

Meriaura

Vastuullisuus- raportti 2023

Julkaistu: 22.04.2024

[Seuraava](#)

[Sisällys](#)



Sisällysluettelo

1. Toimitusjohtajan alkusanat
2. Meriaura numeroin
3. Meriaura – osa listattua konsernia
4. Arvot, missio ja visio
5. Aluksemme – omistettuja ja aikarاهدattuja
6. Meriauran liikenne ja tavaravirrat
7. Taloudellinen vastuullisuus
8. Sidosryhmät ja kumppanivarustamot
9. Ympäristöpolitiikka ja vastuullisuuden johtaminen
10. YK:n kestävän kehityksen tavoitteet
11. Ympäristöohjelmamme
12. Toimia puhtaamman Itämeren puolesta
13. Kiristävä säätely ja raportointivelvoitteet
14. Päästöjen seuranta ja vähennystavoitteet
15. Päästökehityksemme 2023
16. EcoVoy-kuljetussopimus
17. Biopolttoaineen käytön lisääminen – Case Eeva VG
18. Kehityshankkeet
19. Biopolttoainetta kierrätetystä öljystä
20. Työskentelyolosuhteet aluksillamme
21. Työturvallisuus meriympäristössä
22. Henkilöstömme merellä ja maissa
23. Askeleita ympäristötyössä

Edellinen

Seuraava

Onnistunutta luovimista vaihtelevassa markkinassa

Vuoden 2023 aikana rahtimarkkinoilla nähtiin selvä muutos, kun kahtena edellisenä vuonna vallinnut poikkeuksellisen vahva ja tasainen kysyntä muuttui epävakammaksi ja vaikeammin ennakoitavaksi. Onnistuimme tästä huolimatta pitämään laivojemme käyttöasteen hyvänä sekä bulk- että projektiliiketoiminnan puolella, ja myös taloudellinen tulos oli markkinatilanteeseen nähden hyvä.

Asettamiimme päästövähennystavoitteisiin yltäminen oli vaikeampaa. Kulunut vuosi vahvisti jo aiemmin muodostunutta käsitystä siitä, kuinka suuri vaikutus markkinatilanteella on tällä hetkellä hiili-intensiteettiin. Operatiivisen tehokkuuden heikentyminen vaikeutti myös kuljetettuja tonneja kohti laskettujen päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Omissa käsissämme olevat toimet päästöjen vähentämiseksi sen sijaan edistyivät hyvin. Polttoainevalmistukseen ja laivateknologiaan tehtyjen investointien myötä voitiin menestyksekkäästi lisätä Meriauran tytäryhtiön valmistaman biopolttoaineen käyttöä siihen soveltuviin laivoissa. Kaupallista ratkaisua vähäpäästöisille merikuljetuksille, EcoVoy-sopimusta, kehitettiin edelleen entistä läpinäkyvämmäksi ulkopuolisella auditoinnilla.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on asettanut tavoitteeksi hiilineutraalin merenkulun noin vuoteen 2050 mennessä. Meriauran ilmastostrategia tähtää hiilineutraaliuteen jo 2030-luvulla. Merkittävä askel tavoitteen saavuttamista kohti otettiin huhtikuussa 2024, kun julkistimme kahden bioöljykäyttöisen 6750 DWT:n rahtialuksen tilauksen hollantilaiselta Royal Bodewes -telakalta. Nyt tilatut kaksi laivaa aloittavat uudisrakennusohjelman, jonka tarkoituksena on systemaattisesti uudistaa laivastoamme. Bioöljyn käyttö yhdistettynä kompensatioon mahdollistaa asettamamme kunnianhimoisen tavoitteen saavuttamisen. Vapaaehtoisilla päästövähennyksillä pyrimme saavuttamaan kilpailuetua ja varautumaan tuleviin päästökauppajärjestelmiin ja tekemään osamme ilmaston suojelemiseksi ilman velvoitteitakin.

Merenkulun merkitys Suomen ulkomaankaupalle on Venäjän hyökättyä Ukrainaan kasvanut entisestään. Tällä hetkellä tuonnistamme 90 % ja viennistämme peräti 95 % kuljetetaan meritse. Luotettavat ja ympäri vuoden toimivat meriliikenneyhteydet ovat näin ollen yhteiskunnallemme ja teollisuudellemme kriittinen ehto. Talven 2023–2024 sää- ja jääolosuhteet ovat muistutus siitä, että paikallisia olosuhteita tunteville ja jääluokalliseen kalustoon panostaville toimijoille tulee jatkossakin olemaan tarvetta.

Beppe Rosin, toimitusjohtaja

Edellinen

Sisällys

Seuraava



Meriaura numeroin

Liikevaihto 2023

62,8 M€

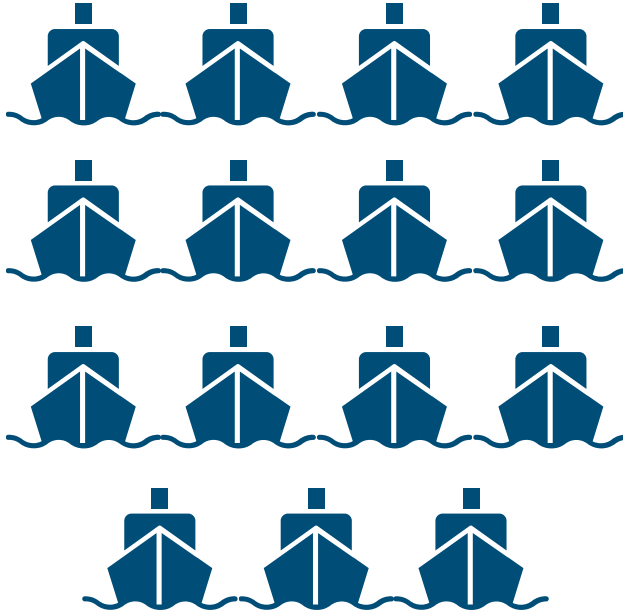
Rahtivolyymi 2023

2,14 M tonnia



CO₂ 16,8 g

CO₂-päästö kuljetettua tonnia kohden per km



15 alusta,
jotka operoivat pääosin
Itä- ja Pohjanmerellä

5 Meriauran omien
alusten määrä



9 Meriauran aika-rahtaamaa
alusta ja 1 ulkopuolinen
hoitoalus

734 
onnistunutta matkaa vuonna
2023

Meriaura Group -konserni

Meriaura Groupilla on kaksi liiketoiminta-aluetta: **Merilogistiikka** ja **Uusiutuva Energia**.

Merilogistiikka-liiketoiminta (Meriaura Oy) on merkittävä kuivarahdin ja vaativien projektitoimitusten kuljettaja Pohjois-Euroopassa, erityisesti Itämeren ja Pohjanmeren alueilla. Yhtiö tarjoaa asiakkailleen kilpailukykyisiä ja vähäpäästöisiä merikuljetuspalveluita, jotka perustuvat pitkiin rahtaus sopimuksiin, nykyaikaiseen laivastoon ja toiminnan kestävyuden aktiiviseen kehittämiseen. Lisäksi Meriauralla on vahva markkina-asema merikuljetusten tarjoajana uusiutuvan energian rakentamisprojekteissa. Merilogistiikka-liiketoimintaan kuuluu myös VG-EcoFuel Oy, joka valmistaa biopolttoaineita teollisuuden sivutuotteina syntyvistä bio- ja kierrätysöljyistä.

Uusiutuva Energia -liiketoiminta (Meriaura Energy Oy ja Rasol Oy) keskittyy puhtaan energian kokonaisratkaisuihin. Meriaura Energy Oy suunnittelee ja toteuttaa kokonaistoimituksina teollisuuteen ja kaukolämmön tuotantoon suuren mittakaavan lämpöjärjestelmiä, joissa käytetään yhtiön kehittämiä ja valmistamia tehokkaita aurinkolämpökeräimiä. Rasol Oy toimittaa laadukkaita aurinkosähköjärjestelmiä kotitalouksien ja yritysten tarpeisiin sekä aurinkopuistoihin.

