

Meriaura Vastuullisuus- raportti 2025

[Seuraava](#)

[Sisälllys](#)

Julkaistu 13.5.2026

Sisällysluettelo

- Toimitusjohtajan katsaus
- Meriaura numeroin
- Takaisin perheomisteiseksi yhtiöksi
- Arvot, missio ja visio
- Aluksemme – omistettuja ja aikarahdattuja
- Meriauran laivasto uudistuu nopeasti
- Eco Trader -kuivarahtialukset
- Uuden sukupolven kansilastialus
- Meriauran liikenne ja tavaravirrat
- Investoinneilla kohti kestävää tulevaisuutta
- Hyvää hallintoa
- Sidosryhmät
- Ympäristöpolitiikka ja vastuullisuuden johtaminen
- YK:n kestävän kehityksen tavoitteet
- Ympäristöohjelmamme
- Säätely ja raportointi
- Päästöjen seuranta ja vähennystavoitteet
- Päästökemmyksemme 2025
- Käymäläjätevesien talteenotto
- Muiden ympäristövaikutusten seuranta
- Vähäpäästöinen biopolttoaine
- Hankeportfolio
- Töissä merellä
- Työturvallisuus meriympäristössä
- Henkilöstömme merellä ja maissa
- Askeleita vastuullisuustyössä

Edellinen

Seuraava

Toimitusjohtajan katsaus

Meriauran perustamisesta tulee tänä vuonna kuluneeksi 40 vuotta. Vastuullisuus ja sen kehittäminen ovat olleet yhtiön johtotähtenä koko sen olemassaolon ajan ja hyvä näin, sillä vastuullisuustyön on oltava pitkäjänteistä ja sitä on edistettävä suhdanteista ja kulloinkin vallitsevasta poliittisesta ympäristöstä ja trendeistä riippumatta. Emme kuitenkaan voi tuudittautua historiallisiin saavutuksiin vaan meidän on pyrittävä kohti yhä kunnianhimoisempia tavoitteita.

Ylivoimaisesti suurin osa toimintamme aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä syntyy laivojemme kuluttamasta polttoaineesta, ja siksi asettamamme tavoite hiilineutraalisuuden saavuttamisesta 2030-luvun loppuun mennessä edellyttää fokuointia kaluston modernisointiin ja vaihtoehtojen kehittämiseen fossiiliselle polttoaineelle.

Kaluston uudistaminen onkin hyvässä vauhdissa, kun vuonna 2024 tilaamamme biopolttoaineella toimivat kuivarahtialukset korvaavat vanhoja ja selkeästi suuripäästöisempiä yksiköitä. Loppuvuodesta 2025 tilaamamme kansilastialus on sekin suunniteltu biopolttoaineelle. Myös aikarahdattujen laivojen osalta on menossa vanhempien yksiköiden korvaaminen uudisrakennuksilla. Uudistusten myötä tonniston keski-ikä tulee laskemaan merkittävästi samalla kun biopolttoaineelle soveltuvien laivojen määrä tuplaantuu.

Vuotta 2025 leimasi edellisvuosien tavoin poliittinen epävarmuus ja mateleva talouskehitys. Kansainvälisen kauppapolitiikan arvaamattomuuden ja sotilaallisten konfliktien seurauksena pitkään odotettu noususuhdanne on edelleen lykkääntynyt. Haasteellisista olosuhteista huolimatta onnistuimme säilyttämään sekä liikevaihdon että tuloksen edellisvuoden tasolla. Terve liiketoiminta on vastuullisen toiminnan perusedellytys sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä. Yritystoimintaan liittyy aina niin taloudellisia kuin toiminnallisiakin riskejä. Johdon keskeisempiä vastuuta on tunnistaa, varautua ja hallita näitä riskejä ja ylläpitää organisaation resilienssiä ja sopeutumiskykyä.

Tunnistamme myös merkityksemme maamme huoltovarmuuden kannalta ja olemme ylpeitä siitä, että ylläpidämme ja kehitämme kotimaista varustamotoimintaa. Osaava ja motivoitunut henkilöstömme niin merellä kuin maissa on tässä keskeisessä roolissa samoin kuin palvelemamme asiakaskunta, jonka kanssa yhdessä kehitämme toimintaamme fiksummaksi ja pyrimme edesauttamaan heidän tavoitteiden saavuttamista. Myös lukuisilla yhteistyökumppaneillamme ja sidosryhmillämme on tärkeä rooli toimitusketjun sujuvuuden varmistamisessa.

Beppe Rosin

Meriaura Oy:n toimitusjohtaja

Edellinen

Sisällys

Seuraava

Meriaura 2025

Liikevaihto

65 M€

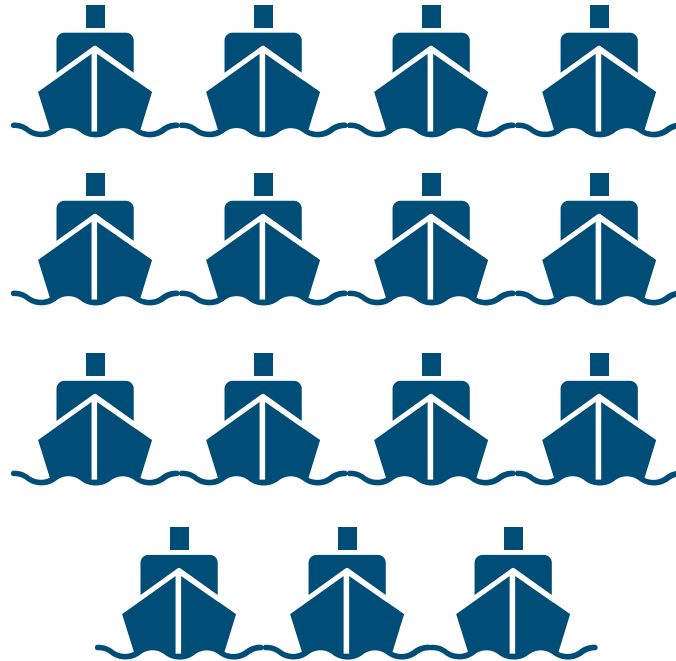
Rahtivolyymi

2,3 M tonnia



CO₂ 16,4 g

CO₂-päästö kuljetettua tonnia kohden per km



17 alusta,
jotka operoivat pääosin Itä-
ja Pohjanmerellä

4 Meriauran omien
alusten määrä



12 Meriauran aika-rahtaamaa
alusta ja 1 ulkopuolinen hoitoalus

735 rahtimatkaa 

Edellinen

Sisällys

Seuraava

Takaisin perheomisteiseksi yhtiöksi

Raportointivuoden 2025 aikana Meriaura kuului kesäkuuhun saakka vielä listatun yhtiön, Meriaura Groupin, ja sen Merilogistiikan liiketoiminta-alueen piiriin.

Meriaura Group Oyj ("Meriaura Group") yhdistyi osakevaihtosopimuksella 9.6.2025 puolustus- ja turvallisuusalan yhtiöitä yhteen kokoavan Summa Defence Oy:n kanssa. Uuden listatun yhtiön nimeksi tuli Summa Defence Oyj. Järjestelyn yhteydessä Merilogistiikka - liiketoiminta (Meriaura Oy ja sen 100 % omistama tytäryhtiö VG-EcoFuel Oy) myytiin Meriaura Invest Oy:lle, ja Meriaura Oy jatkoi toimintaansa itsenäisenä perheyhtiönä.

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. Meriauran tytäryhtiö VG-EcoFuel Oy valmistaa biopolttoaineita teollisuuden sivutuotteina syntyvistä bio- ja kierrätysöljyistä.

Lähellä Meriauraa toimivat yritykset

Meriaura-yritysryhmä on vuosien ajan muodostunut kahdesta juridisesta konsernista, sillä konsernien liiketoiminnot ovat olleet luonteeltaan erilaisia. Yritysryhmän bio- kiertotalousyhtiöt ovat olleet sijoitusyhtiö Aura Mare Oy:n omistuksessa. Tähän tuli muutos vuoden 2025 lopussa, kun Aura Mare Oy sulautui osaksi Meriaura Oy:n emoyhtiö Meriaura Invest Oy:tä 31.12.2025.

