198 000 tonnia. Määrä laski edellisvuodesta 9,7 %. Kantvikin satama palvelee lähistön energia-, rakennus- ja valmistavaa teollisuutta. Sen kautta kuljetetaan pääasiassa raaka-aineita.

TAVARALIIKENNE, MILJ. TONNIA

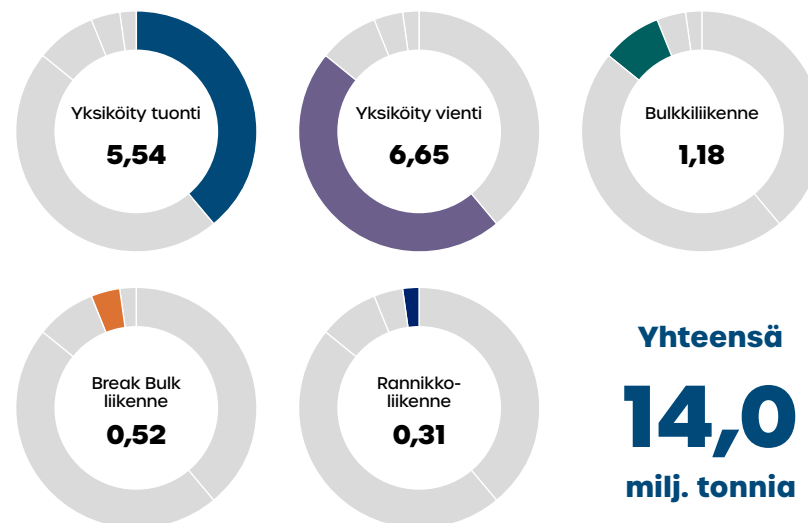


\*TEU = 20 jalan merikonttia vastaava tilavuusmitta.

\*\*bulk = irtolasti.

breakbulk = kuljetusmuoto irtolastin ja konttirahdin välillä. Tavara liikkuu yksittäin esimerkiksi nipuissa, laatikoissa tai kuormalavoissa.

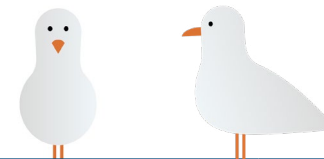
TAVARALIIKENNE, YHT. 14 MILJ. TONNIA





| Tavaraliikenne                            | 2022              | 2023              | 2024              | Muutos%<br>23/24 |
|-------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Yksiköity tavaraliikenne, tonnia          | 12 605 000        | 11 511 000        | <b>12 192 000</b> | 5,9 %            |
| Tuonti, tonnia                            | 5 906 000         | 5 223 000         | <b>5 539 000</b>  | 6,0 %            |
| Vienti, tonnia                            | 6 699 000         | 6 288 000         | <b>6 653 000</b>  | 5,8 %            |
| Bulkkitavaraliikenne, tonnia              | 1 558 000         | 1 525 000         | <b>1 180 000</b>  | -22,6 %          |
| Break Bulk, tonnia                        | 879 000           | 765 000           | <b>522 000</b>    | -31,8 %          |
| Ulkomainen liikenne yht.                  | 15 090 000        | 13 387 000        | <b>13 698 000</b> | 2,3 %            |
| Rannikkoliikenne, tonnia                  | 91 000            | 553 000           | <b>311 000</b>    | -43,8 %          |
| <b>KOKONAISTAVARALIIKENNE,<br/>tonnia</b> | <b>15 090 000</b> | <b>13 940 000</b> | <b>14 009 000</b> | <b>0,5 %</b>     |
| Kontit, TEU                               | 492 000           | 452 000           | <b>444 000</b>    | -1,8 %           |
| Kontit, tonnia                            | 3 806 000         | 3 418 000         | <b>3 443 000</b>  | 0,7 %            |
| Ajoneuvot yhteensä, kpl                   | 702 000           | 644 000           | <b>672 000</b>    | 4,4 %            |
| Ajoneuvot yhteensä, tonnia                | 8 806 000         | 8 104 000         | <b>8 762 000</b>  | 8,1 %            |

| Yksiköity tavaraliikenne,<br>suurimmat vastasatamamaat | miljoonaa tonnia |
|--------------------------------------------------------|------------------|
| Viro                                                   | 5 590 000        |
| Saksa                                                  | 3 690 000        |
| Alankomaat                                             | 921 000          |



| Vuosaaren sataman liikenne | 2022    | 2023    | 2024           |
|----------------------------|---------|---------|----------------|
| Kontteja TEU               | 492 999 | 452 000 | <b>443 000</b> |
| Trailereita ja rekkoja     | 280 000 | 258 000 | <b>293 000</b> |
| Laivakäyntejä              | 2 235   | 1 927   | <b>1 912</b>   |
| Matkustajia                | 310 000 | 336 000 | <b>371 000</b> |

# Kasvun rakentamista sekä muutoksiin varautumista

Sataman kehittäminen ja kasvun rakentaminen on pitkäjänteistä toimintaa. Vuosaaressa Helsingin Satama hankki lisää logistiikka-aluetta houkutellakseen uusia lastivirtoja. Vuosi 2024 sisälsi myös paljon toimenpiteitä, joiden avulla Helsingin Satama jatkossakin sopeutuu muutostilanteisiin ja selviää haastavista tilanteista joustavasti.

- Helsingin Satama hankki keväällä Spondalta 11 ha lisää logistiikka-aluetta, ja etsi vuoden aikana kumppaneita, joiden kanssa kehittää edellytyksiä yksikkölaskutuksen kasvuun. Alueesta varataan merkittävä osuus niille kumppaneille, jotka kontituksen ja muiden palveluiden avulla pystyvät tuomaan uusia lastivirtoja Vuosaaren satamaan. Satama tarjoaa alueen tuleville toimijoille perusinfrastruktuurin toimintaympäristön. Alueelle on rekkaliikenteellä suora ja vaivaton pääsy julkisesta katuverkosta. Lisäksi alueelle rakennetaan raideyhteys. Vuoden päättyessä sopimusneuvottelut potentiaalisten kumppanien kanssa oli aloitettu.
- Vuosaaren sataman A-portin uusi porttijärjestelmä otettiin käyttöön keväällä.

Järjestelmä tunnistaa, punnitsee, mittaa ja kuntokuvaa raskaan liikenteen ajoneuvot niiden sisäänajon yhteydessä. A-portin uusi järjestelmä tuo myös täysin uutta dataa, kuten erittäin laadukkaita kuntokuvia sekä tarkkaa dataa sataman liikenteestä niin sataman kuin operaattoreiden ja varustamojen käyttöön.

- Vuosaaren sataman ensimmäinen maasähkölaitantähtä otettiin käyttöön loppukeväästä. Maasähköä käyttävät Helsingin ja Travemünden välisessä rahti- ja matkustajaliikenteessä Finnlinesin alukset M/S Finnmaid, Finnstar ja Finnlady. Järjestelmää tarjoaa satamassa olevalle alukselle maissa tuotettua sähköä. Tällöin aluksen ei tarvitse pitää apukoneitaan käynnissä sähköä tuottamassa. Maasähkön käyttö voi vähentää laivan ilmanpäästöjä satama-alueella merkittävästi, jopa 50–80 prosentilla.
- Ensimmäiset metanolilaivat aloittivat säännölliset käynnit Vuosaaren satamassa. Heinäkuussa liikennöinnin aloitti X-Press Feedersin metanolikäyttöinen Eco Maestro ja sen sisaralus Eco Levant aloittivat liikennöinnin elokuussa.



- Helsingin Satama yhdessä Vuosaaren sataman sidosryhmiensä kanssa aloitti valmistautumisen vuonna 2025 tapahtuvaan satamaan johtavan tietunnelin sulkemiseen. Fintraffic sulkee tietunnelin arviolta 11 kk ajaksi, minkä aikana he uusivat tunnelin turvallisuus- ja liikenteen hallinnan tekniikkaa. Työn aikana liikenne ohjataan kiertoreitille.

Vuosaaren sataman A-portin uusi järjestelmä otettiin käyttöön keväällä.