Meriaura Groupin osake on listattu Nasdaq First North Growth Market Sweden -markkinapaikalla nimellä MERIS ja Nasdaq First North Growth Market Finland -markkinapaikalla nimellä MERIH.

Meriaura Invest Oy on Meriaura Group Oyj:n -konsernin pääomistaja n. 61 prosentin omistusosuudella. Meriaura Investin omistus jakautuu: Jussi Mälkiä n. 52 %, Aura Mare Oy n. 33 % (jonka omistaa Jussi Mälkiä 90% osuudella) Riinu Walls n. 10 % ja muut henkilöomistajat n. 5 %.

Muita Meriauraa lähellä toimivia yrityksiä ovat bio- ja kiertotalouteen erikoistunut sijoitusyhtiö Aura Mare Oy, sekä sen tytäryritykset Biolinja Oy Uusikaupunki ja satamapalveluita ja kiertotalouden keräilypalveluita Naantalissa tuottava VG-Port Oy.

Meriaura Oy:n hallitus

Jussi Mälkiä, puheenjohtaja
Antti Vehviläinen
Kirsi Suopelto
Jari Varjotie
Patrik Rautaheimo

Johtoryhmä

Beppe Rosin, Toimitusjohtaja
Mathias Landor, Operatiivinen johtaja
Miia Peltonen, Talusjohtaja
Jessica Troberg, Merihenkilöstöpäällikkö
Jyrki Hentula, Tekninen johtaja

Arvomme



Innovatiivisuus

Kyseenalaistamme rohkeasti toimintatapoja ja löydämme uusia keinoja puhtaamman ja tehokkaamman merenkulun rakentamiseksi.



Yhteistyö

Vaalimme yhteistyön voimaa osaamisen ja onnistumisten maksimoimiseksi niin organisaation sisällä kuin koko arvoketjussa.



Vilpittömyys

Emme toimi selän takana vaan hoidamme asiat rehellisesti, eettisesti ja oikeudenmukaisesti kunnioittaen toisiamme ja sidosryhmiämme.



Ahkeruus

Pyrimme sitkeästi ja ratkaisuhakuisesti viemään asiat loppuun ja löytämään tehokkaampia toimintatapoja samalla uudistaen vanhoja vakiintuneita käytäntöjä.



Vastuullisuus

Kannamme vastuamme proaktiivisesti toimintamme vaikutuksesta ympäristöä ja yhteiskuntaa kohtaan. Emme tingi turvallisuudesta.

[Edellinen](#)

[Sisällys](#)

[Seuraava](#)



Missiomme on

kuljettaa lasteja Itä- ja Pohjanmerellä kestävästi, ammattitaitoisesti ja asiakasta kuunnellen.



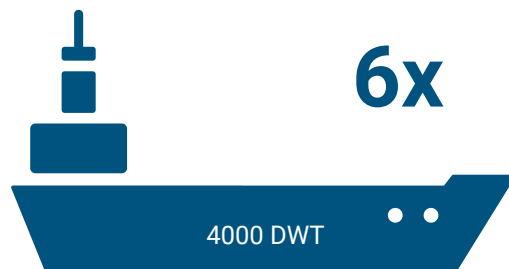
Visionemme on

olla ympäristöystävällisen, innovatiivisen ja ratkaisuhakuisen merikuljetuspalvelun johtava suunnannäyttäjä.

Aluksemme - omistettuja ja aikarahdattuja



Helena VG, Baltic Sailor



Aava VG, Travetal*, Emilie*, Lottaland,
Aurelie*, Loraland



Eeva VG, Mirva VG*, Nathalie*, Friendland



Meri, Aura



Merentutkimusalus Aranda

Laivastomme koostui vuonna 2023 kahdestatoista kuivarahtialuksesta, kapasiteetiltaan 3000-4500 lastitonnia, sekä kahdesta erikois- ja raskaskuljetuksille suunnitelluista kansilastialuksesta.

*Meriaura Groupin pääomistaja ja emoyhtiö Meriaura Invest on ollut osaomistajana vuodesta 2022 Helmer Lundström Ab Oy:ssä ja Rederi Ab Nathaliessa(RABN), sekä Marship Minibulker Flotte GmbH:ssa.

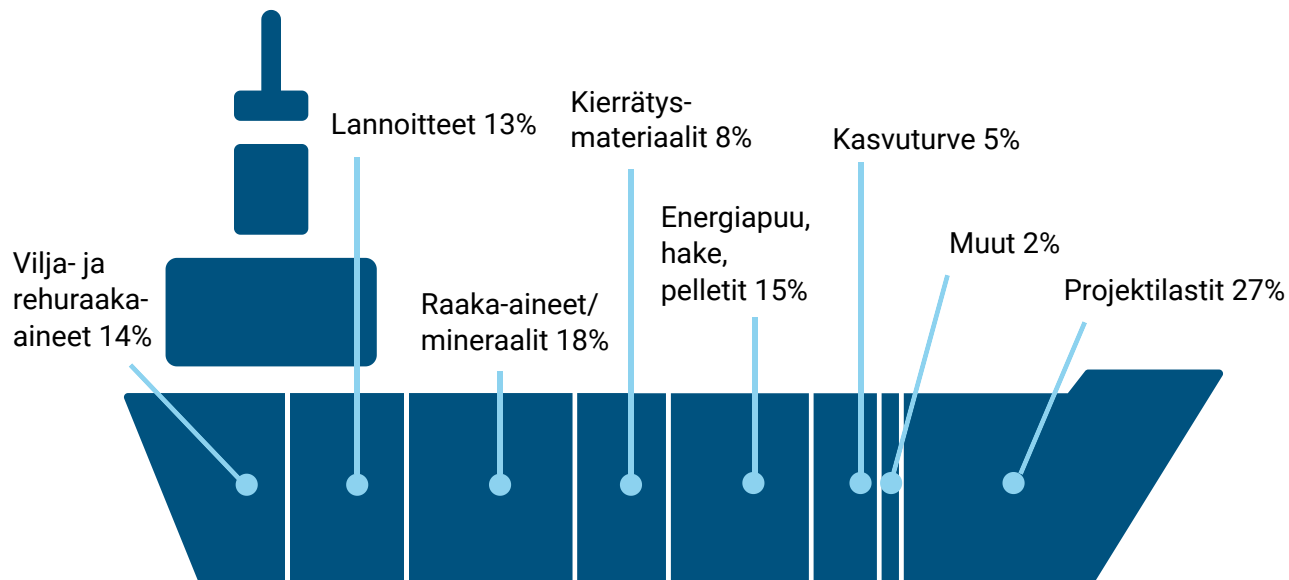
Edellinen

Sisällys

Seuraava

Merian liikenne ja tavaravirrat

Kuljetetut lastit 2023 osuutena liikevaihdosta



Edellinen

Sisällys

Seuraava

Merian alusten eniten vierailleet satamat

Lastaussatama vierailukerrat

1. Kokkola	54
2. Wismar	49
3. Uusikaupunki	45
4. Inkoo	34
5. Gdansk	28

Purkusatama vierailukerrat

1. Naantali	82
2. Muuga	35
3. Klaipeda	28
4. Uusikaupunki	31
5. Rauma	27

Kestävää taloudellista menestystä yhteistyöllä

Vuonna 2023 taloudellinen suoriutumismme oli hyvällä tasolla vaikkakin liikevaihto jäi poikkeuksellisesta vertailukaudesta. Huolehtimalla kannattavuudestamme ja kilpailukyvyystämme pystymme olemaan hyvä ja luotettava kumppani kaikille sidosryhmillemme, työntekijöillemme ja asiakkaillemme. Luottamukselliset ja pitkäaikaiset asiakassuhteet muodostavat bulk-liiketoimintamme ytimen ja vaikka vuonna 2023 taloudellisen tilanteen yleinen heikkeneminen ja kasvanut epävarmuus vaikutti jonkin verran kysyntään ja rahtitasoihin, volyymit pysyivät suhteellisen vakaina. Projektiliiketoiminnassa raskaiden kuljetusten kysyntä kasvoi useimmilla segmenteillä ja projektialuksemme olivat vuoden aikana hyvin työllistettyjä.

