

**HELSINGIN SATAMAN
VUOSIKERTOMUS**

**20
25**



**|| PORT OF ||
|| HELSINKI ||**

HELSINGIN SATAMA 2025



TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

- 3 Suunnittelusta edettiin uuden rakentamiseen



TOIMINTAYMPÄRISTÖ

- 4 Satamat kestävän ja turvallisen yhteiskunnan edistäjinä



HELSINGIN SATAMA

- 5 Helsingin Satama lyhyesti
- 6 Strategia - kohti kestävää kasvua
- 7 Uudistamme satamaa
- 8 Johtoryhmä ja hallitus



TALOUS

- 9 Vakaan talouskehityksen tiellä



RAHTILIKENNE

- 11 Tavaravolyymit vakaalla tasolla
- 15 Valmistautuminen liikenteen sähköistymiseen käynnissä



MATKUSTAJALIKENNE

- 18 Laivamatkustuksessa vilkas kesäsesonki
- 21 Katajanokan terminaali-uudistuksen suunnittelu alkoi



VASTUULLISUUS

- 23 Hyvä hallinto ja vastuullisuuden johtaminen
- 25 Ympäristövastuu
- 30 Sosiaalinen vastuu
- 32 Taloudellinen vastuu



TURVALLISUUS

- 33 Harjoittelulla valmiuksia turvalliseen toimintaan



TEKIJÄT

- 35 Tutkitusti erinomainen työntekijäkokemus

Suunnittelusta edettiin uuden rakentamiseen

Pitkän valmistelun jälkeen etenimme toteuttamisvaiheeseen satamanosiemme keskittämisen ohjelmassa, kun elokuussa aloitimme Länsisataman eteläkärjen laiturin laajennuksen merelle. Vihdoin visiot konkretisoituvat suunnittelijoiden pöydälle kertyneistä paperipinoista käytännön rakentamiseen. Vuoden lopulla kaupunginvaltuusto päätti satamatunnelin asema-kaavasta, mikä mahdollistaa osaltaan satamanosiemme uudistusten etenemisen suunnitelmien mukaisesti. Tästä on hyvä jatkaa, nyt kun vauhtiin on päästy.

Vastuullisuuden saralla saavutimme tärkeän etapin, kun saimme painettua yhtiömme omat hiilidioksidipäästöt miniiniin. Ne kuitenkin edustavat vain pientä osaa satama-alueilla syntyvistä päästöistä, joten jatkossa keskitymme entistä tiiviimmin etsimään kestäviä ratkaisuja yhdessä yhteistyökumppaneidemme ja asiakkaidemme kanssa.

Matkustajaliikenteen kesän huippusesonkiin voimme olla varsin tyytyväisiä.

Lähialueilla matkustaminen selvästi kiinnostaa, ja kansainvälisten turistienkin mielenkiinto Itämerellä matkustamiseen on jälleen herännyt, vaikka ei vielä huippulukemia tavoitakaan.

Sataman kautta kulkeneet tavaravirrat olivat verkkaisempia kuin toivoimme. Suomalaiset olivat varovaisia kuluttamisessaan, ja rakentaminen oli sekin yhä hiljaista, mikä näkyi Suomeen tuotujen materiaalien määrissä.

Yhtiön talouskehitys oli vuonna 2025 vakaata. Vaikka liikevaihto ei juurikaan kasvanut, kannattavuus säilyi hyvällä tasolla. Tulos nousi poikkeuksellisen hyväksi, mikä johtuu poistotaakan kevenemisestä. Samaan aikaan seuraavat suuret investointimme ovat vasta käynnistymässä.

Asiakas- ja matkustajatytyväisyys tutkimuksemme kertovat, että toimintaamme ollaan tyytyväisiä. Henkilöstötutkimuksen tulosten perusteella taas ansaitsimme Great Place to Work -sertifikaatin, joka

kertoo korkeasta työtyytyväisyydestä. Nämä tulokset ovat meille valtava voimavara, vaikka paikalleen ei sovikaan jäädä.

Vielä nostan esiin yhden tutkimuksen. Helsingin yliopiston laatima selvitys kertoo, että Helsingin satamatoiminnalla on iso merkitys pääkaupunkiseudun ja koko Suomen tavarakuljetuksille, puhutaan sitten päivittäistavaroiden päätyemisestä kauppojen hyllyille tai vientikuljetusten pääsemisestä maailman markkinoille. Myös matkustajien tuomat tulot etenkin pääkaupunkiseudulle ovat hyvin merkittävät.

Jatkossakin keskitymme asiakkaiden ja yhteistyökumppaneidemme kanssa varmistamaan sujuvat matkat ja kuljetukset, kaikissa tilanteissa.

Ville Haapasaari
Helsingin Sataman toimitusjohtaja



Satamat kestäväen ja turvallisen yhteiskunnan edistäjinä

Toimivat satamat ovat yhteiskuntamme eilinehto niin arkena kuin poikkeustilanteissa. Enää ne eivät kuitenkaan ole pelkästään logistiikkakeskuksia, vaan yhä keskeisempi osa Suomen siirtymää kohti kestävämpää yhteiskuntaa.

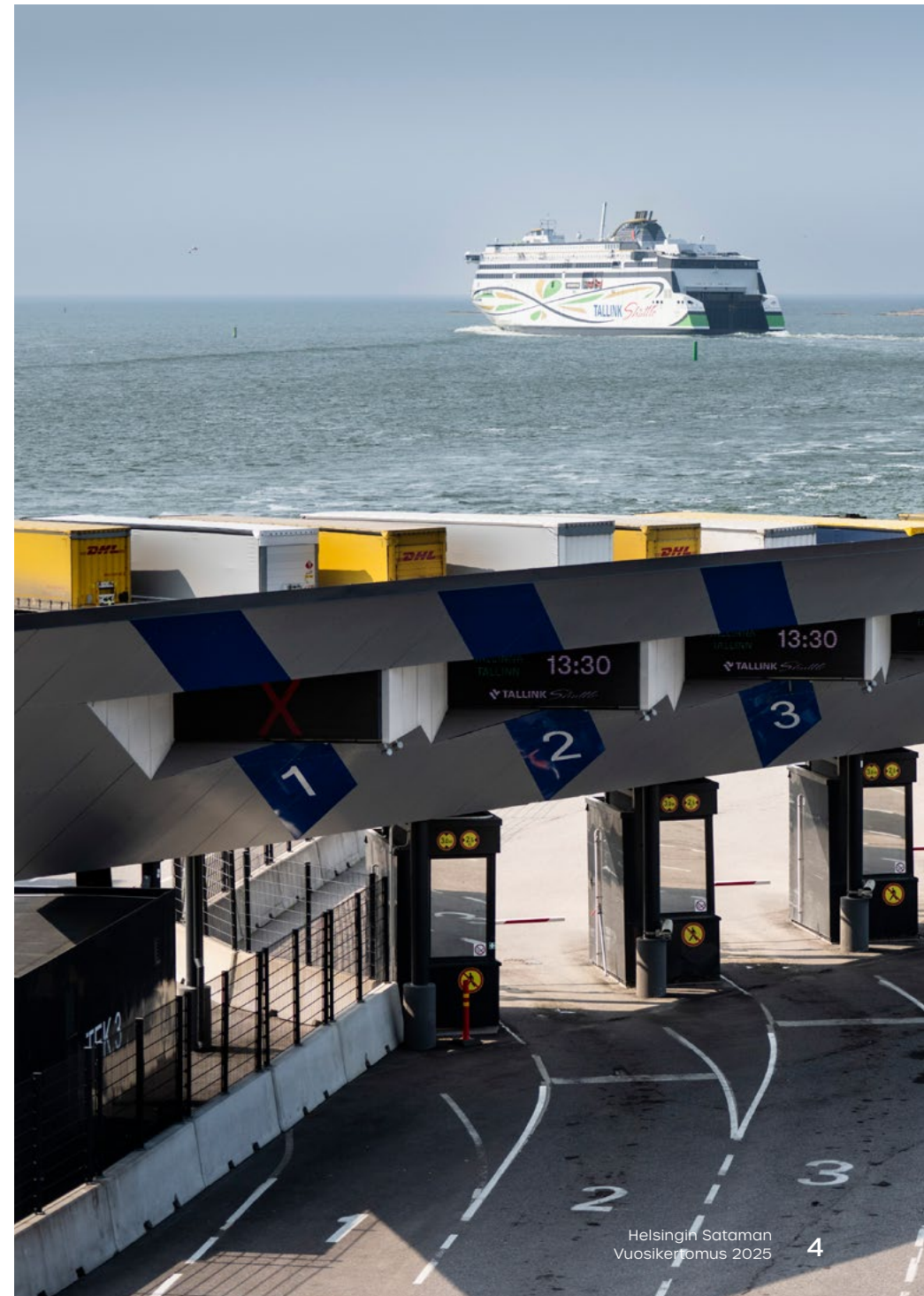
Venäjän hyökkäyssota sekä eri toimialojen muutokset selittävät, miksi Suomen satamien kuljetusmäärät ovat 2020-luvun alkupuolella kokonaisuudessaan olleet ennakoitua vaimummat. Globaalissa talouspolitiikassa vapaan kaupan ja yhteistyön sijaan etusijalle ovat nousseet yhä useammin alueelliset tai kansalliset edut. Nykyinen geopoliittinen tilanne taas näkyy huoltovarmuuden ja turvallisuuden korostumisena.

Liikenteen vahvana tulevaisuuden trendinä näkyy fossiilisista polttoaineista irtautuminen ja energiamurros. Satamilla on potentiaalia toimia energiakeskuksina, jotka mahdollistavat merenkulun, teollisuuden ja kuljetusketjujen hiilidioksidipäästöjen vähentämisen. Tulevaisuudessa laivat ovat entistä riippuvaisempia satamista, kun tarvitaan perinteisten polttoaineiden lisäksi myös sähköä sekä uusiutuvia polttoaineita. Helsingin Satama varautuukin

laivaliikenteen sähköistymisen vaatimaan latausinfraan ja entistä merkittävästi suurempiin sähkömääriin, jotka vaativat myös suurta sähkönsiirtokapasiteettia. Lisäksi Satamassa tulee kehittää infrastruktuuria myös esimerkiksi metanolin entistä laajempaa kysyntää varten.

Tempoileva tai maantieteellisesti epätasa-arvoinen ympäristösääntely kuitenkin vaikeuttaa yritysten omaa vastuullisuustoimintaa ja hidastaa meriliikenteen energiamurrosta. Globaalien merenkulkujärjestö IMO:n päästömaksujärjestelmän käyttöönotto lykkääntyi. Ympäristökomiteassa ei päästy sopuun meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä, vaan lopullinen päätös päästömaksuista siirrettiin vuoden 2026 syksyyn.

EU:n meriliikenteen päästökauppa (ETS) sen sijaan on voimassa. Järjestelmä edistää vihreää siirtymää, mutta nostaa kuljetuskustannuksia. Olisikin erittäin tärkeää, että päästökauppajärjestelmällä kerätyt varat ohjautuisivat täysimääräisenä merenkulun päästövähennystoimiin, mahdollistamaan myös satamissa vaadittavia vähäpäästöisen liikenteen investointeja.