**Matkustajia**  
**9,5<sub>M</sub>**



## **Laivamatkustus kasvoi maltillisesti**

Linjaliikenteessä matkustajia kulki yhteensä 9,4 miljoonaa ja kansainvälisiä risteilyvieraita kävi kaupungissa lähes 139 000.

Helsingin kautta kulkeneiden laivamatkustajien määrä jatkoi maltillista kasvua. Sekä Tallinnan että Tukholman linjoilla matkustajamäärät olivat vakaalla kasvukäyrällä.

Vaikka matkustuksen sesonkiajat olivat melko vilkkaat, kotimaisen rakennustuotannon matalasesonki näkyi totuttua hiljaisempana työmatkaliikenteenä Helsingin ja Tallinnan välillä.

Linjaliikenteen\* ja kansainvälisen risteilyliikenteen\*\* yhteenlaskettu kokonaismatkustajamäärä oli 9,5 miljoonaa.

### **Yhteys Tallinnaan ja sitä kautta Keski-Eurooppaan on vilkkaain**

Linjaliikenteessä matkustajia kulki yhteensä 9,4 miljoonaa, mikä oli 5,0 % edellisvuotta enemmän. Vilkkain oli jälleen Helsingin ja Tallinnan välinen reitti 7,5 miljoonalla matkustajalla. Tukholman reitillä kulki 1,6 miljoonaa ja Helsingin ja Travemünden välillä 169 000 matkustajaa.

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

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



| Linjaliikenne   | 2022             | 2 023            | 2024             | Muutos%<br>23/24 |
|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Tukholma        | 1405000,00       | 1 534 000        | <b>1 642 000</b> | 7,00 %           |
| Tallinna        | 6 322 000        | 7 169 000        | <b>7 491 000</b> | 4,50 %           |
| Travemünde      | 152 000          | 166 000          | <b>169 000</b>   | 1,90 %           |
| Maarianhamina   | 43 000           | 37 000           | <b>36 000</b>    | -4,20 %          |
| Muut            | 30 000           | 12 000           | <b>30 000</b>    | 155 %            |
| <b>YHTEENSÄ</b> | <b>7 951 000</b> | <b>8 918 000</b> | <b>9 367 000</b> | <b>5,00 %</b>    |

| Keskustan matkustaja-satamien liikenne            | 2022      | 2 023     | 2024             |
|---------------------------------------------------|-----------|-----------|------------------|
| Matkustajia linjaliikenteessä                     | 7 640 000 | 8 582 000 | <b>8 996 000</b> |
| Matkustajia kansainvälisessä risteilyliikenteessä | 162 000   | 163 000   | <b>139 000</b>   |
| Ajoneuvoja                                        | 1 715 999 | 1 752 000 | <b>1 695 000</b> |
| Laivakäyntejä                                     | 4 955     | 5 063     | <b>5145</b>      |

## Kansainvälinen risteilykausi

- Risteilykausi alkoi huhtikuussa ja poikkeuksellisesti päättyi vasta joulukuussa.
- Aluskäyntejä kertyi 97.
- Kaikkiaan Helsinkiin saapui lähes 139 000 risteilymatkustajaa.
- Ensimmäistä kertaa Helsingissä vieraili 9 alusta.
- 13 käynnillä alus myös yöpyi Helsingissä.
- Helsingin Satama rakensi Hernesaareen vesibussilaiturin kansainvälisiä risteilymatkustajia palvelevien vesibussiyritysten käyttöön.

Normaalisti risteilijäkausi päättyy lokakuussa, mutta sen jälkeen Helsingissä vieraili vielä pohjoisten risteilykohteiden talviristeilyihin erikoistunut alus, MS Le Commandant Charcot, jolla on hyvät kulkuominaisuudet myös jäissä. Talviristeilyjä tehdään jo jonkin

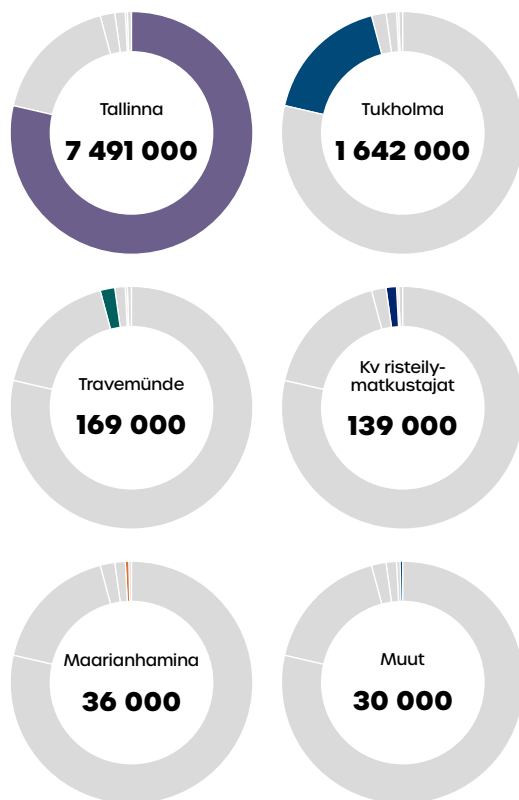
verran Itämerellä, ja ne ovat tervetullut lisä, joka jakaa aluskäyntejä tasaisemmin vuoden ympäri.

Matkailualan toimijana ja matkailun solmu-kohtana Helsingin Satama tekee aktiivisesti matkailunedistämistyötä, ja toimii aktiivisena ajurina mm. risteilyalan Cruise Finland-verkostossa, jossa on mukana useita satamia ja destinaatioita Suomesta.

- Taloustutkimuksen toteuttaman tutkimuksen mukaan Helsingissä vierailevat kansainväliset risteilijät matkustajineen tuovat kuluvan risteilykauden aikana väylä- ja satamamaksuina sekä matkustajien käyttämänä rahana kaupunkiin runsaat 11,2 miljoonaa euroa. Kun huomioidaan myös alihankintaketjuissa syntyvät välilliset vaikutukset, nousee risteilymatkustuksen synnyttämä kokonaisvaikutus 19,2 miljoonaa euroon. Henkilötyövuosissa tarkasteltuna välittömät vaikutukset ovat 122 vuotta ja kokonaisvaikutus 186 vuotta.

