

# FINNPILOT

VUOSIKERTOMUS 2024

PILOT

L  
A-

# Sisältö

## TÄSSÄ RAPORTISSA KERROMME

vuoden 2024 olennaisimmista tapahtumista sekä avaamme vastuullisuustyötämme vastuullisuusohjelmamme teemojen – turvallisuuden, ympäristön, henkilöstön, asiakkaiden sekä yhteiskunnan – näkökulmista.

Finnpilotin vuoden 2024 vuosikertomus sisältää vuosikatsauksen, kuvauksen yhtiön hallinnoinnista sekä vastuullisuusraportin. Lisäksi julkaisemme tilinpäätöksen ja hallituksen toimintakertomuksen erillisenä pdf-dokumenttina verkkosivustollamme.

[finnpilot.fi](https://finnpilot.fi)

## SEURAA MEITÄ



## VUOSIKATSAUS

- 3 Finnpilot lyhyesti
- 4 Toimitusjohtajan katsaus
- 6 Nostoja vuodesta 2024
- 7 Vuosi 2024 lukuina
- 9 Toimintaympäristö
- 11 Strategia

## HALLINNOINTI

- 14 Hallinnointiperiaatteet
- 15 Hallitus
- 16 Johtoryhmä
- 17 Palkitseminen
- 18 Riskienhallinta

## VASTUULLISUUS

- 20 Vastuullisuuden johtaminen
- 23 Turvallisuus
- 27 Ympäristö
- 37 Henkilöstö
- 44 Asiakkaat
- 50 Yhteiskunta
- 57 Raportointiperiaatteet
- 59 GRI-indeksi

## FINNPILOT LYHYESTI

Luotsauksella varmistetaan merenkulun turvallisuus ja sujuvuus maamme karikkoisilla väylillä. Suomen kapeilla saaristoväylillä luotsauksen tuottama turvallisuuslisä on ratkaiseva onnettomuuksien ennaltaehkäisemisessä. Luotsaus on tärkeä osa Suomen ulkomaankaupan kuljetusketjua ja huoltovarmuutta. Monet elintärkeät tavarat kuljetetaan meriteitse ja lastien kulkeminen on taattava myös mahdollisissa häiriötilanteissa.

Suomessa luotsauspalvelusta vastaa valtion erityistehtäväyhtiö Finnpiilot Pilotage Oy, jonka tehtävänä on huolehtia luotsauslain mukaisten luotsauspalvelujen tarjonnasta sekä muista luotsauslaissa säädetyistä luotsaukseen liittyvistä tehtävistä ja velvollisuuksista Suomen merirannikolla sekä Saimaalla. Luotsaustoiminnan järjes-

tämisestä ja valtakunnallisen palveluverkoston ylläpitämisestä syntyvät kustannukset katetaan luotsausmaksuilla. Saimaan alueen luotsaustoiminnan järjestämiseksi Finnpiilotille on asetettu liiketaloudellisesti kannattamattoman tehtävän velvoite.

Luotsi on aluksen päällikön tärkeä paikallinen neuvonantaja, joka tarjoaa väylillä liikkuville aluksille navigointiapua ja huolehtii yhä useammin myös satamaohjailusta. Luotsaustoiminta muuttuu ja kehittyy jatkuvasti, kun muun muassa turvallisuus, koulutus, luotsinkuljetuskalusto ja ympäristöasiat ottavat harppauksia eteenpäin. Autonomisen merenkulun kehitykseen tiiviisti kytkeytyvä etäluotsaus voi tulevaisuudessa avata uusia mahdollisuuksia entistä kestävämmälle ja turvallisemmalle luotsaustoiminnalle.

### SUOMALAISEN SAARISTON OLOSUHTEET KUULUVAT MERENKULUN NÄKÖKULMASTA MAAILMAN VAATIVIMPIIN.

Luotsaustoiminnan ytimessä on herkän Itämeren suojeleminen alusliikenteen aiheuttamilta haitoilta. Paikalliset olosuhteet tunteva luotsi on aluksen päällikölle korvaamaton apu turvallisessa väylänavigoinnissa ja usein myös satamaohjailussa.

 TOIMITUSJOHTAJAN KATSAUS

## Onnistuneen sopeutuksen vuosi 2024

Vuosi 2024 jatkoi epävakaista aikojen Suomen merikuljetuksissa. Tilanne heijastui myös Finnpiilotin toimintaan ja talouteen. Vuosi päättyi kuitenkin positiiviseen liikutulokseen.

Vuosi 2024 oli Finnpiilotille merkittävä käännekohta, sillä onnistuimme katkaisemaan usean vuoden tappiokierteen. Suunnanmuutos edellytti poikkeuksellisia toimia, kuten henkilöstöjärjestelyjä ja hinnankorotuksia. Yskien käynnistynyt vuosi jatkui liikennemäärien osalta vaihtelevana. Kesällä luotsauksia oli jopa odotettua enemmän, mutta loppuvuonna liikenne hiipui alle edellisvuoden lukujen. Kokonaisuutena onnistuimme lopulta kääntämään yhtiöajan liikenteellisesti hiljaisimman vuoden taloudellisesti plusmerkkiseksi. Positiivinen tulos katkaisi neljän tappiollisen vuoden jakson.

Ilmatieteenlaitoksen jäätalvikuvauksen mukaan jäätalvi 2023–24 oli jään laajuudella mitattuna keskimääräinen, mutta poikkeuksel-

lisen pitkä. Perämerellä jäätalvi alkoi kaksi viikkoa tavanomaista aiemmin ja päättyi runsaan viikon normaalia myöhemmin. Pitkä talvi vaikeutti ajoittain myös meriliikennettä, ja sen osana myös luotsausta, mutta tiukoistakin tilanteista selvittiin ammattitaidolla ja eri toimijoiden välisellä hyvällä yhteistyöllä.

Mittaamme säännöllisesti asiakkaidemme ja sidosryhmiemme tyytyväisyyttä palveluumme. T-Median Luottamus ja Maine -tutkimus toteutettiin syksyllä jo kolmatta kertaa ja jälleen sidosryhmätutkimukselle erinomaisella vastausprosentilla (23 %). Kyselyn tulokset olivat edelleen erittäin hyvät, vaikka kysymysten keskiarvo hiukan notkahtikin. Finnpiilot nähdään turvallisuutta tuottavana, luotettavana ja ammattitaitoisena kumppanina merenkulussa. Kehitettävääkin löytyi, kun sidosryhmämme nostivat esiin toiveen nykyistä yhdenmukaisemmasta toimintatavasta kaikilla luotsausalueilla. Palaute on kuultu: keväällä 2024 uusitun strategiamme yksi kivijalka on yhteisten toimintamallien kehittäminen koko Finnpiilotin laajuisesti, alueelliset erityispiirteet toki huomioiden.



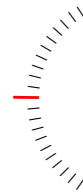
Kokonaisuutena onnistuimme kääntämään yhtiöajan liikenteellisesti hiljaisimman vuoden taloudellisesti plusmerkkiseksi. Positiivinen liikutulos katkaisi neljän tappiollisen vuoden jakson.

**KARI KOSONEN**  
toimitusjohtaja

Syksyllä toteutettiin myös Finnpilotin vuosittainen henkilöstökysely. Vaikeat ajat näkyivät kyselyn tuloksissa ja henkilöstön työtyytyväisyys laski selvästi aiemmasta. Selkeänä vahvuutena oli edelleen se, että oma työ koettiin hyvin merkityksellisenä. Keskeisimmät johtopäätökset kyselyn tuloksista liittyvät koko yhtiössä aktiivisen keskustelemisen ja tehokkaan päätöksenteon kulttuuriin ja niiden edelleen kehittämiseen.

Vuosi 2024 oli ensimmäinen kokonainen vuosi, kun Finnpilot tuotti uuden luotsauslain mukaisia tutkintopalveluita. Perehdytysmatkoja pystyvät antamaan kaikki Finnpilotin luotsit ja muita tutkintopalveluita (simulaattorikoe, tutkintoajo, väylätuntemuskoe) antavat tutkintojen vastaanottotehtäviin erikseen koulutetut tutkinnonvastaanottajaluotsimme. Tutkintopalveluiden kysyntää on ollut hyvin vaikeaa arvioida etukäteen. Ensimmäisen vuoden resursointi riitti toteutuneelle kysynnälle ja kokemukset antoivat lisää eväitä tutkintopalveluiden kehittämiseen.

Luotsauslaki mahdollistaa Finnpilotille myös itämerenluotsauspalveluiden tarjoamisen. Itämerenluotsaus voi alkaa ja päättyä luotsipaikkojen ja satamien sijaan avomerellä ja sen suorittaa luotsi, jolla on erillinen itämerenluotsin lupakirja. Osaltaan itämerenluotsauksen kaupallisia mahdollisuuksia rajoittaa se, että Finnpilot ei tarjoa palvelujaan Venäjän satamiin tai satamista liikennöiville aluksille. Itämerenluotsauksia tehtiin vuoden aikana muutamia, näkyvimpänä paljon julkisuutta saaneen Eagle S -tankkerin luotsaaminen Porkkalan edustalta Sköldvikin ankkuripaikalle. Viranomaisten johdolla toteutettu operaatio aloitettiin avomerellä itämerenluotsauksena ja Sköldvikin väylälle päästyä itämerenluotsaus päättyi ja alkoi luotsauslain määrittelemä luotsaus Suomen luotsinkäyttöalueella. Vastaava yhdistelmä voi jatkossa olla käyttökelpoinen esimerkiksi tilanteissa, joissa Suomen luotsinkäyttöalueen ulkopuolella vallit-



## Koulutusta kehittämällä Finnpilot valmistautuu pitkän rekrytointitauon jälkeen palkkaamaan tulevina vuosina joukon uusia luotseja kokeneiden konkareidemme eläköityessä.

sevat jääolosuhteet ovat jäihin tottumattomalle aluksen miehistölle haastavat.

Vuosi 2024 toi mukanaan myös täysin uudenlaisen uhan, satelliittipaikannuksen häirinnän. Häirintää koettiin erityisesti itäisellä Suomenlahdella. Henkilöstömme raportoi satelliittipaikannuksen häiriöistä aktiivisesti ja tiedot havainnoista toimitettiin viranomaisille. Henkilöstömme korkea ammattitaito korostuu tilanteissa, joissa navigoinnin apuvälineet antavat epätarkkaa tai täysin väärää tietoa. Finnpilotilaiset pystyvät navigoimaan rutiininomaisesti optisesti näkyvyyden salliessa ja tarvittaessa myös pelkkään tutkainavigointiin perustuen.

Jatkoimme jatkuvus- ja valmiussuunnitelmiamme aktiivista kehittämistä. Pääsimme kokeilemaan suunnitelmia käytännössä osallistuessamme TIETO24-valmiusharjoitukseen. Harjoitus antoi paljon uusia ajatuksia jatkuvus- ja valmiustoimintamme kehittämiseksi.

Luotsien koulutukseen keskittyvän koulutusjärjestelmämme luonnos luovutettiin viranomaiselle juuri ennen joulua. Koulutusta

kehittämällä Finnpilot valmistautuu pitkän rekrytointitauon jälkeen palkkaamaan tulevina vuosina joukon uusia luotseja kokeneiden konkareidemme eläköityessä. Tulevista koulutustarpeista ja rekrytoinnin kehityksestä voit lukea lisää tämän vuosikertomuksen Henkilöstö-osiosta.

Vuoteen 2024 mahtui siis paljon muutakin kuin vaisuksi jäänyt liikenne ja siitä huolimatta aikaan saatu tulosparannus. Tämä vuosikertomus summaa finnpilotilaisten vaiherikkaan vuoden. Toivon, että talouden aallonpohja tuli nyt nähtyä, ja edessä olisi hiukan tasaisempaa menoa.

Kiitos menneestä vuodesta sidosryhmillemme ja erityisesti suurella sydämellä työtään tekeväille henkilöstöllemme. Kohdataan alkaneen vuoden käänteet yhdessä – maltillisin, mutta luottavaisin odotuksin.

**KARI KOSONEN**  
toimitusjohtaja

# Nostoja vuodesta 2024

## KOULUTUSJÄRJESTELMÄN LUONNOS VIRANOMAISELLE

Finnpilot jätti koulutusjärjestelmän luonnoksen viranomaiselle vuoden lopussa. Järjestelmä sisältää uuden luotsin oppilasjakson ja jatkuvan osaamisen ylläpitämisen osiot. Siinä kuvataan koulutuksen ja työuran aikaisen osaamisen tavoitteet, kurssit, niiden sisältö ja osaamisen mittaaminen. **Lue lisää** ▶ s. 41 & 59.

## UUSI NAVIGOINTILAITE-OHJELMISTO KÄYTTÖÖN

SEAIq Pilot -navigointiohjelmisto otettiin käyttöön syksyllä. Se tarjoaa ajantasaiset kartat ja uusia toiminnallisuksia, kuten reittisuunnitelmatyökalun ja integraatiot säätietoihin. Ohjelmistohankinta toteutettiin julkisena kilpailutuksena yhteistyössä Hanselin konsulttien ja henkilöstömme kanssa. **Lue lisää** ▶ s. 59.

## ERITYISHUOMIOTA LEIDARITURVALLISUUTEEN

Henkilöstön leidareita koskevat turvallisuushavainnot parantavat alusten PTA-järjestelyjä (Pilot Transfer Arrangement). Meriturvaan rakennettiin luotsitikkaat harjoittelua varten. Keskustelua käytiin myös leidareiden sijainnista tietyissä laivatyypeissä. **Lue lisää** ▶ s. 24.

## OHJAUSKIRJOISTA ALUEELLISIIN LUPAKIRJOIHIN

Luotsien ohjauskirjojen muuntaminen nykyisen luotsauslain mukaisiksi luotsin lupakirjoiksi jatkui. Ohjauskirjojen muuntaminen voidaan lain siirtymäsäännöksen mukaan tehdä niiltä osin, kuin henkilön kokemus alueelta vastaa luotsin lupakirjan saamiseksi vaadittavaa osaamista. Osaaminen on osoitettava mm. Traficomin teoriakokeella ja riittävällä viimeaikaisella luotsauspraktiikalla lupakirjan alueen väylästäöllä.

## SIDOSRYHMIEN NÄKEMYKSET TUTKITIIN

Tutkimme asiakas- ja sidosryhmiemme tyytyväisyyttä. Finnpilotin kokonaismaine keskeisten sidosryhmien keskuudessa oli hyvällä tasolla, 3,91 (asteikko 1-5, jossa erinomaisen raja on 4). Parhaat arviot antoivat alusten komentosiltamiehistöjen edustajat. **Lue lisää** ▶ s. 50.

## TUTKINTOPALVELUIDEN VAKIINNUTTAMISEN VUOSI

Tutkintojen vastaanottajiksi koulutetut TVO-luotsimme ottivat ensimmäistä kokonaista vuotta vastaan luotsauslain määrittelemiä tutkinnon osia, joihin kuuluvat PEC-perehdytysmatkat, väylätuntemuskokeet, käytännön tutkintoajat ja laivasimulaattorikokeet. Keräsimme kokemusta tutkintojen vastaanotosta ja kehitimme tilausprosessia palautteen perusteella. Tutkintojen vastaanottaminen on yhtiölle uusi palvelu, jonka laadukas tuottaminen on vaatinut tiivistä perehtymistä ja sitoumista tutkintojen vastaanottajiltamme. **Lue lisää** ▶ s. 48 & 59.

## VALMIUS- JA JATKUVUUSSUUNNITTELU ETENI

Valmius- ja jatkuvuussuunnitelmia kehitettiin ja testattiin muun muassa TIETO24-harjoituksessa. Harjoitus toi esiin uusia kehitysideoita luotsaus-toiminnan valmiuden ja jatkuvuuden parantamiseksi. **Lue lisää** ▶ s. 24 & 58.

## KANSAINVÄLISTÄ YHTEISTYÖTÄ

Remote Pilotage Days keräsi syyskuussa Helsinkiin yli 60 osallistujaa eri maista keskustelemaan etäluotsauksen kehityksestä. Vierailimme Hollannin, Tanskan ja Viron sisarorganisaatioissa, joissa keskustelunaiheina olivat muun muassa koulutus ja työturvallisuus. Osallistuimme myös NCSR-yhteistyöhön parantaaksemme navigointiviestintää ja etsintä- ja pelastustoimintaa. **Lue lisää** ▶ s. 58.