Jatkoimme vuoden aikana vahvaa panostusta toimintamme ympäristövaikutusten pienentämiseksi. Uusien aluskonseptien ja polttoaineratkaisujen kehitystyötä jatkettiin ja tilikauden aikana investoitiin 735 000€ hiilineutraalin rahtilaivakonseptin kehittämistyöhön.

Päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää edelleen merilogistiikassa pitkäjänteisiä investointeja energiatehokkaampaan laivastoon sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden kasvavaa hyödyntämistä. Uskomme vakaasti, että investoinnit päästöjä vähentävään teknologiaan luo edellytykset toimintamme laajentamiseen, ja vahvistaa kilpailukykyämme myös pitkällä aikavälillä.

Meriaura Oy	2023	2022	2021*	2020*
Liikevaihto (MEUR)	63	69	56	55
Liikevoitto (MEUR)	5	10	5	3
Investoinnit (MEUR)	1	5	6	2
Kuljetetut tonnit (miljoonaa tonnia)	2,14	2,38	2,31	2,53
Hankinnat Suomessa (MEUR)	30	31	19	22
Osuus kaikista hankinnoista	56%	56%	44%	48%

*Vuoden 2021 loppuun asti luvut ovat VG-Shipping -konsernin lukuja.

Sidosryhmämme ja varustamo- kumppanuudet

Kumppanivarustamot

Meriauran rahtaamista aluksista noin kolmannes on itse omistettuja ja loput vuokrattuja, eli aikarahdattuja aluksia. Olemme viime vuosina syventäneet ja laajentaneet aikaisempaa rahtausyhteistyötä kahden suomalaisen kumppanivarustamon kanssa. Meriaura Groupin pääomistaja ja emoyhtiö Meriaura Invest on ollut osaomistajana vuodesta 2022 Helmer Lundström Ab Oy:ssä ja Rederi Ab Nathaliessa (RABN). Näillä strategisilla kumppanuuksilla varmistamme sopivan suomalaisen kaluston saatavuutta käyttöömme pitkällä tähtäimellä. Kumppanuus edistää myös laajempaa tavoitetta: suomalaisen varustamoelinkeinon kestävää kehitystä ja vahvistumista. Vahvat siteit paikallisten varustamoiden kesken luovat perustan pitkäaikaiselle menestykselle ja tukevat alueellista meriteollisuussektoria. Yhteistyössä kehitämme innovatiivisia ratkaisuja ja käytäntöjä, jotka edistävät ympäristöystävällisempää merenkulkua ja vastaavat paremmin nykyisiin ja tuleviin kestäväen kehityksen haasteisiin.

Vuonna 2023 olemme syventäneet yhteistyötä RABN:n kanssa myös alustemme teknisen hoidon saralla. Muun muassa päivittäinen tekninen hoito ja ISM ovat siirtyneet RABN:n tiimille, jolloin Meriauran oman tiimin aikaa on vapautunut uudisrakennushankkeisiin ja muihin kehityshankkeisiin.

Muidenkin aikarahتيالustemme osalta yhteistyö perustuu pääsääntöisesti pitkiin sopimuksiin, ja tunnemme laivojen omistajat hyvin. Useimmilla aikarahتيالuksilla on Meriauran palkkaama, luotsivapautettu päällikkö. Näin varmistamme hyvän ja sujuvan kommunikaation varustamon, laivan ja Meriauran maajärjestöjen välillä. Yhteistyö Meriauran ja omistajavarustamon välillä tähtää mahdollisimman tehokkaaseen ja taloudelliseen operointiin.

Meriauran sidosryhmät

Yrityksemme tärkeimmät sidosryhmät ovat pätevä ja motivoitunut henkilöstö sekä asiakkaat. Rakentamalla mainetta hyvänä työnantajana houkuttelemme työntekijöitä, jotka jakavat arvomme. Asiakkaillemme avoimuus, läpinäkyvyys ja vastuullinen toiminta ovat merkittäviä lisäarvon lähteitä.

Valitsemme huolella yhteistyökumppanimme ja toimittajamme varmistaaksemme luotettavuuden ja laadun. Lisäksi tärkeitä kumppaneitamme ovat agentit, ahtaajat, satamat, varaosa- ja polttoainetoimittajat, telakat ja luokituslaitokset sekä kumppanivarustamot, joilta olemme vuokranneet aluksia. Teemme tiivistä yhteistyötä myös viranomaisistahojen, Suomen Varustamot ry:n ja meriliikenteen keskittyvien ympäristöjärjestöjen kanssa. Avoin ja suora kommunikaatio sidosryhmien kanssa muodostaa perustan yhteistyölle ja auttaa meitä sopeutumaan yhteiskunnallisiin muutoksiin.

[Edellinen](#)[Sisällys](#)[Seuraava](#)

Ympäristöpolitiikka ja vastuullisuuden johtaminen

Meriauran kasvava huoli ympäristön tilasta ja sitoutuminen työntekijöiden hyvinvointiin ovat vakiintuneet yrityksen vastuullisuustyön peruspilareiksi. Tavoitteenamme on luoda tasapaino hyvinvoivan työyhteisön, ympäristöystävällisen toiminnan ja taloudellisen menestyksen kesken. Tämä vaatii uudenlaista johtamisotetta, jossa yrityksen arvot ja vastuullisuustavoitteet ohjaavat päätöksentekoa kaikilla tasoilla.

Meriauran ympäristöpolitiikka keskittyy käytännön toimenpiteisiin. Olemme analysoineet toimintamme suurimmat ympäristövaikutukset ja suunnitelleet konkreettisia toimia niiden vähentämiseksi.

[Edellinen](#)[Sisällys](#)[Seuraava](#)

Ympäristöpolitiikkamme

Meriauran tavoitteena on olla ympäristöystävällisen, innovatiivisen ja ratkaisuhakuisen merikuljetuspalvelun johtava suunnannäyttävä. Olemme sitoutuneet edistämään ympäristöarvoja jokapäiväisessä työssämme ja etsimään jatkuvasti kustannustehokkaita ratkaisuja ympäristöhaasteisiin.

Aluksemme liikennöivät herkällä merialueella, joten riskien ymmärtäminen sekä niiden hallinta ovat tärkeitä. Meriliikenteen merkittävimmät ympäristövaikutukset syntyvät polttoaineiden tuottamista ilmapäästöistä, sekä jätevesistä. Onnettomuustilanteessa mahdollinen öljyvuoto voi aiheuttaa mittavaa haittaa luonnolle.

Vastaamme toimialamme ja toimintaympäristömme haasteisiin kierrätysraaka-aineesta valmistettavan biopolttoaineen kehittämisellä, jätevesien asianmukaisella käsittelyllä ja osaavalla henkilökunnalla. Aluksilla syntyvän jätteen kierrätykseen ja jatkokäsittelyyn ohjaamiseen panostetaan jatkuvasti. Koulutamme ja kannustamme työntekijöitämme huomioimaan ympäristövastuun päivittäisissä toiminnoissa.

Seuraamme ja pyrimme pienentämään toimintamme ympäristövaikutuksia jatkuvasti. Tulevaisuuden kuljetuskonseptimme tähtää kokonaan hiilineutraaliin kuljetusmuotoon. Ympäristöä paremmin huomioivasta toimintatavasta pyritään luomaan uudenlainen kilpailuetu.

YK:n kestävän kehityksen tavoitteet Meriaurassa

YK:n kestävän kehityksen tavoiteohjelma **Agenda 2030** tähtää maailmanlaajuisesti äärimmäisen köyhyyden poistamiseen sekä kestäväan kehitykseen, jossa talous, ympäristö ja ihmisten hyvinvointi otetaan tasavertaisesti huomioon. Keskeisimmät vaikutusmahdollisuutemme näiden tavoitteiden ympärillä sisältyvät seuraavaan viiteen pääkohtaan.



Sukupuolten tasa-arvo

Meriaura Groupissa kaikilla on sukupuolesta riippumatta tasavertaiset mahdollisuudet osallistua täysivaltaisesti toimintaan ja johtamiseen. Tarjoamme elämäntilanteeseen sopivaa joustoa työtehtävien ja -aikojen suhteen.