Sulautumisen taustalla on strateginen valinta keskittyä ydinliiketoimintoihin eli merilogistiikkaan sekä siihen läheisesti liittyviin liiketoimintoihin, kuten biopolttoaineiden tuotantoon ja satamatoimintoihin. Sulautumisen myötä myös konsernin omistusrakenne on yksinkertaistunut merkittävästi. Muutoksen jälkeen Biolinja Oy Uusikaupungin biokaasulaitos, satamapalveluita ja kiertotalouden keräilypalveluita Naantalissa tuottava VG-Port Oy ja kiinteistökehitysyrhtiö Skogby Strand Oy ovat Meriaura Oy:n sisaryrityksiä.

Meriaura Oy:n hallitus

Jussi Mälkiä, puheenjohtaja
Antti Vehviläinen
Ville Jussila
Patrik Rautaheimo

Johtoryhmä

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

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

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.



Missiomme

on kuljettaa lasteja kestävästi, ammattitaitoisesti ja asiakasta kuunnellen sekä liiketoimintaa kasvattaen.



Visionimme

on olla ympäristöystävällisen, innovatiivisen ja ratkaisuhakuisen merikuljetuspalvelun johtava suunnannäyttäjä.

[Edellinen](#)

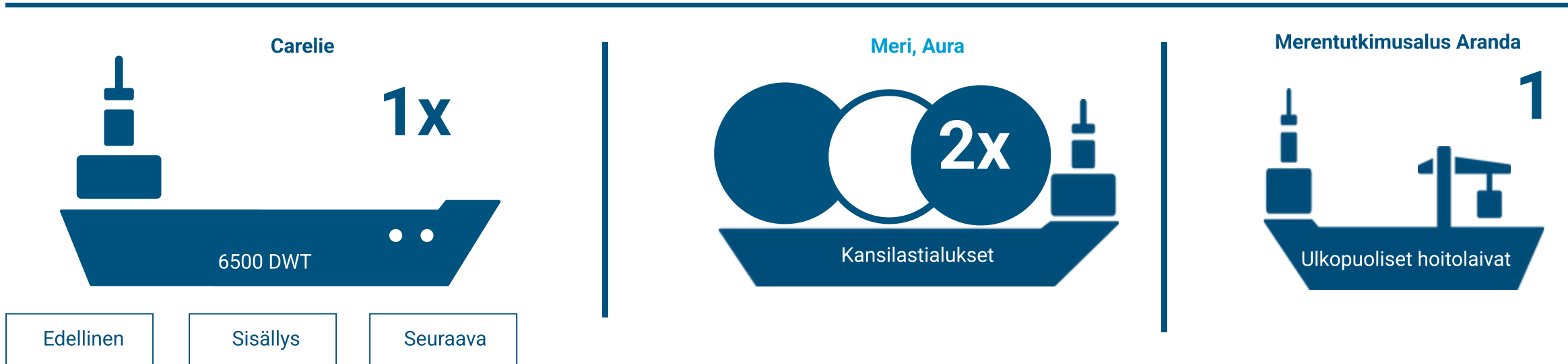
[Sisällys](#)

[Seuraava](#)

Aluksemme - omistettuja ja aikarahdattuja

Vuonna 2025 laivastomme koostui neljästätoista kuivarahtialuksesta, kapasiteetiltaan 3000-6500 lastitonnia, sekä kahdesta erikois- ja raskaskuljetuksille suunnitelluista kansilastialuksesta.

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



Edellinen

Sisällys

Seuraava

Meriauran laivasto uudistuu nopeasti



NB832 sai nimen Sofia VG ja se laskettiin vesille marraskuussa 2025. Alus valmistui ja aloitti liikennöinnin keväällä 2026. Sisarlaiva NB833:n on tarkoitus valmistua alkuvuodesta 2027.

Laivastomme uudistusohjelman ansiosta alustemme keski-ikä laskee 22 vuodesta 14:ään vuosien 2025 ja 2027 välillä. Energiatehokkaiden ja osittain bioöljyä käyttävien uusien alusten ansiosta merikuljetustemme hiilijalanjälki pienenee entisestään.

Edellinen

Sisällys

Seuraava

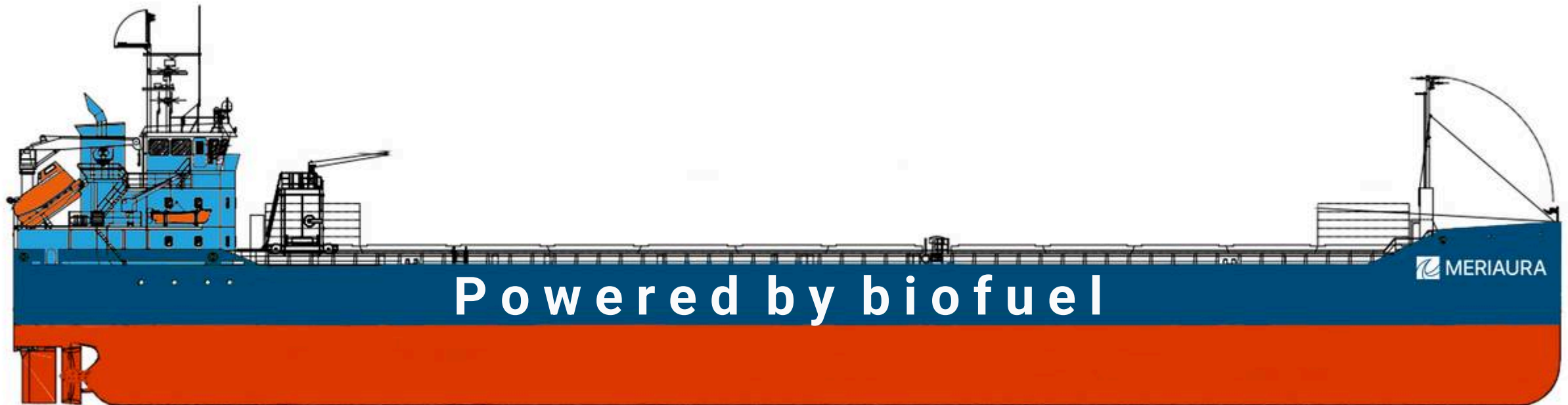
Eco Trader -kuivarahtialukset

Tekniset tiedot

Kokonaispituus	104.93 m	Ruuman tilavuus	310,000 cbft (8778m ³)
Perpendikkelipituus	102.98 m	Ruuman pohjapinta-ala	933 m ²
Mallileveys	15.00 m	Bruttovetoisuus	4.144 GT
Mallisivukorkeus	9.50 m	Nopeus	11.8 solmua
Syväys	n. 6.60 m	Vapaakorkeus	n. 21.0 m
Kantavuus	n. 6.735 t	Pääkone	Wärtsilä 9L20 (1800 kW)

Ecotrader-alukset ovat n. 30 prosenttia EcoCoaster-aluksia suurempia. Tällä vastataan markkina- ja asiakastarpeeseen, ja suurempi aluskoko parantaa myös taloudellista tehokkuutta ja keventää kuljetusten ympäristökuormaa. Alukset on suunniteltu biopolttoainekäyttöisiksi.

Ecotrader-aluksissa on kaksi ruumaa, joissa molemmissa on bulkheadit.