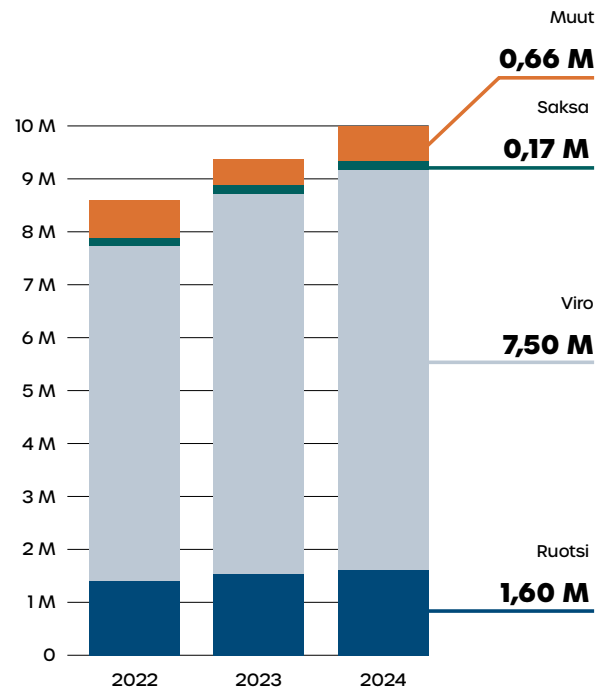


**KOKONAISMATKUSTAJALIIKENTEEN  
JAKAUTUMINEN, YHTEENSÄ 9,5 M**



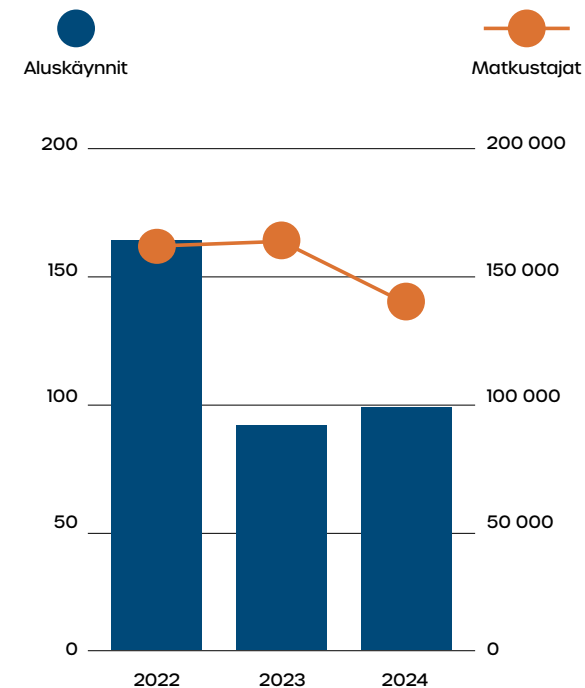
**Yhteensä  
9,5  
miljoonaa**

**LINJALIIKENNE, YHTEENSÄ 9,4 M MATKUSTAJAA**



**Yhteensä  
9,4  
miljoonaa**

**KANSAINVÄLINEN RISTEILYLIIKENNE**



# Tulevaisuuden suunnittelun vuosi

Pysäköinnin verkkokaupan myynti kasvoi, ja matkustajatytytyväisyys säilyi hyvällä tasolla etenkin Länsiterminaali 2:den osalta. Samaan aikaan katse suunnattiin tulevaisuuteen, ja suunniteltiin uusien ja uusittavien matkustajaterminaalien visiota ja konsepteja.

## Matkustajatytytyväisyys

Helsingin Satama on kerännyt lähteviltä matkustajilta käsityksiä matkustajakokemuksesta systemaattisesti jo vuodesta 2019 ymmärtääkseen paremmin matkustajien tarpeita, ja kehittääkseen tiloja ja palveluja vastaamaan niitä.

Huhtikuusta 2024 lähtien tiedonkeruusta ja tulosten käsittelystä on vastannut Taloustutkimus Oy entistä paljon suuremmalla otannalla.

Länsiterminaali 2 saa todella vahvat arviot matkustajilta. Olympiaterminaalin yleisarvosana on hyvä, ja tulos parani huomattavasti kesän aikana.

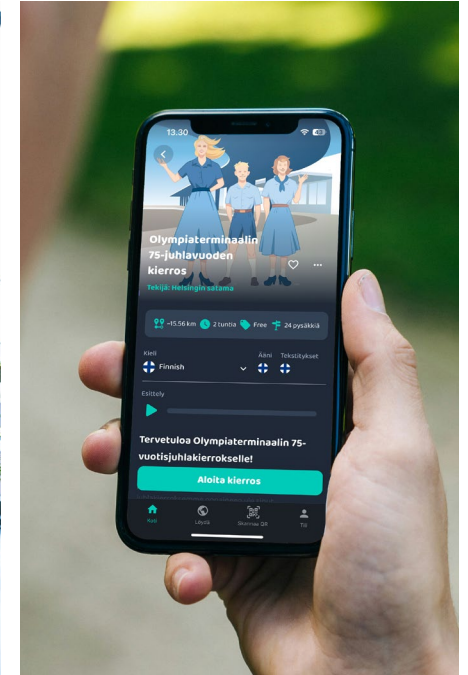
Lähtöselvitys saa todella hyvät arviot terminaalista riippumatta, samoin henkilökunnan ystävällisyys saa kaikilla terminaaleilla yli erinomaisen arvosanan. Liikenneyhteyksiin oltiin tyytyväisimpiä Länsiterminaalin matkustajien parissa.

Halukkuus suositella terminaaleja tuttaville on nousevalla trendillä loppuvuoden 2023 jälkeen.

- **Matkustajatytytyväisyyden kokonaisarvosana oli 4.12** asteikoilla 1–5. (2023: 4,17)
- Matkustajakokemusta kuvaava suosittelemuindeksi **NPS oli 44**. (2023: 41)







## Palvelut laajenivat

- Makasiiniranta P3-pysäköintipaikka avattiin keväällä. Lisäksi satamaparkki.fi -verkkokaupan kautta alueen pysäköintipaikkoja voi varata etukäteen.
- Pysäköinnin ennakkovaraus laajeni kesäkuussa Katajanokan laivaterminaalien P5-ulkopysäköintialueelle.
- Olympiaterminaalilla selkeytettiin taksipalveluja. Toukokuun puolivälin jälkeen terminaalien taksikaista on varattu ainoastaan Sataman sopimustaksityh-  
tiöille. Järjestelyllä halutaan varmistaa

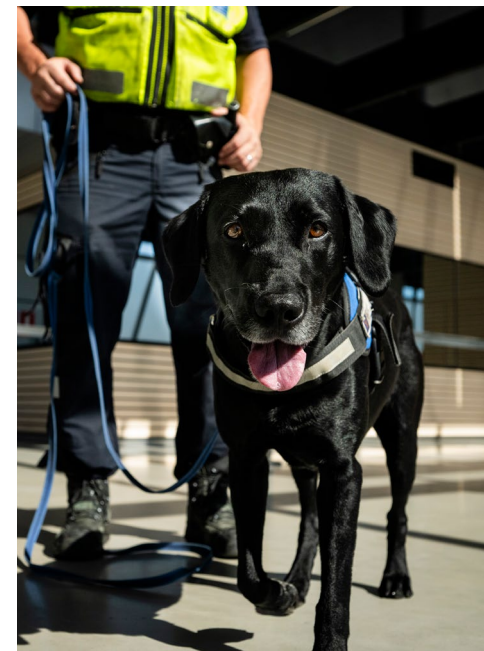
laivamatkustajille laadukkaat, luotettavat ja turvalliset taksiliikenteen yhteydet terminaalilta. Lisäksi sopimustaksipalvelut tuotiin myös Hernesaareen risteilymatkustajien käyttöön.

- Helsingin Sataman laivamatkustajille kehittämä web-sovellus laajeni koskemaan kaikkia Helsingin keskustan laivatermi-  
naaleja. Sovellus tarjoaa matkaan lähti-  
jälle varustamon pre-trip viestien kautta tietoa laivaterminaalien monipuolisista palveluista.

- Helsingin Sataman Länsiterminaalilla 2:lle tuotiin keväällä suomalaisia matkailijoita palveleva Viron matkailun infoseinä, joka kertoo mielenkiintoisimmat vierailu- ja tapahtumavinkit niin Tallinnaan kuin muualle Viroon matkaavalle.
- Helsingin Satama julkaisi Olympiatermi-  
naalien 75-vuotisjuhlavuoden kierroksen, jonka avulla voi tutustua Helsingin historiaan, arkkitehtuuriin tai Helsingin olympialaisiin. Omatoiminen kierros vie ainutlaatuiselle

matkalle ympäri Helsinkiä Olympiatermi-  
naalien ja muiden olympiateemaisten  
rakennusten maailmaan joko virtuaali-  
sesti tai opastaen vaikkapa pyöräillen  
tehtävää kierrosta.

- Olympiaterminaalilla avattiin lokakuus-  
sa pieni historiallinen valokuvanäyttely.  
Sen avulla sukellaan vuosikymmenten  
taakse kokemaan, miten matkailu ja  
satama ovat muuttuneet.



## Infra- ja kiinteistökehitys

Suunnittelemme merkittäviä uudistuksia erityisesti Jätkäsaarella sijaitsevaan Länsisatamaan, jotta pystymme varmistamaan satamatoiminnan kannattavan kasvun ja tarjoamaan erinomaiset palvelut vilkkaalle Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenteelle.

- Länsiterminaali 2:lle täydennysrakennettiin n. 240 neliötä uusia toimistotiloja, jotka saatiin Helsingin Sataman sekä sen sidosryhmien käyttöön kesäkuussa.
- Länsisataman vanhan T1 terminaalin purku alkoi joulukuussa matkustajasilloista.