Puhdasta energiaa

Lisäämme uusiutuvan energian osuutta sekä toimisto- että laivatoiminnoissa. EcoCoaster-alkusemme ovat ESI-sertifioituja (Environmental Ship Index) energiatehokkaan operoinnin takaamiseksi.



Kestävää teollisuutta, innovaatioita ja infrastruktuureja

Seuraamme aktiivisesti teknologian kehitystä ja edistämme kestävämmän merenkulun teknologian käyttöönottoa. Investoimme uusiin ja entistä ympäristöystävällisempiin rahtilavoihin sekä testaamme uusia menetelmiä ja teknologioita.



Ilmastotekoja

Käytämme hiilineutraalia sähköä. Tuotamme jäteraaka-aineesta biopolttoainetta. Jätepohjainen bioöljy on eettisesti kestävä, ja sen elinkaaren aikaiset hiilidioksidipäästöt ovat jopa 98% pienemmät verrattuna perinteiseen fossiiliseen polttoaineeseen.



Vedenalainen elämä

Vähennämme mereen päätyvää ravinnekuormitusta toimittamalla alustemme jätevedet maihin asianmukaiseen käsittelyyn.

Ympäristö- ohjelmamme

Meriaura otti vuoden 2022 aikana käyttöön Ekokompassi-ympäristöohjelman. Tarkoituksena oli alusta asti siirtyä kohti ISO 14001 -sertifiointia, ja tämä tavoite saavutettiin vuoden 2023 lopulla. Ympäristöohjelmassa konkreettisille tavoitteille on määritelty mitattavat indikaattorit, jotta pystymme noudattamaan jatkuvan parantamisen periaatetta sekä kehittämään toimintaamme systemaattisesti oikeaan suuntaan.

Meriauran ISO 14001-ympäristöjärjestelmä koostuu seuraavista osa-alueista:

Jätteen vähentäminen ja lajittelu

- Lajittelu- ja kierrätyspiste toimistolla
- Jätehuoltosuunnitelma

Henkilöstön työmatkat

- Etätyömahdollisuus
- Sähköisen yritysauton hankinta

Viestintä

- Vuosittainen vastuullisuusrapotti
- Henkilöstön koulutus

Biodiversiteetti

- Jätevesivirtojen seuranta

Vaikuttaminen

- Yhteistyön jatkaminen meriluonnonsuojelujärjestöjen kanssa
- Aktiivinen osallistuminen alan kehitystä edistävien työryhmien toimintaan

Materiaalitehokkuus

- Jätteeseen perustuvan biopoltoaineen käyttö aluksilla
- Päästöjen seuranta

Kemikaalit

- Kemikaaliluettelot aluksilla, päivitetään vuosittain



Edellinen

Sisällys

Seuraava

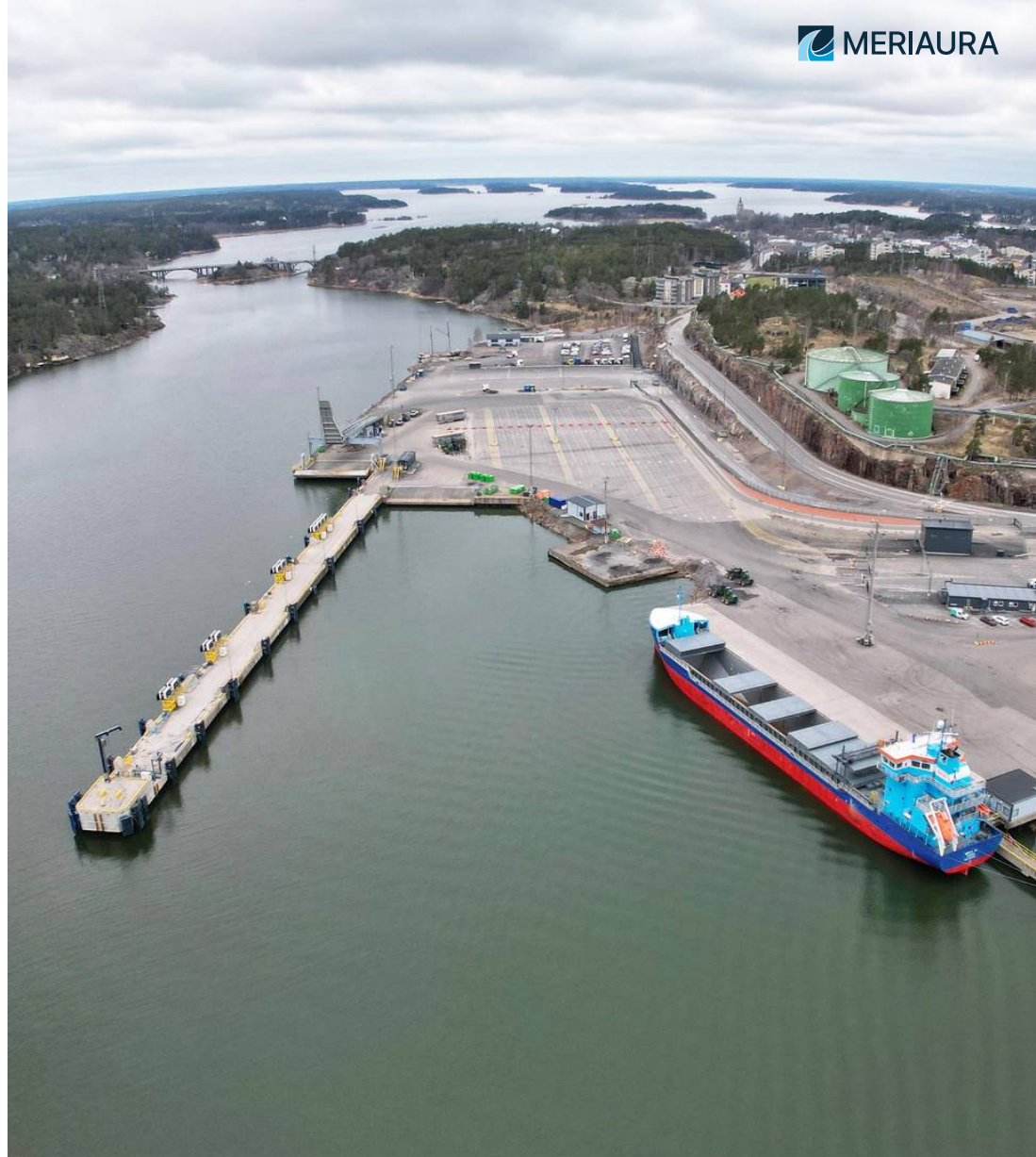
Toimia puhtaamman Itämeren hyväksi

Yksi merkittävimmistä ympäristötavoitteistamme on jo useamman vuoden ajan ollut laivojen käymäläjätevesien purkaminen satamien vastaanottolaitteistoihin. Jätevedet, joita saa laillisesti päästää mereen, sisältävät ravinteita, bakteereja, rasvoja ja kemikaaleja. Käsittelylaitteet vähentävät, mutta eivät täysin poista näitä haittoja. Tavoitteena onkin merelle haitallisten päästöjen jatkuva vähentäminen. Tämä on tärkeää siksi, että kotimeremme on erityisen haavoittuva kaikelle kuormitukselle.

Ympäristöohjelmassamme määriteltiin vuodelle 2023 tavoitteeksi toimittaa 80% kaikista jätevesistä satamien vastaanottolaitteistoihin. Seurannassa mukana olevien laivojen osalta 61% jätevesistä toimitettiin maihin. Valtaosa mereen päätyneistä vesistä puhdistettiin kuitenkin alusten omissa jätevedenkäsittelylaitteissa. Olemme tunnustaneet tarpeen kehittää tavoitteitamme ja tilastointia raportoinnin täsmentämiseksi. Eri ikäisillä laivoilla on hyvin erilaisia jätevesijärjestelmiä. Uudemmissa laivoissa on erilliset käsittelylaitteet, kun taas vanhemmissa aluksissa vain tankit, jotka nekin voivat olla liian pienet nykyajan tarpeisiin. EcoCoaster-aluksemme Eeva VG ja Mirva VG onnistuivat purkamaan kumpikin yli 92% jätevesistään satamien vastaanottolaitteisiin.