[Edellinen](#)

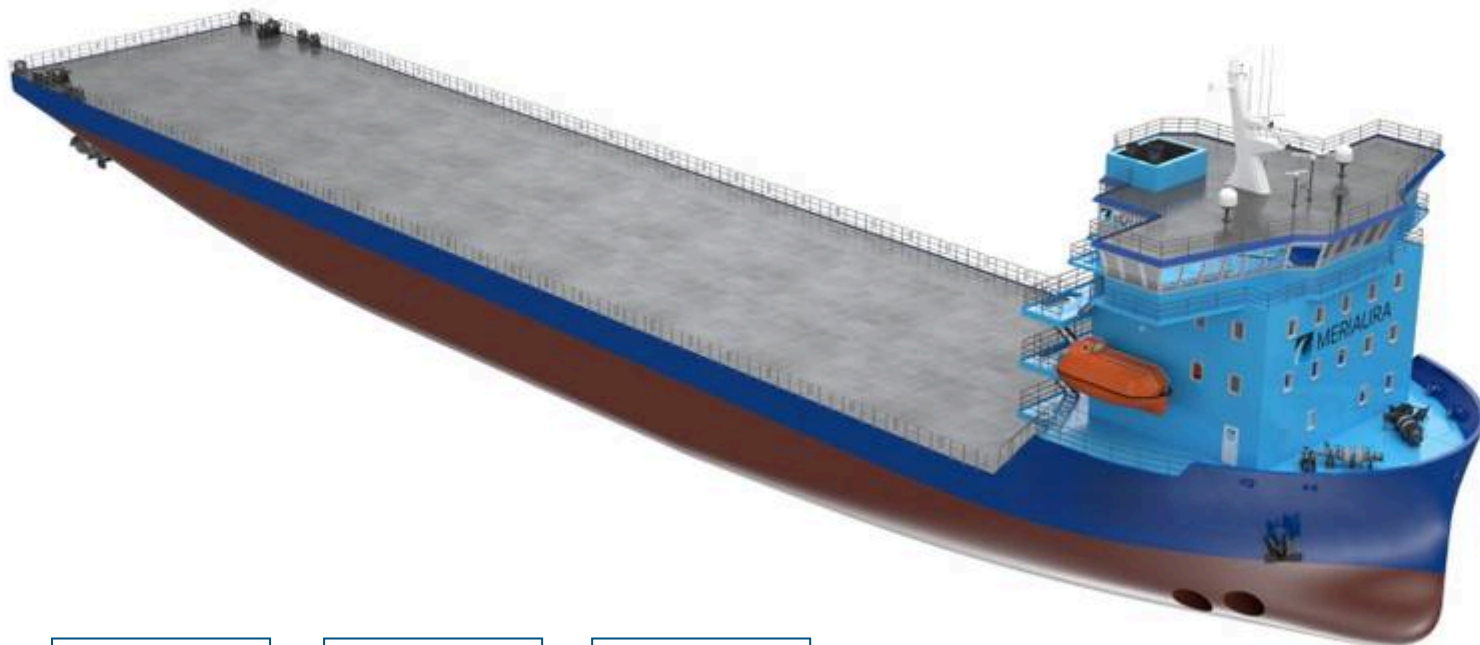
[Sisällys](#)

[Seuraava](#)

Uuden sukupolven kansilastialus

Technical information

Kokonaispituus	120 m	Kannen pinta-ala	2100 m ²
Perpendikkelipituus	115,20 m	Matkanopeus	11,0 solmua
Mallileveys	21,60 m	Pääkoneet	Wärtsilä 2x25, 1x20
Mallisivukorkeus	7,5 m	Propulsio	2 x 2000kW
Syväys	n. 5,3 m	Jääluokka	1A
Kantavuus	n. 6800 t	Dynaaminen asemointi	DP2



Rakennettava kansilastialus on optimoitu raskaille projektikuljetuksille ja erikoislasteille, ja se soveltuu erityisen hyvin vaativiin RO-RO-operaatioihin. Aluksessa on muun muassa dynaaminen paikannusjärjestelmä, suuri kansipinta-ala sekä erinomainen tekninen ja operatiivinen suorituskyky, minkä ansiosta se soveltuu vaativien projektien erikoiskuljetustarpeisiin ympärivuotisesti. Alus mahdollistaa pääsyn haastaviin kohteisiin, joissa on matala syväys, puutteellinen infrastruktuuri tai rajoitetusti tilaa.

Alukseen valitut edistykselliset monipolttoainemoottorit tukevat vihreää siirtymää. Meriauran oma biopolttoaine tulee olemaan osa tulevaa polttoaineseosta, ja sen käyttö mahdollistaa välittömät polttoaineisiin liittyvät päästövähennykset. Lisäksi aluksessa on akkuvalmius plug-and-play -ratkaisun kautta. Optimoitu runkomuotoilu ja tehokas moottoriteknologia parantavat merkittävästi polttoainetehokkuutta.

Sopimuksen mukaan tammikuussa 2026 tilattu alus luovutetaan vuoden 2028 alkuun mennessä.

Edellinen

Sisällys

Seuraava

Meriauran liikenne ja tavaravirrat

Meriauran alusten eniten vierailemat satamat



**Kuljetetut lastit
2025**

	Purkusatama	Vierailukerrat
1	Naantali	65
2	Uusikaupunki	33
3	Lubeck	32
4	Muuga	31
5	Rotterdam	31

	Lastausatama	Vierailukerrat
1	Uusikaupunki	53
2	Naantali	42
3	Kokkola	38
4	Pori	36
5	Gdansk	35

Vilja- ja rehuraaka-
aineet

Lannoitteet

Raaka-aineet/
mineraalit

Energiapuu, hake,
pelletit

Kierrätysmateriaalit

Projektilastit

Kasvuturve

[Edellinen](#)

[Sisällys](#)

[Seuraava](#)

Investoinneilla kohti kestäväää tulevaisuutta

Geopoliittinen turbulenssi ja taloudellinen epävarmuus jatkuivat vuonna 2025 ja vaikuttivat spot- kuljetusten kysyntään heikentävästi pitkin vuotta. Siitä huolimatta Meriauran kuljetusvolyymit pysyivät vahvan sopimuskannan turvin tyydyttävällä tasolla. Raskaiden projektikuljetusten kysyntä pysyi suhdanteesta huolimatta vakaana useimmissa segmenteissä. Suuret investoinnit energiasektorilla ennakoivat markkinan pysymistä edelleen vahvana ja myös muut merkittävät segmentit kuten infrarakentaminen, satamalaitteet ja laivanrakennus osoittavat vakaata kysyntää. Yhtiö uudistaa kalustoaan ja investoi runsaasti tulevaisuuteen.

Meriaura Oy:n liikevaihto 1.1. – 31.12.2025 oli 64,7 miljoonaa euroa laskien hieman edelliseen vuoteen verrattuna. Liiketoiminnan kannattavuus pysyi samalla tasolla aiempaan tilikauteen verrattuna, ja kokonaisuudessaan Meriauran taloudellinen suoriutuminen säilyi olosuhteisiin nähden hyvänä. Yrityksen taloudellinen tilanne on vakaa sekä yhtiön lainojenhoitokyky on hyvä.

Tilikaudella yhtiön tonnisto käsitti 17 eri alusta, joista 14 alusta oli tonnistossa koko tilikauden ajan. Tonnisto muodostui sekä omistetuista bulk- ja projektialuksista, että ulkopuolisilta yhteistyökumppaneilta vuokratuista aluksista.

Yhtiö rekisteröi omistamansa Aava VG -aluksen Suomeen tammikuun puolivälissä ja myi omistamansa pienimmän kokoluokan aluksen Helena VG:n toukokuussa. Näin ollen kaikki yhtiön nykyisin omistamat alukset ovat Suomen lipun alla.

Yhtiön kaluston uudistaminen edistyi ripeästi, kun yhtiö Helena VG:n myynnin lisäksi vuokrasi tammikuun alussa tonnistoonsa aiempaa isomman lastikapasiteetiltaan 6000 tn kokoluokan m/v Carelien. Tämän lisäksi yhtiö allekirjoitti syyskuussa sopimuksen kahden uuden kuivalastialuksen vuokraamisesta. Uusien alusten kapasiteetti on noin 30 % suurempi kuin yhtiön tonniston vanhimmilla laivoilla, joiden korvaajiksi ne tulevat. Ensimmäinen uusi aikarahdattu alus liittyy yhtiön tonnistoon vuoden 2026 alkupuolella ja seuraava vuoden toisen kvartaalin kuluessa.

Yhtiön vuonna 2024 tilaamien kahden Eco Trader -rahtialuksen rakennuttaminen Hollannissa telakalla edistyi suunnitellusti. Alusten suunnittelun lähtökohtana on ollut mahdollisimman matalien päästötasojen saavuttaminen. Ensimmäisen aluksen teräsrakentaminen alkoi helmikuussa 2025 ja laivan vesillelasku tapahtui marraskuussa.