Helsingin Satama lyhyesti

Helsingin satama on yksi Euroopan vilkkaimmista ulkomaanliikenteen matkustajasatamista. Sataman kautta on tiiviit yhteydet Tallinnaan, Tukholmaan ja Travemündeeseen. Helsingin satama on myös Suomen johtava ulkomaankaupan yleissatama, jolla on suuri merkitys suomalaisten sujuvalle arjelle sekä maan ulkomaankaupalle ja huoltovarmuudelle.

Helsingin Satama Oy on Helsingin kaupungin kokonaan omistama osakeyhtiö, joka tarjoaa matkustaja- ja rahtiliikenteelle toimivan satamainfran ja -palvelut. Matkustajille varmistetaan sujuva matkaketju satama-alueilla ja terminaaleissa.

Loviisan Satama Oy ja Etelä-Suomen Satamapalvelut Oy ovat Helsingin Sataman tytäryhtiöitä. Konsernin yhtiöt hallinnoivat ja kehittävät satamatoimintoja Helsingissä Vuosaarella, Jätkäsaarella, Katajanokalla, Etelärannassa ja Hernesaarella sekä Loviisan Valkossa.

Merkittäviä asiakkaita ovat rahti- ja matkustajaliikenteen varustamot sekä rahtiliikennettä Vuosaarella hoitavat sataoperaattorit.

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

HELSINGIN SATAMA -KONSERNIN AVAINLUVUT

Liikevaihto MEUR

102,6

Aluskäyntiä

7 361

Rahtia M tonnia

13,4

Matkustajia M

9,6

Strategia – kohti kestäväää kasvua

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

Strategiakauden tärkeimmät teemat ovat Menestyvät osaajat, Kehittyvä satamakaupunki, Kestävä liikenne sekä Menestyvät asiakkaat. Näiden toiminnan painopisteisiin pureutumalla yhtiö tavoittelee kestävä kasvukuntoa.

Onnistumisen lähtökohdiksi on tunnistettu turvallisuudesta sekä resilienssistä huolehtiminen alati muuttuvassa toimintaympäristössä.

Yhtiön arvoja ovat vastuullisuus, yhteistyö ja tuloksellisuus. Ne luovat pohjan yhtiön johtamiselle sekä päivittäiselle toiminnalle.

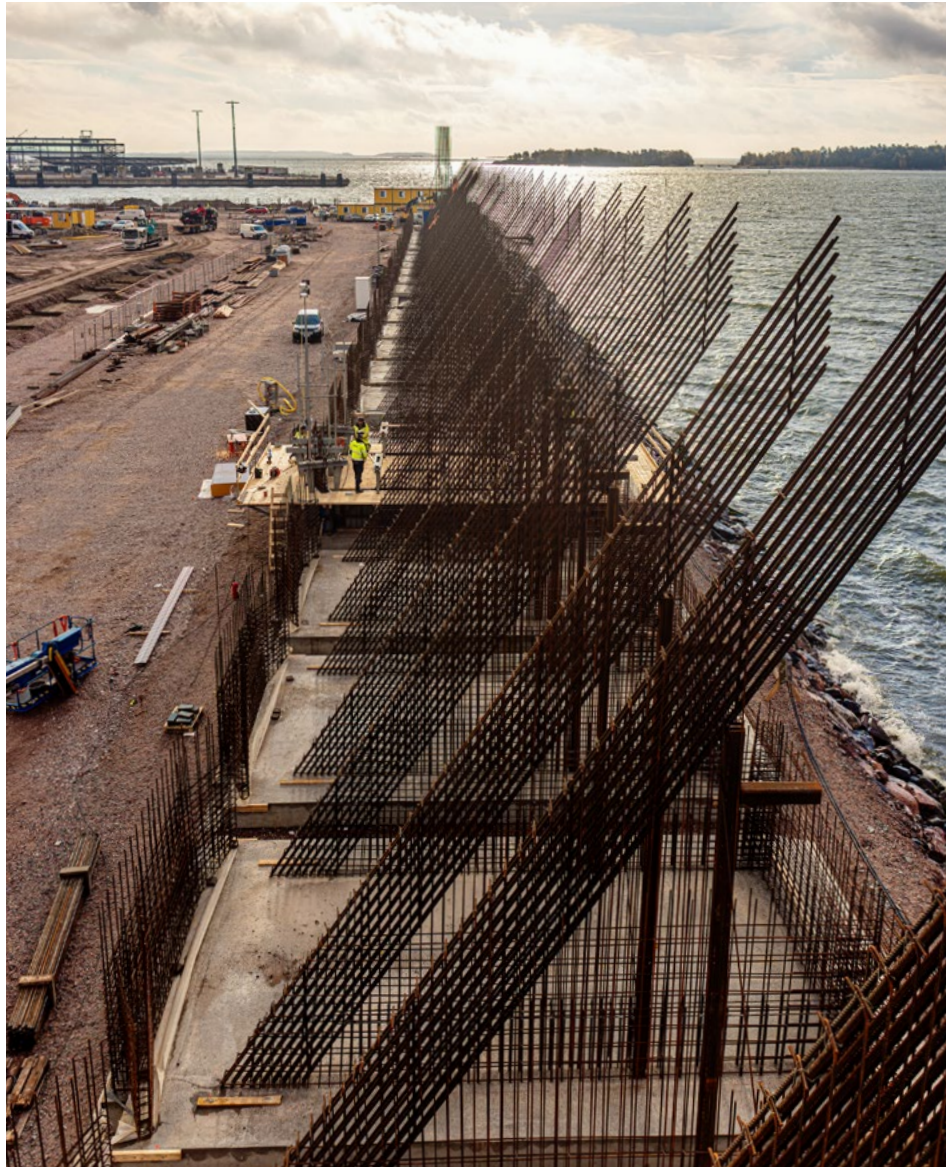
- Helsingin Sataman asiakas-, matkustaja- ja henkilöstötyytyväisyys olivat edelleen hyvällä tasolla. B2B asiakastytyväisyystutkimuksen kokonaisarvosanaksi muodostui 3,9/5 (2024: 3,98). Tuloksissa on paljon rohkaisevaa – erityisesti NPS-suositellulukku oli edelleen vahva 51, mikä kertoo asiakkaidemme luottamuksesta

ja halusta suositella palveluitamme. Lue lisää matkustajatytyväisyystutkimuksen tuloksista osiosta Matkustajaliikenne ja henkilöstötytyväisyydestä osiosta Tekijät.

- Satama-alueiden uudistamisohjelma eteni suunnitelmista konkreettisiksi investoinneiksi ja rakennushankkeiksi erityisesti Länsisatamassa. Joulukuussa Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi satamatunnelin asemakaavan. Lue lisää Uudistamme Satamaa -sivulta.

- Ympäristövastuullisuuden saralla saavutimme tärkeän virstanpylvään, kun yhtiön omat hiilidioksidipäästöt ovat viime vuodelta 0. Vastuullisuusteoista ja tuloksista voi lukea lisää tämän raportin Vastuullisuus-osiosta.
- Vahvistimme sataman resilienssiä ja ennakointikykyä erilaisia häiriötilanteita varten. Sujuva yhteistyö sidosryhmien ja viranomaisten kanssa korostui entisestään. Lue lisää Turvallisuus-osiosta.





Länsisataman eteläkärjen laiturin laajennusta varten valettiin 67 teräsbetonielementtiä.

Uudistamme satamaa

Helsingin Sataman kehittämisohjelma eteni suunnitelmista konkreettisiksi investoinneiksi ja rakennushankkeiksi. Sataman uudistusten tavoitteena on keskittää Tallinnan-liikenne Länsisatamaan ja Tukholman-liikenne Katajanokalle. Tämä parantaa Sataman logistista tehokkuutta, sujuvoittaa liikennettä ja vapauttaa Eteläsataman aluetta uuteen kaupunkikäyttöön.

- Joulukuussa 2024 alkanut vanhan T1-terminaalin purku valmistui suunnitellusti syksyllä 2025. Terminaalilta vapautunut alue toimii väliaikaisesti raskaan liikenteen kenttäalueena siihen saakka, kunnes satamatunnelin rakentaminen alkaa satama-alueella vuonna 2028.

- Elokuussa käynnistyi lähes 28 miljoonan euron laajennusurakka Länsisataman eteläkärjessä. Urakan toteuttaa YIT Infra Oy. Urakassa luodaan 1,2 hehtaaria uutta kenttätilaa ja varaudutaan mm. sähköistävän laivaliikenteen tarpeisiin. Laajennus vaati väylämuutoksia ja poikkeusjärjestelyitä satama-alueella sekä laajaa viranomais- ja sidosryhmäyhteistyötä.
- Länsisataman laajennus- ja satamatunnelihanke palkittiin vuoden 2025 Hyvä YVA -palkinnolla. Perusteluissa korostettiin mittavan aineiston johdonmukaisuutta sekä rakentamisaikaisten vaikutusten, hankkeen riskien ja niiden hallinnan laadukasta käsittelyä.



Länsisatamalla on uudet linjaukset, kun uudistukset ovat valmiit. Havainnekuva: Tietoa Finland Oy.



Satamatunnelin Länsiväylän puoleisella suuaukolla on betonikatto. Havainnekuva: PES Arkkitehdit Oy.

- Satamatunneliallianssin suunnittelijat valittiin heinäkuussa. Pääsuunnittelusta, kalliorakenne-, arkkitehti- ja rakenne-suunnittelusta, geoteknisestä suunnittelusta sekä liikenne-, väylä- ja katusuunnittelusta vastaa Finnmap Infra Oy, A-Insinöörit Suunnittelu Oy ja WSP Finland Oy muodostama ryhmittymä. Tunnelin taloteknisestä pääsuunnittelusta sekä LVI-, sähkö- ja automaatiojärjestelmien suunnittelusta vastaa puolestaan Nodeon Finland Oy:n ja A-Insinöörit Suunnittelu Oy:n muodostama ryhmittymä.
- Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi 10.12.2025 satamatunnelin asemakaavan äänin 49–36. Satamatunneli siirtää Länsisataman raskaan liikenteen kokonaisuudessa pois Jätkäsaaren kaduilta, mikä vähentää satamaan liittyviä liikenne-ruuhkia, parantaa liikenteen ennakoitavuutta ja lisää alueen viihtyisyyttä.
- Uudenmaan ELY-keskus hyväksyi Helsingin Sataman laatiman hyvityssuunnitelman, joka turvaa uhanalaisen kirvellä-takoiperhosen elinympäristön säilymisen Lapinlahden puistossa myös satamatunnelin rakentamisen jälkeen. Kyseessä on ensimmäinen luonnonsuojelulain mukainen yksittäisen lajin elinympäristön turvaava hyvityssuunnitelma Suomessa.
- Katajanokan terminaalin peruskorjauksen ja laajennuksen suunnittelu käynnistyi. Suojeltu rakennus peruskorjataan ja sen yhteyteen suunnitellaan laajennus, joka kunnioittaa rakennuksen alkuperäistä arkkitehtuuria ja kaupunkikuvaa.
- Satama luovutti Helsingin kaupungille Pakkahuoneenlaiturin ja puolet Makasiinilaiturista. Kaupunki käynnisti laitureiden peruskorjaushankkeen osana Eteläsataman laajempaa kehittämistä. Helsinki rakentaa alueesta tulevana vuosina kulttuurin ja elämysten keskittymää.