Pitämällä tiukkaa linjaa olemme saaneet useat satamat muuttamaan käytäntöjään jätevesien talteenottamisen edistämiseksi kannustaen näin muitakin varustamoja pumppaamaan käymäläjätevedet maihin.

Vuoden 2024 tavoitteemme on, ettei Itämereen päästetä yhtään käsittelemätöntä käymäläjätevettä omistamistamme laivoista ja valtaosa käsitellyistäkin jätevesistä otetaan talteen. Vuoden 2024 alusta laajennamme seurannan koskemaan myös aikarahtialuksiamme.

[Edellinen](#)[Sisällys](#)[Seuraava](#)

Kiristyvää säätelyä ja raportointivelvoitteet tekevät yritystoiminnasta vertailukelpoista ja läpinäkyvämpää

Päästöt jaotellaan aiempaa tarkemmin

Yritystoiminnan ilmastovaikutusten raportoinnissa luokitellaan päästöt Scope 1, 2 ja 3 -luokkiin GHG-protokollan mukaisesti. Scope 1 sisältää kaikki suorat kasvihuonepäästöt, jotka muodostuvat yrityksen toiminnan seurauksena, Scope 2 sisältää kasvihuonepäästöt, jotka aiheutuvat ostetun ja kulutetun energian tuotannosta, Scope 3 sisältää kaikki muut epäsuorat kasvihuonepäästöt, jotka muodostuvat yrityksen toiminnan seurauksena, mutta päästölähteet itsessään eivät ole yrityksen omistuksessa tai hallinnassa. Tällaisia päästölähteitä ovat muun muassa hankintojen alkutuotannon päästöt, sekä matkustamisen ja kuljetusten aiheuttamat päästöt.

Olemme aiemmin keskittyneet merkittävimpiin ympäristövaikutuksiimme eli laivaliikenteen päästöihin, jotka ovat Scope 1:een kuuluvia. Laajennamme nyt vuoden 2023 raportointimme koskemaan myös Scope 1:een kuuluvia yrityksen maakulkuneuvoja sekä Scope 2:n päästöjä, vaikka ne ovatkin kokonaisuutta ajatellen hyvin vähäiset. Scope 3:n osalta valmistaudumme raportoimaan tiedot tulevaisuudessa.

[Edellinen](#)[Sisällys](#)[Seuraava](#)

Ilmastonmuutoksen hidastamiseksi merenkulun päästöt on saatava laskuun nopealla aikataululla. IMO:n strategiassa tavoitellaan netto-nolla -päästöjä vuoteen 2050 mennessä. Myös EU on asettanut omia tavoitteitaan.

Päästövähennysten varmistamiseksi on tulossa uutta säätelyä, joista Meriauran kannalta merkittävimpiä ovat merenkulun päästökauppa ja yritysten kestävyysraportointi (EU:n CSRD-direktiivi). Tämän hetken tietojen mukaan Meriauran liikennöimien alusten kokoluokka tulee EU:n päästökaupan piiriin vuodesta 2027 alkaen. Pidämme tätä hyvänä, joskin liian hitaana, kehityksenä päästövähennysten kannalta. Päästöjen monitorointi tulee koskemaan meitä jo tätä aiemmin. Pidämme tärkeänä, että päästökauppa saadaan laajenemaan globaaliksi.

Yritysten kestävyysraportointi (CSRD-direktiivi) Corporate Sustainability Reporting Directive on uusi EU-lainsäädäntö, joka edellyttää yritysten julkaisevan kestävyystietonsa toimintakertomuksessa direktiivin ja kestävyysraportointistandardien vaatimusten mukaisesti. Meriauran raportointivelvollisuus alkaa vuodesta 2025.

Seuraamme säätelyn kehitystä ja varaudumme tulossa oleviin uusiin vaatimuksiin. Suhtaudumme erityisen positiivisesti päästöjä vähentävän säätelyn etenemiseen ja olemme puhuneet sen puolesta jo pitkään. Tavoitteenamme on ylittää säätelyn asettamat vaatimukset selvästi. Toivomme, että säätely ja teknologian kehitys johtavat siihen, että merenkulusta tulee parin sadan vuoden tauon jälkeen jälleen hiilineutraalia. Säätelyllä ei voi vastata kaikkiin ympäristöongelmiin, joten omaehtoiselle ympäristöasioiden huomioimiselle on aina tarvetta.

Päästöjen seuranta ja vähennystavoitteet

Jo ennen CSRD-direktiivin mukaisen kestävyysraportoinnin vaatimaa kaksois-olennaisuusanalyysiä on selvää, että Meriauran suurin päästöjen aiheuttaja on laivojen polttoaine. Meriaura monitoroi siksi tarkasti laivojen päästöjä ja suhteuttaa niitä suoritettuun kuljetustyöhön. Vuoden 2021 aikana yritys kehitti CO₂ -päästöjen seurantaan ohjelmiston ja seurantajärjestelmän koko laivastolle. Seurannan yksiköksi valikoitui päästöt kuljetettua lastitonnia kohden per merimaili. Vuoden 2023 aikana seurantaa kehitettiin edelleen systemaattisemmaksi, vuosien vertailukelpoisuutta toistensa kanssa parannettiin, mukaan laskentaan otettavat tiedot vakioitiin ja yksiköksi muutettiin myös Traficomin käyttämä ”tonnikilometri”, jotta tietoja olisi helpompi vertailla muiden kuljetusmuotojen kanssa. Dataa koko laivaston osalta on nyt kerätty kolmen kokonaisen vuoden osalta.

Merirahdin hiilijalanjälki

Merirahdimatkan vaiheita ovat painolastimatka, lastaus, rahtimatka ja lastin purku. Painolasti eli ballastimatalla laivan lastitilat ovat tyhjinä ja matkan kohteena on lastaussatama. Hiilidioksidipäästöjä syntyy rahtimatkan kaikissa vaiheissa. Satamissa ja ankkurissa toki vähemmän kuin liikkeellä ollessa. Rahtilaivamme ovat suunnilleen yhtä suuren osan ajasta liikkeellä ja satamissa. Ballastimailien osuus kokonaismatkasta kertoo rahtimarkkinoiden tilanteesta, rahtauksen onnistumisesta ja tehokkuudesta. Se korreloi vahvasti käytössämme olevan Carbon Footprint -tunnusluvun kanssa.

Meriauran käyttämässä hiilijalanjäljen laskennassa huomioidaan yksittäisten rahtimatkojen kaikkien vaiheiden aiheuttamat CO₂ -päästöt. Aikarahdattujen laivojen telakointeihin ja korpauksiin liittyviä päästöjä ei sisällytetä raportoitaviin lukuihin.

Merirahdin hiilijalanjälkeen vaikuttavat käytetyn polttoaineen määrä ja laatu. Muunnamme polttoaineiden käyttötiedot hiilidioksidipäästöiksi kertoimien avulla. Kertoimina käytämme kevyelle vähärikkiselle polttoöljylle (MGO) lukua 3,206 (tonnia hiilidioksidia/tonni polttoainetta) ja VG-Ecofuelin jalostamalle bioöljylle (LBO) lukua 0,074.

Laskettu CO₂ -määrä jaetaan kuljetussuoritteella (transportwork), joka saadaan kertomalla rahtikilometrien määrä kuljetetun rahdin määrällä. Rahdin määränä käytetään DWT-ekvivalenttilukua, jonka ansiosta erilaiset lastityypit saadaan mukaan yhteistarkasteluun. Ekvivalentti viittaa siihen, että lastin painon sijaan kevyiden tuotteiden osalta lastin määrää rajoittaa lastiruuman tilavuus. Käytännössä kullekin laivalle on määritelty DWCC -luku, joka kertoo lastin maksimipainon. Laivan täyttöastetta arvioidaan siis painon ohella lastitilojen tilavuuden käytön näkökulmasta. Matkakohtainen DWT-luku saadaan kertomalla laivan täyttöaste ja DWCC-luku.