Meriaura Oy	2025	2024	2023	2022
Liikevaihto (MEUR)	65	65	63	69
Liikevoitto (MEUR)	3	3	5	10
Investoinnit (MEUR)	8	6	1	5
Kuljetetut tonnit (miljoonaa tonnia)	2,3	2,19	2,14	2,38
Hankinnat Suomessa (MEUR)	30	32	30	31
Osuus kaikista hankinnoista	51%	52%	56%	56%

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

Hallinnointiperiaatteet

Hallinnointiperiaatteet

Vuoden 2025 aikana Meriaura Oy:n hallinnointiperiaatteet määräytyivät kesäkuun alkuun asti emoyhtiö Meriaura Group Oyj:n mukaan. Meriaura Group Oyj oli Suomessa rekisteröity julkinen osakeyhtiö, jonka hallinnointi perustuu Suomen osakeyhtiölakiin ja yhtiöjärjestykseen. Lisäksi yhtiö noudattaa Suomen lainsäädäntöä ja Finanssivalvonnan ja pörssin yhtiötä koskevaa ohjeistusta. Meriaura Oy:n hallinnointiperiaatteet muuttuivat yritys-järjestelyn myötä 9.6.2025 alken siten, että julkisen osakeyhtiön vaatteet eivät enää koske Meriaura Oy:tä.

Meriaura Oy:n ylin päätäntäelin on yhtiökokouksen nimittämä hallitus, joka vastaa yrityksen strategiasta ja johtamisesta yhdessä hallituksen valitseman toimitusjohtajan kanssa. Toimitusjohtajaa avustaa johtoryhmä, joka muodostuu Meriauran eri toimintojen esihenkilöistä.

Meriaura Oy:n yhtiöjärjestyksen mukaan yhtiön hallitukseen kuuluu vähintään yksi (1) ja enintään viisi (5) varsinaista jäsentä. Hallituksen jäsenten toimikausi päättyy ensimmäisen vaalia seuraavan varsinaisen yhtiökokouksen päättyessä.

Hallituksen tehtävät

Meriaura Oy:n hallituksen tehtävät ja vastuut on määritelty Suomen osakeyhtiölaissa ja muussa sovellettavassa lainsäädännössä. Osakeyhtiölain ja Meriaura Oy:n yhtiöjärjestyksen mukaan hallitus huolehtii yhtiön hallinnosta ja toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä sekä edustaa yhtiötä. Hallitus vahvistaa yhtiön strategian ja seuraa sen toteuttamista. Hallitus hyväksyy yhtiön tilinpäätöksen ja osavuositarkastukset ja valvoo kirjanpidon asianmukaisuutta ja yhtiön taloudellisia asioita. Hallitus päättää merkittävistä lainoista, yrityskaupoista ja investoinneista ja hyväksyy liiketoimintasuunnitelmat ja budjetit sekä riskienhallinnan periaatteet.

Hallitus päättää myös periaatteista, joiden puitteissa johto voi tehdä päätöksiä investoinneista, yritysostoista ja -myynneistä, urakkasopimuksista sekä takausten antamisesta. Hallitus valitsee toimitusjohtajan ja päättää hänen palvelussuhteensa ehdoista sekä hyväksyy yhtiön mahdolliset palkitsemisohjelmat. Lisäksi hallituksen tehtävä on edistää yhtiön ja sen kaikkien osakkeenomistajien menestystä suunnittelemalla yhtiön liiketoimintoja siten, että ne tuottavat parhaan mahdollisen tuoton yhtiöön sijoitetulle pääomalle pitkällä aikavälillä.

Johtoryhmän tehtävät

Johtoryhmä avustaa toimitusjohtajaa valvomaan yrityksen suoriutumista suhteessa asetettuihin tavoitteisiin. Tämä sisältää pitkän aikavälin tavoitteiden asettamisen ja niiden saavuttamiseksi tarvittavien toimenpiteiden määrittelyn. Johtoryhmä valvoo hallituksen vahvistamaa strategiaa ja varmistaa yrityksen varojen ja rahoituksen riittävyyden. Johtoryhmän vastuulla ovat myös lakisääteiseen hallinnointiin, vaatimustenmukaisuuden noudattamiseen ja pörssiyhtiötä koskeviin vaatimuksiin liittyvät asiat ja politiikat. Johtoryhmä seuraa yrityksen taloudellista tilannetta, budjetoitua ja varmistaa, että taloudelliset tavoitteet saavutetaan.

Johtoryhmä vastaa siitä, että yrityksessä on oikeat henkilöt oikeissa tehtävissä ja että henkilöstöä kehitetään jatkuvasti. Tämä sisältää myös yrityskulttuurin ylläpitämisen ja kehittämisen ja henkilöstöltä tulevien aloitteiden käsittelyn. Johtoryhmä kokoontuu säännöllisesti kuukausittain sekä aina tarvittaessa. Johtoryhmän kokouksissa käsitellyt, sisäisesti jaettavaksi soveltuvat asiat viestitään maahenkilöstölle sisäisen kuukausitiedotteen yhteydessä.

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

Yhteistyötä sidosryhmien kanssa

Pätevä ja motivoitunut henkilöstö sekä asiakkaat ovat tärkeimmät sidosryhmämme. Toimimalla vastuullisesti rakennamme mainetta hyvänä työnantajana ja houkuttelemme työntekijöitä, jotka jakavat arvomme. Asiakkaillemme avoimuus, läpinäkyvyys ja vastuullinen toiminta ovat merkittäviä lisäarvon lähteitä.

Valitsemme yhteistyökumppanimme ja toimittajamme huolella 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 viranomais tahojen, Suomen Varustamot ry:n ja meriluontoon keskittyvien ympäristöjärjestöjen kanssa. Avoin ja suora kommunikaatio sidosryhmien kanssa muodostaa perustan yhteistyölle ja auttaa meitä sopeutumaan yhteiskunnallisiin muutoksiin.

Meriauran rahtaamista aluksista noin kolmannes on itse omistettuja ja loput vuokrattuja, eli aikarاهدattuja aluksia. Olemme viime vuosina syventäneet ja laajentaneet aikaisempaa rahtausyhteistyötä kahden suomalaisen kumppanivarustamon kanssa.

Meriauran 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 käyttöömmekä pitkällä tähtäimellä. Kumppanuus edistää myös suomalaisen varustamoelinkeino kestävää kehitystä ja vahvistumista sekä tukee alueellista meriteollisuussektoria.

Yhteistyössä kehitämme innovatiivisia ratkaisuja ja käytäntöjä, jotka edistävät ympäristöystävällisempää merenkulkua ja vastaavat paremmin nykyisiin ja tuleviin kestäväen kehityksen haasteisiin.

Vuonna 2025 lähdimme mukaan Laurea-ammattikorkeakoulun johtamaan CargoRes hankkeeseen, jonka aikana on tarkoitus kehittää lastiruuman pesuvesien talteenottoa ja käsittelyä.

Muidenkin kuin osaomistettujen aikarahtialustemme osalta yhteistyö perustuu pääsääntöisesti pitkiin sopimuksiin, ja tunnemme laivojen omistajat hyvin. Useimmilla aikarahtialuksilla on Meriauran palkkaama, Suomen vesillä luotsivapautettu päällikkö. Näin varmistamme hyvän ja sujuvan kommunikaation varustamon, laivan ja Meriauran maaorganisaation välillä. Yhteistyö Meriauran ja omistajavarustamon välillä tähtää mahdollisimman tehokkaaseen ja taloudelliseen operointiin.

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

Vastuullisuuden johtaminen

Meriauran liiketoimintaperiaatteet

Meriauran tavoitteena on luoda tasapaino hyvinvoivan työyhteisön, ympäristöystävällisen toiminnan ja taloudellisen menestyksen kesken. Tämä vaatii sellaista johtamista, jossa yrityksen arvot ja vastuullisuustavoitteet ohjaavat päätöksentekoa kaikilla tasoilla.

Olemme sitoutuneet kaikessa toiminnassamme eettiseen ohjeistoon, joka ohjaa yrityksemme johdon ja työntekijöiden toimintaa ja käyttäytymistä. Meriauran hyvän liiketoiminnan periaatteet kokoavat yhteen pelisäännöt, joita noudattamalla varmistamme vastuullisen ja eettisen toiminnan niin maalla, merellä kuin satamissa.