- Länsisataman uuden matkustajaterminaalin suunnittelua jatkettiin. Uuteen rakennukseen on mahdollista toteuttaa terminaalitilojen lisäksi myös liike-, toimisto- ja pysäköintitilaa sekä muita palveluita. Terminaalialueen asemakaavassa on rakennusoikeutta yhteensä 37 000 kem<sup>2</sup> sekä 600 autopaikkaa. Konseptisuunnittelu saatiin valmiiksi ja myöhemmin tarkennetaan sen kaupallista konseptia sekä toteutuslaajuutta. Projektin jatkuu hankesuunnitteluvaiheeseen vuonna 2027–2029.

- Katajanokan terminaalin osalta suunniteltiin uusittavan terminaalin visiota yhdessä alueen asukkaiden ja sataman sidosryhmien sekä Helsingin kaupungin elinkeino-osaston kanssa.
- Vuosaaren satamassa sijaitseva Hansa-terminaali sai vuoden lopulla päivitetyn ilmeen, jonka suunnittelu ja toteutus tehtiin yhteistyössä terminaalissa toimivan varustamon kanssa.

- Satamatalossa aloitettiin mittava remontti ja rakennustyö, jolla rakennuksen kolmeen alimpaan kerrokseen toteutetaan toimitilat Tullille ja Rajavartiolaitokselle. Kyseiset viranomaiset muuttavat Satamataloon purettavasta Länsiterminaali 1:stä keväällä 2025.





**Ilmanpäästöjen  
vähentäminen on  
keskeinen osa Sataman  
vastuullisuustyötä.**

## Hyvä hallinto

Toimimme lakien, yhtiöasiakirjojen sekä Helsingin kaupungin konserniohjeiden mukaisesti, ja kannamme vastuuta niin työntekijöistämme, asiakkaistamme yhteistyökumppaneistamme kuin omistajastamme Helsingin kaupungista.

Helsingin Satama Oy:n toiminta on sertifioitu mm. seuraavien standardien mukaisesti:

- ISO 9001 -laatu järjestelmästandardi
- ISO 14001 -ympäristö järjestelmästandardi
- ISO 45001 -työterveys- ja työturvallisuus järjestelmästandardi

Olemme myös sitoutuneet kestävän matkailun periaatteisiin ja meillä on Visit Finlandin myöntämä Sustainable Travel Finland -merkki. Lisäksi Helsingin Sataman pääkonttori on WWF:n sertifioima Green Office.



**SUSTAINABLE  
TRAVEL  
FINLAND™**



## Eettiset toimintaohjeet

Eettiset toimintaohjeemme sitovat koko henkilöstöä. Periaatteet on laadittu yhdessä ja koko henkilöstö sekä johto ovat käyneet läpi aihetta käsittelevän verkkokoulutuksen. Koulutus on myös osa uusien työntekijöiden perehdytystä.

Satamalla on lisäksi laadittu eettiset toimintaohjeet hankintaketjun toimittajille. Ne otavat kantaa harmaan talouden, lahjonnan ja korruption torjuntaan. Myös ympäristökriitit ja hankinnoista aiheutuva hiilijalanjälki otetaan huomioon, ja hankinnoissa toimittajien ja alihankkijoiden suoriutumista arvioidaan lisäksi myös sosiaalisen vastuun osa-alueilla.

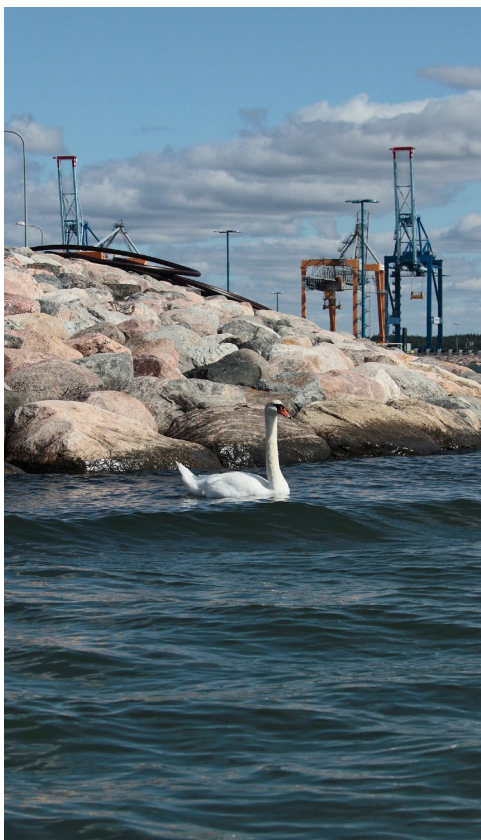
## Väärinkäytöksen ilmoituskanava

Helsingin Satamalla on nettisivuilla käytössä luottamuksellinen Whistleblowing-kanava, jonka kautta henkilöstö tai sidosryhmien edustaja voi anonyyminä ilmoittaa rikkomuksesta, epäkohdasta tai väärinkäytöksestä. Tapahtumat käsitellään ryhmässä, jossa on kolme johdon edustajaa ja niistä raportoidaan yhtiön hallitukselle.

Vuonna 2024 kanavan kautta ei tullut yhtään ilmoitusta.



# Vastuullisuuden johtaminen ja raportointimalli



Helsingin Satama raportoi vastuullisuudesta vuosikertomuksensa yhteydessä.

Vuoden 2024 tietojen raportointi pohjautuu yhtiön hallituksen hyväksymään vastuujohdusmalliin. Sen keskeisimpiä osa-alueita ovat taloudellinen ja sosiaalinen vastuu sekä ympäristövastuu. Jokapäiväisen johtamisen päätöksiä tarkastellaan niin taloudelliselta, yhteiskunnalliselta kuin eettiseltäkin kannalta yrityksen sidosryhmät huomioiden.

Keskeisimmät tavoitteemme ovat Hiilineutraali Helsingin Satama -toimenpideohjelman toteuttaminen, suomalaisten sujuvan arjen mahdollistaminen sekä yhteiskunnan huoltovarmuuden varmistaminen omalta osaltamme.

Helsingin Sataman ympäristöasioiden hallinta pohjautuu ISO 14001 -standardin vaatimuksiin. Yhtiöllä on ulkoisen toimijan sertifioima toimintajärjestelmä, joka täyttää myös standardien ISO 9001 ja ISO 45001 vaatimukset.

Helsingin Satamalla on ympäristönsuojelulain mukaiset toiminnalliset ympäristöluvut ja yhtiö raportoi toiminnastaan ja sen ympäristövaikutuksista vuosittain Uudenmaan ELY-keskukselle.

- Uudenmaan ELY-keskus suoritti yhtiön kaikkien ympäristölupien mukaiset määraikaistarkastukset toukokuussa 2024. Tarkastuksissa ei ilmennyt puutteita tai poikkeamia.

## Uuteen raportointimalliin siirtymistä valmisteltiin

Satamayhtiö siirtyy noudattamaan EU:n kestävän kehityksen raportointidirektiivin (CSRD) mukaista vastuullisuuden raportointimallia vuoden 2025 tietojen osalta lähtien.

Direktiivi laajentaa ja yhtenäistää sääntöjä siitä, miten yritysten on raportoitava vaikutuksistaan ihmisiin ja ympäristöön. Sen tarkoitus on lisätä läpinäkyvyyttä ja auttaa sijoittajia tunnistamaan yritykset, jotka harjoittavat kestäväää toimintaa.

- Helsingin Satama toteutti vuonna 2024 direktiivin vaatiman kaksoisolennaisuusanalyysin, ja siinä hyödynnettiin laajasti Helsingin Sataman sidosryhmien näkemyksiä. Prosessissa arvioitiin Sataman toiminnan vaikutuksia ympäristöön ja yhteiskuntaan sekä ympäristön ja yhteiskunnan vaikutuksia Satamaan. Näin tunnistettiin yhtiön toiminnalle olennaiset kestävyysasteet sekä niiden tärkeimmät vaikutukset, keskeiset riskit ja mahdollisuudet. Nämä teemat tulevat jatkossa muodostamaan Helsingin Sataman vastuullisuuden kehitystyön painopisteet.