# Vuosi 2024 lukuina

Palvelutasotavoitteessamme määriteltyjen odotusaikojen (merialueilla enintään kolme tuntia) puitteissa suoritettiin vuonna 2024

99,5%

KAIKISTA LUOTSINTILAUKSISTA

Luotsauksen laskennallinen osuus ulkomaanliikenteen aluskäynneistä Suomen rannikon satamissa

34,2%

LIIKETULOS

0,8 M€

LIIKEVAIHTO

33,9 M€

HENKILÖSTÖ

287 HLÖÄ

LUOTSAUKSET

16 736 KPL

Henkilöstökyselyn PeoplePower -indeksi (Eezy Flow)

61,5%

Vastausprosentti 72 %

ASTEIKOLLA 0-100

T-Median Luottamus & Maine -tutkimuksen Finnpiilotin maineen keskiarvo

3,9

Asiakaskokemuksen keskiarvo 4,2

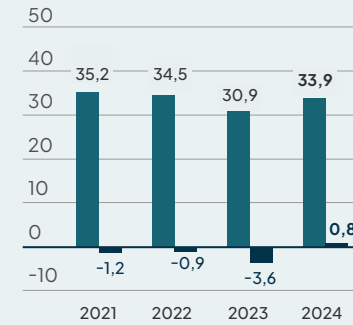
ASTEIKOLLA 1-5

AVAINLUVUT

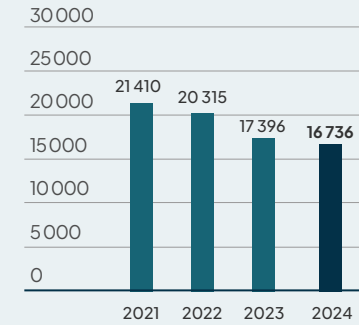
	2024	2023	2022	2021
Luotsauksia (kpl)	16 736	17 396	20 315	21 410
Luotsauksia (merimaileja)	294 985	300 748	351 708	410 840
Luotsattua mailia/htp	20,8	18,9	21,7	20,8
Kustannus/luotsaus	1 980	1 983	1 744	1 700
Kuljetuskustannus/luotsaus (euroa)	958	956	853	756
Käyttökate, %	9,9	-3,4	4,6	4
<b>Liikevaihto</b>	<b>33 884 354</b>	<b>30 906 445</b>	<b>34 487 297</b>	<b>35 215 811</b>
<b>Liiketulos</b>	<b>750 375</b>	<b>-3 591 789</b>	<b>-945 155</b>	<b>-1 183 278</b>
<b>% liikevaihdosta</b>	<b>2,2 %</b>	<b>-11,6 %</b>	<b>-2,7 %</b>	<b>-3,4 %</b>
Tilikauden tulos	872 409	-2 998 825	-736 222	-792 613
<b>% liikevaihdosta</b>	<b>2,6 %</b>	<b>-9,7 %</b>	<b>-2,1 %</b>	<b>-2,3 %</b>
Oman pääoman tuotto %	11,1 %	-52,9 %	-10,6 %	-11,9 %
Sijoitetun pääoman tuotto %	8,3 %	-41,6 %	-10,5 %	-11,9 %
Omavaraisuusaste %	43 %	40,8 %	57,3 %	57,4 %
Nettovelkaantumisaste	37 %	34,6 %	-26,7 %	-36,4 %
Maksuvalmius (Quick Ratio)	0,4	0,4	0,6	0,7
Bruttoinvestoinnit	3 253 372	2 628 656	1 603 495	2 068 886
<b>% liikevaihdosta</b>	<b>9,6 %</b>	<b>8,5 %</b>	<b>4,6 %</b>	<b>5,9 %</b>
Henkilöstömäärä keskimäärin henkilötyövuosina	273	290	307	325
Henkilömäärä kauden lopussa	287	288	320	332
Palkat ja palkkiot tilikaudella	19 741 264	20 675 829	20 953 882	21 943 072

Tunnuslukujen laskentakaavat on esitetty tilinpäätöksen liitetiedoissa.

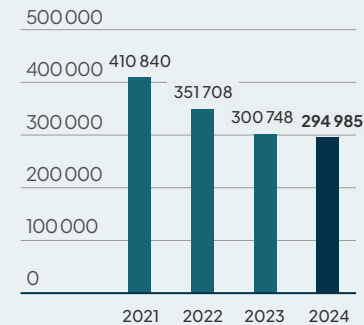
LIIVEVAIHTO JA LIIKETULOS (MILJ. EUROA)



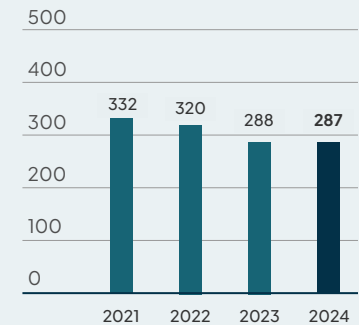
LUOTSAUSTEN MÄÄRÄ (KPL)



LUOTSATUT MERIMAILIT



HENKILÖSTÖMÄÄRÄ KAUDEN LOPUSSA

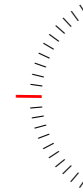




# Toimintaympäristö

Vuonna 2024 luotsauksen toimintaympäristöä hallitsivat huoltovarmuuden, jatkuvuuden ja varautumisen teemat. Talouden epävarmuus ja ennustamattomuus kulkivat käsi kädessä Itämeren kasvaneiden geopoliittisten jännitteiden kanssa. Työvoiman ikääntyminen näkyy myös luotsaushenkilöstön keski-iässä, mikä korostaa työkyvyn ylläpitämisen merkitystä. Työkykyhaasteiden rinnalla merenkulun globaali työvoima- ja osaamispula on tunnistettu haaste, joka tulee vaikeuttamaan luotsaushenkilöstön saatavuutta tulevaisuudessa. Digitalisaatio ja automaatio ohjaavat osaltaan myös luotsaustoimintaa uudistumaan.

# Toimintaympäristön kehitys vuonna 2024



Luotsauspalvelun optimointi voi tulevaisuudessa pitää sisällään esimerkiksi uusia hinnoittelumalleja tai muutoksia palveluaikoihin.

## GEOPOLIITTISET JÄNNITTEET JA EPÄVARMA TALOUS

Venäjä-yhteyksien katkeaminen maan Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan seurauksena vaikuttaa edelleen Suomen ulkomaankauppaan. Saimaan kanavan liikenne on keskeytyksissä jo kolmatta vuotta eikä kanavaliikenteen palautumista ole lähivuosina näköpiirissä. Kansainvälinen risteilijäliikenne on jäänyt pysyvästi matalammalle tasolle koronavuosi ja Venäjän hyökkäystä edeltävästä tasosta. Logististen ketjujen muutokset vaikeuttavat edelleen alusliikenteen ennustamista.

### ► Mitä tämä tarkoittaa Finnpiilotille?

Luotsaus toiminnan resursointi nykyisessä toimintaympäristössä vaatii tiivistä tuottavuuden tarkastelemista. Luotsauspalvelun optimointi voi tulevaisuudessa pitää sisällään esimerkiksi uusia hinnoittelumalleja tai muutoksia palveluaikoihin.

## HUOLTOVARMUUDEN JA JATKUVUUDEN MERKITYS

Vallitseva turvallisuustilanne korostaa huoltovarmuuden ja jatkuvuuden merkitystä. Myös ympäristönsuojelullinen näkökulma korostuu: Itämerellä kulkee yhä huonokuntoisempia aluksia, jotka muodostavat vakavan onnettomuusriskin.

### ► Mitä tämä tarkoittaa Finnpiilotille?

Luotsauksen strateginen rooli meriliikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistajana korostuu. Panostamme jatkuvuus suunnitteluun, valmiuden harjoitteluun ja ylläpitoon sekä kyberturvalli-

suuteen. Asiakkaiden tai viranomaisten pyynnöstä meillä on valmius luotsata aluksia myös Suomen luotsinkäyttöalueen ulkopuolella itämerenluotsauksina.

## TEKNOLOGINEN KEHITYS

Teknologia ja automaation lisääntyminen muokkaavat merenkulkua ja logistiikkaa ja asettavat toimialalle uusia vaatimuksia. Samalla mahdollisissa häiriötilanteissa perinteisten merimiestaitojen, esimerkiksi tutkanavigoinnin, osaamisen merkitys korostuu.

### ► Mitä tämä tarkoittaa Finnpiilotille?

Finnpilot on aktiivisesti mukana kansainvälisessä etäluotsauskehityksessä ja koordinoi Remote Pilotage Groupin vetäjänä isoa joukkoa etäluotsauksen kehityksessä mukana olevia toimijoita, varmistaen luotausalan äänen kuulumisen. Digitalisaatio on avainasemassa, kun parannamme luotsauksen kustannustehokkuutta sekä esimerkiksi luotsiveneiden energiankulutusta ja ajotapaa. Vuoden aikana erityisesti itäisellä Suomenlahdella koetut GNSS-häiriöt muistuttivat luotsien paikallisten olosuhteiden tuntemisen tärkeydestä myös silloin, kun teknologian haavoittuvuudet nousevat esiin.

## FOSSIILISISTA ENERGIANLÄHTEISTÄ IRTAUTUMINEN JA LUONNON MONIMUOTOISUUS

Merenkulun toimintaympäristössä fossiilista polttoaineista irtautuminen on monivaiheinen ja haastava, mutta samalla välttämätön

kehitys, jotta alan hiilijalanjälkeä voidaan pienentää ja vastata kansainvälisiin ilmasto- ja ympäristötavoitteisiin.

### ► Mitä tämä tarkoittaa Finnpiilotille?

Finnpiilotilta vihreä siirtymä vaatii investointeja uusiin aluksiin ja energianlähteisiin, veneiden elinkaaripäästöjen huomioimista ja tehokasta luotsinkuljetusten suunnittelua – esimerkkinä hitaampi veneellä ajaminen kiireettömässä kuljetuksissa ja luotsinkuljetusten yhdistäminen. Luonnon monimuotoisuus on yritys vastuun nouseva teema, jota myös Finnpiilotissa pohditaan.

## VÄESTÖN IKÄÄNTYMINEN

Väestön ikääntyminen on yksi merkittävimmistä megatrendeistä globaalisti. Se haastaa yhteiskuntia ja yrityksiä löytämään kestäviä ratkaisuja hyvinvoinnin, talouden ja palveluiden turvaamiseen.

### ► Mitä tämä tarkoittaa Finnpiilotille?

Väestön ja henkilöstön ikääntyminen näkyy meillä työkykyhaasteiden lisääntymisenä, toisinaan myös pitkänä sairauspoissaoloina ja esimerkiksi vakuutusmaksuluokkien korotuksina. Työkyvyn ylläpito ja henkilöstön eläkkeelle asti kestävä työuran tukeminen ovatkin meille merkittäviä tulevaisuuden tavoitteita. Merenkulun globaali työvoima- ja osaamispula tulee todennäköisesti koettelemaan myös Finnpiilotia tulevina vuosina.

# Strategia uudistuksen vuosi

Keväällä 2024 teimme toimintaympäristön haasteisiin vastaavan strategiapäivityksen, jossa määrittelimme tulevien vuosien strategiset painopisteet. Tarkastelimme strategiaa erityisesti vastuullisuuden näkökulmasta ja pohdimme vastuullisuusteemoja kaksoisolennaisuuden kautta, huomioiden sekä vaikutuksemme ympäristöön ja yhteiskuntaan, että niiden vaikutukset liiketoimintaamme.

## VISIO:

### MUUTTUVAN MERENKULUN VAIKUTTAVIN ASiantuntija – YHDESSÄ KEHITTYVÄ FINNPILOT

Finnpilotin visio päivitettiin kuvaamaan pidemmän tähtäimen tavoitetilaa, heijastamaan muuttuvaa toimintaympäristöä ja olemaan innostava myös henkilöstölle. Uudistetussa visiossa korostuvat toimintaympäristön muutokset, keskeiset muutosteemat ja henkilöstön näkemykset.

Finnpilotin strategiatyö keväällä 2024 keskittyi integroimaan vastuullisuusnäkökulmia yhtiön strategiaan. Lisäksi pyrittiin kirkastamaan Finnpilotin visiota ja hahmottelemaan päivitetty, innostava visio, jossa vastuullisuus on keskeinen osa. Johdon strategiatyöpajojen lisäksi järjestettiin henkilöstötyöpaja, josta saimme arvokasta näkemystä strategian painopisteiden ja vision määrittelyyn. Henkilöstömme painotti erityisesti yhdessä tekemisen merkitystä.

Strategiatyö perustui aiemmin keväällä toteutettuun kaksoisolennaisuusanalysiin, jonka tavoitteena oli selvittää, miten Finnpilotin toiminta vaikuttaa ympäristöön ja yhteiskuntaan, sekä arvioida kestävyteen liittyvien aiheiden yritykselle tuomia taloudellisia

riskejä ja mahdollisuuksia. Analyysi auttoi meitä tunnistamaan olennaiset kestävyteen liittyvät tekijät, joista yrityksen toiminnan kannalta merkittävimmiksi nousivat hiilijalanjäljen pienentäminen, positiivinen ympäristökädenjälki, resurssitehokkuus, työterveys ja työkyky, osaaminen ja kehittäminen, vastuullisuuden integrointi strategiaan, yhtenäinen kulttuuri ja vastuulliset hankintakäytännöt. Analyysin toinen osa keskittyy sidosryhmien näkemyksiin ja toteutetaan vuonna 2025. Kaksoisolennaisuusanalyysi tukee tulevan, ESG-teemoitellun vastuullisuusohjelman rakentamista sekä valmistautumista vapaaehtoisen kestävyysraportointistandardin mukaiseen raportointiin (VSME - Voluntary Reporting Standard for SMEs) vuodesta 2025 alkaen. Kaksoisolennaisuusanalyysin, johdon

työpajojen sekä henkilöstön visiotyöpajan pohjalta strategian 2024–2028 keskeisiksi painopistealueiksi määriteltiin:

## LIIKETOIMINNAN TUOTTAVUUS

Liiketoiminnan tuottavuuden kehittäminen on keskeinen osa strategiaamme. Panostamme toiminnan tuottavuuden ja laadukkaan ohjauksen parantamiseen, aina turvallisuuden ehdoilla. Osana tuottavuuden kehittämistä tutkimme uusia hinnoittelumalleja ja tilausaikaisten räätälöinnin mahdollisuuksia. Varmistamme luotsauspalvelun toteuttamisen paitsi kustannustehokkaasti, niin myös työntekijöidemme hyvinvointia ja kestävästä kehitystä tukien.

## UUDISTUVA LUOTSAUSPALVELU

Luotsauspalvelu uudistuu muun merenkulun kehityksen mukana. Käymme jatkuvaa vuoropuhelua asiakkaidemme kanssa varmistaksemme, että palvelumme vastaavat asiakkaiden tarpeita. Kehitämme tutkintopalveluidemme ja itämerenluotsauksen tarjontaa. Olemme aktiivisesti mukana kansainvälisessä etäluotsauskehityksen verkostossa, mikä mahdollistaa uusien innovaatioiden hyödyntämisen. Teemme aktiivista yhteistyötä muiden merenkulun toimijoiden kanssa jakaen osaamistamme ja oppien muilta. Pyrimme varmistamaan kehittämistyön riittävän rahoituksen.

## OSAAVA JA YHTENÄINEN FINNPILOT

Vahvistamme oppimisen, kehittämisen ja yhteisen keskustelun kulttuuria. Yhtenäiset toimintamallimme varmistavat tasalaatuisen luotsauspalvelun kaikkialla Suomessa. Osaamisen kehittämisen on järjestelmällistä ja perustuu viranomaisen hyväksymään koulutusjärjestelmään. Parannamme jatkuvasti työturvallisuutta ja tuemme henkilöstömme työkyvyn säilymistä koko uran ajan. Meillä on koko organisaation laajuiset palkitsemisen mallit, jotka ohjaavat yhteisten tavoitteidemme toteutumista.



## MISSIO

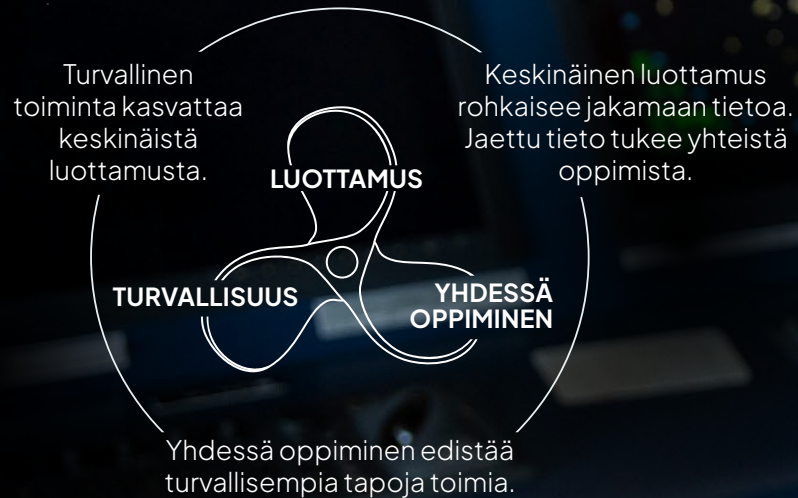
Autamme laivoja liikkumaan turvallisesti ja sujuvasti herkässä meriympäristössä



## VISIO

Muuttuvan merenkulun vaikuttavin asiantuntija - yhdessä kehittyvä Finnpiilot

## ARVOPOTKURIMME



# Hallinnointi

Finnpilot Pilotage Oy on valtion kokonaan omistama erityistehtäväyhtiö. Valtionyhtiöiden hallinnoinnista säädetään laissa valtion yhtiöomistuksesta ja omistajaohjauksesta. Vuonna 2024 julkaistun omistajapolitiittisen periaatepäätöksen mukaan valtion omistajapolitiikan lähtökohtana on valtion yhtiöomistusten hallinnointi vastuullisesti, ammattimaisesti, omistajaintressin kannalta tarkoituksenmukaisesti ja omistaja-arvoa pitkäjänteisesti kasvattavasti. Valtio tavoittelee yhtiöomaisuutensa hoidossa mahdollisimman hyvää yhteiskunnallista ja taloudellista kokonaistulosta.



## HALLINNOINTIPERIAATTEET

Finnpilotin hallinnointi perustuu osakeyhtiölakiin ja yhtiön toimintaa ohjataan luotsauslaissa ja sen nojalla annetuissa määräyksissä. Yhtiön omistajaohjauksesta vastaa valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto. Finnpiilotin hallinnointiperiaatteet määrittää hallinnointiohjeessa. Ohjeessa on otettu huomioon yleinen Corporate Governance -normisto, Arvopaperimarkkinayhdistyksen julkaisema hallinnointikoodi, Keskuskauppakamarin julkaisema suositus listaamattomien yhtiöiden hallinnoinnin kehittämisestä sekä valtioneuvoston kanslian omistajaohjauksen ohjeistus.

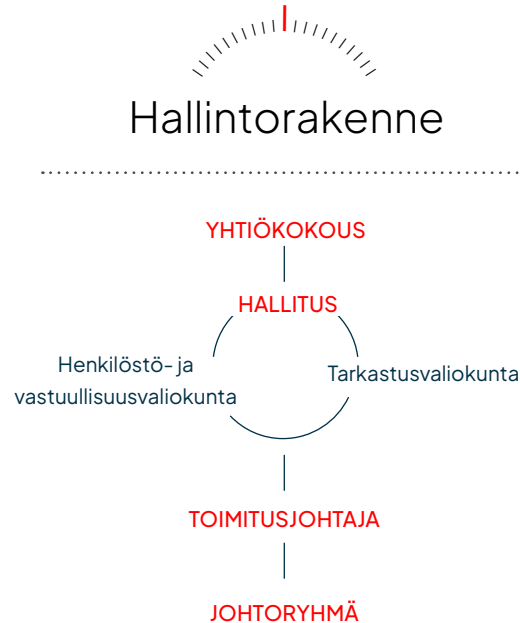
Valtio-omistaja käyttää päätösvaltaansa yhtiökokouksessa. Yhtiökokous päättää sille osakeyhtiölain nojalla kuuluvista asioista. Yhtiökokous valitsee hallituksen puheenjohtajan ja muut jäsenet. Vuoden 2024 yhtiökokous pidettiin 2.4.2024.