Olemme sitoutuneet ylläpitämään ja kehittämään kestävää merenkulkua ja ympäristöystävällistä ajattelutapaa päivittäisessä toiminnassamme. Tämän saavuttamiseksi noudatamme kaikkia alalla sovellettavia lakeja ja eettisiä ohjeita minimitason ylittäen. Liiketoimintaperiaatteet kuvaavat sekä yhtiömme arvoja – innovatiivisuus, yhteistyö, vilpittömyys, ahkeruus ja vastuullisuus – että vaatimuksia, jotka asetamme kaikille yritysryhmämme työntekijöille ja yhteistyökumppaneille.

Liiketoimintaperiaatteiden ytimen muodostavat alamme ja toimintaamme koskevien kansallisten ja kansainvälisten lakien, määräysten ja standardien noudattaminen, ihmisoikeuksien ja työntekijöiden oikeuksien kunnioittaminen sekä erityisesti merihenkilöstön työturvallisuuden ja -terveellisyyden varmistaminen. Meille on ensisijaisen tärkeää kehittää ympäristöystävällistä merenkulkua ja kestäviä ratkaisuja kaikessa toiminnassamme. Avoimuus, lahjomattomuus ja yhteistyö viranomaisten kanssa ovat toimintamme kulmakiviä.

Edellinen

Sisällys

Seuraava

Ympäristöpolitiikkamme

Meriauran ympäristöpolitiikka keskittyy käytännön toimenpiteisiin. Olemme analysoineet toimintamme suurimmat ympäristövaikutukset kaksoisolennaisuus-analyysin avulla ja toteuttaneet konkreettisia toimia niiden vähentämiseksi.

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

Aluksemme liikenneivät 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 biopoltoaineen kehittämisellä, jätevesien asianmukaisella käsittelyllä ja osaavalla henkilökunnalla. Aluksilla syntyvän jätteen kierrätykseen ja jatkokäsittelyyn ohjaamiseen panostetaan jatkuvasti. Koulutamme ja kannustamme työntekijöitä huomioimaan ympäristövastuun päivittäisissä toiminnoissa.

Seuraamme ja pyrimme pienentämään toimintamme ympäristövaikutuksia jatkuvasti. Tulevaisuuden kuljetuskonseptimme tähtää kokonaan hiilineutraaliin kuljetusmuotoon. Ympäristön huomioiminen on meille toimintatapa, jota haluamme ylläpitää ympäröivistä olosuhteista riippumatta.

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.



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



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



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



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.



Vähennämme mereen päätyvää ravinnekuormitusta toimittamalla alustemme jätevedet maihin asianmukaiseen käsittelyyn.

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

Auditoitut ympäristö- ja laatu järjestelmämme

Meriauran ISO 14001-ympäristöjärjestelmä on rajattu koskemaan yhtiön rahtaus- ja operointitoimia ja toimistoa työympäristönä sekä EcoVoy-kuljetuskonseptia. Lisäksi ympäristöohjelma koskee tietyiltä osin yhtiön itse omistamia laivoja.

Rajaus perustuu siihen, että näiden toimintojen ympäristövaikutuksiin pystymme itse vaikuttamaan, ja laivat ovat jo ympäristönsuojelun sisältävän ISM-koodin alla. Valittua rajausta saatetaan laajentaa tulevaisuudessa. Ympäristönsuojelutoimenpiteet perustuvat ISO 14001:2015 vaatimukseen, ja ne on integroitu Meriauran turvallisuus- ja laatu järjestelmään.

Ympäristöohjelmassa konkreettisille tavoitteille on määritelty mitattavat indikaattorit, jotta pystymme noudattamaan jatkuvan parantamisen periaatetta sekä kehittämään toimintaamme systemaattisesti oikeaan suuntaan. Vuoden 2025 aikana biopolttoaineen käyttöä ja EcoVoy -konseptia on edelleen kehitetty.

Ympäristöjärjestelmämme mukaisesti työntekijöille tarjotaan mahdollisuutta työsuhdematkalippuun tai työsuhdetukupöytäkirjaan.

Meriauran ISO 9001 -laatu järjestelmä tukee asiakaslähtöistä ja johdonmukaista toimintaa varmistamalla prosessien hallinnan, riskien ja poikkeamien käsittelyn sekä palveluiden tasalaatuisuuden. Järjestelmä ohjaa jatkuvaan parantamiseen ja laadun kehittämiseen yhteistyössä asiakkaiden ja sidosryhmien kanssa

CERTIFIED
ISO 9001
ISO 14001



Edellinen

Sisällys

Seuraava

Meriauran ISO14001-ympäristöjärjestelmän osa-alueet:

Jätteen vähentäminen ja lajittelu

- Lajittelupiste toimistolla
- Jätehuoltosuunnitelma

Henkilöstön työmatkat

- Etätömahdollisuus
- 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 biopolttoaineen käyttö aluksilla
- Päästöjen seuranta

Kemikaalit

- Kemikaaliluettelot aluksilla, päivitetään vuosittain

EcoVoy-kuljetuskonsepti

- Myytyjen hiilineutraalien EcoVoy-matkojen ja kulutetun biopolttoaineen massatasapaino

Säätely ja raportointi



Meriaura on vapaaehtoisen raportoinnin piirissä

Vuonna 2024 ryhdyimme valmistautumaan CSRD vastuullisuusraportointiin. Tätä varten laadittiin mm. kaksoisolennaisuusanalyysi, jossa selvitettiin kattavasti toimintamme vastuullisuusvaikutusten olennaisuuksia. Alkuvuonna 2025 EU:n parlamentti päätti kuitenkin antaa työlle jatkoaikaa ja muuttaa säätelyn piiriin tulevien yritysten kokorajoja. Kokorajan muutoksen vuoksi Meriaura ei ole velvollinen laatimaan CSRD:n mukaista vastuullisuusraporttia.

Tekemämme työ ei kuitenkaan mene hukkaan, sillä pystymme hyödyntämään mm. kaksoisolennaisuusanalyysin myötä saatua tietoa vastuullisuusraporteissamme.

CSRD:n sijaan raportoimme vähintään vapaaehtoisen VSME:n mukaisesti. Tämä on sopiva taso vastuullisuuden raportoinnille ja kattaa kuitenkin kaikki olennaisimmat osa-alueet.

Säätelystä riippumatta tulemme vuosi vuodelta kehittämään raportointimme kattavuutta. Uskomme, että avoin raportointi edistää vastuullisuuden kehittymistä. Seuraamalla ja arvioimalla toimintamme vaikutuksia kattavasti löydämme parannuskohteita. Raportoimalla vaikutuksistamme pystymme seuraamaan, kuinka olemme vastuullisuustyössä onnistuneet.

Tietoa toimintamme vaikutuksista kaipaavat myös monet yhteistyökumppanimme. Moni asiakkaistamme pyytää meiltä laskelmat kuljetusten hiilidioksidipäästöistä ja mm. rahoittajat ovat kiinnostuneita useista vastuullisuustiedoista. Lisäksi suuret CSRD -velvolliset yritykset lähettävät laajoja vastuullisuuteen liittyviä kyselyitä.

Olennaiset vaikutuksemme

Päivitetty kaksoisolennaisuusanalyysi vahvisti sen, että CO₂ -päästöt muodostavat toimintamme merkittävimmän vaikutuksen. Tämä tulee jatkossakin olemaan tärkein raportoimamme vastuullisuustieto. Lisäksi CO₂ -päästöjen pienentäminen on tärkein ympäristötavoitteemme.

Olennaisuusanalyysin seurauksena esille nousi myös se, että globaalisti merenkulussa esiintyy mm. korruptiota sekä puutteita työoloissa. Tämän vuoksi varsinkin kansainvälisessä toiminnassa on syytä raportoida, että noudatamme hyviä suomalaisia työehtosopimuksia, eikä korruptiota tai työoloihin liittyviä rikkeitä ole havaittu. Eettiset periaatteemme kieltävät yksiselitteisesti kaiken korruption ja Meriaura on sitoutunut ylläpitämään ja kehittämään kestävästä merenkulkua ja ympäristöajattelua päivittäisessä toiminnassaan. Noudatamme kaikkia toimialallemme sovellettavia laillisia ja eettisiä standardeja. Jokaisen Meriauran työntekijän odotetaan toimivan vastuullisesti ja rehellisesti, sekä kaikilla on velvollisuus noudattaa tätä ohjeistoa ja sen taustalla olevia periaatteita ja ohjeita.