Johtoryhmä ja hallitus

JOHTORYHMÄ 31.12.2025

Ville Haapasaari
Toimitusjohtaja

Vesa Marttinen
Rahtiliiketoiminnan johtaja

Kaj Takolander
Matkustajaliiketoiminnan johtaja

Mika Alava
Talousjohtaja

Pekka Hellström
Teknisten palveluiden johtaja

Katja Riikola
Henkilöstöjohtaja

Maira Kettunen
Viestintäjohtaja

HALLITUS 31.12.2025

Miapetra Kumpula-Natri
Puheenjohtaja

Otso Kivekäs
Varapuheenjohtaja

JÄSENET
Jouni Ahrela, Heikki Allonen,
Vesa Korkkula, Jaana Pelkonen,
Heikki Pursiainen ja Ulla Tapaninen

ESITTELIJÄ
Ville Haapasaari
Toimitusjohtaja

SIHTEERI
Mika Alava
Talousjohtaja

Vakaan talouskehityksen tiellä

Helsingin Sataman talouskehitys oli vuonna 2025 vakaata. Vaikka liikevaihto ei juurikaan kasvanut, kannattavuus säilyi hyvällä tasolla.

Konsernin liikevaihto oli 102,6 milj. euroa (103,1 milj. euroa), liikevoitto 32,9 milj. euroa (9,8 milj. euroa) ja tilikauden voitto verojen jälkeen 27,4 milj. euroa (7,4 milj. euroa).

Liikevaihdon jakauma

Konsernin liikevaihto muodostuu volyymi-perusteisista alus-, tavara- ja matkustajamaksuista, vuokrista sekä muista tuloista. Vuonna 2025 konsernin liikevaihto jakautui seuraavasti:

- alusmaksut 18 % (17 % vuonna 2024)
- tavaramaksut 36 % (37 %)
- matkustajamaksut 20 % (19 %)
- vuokrat 9 % (11 %)
- muut tulot 16 % (16 %)

Konsernin liikevaihto MEUR

102,6





Investoinnit

Konsernin varsinaisen toiminnan nettoinvestoinnit olivat 30,7 milj. euroa (2024: 24,4 milj. euroa).

Merkittävimmät investoinnit olivat Länsisataman eteläkärjen laajennus, Länsisataman laituri- ja kenttämuutosten sekä satamatunnelin suunnittelutyöt, sekä uuden varikkokiinteistön hankinta Vuosacressa.

Helsingin Satama -konserni	2025	2024	2023
Liikevaihto, MEUR	102,6	103,1	95,2
Liikevoitto/tappio, MEUR	33,0	9,8	5,9
Liikevoitto/tappio, % liikevaihdosta	32,1	9,5	6,2
Oman pääoman tuotto, %	9,6	2,6	0,8
Omanvaraisuusaste, %	72,3	72,3	73,1

2025 KONSERNITILINPÄÄTÖS JA TOIMINTAKERTOMUS

www.portofhelsinki.fi/Helsingin-Satama-konsernitilinpaaotos-2025.pdf

Tavaravolyymit vakaalla tasolla

Vaikka Suomen talous ei vuoden 2025 aikana vieläkään päässyt kunnolla vauhtiin, Helsingin Sataman kautta kulki 1,1 miljoonaa yksikköä tavaraa, joka vastaa viime vuoden tasoa.

Yksilöidystä tavaraliikenteestä* oli vientiä 44 %, eli 6,7 M tonnia (+1,2 %) ja tuontia 56 %, eli 5,3 M tonnia (-4,1 %).

Helsingin Satama -konsernin kokonais-tavaraliikenne oli 13,4 miljoonaa tonnia, mikä on 4,7 % edellisvuotta vähemmän. Kaikkiaan ulkomaisen tavaraliikenteen tuonti oli 5,9 M tonnia (-7,7 %) ja vienti 7,3 M tonnia (-0,2 %).

Viennissä sataman kautta kulki mm. koneita ja laitteita, muuta kappaletavaraa sekä paperia ja sellua. Suomeen taas tuotiin varsinkin kulutus- ja investointitavaroita sekä teollisuustuotteita.

Helsingin sataman noin 140 ulkomaanliikenteen käyntiä viikossa takasi parhaan palvelutason Suomessa. Ulkomaanliikenteessä aluskäyntejä oli 7293 (+1,0 %), joka on noin kolmannes Manner-Suomen aluskäynneistä. Rannikkoliikenteen aluskäyntejä oli 68 kpl (-13,9 %).

* yksiköity tavara = suuryksiköissä, kuten konteissa, rekoissa ja perävaunuissa kuljetettu tavara.

Rahtia M tonnia

13,4



Yksikköliikenne

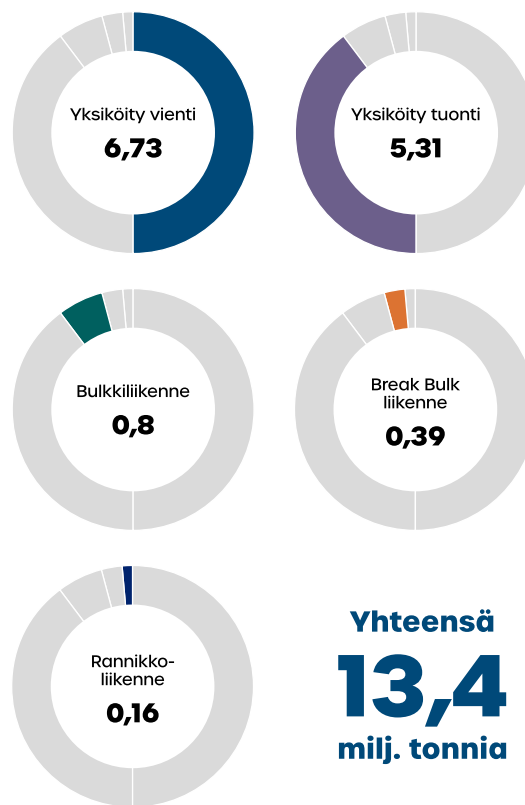
Helsinki on yksi pohjoismaiden suurimmista yksikkölastisatamista. Vuosaaren, Länsi-sataman, Eteläsataman ja Katajanokan satamanosien kautta kulkee Suomen ulkomaankaupan yksiköityä tavaraliikennettä, mikä tarkoittaa rekoissa, perävaunuissa ja konteissa kuljetettua tavaraa.

Yksikköliikenne säilytti vakaan asemansa keskimääräistä arvokkaamman tavarankuljetuksissa. Konttikuljetukset vahvistivat asemaansa ja rekkojen määrä väheni.

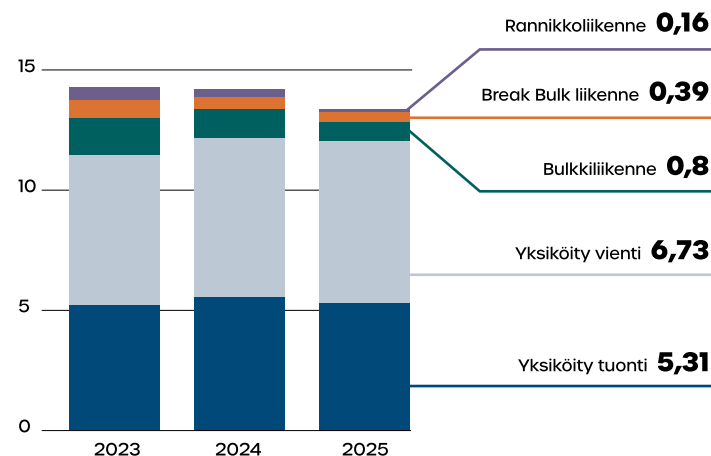
Konttiliikenne oli vajaat 0,5 miljoonaa TEU:ta**, mikä on 9,5 % edellisvuotta vilkkaampaa. Rekkoja kulki 462 000 (-6,7 %) ja perävaunuja 178 000 (+1,3 %).

** TEU = 20 jalan merikonttia vastaava tilavuusmitta.

TAVARALIIKENNE, YHT. 13,4 MILJ. TONNIA



TAVARALIIKENNE, MILJ. TONNIA





Bulk*** ja breakbulk****-liikenne

Helsingin Satama konsernin bulkkitavaraliikenne oli 795 000 ton (-33,4 %) ja se koostui pääasiassa kivihiili-, puu- ja kierrätysenergia tuonnista sekä mm. raakamine-raaleista, sementistä, viljasta jne.

Breakbulk liikenne oli konsernissa yhteensä 387 000 tonnia (-25,9 %), josta suurin osa oli sellun vientiä sekä metallia ja sahatavaraa.

Helsingin satamissa irtolastiliikenne väheni edellisestä vuodesta selkeästi, sillä hiilen kuljetukset loppuivat kokonaan vuoden ensimmäisellä neljänneksellä. Sellua taas kulki maailmalle aiempaa enemmän konteissa break bulkin sijaan.

Loviisan satama

Helsingin Sataman tytäryhtiö Loviisan sataman kautta kulkee irtotavara- ja breakbulk-lasteja. Sataman merkittävimmät liikennevirrat koostuvat rakennusteollisuuden,

teollisuuden raaka-aineiden, infratuotteiden sekä elintarviketeollisuuden tavaravirroista. Loviisan satama tunnetaan myös Suomen energiateollisuutta palvelevana kiertotaloustuotteiden satamana.

- Loviisan sataman kautta kulkenut kokonaistavaraliikenne oli lähes 614 000 tonnia (-21,1 %). Liikenne koostui ulkomaan tavaraliikenteistä ja kotimaan terminaali-liikenteestä.
- Loviisaan valmistui Suomen satamien ensimmäinen hajunpoistolla varustettu kierrätyspolttoainevarasto.

Kantvik

Helsingin Satamalle kuuluvalla Kirkkonummen Kantvikin etelälaiturilla liikennettä oli 154 000 tonnia, mikä oli 22 % vähemmän kuin edellisenä vuonna.

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

***Bulk = pakkaamatonta irtotavaraa (esim. viljalasti).

****Breakbulk = yksittäispakattua rahtia (esim. sellu tai sahatavara), jota ei pakata standardisoituihin yksiköihin, esimerkiksi merikontteihin.