Finnpilotin lähipiiriin kuuluvat tytäryhtiö, yhtiön hallitus, toimitusjohtaja ja johtoryhmä. Finnpiilotilla ei ole tavanomaisista kaupallisista ehdoista poikkeavia liiketoimia lähipiirin kanssa.

## HALLITUS

Hallitus huolehtii yhtiön hallinnosta ja sen toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä. Lisäksi se ohjaa ja valvoo yhtiön toimintaa, valitsee toimitusjohtajan ja ylimmän johdon, valvoo johtoa sekä tekee keskeiset liiketoiminnalliset päätökset.

Yhtiökokous valitsee hallituksen puheenjohtajan ja muut jäsenet. Hallituksen jäsenillä tulee olla Finnpiilotin toimialan, johtamisen tai liiketalouden asiantuntemusta, ja heidän tulee olla kilpailutilanteen edellyttämällä tavalla riippumattomia. Valittaessa hallituksen jäseniä kiinnitetään huomiota myös hallituksen monimuotoisuuteen sekä yritys vastuuosuuteen.



Hallituksen puheenjohtaja on toimitusjohtajan lähin esihenkilö. Vuonna 2024 hallitukseen kuului kuusi jäsentä. Hallituksen jäsenistä kaksi oli henkilöstön edustajia (varsinainen edustaja ja varaedustaja). Henkilöstön edustus perustuu lakiin henkilöstön edustuksesta yritysten hallinnossa (725/1990).

Hallitus on asettanut toimintansa tueksi valiokuntia. Valiokuntien tehtävänä on valmistella niille määrättyjä asioita hallituksen päätettäväksi. Vuonna 2024 Finnpiilotissa toimi kaksi valiokuntaa:

henkilöstö- ja vastuullisuusvaliokunta sekä tarkastusvaliokunta. Valiokuntien jäsenet on lueteltu hallituksen toimintakertomuksessa.

Sekä hallitus että molemmat valiokunnat kokoontuivat vuoden 2024 aikana kahdeksan kertaa. Hallituksen kokouksista kuusi pidettiin läsnäkokouksina ja kaksi hybridikokouksina. Valiokuntien kokoukset pidettiin etäkokouksina. Hallituksen jäsenten osallistumisprosentti kokouksiin oli 98,2.

## TOIMITUSJOHTAJA JA JOHTORYHMÄ

Toimitusjohtaja johtaa ja kehittää yhtiön toimintaa, huolehtii yhtiön hallinnosta sekä siitä, että kirjanpito on lainmukainen ja varainhoito luotettavalla tavalla järjestetty. Toimitusjohtaja huolehtii hallituksen päätösten toimeenpanosta ja noudattaa hallituksen määräyksiä. Toimitusjohtaja raportoi hallitukselle yhtiön toiminnasta ja vastaa liiketoiminnalle asetettujen tavoitteiden saavuttamisesta hallituksen antamien linjausten mukaisesti.

Johtoryhmä vastaa yhtiön toiminnan vaikutuksista yhteiskuntaan, ympäristöön ja sidosryhmiin. Johtoryhmä avustaa toimitusjohtajaa operatiivisissa tehtävissä. Vuonna 2024 Finnpiilotin johtoryhmässä tapahtui muutoksia, kun luotsausjohtaja Sanna Sonninen siirtyi 1.9.2024 alkaen uusiin tehtäviin. Tässä yhteydessä perustettiin uusi operatiivisen johtajan tehtävä, johon yhdistettiin aiempien luotsaus- ja kuljetusjohtajien vastuualueet. Tehtävän otti vastaan Aki Marjasvaara, joka on vuodesta 2014 lähtien toiminut Finnpiilotin kuljetusjohtajana. Lisäksi Finnpiilotiin perustettiin viestintä- ja vastuullisuusjohtajan tehtävä, johon nimitettiin Finnpiilotin viestintäpäällikkönä vuodesta 2018 asti toiminut Laura Kaustinen. Johtoryhmän muita jäseniä ovat henkilöstö- ja lakiasianjohtaja ja talousjohtaja. Johtoryhmä kokoontuu kahden viikon välein.

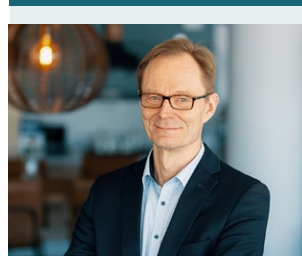
## Hallitus 31.12.2024



**KIMMO MÄKI**  
Hallituksen puheenjohtaja

s. 1974, diplomi-insinööri  
Hallituksessa vuodesta 2022

Finavia Oyj, toimitusjohtaja 2018–  
Helsingin Satama Oyj, toimitusjohtaja  
2011–2017  
Steveco Oyj, Senior Vice President  
2006–2011  
Stockmann Oyj, logistiikkapäällikkö  
2003–2006  
Airport Council International (ACI),  
hallituksen jäsen



**PETRI PELTONEN**  
Hallituksen jäsen

s. 1962, tekniikan lisensiaatti  
Hallituksessa vuodesta 2018

Työ- ja elinkeinoministeriö  
alivaltiosihteeri 2016–  
TEM, osastopäällikkö 2008–2016  
KTM, osastopäällikkö 2007  
Tekes, johtaja 1996–2006  
Business Finland, johtokunnan  
varapuheenjohtaja  
Ilmatorahasto Oyj, hallituksen  
puheenjohtaja  
Oppiva Invest Oyj, hallituksen  
puheenjohtaja



**HILPPA RAUTPALO**  
Hallituksen jäsen

s. 1974, OTK, varatuomari  
Hallituksessa vuodesta 2020

Lassila & Tikanoja Oyj, konsernin  
henkilöstöjohtaja 2019–  
Arctia Oyj, henkilöstöjohtaja  
2018–2019  
Unisport–Saltex Oyj, henkilöstö- ja  
lakiasiaintohtaja 2017–2018  
Ekokem Oyj, henkilöstö- ja  
lakiasiaintohtaja 2013–2017  
Metsä Group, liiketoiminta-alueen  
lakiasioista vastaava 2000–2007



**MARIA TIAINEN**  
Hallituksen jäsen

s. 1981, diplomi-insinööri ja MBA  
Hallituksessa vuodesta 2023

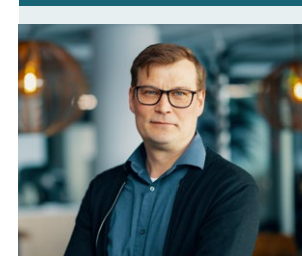
Wärtsilä Energy, johtaja, Power  
Systems & Controls 2022–  
Wärtsilä Oyj, useita päällikkö- ja  
johtotason tehtäviä 2017–2022  
WinGD AG, teknologiaosaston  
päällikkö 2015–2017  
Wärtsilä Oyj, useita asiantuntija- ja  
päällikötason tehtäviä 2011–2015  
Tieto Oyj, useita tehtäviä 2007–2011



**KAJ HAHTONEN**  
Henkilöstön edustaja

s. 1975, luotsi, itämerenluotsi,  
merikapteeni AMK  
Hallituksessa vuodesta 2019

Finnpilot Pilotage Oyj / Luotsausliike-  
laitos Finnpiilot, luotsi 2007–  
Neste Oyj / Fortum Oil & Gas  
Oyj / Neste Shipping Oyj / Aker  
Yards Oyj: merityössä, pääosin  
kansipäällystössä 1996–2007  
Finnpilot Pilotage Oyj,  
työsuojeluvaltuutettu 2012–  
European Maritime Pilots' Association  
EMPA Vice President 2021–  
Luotsiliitto Ry, varapuheenjohtaja  
2010–2021, hallituksen jäsen 2010–  
Netplaza Oyj, hallituksen jäsen 2009–  
2014 & Suomen Laajakaistapalvelu  
Oyj, hallituksen jäsen 2008–2009

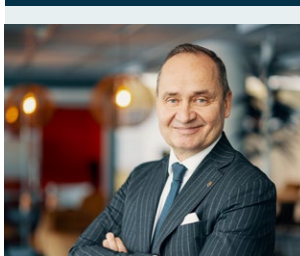


**AKI SAARTIA**  
Henkilöstön varaedustaja

s. 1975, luotsikutterinjohtaja  
Hallituksessa vuodesta 2017

Finnpilot Pilotage Oyj,  
luotsikutterinjohtaja 2011–  
Luotsausliikelaitos Finnpiilot,  
luotsikutterinjohtaja 2006–2010

## Johtoryhmä 31.12.2024



**KARI KOSONEN**  
Toimitusjohtaja

s. 1965, diplomi-insinööri, merikapteeni  
Johtoryhmässä vuodesta 2010

Finnpilot Pilotage Oy, toimitusjohtaja 2017–

Finnpilot Pilotage Oy, luotsausjohtaja 2011–2017

Luotsausliikelaitos Finnpiilot, luotsausjohtaja 2010

Merenkululaitos, VTS-keskuksen päällikkö, ylitarkastaja, toimialapäällikkö, apulaisjohtaja 1996–2010

Eri tehtävissä merellä (pääosin kansipäällystössä) 1987–1996

Ice Advisors Oy, toimitusjohtaja 2014–2017

Ice Advisors Oy, hallituksen puheenjohtaja 2018–2023



**AKI MARJASVAARA**  
Operatiivinen johtaja

s. 1978, diplomi-insinööri, insinööri YAMK, merikapteeni  
Johtoryhmässä vuodesta 2014

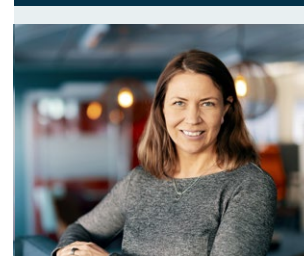
Finnpilot Pilotage Oy, operatiivinen johtaja 2024–

Finnpilot Pilotage Oy, kuljetusjohtaja 2014–2024

Loviisan satama, satamajohtaja 2008–2014

Kotkan Satama Oy, turvallisuustarkastaja 2004–2005

Eri tehtävissä merellä (pääosin kansipäällystössä) 1999–2007



**LAURA KAUSTINEN**  
Viestintä- ja vastuullisuusjohtaja

s. 1977, kauppatieteiden maisteri  
Johtoryhmässä vuodesta 2024

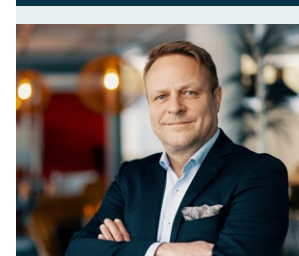
Finnpilot Pilotage Oy, viestintä- ja vastuullisuusjohtaja 2024–

Finnpilot Pilotage Oy, viestintäpäällikkö 2018–2024

ProCom Oy, koulutus- ja kehitysjohtaja 2016–2018, koulutus- ja viestintäjohtaja 2012–2016

ProCom Oy, koulutus- ja viestintäpäällikkö 2009–2011

Fintra (nyk. osa Management Institute of Finland MIF Oy:tä), viestintä- ja markkinointipäällikkö 2006–2008



**OLLI NURMINEN**  
Henkilöstö- ja lakiasiaintohtaja

s. 1965, varatuomari, oikeustieteen maisteri, laskentatoimen yo-merkonomi  
Johtoryhmässä vuodesta 2021

Finnpilot Pilotage Oy, henkilöstö- ja lakiasiaintohtaja 2021–

Palvelualojen työnantajat PALTA ry asiantuntija, työmarkkinapäällikkö, neuvottelujohtaja 2012–2021

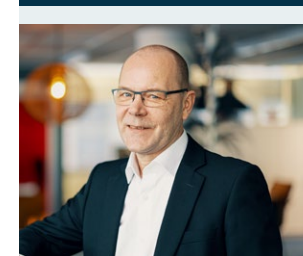
Uusi insinööriliitto UIL ry, Energiasektorin asiamies, lakipalvelut yksikön esimies 2010–2011

Sähkö- ja teleurakoitsijaliitto STUL ry, lakimies 2006–2009

Heinolan käräjäoikeus, käräjänotaari 2005–2006

Legal Office & Consulting Oy, lakimies 2003–2005

Lisäksi lukuisia työpaikkoja pankkisektorilla sekä myynti- ja markkinointitehtävissä



**TIMO SIREN**  
Talousjohtaja

s. 1966, kauppatieteiden maisteri  
Johtoryhmässä vuodesta 2012

Finnpilot Pilotage Oy, talousjohtaja 2011–

Luotsausliikelaitos Finnpiilot, Business Controller 2010

Tyco Electronics Finland Oy, Nordic Finance Manager 1996–2010

Haka Autorent Oy, hallintopäällikkö 1993–1994

Ice Advisors Oy, hallituksen jäsen 2012–2023



# Palkitseminen

Palkitseminen tukee ja edistää Finnпилотin strategisia painopisteitä. Pyrimme tarjoamaan kilpailukykyisen ja oikeudenmukaisen palkitsemiskokonaisuuden niin henkilöstölle kuin johdollekin. Palkitsemisen ja palkitsemisjärjestelmän linjaukset perustuvat valtion omistajapolitiikkaa koskevan periaatepäätöksen (2024) linjauksiin, jotka korostavat palkitsemisen kohtuullisuutta ja läpinäkyvyyttä sekä edellyttävät yritysvastuutavoitteiden sisällyttämistä johdon palkitsemiseen.

Finnпилотin koko henkilöstö kuuluu palkitsemisjärjestelmän piiriin. Palkitsemisjärjestelmällä tuetaan yhtiön strategisia tavoitteita ja kannustetaan henkilöstöä toimimaan tavalla, jolla varmistetaan laadukas, tehokas ja vastuullinen merenkulun turvallisuuspalvelujen tuottaminen.

Vuonna 2024 palkkion maksun kynnysehdot olivat positiivinen liiketulos (sisältäen mahdollisen palkitsemisen) sekä se, että luotsaus toiminnassa ei ole sattunut vakavaa onnettomuutta. Muut henkilöstön palkitsemisen kriteerit liittyvät työtapaturmien määrään, palvelutasoon, CO<sub>2</sub>-päästöjen alenemaan sekä liikelosprosentin suuruuteen.

Maksetun palkkion suuruus perustuu määriteltyjen taloudellisten ja toiminnallisten tavoitteiden toteutumiseen. Finnпилотilla on henkilöstöraho, jossa jäseninä ovat kaikki työntekijät pois lukien johto ja keskihoito. Palkitsemiskriteerien täytyessä maksettava palkkio siirretään henkilöstörahoistalon mukaisesti henkilöstörahoon.

Keskijohdolla ja johdolla on omat palkitsemisjärjestelmänsä, joiden kynnysehdot ovat samat ja muut kriteerit yhteneväiset henkilöstön kanssa. Lisäksi keskijohdolle ja johdolle on asetettu myös yksikkö- ja henkilökohtaisia tavoitteita. Johdon palkitsemisjärjestelmän piiriin kuuluivat vuonna 2024 toimitusjohtaja sekä johtoryhmän jäsenet. Keskijohdon järjestelmän piirissä oli vuoden aikana yhdeksän päällikötason henkilöä. Vuonna 2024 tulospalkkioita ei maksettu.

Finnпилотin hallitus vahvistaa palkitsemisjärjestelmän tarkemmat tavoitteet ja rakenteet, jotka ovat voimassa vuoden kerrallaan sekä päättää toimitusjohtajan, johdon ja henkilöstön maksettavista palkkioista.



## Maksetut palkat ja palkkiot 2024

Hallituspalkkiot **87 000 €** (2023: 81100 €)  
Vuospalkka toimitusjohtaja **187 935 €** (2023: 194 763 €)  
Vuospalkka muu johtoryhmä **478 697 €** (2023: 479 694 €)

Toimitusjohtajan ja muun johtoryhmän palkitseminen pitää sisällään rahapalkan ja luontoisedut.

# Riskienhallinta

Riskienhallinnan tarkoituksena on tunnistaa yhtiön tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit ja määrittää toimenpiteet näiden hallitsemiseksi. Samalla arvioidaan toimenpiteiden riittävyys ja yhtiön riskinkantokyky. Finnпилотin riskienhallinta pohjautuu yrityksen riskienhallintapolitiikkaan, sisäiseen valvontaan, hyvään hallintotapaan ja jatkuvaan riskien arviointiin. Riskienhallinnasta linjataan myös valtioneuvoston omistajapolitiittisessa periaatepäätöksessä vuodelta 2024.

## PERIAATTEET JA RISKIENHALLINTA

Finnпилотissa riskienhallintaa toteutetaan osana normaalia johtamistyötä ja strategista suunnittelua. Riskienhallinnan valvonnasta vastaa Finnпилотin hallitus ja toteuttamisesta toimiva johto. Riskienhallinnan keskeisin tavoite on tunnistaa, arvioida ja seurata riskejä, uhkia ja mahdollisuuksia, jotka voivat vaikuttaa strategian toteutumiseen ja lyhyen ja pitkän aikavälin tavoitteiden saavuttamiseen. Finnпилот ottaa vain sellaisia strategian toteuttamiseen liittyviä liiketoimintariskejä, jotka voidaan hallita hyväksyttävälle tasolle tai joiden toteutumisen vaikutukset ovat kohtuullisia. Riskinotosta ei saa aiheutua olennaista vaaraa yrityksen menestymiselle tai toiminnan jatkuvuudelle lyhyellä tai pitkällä tarkastelujaksolla.

Finnпилотin riskienhallinnan päämäärät ja periaatteet, organisointi ja vastuut sekä toimintatavat kuvataan riskienhallintapolitiikassa. Poliittikka katselmoidaan vuosittain johtoryhmässä ja sen hyväk-

syy yhtiön hallitus. Riskienhallintapolitiikka on viimeksi hyväksytty Finnпилотin hallituksessa 13.3.2024. Työturvallisuusriskiarviot päivitetään vähintään kerran vuodessa sekä aina mahdollisten läheltä piti -tilanteiden tai onnettomuustilanteiden yhteydessä.