Tietojen luotettavuus

Laskentaan vaikuttavat tiedot saadaan matkakohtaisina laivojen matkaraporteilta. Matkaraportilla kerrotaan mm. lastin määrä, laivan täyttöaste, polttoaineiden kulutukset, saapumis- ja lähtöajat satamissa sekä ballasti- ja rahtimatkojen pituudet. Näistä matkan hiilijalanjälkeen vaikuttavia tietoja ovat koko matkan polttoaineen kulutus, rahtimatkan pituus ja laivan täyttöaste (utilisation).

Laivan täyttöaste ilmoitetaan prosentteina siitä määrästä, jonka laiva enintään pystyisi kyseistä lastia lastaamaan. Polttoaineen kulutus matkan aikana perustuu matkan alussa ja lopussa tehtyihin mittauksiin. Yksittäisten mittausten tarkkuus voi haastavissa olosuhteissa kärsiä, mutta tiedot kokonaiskulutuksesta tasaantuvat ajan kuluessa. Lisäksi kulustietoja vertaillaan polttoaineen toimitustietoihin. Rahtimatkan pituus saadaan GPS -seurannan avulla ja sitä voi pitää luotettavana. Tiedot syötetään käsin matkaraportille ja matkaraporteilta operatiiviseen järjestelmään, näppäilyvirheet ovat mahdollisia molemmissa vaiheissa, karkeat virheet tulevat huomatuiksi raportoinnin seurannassa.

Hiilijalanjäljen laskennan kaava

Carbon Footprint (g/tkm) = CO₂-emission (grams)/Transport work (tn, km)
CO₂-emission (grams) = 1000000 x (MGO tons x 3,206 + LBO tons x 0,074)
Transportwork (tn, km) = (täyttöaste x laivan DWCC x rahtikilometrit)/100
(täyttöaste/100) x laivan DWCC = DWT_eq
(rahtikilometrit = 1,852 x merimailit rahdilla lastattuna)

Päästökehityksemme 2023

Meriauran lyhyen aikavälin tavoiteena on parantaa hiili-intensiteettiä, eli vähentää päästöjen määrää suhteessa kuljetussuoritteeseen vuosittain 4% tai 15% neljässä vuodessa 2021 alkaen. Vuonna 2023 laivaliikenteemme kokonaispäästöt pienenevät n. 7,9% verrattuna edelliseen vuoteen, mutta hiili-intensiteettiä ei pystytty parantamaan (18,0g CO₂/tkm 2021, 16,5g CO₂/tkm 2022, 16,8g CO₂/tkm 2023). Päästöjen vähentämisessä onnistuminen koostuu monista pienistä asioista yhdessä, joista tärkeimpiä ovat painolastimatkojen minimointi, aluksen täyttöasteen maksimointi ja satama-aikojen tehostaminen. Heikentynyt markkinatilanne johti vuonna 2023 mm. ballastimatkojen osuuden lievään kasvuun heikentäen kuljetustehokkuutta.

Lukuisat aikataulu- ja ohjelmamuutokset, ajoittain heikko spot-markkina, satamien ruuhkaisuus ja ensimmäiselle vuosineljännekselle ajoittuneet työtaistelutoimet Suomessa olivat haastavia operatiiviselle tehokkuudelle ja sitä kautta myös yhtiön päästövähennystavoitteiden saavuttamiselle. Ilman lisääntyntä biopolttoaineen käyttöä tilanne olisi heikompi. Vuonna 2022 saavutetun merkittävän parannuksen ansiosta olemme kuitenkin pysyneet pidemmän aikavälin tavoitteissamme ja uskomme vuoden 2024 aikana saavuttavamme jälleen merkittävän parannuksen myös hiili-intensiteetissä.

Asiakkaat ovat avainasemassa, sillä he päättävät minne laivat viedään. Myös asiakkaiden eräkojen on vastattava mahdollisimman hyvin laivojen lastinottokykyä. Harmonia asiakasportfoliossa luo synergiaa. Alusten ohjelmien suunnittelussa ja optimoinnissa digitaalinen sovellus NauticAI Fleetrage-ohjelma on tärkeässä roolissa. Osaava laivanpäällystö takaa taloudellisen ajamisen. Tehokkaat satamaoperaatiot vähentävät laivojen satamassa seisomista, ja mahdollistavat taloudellisen ajon merimatalla, jolloin polttoainetta säästyy ja päästöt vähenevät.

Pidemmän aikavälin pyrkimyksenämme on olla hiilineutraali varustamo jo 2030-luvulla, eli huomattavasti ennen IMO:n asettamia tavoitteita.

[Edellinen](#)
[Sisällys](#)
[Seuraava](#)

CO₂-päästöt 2023

Scope 1



Laivat
44 267 t



Autot
4 t

Scope 2



Sähkö
0 t*



Lämpö
10,8 t

*100% hiilidioksidivapaa
sähkösopimus

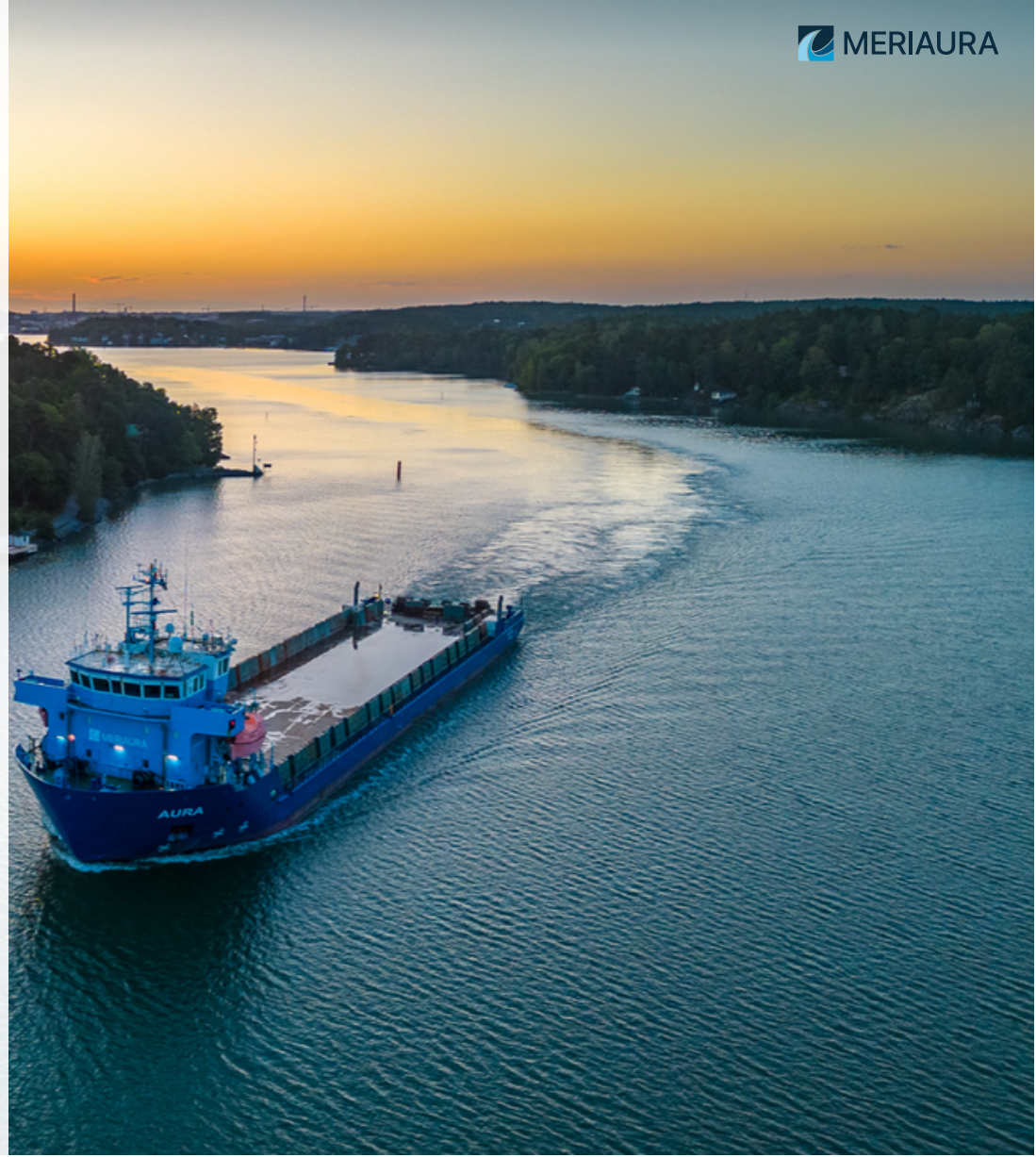


EcoVoy-kuljetussopimus – todennettuja päästövähennyksiä

Meriaura on tuonut ensimmäisenä merikuljettajana markkinoille lähes hiilineutraalit kuljetussopimukset. Meriaura EcoVoy Contract -konsepti perustuu biopolttoainetta voimanlähteenään käyttäviin aluksiimme. Me sitoudumme hankkimaan, tuottamaan ja käyttämään VG Marine EcoFuelia vähintään sen määrän, joka vastaa sopimuksen nojalla suoritettujen matkojen kokonaiskulutusta. Toimitamme myös laskelmat tämän sopimustyyppin valinnalla saavutetuista kasvihuonekaasuvähennyksistä.