Tietosuojaan ja tietoturvaan liittyen seuraamme ja noudatamme lainsäädäntöä, sekä koulutamme säännöllisesti koko henkilöstöämme. Järjestelmissämme noudatetaan korkeaa suojaustasoa.

Kokonaisuuteen kuuluu myös se, että arvioimme muuttuvan maailman vaikutuksia toimintaamme. Ympäristö- ja vastuullisuusasioihin liittyvä säätely vaikuttaa monin tavoin toimintaamme. Valitettavasti kestää kuitenkin vielä pitkään ennen kuin säätely alkaa merkittävästi pienentää merenkulun päästöjä, eikä esim. päästökauppa tai FuelEU Maritime koske vielä alle 5000 GT kokoluokan laivoja, jollaisista Meriaurankin laivasto koostuu. Myös ilmastonmuutoksen vaikutuksia toimintaamme on arvioitu.

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

Päästöjen seuranta ja vähennystavoitteet

Meriauran suurin ympäristövaikutus muodostuu laivojen polttoaineen tuottamista päästöistä. Meriaura monitoroi 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 seuranta kehitettiin edelleen systemaattisemmaksi, vuosien vertailukelpoisuutta toistensa kanssa parannettiin, mukaan laskentaan otettavat tiedot vakioitiin ja yksiköksi muutettiin myös Traficomien käyttämä ”tonnikilometri”, jotta tietoja olisi helpompi vertailla muiden kuljetusmuotojen kanssa. Dataa koko laivaston osalta on nyt kerätty tällä menetelmällä neljän kokonaisen vuoden ajan.

Merirahdin hiilijalanjälki

Merirahtimatkan 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 korjauksiin 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 0,0.

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 kulutustietoja 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, mutta 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 0,0)
Transportwork (tn, km) = (täyttöaste x laivan DWCC x rahtikilometrit)/100
((täyttöaste/100) x laivan DWCC) = DWT_eq
(rahtikilometrit = 1,852 x merimailit rahdilla lastattuna)

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

Päästökehityksemme 2025

Meriauran pidemmän aikavälin pyrkimyksenä on olla hiilineutraali varustamo 2030-luvun loppuun mennessä.

Lyhyen aikavälin tavoitteenamme on ollut parantaa hiili-intensiteettiä, eli vähentää päästöjen määrää suhteessa kuljetussuoritteeseen vuosittain 4% tai 15% neljässä vuodessa 2021 alkaen. Vuonna 2025 laivaliikenteemme kokonaispäästöt olivat n. 50533 t CO₂. Hiili-intensiteetti pieneni jälleen hieman ollen 16,4g CO₂/tkm (18,0g CO₂/tkm 2021, 16,5g CO₂/tkm 2022, 16,8g CO₂/tkm 2023, 16,6g CO₂/tkm 2024). Päästöjen vähentämisessä onnistuminen koostuu monista pienistä asioista yhdessä, joista tärkeimpiä ovat painolastimatkojen minimointi, aluksen täyttöasteen maksimointi ja satama-aikojen tehostaminen. Onnistuimme siis parantamaan hiili-intensiteettiämme 8,9% vuoteen 2021 verrattuna. Kehitystä on tapahtunut, muttei asetettuun 15% tavoitteeseen ei päästy. Seuraavien viiden vuoden ajalle tavoittelemme vuotuista 5% parannusta. Tämän pitäisi olla laivaston ripeään uusiutumisen ansiosta mahdollista, kun uudet energiatehokkaat alukset korvaavat vanhempia laivoja.







Asiakkaat ovat avainasemassa, sillä he päättävät minne laivat viedään. Myös asiakkaiden eräkokojen on vastattava mahdollisimman hyvin laivojen lastinottokykyä. Alusten ohjelmien suunnittelussa ja optimoinnissa digitaalinen sovellus NauticAI Fleetrage-ohjelma on tärkeässä roolissa ja on kehittynyt myös ympäristötietojen seurannan työkaluna. Osaava laivanpäällystö takaa taloudellisen ajamisen. Tehokkaat satamaoperaatiot vähentävät laivojen satamassa seisomista ja mahdollistavat taloudellisen

ajon merimatalla, jolloin polttoainetta säästyy ja päästöt vähenevät.

Arvioimme myös suurimman päästölähteen, eli laivojen käyttämän fossiilisen polttoaineen tuotantovaiheen päästöt. Öljynporaus, jalostus ja kuljetus aiheuttavat suuret päästöt. Käyttämämme biopolttoaine on myös näiden tuotantovaiheen päästöjen suhteen huomattavasti vähäpäästöisempää kuin fossiilinen polttoaine.

Laskimme myös jälleen henkilöstömme lentoliikenteen päästöt. Valtaosa lennoista aiheutuu miehistönvaihtoista. Toimistomme energiatehokkuus on hyvin korkealla tasolla ja käyttämämme sähkö hiilidioksidivapaata. Turun kaukolämmön päästöt ovat myös erittäin matalat.

CO₂-päästöt 2025

Scope 1	 Laivat 50533 t	 Autot 3,5 t
Scope 2	 Sähkö 0 t*	 Lämpö 5 t
Scope 3	 Laivat 7580 t	 Lennot n. 50 t

*100% hiilidioksidivapaa sähkösopimus

[Edellinen](#)

[Sisällys](#)

[Seuraava](#)

Käymäläjätevesien talteenotto

Yksi merkittävimmistä ympäristötavoitteistamme on jo useamman vuoden ajan ollut laivojen käymäläjätevesien purkaminen satamien vastaanottolaitteistoihin. Jätevedet, joita saa useimmilla merialueilla laillisesti päästää mereen, sisältävät ravinteita, bakteereja, rasvoja ja kemikaaleja. Käsittelylaitteet vähentävät, mutta eivät poista näitä haittoja. Tästä syystä pyrimme jättämään käymäläjätevedet satamiin, joista ne kuljetetaan asianmukaisesti käsiteltäväksi. Tällöin jätevedet eivät aiheuta juuri lainkaan vesistökuormitusta.

Jätevesipäästöjen vähentämisellä on merkitystä erityisesti herkillä alueilla, kuten matalalla ja rehevöitymisestä kärsivällä Itämerellä.

Käymäläjätevesien asianmukainen käsittely kehittyy myös laivaston uudistamisen yhteydessä, sillä uusissa laivoissa on huomioitu jätevesien varastotankkien tarve paremmin. Esimerkiksi vuonna 2025 laivastomme tuoreimmat alukset Mirva VG ja Eeva VG eivät päästäneet Itämereen lainkaan käymäläjätevesiä.

Omien ja osaomisteisten laivojemme osalta selvästi alle 20% jätevesistä jouduttiin päästämään Itämereen.

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

Käymäläjätevesien päästökielto Suomen aluevesillä astui voimaan 1.7.2025. Muutos ei ole vaikuttanut toimintaamme johtuen pitkälti siitä, että käytäntömme vastasivat uusia vaatimuksia jo etupainotteisesti.

Vuoden 2026 tavoitteemme on edelleen vähentää Itämereen päätyvän jäteveden määrää, sekä kehittää seurantaa ja raportointia. Kaluston uudistuminen tarjoaa hyvät edellytykset entistä puhtaammalle toiminnalle myös vesiensuojelun näkökulmasta.

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

Olemme kiinnostuneita kaikista ympäristövaikutuksistamme

Vuonna 2025 kerättiin tietoa laivojen satamiin jättämistä kiinteistä jätteistä. Tietojen perusteella esille ei noussut yllättäviä seikkoja. Laivojen miehistöt ovat pieniä (7 - 9 henkilöä), joten jätemäärätkin ovat pieniä ja muistuttavat kotitalouksien jätteitä.

Loppuvuodesta 2025 liityimme mukaan Laurea-Ammattikorkeakoulun johtamaan CargoRes-hankkeeseen, jossa pyritään laajan yhteistyöverkoston voimin kehittämään menetelmiä ja käytäntöjä vähentää lastijäämien päätymistä mereen lastauksen, purun ja ruumanpesun yhteydessä.