## KESKEISET RISKIT

Johtoryhmä arvioi vuosisuunnitteluprosessin yhteydessä yrityksen tärkeimmät riskit ja riskinkantokyvyn sekä keinot riskien hallitsemiseksi. Finnпилотin hallitukselle esitetään yhteenveto yhtiön merkittävimmistä riskeistä vähintään kerran vuodessa. Finnпилотin liiketoiminnan keskeiset riskit liittyvät tiiviisti nykyisen toimintaympäristön epävarmuuksiin. Itämeren alueen muuttunut geopoliittinen tilanne sekä taloussuhdanteet näkyvät logististen ketjujen jatkuvana muutoksena sekä vaikeutena ennustaa luotsauspalvelun kysyntää. Myöskään uuden luotsauslain ja sen nojalla annettujen määräysten pidemmän aikavälin vaikutuksista luotsauspalvelun kysyntään ei ole toistaiseksi varmuutta.

Toteutuessaan Finnпилотin ulkopuoliset työtaistelut vaikuttavat satamiin kohdistuessaan negatiivisesti myös luotsaustuloihin, esimerkkinä alkuvuoden 2024 pitkä satamalakko.

Finnпилотin henkilöstöresurssin joustavuus on erityisesti luotsien saatavuuden ja pitkän koulutuksen vuoksi heikko, mikä vaikeuttaa talouden nopeaa sopeuttamista kysynnän voimakkaisiin vaihteluihin. Samanaikaisesti luotsaustoiminnan kehittämiseen kohdistuvien odotusten (esimerkiksi vihreä siirtymä, koulutuksen panostukset, etäluotsauskehitys) täyttämiseen tarvittavien resurssien varmistaminen vaatii yhtiöltä vakaata taloutta ja resurssia kehittämiselle.

Finnпилот pyrkii hallitsemaan tunnistettuja riskejä monin eri tavoin. Liikennemääriä ja luotsaustoiminnan resurssitarvetta ennakoidaan tiiviillä dialogilla sidosryhmien kanssa. Myös jatkuva sisäinen keskustelu on tärkeää, jotta pystymme tunnistamaan hiljaiset signaalit ajoissa. Kannattavuudesta huolehdimme myös pitkäjänteisellä investointien suunnittelulla. Tulevina vuosina haasteenamme on varautuminen sukupolvenvaihdokseen, kun yhä useampi henkilöstöstämme tulee eläkeikään. Erityisesti luotsien koulutusaika on pitkä, joten tehokkaaseen resurssin tuottamiseen ja seurantaan perustuvat, oikein ajoitetut rekrytoinnit auttavat meitä pitämään luotsattavan liikenteen ja resurssit tasapainossa. Samalla henkilöstön koko uran kestävästä työkyvystä huolehtiminen nousee avainrooliin, jotta meillä pitkän työuran tehneet osajamme pääsevät terveenä eläkkeelle.



# Vastuullisuus

Luotsaustoiminta on olennainen osa vastuullista merenkulkua.

Luotsaus edistää turvallisuutta, ympäristönsuojelua sekä yhteiskunnan ja ihmisten hyvinvointia. Luotsien asiantuntemuksen avulla alukset liikkuvat rannikollamme turvallisesti ja sujuvasti, mikä vähentää onnettomuusriskejä ja ympäristövahinkoja.

Samalla luotsaustoiminnan järjestämisellä on vaikutuksia esimerkiksi ilmastonmuutokseen ja luonnon monimuotoisuuteen.

Tässä osiossa kerromme toimintamme vastuullisuudesta vastuullisuusohjelmamme teemojen – turvallisuus, ympäristö, henkilöstö, asiakkaat ja yhteiskunta – näkökulmista.

# Vastuullisuuden johtaminen Finnpilotissa

Valtio edellyttää omistamiltaan yrityksiltä yritysvastuun edelläkävijyyttä. Tämä tarkoittaa vastuullisuusasioiden integroimista strategiaan ja palkitsemiseen, tavoitteellista yritysvastuun johtamista sekä vaikutusten selvittämistä ja seurantaa niin omassa toiminnassa kuin kumppaniverkostossakin.

Finnpilotin vastuullisuustyötä ohjaavat keväällä 2024 uudistettu strategiaamme, toimintaperiaatteet, tunnistetut yritysvastuun ohjeet ja periaatteet, sekä kansainväliset sopimukset, julistukset ja suositukset. Arvoihimme ja eettisiin periaatteisiimme nojaamalla jokainen finnpilotilainen voi varmistua toimivansa vastuullisesti sekä eettisesti oikein. Käytössämme on ulkopuolisen tahon ylläpitämä anonyymi Whistleblowing-ilmoituskanava, jonka kautta kuka tahansa voi antaa palautetta toiminnastamme tai kertoa huomaamastaan epäkohdasta.

Pyrimme huomioimaan vastuullisuusnäkökulmat kaikessa päätöksenteossamme. Kun toimintamme on läpinäkyvää ja taloutemme vakaalla pohjalla, pystymme hoitamaan erityistehtäväämme tehokkaasti ja pitkäjänteisesti. Arvioimme toimintaamme kriittisesti niin sisäisesti kuin ulkopuolisten asiantuntijoidenkin toimesta. Laatu- ja ympäristönhallintajärjestelmämme on auditoitu ISO 9001, ISO 14001 ja ETJ+ -sertifikaatein.

Vastuullistyötämme johtaa Finnpilotin johtoryhmä vuosittain tarkasteltavan vastuullisuusohjelmamme mukaisesti. Ohjelmassa on huomioitu kaikki ESG-ulottuvuudet (ympäristövastuu, sosiaalinen vastuu, hyvä hallintotapa). Finnpilotin vastuullisuusohjelman teemat vuonna 2024 olivat ympäristö, henkilöstö, asiakkaat, yhteiskunta sekä turvallisuus, joka läpileikkaa neljä ensiksi mainittua. Vastuullisuusohjelman sisältöä ja toteutumista tarkastellaan säännöllisesti johtoryhmässä sekä henkilöstö- ja vastuullisuusvaliokunnassa. Finnpilotin hallitus on sitoutunut vastuullisuustavoitteisiin ja seuraa työn etenemistä kokouksissaan.

Vuonna 2024 julkaistu valtionyhtiöiden toimintaa ohjaava periaatepäätös nostaa yhä vahvemmin esiin vastuullisuuden merkitystä valtionyhtiöissä. Myös Finnpilotissa vastuullisuustyötä halutaan viedä eteenpäin aiempaakin johdonmukaisemmin, tavoitteellisemmin ja läpinäkyvämmiin. Tätä tavoitetta tukemaan Finnpilotiin perustettiin 1.9.2024 alkaen viestintä- ja vastuullisuusjohtajan tehtävä. Uusi johtoryhmärooli vahvistaa vastuullisuustyön entistä vahvempaa integrointia Finnpilotin strategiaan.

Pyrimme jatkuvasti lisäämään ymmärrystämme myös toimitus- ja alihankintaketjujemme liiketoiminnan vastuullisuudesta. Seuraamme ostopalveluidemme hiilijalanjälkeä siinä määrin, kuin se on kohtuudella mahdollista. Suurimpien hankintojemme

yhteydessä määrittelemme tarjoajille vastuullisuusvaatimukset erillisessä vastuullisuusliitteessä.

Vuonna 2024 Finnpilot valmistautui EU-kestävyysraportointidirektiivin (Corporate Social Responsibility Directive, CSRD) mukaiseen vastuullisuusraportointiin alkaen kertomusvuodesta 2025. Osana CSRD-raportointiin valmistautumista vastuullisuusohjelman teemoja tarkasteltiin keväällä toteutetussa kaksoisolennaisuusanalyysissä. Olennaisuusanalyysin tulokset eivät tuoneet merkittäviä muutoksia tai lisäyksiä vastuullisuusohjelman teemoihin, mutta käynnistivät pohdinnan siitä, tulisiko Finnpilotin siirtyä vuoden 2025 alusta lähtien ESG-jaottelun (Environment, Social, Governance) mukaiseen raportointiin. CSRD-raportointi rakentuu pitkälti ESG-periaatteiden ympärille, joten ESG-jaottelun todettiin tarjoavan viestinnällisesti selkeimmän rakenteen yritysvastuun raportointiin. Uusi rakenne helpottaa eri sidosryhmien tarpeisiin vastaamista sekä tietojen vertailtavuutta. Päätettiin, että Finnpilot raportoi voimassa olevan jaottelun mukaan (turvallisuus, ympäristö, henkilöstö, asiakkaat, yhteiskunta) vielä vuodesta 2024 muokaten vastuullisuusohjelmaansa vuoden 2025 alussa ESG-viitekehystä vastaavaksi. Samalla kaksoisolennaisuusanalyysin tulokset päätettiin varmentaa erillisessä kyselyssä sidosryhmille vuonna 2025.

Kaksoisolennaisuusanalyysi toimi pohjana, kun uudistimme keväällä 2024 strategiaamme. Tavoitteenamme oli integroida vastuullisuusteemamme strategian painopisteisiin. Tavoitteena oli myös kuvata vastuullisuuden johtamismallimme aiempaa selkeämmin sekä koota vastuullisuustyön ympärille osallistava, henkilöstön edustajista koostuva foorumi, jonka tehtävänä on suunnitella ja edistää vastuullisuustoimenpiteitämme. Molemmat tavoitteet toteutuivat. Finnpilotissa on toiminut vuoden 2024 alusta alkaen Vastuullisuus-

foorumi, joka keskittyy vastuullisuuden kehittämiseen, tavoitteiden asetantaan ja seurantaan. Vastuullisuuden johtamismalli on kuvattu tällä sivulla.

CSRD-valmistelu oli Finnpiilotissa syksyllä 2024 jo pitkällä, kun hallituksen esitys laiksi kirjanpitolain 1 ja 7 luvun muuttamisesta hyväksyttiin eduskunnassa. Muutoksen taustalla oli komission delegoitu direktiivi (EU) 2023/2775 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2013/34/EU muuttamisesta yritysten kokoluokkien raja-arvojen osalta. Eduskunnan hyväksynnän myötä nostettiin yrityksen liikevaihdon ja taseen euromääräisiä kriteerejä, joiden perusteella yrityksen kuuluminen CSRD:n piiriin määräytyy. Finnpiilot jäi kooltaan näiden rajojen alapuolelle, eikä näin ollen lukeudu EU:n pakollisen kestävyysraportoinnin piiriin. Tästä huolimatta valmistaudumme vastuullisuusraportointimme varmentamiseen lähivuosina ja kehitämme raportointiamme ESRS-standardien (European Sustainability Reporting Standards) suuntaan. Mahdollisena viitekehyksenä toimii EFRAG:in joulukuussa 2024 julkaisema VSME ESRS -standardi (Voluntary ESRS for non-listed- and SME enterprises), jonka sisältöön perehdymme kevään 2025 aikana.

Vastuullisuuden kehittäminen ja vastuullisuustyön johtaminen on jatkuvaa oppimista. Päätöksemme perustuvat tämänhetkiseen parhaaseen tietoon, mutta lisääntyvä tieto voi myöhemmin muuttaa arvioitamme. Myös päästölaskennan tietomme täydentyvät vuosi vuodelta. Päästöistämme voit lukea lisää osiosta Ympäristö.

Tässä vuosikertomuksen osiossa raportoimme vastuullisuudetamme vastuullisuusohjelmamme teemojen mukaisesti. Ohjelman runko on esitelty seuraavalla sivulla.

**VASTUULLISUUS-FOORUMI  
4 x VUODESSA:**

- TAVOITTEET
- MITTARIT
- ETENEMINEN
- DOKUMENTAATION TARKASTELU JA PÄIVITTÄMINEN
- MAHDOLLISTEN TYÖRYHMIEN PERUSTAMINEN

**VASTUULLISUUDEN JOHTAMINEN FINNPILOTISSA:**

**Hallitus:** hyväksyy vastuullisuustyön strategiset linjaukset, teemat ja painopistealueet, seuraa työn etenemistä

**Henkilöstö- ja vastuullisuusvaliokunta:** käsittelee ESG-teemoja jokaisessa kokouksessaan

**Toimitusjohtaja:** kokonaisvastuu vastuullisuustyöstä osana Finnpiilotin kaikkea toimintaa

**Viestintä- ja vastuullisuusjohtaja:** vastuullisuustyön pitkän aikavälin suunnittelu – tavoitteet, aloitteet, seuranta, raportointi

**Johtoryhmän jäsenet:** ESG-näkökulmat osana kaikkea johtamista

**HSEQ-päällikkö:** laskenta, erit. ympäristö ja työturvallisuus tunnusluvut, ympäristöjärjestelmät

**HRD-päällikkö:** henkilöstön tunnusluvut

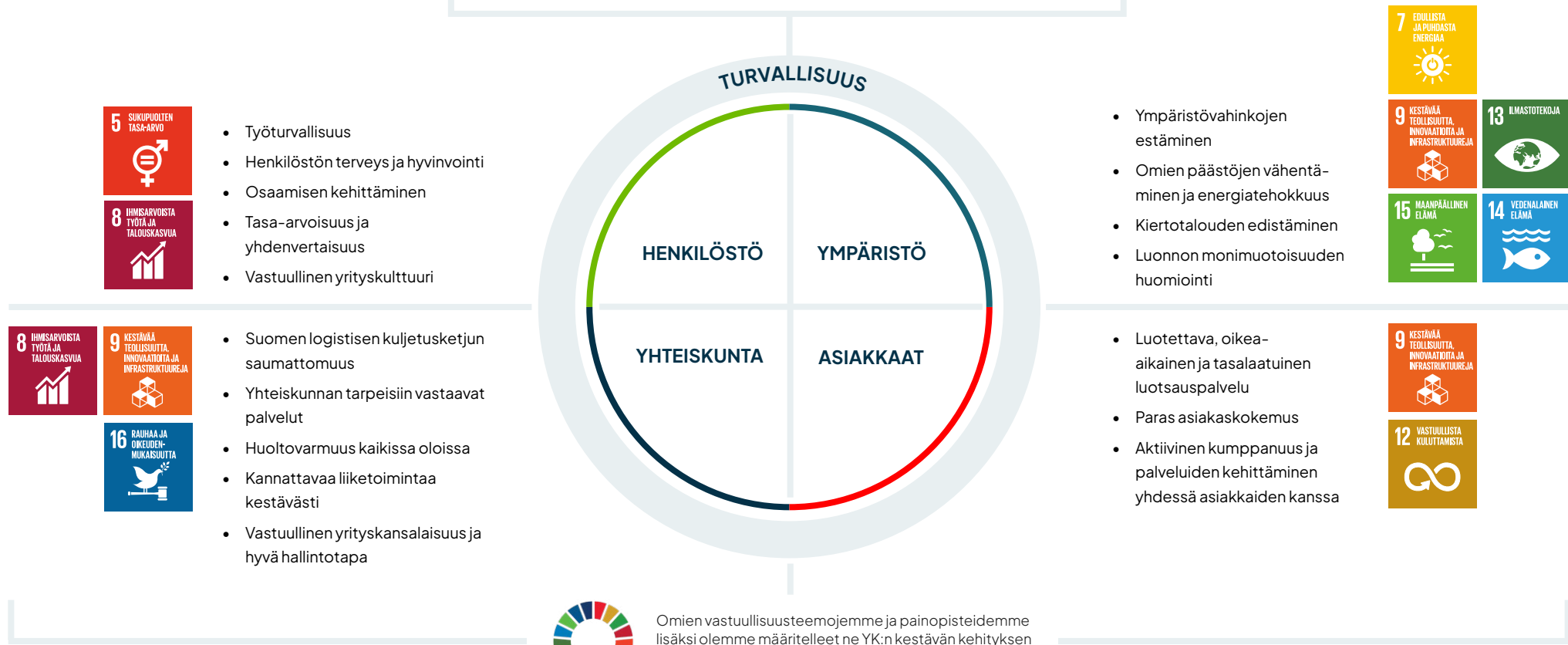
**Pääkirjanpitäjä:** tietojen varmennukseen liittyvä koordinointi

**Eri osa-aluiden asiantuntijat & työryhmät:** tiedon tuottaminen

**Koko henkilöstö:** vastuullinen toiminta ja toimintatapojen kehittäminen

## FINNPILOTIN VASTUULLISUUSOHJELMA 2023–2024

Suojaamme herkkää Itämeren ympäristövahingoilta.  
Huolehdimme henkilöstömme turvallisen työn tekemisestä.  
Varmistamme luotsattavien alusten turvallisen kulun.  
Takaamme merikuljetusten sujuvuuden ja toimintamme jatkuvuuden kaikissa oloissa.



Omien vastuullisuusteemojemme ja painopisteidemme lisäksi olemme määritelleet ne YK:n kestävästä kehityksestä johtuvat tavoitteet, joita toimintamme erityisesti tukee.

## TURVALLISUUS

# Turvallisuus ensin, aina

Turvallisuus on Finnpiilotin toiminnan perusta ja läpileikkaava elementti koko vastuullisuusohjelmassamme. Tarkastelemme neljän muun vastuullisuusteeman (ympäristö, henkilöstö, asiakkaat, yhteiskunta) tavoitteita aina turvallisuuden kautta. Huomioimme kaikessa päätöksenteossamme turvallisuusnäkökulmat ja arvioimme työtapojamme aina riskiperusteisesti. Aktiivisella havainnoinnilla tuemme avoimen ja turvallisemman työkulttuurin rakentumista. Vuonna 2024 Finnpiilotissa tapahtui monia merkittäviä asioita turvallisuuden saralla. Tässä osiossa pääset tutustumaan niistä tärkeimpiin.

Vuonna 2024 panostimme strategiamme mukaisesti yhteiseen oppimiseen myös turvallisuuden saralla. Vuoden alussa käynnistetty koko henkilöstön yhteinen Uutsiikki-kuukausikokous alkaa joka kerta toimitusjohtajan pitämällä työturvallisuuskatsauksella. Katsauksessa nostetaan esiin ajankohtaisia aiheita ja käydään läpi tapahtuneita työtapaturmia tai läheltä piti -tilanteita. Katsausten aiheet vaihtelivat vuoden aikana turvallisesta työvaatetuksesta kansainvälisissä sisarorganisaatioissa sattuneisiin työtapaturmiin/ onnettomuuksiin ja niistä oppimiseen. Teimme myös intraan useita työturvallisuustapahtumia, joiden tavoitteena on jakaa tapahtumat ja niiden opit laajalle organisaatioon, jotta vastaavilta vältyttäisiin jatkossa.