## Ympäristövastuu

Helsingin Sataman merkittävimmät ympäristötavoitteet on kuvattu ilmastotyöhön keskittyvässä Hiilineutraali Satama -ohjelmassa:

- Helsingin Satama on hiilineutraali omien päästöjensä osalta vuonna 2025.
- Aluspäästöt vähenevät 25 % vuoteen 2030 mennessä.
- Raskaan liikenteen päästöt vähenevät 60 % vuoteen 2030 mennessä.
- Satama-alueiden työkoneiden päästöjä vähenevät 60 % vuoteen 2030 mennessä.

Tavoitteet liittyvät paitsi satamayhtiön oman toiminnan parantamisen lisäksi myös satama-alueiden päästöjen vähentämiseen.

Satama myöntää ympäristöperustaisia alusmaksualennuksia laivaliikenteelle, tarjoaa laivoille paikallisia päästöjä merkittävästi vähentäviä maasähkölaitantöitä, mahdollistaa työkoneiden sähköistämistä sekä sujuvoittaa autojen liikkumista satama-alueella.

- Vuoden 2024 aikana yhtiö teki päätökset hiilineutraaliusohjelman jäljellä olevien toimenpiteiden toteuttamisesta sekä määritteli periaatteet, joiden avulla yhtiö saavuttaa ilmastotavoitteensa oman

toimintansa osalta vuonna 2025. Ensimmäinen toimi on energiankäytön vähentäminen. Lisäksi energia hankitaan vähä- tai nollapäästöisistä energianlähteistä. Viimeiseksi keinoksi määriteltiin vapaaehtoisien päästöhyvitysten hankkiminen.

Kansainvälinen ja yritysten rajat ylittävä yhteistyö on merkittävä keino tavoitella kasvihuonekaasujen vähentämistä laajemmin merenkulussa.

- Helsingin ja Tallinnan kaupunkien ja satamien, reitillä liikennöivien varustamojen sekä Viron ilmastoministeriön kanssa vuonna 2023 perustetussa Green Corridor -hankkeessa erilaiset työryhmät aloittivat selvittämään oman osa-alueensa päästövaikutuksia ja laatimaan

sen pohjalta suunnitelmia päästöjen ja ympäristövaikutusten pienentämiseksi.

Hankkeen tavoitteena on muodostaa kaupunkien väliselle laivareitille vihreä väylä niin matkustajille kuin rahdille.

- Huhtikuussa Helsingin Satama, syöttöliikennevarustamo X-Press Feeders ja viisi muuta eurooppalaista satamaa allekirjoittavat yhteisymmärryspöytäkirjan vihreistä meriväylistä. Prosessilla halutaan nopeuttaa vaihtoehtoisten polttoaineiden toimitusketjujen kehitystä sekä laajempaa hiilestä irtautumista merenkulun alalla Skandinaviassa ja Itämerellä.

## Helsingin Sataman omasta toiminnasta syntyvät päästöt

- vuonna 2024 Sataman oman toiminnan päästöt olivat 1266 CO<sub>2</sub> tonnia (-2,5 %).

Keinoja energiatehokkuuden parantamiseksi ovat mm. LED-valaistukseen siirtyminen, lämmön kierrätyksen ja talteenoton tehostaminen sekä kiinteistöjen resurssitehokkuuden parantaminen.

- Sataman kokonaisenergian käyttö (sisältää aluksille myydyin maasähkön) vuonna 2024 oli 29978MWh (+4 %), mistä hiilivapaan energian osuus oli 73 %. (2023: 71 %)

- Hiilidioksidipäästöjä syntyi 1266 tonnia (-2,5 %), kun se laskettiin Helenin vuoden 2023 päästökertoimilla.
- Eteläsatamassa ja Katajanokalla saatiin syksyllä 2024 valmiiksi hanke, jossa uusittiin aluevalaistus energiatehokkaiksi LED-valoiksi. Lisäksi uusittiin valaistuksen ohjausjärjestelmä sekä Länsisatamassa, Eteläsatamassa että Katajanokalla. Eteläsataman ja Katajanokan aluevalaistuksen uusimisen arvioidaan säättävän noin 300 MWh vuodessa.
- Katajanokan P5 -pysäköintialueelle valmistui 7 uutta sähköauton latauspistettä laivamatkustajien käyttöön. Vuoden lopussa Satamalla oli yhteensä 96 latauspistettä eri satamanosissa.

## Ostetun energian tuotannosta aiheutuvat epäsuorat päästöt

Helsingin Satama käyttää vähä- tai nolopäästöisten energianlähteitä. Olemme siirtyneet hankkimaan hiilivapaata sähköä vuodesta 2020 lähtien, joten suurimmat hiilidioksidipäästöt vuonna 2024 syntyivät kiinteistöjen lämmitykseen käytettävästä kaukolämmöstä.

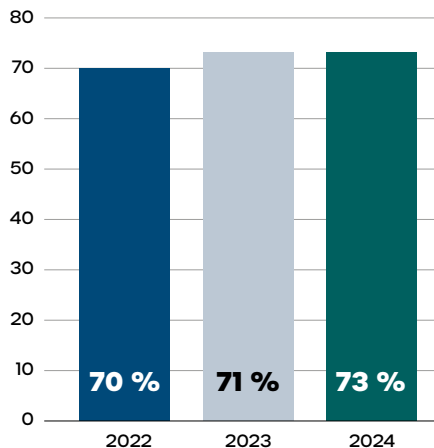
- Lämmönkulutus laski 1,2 % vuodesta 2023.
- Sähkön kulutus kasvoi noin 6 %, ja sähkö hankittiin hiilivapaista lähteistä. Myydyn maasähkön osuus 20 %, Sataman oma kulutus väheni 0,06 %.

## Uusiutuvan aurinkoenergian tuottaminen

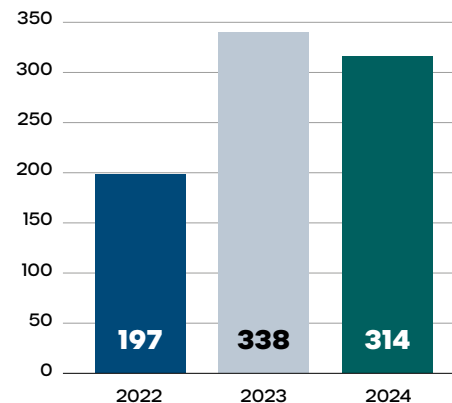
Sataman sähkön- ja lämmitysenergian hankintatarvetta vähennetään tuottamalla omaa, uusiutuvaa energiaa aurinkopaneelilla.

- Kaikkiaan Helsingin Satama tuotti uusiutuvaa sähköä yhteensä 314 MWh (2023: 338 MWh).

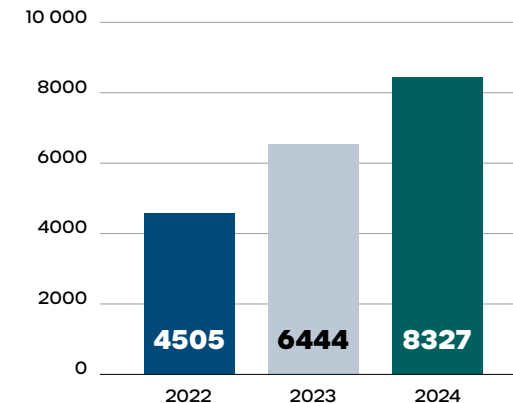
HIILIVAPAAN ENERGIAN OSUUS ENERGIANKÄYTÖSTÄ, %



UUSIUTUVAN SÄHKÖN TUOTTO, MWH



HELSINGIN SATAMASSA KULUTETTU MAASÄHKÖ, MWH





**Muut arvoketjun epäsuorat päästöt**

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

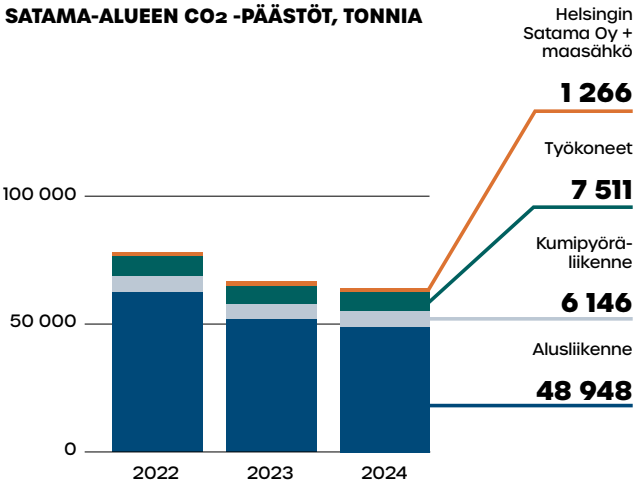
- **Satama-alueiden päästöjen** kokonaismäärä oli 63 871 CO<sub>2</sub> tonnia (edellisenä vuonna 66 048CO<sub>2</sub> tonnia). Edelliseen vuoteen verrattuna määrä laski 2 177 tonnia eli -3,3 %.