Olemme myös testanneet yhdessä lastiantajien kanssa uusia mm. pölyämistä vähentäviä lastausmenetelmiä.

Pitkään jatkunut hiilidioksidipäästöjemme seuranta ja raportointi kiinnostaa vuosi vuodelta useampaa yhteistyökumppaniamme. Olemme jo vuosia toimittaneet joillekin asiakkaillemme merikuljetusten päästölaskelmia. Ilahduttavasti vuonna 2025 entistä useampi yhteistyökumppanimme on ryhtynyt keräämään näitä tietoja. Myös rahoittajat ovat kiinnostuneita toimintamme päästöistä.

Pohdimme jatkuvasti, mihin uusiin ympäristöhaasteisiin meidän tulisi vastata. Mm. laivaliikenteen aiheuttamasta rantojen eroosiosta, melusta ja biodiversiteettivaikutuksista on käyty pohdintoja tutkijoiden kanssa.

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

Vähäpäästöinen biopolttoaine

Meriaura on käyttänyt laivastossaan biopolttoaineita jo yli vuosikymmenen ajan. Kokonaisuus, jossa yritysryhmämme ja intressirytykset sekä keräilevät raaka-aineen, tuottavat bioöljyn ja jopa valmistusprosessissa käytettävän energian (biokaasu), sekä kuluttavat polttoaineen omassa laivastossa, on täysin ainutlaatuinen.

Biopolttoaineisiin liittyy varsinkin laajassa mitassa lukuisia kestävyysongelmia, mutta jos polttoaine valmistetaan raaka-aineista, jolle ei ole parempaa käyttöä, tilanne muuttuu. Sivutuotteena ja jätteenä syntyvät raaka-aineet eivät kilpaile ruoantuotannon kanssa, tai heikkennä biodiversiteettiä.

Jätepohjaisia biopolttoaineita voidaan pitää myös lähes hiilineutraaleina, sillä niiden sisältämä hiili on peräisin ilmakehästä ja vapautuisi joka tapauksessa sinne takaisin. Tällaisista raaka-aineista valmistettu bioöljy on järkevää hyödyntää energiaksi, esimerkiksi laivojen polttoaineena. Kestävien biopolttoaineiden Tank-to-Wake -päästöt lasketaan tällä hetkellä nolaksi, mutta kierrätyspohjaisten biopolttoaineiden kohdalla myös Well-to-Wake -päästöt ovat huomattavan pienet.

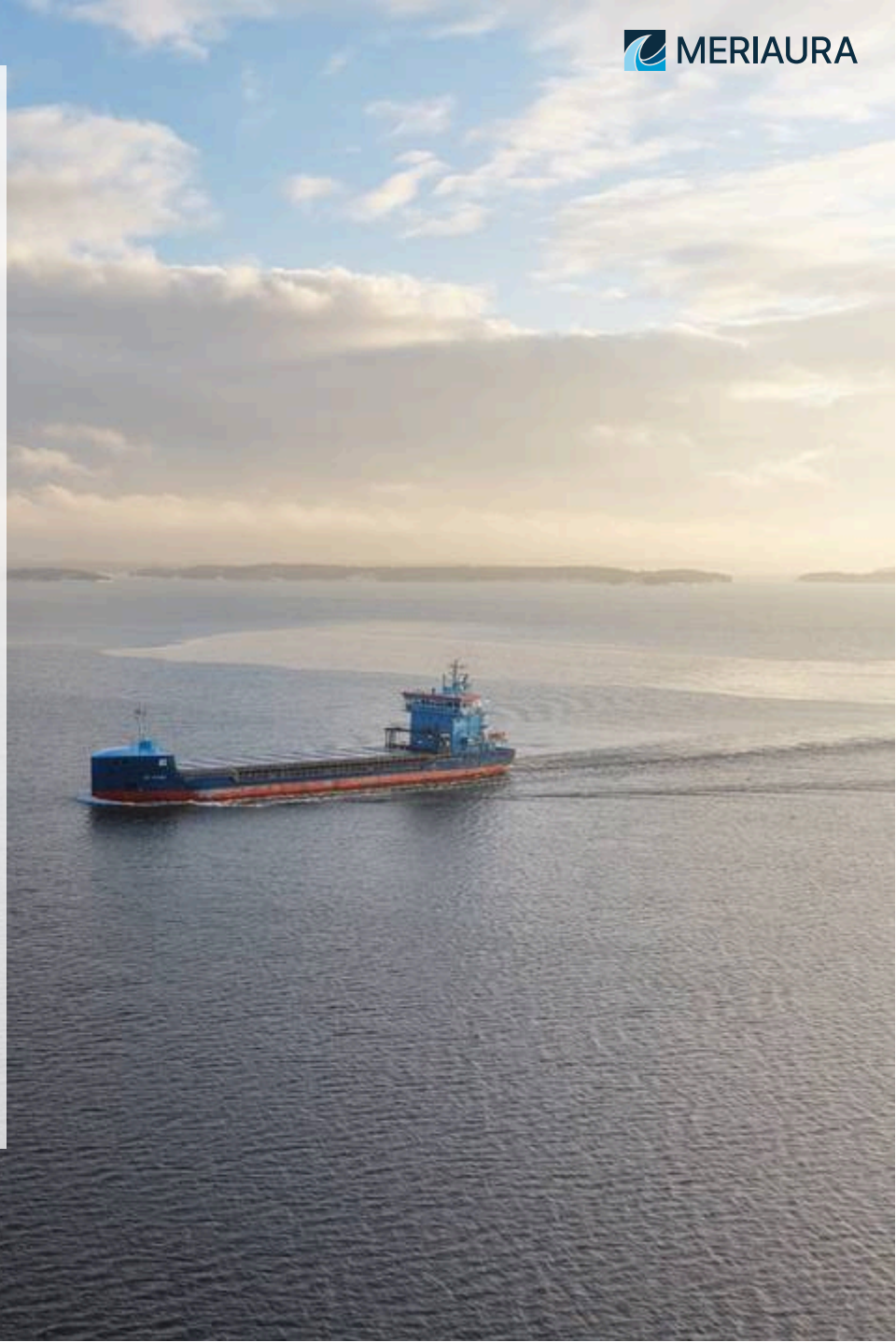
Bioöljyn käyttö ei vaadi suuria teknologisia muutoksia. Jakelu onnistuu samanlaisella kalustolla kuin perinteisen öljyn, ja laivojen moottorit pystyvät pienin muutoksin käyttämään tällaista polttoainetta.

Tänään rakennettavat laivat ovat liikenteessä vielä vuosikymmeniä, niinpä on tärkeää ottaa huomioon laivan koko käyttöiän päästöt sekä mahdollistaa välttämättömät päästövähennykset jo nyt – bioöljy tekee tämän mahdolliseksi. Valitettavasti merenkulun kv säätelystä on tapahtunut takaiskuja poliittisista syistä, eikä esim. IMO:n nettonollatavoite vuoteen 2050 mennessä ole edennyt toivotulla tavalla.

Jätepohjaisen biopolttoaineen suurin heikkous on se, että sopivan raaka-aineen määrä on rajallinen, eikä sillä ole potentiaalia korvata kuin osa fossiilisista. Mutta osalle merenkulusta kyseessä on merkittävä vaihtoehto fossiilisille polttoaineille.

Fossiiliset polttoaineet tullaan korvaamaan monella erilaisella tekniikalla. Seuraamme kehitystä ja tulemme ottamaan käyttöön myös muita hiilineutraaleja ratkaisuja, mutta tällä hetkellä bioöljyn tuotanto ja käyttö ovat kehitystyömme keskiössä.

Vuosien 2026-2028 aikana valmistuvat kolme uutta bioöljykäyttöön suunniteltua rahtialusta kasvattavat merkittävästi bioöljyn osuutta käyttämästämme polttoaineesta. Tämä yhdistettynä TC-kaluston uusiutumiseen ja yleiseen energiatehokkuuden parantumiseen mahdollistaa kuljetustemme päästöjen pienenemisen entisestään.