Työturvallisuuden osalta kehitimme alukseen nousun ja sieltä poistumisen käytäntöjä. Yksityiskohtaisiin riskiarvioihin perustunut keskustelu veneiden A-mastojen poistosta saatiin päätökseen ja A-mastot korvataan luotsitasoilla määräaikaistelakointien yhteydessä niissä veneissä, joissa mastoja vielä on käytössä. Vuoden aikana käytiin sisäistä keskustelua veneen sijainnista alukseen nähden leidareiden kiipeämisen aikana. Tämä keskustelu jatkuu. Tavoitteena on sopia yhteiset periaatteet ja käytännöt aiheen ympärille. Veneiden turvallisuutta parannettiin vaihtamalla pelastuslauttoja portaittain Viking S30 Exchange ohjelman mukaisiin lauttoihin.



## TURVALLISUUS-TEEMAN PAINOPISTEET OVAT OSA NELJÄÄ MUUTA VASTUULLISUUSTEEMAAMME:

**Ympäristö:** Suojaamme herkkää Itämeren ympäristövahingoilta

**Henkilöstö:** Huolehdimme henkilöstömme turvallisesta työn tekemisestä

**Asiakkaat:** Varmistamme luotsattavien alusten turvallisen kulun

**Yhteiskunta:** Takaamme merikuljetusten sujuvuuden ja toimintamme jatkuvuuden kaikissa oloissa



Finnpilotin johto ja päälliköitä osallistui TIETO24-harjoituksen intensiivijaksolle.

## YHTEISKUNNAN VALMIUSHARJOITUS TIETO24

TIETO24-harjoitus huipentui kaksipäiväiseen intensiivijaksoon syksyllä 2024. Harjoituksen tavoitteena oli kehittää yritysten ja viranomaisten yhteistyötä sekä varautumista erilaisiin häiriötilanteisiin, kuten kyberhyökkäyksiin, informaatiovaikuttamiseen ja fyysisiin uhkiin. Harjoituksen järjestämisestä vastasi Huoltovarmuuskeskus, ja sen käytännön järjestelyistä huolehti Digipooli. Harjoitukseen osallistui yhteensä 184 organisaatiota ja noin 750 henkilöä.

Meriturvaan valmistui ensimmäisten joukossa maailmassa Pilot Transfer Arrangement (leidarijärjestelyt) harjoittelumahdollisuus, jota finnpilotilaiset pääsivät testaamaan pelastautumiskursseilla. Pitkäjänteinen työmme luotsileidareiden turvallisuuden varmistamiseksi on jatkunut myös kansainvälisellä tasolla. Olemme olleet mukana Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien kanssa käynnissä olevassa IMO:n NCSR-komitean kirjeenvaihtotyöryhmässä, jossa on jatkettu SOLAS-sopimuksen leidarimääräyksien uudelleen määrittelyä. Kirjeenvaihtotyöryhmän työ on valmis ja menee 2025 kesällä MSC:n (Maritime Safety Committee) käsiteltäväksi.

EMPA:n (European Maritime Pilots' Association) julkaisema EMPAsafe-sovellus otettiin koekäyttöön rajatulle joukolle Finnpilotin luotseja. Sovelluksen avulla luotsit voivat jakaa turvallisuushavaintojaan kansainvälisesti. Sovelluksen mahdollista integraatiota Finnpilotin omaan havaintoraportointijärjestelmään selvitetään.

Navigointiturvallisuus oli vahvasti esillä kertomusvuonna. Venäjän hyökkäyssodan vaikutukset näkyivät niin veneissämme kuin luotsattavilla aluksillakin esiintyneinä GNSS-häiriöinä. Raportoimme esiintyneistä häiriöistä viranomaiselle. Päivitimme luotsien käyttämän karttamateriaalin kilpailuttamalla navigointisovelluksemme. Uuden sovelluksen käyttöönotto vietiin läpi syksyllä 2024. Sovellus tarjoaa luotsiemme käyttöön ajantasaisen vektorikartta-aineiston, mahdollisuuden digitaalisten luotsaussuunnitelmien tekoon, sekä aiemmin käytössä ollut sovellusta monipuolisemmat navigointityökalut.

Päivitimme vuoden aikana valmius- ja jatkuvuus suunnitelmiamme. Työpajoissa tarkastelimme suunnitelmiamme sisältöä ja toimivuutta johdon ja organisaation muiden asiantuntijoiden kesken. Pääsimme

myös testaamaan kriisinhallintamme toimivuutta osallistuessamme TIETO24-valmiusharjoitukseen. Harjoituksen fokuksessa oli tällä kertaa energia-ala ja siihen kytkeytyvä logistiikka. Kokosimme harjoituksesta joukon huomioita, joiden avulla pystymme kehittämään jatkuvuus- ja valmiussuunnitelmiamme edelleen. Vuonna 2025 koostamme jatkuvuus- ja valmiustoiminnan vuosikellon sekä perehdytämme entistä laajemman joukon organisaatiomme osajia suunnitelmien sisältöön.

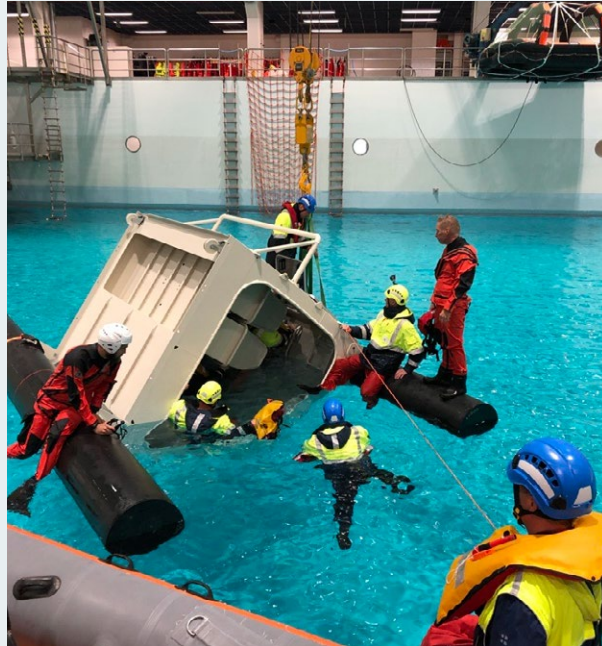
Työskentelimme asemien turvallisuusrutiinien vakiinnuttamisen parissa. Nostimme viestinnässämme esiin läheltä piti -tilanteita, jotta oppisimme yhdessä tapahtuneista. Kerroimme onnistuneista ratkaisuista turvallisen työympäristön rakentamisessa.

Luokittelemme erityyppiset ja eri kokoiset vahingot vakavuusjärjestykseen lajinsa (henkilöstöön/ympäristöön/omaisuuteen kohdistuvat vahingot) ja vakavuutensa mukaan (0 = ei vahinkoa – 5 katastrofaalinen onnettomuus). Luokittelu nojaa luotsaus- ja kuljetustoiminnan näkökulmiin sekä kansainvälisiin ja kansallisiin ohjeisiin ja onnettomuusluokitteluihin.

Henkilöstölle, luotsattavana oleville aluksille tai omalle kalustollemme ei tapahtunut vakavaksi onnettomuudeksi luokiteltavia vahinkoja vuonna 2024. Luotsatut alukset tai oma kalustomme eivät aiheuttaneet myöskään vakavaksi onnettomuudeksi luokiteltavia ympäristövahinkoja.

Työtapaturmia tapahtui työtehtävissä neljä (4) kappaletta (2023: 4), jonka lisäksi ensiaputapauksia oli viisi (5) työtehtävissä (2023: 5) ja kaksi (2) työmatkalla (2023: 0). Työturvallisuuskulttuurin parantaminen jatkuu havaintojen tehokkaan käsittelyn, koulutusten ja säännöllisen viestinnän keinoin.





### HARJOITTELU, HARJOITTELU, HARJOITTELU

Uudet kutterinhoitajat ja luotsit käyvät työhön tultuaan kaksipäiväisen Meriturvan turvallisuuskurssin, jossa harjoitellaan tarvittavat hätätilannemenettelyt. Kutterinhoitajien ja luotsien on lisäksi käytävä ainakin kerran viidessä vuodessa päivän kestävä pelastautumiskurssi.

Luotsiasemat järjestävät vähintään kerran vuodessa meripelastusharjoitukset omalla kalustolla. Harjoituksissa käydään läpi varusteet ja kokeillaan, että ne toimivat. Myös ensiapu- ja sammutusvälineet käydään läpi.

MOB-harjoitus (Man overboard) järjestetään asemittain kerran kuukaudessa. Kaikki luotsit ja kutterinhoitajat osallistuvat harjoitukseen vähintään kaksi kertaa vuodessa. Kerran kolmessa vuodessa järjestetään ulkopuolisen vetämänä asemakohtainen pelastautumisharjoitus. Lisäksi luotsiasemilla pidetään paloharjoitukset vähintään kerran vuodessa.

Turvallisuuskierroksilla tehdään järjestelmällinen tarkastuskierros työympäristössä. Turvallisuuskierosten tavoitteena on tunnistaa turvallisuusriskejä, lisätä turvallisuustietoisuutta ja kehittää turvallisuuskulttuuria.

Omien harjoitusten lisäksi osallistumme säännöllisesti myös viranomaisten järjestämiin harjoituksiin. Henkilöstömme ja kalustomme on tarvittaessa viranomaisen käytettävissä lyhyellä vasteajalla esimerkiksi meripelastus- ja ympäristövahingontorjuntatehtäviin.



VUONNA 2024  
JÄRJESTETTIIN PALO- JA  
PELASTUSHARJOITUKSIA

**118** KPL  
(2023: 55 KPL)

VUONNA 2024  
JÄRJESTETTIIN  
TURVALLISUUSKIERROKSIA

**95** KPL  
(2023: 119 KPL)



Kehitämme työturvallisuutta pitkäjänteisesti.

Olemme Työterveyslaitoksen koordinoiman Nolla tapaturmaa -foorumin jäsen.

Tavoitteenamme on nolla tapaturmaa -taso.



KESKEISET TURVALLISUUSTAVOITTEEMME  
LÄPILEIKKAAVAT MUUT VASTUULLISUUSTEEMAT

ONNISTUMINEN 2024

VALMIS TAI VAKITUINEN TOIMINTATAPA/KEHITYS JATKUU/ALUSSA

<p><b>YMPÄRISTÖ:</b> Suojaamme herkkää Itämeren ympäristövahingoilta. Luotsattavat alukset tai oma kalustomme eivät aiheuta vakavaksi onnettomuudeksi* luokiteltavia ympäristövahinkoja.</p>	<p>Luotsattavat alukset tai oma kalustomme eivät aiheuttaneet vakavaksi onnettomuudeksi luokiteltavia ympäristövahinkoja.</p>	
<p><b>HENKILÖSTÖ:</b> Huolehdimme henkilöstömme turvallisesta työn tekemisestä. Henkilöstöllemme ei tapahdu vakavaksi onnettomuudeksi* luokiteltavia vahinkoja.</p>	<p>Henkilöstöllemme ei tapahtunut vakavaksi onnettomuudeksi luokiteltavia vahinkoja vuonna 2024. Tapaturmia sattui 11 kpl, joista 4 kpl varsinaisia työtapaturmia (lievä onnettomuus) ja 7 kpl ensiaputapauksia.</p>	
<p><b>ASIAKKAAT:</b> Varmistamme luotsattavien alusten turvallisen kulun. Luotsattaville aluksille ei aiheudu vakavaksi onnettomuudeksi* luokiteltavia vahinkoja.</p>	<p>Luotsattaville aluksille ei tapahtunut vakavaksi onnettomuudeksi luokiteltavia vahinkoja.</p>	
<p><b>YHTEISKUNTA:</b> Takaamme merikuljetusten sujuvuuden ja toimintamme jatkuvuuden kaikissa oloissa.</p>	<p>Luotsauspalvelu toimi keskeytyksettä vuoden jokaisena päivänä, sääolosuhteista johtuvia lyhyitä keskeytyksiä lukuun ottamatta. Luotsin sai palveluaikojemme (merialueilla 3 tuntia) puitteissa 99,5 % luotsauksista. Toiminnassamme ei sattunut vakavia kyberturvallisuuspoikkeamia.</p>	

\* asteikko: katastrofaalinen onnettomuus, erittäin vakava onnettomuus, vakava onnettomuus, lievä onnettomuus, vahinkotapahtuma, ei onnettomuutta

## YMPÄRISTÖ

# Luotsaustoiminnan vaikutukset ympäristöön

Luotsaus suojaa Itämeren alusliikenteen haitoilta ja ympäristöonnettomuuksilta. Luotsaustoiminnan järjestäminen jättää myös jälkiä ympäristöön. Haluamme minimoida omat negatiiviset ympäristövaikutuksemme ja tehdä osamme ilmastomuutoksen ratkaisemiseksi. Tavoitteenamme on vähentää kokonaispäästöjämme 50 % vuoteen 2030 mennessä (vertailuvuotena 2021). Tulevat vuodet asettavat meille haasteita erityisesti luotsinkuljetuskalustomme kehittämisessä entistä energiatehokkaammaksi.

### RAPORTOINTIVAATIMUKSET MUUTOKSESSA

Vastuullisuuden johtaminen -osiossa kerroimme Finnpiilotin jääneen kirjanpitolain muutoksen myötä EU:n pakollisen kestävyysraportointivaatimuksen ulkopuolelle. Muutos oli tervetullut, sillä tiedonkeruun ja laskennan työllistyvyys ja vastuullisuusmitariston koostaminen CSRD:n edellyttämässä laajuudessa ovat osoittautuneet nykyisillä resursseillamme haastavaksi. Työtä on ollut paljon erityisesti ympäristöön liittyvässä tiedonkeruussa, kun tietoa on jouduttu kokoamaan pieninä palasina, pitkälti käsityönä, eri lähteistä. Tiedonkeruun automatisointi on tulevaisuuden tavoitteemme, mutta etenee hitaasti. ERSR-standardien mukainen raportointi edellyttää laajaa raportointia myös koko arvoketjun

osalta. Kehitämme jatkuvasti toimittajaseurantaamme, mutta alihankkijoiden toiminnan vastuullisuuden todentaminen CSRD:n edellyttämässä laajuudessa olisi ollut nykyresursseillamme suuri haaste. Raportointivuottamme 2025 viitoittaa EFRAG:in vuoden lopussa julkaisema VSME-standardi (Voluntary reporting standard for SMEs).

### POSITIIVISIA JA NEGATIIVISIA YMPÄRISTÖVAIKUTUKSIA

Luotsauksella on merkittäviä positiivisia vaikutuksia ympäristöön. Varmistamme alusten turvallisen kulun kapeilla saaristoväylillä ja raportoimme aktiivisesti alusten puutteisiin ja ympäristöön liittyvistä havainnoistamme. Ajoissa viranomaisten tietoon tullut



### VASTUULLISUUSOHJELMAMME PAINOPISTEET:

- Ympäristövahinkojen estäminen
- Omien päästöjen vähentäminen ja energiatehokkuus
- Kiertotalouden edistäminen
- Luonnon monimuotoisuuden huomiointi

## ASiantuntija meren puolella

Itämeri on matala sisämeri ja yksi maailman herkimmistä ja saastuneimmista meristä, joka kärsii erityisesti rehevöitymisestä. Myös öljykuljetukset, lisääntyvä laivaliikenne, ylikalastus, ilmastonmuutos ja muu ihmistoiminta uhkaavat Itämerta. (WWF Suomi)

Luotsaus on yksi Suomen valtion tärkeistä riskinhallintakeinoista Itämeren suojelemiseksi.



havainto saattaa parhaassa tapauksessa estää suuremmat vahingot ympäristölle tai ihmisille.

Toimintamme lainsäädännön- ja määräystenmukaisuutta tarkastellaan säännöllisesti sisäisten ja ulkoisten ympäristöauditointien yhteydessä. Merkittävimmissä hankinnoissa sisällytämme ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset teknisiin vaatimuksiin ja viestimme niistä tarjouspyyntövaiheessa toimittajille. Verkko-pohjainen ympäristökoulutus on pakollinen koko henkilöstölle ja sen suorittavat kaikki meille töihin tulevat.

Tarkastelemme säännöllisesti sidosryhmiemme ympäristönäkökohtia sekä päivitämme toimintamme ympäristövaikutusten arviota. Arvioimme vaikutusmahdollisuuksiamme niin positiivisten kuin negatiivistenkin vaikutusten osalta. Positiivinen vaikutuksemme, herkän Itämeren suojele ympäristöhaitoilta, sisältyy jo yrityksen perustehtävään. Merialan toimijoiden yhteisen tiedonhaldinnan ja -vaihdon kehittyessä meillä on osaltamme mahdollisuus vaikuttaa entistä enemmän esimerkiksi luotsattavan aluksen ympäristöystävälliseen kulkunopeuteen sekä sitä kautta polttoaineen kulutukseen.

Suorista negatiivisista ympäristövaikutuksista meidän merkittävimmän osan muodostavat luotsiveneidemme aiheuttamat GHG-päästöt. Alusten polttoaineiden suoran polton osuus kokonaispäästöistämme on noin 50 % ja osuus kasvaa, kun myös elinkaaren aikaiset päästöt huomioidaan. Käyttämämme sähkö on lähes sataprosenttisesti päästötöntä. Olemme pyrkineet lisäämään omaa sähköntuotantoamme rakennuttamalla luotsiasemille tuuli- ja aurinkovoiman tuotantoa. Harmajalla tuotamme aurinkovoimaa, Hangossa puolestaan tuulivoimaa. Emäsalon asemalla on sekä tuuli- että aurinkovoimalat. Tuulivoimalamme ovat olleet

vikaherkkiä eivätkä toistaiseksi ole tuottaneet odotetusti. Oman sähköntuotannon lisäämiseen meitä kannustaa ympäristönäkökulmien lisäksi myös huoltovarmuusnäkökulma. Jatkamme voimallisamme esiintyneiden ongelmien selvittämistä, jotta voimalat saadaan tuottamaan odotusten mukaan.