Maasähköä käytettiin entistä enemmän, kun Finnlines otti käyttöön maasähkölitänät Vuosaaren satamassa.

- **Alusliikenteen päästöjen** määrä oli 48948 CO<sub>2</sub> tonnia (-5,6 % verrattuna vuoteen 2023).

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

**SATAMA-ALUEEN CO<sub>2</sub> -PÄÄSTÖT, TONNIA**



**SATAMA-ALUEEN CO<sub>2</sub> PÄÄSTÖJAKAUMA**



Uusien maasähkölaitteiden myötä alukset ovat käyttäneet enemmän maasähköä. Myös aluskanta on osin uudistunut.

Helsingin Satama myöntää alusmaksuista alennusta laivaliikenteelle, joka vähentää ympäristövaikutuksiaan.

- Vuonna 2024 Satama nosti maksimi-alennuksen kymmenestä yhteentoista prosenttiin, ja ympäristöalennusta sai

kaikkiaan 20 alusta. Yhteensä Satama myönsi alennusta 876 000 €. Alennus kannustaa varustamoja tekemään lain-säädännön minimitasoa ylittävää ympäristövaikutusten vähentämistä erityisesti satama-alueella.

- Vuosaaren sataman ensimmäinen maasähkölaitteiden otettiin kesällä käyttöön Helsingin ja Travemünden välisessä rahti- ja matkustajaliikenteessä. Kun laiva

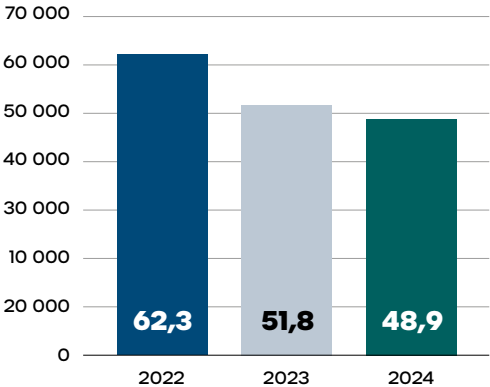
kytketään laiturissa ollessaan maasähkölaitteeseen, sen ei tarvitse pitää omia apukoneita käynnissä sähköä tuottamassa. Maasähkön käyttö voi vähentää laivan ilmanpäästöjä satama-alueella merkittävästi, jopa 50–80 prosentilla.

- **Rekkojen, kuorma-autojen ja trailerien päästöt** olivat 6 146 tonnia (2023: 5 955), eli päästö määrä nousi liikenteen volyymin nousun takia 191 CO<sub>2</sub> tonnia.

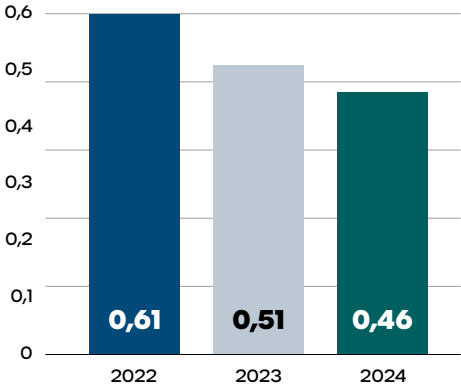
Maaliikenteen osalta satama-alueen päästöihin lasketaan mukaan päästöt, jotka syntyvät suljetulla satama-alueella.

- Satama-alueella toimivien **työkoneiden päästöt** olivat 7 511 CO<sub>2</sub> tonnia (2023: 6 963), eli päästö määrä nousi liikenteen volyymin nousun takia.

ALUSTEN CO<sub>2</sub> PÄÄSTÖT, TONNIA



SAAVUTETUT PÄÄSTÖVÄHENEMÄT PER ALUKSEN NETTOTONNI / CO<sub>2</sub>(T)/1000T



## Laivajätteiden vastaanotto

Vuonna 2024 Helsingin Satama otti vastaan

- alusten jätevesiä 214 651 m<sup>3</sup> (2023: 205 000 m<sup>3</sup>),
- aluksista peräisin olevia öljyisiä vesiä 1 280 tonnia (2023: 1 600 ton),
- kiinteitä alusjätteitä 242 tonnia (2023: 300 ton).

Helsingin Satama ottaa aluksilta vastaan kiinteitä jätteitä, öljyisiä jätteitä sekä jätevesiä. Lisäksi monet alukset lajittelevat kiinteitä jätteitä eri jätelajeihin. 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

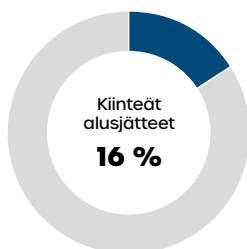
(HSY) käsittelyyn. Jätevesien jättämisestä ei peritä erillistä maksua.

Itämeren satamissa on käytössä No Special Fee -maksujärjestelmä, jossa jätemaksu veloitetaan riippumatta siitä, jättääkö alus jätteitä satamaan vai ei.

- Sataman aluksilta vastaanotettu jäte hyötykäytetään biokaasuna. HSY tuotti Sataman vastaanottamasta jätevedestä ja kiinteistä biojätteistä biokaasua, joka poltettiin biokaasuvoimalassa sähköksi ja lämmöksi.

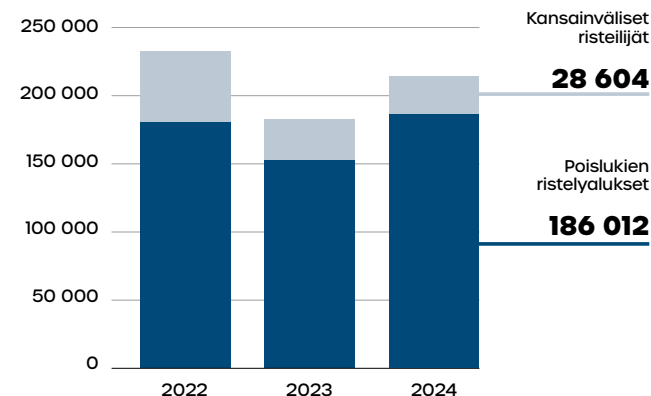
VASTAANOTETTUIJEN ALUSJÄTELAJIEN OSUUDET,  
YHTEENSÄ 1522 TONNIA

**Yhteensä**  
**1 522**  
tonnia



**Yhteensä**  
**214 615**  
m<sup>3</sup>

VASTAANOTETUT ALUSJÄTEVEDET,  
YHTEENSÄ 214 615 m<sup>3</sup>





# Sosiaalinen vastuu

Sataman tavoitteena on hyvinvoiva satamayhteisö, toimivat naapuruussuhteet kaupungin asukkaisiin ja lähialueen toimijoihin sekä toiminnan positiivisten yhteiskunnallisten vaikutusten vahvistaminen. Olemme aktiivinen yhteisön jäsen koko Helsingissä ja erityisesti eri satamanosiemme läheisyydessä.

Helsingin satama palvelee Helsingin seudun ja koko maan elinkeinoelämää ja hyvinvointia, turvaa Suomen huoltovarmuutta ja varmistaa myös poikkeusaikoina päivittäistavaratuotteiden sekä teollisuuden tarvitsemien raaka-aineiden ja tarvikkeiden saatavuutta.