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

Ulkoiset hankkeet, joissa olemme tällä hetkellä mukana

Hankkeen nimi	Vastuutaho	Rahoittaja	Toteutusaika	Hankkeen tavoitteet	Meriauran rooli
Bio4All	VTT	Business Finland	3/2024 - 8/2026	Bio4all-projekti pyrkii kehittämään arvoketjun haastavista metsä- ja maatalousbiomassajäännöksistä nesteytysteknologioiden avulla ilmailu- ja meripolttoaineiksi sekä valituiksi kemiallisiksi tuotteiksi.	Ohjausryhmän jäsen
Data Analytics for Zero Emission Marine (DAZE)	Åbo Akademi	Business Finland	9/2023 - 8/2026	Hanke tutkii datan käyttöä merenkulun päästöjen merkittävään vähentämiseen	Ohjausryhmän jäsen
The Flexible Green Propulsion Technologies	Vaasan yliopisto	Business Finland	5/2024 - 4/2027	Tavoitteena on luoda suomalaiselle voimansiirtoteollisuudelle mahdollisuus tuottaa päästöttömiä ratkaisuja kilpailukykyisesti ja päästä eroon riippuvuudesta yksittäisistä polttoaineista.	Ohjausryhmän jäsen
FOR-Blend	Vaasan yliopisto	EU Interreg, Vaasan yliopisto, Åbo Akademi, RISE	10/2024 - 12/2027	Projekti pyrkii kehittämään toteuttamiskelpoisen prosessin metsäperäisten jännösten hallintaan paikallisesti ja tuottamaan kestävän polttoaineen sekoituskomponentin.	Ohjaus- ja neuvonantajaryhmän jäsen
RoboSea	Turun Ammattikorkeakoulu	EAKR	1/2024 - 12/2026	RoboSea-projekti kehittää Turun AMK:n automatisoituvan vesiliikenteen testialustaa yhdessä maakunnan yritysten kanssa. Testialusta koostuu testiveneestä ja etäohjauskeskuksesta.	Ohjausryhmän jäsen
REFOLUTION	SINTEF (Norja)	Horizon Europe Innovation Action	1/2023 - 12/2027	EU-hanke REFOLUTION pyrkii vähentämään lentokoneiden ja laivojen kasviuonekaasupäästöjä kehittämällä edistyneitä ja kustannustehokkaita biopolttoaineita.	Neuvonantajaryhmän jäsen
CargoRes	Laurea-ammattikorkeakoulu	Interreg	2025 - 2028	CargoRes-hankeessa kehitetään tehokkaita ja kestäviä menetelmiä kuivalastijäämien käsittelyyn.	Yhteistyökumppani

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

Hyvät eväät merellä työskentelyyn

Meriaura työllisti vuoden 2025 lopulla 95 merenkulkijaa omilla ja miehittämillään aluksilla. Itse omistettujen rahtilaivojen lisäksi miehittämme tutkimusalus Arandaa, sekä Mirva VG -alusta. Useimmissa 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.

Meriauran ruokapolitiikka

Meriaura lanseerasi uuden ruokapolitiikan aluksilleen. Terveellisemmän ruoan ja kasvisvaihtoehtojen kysyntä on noussut esiin merihenkilöstön kyselyissä. Lisäksi Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen ravitsemusneuvottelukunta julkaisi uudet kansalliset ravitsemussuositukset vuonna 2024. Kansallisten ravitsemussuositusten ensisijainen tavoite on parantaa väestön terveyttä. Meriauran politiikan tavoite on parantaa merimiesten työtyytyväisyyttä, sekä olla osana yrityksemme kestävyystavoitteita.

Uuden politiikkamme toteuttamiseksi palkkasimme avuksemme ravitsemusterapeutti Hanna Partasen, joka tutustui ensin ruokailutottumuksiin ja ruoanlaitto-olosuhteisiin aluksillamme haastatteleamalla miehistön jäseniä. Haastattelujen perusteella hän valmisteli terveellisemmästä ruokailusta oppitunteja, joista tuotimme yhdessä henkilöstölle jaettavia videoita ja materiaaleja, joista saa vinkkejä ja reseptejä terveellisen ja monipuolisen ruokavalion noudattamiseen. Tarkoituksena on edistää terveellisempiä ja monipuolisempia aterioita sekä yhtenäistää ruokakulttuuria aluksillamme.

Ruokapolitiikan julkaisun yhteydessä virallistimme myös toimiston keskuudessa jo pitkään käytäntönä olleen tapahtumaruokailujen ja toimistolle tilattavien tarjoilujen tarjoilupolitiikan: henkilöstön tapahtumissa, kokoustarjoiluissa ja asiakastapahtumissa, joissa tarjoillaan ruokaa, pyritään valitsemaan tarjolle kasvis- ja/tai kalavaihtoehto.

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

Työturvallisuus meriympäristössä

Meriauran työturvallisuutta kehitetään suunnitelmallisesti ja pitkäjänteisesti. Työturvallisuuden systemaattiseen kehittämiseen kiinnitetään jatkuvasti huomiota, jotta käytännöt olisivat mahdollisimman selkeitä ja toimivia ja työ mahdollisimman turvallista.

Vuoden 2025 alussa Meriaura otti käyttöön neljännesvuosittaiset työturvallisuuden yhteistyökokoukset vahvistaakseen ja parantaakseen viestintää aluksen henkilöstön ja maaorganisaation välillä. Kokoukseen on kutsuttu kaikkien Meriauran miehittämiä alusten päälliköt. Kokous luo turvallisuustoimikuntien kautta suoran yhteyden alusten miehistöjen ja DPA:n ja ylimmän johdon välille, jotta turvallisuushavainnot ja kehitysideat voidaan raportoida suoraan ylimmälle johdolle.

Molemminpuolinen, avoin kommunikointi on välttämätöntä vahvan turvallisuuskulttuurin ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Tämä toimintatapa mahdollistaa myös läheltä piti -tilanteiden ja hyvien käytäntöjen jakamisen koko laivaston tasolla. Tavoitteena on puuttua mahdollisiin ongelmiin ajoissa ja estää onnettomuuksien syntyminen.

Tapaturmat Meriaurassa

	2025		2024		2023		2022	
	Määrä	Taajuus	Määrä	Taajuus	Määrä	Taajuus	Määrä	Taajuus
Työtunnit yhteensä	221 187		200 005		192 299		259 491	
Kaikki kirjatut tapaturmat	4	18,8	0	0	1	5,20	9	34,68
Työkyvyttömyyspäiviä aiheuttaneet tapaturmat	2	9,04	0	0	1	5,20	7	26,98
Sairaanhoidoa/ensiapua vaatineet tapaturmat	2	9,04	0	0	0	0	2	7,71
Kuolemaan johtaneet onnettomuudet	0	0	0	0	0	0	0	0

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

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

Henkilöstömme merellä ja maissa

Vuoden lopussa otimme käyttöön sisäisen viestinnän sovelluksen Beekeeperin, jonka kautta koko meri- ja maahenkilöstölle voidaan viestiä ajankohtaisia asioita, ja jonka kautta henkilöiden ja tiimien välinen yhteydenpito on helppoa.

Järjestimme keväällä maa- ja merihenkilöstön työhyvinvointipäivän, johon oli kutsuttuna mukaan koko henkilöstö. Henkilöstöpäiviä järjestettiin kaksi, jotta kaikilla oli työvuorojen puolesta mahdollisuus osallistua.

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

Tarjoamme urheilu- ja kulttuurietuja sekä lounasedun, jotka ovat kätevästi käytettävissä ePassi-sovelluksella.

Työsuojelutoimikunta ja työhyvinvointiryhmä kokoontuvat säännöllisesti käsittelemään toimiston työoloihin liittyviä kysymyksiä.

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

Meriaura*	2025	2024	2023	2022
Henkilöstö maissa	35	38	36	36
Henkilöstö merellä	95	85	78	101
Henkilöstö yhteensä	130	123	114	137
Naiset	25	22	24	24
Miehet	105	101	102	113
Keski-ikä maa	44,5	44	42	41
Keski-ikä meri	40	39	41	41



Edellinen

Sisällys

Seuraava

1986-2025: askeleita vastuullisuustyössä