## KOHTI PÄÄSTÖVÄHENNYSVAOITTEITA

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on asettanut useita ympäristötavoitteita, jotka pyrkivät vähentämään merenkulun ympäristövaikutuksia Pariisin ilmastopimuksen mukaisesti. Omistajapoliittisessa periaatepäätöksessä (2024) Suomen valtio edellyttää yhtiöidensä ottavan huomioon tavoitteen hiilineutraalista Suomesta 2035 ja Pariisin ilmastopimuksen tavoitteet ilmastomuutoksen hillitsemiseksi 1,5 asteeseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön johtaman fossiilittoman liikenteen työryhmän suositusten mukaisesti tavoitteenamme on vähentää kokonaispäästöjemme absoluuttista määrää 50 % vuoteen 2030 mennessä (vertailuvuotena vuosi 2021). Tavoite kattaa Green-

  
**KOKONAISPÄÄSTÖMME VUONNA 2024**  
**OLIVAT 5 252 tCO<sub>2</sub>e**  
 (2023: 4 478 tCO<sub>2</sub>e).



## PÄÄSTÖJEN KEHITYKSEN MITTARIT

Kokonaispäästöt scope 1-3 tCO<sub>2</sub>e (vertailuvuosi 2021)

- ▶ Tavoite -50 % vuoteen 2030 mennessä
- ▶ Toteutuma 2024: -16,2 %

Scope 1 -päästöjen kehitys (tCO<sub>2</sub>e) luotsausmääriin suhteutettuna (vertailuvuosi 2013)

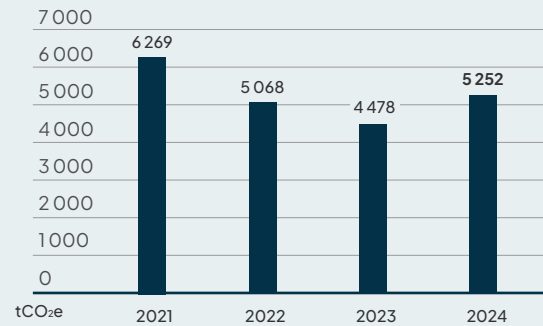
- ▶ Tavoite 2024: -27,3 %
- ▶ Toteutuma -22,0 %

Veneiden päästöjen kehitys (tCO<sub>2</sub>e) veneillä ajettuihin maileihin suhteutettuna (vertailuvuosi 2020)

- ▶ Tavoite 2024: -33 %
- ▶ Toteutuma: -17,9 %

house Gas Protocol -laskentamenetelmän osat scope 1 (omat suorat kasviuonekaasupäästömme), 2 (omaan käyttöön ostetun energian päästöt) ja 3 (epäsuorat päästömme, esimerkiksi ostopalvelut). Tavoitteenamme myös on pienentää merellä liikkuvan kalustomme polttoaineen kulutuksesta aiheutuvia suhteellisia hiilidioksidipäästöjä (tCO<sub>2</sub>e / luotsaus, vertailuvuosi 2013) sekä veneiden polttoaineen kulutuksesta aiheutuvia päästöjä veneillä ajettuihin maileihin suhteutettuna (tCO<sub>2</sub>e / NM, vertailuvuosi 2020).

### KOKONAISPÄÄSTÖJEN KEHITYS SCOPE 1-3



	2021	2022	2023	2024
Scope 1	3 937	3 564	2 755	2 683
Scope 2	601	42	28	41
Scope 3	1 731	1 465	1 695	2 528
<b>Yhteensä</b>	<b>6 269</b>	<b>5 068</b>	<b>4 478</b>	<b>5 252</b>
Muutos edellisvuoteen		-19,2 %	-11,6 %	+17,3 %
Muutos vertailuvuoteen 2021		-19,2 %	-28,6 %	-16,2 %
Scopejen ulkopuolella	-	-	-	709

Vuosien 2021-2024 päästötietojen vertailussa on huomioitava raportointimenetelmien kehittyminen. HVO:n käytöstä syntyvä CO<sub>2</sub> on raportoitu kertomusvuodesta 2024 alkaen GHG-protokollan mukaisesti scopejen ulkopuolisina päästöinä. HVO:n päästökerroin tarkentui 2024 laskennassa, kun Tilastokeskuksen julkaisemat uudet biopolttoöljyn kertoimet korvasivat valmistajan aiemmin ilmoittaman. Scope 3 -laskenta kattaa aiempaa laajemmin joukon päästöjä, mikä parantaa kokonaiskuvaa, mutta saattaa vaikuttaa lukujen vertailtavuuteen eri vuosien välillä. Aiempien vuosien laskentaa on tarkennettu siinä määrin, kuin se on kohtuudella mahdollista. Vuosien 2021-2024 päästöluvut eivät kuitenkaan ole täysin vertailukelpoisia keskenään.

### PÄÄSTÖLASKENTA 2024: SCOPE 3 -PÄÄSTÖT KASVOIVAT

Osa nopeista veneistämme hyödyntää energianlähteenään uusiutuvaa polttoöljyä (HVO). HVO ei sovellu kaiken kalustomme konekantaan ja sen jakelualue ei kata koko toiminta-alueitamme. Jakelualue laajenee kuitenkin vuosi vuodelta. HVO:n käyttö lisää veneiden suhteellista polttoaineenkulutusta (litraa/luotsaus) hieman.

HVO:n käytöstä syntyvä CO<sub>2</sub> on raportoitu kertomusvuodesta 2024 alkaen GHG-protokollan mukaisesti scopejen ulkopuolisina päästöinä. HVO:n käytöstä aiheutuvat muut päästöt, CH<sub>4</sub> ja N<sub>2</sub>O, on sisällytetty scope 1 -lukuun. HVO:n elinkaaren aikaiset epäsuorat päästöt on sisällytetty scope 3 -kategoriaan, jonne olemme vuonna 2024 lisänneet myös polttoöljyn scope 3 -päästöt (esim. jalostuksesta ja kuljetuksesta aiheutuvat päästöt). Scope 3 -päästömme kasvoivat edellisvuodesta uusien

päästölähteiden huomioimisen myötä. Tällä oli vaikutusta myös kokonaispäästöihimme, jotka kasvoivat 17,3 % huolimatta siitä, että suorat päästömme, scope 1, laskivat hieman.

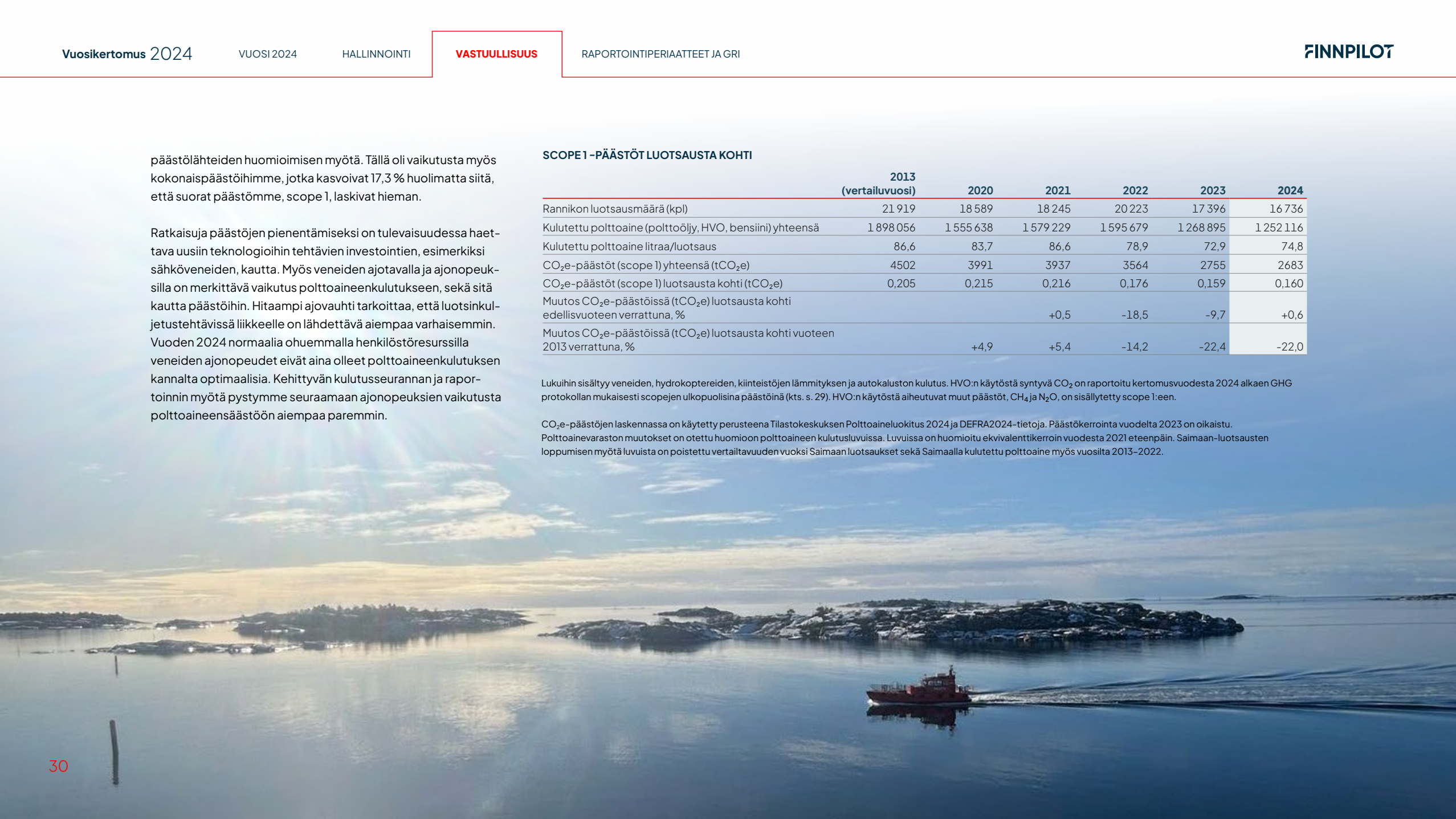
Ratkaisuja päästöjen pienentämiseksi on tulevaisuudessa haettava uusiin teknologioihin tehtävien investointien, esimerkiksi sähköveneiden, kautta. Myös veneiden ajotavalla ja ajonopeuksilla on merkittävä vaikutus polttoaineenkulutukseen, sekä sitä kautta päästöihin. Hitaampi ajovauhti tarkoittaa, että luotsinkuljetustehtävissä liikkeelle on lähettävä aiempaa varhaisemmin. Vuoden 2024 normaalia ohuemmalla henkilöstöressurssilla veneiden ajonopeudet eivät aina olleet polttoaineenkulutuksen kannalta optimaalisia. Kehittyvän kulutus seurannan ja raportoinnin myötä pystymme seuraamaan ajonopeuksien vaikutusta polttoaineensäästöön aiempaa paremmin.

**SCOPE 1 –PÄÄSTÖT LUOTSAUSTA KOHTI**

	2013 (vertailuvuosi)	2020	2021	2022	2023	2024
Rannikon luotsausmäärä (kpl)	21 919	18 589	18 245	20 223	17 396	16 736
Kulutettu polttoaine (polttoöljy, HVO, bensiini) yhteensä	1 898 056	1 555 638	1 579 229	1 595 679	1 268 895	1 252 116
Kulutettu polttoaine litraa/luotsaus	86,6	83,7	86,6	78,9	72,9	74,8
CO <sub>2</sub> e-päästöt (scope 1) yhteensä (tCO <sub>2</sub> e)	4502	3991	3937	3564	2755	2683
CO <sub>2</sub> e-päästöt (scope 1) luotsausta kohti (tCO <sub>2</sub> e)	0,205	0,215	0,216	0,176	0,159	0,160
Muutos CO <sub>2</sub> e-päästöissä (tCO <sub>2</sub> e) luotsausta kohti edellisvuoteen verrattuna, %			+0,5	-18,5	-9,7	+0,6
Muutos CO <sub>2</sub> e-päästöissä (tCO <sub>2</sub> e) luotsausta kohti vuoteen 2013 verrattuna, %		+4,9	+5,4	-14,2	-22,4	-22,0

Lukuihin sisältyy veneiden, hydrokoptereiden, kiinteistöjen lämmityksen ja autokaluston kulutus. HVO:n käytöstä syntyvä CO<sub>2</sub> on raportoitu kertomusvuodesta 2024 alkaen GHG protokollan mukaisesti scopejen ulkopuolisina päästöinä (kts. s. 29). HVO:n käytöstä aiheutuvat muut päästöt, CH<sub>4</sub> ja N<sub>2</sub>O, on sisällytetty scope 1:een.

CO<sub>2</sub>e-päästöjen laskennassa on käytetty perusteena Tilastokeskuksen Polttoaineluokitus 2024 ja DEFRA2024-tietoja. Päästökerrointa vuodelta 2023 on oikaistu. Polttoainevaraston muutokset on otettu huomioon polttoaineen kulutusluvuissa. Luvuissa on huomioitu ekvivalenttikerroin vuodesta 2021 eteenpäin. Saimaan-luotsausten loppumisen myötä luvuista on poistettu vertailtavuuden vuoksi Saimaan luotsaukset sekä Saimaalla kulutettu polttoaine myös vuosilta 2013–2022.



## VENEKALUSTON KEHITYS

Päästövähennystavoittemme edellyttävät tulevina vuosina merkittäviä investointeja vähäpäästöiseen teknologiaan. Osana investointiohjelmaa suunnitelimme kalustoinvestointeja, joiden avulla luotsinkuljetuksen päästöintensiteettiä saadaan pudotettua. Kalustomme hiilijalanjälki kasvaa suhteellisesti ajan myötä, mikä korostaa pitkäjänteisen suunnittelun merkitystä. Kalustoinvestointeja tehdään tasaisesti, jotta kovassa käytössä olevien veneiden ikääntyminen ei aiheuttaisi kasaantuvaa korjaus- ja uusintatarvetta. Teemme aktiivista yhteistyötä veneteknologiatoimittajien kanssa uusien kuljetusratkaisujen löytämiseksi.



Luotsikutterin-  
hoitajien toiveet  
ja näkemys luotsi-  
kutterin ohjaamon  
suunnittelussa ovat  
keskeisiä. Tässä  
rakentuu L129:n uusi  
pulpetti Tolkkisissa.

Avoveden lisäksi myös kevyissä jääolosuhteissa kulkeva välikauden veneiden sarjamme on energiataloudellisesti edeltäjiään tehokkaampi. Sarja sai kolmannen veneensä, kun L250 otettiin Emäsälössä aktiivikäyttöön keväällä 2024, kylmimmän talven taituttua. Aiemmat sarjan veneet, L248 ja L249 ovat Isokarissa ja Hangossa. Venetyypin erityisominaisuudet ovat itseoikaisuus, yhden osaston uppoamattomuus, sekä talvimerenkulun mitoitusasto 1, joka mahdollistaa venetyypin operoinnin viiden senttimetrin jääkentässä. Tämä saattaa leutoina talvina vähentää talviolosuhteisiin tarkoitettun kaluston tarvetta niillä asemilla, joilla meren jäätyminen on harvinaisempaa. Uusi venetyyppi on matkavauhdissa noin 36 % taloudellisempi kuin Emäsälön aiempi välikauden vene. Mikäli jäätilanne sallii välikauden veneen käytön myös talvikaudella, säästää vene myös matka-aikaa. Vilkkaalla asemalla ajoaikaa voidaan tarvita talvessa 300 tuntia vähemmän kuin jäävähvistetulla luotsikutterilla liikuttaessa. Kun kydyissä on keskimäärin kolme henkilöä, voi aikasäästö tarkoittaa vajaan kuuden matkatunnin säästämistä yhden työviikon aikana.

Venesarja saa jatkoa, kun L251 ja L252 valmistuvat vuonna 2025. Uuden veneen valmistamiseen mennessä pyritään ratkaisemaan myös L250:ssä havaitut kytkimen toimintahäiriöt, joita on selvitetty yhdessä veneen valmistajan Marine Alutechin kanssa.

Pyrimme kierrättämään ikääntyvää luotsivenekalustoamme. Vuonna 2024 myytiin uusille omistajille yksi alumiinirunkoinen nopea luotsivene ja yksi luotsikutteri. Kierrättämällä vähemmällä käytöllä olevaa kalustoamme pystymme kohdentamaan kunnossapitoa aktiivikäytössä oleviin veneisiimme.

Luotsikutterimme saavat lisää käyttövuosia elinkaaripidennyksissä. Olemassa olevien runkojen ja voimalinjojen jäljellä oleva

tekninen käyttöikä halutaan hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti. Yli 20 vuotta käytössä olleiden "superkuttereiden" elinkaaripidennysprojektien onnistuminen on keskeistä luotsauksen talvikauden toimintavarmuudelle. Hangon-kutterimme L129 telakoiitiin Tolkkisissa elokuussa 2024. Telakointia valvoivat tuttuun tapaan Finnpilotin omat kutterinhoitajat, joiden panos kuttereiden uudistusten suunnitteluun ja toteutukseen on ollut merkittävä.

## JÄTTEET JA VESI

Jätepalvelumme on järjestetty pääosin paikallisesti ympäri Suomen sijaitsevilla luotsiasemillamme. Osa asemista sijaitsee logistisesti vaikeissa paikoissa, kuten saarissa ja pitkien saaristoteiden päässä. Jätteiden lajittelu on järjestetty niillä asemilla, joilla se paikallisten jätetoimijoiden tarjoamissa puitteissa on mahdollista. Vuonna 2024 jatkoimme työtä jätehuoltosopimusten yhdenmu-kaistamiseksi ja jätteiden laskennan kehittämiseksi koko Suomen laajuisesti.