LIIKENNETILASTOT

www.portofhelsinki.fi/liikennetilastot

Tavaraliikenne	2023	2024	2025	Muutos% 24/25
Yksiköity tavaraliikenne, tonnia	11 511 000	12 192 000	12 046 000	-1,2 %
Tuonti, tonnia	5 223 000	5 539 000	5 314 000	-4,1 %
Vienti, tonnia	6 288 000	6 653 000	6 732 000	1,20 %
Bulkkitavaraliikenne, tonnia	1 525 000	1 180 000	795 000	-33,4 %
Break Bulk, tonnia	765 000	522 000	387 000	-25,9 %
Ulkomainen liikenne yht.	13 387 000	13 698 000	13 196 000	-3,7 %
Rannikkoliikenne, tonnia	553 000	311 000	163 000	-49,6 %
KOKONAISTAVARALIIKENNE, tonnia	13 940 000	14 009 000	13 359 000	-4,7 %
Kontit, TEU	452 000	444 000	486 000	9,5 %
Kontit, tonnia	3 418 000	3 443 000	3 702 000	7,5 %
Ajoneuvot yhteensä, kpl	644 000	672 000	640 000	-4,7 %
Ajoneuvot yhteensä, tonnia	8 104 000	8 762 000	8 356 000	-4,6 %

**Yksiköity tavaraliikenne,
suurimmat vastasatamamaat**

miljoonaa tonnia

Viro	5 420 000
Saksa	3 620 000
Alankomaat	892 000

Vuosaaren sataman liikenne

2023

2024

2025

Kontteja TEU	452 000	443 000	486 000
Trailereita ja rekkoja	258 000	293 000	290 000
Laivakäyntejä	1 927	1 912	1 891
Matkustajia	336 000	371 000	361 000



Valmistautuminen liikenteen sähköistymiseen käynnissä

Helsingin Satama valmistautuu liikenteen sähköistymisen latausinfraan ja vaihtoehtoisten polttoaineiden entistä laajempaan kysyntään. Sähkön kysyntä Helsingin Satamassa tulee lähiaikoina voimakkaasti kasvamaan. Viimeaikaisia esimerkkejä sähköistymisestä ovat esimerkiksi Eckerö Line Länsisatamaan liikennöivän M/S Finlandian muuttaminen osittain sähkökäyttöiseksi vuodenvaihteessa 2025–2026 ja satamaoperaattori Finnsteven keväällä 2026 käyttöön otettavat kolme täyssähköistä konttilukkiä Vuosaaren satamassa.

Myös metanolin kysyntä kasvaa tulevina vuosina. Nykyisten kahden metanolilla kulkevan aluksen säännöllisten käyntien

lisäksi Vuosaaren satamaa tulee lähivuosien aikana käyttämään Finnlinesin kolme uutta metanolilla kulkevaa alusta.

Samalla kun suunniteltiin ja toteutettiin uutta, varmistettiin rahdin tarvitsema sujuva satamaliikenne sekä toimintaympäristön jatkuva ylläpito.

- Helsingin Satama ja saksalainen Lübeck-Travemünden satama aloittivat yhteisen Hansalink 3 -hankkeen, jolla parannetaan Helsinki-Travemünde-merireitin kilpailukykyä kestävä kehityksen tavoitteiden mukaisesti. Hankkeessa tullaan rakentamaan tasokasta satamainfrastruktuuria, ottamaan käyttöön digitaalisia työkaluja ja tehostamaan satama-alueella liikkumista. Lisäksi toteutetaan Finnlinesin uusille aluksille soveltuvat maasähkörtökäiset sekä automaattiset kiinnitysjärjestelmät Vuosaaren ja Lübeck-Travemünden satamissa. EU myönsi hankkeelle yli 22 miljoonan euron rahoituksen.



Euroopan unionin
osarahoittama

- Satama kehitti edellytyksiä yksikkölas-ten kasvulle, ja kävi neuvotteluja vuonna 2024 hankkimansa N2 logistiikka-alueen potentiaalisten toimijoiden kanssa. Epävarmassa taloustilanteessa laajempia investointeja jäätin vielä odottamaan, ja alueelle saatiin lyhytaikaista, satamaliike-toimintaa tukevaa toimintaa.
- Vuosaaren sataman N2-alueelle solmittiin varaussopimus Vantaan Energian kanssa. Hiilidioksidin talteenoton ja varastoinnin hankkeessa hiilidioksidin nesteytys, välivarastointi ja laivaus suunnitellaan tapahtuvaksi Vuosaaren satamassa. Tulevaisuudessa teollisen mittaluokan hiilidioksiditerminali, Vuosaari Carbon Hub, voisi palvella suomalaisia hiilidioksidin talteenoton toimijoita laajasti.
- Helsingin Satama valmistautuu raskaan liikenteen sähkölataukseen ja suunnittelee sähkörekkojen latausaseman rakentamista Vuosaaren Satamaan. Latausaseman rakentamiseen ollaan valmiita, mutta hankkeen toteutuminen edellyttää sopimusasiakkaita, jotka ovat valmiita hyödyntämään latauspalveluja osana säännöllistä liikennettään. Satama on valmis investointiin, kunhan avainasiakas saadaan sovittua.



- Vuosaaren satamassa selvitettiin maasähkötarjonnan laajentamista erityisesti konttialuksille. Selvityksessä tarkasteltiin mm. optimaalisia kaapelointien sijainteja ja toteutustapoja sekä sähköverkon kapasiteetin varmistamista. Selvityksen laatiminen on osin EU:n tukema.
- Helsingin Satama hankki Vuosaaren suljetulta satama-alueelta V23 kiinteistön. Rakennuksen korjauksen ja muutostöiden jälkeen alkuvuodesta 2026 Vuosaaren sataman tekninen varikko tulee muuttamaan satama-alueelle. Muutos tukee teknisten palveluiden ja kunnossapidon sujuvaa integrointia satama-alueen operointiin.
- Vuosaaren satamassa Finnlinesin alusen käytössä olevien kaksoisramppien talvilämmitys muutettiin toimimaan kaukolämmön sijaan ilmalämpöpumpuilla. Muutoksella voidaan saavuttaa yli 60 % säästö energiankäytössä.
- Vuosaaren satamanosan resilienssiä vahvistettiin sähkönsyöttöhäiriöiden varalta.
- Helsingin Satama jatkoi yhdessä sidosryhmiensä kanssa valmistautumista Vuosaaren satamaan johtavan tietunnelin sulkemiseen. Fintraffic siirsi tunnelin sulkemisen remontin takia vuoden 2026 alkuun. Remontissa uusitaan tunnelin turvallisuus- ja liikenteen hallinnan tekniikka. Noin vuoden kestävä työ aikana myös Vuosaaren satamaan kulkeva ajoneuvoliikenne ohjataan kiertoreilleille.

- Marraskuun lopulla Länsisatamassa otettiin käyttöön uusi, selkeämpi ajoreitti raskaalle liikenteelle. Sisäänajo satama-alueelle säilyi entisessä paikassaan, mutta lähtöselvityksen paikka siirtyi. Muutoksilla valmistaudutaan tuleviin laituri- ja kenttäalueuudistuksiin, joita tullaan toteuttamaan samanaikaisesti sataman normaalin toiminnan kanssa.
- Sataman SmartPort -porttijärjestelmien kehitystä jatkettiin, ja fast lane -kaista-ohjauksen tuotantovaihe käynnistyi Länsisatamassa. Ohjauksen käyttöönotto vaati järjestelmämuutoksia, joita testattiin Länsisatamassa rekkaliikenteessä ja Katajanokalla henkilöautojen liikenteessä. Järjestelmän uusi ja selkeämpi käyttöliittymä sallii myös laivavarustamon tehdä kaistaohjauksen muutoksia, ja sataman portteja käyttävän autoilijan käyttökokemus on hyvä. Tavoitteena on saada fast lane -kaistaohjaus vakituiseen käyttöön molemmissa satamanoissa vuoden 2026 aikana.
- Keväällä valmistui diplomityö siitä, miten Helsingin Satama Oy voi kehittää Vuosaaren rahtisataman toiminnan seuranta- ja ohjausta digitaalisten työkalujen avulla. Selvitys luo tiekarttaa tulevien vuosien sidosryhmäyhteistyön, tilannekuvan ja tehokkuuden seurannan kehittämiseen.



Laivamatkustuksessa vilkas kesäsesonki

Linjaliikenteessä* kulki 9,5 miljoonaa matkustajaa (+ 0,9 %). Lisäksi kansainväliset risteilijät toivat kaupunkiin 175 000 risteilyvierasta.

Linjaliikenteen ja kansainvälisen risteilyliikenteen** yhteenlaskettu kokonaismatkustajamäärä oli 9,6 miljoonaa.

Vaikka laivamatkustuksen kesäsesonki oli ilahduttavan vilkas, matkustajien määrä koko vuonna jäi edellisen vuoden tasolle. Kotimaisen rakennustuotannon matalaseasonki näkyy yhä melko hiljaisena työmatkaliikenteenä Helsingin ja Tallinnan välillä. Lisäksi venäläisiä matkustajia ja kauempaa saapuneita turisteja on laivareiteillä viikkaimpiin vuosiin verrattuna edelleen vähän.

Matkustajaliikenteen ajoneuvoja kulki Helsingin sataman kautta 1,4 miljoonaa, mikä on 2 % vähemmän kuin edellisenä vuonna.

Vilkkain jälleen Tallinnaan reitti

Helsingin ja Tallinnan välillä kulki 7,5 miljoonaa laivamatkustajaa, mikä on hieman edellistä vuotta enemmän. Tukholman reitillä kulki 1,7 miljoonaa ja Helsingin ja Travemünden välillä 167 000 matkustajaa.

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

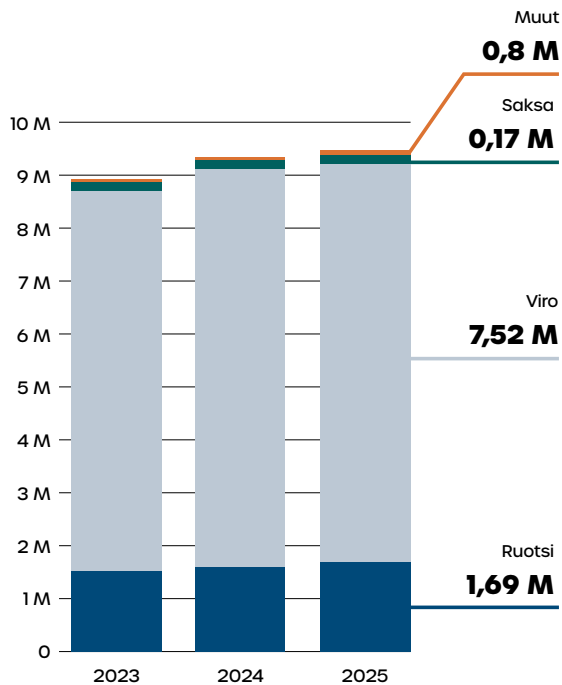
** Kansainvälinen risteilyliikenne = Kansainvälisten risteilyvarustamojen joka purjehduskaudelle erikseen sovitettava laivaliikenne.