EcoVoy-asiakkaat voivat laskea saavutetut kasvihuonekaasupäästövähennykset hyväkseen omassa toiminnassaan. Pidämme ensiarvoisen tärkeänä, että asiakkaalle sopimusmallin perusteella saavutettavat päästövähennykset ovat kiistattomasti todennettavissa. Tästä syystä Tilintarkastusyhteisö KPMG varmensi vuoden 2023 aikana tuotteemme ISAE3000-standardin mukaisesti, joka todentaa asiakkaille myytyjen päästösäästöjen ja biopolttoaineen käytön välisen tasapainon.

VG Marine EcoFuelin™ raaka-aineet ovat sataprosenttisesti jäte- ja kierrätyspohjaisia eivätkä kilpaile maa-alasta ruoantuotannon kanssa. Hyödynnämme mm. elintarviketeollisuuden sivuvirtoja sekä jo kertaalleen käytettyjä kasviperäisiä öljyjä. Polttoaine valmistetaan VG EcoFuel Oy:n tuotantolaitoksessa Uudessakaupungissa. Tuotannossa käytetty energia on peräisin biokaasulaitoksesta ja kestävyysjärjestelmällämme on ISCC-sertifikaatti.

[Edellinen](#)[Sisällys](#)[Seuraava](#)

Olemme valinneet ohjenuoraksemme sen, että päästöjä vähennetään niin nopeasti kuin kussakin markkinatilanteessa ja käytettävissä olevien teknologioiden puolesta on mahdollista. Edistystä tulee harppauksittain, ja päästöt vähenevät aina tiettyjen askelien myötä. Tällainen askel on esimerkiksi muuttaa laivastoa laiva kerrallaan bioöljykäyttöiseksi.

Vuoden 2023 aikana tällainen askel onnistui Eeva VG:n osalta. Eeva VG ja sen sisarus Mirva VG ovat alun perinkin bioöljykäyttöön suunniteltuja aluksia, ja molemmilla on käytetty bioöljyä nousujohteisesti vuodesta 2016 alkaen. Vuonna 2020 alkaneen bioöljyn kehitysprojektin myötä itse tuottamamme bioöljyn laatu, laadunseuranta ja tuotantomäärät saatiin sellaiselle tasolle, joka sallii bioöljyn laajemman käytön laivastomme polttoaineena. Merkittävänä tekijänä bioöljykäytön lisäämisessä ja siirtymisessä testivaiheesta normaaliin käytäntöön oli myös Eeva VG:lle asennettu bioöljykäyttöä helpottava tekninen ratkaisu.

Ennen kehitysprojektia bioöljyn osuus käytetystä polttoaineesta Eeva VG:llä oli 2017 – 2019 välillä n. 15 %. Kehitysprojektin aikana toteutettujen toimenpiteiden ansiosta bioöljyn osuus kaikesta käytetystä polttoaineesta Eeva VG:llä oli vuonna 2023 n. 28 %. Tavoitteena on saada nostettua bioöljyn osuutta edelleen siten, että sen osuus vuoden 2024 aikana olisi 50 % käytetystä polttoaineesta. Samaan aikaan bioöljykäyttöä laajennetaan myös muilla laivoilla, joille asetetaan omat tavoitteensa.

Bioöljyn määrän lisäys näkyy suoraan Eeva VG:n CO₂-päästöjen vähenemisenä. Eeva VG:n CO₂-päästö oli vuonna 2023 selkeästi alhaisin Meriauran laivastossa: n. puolet Meriauran vastaavankokoisten alusten päästöistä. Kaikkein alhaisin hiilijalanjälki per kuljetettu tonnikipometri vuonna 2023 Eeva VG:llä oli viimeisen vuosikvartaalin aikana 7,3 g, joka verrattuna noin vastaavankokoisen kuivalastialuksen keskimääräisen päästöön Suomessa* (24,4 g) on erittäin alhainen.

* Salanne, I. et al (2022): MERIMA - Suomen kansainvälisten merikuljetusten päästöt -mallit. Tulosraportti 2005–2021 Traficom in julkaisuja 2022.

Bioöljyn käytön lisääminen - Case Eeva VG

[Edellinen](#)[Sisällys](#)[Seuraava](#)

Kehityshankkeet

Meriauralla oli vuonna 2023 käynnissä kaksi Business Finlandin rahoittamaa hiilineutraalin merenkulun kehittämiseen liittyvää hanketta. Kummankin hankkeen päämääränä on luoda mahdollisimman hiilineutraali ja muidenkin laivan päästöjen osalta kestävä rahtilaiva- ja palvelukonsepti. Tavoitteena on toteuttaa IMO:n, Suomen ja EU:n vuoden 2050 määritetyt päästövähennystavoitteet jo 2030-luvulla.

Vuosi 2023 oli kestävän ja kiertotalouden mukaisen biopolttoaineen tutkimus- ja jalostushankkeen **VG Marine EcoFuel (MEF)** viimeinen toteutusvuosi. Hankkeen tavoitteena oli kehittää tasalaatuinen, standardeja vastaava kierrätyspohjainen biopolttoaine, ja luoda näin perusta mahdollisimman hiilineutraalille kuljetuskonseptille. Vuoden 2023 aikana biopolttoaineen pilottilinjasto saatiin käyttöön ja säännölliset laivakoeajot uudistetulla VG Marine EcoFuelilla pyörimään.

VG Green Maritime Future (GMF) -projekti keskittyy hiilineutraalin operoinnin mahdollistavan laiva-konseptin tekniseen tutkimukseen ja konsepti-suunnitteluun, joiden lisäksi projektin tarkoituksena on kartoittaa mahdollisuuksia vähentää myös muita laivan tuottamia pakokaasupäästöjä. Samalla tutkitaan vaihtoehtoisten polttoaineiden ja muiden energialähteiden kestävyttä sekä uudenlaisia lastaus- ja purkukonseptiratkaisuja. Tarkoituksena on tuottaa digitaalisia ja simulointiperusteisia ratkaisuja, jotka mahdollistavat laivan operatiivisen energiatehokkuuden optimoinnin sekä laivan kokonaisvaltaisen operatiivisen elinkaaren tehokkaamman hallinnan.

Edellinen

Sisällys

Seuraava



Biopolttoainetta kierrätetyistä öljyistä

VG-EcoFuel Oy kerää Uudenkaupungin tuotantolaitokselleen teollisuuden sivutuotteina syntyviä kierrätysöljyjä ja jalostaa niitä jatkokäyttöön. Kierrätysöljyjä käytetään biopolttoaineiden valmistukseen ja teknisten öljyjen, sekä rehun raaka-aineina. Käytetyt raaka-aineet ovat sataprosenttisesti kierrätettyjä tai jätöpohjaisia ja siksi niistä valmistetun biopolttoaineen elinkaaren aikainen kasvihuonekaasupäästövaikutus on lähes 98 % pienempi fossiilisiin öljyihin ja polttoaineisiin verrattuna. Aineiden kierrätys jatkuu öljyntuotannon jälkeenkin, sillä VG-EcoFuelin prosessista syntyvää biojätettä käytetään biokaasulaitoksen raaka-aineena.