Vuonna 2024 saatiin vedenkulutuksen mittaritiedot yhteensä 16/24 luotsi- tai tukiasemalta (2023: 16). Vedenkulutuksen kokonaismäärä näissä toimipisteissä oli yhteensä 1 702 m<sup>3</sup> (2023: 1 761 m<sup>3</sup>). Seuranta pyritään saamaan kattavaksi kaikkien asemien osalta vuonna 2025.

Kerättyä pilssivettä raportoitiiin asemilta yhteensä 14 520 litraa (2023: 13 310 litraa). Jäteöljyä raportoitiiin yhteensä 5 720 (2023: 12 880 litraa) ja glykolia 30 litraa (2023: -). Kiinteää öljyistä jätettä kertyi yhteensä 1 317 kg (2023: 2 308 kg). Akkuja toimitettiin kierätykseen 4 kpl (2023: 21 kappaletta).

## LUONNON MONIMUOTOISUUS

Luonnon monimuotoisuus eli biodiversiteetti on vähentynyt huomattavasti viimeisten vuosikymmenien aikana. Luonnon monimuotoisuus takaa puhtaan ilman, makean veden, laadukkaan maaperän ja satojen pölytyksen. Se auttaa taistelemaan ilmastomuutosta vastaan ja sopeutumaan siihen sekä lieventää luonnonkatastrofien vaikutusta.

Finnpilot toimii herkässä meriympäristössä Itämerellä, Suomen rannikolla ja saaristossa. Vuonna 2024 teimme valtio-omistajan toimeksiannosta sisäisen riski- ja vaikutusarvion luotsaustoiminnan järjestämisen vaikutuksista biodiversiteettiin. Selvityksessä totesimme luotsaustoiminnalla olevan vaikutuksia, esimerkiksi meluhaittoja, vaikutuksia vesistöön sekä lajien elinympäristöihin. Luotsi-veneiden liikkuminen aiheuttaa välittömiä vaikutuksia ympäristöön, esimerkiksi aaltoja ja potkurivirtauksia. Kielteisiä vaikutuksia ovat muun muassa mekaanisen rasituksen aiheuttama rantojen eroosio sekä siitä aiheutuvat muutokset rantavyöhykkeen kasvillisuudessa ja pieneliöstössä sekä väylän läheisyyden kalakannoissa. Potkurivirtaukset saattavat häiritä myös meriveden kerrostuneisuutta erityisesti kesällä, jolloin sekoittumisen seurauksena ravinnerikasta alusvettä voi joutua pintaveteen. Ilmiö lisää osaltaan muun muassa levien kasvua. Veneemme tuottavat ympäristöön myös melua, jolla saattaa olla negatiivinen vaikutus luontoon, eläimiin ja ihmisiin väylän lähetyillä. Mahdolliset polttoainevuodot voivat olla erityisen haitallisia saaristoympäristössä.

Luotsaustoiminnan vaikutuksia biodiversiteettiin voidaan vähentää esimerkiksi uusimalla aluskantaa, käyttämällä ympäristöystävällisempiä pohjamaaleja, varautumalla tehokkaasti poikkeustilanteisiin, vähentämällä luotsinkuljetuksia tehokkaammalla suunnittelulla ja minimoimalla turhaa liikkumista luontoherkillä alueilla. Pystymme

vähentämään aallonmuodostuksesta ja potkurivirtauksista aiheutuneita haittoja sekä melun vaikutusta ottamalla nämä asiat huomioon veneidemme runko- ja propulsiosuunnittelussa sekä noudattamalla alueille säädettyjä nopeusrajoituksia. Myös pysyminen mahdollisuuksien mukaan ainoastaan määritellyillä väylillä vähentää aaltojen ja potkurivirtausten vaikutusta.

Veneiden pohjaan syntyvät kasvustot kasvattavat energiankulutusta, koska syntyvä kitka hidastaa vauhtia. Jatkoimme ympäristökuormitusta vähentävien biosidivapaiden silikonipohjaisten maalien testausta maalaamalla Harmajalla käytössä olevan L238-veneiden pohjan kokonaisuudessaan maalilla, joka on osoittautunut maalitesteissä käyttökelpoisimmaksi. Odotuksena oli, että maali toimii veneiden pohjassa niin, että pohjaan ei syntyisi mm. näykkikasvustoa touko-lokakuun kestäneen ajokauden aikana. Testattu maali täytti odotukset, ja testiveneiden pohja oli nostettaessa erittäin siisti. Biosidivapaiden maalien arvioitu elinkaari on kolmesta viiteen vuoteen. Kasvillisuuden muodostumista ja polttoaineen kulutusta seurataan välitelakoinneilla, jotta saadaan luotettavaa tietoa maalin toimivuudesta pidemmältä aikaväliltä. Maalitestauksia tehdään myös Ruotsin Sjöfartsverketissä. Pohjoismainen yhteistyö toimii tässäkin: aktiivisen vuoropuhelun avulla varmistetaan, että luotsausorganisaatioiden toimesta ei testata samoja maaleja, vaan tuloksia jaetaan naapurimaiden kesken. Näin parhaat ratkaisut saadaan nopeammin laajempaan käyttöön.

Jatkamme biodiversiteettivaikutustemme tutkimista teettämällä vuoden 2025 aikana selvityksen, jossa tarkennetaan nyt tehtyä riski- ja vaikutusarviota. Selvityksen perusteella Finnpiilot laatii toimenpidesuunnitelman/tiekartan biodiversiteettivaikutusten vähentämiseksi.



## FINNPILOTIN YMPÄRISTÖYÖN OSATEKIJÖITÄ

Muun muassa näillä keinoin etenemme kohti kestävämpää luotsaustoimintaa:

- Investoinnit uuteen venekalustoon (mahdollisesti esim. sähköveneet)
- Ympäristöystävällisemmät energianlähteet (HVO:n vaikutus päästöihin vielä epävarma)
- Siirtyminen 100 % päästöttömään sähköön
- Investoinnit energiatehokkaampaan ja ympäristöystävällisempään teknologiaan
- Asteittainen siirtyminen hiilineutraaleihin ostopalveluihin
- Siirtyminen sähköautoihin
- Kuljetussuunnittelun kehittyminen
- Panostaminen aiempaa taloudellisempaan ajotapaan



## Kaluston ja kiinteistöjen määrä



VENEKALUSTON KESKI-IKÄ (VUOTTA)	2020	2021	2022	2023	2024
Luotsikutterit	17,6	18,6	19,0	20,0	20,4
Nopeat luotsiveneet	12,9	13,7	13,2	12,6	13,6

Koko venekaluston keski-ikä on 17,2 vuotta.



Operoimme teräsrunkoisilla, jäävahvistetuilla luotsikuttereilla, nopeilla, alumiinirunkoisilla luotsiveneillä, jään päällä kulkevilla hydrokoptereilla ja autoilla. Asemaverkostomme ulottuu Suomen rannikolla Kemin Ajoksesta Kotkaan. Lisäksi Saimaalla sijaitsee Lappeenrannan luotsiasema.











Finnpilotin luotsaus-alueisiin ja asemaverkostoon voit tutustua verkkosivuillamme.







### FINNPILOTIN KAIKKI TOIMIPISTEET OVAT ISO 14001 JA ETJ+ -SERTIFIOITUJA

Ympäristö- ja energiatehokkuusjärjestelmämme kattaa Finnpiilotin toiminnan kokonaisuudessaan, eli luotsaus-, kuljetus- ja kiinteistötoiminnan, sekä yhtiön hallinnon. Sisäisen ympäristöauditoijan tehtäviin koulututtuneet operatiivisen henkilöstömme edustajat tekevät oman toimensa ohella arvokasta työtä toiminnan ympäristönäkökulmien huomioimiseksi ja kehittämiseksi. Vuonna 2024 toteutimme kaksi sisäistä ympäristöauditointia, Helsinki (Vuosaari ja Harmaja) ja Pori. Merkittävimmät sisäisistä ympäristöauditoinneista nostetut kehityskohteet kirjataan Finnpiilotin vastuullisuusohjelman toimenpiteiksi.

YMPÄRISTÖ-TEEMAN AJANKOHTAISTA 2024	EDISTYMINEN	VALMIS TAI VAKITUINEN TOIMINTATAPA / KEHITYS JATKUU / ALUSSA
<p><b>KESKEISIN TURVALLISUUSTAVOITE:</b> Suojaamme toiminnallamme herkkää Itämeren ympäristö- vahingoilta. Luotsattavat alukset tai oma kalustomme eivät aiheuta vakavaksi onnettomuudeksi* luokiteltavia ympäristövahinkoja.</p>	<p>Luotsattavat alukset tai oma kalustomme eivät aiheuttaneet vakavaksi onnettomuudeksi* luokiteltavia ympäristövahinkoja.</p>	
<p>Nopeutamme polttomoottoriautoista luopumista kasvattamalla sähköautojen osuutta Finnpiilotin autokalustosta.</p>	<p>Hankimme kolme sähköautoa vuonna 2024 ja myimme polttomoottoriautokalustoamme. Kalustossamme on nyt 10 sähköautoa, 10 dieselautoa ja 20 bensiiniautoa. Kehitämme sähköautojen latausmahdollisuuksia asemaverkostossamme: vuodelle 2025 valmistuu latausasemat kahdelle asemalle.</p>	
<p>Lisäämme uusiutuvan polttoöljyn (HVO) osuutta kaikesta polttoaineenkulutuksesta.</p>	<p>Lisäsimmme HVO:n osuutta polttoaineenkulutuksesta 23 %:iin (2023: 20 %).</p>	
<p>Teemme asemaverkoston laajuisen kartoituksen valuma- altaista, kemikaalivarastoista (ml. palokuormat ja palosuojaus) ja jäteastioista.</p>	<p>Korjasimme puutteita kemikaalihalintajärjestelmän uusimisen yhteydessä sekä sitä mukaa, kun niitä raportoitiin. Kokonaiskartoituksen tekeminen siirtyi vuodelle 2025.</p>	
<p>Lisäämme ympäristöteemojen näkyvyyttä sisäisesti.</p>	<p>Koko henkilöstömme on suorittanut ympäristökoulutuksen, joka on myös vakituinen osa työhön tulevien perehdytystä. Keskustelimme vastuullisuusteemoista ja tutustuimme esihenkilöiden kanssa myös valtio-omistajan vastuullisuusodotuksiin.</p>	
<p>Toteutamme tipattoman tankkausjärjestelmän Porin asemalle, jonka jälkeen tipaton järjestelmä kattaa koko asemaverkoston.</p>	<p>Porin tipaton tankkausjärjestelmä siirtyi vuodelle 2025, jolloin laaditaan myös kunnossapito-ohjelma tipattoman tankkauksen järjestelmälle asemaverkoston laajuisesti. Vuonna 2025 aloitetaan automaattikatkaisulla varustettujen tankkauspistoolien asennus.</p>	
<p>Kartoitamme vaikutusiamme luonnon monimuotoisuuteen.</p>	<p>Aloitimme luonnon monimuotoisuuskartoituksen. Ensimmäisessä vaiheessa teimme sisäisen riski- ja vaikutusarvion luotsaustoiminnan järjestämisen vaikutuksista biodiversiteettiin.</p>	
<p>Parannamme vedenkulutuksen seurantaa.</p>	<p>Saamme 16/24 asemalta tiedon vedenkulutuksesta. Pyrimme saamaan seurannan kattavaksi loppujenkin asemien osalta vuonna 2025.</p>	

\*asteikko: katastrofaalinen onnettomuus, erittäin vakava onnettomuus, vakava onnettomuus, lievä onnettomuus, vahinkotapahtuma, ei onnettomuutta

YMPÄRISTÖ-TEEMAN AJANKOHTAISTA 2024	EDISTYMINEN	VALMIS TAI VAKITUINEN TOIMINTATAPA / KEHITYS JATKUU / ALUSSA
<p>Kuljetussuunnittelu: tavoitteena vakiinnuttaa vuonna 2023 toteutettua taloudellisen ajon mallia tavalliseksi käytännöksi.</p>	<p>Henkilöstöresurssi oli vuonna 2024 paikoitellen ohut ja aiheutti myös luotsinkuljetuksiin aikataulupaineita. Emme onnistuneet taloudellisen ajotavan mallin vakiinnuttamisessa, vaan ajotavoissa on edelleen vaihtelua.</p>	
<p>Selvitämme nykyisten tuulivoimaloidemme (Hanko, Emäsalo) tuotannossa esiintyneet ongelmat.</p>	<p>Jatkoimme ongelmien selvittämistä. Vuonna 2025 tavoitteena on selvittää jännitepiikkien syyt sekä tunnistaa ratkaisut invertterien toiminnan ongelmiin.</p>	
<p>Kilpailutamme jätepalvelumme (sertifioitu hiilineutraali palvelu) niitä osin kuin mahdollista. Kilpailutuksessa on huomioitava myös saariasemamme.</p>	<p>Jätteiden laskentaa on kehitettävä sisäisesti ennen kuin pystymme kilpailuttamaan jätepalvelumme. Laskennassa meitä auttaa kehittyvä Power BI-pohjainen raportointimme. Keskitymme vuonna 2025 sisäisen jätelaskennan kehittämiseen.</p>	
<p>Selvitämme foiliveneen tms. ilmastoystävällisemmän ratkaisun toimivuutta luotsinkuljetuksessa</p>	<p>Selvitimme katamaraaniveneen (kaksi eri venevalmistajaa) käytön mahdollisuutta luotsaustoiminnassa ja teimme testiajoja laivan kyljelle Vuosaaren ulkopuolella. Kokemukset olivat hyviä. Vuonna 2025 selvitämme katamaraaniveneen hankkimista yhtiölle koekäyttöön sekä arvioimme samalla veneen soveltumista ajosykleihimme ja erilaisiin käyttötapauksiin.</p>	

## NAVIGOINTILAITEASiantuntijoiden Ryhmässä jaetaan osaamista ja opitaan itse

Navigointilaitteet uudistuvat vauhdilla ja niiden asennuksiin, käyttöön ja päivityksiin tarvitaan Finnpiilotin sisällä vahvaa näkemystä ja tukea. Hieman yli vuoden toiminut sisäinen navigointilaitteasiantuntijoiden ryhmä ratkoo käyttäjien navigointilaitteisiin liittyviä haasteita.

Navigointilaitteasiantuntemuksen jakamisessa sisäisesti on monia etuja ulkopuolisiin palveluntarjoajiin verrattuna. Ryhmän myötä navigointilaitteiden ylläpito-, ongelmanratkaisu- ja asennuskykymme kasvaa ja tieto kumuloituu entistä enemmän talon sisälle. Myös kustannusäästöt ovat merkittäviä.

Asiantuntijajoukkoon kuuluvat kutterinhoitaja **Henri Paavola** Vaasasta, vastaava kutterinhoitaja **Matias Ahola** Kaskisista (kuvasa), kutterinhoitaja **Sami Raanti** (v. 2024 myös **Kenneth Österlund**, kuvasa) Suomenlahdelta sekä kutterinhoitaja **Johnny Strömborg** Saaristomereltä (kuvasa). Ryhmään valikoitui mukaan henkilöitä, joilla oli jo aiemmin kokemusta navigointi- tai muiden sähkölaitteiden asennuksista ja ylläpidosta.

Navigointilaitteasiantuntijat kokoontuvat säännöllisesti seuratakseen muun muassa navigointilaitteeprojektien edis-

tymistä ja muita ajankohtaisia laiteasioita. Lisäksi järjestetään työpajoja ja asennuskoulutuksia tarpeen mukaan. Navigointilaitteasiantuntijoiden tehtävänkuva on monipuolinen. Käyttäjien neuvomisen lisäksi ryhmän jäsenet:

- kehittävät laitepäivitysten asennuksia sekä reittisuunnitelmien ja kartta-aineistojen jakoa
- opastavat navigointilaitteiden käyttäjiä uusien laitteiden käyttöönoton yhteydessä
- avustavat elektronisen navigoinnin menettelyjen, työohjeiden ja koulutusten kehittämisessä
- arvioivat navigointilaitteiden soveltuvuutta toimintaamme ja ohjaavat niiden valintoja
- kehittävät standardoitua ohjaamokonseptiamme
- tekevät pienempiä laitekorjauksia ja -huoltoja sekä
- tekevät asemilla päivitystyöt ja mahdolliset laitevaihdot.

– Annamme kollegoille perusasioissa lähitukea ja päivitämme laitteita. Perusvian etsintä voidaan tehdä usein itse, tällöin ei pitkuasioissa tarvitse turvautua ulkopuolisiin tahoihin, kertoo Henri Paavola.

– Työskentelymme ryhmässä on sisäistä oppimista parhaimmillaan: laitetaan oma tieto jakoon, lisää Kenneth Österlund.

Myös toimittajiin ollaan säännöllisesti yhteydessä ja työhön sisältyy jonkin verran ongelmien selvittelyä laitevalmistajien ja telakoiden kanssa. Tiedonkeruuta ja -hallintaa tehdään



paljon. Ryhmä pitää muun muassa kalustonhallintajärjestelmän tiedot ajan tasalla siitä, missä asemalla mikäkin laite kulloinkin sijaitsee. Ajankohtainen kehittämiskohteita ovat esimerkiksi ohjaamokonseptin yhdenmukaistaminen ja GNSS-häiriöihin varautuminen.

– Ryhmän jäsenet hoitavat näitä tehtäviään oman varsinaisen työn ohella. On ollut hienoa nähdä, kuinka sitoutuneita mukana olevat kutterinhoitajat ovat asiantuntemuksensa jakamiseen ja miten pian osaamisen määrä lisääntyy. Tietoa jaetaan ryhmän sisällä aktiivisesti ja opitaan toinen toisiltaan, kiittelee operatiivinen johtaja **Aki Marjasvaara** ryhmän toimintaa.

## HENKILÖSTÖ

# Me olemme Finnpiilot

Turvallisen ja sujuvan luotsaustoiminnan takaa henkilöstömme vahva ammattitaito. Tarjoamme merkityksellistä työtä kehittymismahdollisuuksineen ja vaalimme pitkiä työsuhteita. Työkyvystä huolehtiminen ja työhyvinvoinnin edistäminen ovat henkilöstöstä huolehtimisen peruskivet.