Matkustajia M

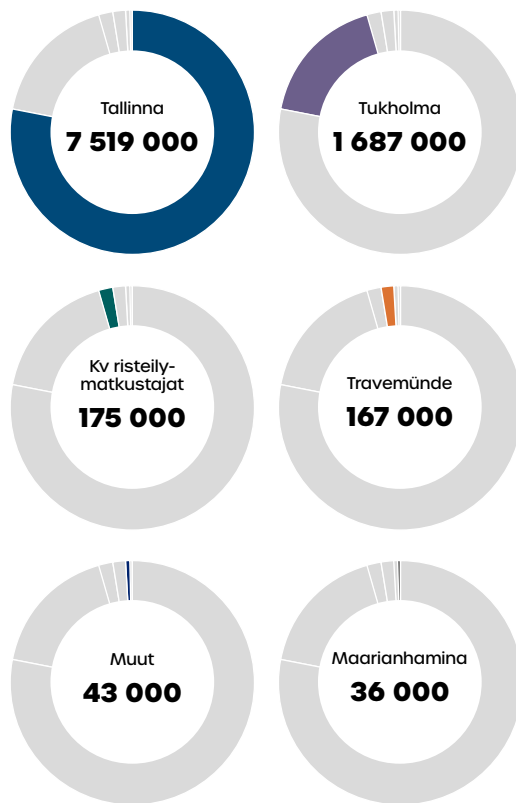
9,6



LINJALIIKENNE, YHTEENSÄ 9,5 M MATKUSTAJAA



KOKONAISMATKUSTAJALIIKENTEEN JAKAUTUMINEN, YHTEENSÄ 9,6 M



Linjaliikenne	2023	2024	2025	Muutos% 24/25
Tukholma	1 534 000	1 642 000	1 687 000	2,7 %
Tallinna	7 169 000	7 491 000	7 519 000	0,4 %
Travemünde	166 000	169 000	167 000	-1,6 %
Maarianhamina	37 000	36 000	36 000	0,9 %
Muut	12 000	30 000	43 000	43,5 %
YHTEENSÄ	8 918 000	9 367 000	9 451 000	0,9 %

Keskustan matkustaja-satamien liikenne	2023	2024	2025
Matkustajia linjaliikenteessä	8 582 000	8 996 000	9 090 000
Matkustajia kansainvälisessä risteilyliikenteessä	163 000	139 000	175 000
Ajoneuvoja	1 752 000	1 695 000	1 638 000
Laivakäyntejä	5 063	5145	5 289

LIIKENNETILASTOT
www.portofhelsinki.fi/liikennetilastot

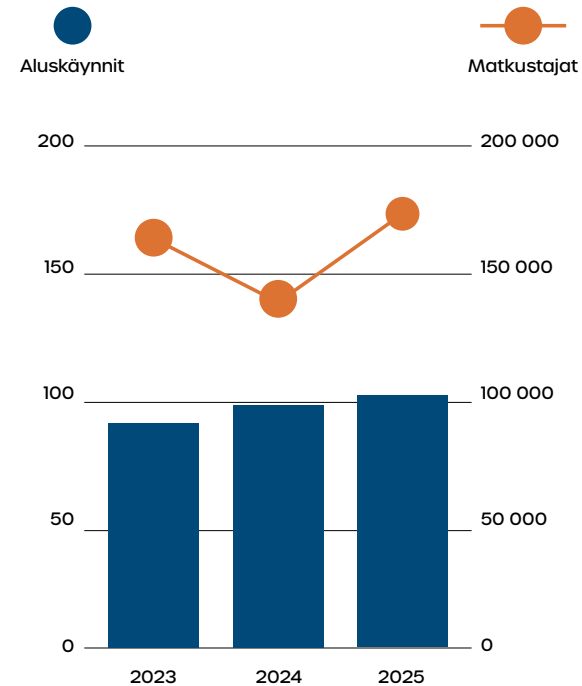


Kansainvälinen risteilykausi

Kansainvälisten risteilyvieraiden määrä kasvoi yli neljänneksellä edellisestä vuodesta, ja aluksilla oli poikkeuksellisen korkea täyttöaste. Kansainvälisten risteilyalusten kausi kestää nykyään Helsingissä lähes vuoden ympäri, vuonna 2025 viimeiset talviristeilyihin erikoistuneet alukset vierailivat kaupungissa jouluna.

- Kansainvälisten risteilijöiden aluskäyntejä oli vuoden aikana 101 (+0,8 % edellisvuoteen verrattuna).
- Helsinkiin saapui reilut 175 000 kansainvälistä risteilyvierasta (+ 26,4 %).
- Helsingissä ensimmäistä kertaa käyviä risteilyaluksia oli 6.
- 6 kertaa alus yöpyi Helsingissä.
- Helsinkiin saapui eniten risteilymatkustajia Saksasta, Yhdysvalloista, Iso-Britanniasta, Kanadasta ja Australiasta.

KANSAINVÄLINEN RISTEILYLIIKENNE



Katajanokan terminaaliuudistuksen suunnittelu alkoi



Katajanokan terminaalin sisätiloja suunnitellaan avariksi. Havainnekuva: Helin & co Arkkitehdit.

Katajanokan terminaalin peruskorjauksen ja laajennuksen suunnittelu käynnistyi. Tavoitteena on meriliikenteen keskus, joka palvelee kahta laivayhtiötä sekä pieniä risteilyaluksia. Terminaalin uudistuksessa huomioidaan paitsi liiketoiminnan ja Ruotsin liikenteen tarpeet, myös kyselyin ja työpajoin selvitetty paikallisten asukkaiden toiveet kaikille avoimesta kohtaamispaikasta. Lisäksi laivojen sähköistyminen ohjaa vahvasti sata-mainfran suunnittelua.

Samaan aikaan uudistusten suunnittelun kanssa Satamassa pidettiin huolta laivaliikenteen ja matkustajien palvelusta sekä erinomaisesta matkakokemuksesta.

Matkustajatytyväisyys

Matkustajat olivat entistä tyytyväisempiä Helsingin Sataman terminaaleihin ja niiden palveluihin. Tutkimusotanta oli aiempaa suurempi, mutta tulosten hyvä taso pysyi. Varsinkin tyytyväisyys Olympiaterminaaliin ja sen palveluihin parani huomattavasti.

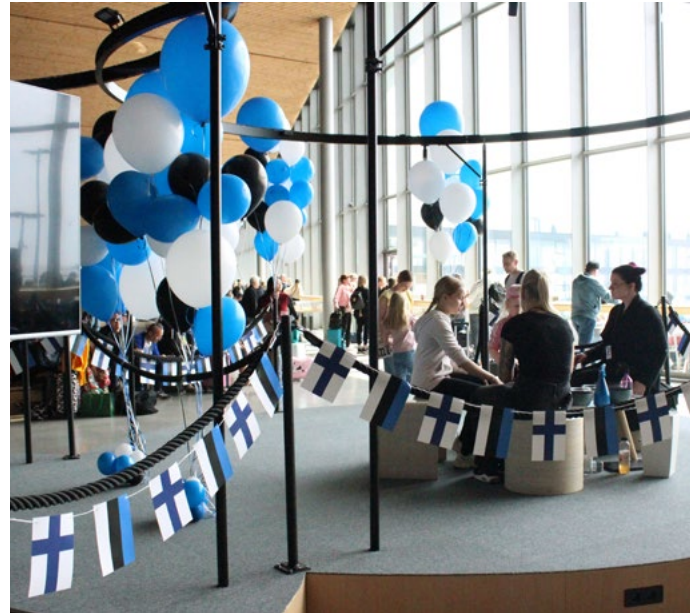
Selkeimmin paranivat arviot eri terminaalien liikenneyhteyksistä ja kahvila- ja ravintolapalveluista.

- Matkustajatytyväisyyden kokonaisarvosana oli 4.14 asteikoilla 1–5. (2024: 4.12)
- Matkustajakokemusta kuvaava suositteluindeksi NPS oli 46. (2024: 44)

Matkustajakyselyjen pohjalta tehty matkustajasegmentointi valmistui. Sen avulla Satama voi jatkossa tarjota entistä kohdennetummin palveluja ja markkinointia eri matkustajaryhmille riippuen terminaalista ja matkakohteesta.

Matkustajien palvelut

- Länsiterminaalin edustalla käynnistettiin kesäkuussa pyöräparkki pilotti. Se tarjoaa entistä paremmat ja turvallisemmat puitteet pyöräilylle, joka on päästötön ja yksi vastuullisimmista liikkumismuodoista myös laivamatkalle lähdettäessä.
- Länsiterminaalin alakerran kioski uudistettiin jäätelökahvilaksi ja valikoima laajeni palvelemaan entistä paremmin erityisesti vilkkaimman kesäsesongin aikaan. Katajanokan terminaalin baarimyyntipiste uudistettiin kahvilabaariksi.
- Länsiterminaalin lisättiin elämyksellisyyttä uudella pop up-konseptilla konseptilla, joka toi terminaaliin esille vaihtuvia teemoja, kuten esim. polkupyörä- ja vaate-



näyttelyitä sekä Helsingin ja Tallinnan välisen merireitin 60 vuotisjuhlat.

- Pysäköinnin verkkokaupan maksutapoja laajennettiin parantamaan asiointin helppoutta ja vastaamaan asiakkaiden toiveisiin vaivattomasta ja nopeasta maksuvaihtoehdosta.
- Vuoden toisella puoliskolla Helsingin Satama luopui osasta pysäköintialueistaan Makasiinirannassa. Alueet siirtyivät Helsingin kaupungille.

Satamainfra, kiinteistökehitys sekä alusliikenne

Suunnittelemme merkittäviä uudistuksia erityisesti Jätkäsaarella sijaitsevaan

Länsisatamaan, jotta pystymme varmistamaan satamatoiminnan kannattavan kasvun ja tarjoamaan erinomaiset palvelut vilkkaalle Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenteelle. Myös Katajanokan terminaali tullaan uudistamaan.

- Katajanokan terminaalin peruskorjauksen ja laajennuksen suunnittelu käynnistyi. Pääsuunnittelijaksi valittiin arkkitehti-toimisto Helin & Co ja mukana on myös suunnittelun ja konsultoinnin asiantuntijayritys Sweco sekä liikennesuunnittelusta vastaava Sitowise. Suunnittelussa otetaan huomioon paitsi liiketoiminnalliset ja Ruotsin liikenteen tarpeet, myös paikallisten asukkaiden toiveet. Terminaalista halutaan kehittää kohtaamispaikka,

minkä monipuoliset palvelut, tapahtumat ja elämykset houkuttelevat ihmisiä viettämään aikaa. Alueen asemakaavaprosessi käynnistyy 2026 keväällä.

- Länsisataman vanhan T1 terminaalin purku valmistui syyskuun lopussa. Mahdollisimman suuri osa materiaaleista toimitettiin hyötykäyttöön. Purusta syntyi noin 14 000 tonnia betonimurskaa, joka hyödynnettiin eri rakennuskohteissa Hyvinkäällä. Lisäksi työstä kertyi noin 1 900 tonnia metallijätettä, joka toimitettiin kierrätykseen. Vanhoista seinätiilistä noin 10 000 kappaletta saatiin talteen ehjinä ja toimitettiin Helen Oy:n Salmisaaren kohteeseen.

- Yhtiön pääkonttorin alimpien kerrosten vuokratilojen mittava remontti valmistui keväällä.
- Automaattisten laivankiinnitysjärjestelmien perushuollot aloitettiin, Katajanokan sataman autorampille toteutettiin laaja peruskorjaus ja linjaliikenteen laitureihin tehtiin laajoja ylläpito- ja eroosiovauriokorjauksia mm. Katajanolalla ja Eteläsatamassa.
- Satamajäänmurto & stand by -hinauspalvelut sekä kansainvälisen risteilyliikenteen vartiointi kilpailutettiin.