- Yhteistyötä ja tiedonvaihtoa sataman lähialueiden asukasyhdistysten kanssa jatkettiin tiiviinä. Maaliskuussa valmistuneessa Länsisataman uudistusten ympäristövaikutusten arvioinnissa Satamalla oli tärkeänä painopistealueena keskustelu lähialueidemme toimijoiden ja asukkaiden kanssa.
- Satama osallistuu Vuosaassa, Katajanokalla ja Jätkäsaassa järjestettäviin asukastapahtumiin. Vuonna 2024 esittelimme satamatoimintaa mm. Itämeripäivässä, Vuosaaren satamapäivässä ja Jätkäsaaren Hyvän tuulen festissä.
- Helsingin Satama kertoo ja käy keskustelua Facebook, LinkedIn ja Instagram-somekanavillaan satamatoimintaan liittyvistä asioista. Kanavilla on yhteensä reilut 10 600 seuraajaa. Vuorovaikutus ja postaukset ovat keskittyneet esimerkiksi Sataman uudistusten etenemiseen, rekrytointeihin, pysäköintipalveluihin sekä Sataman ja Helsingin yhteiseen historiaan.
- Satama päätti, että jatkossa koko Sataman henkilökunta saa käyttää vuodessa yhden työpäivän vapaaehtoistyöhön.



Tapasimme jätkäsaarelaisia Hyvän tuulen festissä syyskuussa.



## Sidosryhmätuki

Satama mittauttaa mainettaan ja sen kanssa korreloivaa sidosryhmätukeaan Luottamus&Maine -mallilla. Tutkimus on toteutettu vuosina 2016, 2017, 2019, 2020 ja 2022. Vuosina 2023 ja 2024 mittauksia ei tehty. Seuraava mittausvuosi on 2025.

Koska Länsisatama on Helsingin satamanosista vilkkain, mittauksia tehdään Jätkäsaaren asukkaiden keskuudessa. Lisäksi selvitetään myös Helsingin kaupunginvaltuutettujen ja muiden kuin Jätkäsaarella asuvien helsinkiläisten näkemyksiä.

Viimeisimmässä mittauksessa vuonna 2022 Sataman mainearvosana jätkäsaarelaitteiden keskuudessa oli kohtalaisella tasolla: 3,21 (2020: 3,45) viisiportaisella (1-5) arviointiasteikolla. Mielikuva siitä, että "Satama tuottaa yhteiskunnallista hyötyä liiketoimintansa kautta" oli edelleen hyvällä tasolla.

## Sponsorointi

Satama kohdentaa pienimuotoista sponsorointitoimintaa erityisesti kaupunginosien liikunta- ja nuorisotyöhön.

Kaksi keskeistä pääteemaa erilaisissa tukemissamme hankkeissa tai tapahtumissa ovat kestävä kehitys ja merellinen ympäristö sekä osallisuus, yhteisöllisyys ja yhdessä tekeminen satamanosiemme lähiympäristöissä.

- Vuonna 2024 jatkoimme jo pitkään jatkunutta yhteistyötä mm. Baltic Sea Action Group -säätiön sekä Helsingin Tuomiokirkkoseurakunnan diakoniatyön kanssa. Lisäksi sponsoroimme paikallisia nuorten urheilujoukkueita Jätkäsaarella sekä Vuosaarella.
- Satama aloitti kolmivuotisen yhteistyön SOS-Lapsikylä-säätiön kanssa. Tuella rahoitetaan Vuosaarella sijaitsevan yhteisöllisen kohtaamispaikan toimintaa.
- Helsingin Satama sponsoroi Tapio Lehtinen Sailing Oy:n maailmanympäripurjehduksia vuosina 2022–2024. Molemmat jakavat sitoutumisen ilmastokriisin ratkaisemiseen ja erityisesti merten hyväksi tehtävään ympäristötyöhön.



Vuosaaren Satamapäivässä pohdittiin magneettitaulun avulla mitä satamalaitureilla tapahtuu.

# Taloudellinen vastuu

Helsingin Satama toimii taloudellisesti kestävästi ja luo hyvinvointia pääkaupunkiseudulle ja koko Suomeen. Vakaa taloudellinen tulos on perusta yhtiön vastuulliselle toiminnalle.

Helsingin Satama on pääkaupunkiseudun elinkeinoelämää palveleva logistiikan tärkeä solmukohta, jolla on merkittävät positiiviset vaikutukset sekä aluetalouteen että työllisyyteen.

Helsingin satamatoiminta on kuitenkin merkittävää myös koko Suomen hyvinvoinnin kannalta: kauttamme kulkevan rahti- ja matkustajaliikenteen vaikutukset ulottuvat käytännössä koko maahan.

Satamassa pidetään huolta liiketoiminnan kannattavuudesta, kilpailukyvyistä ja tehokkuudesta.

Omistajallamme, eli Helsingin kaupungilla on sekä strateginen että taloudellinen intressi Satama-konsernin omistamiseen. Konsernin tarkoituksena on tuottaa voittoa ja Helsingin Satama Oy jakaa tuloksestaan noin 50 % osinkona omistajalleen.







**Satamassa  
järjestettiin laajoja  
viranomaisharjoituksia.**

## Satama- turvallisuutta ylläpidetään yhteistyössä

Turvallisuuden ylläpito on tärkeä edellytys sataman toiminnalle. Sen onnistumisen avain Helsingin Satamassa on monipuolinen turvallisuusyhteistyö koko satamayhteisön sekä viranomaisten kanssa.

Helsingin Satamassa suojataan toimintaa erilaisilta ulkoisilta turvallisuushilta ja varaudutaan ennalta onnettomuuksiin tai tapaturmiin. Harjoittelu, suunnittelu ja ennakoiva työ oli järjestelmällistä myös vuonna 2024.

- Helsingin Sataman alueet määrättiin huhtikuusta lähtien liikenne- ja viestintävirasto Traficomien UAS-lentorajoitus-alueiksi, joilla dronen eli miehittämättömän ilma-aluksen lennättäminen on sallittu ainoastaan Helsingin Sataman poikkeusluvalla. Rajoitusalue määrättiin satamatoiminnan ja laivaliikenteen turvallisuuden suojaamiseksi.



- Satama uusi henkilökorttinsa ja otti käyttöön pääkonttorillaan vierailijahallintajärjestelmän.
- Satamarakenteiden ISPS-vaatimusten mukaisuustodistukset päivitettiin.
- Turvallisuusselvitysprosessi luotiin ja Satama aloitti turvallisuusselvitysten teettämisen.
- Tarkastus- ja havainnointikierroksia, sekä turvallisuuskävelyjä järjestettiin säännöllisesti eri satamanosissa.
- Jatkuvuudenhallinta- ja varautumissuunnitelmaa työstettiin.
- Vaarallisten aineiden valvontaohjelmaa jatkokehitettiin ja vaarallisten aineiden kenttävalvontaa tehostettiin.

- Öljyntorjuntakalusto päivitettiin ja satamatoimijat koulutettiin käyttämään niitä. Öljyntorjunta oli teemana myös satamien työturvallisuusviikolla.
- Syksyllä keskustan satamissa järjestettiin kaksi laajaa viranomaisharjoitusta.

### Työturvallisuus

Satamat ovat yhteisiä työpaikkoja, ja Helsingin satamissa Helsingin Satama Oy on pääasiallista määräysvaltaa käyttävä työnantaja. Helsingin Satama on luotettava työnantaja ja yhteistyökumppani, joka tarjoaa turvallisen työympäristön kaikille satama-alueilla toimiville.