VG-EcoFuelilla on kansainvälinen ISCC-sertifikaatti (International Sustainability and Carbon Certification), joka täyttää EU:n uusiutuvan energian RED II-direktiivin ja kansallisen lainsäädännön vaatimukset.

VG-EcoFuel kasvatti edelleen vuonna 2023 liikevaihtoaan ja tuotantovolyymiaan. Pitkäjänteinen työ tuotannon tehostamiseksi ja tuotteen laadun parantamiseksi alkaa tuottaa tulosta.

[Edellinen](#)[Sisällys](#)[Seuraava](#)

Bioöljyn keräily

Vuoden 2023 aikana tehostimme bioöljyn erilliskeräilyä Turun seudulla ja laajensimme keräilyä pääkaupunkiseudulle. Valtaosa Turun ja lähikuntien ravintoloiden ja leipomoiden käytetyistä paistoöljyistä kierrätetään **VG-EcoFuelille** jatkojalostettavaksi, joko suoraan ravintoloista tai tukkujen keräyspisteiden kautta. Suuremmat erät sopimuskumppaneiltamme vastaanotetaan suoraan Uudenkaupungin tuotantolaitokselle. Tutkimme ja selvitämme jatkuvasti myös muita raaka-ainelähteitä.

KIERRÄTÄMME
PAISTORASVAT
POLTTOAINEEKSI

VG ECOFUEL
Member of Meriaura Group

Työskentelyolosuhteet aluksillamme

Meriaura työllisti vuoden 2023 lopulla 78 merenkulkijaa omilla ja miehittämillään aluksilla. Itse omistettujen rahtilaivojen lisäksi miehitämme tutkimusalus Arandaa. Useissa Meriauran aikarahtialuksissa on myös Meriauran palkkaama, luotsivapautettu päällikkö. Aluksillamme tehdään pääsääntöisesti viiden viikon työjaksoa. Työ merellä edellyttää sopeutumista erityisoloihin, mm. merenkäyntiin, ja osalla henkilöstöä vuorotyöhön. Merihenkilöstön ammatilliset pätevyys- ja terveysvaatimukset on määritelty tavanomaista tarkemmin kansainvälisin sopimuksin ja kansallisella lainsäädännöllä.

Mittamme työtyytyväisyyttä vuosittain

Vuosittain tehtävä merihenkilöstön työtyytyväisyyskysely on tärkeä työkalu työskentelyolosuhteiden seuraamiseen ja jatkuvaan parantamiseen. Kyselyssä kartoitetaan vuosittain mm. työilmapiiriä, työhyvinvointia, elin- ja vapaa-ajan oloja laivalla, johtamista, viestintää sekä yhteistyön sujuvuutta laivan ja toimiston operatiivisten toimintojen välillä.

Tammikuussa 2023 toteutetun kyselyn pääteemana oli työhyvinvointi. Vastausten perusteella etsimme keinoja merihenkilöstömme työssä viihtyvyyden ja jaksamisen tukemiseksi, kartoittaen myös yhteistyöratkaisuja MEK:n (Merimieseläkekassa) ja MEPA:n (Merimiespalvelutoimisto) kanssa. Päätimme syksystä 2023 alkaen tarjota mahdollisuuden hakea ForMare-hyvinvointiohjelmaan ja tarjota lisäksi ePassin liikunta- ja kulttuuriedut merihenkilöstölle 1.1.2024 alkaen.

Työtyytyväiskyselystä kävi myös vuonna 2023 ilmi, että moni merenkulkija söisi mielellään monipuolisemmin ja moni toivoi kasvisruokaa vaihtoehdoksi. Tähän toiveeseen vastasimme yhdessä MEPA:n kanssa järjestämällä marraskuussa 2023 laivakokeille räätälöidyn kasvisruokakurssin, johon osallistui kolme Meriauran laivakokkia. Ruokatarjoilun monipuolistamista pyritään jatkamaan myös kuluvana vuonna. Kuntoiluvälineiden päivitystä on jatkettu osalla aluksistamme.

[Edellinen](#)[Sisällys](#)[Seuraava](#)

Työturvallisuus meriympäristössä

Työturvallisuus on jatkuva prosessi, jonka tavoitteena on saavuttaa tapaturmaton vuosi. Vuosi 2023 muutti toimintatapojamme; tällä hetkellä vain yksi alus on turvallisuusnäkökulmasta yhtiömme hoidossa. Muuttuneesta tilanteesta huolimatta jatkamme jo käynnissä ollutta työtä työturvallisuuden parantamiseksi ja takaamiseksi koko henkilöstöllemme. Työturvallisuuden kehitystä ja tapaturmataajuutta seurataan tarkasti; onnettomuudet ja läheltä piti -tilanteet käsitellään ja tilastoidaan edelleen Meriauran toimesta yhdessä alihankkijoiden kanssa.

Tapaturmat Meriaurassa

	2023		2022		2021		2020	
	Määrä	Taajuus	Määrä	Taajuus	Määrä	Taajuus	Määrä	Taajuus
Työtunnit yhteensä	192 299		259 491		234 168		256 020	
Kaikki kirjatut työtapaturmat	1	5,20	9	34,68	3	12,81	7	27,34
Työkyyttömyys-päiviä aiheuttaneet tapaturmat	1	5,20	7	26,98	3	12,81	6	23,44
Sairaanhoidon/ ensiapua vaatineet tapaturmat	0	0	2	7,71	0	0	1	3,91
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	0	0	0	0	0	0	0	0

Tapaturmataajuutta laskettaessa huomioidaan työntekijöiden määrä, keskimäärin tehdyt työtunnit ja sattuneet tapaturmat. Tapaturmataajuus = Sattuneiden työtapaturmien lukumäärä * 1 000 000 / Tehdyt työtunnit

[Edellinen](#)
[Sisällys](#)
[Seuraava](#)

Henkilöstömme merellä ja maissa

Olemme tarjonneet vuoden 2023 aikana päällystölle mahdollisuuden osallistua **Deep Lead -koulutukseen (LOBAS)** merenkulun johtajuuden kehittämiseksi. Meriauralta osallistuu koulutukseen henkilöstöä sekä maasta merihenkilöstön puolelta. Koulutus perustuu 360°-palauteprofiliin, jolla saa palautetta eri vastaajaryhmiltä. Kurssi ohjaa keräämään palautetta ympärillä työskenteleviltä ihmisiltä ja helpottaa henkilöä kasvamaan ja kehittymään vuorovaikutustaidoissaan.

Meriaura osallistui syksystä 2023 **ForMare hyvinvointiohjelmaan**. ForMare on MEPAn ja MEK:n yhteistyössä Merimieskirkon ja työterveysyhtiö Mehiläisen kanssa toteuttama merenkulkijoille suunnattu 2-vuotinen hyvinvointiohjelma, joka tarjoaa tilaisuuden parantaa tasapainoa ja hyvinvointia elämässä. Osallistuja määrittelee ohjelmassa itse omat tavoitteensa ja se sopii hyvin tueksi työntekijälle, joka kaipaa elämänmuutosta ja tarvitsee sen toteuttamiseen yksilöllistä tukea ja neuvoa.

Hyödynnämme maa- ja merihenkilöstömme laaja-alaista osaamista joustavasti työkierron kautta. Työskentely sekä maasta meritehtävissä lisää ymmärrystä eri ympäristöissä suoritettavien töiden merkityksestä, haasteista ja ratkaisuista lisäten yhteistyön sujuvuutta koko organisaatiossa.



Meriaura*	2023	2022	2021	2020
Henkilöstö maissa	36	36	24	28
Henkilöstö merellä	78	101	106	112
Henkilöstö yhteensä	114	137	130	140
Naiset	24	24	14	21
Miehet	102	113	116	119
Keski-ikä maa	42	41	43	41
Keski-ikä meri	41	41	40	41

Henkilöstömäärät vuoden viimeisenä päivänä.

*Vuoden 2021 loppuun asti VG-Shipping ja Meriaura yhdessä

Edellinen

Sisällys

Seuraava

1986-2023: askeleita ympäristötyössä