Hyvä hallinto ja vastuullisuuden johtaminen

Toimimme omistajamme Helsingin kaupungin konserniohjeiden mukaisesti täyttääksemme tehokkaasti meille asetetut tavoitteet.

Yhtiön vastuujohtamismallissa johtamisen päätöksiä tarkastellaan niin taloudelliselta, yhteiskunnalliselta kuin eettiseltäkin kannalta yrityksen sidosryhmät huomioiden.

Keskeisimmät vastuullisuustavoitteemme liittyvät ilmastopäästöjen vähentämiseen satama-alueilla, suomalaisten sujuvan arjen mahdollistamiseen sekä yhteiskunnan huoltovarmuuden varmistamiseen omalta osaltamme. Myös toimivat naapuruussuhteet lähialueiden asukkaisiin ja toimijoihin ovat meille tärkeitä.

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.

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™**





Vastuullisuuden raportointi

Helsingin Satama kertoo vastuullisuustyöstään vuosikertomuksensa ja tilinpäätöksensä yhteydessä. Lisäksi Satama laatii ympäristölupien mukaiset vuosiraportit ympäristöviranomaiselle, sekä vapaaehtoisien, EU:n VSME-standardin mukaisen laajan kestävyysraportin. Raportointimalli yhtenäistää sääntöjä siitä, miten yritysten on raportoitava vaikutuksistaan ihmisiin ja ympäristöön. Se lisää läpinäkyvyyttä ja yritysten vertailtavuutta sekä auttaa tunnistamaan ne yritykset, jotka harjoittavat toimintaansa kestävästi.

- Ensimmäinen VSME-raportti laadittiin vuodesta 2024, ja se julkaistiin joulukuussa 2025.
- VSME 2025 julkaistiin maaliskuussa 2026.

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 ottavat kantaa harmaan talouden, lahjonnan ja korruption torjuntaan. Myös ympäristökriteerit ja hankinnoista aiheutuva hiilijalanjälki otetaan huomioon, ja hankinnoissa toimittajien ja alihankkijoiden suoriutumista arvioidaan lisäksi myös sosiaalisen vastuun osa-alueilla.

Väärinkäytösten ilmoituskanava

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

- Vuonna 2025 kanavan kautta ei tullut yhtään ilmoitusta.

VSME-kestävyysraportti 2025

www.portofhelsinki.fi/VSME2025

Ympäristövastuu

Vuoden 2025 alusta lähtien Helsingin Satama ilmoittaa päästönsä hiilidioksidi (CO₂) -päästöjen sijaan CO₂ -ekvivalentteina, joka tarkoittaa eri kasvihuonekaasujen yhteenlaskettua ilmastoa lämmittävää vaikutusta, joka on muunnettu vastaamaan samaa määrää hiilidioksidia. Päästöekvivalenttien käyttö mahdollistaa erilaisten päästöjen vertailun.

Vuonna 2025 siirryimme uuden päästölaskentaohjelmiston käyttöön. Vuonna 2025 alusliikenteen ja työkoneiden päästöt tulevat uudesta ohjelmistosta. Uusi laskenta on vaikuttanut jonkin verran päästöjen laskentaan tarkempien lähtöoletusten takia.

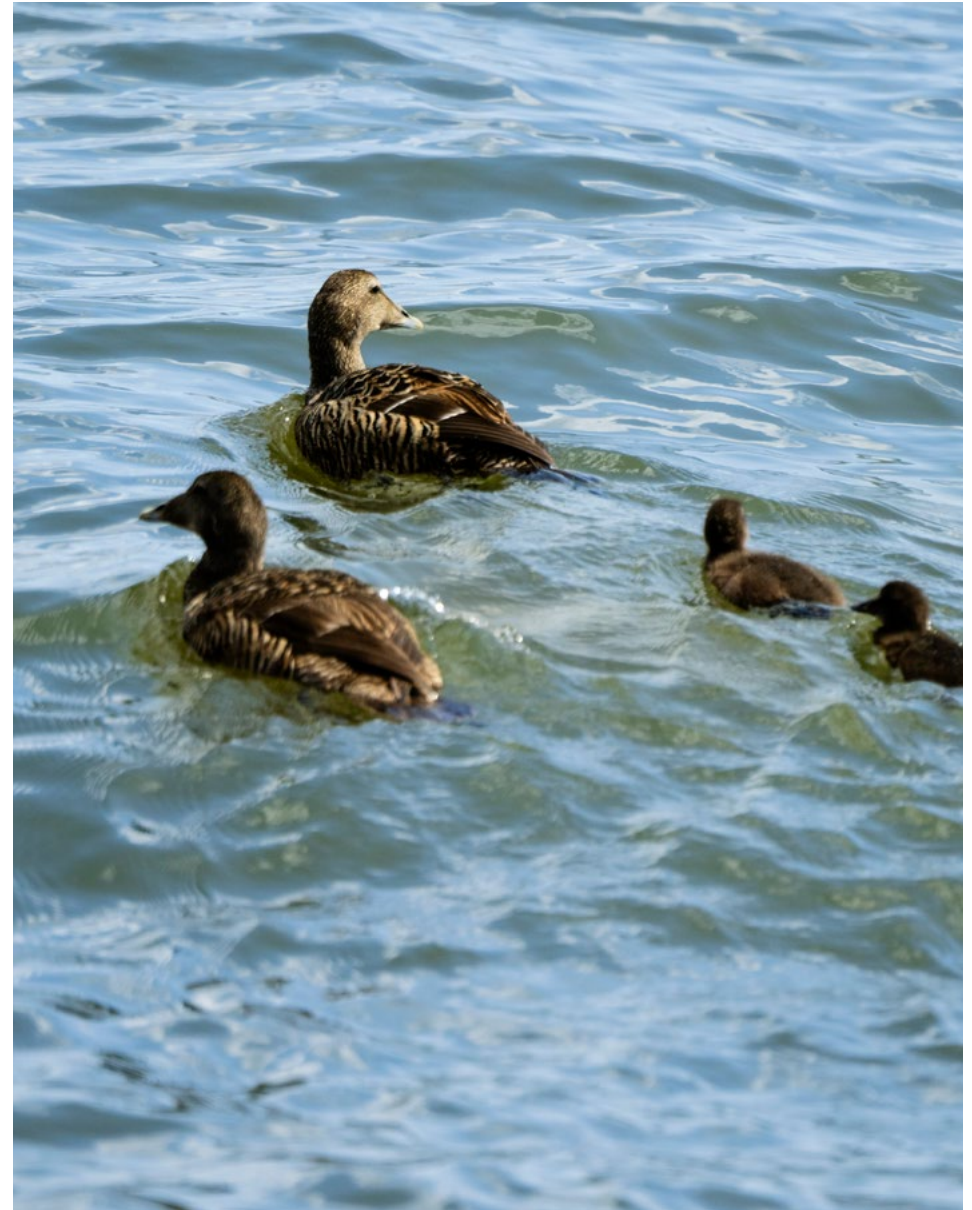
Ympäristötavoitteet

Helsingin Sataman merkittävimmät ympäristötavoitteet keskittyvät ilmastovaikutusten pienentämiseen. Satamayhtiön oman toiminnan parantamisen lisäksi tavoitteita on asetettu myös muiden päästöjen vähentämiseen satama-alueilla:

- Helsingin Sataman omat hiilidioksidipäästöt painettu minimiin vuonna 2025.
- Alusten hiilidioksidipäästöt vähenevät satama-alueilla 25 % vuoteen 2030 mennessä.
- Ajoneuvoliikenteen hiilidioksidipäästöt vähenevät 60 % vuoteen 2030 mennessä.
- Satama-alueiden työkoneiden hiilidioksidipäästöt vähenevät 60 % vuoteen 2030 mennessä.

Helsingin Satama Oy:n CO₂e päästöt

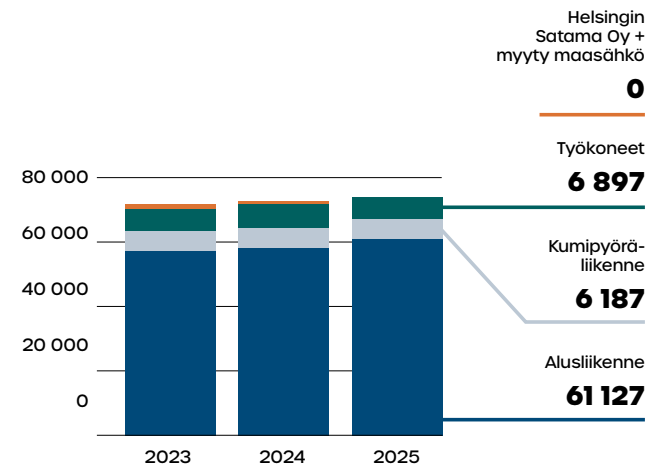
0



SATAMA-ALUEEN CO₂e PÄÄSTÖJAKAUMA



SATAMA-ALUEEN CO₂e-PÄÄSTÖT, TONNIA



Satama-alueiden päästöt

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

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

- Satama-alueiden päästöjen kokonaismäärä oli 74 000 CO₂e tonnia (2024: 73 000 CO₂e tonnia). Edelliseen vuoteen verrattuna määrä nousi 1,8 %.
- Alusliikenteen päästöjen määrä oli 61 000 CO₂e tonnia (+4,9 %).
- Ajoneuvoliikenteen päästöt olivat 6 200 CO₂e (2024: 6 200), päästö määrä laski 0,1 %

- Satama-alueella toimivien työkoneiden päästöt olivat 6 900 CO₂e tonnia (2024: 7 300 CO₂e tonnia), eli päästö määrä laski 5,7 %.

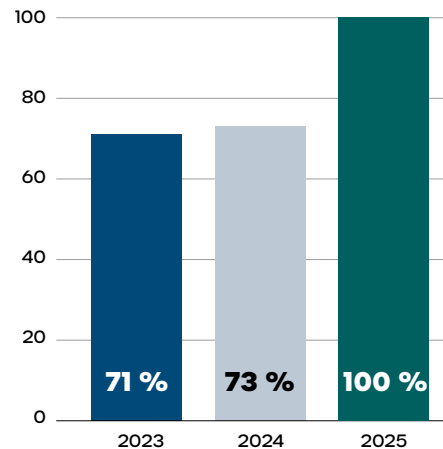
Työkoneiden sähköistyminen on lähtenyt käyntiin Vuosaaren satamassa. Posti ja Paulig testasivat sähköistä vetomestaria kesällä 2025. Keväällä 2026 on tulossa ensimmäiset täyssähköiset konttilukit käyttöön satamaoperaattorille. Työkoneiden yleistävä sähköistyminen vaatii satamissa entistä parempaa sähkön saatavuutta ja latausinfra.

Satama myöntää ympäristöperustaisia alusmaksualennuksia laivaliikenteelle, tarjoaa laivoille maasähköliitännöitä ja mahdollistaa työkoneiden sähköistämistä sekä sujuvoittaa autojen liikkumista satama-alueella.