Vuonna 2024 Helsingin Sataman työturvallisuuden tavoitteena oli nolla työtapa-  
turmaa\*, sairaus- ja tapaturmapoissaolo-

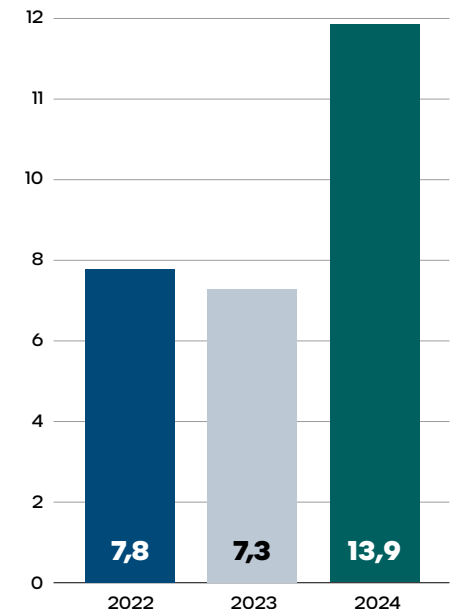
jen vähentäminen, hyvällä tasolla oleva työhyvinvointi sekä turvallisuuskulttuurin kehittäminen.

- Helsingin Sataman työntekijöille sattui 2 lievää lyhyeen sairauspoissaoloon johtanutta työpaikkatapaturmaa\* vuonna 2024. Työpaikkatapaturmataajuus\*\* oli 13,9.
- Sataman työntekijöiden keskimääräinen sairauspoissaoloprosentti oli 2,6 (2023: 1,7 %).

\* Työpaikkatapaturma = tapaturma, joka on sattunut työssä tai työhön liittyvissä oloissa.

\*\* Työpaikkatapaturmataajuus = vähintään yhden sairauspoissaolopäivän aiheuttaneiden työpaikkatapaturmien lukumäärä miljoonaa työtuntia kohden.

### TYÖPAIKKATAPATURMATAAJUUS







**Satamalaisilla on mahdollisuuksia osallistua, jakaa näkemyksiä ja kokea yhteisöllisyyttä.**

## Pääosassa johtamisen ja työnantaja-mielikuvan kehittäminen

Vuonna 2024 jatkettiin pitkäjänteistä työtä hyvän johtamisen ja yrityskulttuurin edistämiseksi. Työnantajakuivatutkimuksen valmistuminen käynnisti työnantajakuuvan kehittämissuunnitelman laadinnan. Lisäksi Helsingin Satama sai toista kertaa peräkkäin Future Workplaces -sertifikaatin ja vaikka henkilöstömäärä kasvoi, myös työntekijöiden nettosuosittelevuus nousi reilusti. Työntekijöille merkityksellisimmät asiat toteutuivat Satamassa hyvin.

### Satama työnantajana

Keväällä valmistui työnantajakuivatutkimus, jossa tutkittiin sekä insinööri- että kaupallisten alojen opiskelijoiden sekä ammattilaisten näkemyksiä Helsingin Satamasta työnantajana. Tulosten ohjaamana laadittiin työnantajakuuvan kehittämissuunnitelma tuleville vuosille. Tavoitteena on myös jatkossa saada houkutelua töihin parhaat osaajat.





Joukko satamalaisia kouluttautui fasilitaattoreiksi.

## Johtaminen

Vuoden lopulla käynnistimme meille rakennetun johtamisohjelman, johon osallistuu 11 esihenkilöä Sataman eri osastoilta. Ohjelman teemat on suunniteltu 2023 toteutetun 360-arvioinnin tulosten sekä jo annettujen johtamislupausten ympärille. Jokaiselle osallistujalle on valittu ohjelman ajaksi talon ulkopuolinen henkilökohtainen mentori, joka tukee heidän kehittymistään. Johtamisohjelma kestää 2025 toukokuulle saakka, ja sen odotetaan syventävän ja tuovan uutta näkökulmaa ihmisten johtamiseen.

## Työssä kehittyminen

Myös Satamassa osaamisen kehittyä mallilla 70:20:10, jossa 70 % oppimisesta tapahtuu työssä, 20 % toisilta henkilöiltä ja 10 % koulutuksissa.

Ammatillisilla koulutuksilla ylläpidettiin eri henkilöstöryhmien ammattitaitoa. Lisäksi vuonna 2024 järjestettiin koko henkilöstön yhteisiä koulutuksia mm. tietoturvasesta toiminnasta sekä monimuotoisuudesta ja yhdenvertaisuudesta.

Lisäksi reilu 10 henkilön joukko sataman työntekijöitä kouluttautui fasilitaattoreiksi, joiden osaamista voi hyödyntää koko yhtiö, kun työpajoissa tarvitaan puolueetonta vetäjää, joka ohjaa ryhmätyöskentelyn prosessia.

## Henkilöstötutkimus

Signi-henkilöstökyselyn tulokset jatkoivat nousevalla käyrällä ja Satama sai uudeleen Future Workplaces -sertifikaatin. Se tarkoittaa, että Helsingin Satamassa yrityskulttuuria johdetaan hyvällä työntekijäyhmämyrksellä ja työntekijöille työelämässä

merkityksellisimmät asiat toteutuvat hyvin.

- Helsingin Satamalla on toteutettu Signi-kysely vuodesta 2019
- Vuonna 2023 vastausprosentti oli erinomainen 96 %
- **Liekki-indeksi oli 82** (2023:81) ja ylitti Future Workplaces 2023 -sertifikaatin myöntämisen rajan. Indeksillä kertoo keskiarvon, kuinka Helsingin Sataman henkilöstölle merkityksellisimmät asiat satamassa toteutuvat.
- **eNPS eli työntekijöiden nettosuositusindeksi oli 41** (2023:35)

## Palkitseminen

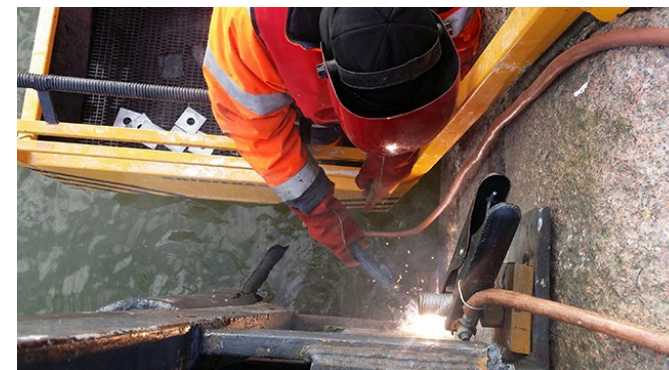
Helsingin Sataman palkitsemismalli tukee yhtiön taloudellisten-, vastuullisuus-, sekä

asiakastytyväisyydestavoitteiden toteutumista. Tulospalkkio voi roolista riippuen vastata maksimissaan 1-4 kk palkkaa. Tulospalkkion piirissä on koko henkilöstö ja saadut palkkiot on mahdollista rahastoida henkilöstörahastoon. Vuoden 2024 tulospalkkiototeumat arvioidaan alkuvuonna 2025.

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

## Sataman henkilöstö lukuina

- Vuoden 2024 lopussa Helsingin Satamassa työskenteli 97 henkilöä (+ 5,43 % edelliseen vuoteen verrattuna).
- Vakituisten osuus henkilöstöstä 98,97 %, määräaikaisia 1,03 %
- Henkilötyövuosia tehtiin 93,5 (2023: 87,2)
- Vakituiseista henkilöstöstä oli 31.12.2024 naisia 30,2 % (2023: 30,4 %) ja miehiä 69,8 % (2023: 69,6 %)
- Vuoden 2024 lopussa henkilöstön keski-ikä oli 48,25 vuotta (naiset 45,48 ja miehet 49,47 vuotta)
- Lähtövaihtuvuus (irtisanoutuneet suhteessa koko henkilöstöön) oli 13,4 % (2023: 4,4 %) ja keskimääräinen vaihtuvuus (tulleet ja lähteneet suhteessa koko henkilöstöön) 13,9 % (2023: 14,1 %).
- Sairauspoissaoloprosentti vuonna 2024 oli 2,6 % (2023: 1,7 %).
- Työpaikkatapaturmataajuus oli 13,8 (2023: 7,3)



# || PORT OF || || HELSINKI ||

Helsingin Satama Oy  
Olympiaranta 3  
[www.portofhelsinki.fi](http://www.portofhelsinki.fi)