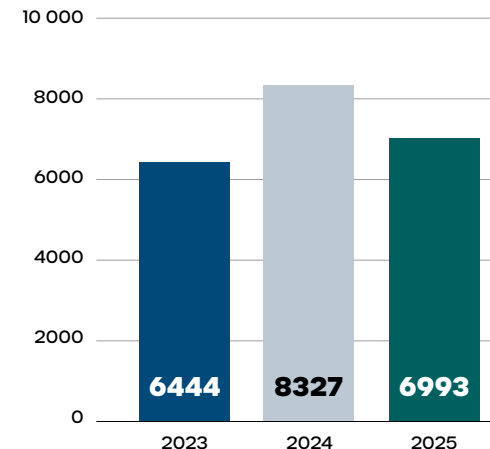
- Vuonna 2025 maksimialennus oli 11 %, ja ympäristöalennusta sai kaikkiaan 22 alusta. Yhteensä Satama myönsi alennusta 1,2 milj. euroa. Alennus kannustaa varustamoja tekemään lainsäädännön minimitasoa ylittävää ympäristövaikutusten vähentämistä erityisesti satama-alueella.

Alusliikenteen CO₂e-päästöjen määrät on korjattu toukokuussa 2026, kun päästölaskentaohjelmiston tekninen ongelma huomattiin. Vuosien 2024 ja 2025 aluspäästöjen määrät nousivat.

HIILIVAPAAAN ENERGIAN OSUUS ENERGIANKÄYTÖSTÄ, %



HELSINGIN SATAMASSA KULUTETTU MAASÄHKÖ, MWH



Helsingin Sataman omasta toiminnasta syntyvät päästöt

Vuonna 2025 alussa Helsingin Satama Oy saavutti aikataulussa oman toimintansa ilmastotavoitteen, jonka eteen oli tehty työtä jo monta vuotta:

- Yhtiön oman toiminnan päästöt olivat 0 CO₂e tonnia. Energiankulutusta on vuosien mittaan vähennetty minimiin, ja käytämme vähä- tai nollapäästöisten energianlähteitä.
- Satama on hankkinut sähkönsä hiilivapaista lähteistä vuodesta 2020 lähtien, ja vuoden 2025 alusta lähtien

kiinteistöissämme on otettu käyttöön uusiutuvasti tuotettu kaukolämpö, jonka alkuperä varmennetaan Energiaviraston uusiutuvan lämmön alkuperätakuulla.

- Sataman kokonaisenergian käyttö (sisältää aluksien käyttämän maasähkön) vuonna 2025 oli 25 200 MWh (-16 %), mistä hiilivapaaan energian osuus oli 100 %. (2024: 73 %). Maasähkön käyttö väheni 16 % lähinnä teknisten toimintaongelmien takia.
- Lämmönkulutus laski 26 % vuodesta 2024. Sähkön kulutus väheni 2 %, ja sähkö hankittiin hiilivapaista lähteistä. Käytetyn maasähkön osuus oli 35 %,

satamayhtiön oma kulutus väheni 7 %.

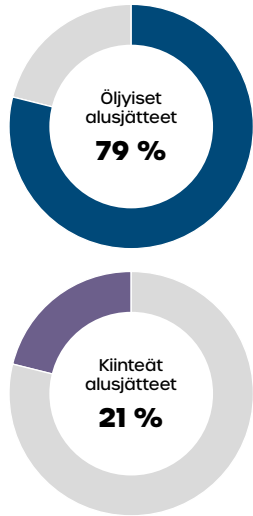
- Vuosaaren satamassa Finnlinesin alusten käyttämien kahden ajorampin lämmitys muutettiin kaukolämmöstä ilmalämpöpumpuilla lämmitettäväksi. Ennen lämmitys kulutti noin 600 megawattituntia vuodessa, mutta lämpöpumppujen myötä energiankäytössä voidaan saavuttaa yli 60 % säästö. Viimeisenä keinona Satama hankki vapaaehtoisia päästöhyvityksiä suomalaisista metsityshankkeista.
- 2025 vapaaehtoisia päästöhyvityksiä hankittiin 186 CO₂e tonnia, eli 5,4 % satamayhtiön vertailuvuoden 2015 päästöis-

tä. Määrä vastaa yhtiön autojen, työ-koneiden ja liikematkojen polttoaineen kulutuksen sekä vuokratilojen lämmön ja sähkön käytön päästöjä.

Uusiutuvan energian tuotanto

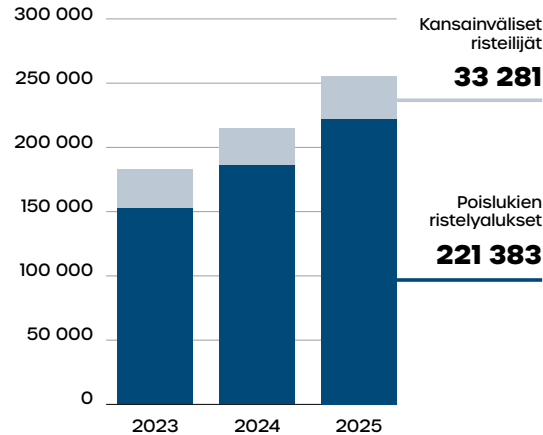
Sataman sähkön- ja lämmitysenergian hankintatarvetta vähennetään tuottamalla omaa, uusiutuvaa energiaa aurinkopaneeleilla. Vuonna 2025 uusiutuvan sähkön-tuotannon arvioidaan olleen edeltävän vuoden tasolla (2024: 314 MWh).

VASTAANOTETTUIEN ALUSJÄTELAJIEN OSUUDET, YHTEENSÄ 1 640 TONNIA



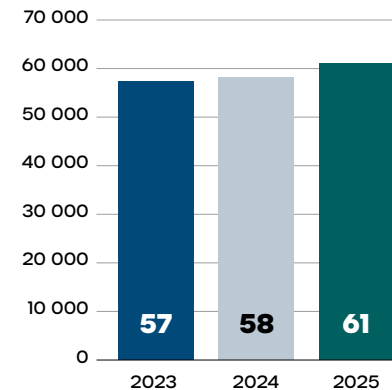
Yhteensä
1 640
tonnia

HELSINGIN SATAMAN VASTAANOTTAMAT ALUSJÄTEVEDET, YHTEENSÄ 255 000 m³

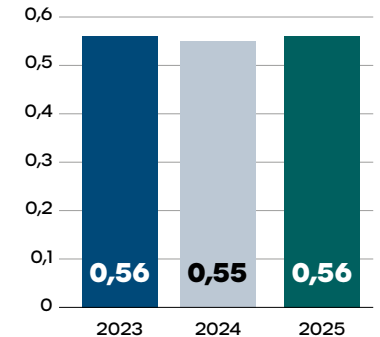


Yhteensä
255 000
m³

ALUSTEN CO₂e PÄÄSTÖT, TONNIA



ALUSTEN PÄÄSTÖT PER NETTOTONNI / CO₂e(T)/1000NT



Alusliikenteen CO₂e-päästöjen määrät on korjattu toukokuussa 2026, kun päästölaskentaohjelmiston tekninen ongelma huomattiin. Vuosien 2024 ja 2025 aluspäästöjen määrät nousivat.

Alusjätteiden vastaanotto

Vuonna 2025 Helsingin Satama otti vastaan

- alusten jätevesiä 255 000 m³ (2024: 215 000 m³),
- aluksista peräisin olevia öljyisiä vesiä 1300 tonnia (2024: 1 300),
- kiinteitä alusjätteitä 350 tonnia (2024: 240).

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



Yhteistyöllä saavutetaan laajemmat positiiviset vaikutukset

Teemme tiivistä yhteistyötä useiden sidosryhmien kanssa niin kansallisesti kuin kansainvälisesti kestävämmän logistiikan ja merenkulun tavoittelemisessa.

- Helsingin Satama osallistui Suomen Satamat ry:n ja eräiden muiden satamien kanssa "Satamien luonnon monimuotoisuuden tie- ja merikartta"-kehittämistyöhön. Tie- ja merikartta valmistui syksyllä. Tulokset tullaan integroimaan Helsingin

Sataman vastuullisuusjohtamiseen. Helsingin Satama on mukana Helsingin ja Tallinnan satamien, kaupunkien ja varustamoiden yhteisessä Green Corridor yhteishankkeessa. Sen tavoitteena on luoda kestävä ja vähäpäästöinen yhteys sekä matkustajille että rahdille Helsingin ja Tallinnan väliselle merireitille.

- Satama oli mukana Helsingin kaupungin ja Helsingin yliopiston kanssa järjestämässä Itämeren meriliikenteen tulevaisuutta käsittelevää sidosryhmäpäivää. Päivässä esiteltiin merenkulun muutoksia sekä FIN-EST Green Corridor -hanketta logistiikka-alan ammattilaisille sekä

Tallinnan yliopiston edustajille.

- Green Corridor -hankkeessa toteutettiin käyttäjätkutkimus. Kestävyys osoittautui tärkeäksi arvoksi sekä rahti- että matkustajakyselyihin vastanneille: 72 % logistiikkayritysten edustajista ja 83 % matkustajista pitää kestävää meriliikennettä tai matkustamista tärkeänä tai erittäin tärkeänä.

Sosiaalinen vastuu

Sataman tavoitteena on hyvinvoiva satamayhteisö, toimivat naapuruussuhteet lähialueiden asukkaisiin ja toimijoihin sekä toiminnan positiivisten yhteiskunnallisten vaikutusten vahvistaminen.

Helsingin satama palvelee suomalaisten sujuvaa arkea, Helsingin seudun ja koko maan elinkeinoelämää ja turvaa Suomen huoltovarmuutta.

- Sataman koko henkilökunta sai käyttää vuodessa yhden työpäivän vapaaehtoisuustyöhön. Vuonna 2025 yhteensä 28 satamalaista käytti mahdollisuuden hyväkseen erilaisissa hyväntekeväisyysjärjestöissä.
- Länsisataman laajennus ja satamätunneli -hanke sai Hyvä YVA -palkinnon. Palkinnon perusteluissa mainittiin mm. mittavan aineiston esittelyn johdonmukaisuus sekä hankevaihtoehtojen selkeä käsittely. Erityisesti esiin nostettiin rakentamisaikaisten vaikutuksien, hankkeen riskien ja niiden hallinnan laadukas

käsittely. Yksi sataman ympäristönvaiikutusten tutkimisprosessin tavoitteista oli myös sidosryhmien ja naapureiden kuunteleminen ja osallistaminen.

- Satama osallistuu satamanosiensa lähellä järjestettäviin asukastapahtumiin. Vuonna 2025 esittelimme satamatoimintaa jälleen 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 12 000 seuraajaa. Vuorovaikutus ja postaukset ovat keskittyneet esimerkiksi laivakäynteihin, sataman uudistusten etenemiseen, satamaan työpaikkana sekä rekrytointeihin.
- Kesällä Satama toteutti Länsiterminaali 1 purkutyömaan aitaan pop-up -taidenäyttelyn yhdessä Jätkäsaaren peruskoulun 9. luokan kanssa.





Sidosryhmätuki

Satama mittauttaa mainettaan ja sen kanssa korreloivaa sidosryhmätukeaan Luottamus&Maine -mallilla. Koska Länsisatama on Helsingin satamanosista vilkkain, mittausta tehdään Jätkäsaaren asukkaiden keskuudessa. Lisäksi selvitetään myös Helsingin kaupunginvaltuutettujen ja muiden kuin Jätkäsaarella asuvien helsinkiläisten näkemyksiä.

- Vuoden 2025 mittauksessa Sataman mainearvosana jätkäsaarelaisten keskuudessa oli hyvällä tasolla: 3,52 (2022: 3,21) viisiportaisella (1-5) arviointiasteikolla. Mielikuva siitä, että "Satama tuottaa yhteiskunnallista hyötyä liiketoimintansa kautta" oli vahva.
- Muut helsinkiläiset antoivat Satamalle mainearvosanan 3.39.
- Kaupunginvaltuusto antoi mainearvosanan 3,63.

Sponsorointi

Satama kohdentaa pienimuotoista sponsorointitoimintaa erityisesti lähikaupunginosiensa liikunta- ja nuorisotyöhön. Kaksi keskeistä pääteemaa erilaisissa tukemisamme hankkeissa tai tapahtumissa ovat kestävä kehitys ja merellinen ympäristö sekä osallisuus, yhteisöllisyys ja yhdessä tekeminen satamansiemme lähiympäristöissä.

- Satama jatkoi kolmevuotista yhteistyötä SOS-Lapsikylä-säätiön kanssa. Tuella rahoitetaan Vuosaarissa sijaitsevan yhteisöllisen kohtaamispaikan toimintaa.
- Satama tuki myös mm. Baltic Sea Action Group -säätiön sekä Helsingin Tuomiokirkkoseurakunnan diakoniatyön työtä. Lisäksi sponsoroimme myös satamansiemme läheisyydessä toimivia nuorten urheilujoukkueita.



Taloudellinen vastuu

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

Vuonna 2025 valmistuneen Helsingin yliopiston tutkimuksen mukaan Helsingin Satama on merkittävä talouden ja työllisyyden moottori. Satamatoiminnan taloudellinen kokonaisvaikutus on vuosittain 4,2 miljardia euroa ja työllisyysvaikutukset yhteensä yli 39 000 henkeä, välilliset vaikutukset mukaan laskettuna.

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

Vakaa tulos on vastuullisen toiminnan perusta

Vakaa taloudellinen tulos on perusta yhtiön vastuulliselle toiminnalle. Satamassa pidetään huolta liiketoiminnan kannattavuudesta, kilpailukyvyystä ja tehokkuudesta.

Omistajallamme 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.

- Helsingin Satama maksoi kaupungille vuonna 2025 osinkoina, maanvuokrina ja lainan korkoina yhteensä 21 miljoonaa euroa.

Satamatoiminnan
vuosittainen
kokonaisvaikutus MRD €

4,2

Harjoittelulla valmiuksia turvalliseen toimintaan

Satamassa vahvistettiin resilienssiä ja ennakointikykyä erilaisia häiriötilanteita varten. Sujuva yhteistyö sidosryhmien ja viranomaisten kanssa korostui entisestään.

Turvallisuusselvityksiä koskeva lakimuutos toi ulkomaanliikenteen satamien satamanpitäjille velvollisuuden varmistaa tiettyjen työntekijäryhmien nuhteettomuus ja luotettavuus henkilöturvallisuusselvityksellä. Lakimuutos tuli voimaan 1.7.2025. Helsingin Satamassa turvallisuusselvitysten teettämisen aloitettiin jo vuonna 2024, ja prosessin työstäminen jatkuu.

Helsingin Satama toimii toimialalla, jossa veloitetaan noudattamaan myös EU:n NIS2-direktiiviin perustuvaa kyberturvallisuuslakia. Satamassa tehtiin vuonna 2025 paljon työtä toiminnan tietoturvan ja häiriönsietokyvyn varmistamiseksi.

Sataman arjen turvallisuus perustuu tiiviiseen yhteistoimintaan poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen sekä muiden viranomaisten kanssa. Myös yhteinen poikkeustilanteiden harjoittelu luo valmiuksia toimia suunnitelmallisesti ja turvallisesti esimerkiksi onnettomuuksissa tai sataman toimintaa häiritsevissä poikkeustilanteissa.

- Operatiivinen jatkuvuudenhallintasuunnitelma valmistui.
- Kenttäalueiden turvallisuuskävelyt otettiin säännönmukaiseksi osaksi operatiivista toimintaa keskustan satamiosissa.
- Eri satamanosissa järjestettiin useita viranomaisharjoituksia läpi vuoden.
- Vuosaaren satamassa parannettiin entisestään niin henkilöstön kuin toiminnan suojaamista.
- Satama teetti arvion NIS2-yhteensopivuudestaan. Sen mukaan yhtiö täyttää NIS 2:n riskienhallinnan vaatimukset varsin hyvin ja havaittuja puutteita ryhdyttiin välittömästi korjaamaan.
- Henkilöstöä koulutettiin tietoturvalliseen toimintaan, harjoitettiin kalasteluviestin tunnistamiseen ja opastettiin tekoälyn hyödyntämiseen turvallisesti.
- Helsingin Satama osallistuu syksyllä käynnistyneeseen Satamien Digiturva -hankkeeseen, jonka tavoitteena on vahvistaa satamatoimijoiden kyberkyvykkyyksiä ja -resilienssiä.



Säännöllinen onnettomuus-
tilanteiden harjoittelu
yhdessä sidosryhmien ja
viranomaisten kanssa luo
valmiuksia turvalliseen
satamatoimintaan.



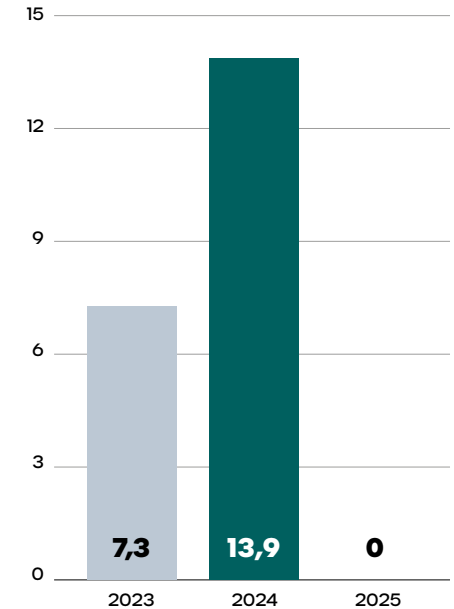
Työturvallisuus

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

Vuonna 2025 Helsingin Sataman työturvallisuuden tavoitteena oli nolla työtapa-turmaa, sairaus- ja tapaturmapoissaolujen vähentäminen, hyvällä tasolla oleva työhyvinvointi sekä turvallisuuskulttuurin kehittäminen.

- Vuosi 2025 oli Helsingin Sataman historiassa ensimmäinen, jonka aikana ei tapahtunut organisaation työntekijöille yhtään poissaoloon johtanutta työtapa-turmaa. Lieviä työpaikkatapaturmia sattui 2 kpl. Työpaikkatapaturmataajuus* oli 0.
- Sataman työntekijöiden keskimääräinen sairauspoissaoloprosentti oli 2,9 (2024: 2,6 %).

TYÖPAIKKATAPATURMATAAJUUS



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

Tutkitusti erinomainen työntekijäkokemus



90 % Sataman Great Place to Work -henkilöstötutkimukseen vastanneista piti Helsingin Satamaa kokonaisuudessaan todella hyvänä työpaikkana. Tavoitekulttuurin kiteyttäminen taas edistää yhtiön tärkeimpien päämäärien saavuttamista.

Yksi vuoden teemoista oli Sataman tavoitekulttuurin määrittely, sillä järjestelmällisesti itse johdettu kulttuuri on erinomainen työkalu strategisten tavoitteiden saavuttamisessa. Kulttuurin nykytilakartoitukseen osallistui yhtiön koko henkilökunta ja tavoitteiden määrittelyssä otettiin huomioon strategia, visio ja missio. Tulos esiteltiin henkilöstön strategiapäivässä kulttuurikompassin muodossa. Siinä kiteytyvät paitsi yhtiön arvot, myös rohkeus ja luottamus kaiken toiminnan ohjaavina tekijöinä. Kompassin viestien juurruttaminen organisaation toimintatapoihin on työtä, jota jatkamme osana arkeamme.

Henkilöstötutkimus

Satamassa toteutettiin ensimmäistä kertaa Great Place to Worki -henkilöstötutkimus. Sen tulosten perusteella meille myönnettiin Great Place to Work -sertifiointi™, maailmanlaajuisesti käytössä oleva tunnustus hyvästä työntekijäkokemuksesta.

- 90 % vastanneista pitää Satamaa kokonaisuudessaan todella hyvänä työpaikkana.
- Kaikista vastauksista positiivisia oli 82 %.
- Vastausprosentti: 90 %.
- eNPS eli työntekijöiden nettosuositteluindeksi: 56,7 (2024: 41)



Työssä kehittyminen

Satamassa osaamista kehitetään mallilla, jossa 70 % oppimisesta tapahtuu työssä, 20 % toisilta henkilöitä ja 10 % koulutuksissa. Ammatillisilla koulutuksilla ylläpidettiin eri henkilöstöryhmien ammattitaitoa. Lisäksi vuonna 2025 järjestettiin koko henkilöstön yhteisiä koulutuksia mm. tietoturvasta sekä monimuotoisuudesta.

Edellisenä vuonna aloitettu mentorointi- ja johtamisohjelma saatiin päätökseen keväällä. Erinomaisen palautteen saanut ohjelma pohjautui johtamislupauksiimme ja syvensi 11 osallistujan taitoja esihenkilönä ja toi uutta näkökulmaa ihmisten johtamiseen.

Palkitseminen

Helsingin Sataman palkitsemismalli tukee yhtiön tavoitteiden toteutumista. Tulospalkkio voi roolista riippuen vastata maksimissaan 1–4 kk palkkaa. Tulospalkkion piirissä on koko henkilöstö ja saadut palkkiot on mahdollista rahastoida henkilöstörahaan. Kunkin vuoden tulospalkkiototeumat arvioidaan aina seuraavan vuoden alkupuolella.

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

Sataman henkilöstö lukuina 2025 lopussa

- Helsingin Satamassa työskenteli 107 henkilöä (+10,3 % edelliseen vuoteen verrattuna).
- Vakituisten osuus henkilöstöstä 96,3 %, määräaikaisia 3,7 %
- Henkilötyövuosia tehtiin vuonna 2025 keskimäärin 100,5 (2024: 93,5)
- Henkilöstöstä oli naisia 32,7 % (2024: 30,2 %) ja miehiä 67,3 % (2024: 69,8 %)
- Henkilöstön keski-ikä oli 47 vuotta.
- Lähtövaihtuvuus (irtisanoutuneet suhteessa koko henkilöstöön) oli 4,7 % (2024: 13,4 %)
- Keskimääräinen vaihtuvuus oli (tulleet ja lähteneet suhteessa koko henkilöstöön) 9,8 % (2024: 13,9 %).
- Sairauspoissaoloprosentti oli 2,9 % (2024: 2,6 %).
- Työpaikkatapaturmataajuus oli 0 % (2024: 13,8)



|| PORT OF || || HELSINKI ||

Helsingin Satama Oy

Olympiaranta 3

www.portofhelsinki.fi