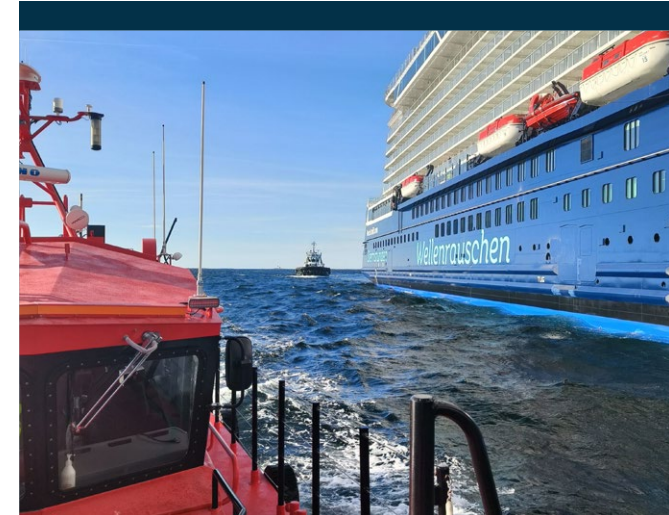
## KOULUTUKSEN KEHITTÄMISEN VUOSI

Luotsit pitävät osaamistaan yllä paitsi itse luotsaustyössä, niin myös alueellisten lupakirjojen ylläpitoajoilla, simulaattoriharjoituksilla, saattohinaajakoulutuksella ja viranomaisen vaatimilla pätevyyteen liittyvillä koulutuksilla. Jatkossa luotsien osaamisen ylläpito on kuvattu viranomaisen hyväksymään, luotsauslain mukaiseen koulutusjärjestelmään, jonka jätimme joulukuussa 2024 hyväksyttäväksi liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin.

Koulutusjärjestelmä koostuu uuden luotsin oppilasjaksosta ja jatkuvan osaamisen ylläpitämisen osiosta. Järjestelmässä kuvataan uuden luotsin koulutuksen ja työuran aikaisen jatkuvan osaamisen ja oppimisen tarkoitus ja tavoitteet, yhtiön edellyttämät kurssit, niiden tavoitteet ja pääasiallinen sisältö sekä osaamisen mittaaminen, säädösperusta ja tietyn kurssin suoritustaajuus. Jokaiselle koulutettavalle laaditaan henkilökohtainen koulutussuunnitelma, joka

huomioi henkilön koulutustaustan, työhistorian ja työkokemuksen. Rekrytointitarpeemme kasvavat lähivuosina, kun seuraaville vuosille osuu normaalia enemmän eläköitymisiä. Kuvaamalla kokeneiden luotsien ja kutterinhoitajien osaamisen kirjalliseen muotoon varmistamme osaamisen siirtymisen tuleville ammattilaisillemme. Ensimmäiset uuden koulutusjärjestelmän mukaan koulutettavat luotsimme aloittavat tehtävissään keväällä 2025.

Kutterinhoitajilla on uuden kutterinhoitajan polku, jolla tuetaan yhdenmukaista perehdytystä kaikilla asemilla. Yhdenmukaisuuden vaatimus korostuu kutterinhoitajiemme liikkeessä asemalta toiselle resurssitarpeiden mukaan. Lisäksi kutterinhoitajien koulutukseen kuuluu tarpeen mukaan esimerkiksi koulutusta navigointilaitteiden käyttöön sekä eri konevalmistajien räätälöityjä kursseja. Koko merellä työskentelevä henkilöstömme osallistuu säännöllisesti asemakohtaisiin pelastautumiskoulutuksiin sekä turvallisuus- ja



## VASTUULLISUUSOHJELMAMME PAINOPISTEET:

Työturvallisuus

Henkilöstön terveys ja työhyvinvointi

Osaamisen kehittäminen

Tasa-arvoisuus ja yhdenvertaisuus

Vastuullinen yrityskulttuuri

### MITÄ PÄTEVYYKSIÄ LUOTSELTA JA KUTTERINHOITAJILTA VAADITAAN?

Luotsien pätevyysvaatimukset on määritelty luotsauslaissa. Luotsilta edellytetään voimassa olevaa merikapteenikirjaa, hyvää terveyttä ja fyysistä kuntoa, harjoittelumatkojen, teoriakokeen ja väylätuntemuskokeen suorittamista sekä koeajoa väylillä ja riittävää kielitaitoa. Luotsilla on oikeus luotsata niillä väylillä, joihin viranomainen on myöntänyt hänelle luotsausoikeuden. Kaikki luotsit ovat merikapteeneja.

Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevydestä sisältää säännökset myös luotsikutterinohitajan pätevydestä. Luotsiveneet ja luotsikutterit liikkuvat merialueella, johon pätevytenä vaaditaan kotimaanliikenteen laivurin koulutusta sekä neljä kuukautta meripalvelua sekä vähintään SRC –meriradiopuhelinohitajan pätevyys. Lisäksi tehtävässä edellytetään hyvää terveyttä ja fyysistä kuntoa. Luotsikutterinohitajalla on oltava myös koneenohitajankirja sekä autoilla tapahtuvaan luotsinkuljetukseen voimassa oleva B-ajokortti.

pelastautumiskursseille. Kaikille finnpilotilaisille tarjoamme ensiapukoulutusta työyksiköittäin, työsuojeluhenkilöstön peruskoulutusta ja lisäkoulutusta, työhön liittyvien tietojärjestelmien koulutusta sekä muuta koulutusta, jonka tarve arvioidaan vuotuisissa kehityskeskusteluissa. Merkittävä osa koulutuksistamme on läsnäoloa vaativaa, mutta digitaalinen oppimisalustamme tarjoaa mahdollisuuden myös ajasta ja paikasta riippumattomaan oppimiseen.

Finnpilotissa toimii lähes 20 eri aihealueiden ympärille koostettua työ- ja kehitysryhmää, joiden tehtävänä on edistää yhteistä oppimista sekä jakaa osaamistaan koko organisaatiolle. Vuonna 2024 Finnpilotissa toimi muun muassa olosuhderajatyöryhmä, navigointilaitteasiantuntijoiden ryhmä, luotsintilauksen kehitysryhmä ja Safety-ryhmä.

### HENKILÖSTÖKYSelyn TULOKSET: LISÄÄ YHTEISTÄ KESKUSTELUA JA YMMÄRRYSTÄ

Mittaamme työhyvinvointia, työtyytyväisyyttä ja muita työhön liittyviä tekijöitä vuosittain toteutettavalla henkilöstötutkimuksella. Tuloksia sekä niiden kehittymistä verrataan aikaisempiin vuosiin sekä laajemmin myös muiden organisaatioiden vastaaviin tuloksiin. Tuloksia käsitellään ja jatkotoimenpiteitä suunnitellaan eri toimintoissa ja luotsausalueilla yhdessä henkilöstön kanssa.

Henkilöstökyselyn vastausprosentti oli 72 % (2023: 75,8 %). Henkilöstön innostusta, hyvinvointia ja omistautuneisuutta mittaava People Power -indeksi laski edellisvuoden 65,7 %:sta 61,5 %:iin. Yritystasolla henkilöstön kokemus jäi alle ulkoisen vertailuaineiston eli Suomen yleisnormin. Yksiköiden välillä tuloksissa oli paljon vaihtelua. Positiivisena vastaajajoukkona nousi esiin Finnpilotin luotsinvälitys, jossa tulokset jatkoivat nousuaan.

### NÄIN ONNISTUIMME VUONNA 2024:

TYÖTAPATURMAT (2023: 4)	4 kpl
TAPATURMATAAJUUS (2023: 8)	8,1 tapaturmia/milj. työtuntia
SAIRASPOISSAOLOT (2023: 4,3)	5,4 % kokonaistyöajasta
PEOPLE POWER -INDEKSI (2023: 65,7)	61,5 asteikolla 0-100

Tulosten mukaan selkeimpiin vahvuksiimme kuuluvat työmotivaatioon ja työskentelyedellytyksiin liittyvät aiheet. Työ koetaan mielekkäämmäksi ja merkityksellisemmäksi sekä työvälineet pääosin asianmukaisiksi. Lähiyhteisöissä vahvuutena koettiin myös palautteen antaminen ja saaminen, sekä osaamisen aktiivinen jakaminen.

Selkeimpinä kehityskohteina nousevat esiin työnantajakuvaan sekä johtamis- ja toimintakulttuuriin liittyvät asiat, joissa oli tapahtunut eniten laskua viime vuoteen verrattuna. Näkemykset yhtiön viimeaikaisesta kehityksestä ja tulevaisuudennäkymistä olivat kriittisiä. Tämä näkyi myös työnantajakuvan arvioimisessa sekä sitoutumisindeksissä laskuna.

Pyrimme luomaan lisää osallistumisen ja keskustelun mahdollisuuksia yhteisen suunnan varmistamiseksi. Henkilöstöä koskevia ja muita periaatteellisesti tärkeitä ja laajakantoisia asioita käsitellään yhteistyötoimikunnan kokouksissa. Työsuojelutoimikunnan muodostavat puheenjohtajana toimivan työsuojelupäällikön lisäksi seitsemän alueellisesti valittua työsuojeluvaltuutettua. Yhtiön johto ja työntekijäliittojen edustajat tapaavat säännöllisesti keskustellakseen ajankohtaisista aiheista.

### KUSTANNUSSÄÄSTÖJÄ LOMAUTUKSILLA JA JOUSTOILLA

Vuonna 2024 jouduimme etsimään ratkaisuja toiminnan kannattavuuden palauttamiseksi myös henkilöstökuluista, joiden osuus yhtiön kuluista on huomattava. Valtaosa henkilöstöä koskevista kustannussäästöistä saavutettiin määräaikaisilla lomautuksilla, jotka koskivat luotseja, hallinnon henkilöstöä sekä johtoa. Luotsinvälityksessä tehtiin yövuoroja ajoittain kolmen henkilön sijaan kahden henkilön voimin. Kutterinhoitajien osalta kustannussäästöt toteutettiin pääosin lisäämällä joustavaa liikkumista asemien välillä

sen mukaan, missä resurssia kulloinkin tarvittiin. Samalla määrällisiä sopimuksia vähennettiin. Henkilöstön jaksamista tuettiin kannustamalla työyhteisöä tiiviiseen sisäiseen vuoropuheluun. Lisäksi tarjottiin mahdollisuus saada tarvittaessa tukea myös työterveysluolilta. Sisäinen viestintä oli aktiivista: johto piti kuukausittain Teams-katsauksen talous- ja resurssitilanteesta koko henkilöstölle.

### TIETOJA HENKILÖSTÖSTÄ JA TYÖSUHTEISTA

#### HENKILÖSTÖN MÄÄRÄ TEHTÄVITTÄIN

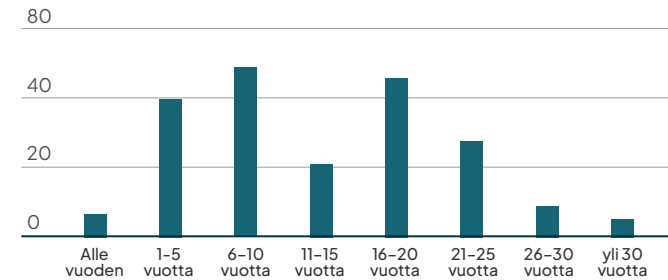
	2020	2021	2022	2023	2024
Luotsit (ml. aluepäälliköt 3 hlöä)	147	140	131	120	111
Luotsikutterinhoitajat	143	145	142	122	129
Luotsinvälitys	21	21	22	19	20
Emäntä-siivoojat	5	5	6	4	5
Hallinto, sis. johto	21	21	21	23	22
<b>Yhteensä</b>	<b>337</b>	<b>332</b>	<b>320</b>	<b>288</b>	<b>287</b>
Henkilötyövuodet vuoden aikana keskiarvo	333	325	299	290	273

#### OPERATIIVISEN HENKILÖSTÖN MÄÄRÄ ALUEITTAIN\*

	2020	2021	2022	2023	2024
Perämeri	62	60	70	55	59
Saaristomeri-Selkämeri	94	74	80	65	78
Suomenlahti	139	156	127	126	108
Luotsinvälitys	21	21	22	19	20
<b>Yhteensä</b>	<b>316</b>	<b>311</b>	<b>299</b>	<b>265</b>	<b>265</b>

\* Hanko-Helsingin ja Kotka-Saimaan luvut yhdistetty Suomenlahden luotsausalueen luvuiksi v. 2023

#### VAKITUISTEN TYÖSUHTEIDEN KESTO\*



\* Vakituisten työsuhteiden kesto on uusi raportoitava luku, jonka vuoksi vertailuaineisto aiemmilta vuosilta puuttuu.

#### VAKITUISEN HENKILÖSTÖN REKRYTOINNIIT JA POISTUMAT

	2020	2021	2022	2023	2024
Rekrytoinnit	24	24	8	5	14
Poistuvat	23	21	27	24	18

#### TYÖSUHTEEN LAATU, VAKITUINEN/MÄÄRÄAIKAINEN

	2020	2021	2022	2023	2024
Vakituinen	315	308	291	275	270
Määräaikainen	22	24	29	13	17
<b>Yhteensä</b>	<b>337</b>	<b>332</b>	<b>320</b>	<b>288</b>	<b>287</b>

#### TYÖSUHTEEN LAATU, KOKOAIKAINEN/OSA-AIKAINEN

	2020	2021	2022	2023	2024
Kokoaikainen	328	322	306	278	273
Osa-aikainen	9	10	14	10	14
<b>Yhteensä</b>	<b>337</b>	<b>332</b>	<b>320</b>	<b>288</b>	<b>287</b>

**HENKILÖSTÖN JAKAUMA SUKUPUOLITTAIN**

	2020	2021	2022	2023	2024
Miehiä	307	304	291	266	265
Naisia	30	28	29	22	22
<b>Yhteensä</b>	<b>337</b>	<b>332</b>	<b>320</b>	<b>288</b>	<b>287</b>

**HALLITUKSEN JAKAUMA SUKUPUOLITTAIN (SIS. HENKILÖSTÖN EDUSTUS)**

	2020	2021	2022	2023	2024
Miehiä	4	4	5	4	4
Naisia	3	3	2	2	2
<b>Yhteensä</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>6</b>

**YHTIÖN JOHTORYHMÄN JAKAUMA SUKUPUOLITTAIN**

	2020	2021	2022	2023	2024
Miehiä	3	3	4	4	4
Naisia	2	2	1	1	1
<b>Yhteensä</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>

**TYÖKYKY JA TYÖHYVINVOINTI**

Työ luotsiasemilla on epäsäännöllistä vuorotyötä olosuhteissa, jossa fyysisen kunnon merkitys korostuu. Luotsien ja luotsikutterinhoitajien keski-ikä ylittää 50 vuotta, mikä aiheuttaa haasteita työkyvyn ylläpidossa ja korostaa työkyvyn johtamisen merkitystä. Työkyvyn säilymistä edistetään ennalta suunnitelluilla toimenpiteillä, joiden tavoitteena on ylläpitää ja tukea työntekijöiden mahdollisuuksia jaksaa ja jatkaa terveenä työssä koko työuran ajan. Riittävä lepo ja palautuminen ovat merkittävässä roolissa työssäjaksamisessa. Seuraamme lepoaikojen toteutumista ja analysoimme tietoja mahdollisten kehittämistarpeiden tunnistamiseksi. Työkyvyn kannalta ennaltaehkäisevien toimien (ravinto,

**HENKILÖSTÖN KESKI-ikä VUODEN LOPUSSA (VUOTTA)**

	2020	2021	2022	2023	2024
Luotsit	52,2	52,1	52,4	52,7	53,2
Luotsikutterinhoitajat	51,5	50,5	50,3	52,3	51,2
Luotsinvälitys	42,0	43,0	44,4	46,0	37,8
Emäntä-siivoojat	60,0	60,4	63,5	58,8	58,5
Hallinto, sis. johto	49,9	51,0	52,0	50,1	51,3
Koko henkilöstö	51,0	51,0	51,4	51,9	51,0

**PÄÄTTYNEET TYÖSUHTEET JA PÄÄTTYMISEN SYY**

	2020	2021	2022	2023	2024
Eläköitynyt	17	16	18	11	8
Muu	5	3	8	11	10
<b>Päätyneet työsuhteet yhteensä</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>18</b>
Eläköitymisikä keskimäärin, vuotta	64	64,1	62,3	63,5	64

tupakka, liikunta, stressin hallinta, uni ja palautuminen) merkitys on suuri.

Finnpilot tukee yhteisöllistä työhyvinvointia ja liikunnan harrastamista vuosittaisella virikerahalla sekä erikseen sovittavien liikunta-tapahtumien osallistumismaksuilla. Vuonna 2024 virikerahan suuruus oli 200 euroa per henkilö. Lisäksi luotsiasemilla työviikon aikana asuvalle henkilöstölle pyritään järjestämään henkilöstön toiveisiin pohjaten mahdollisuuksia liikunnan harrastamiseen työviikon aikana.

Työhyvinvoinnin tukena käytössämme on muun muassa varhaisen välittämisen ja kriisiavun toimintamalli, päihdeohje sekä toiminta-

ohje häirinnän ja epäasiallisen kohtelun tunnistamiseksi ja selvittämiseksi. Työntekijöillämme on mahdollisuus työterveyshuollon mielen hyvinvointiin liittyvän Mielen Chat -palvelun käyttöön.

Työkulttuurimme mahdollistaa työn ja muun elämän joustavan yhteensovittamisen. Niissä tehtävissä, joissa se on mahdollista, käytössä on liukuvat työajat sekä työaikapankkijärjestelmä. Hallinnossa sekä luotsinvälityksessä on mahdollisuus tehdä hybridityötä. Kannustamme henkilöstöä tutustumaan toistensa työrooleihin, ja tuemme, silloin kun se on mahdollista, myös määräaikaista tai pysyviä tehtävankiertoja eri roolien välillä.

Finnpilotissa kannustetaan muun yhteiskunnan tavoin perhevapaiden tasaiseen jakautumiseen perheen sisällä, mikä miesvaltaisessa työyhteisössä tarkoittaa osaltaan myös kulttuurin muuttamista.

**TYÖTERVEYS JA TYÖTURVALLISUUS**

Työterveyshuoltoomme kuuluu lakisääteinen ennaltaehkäisevä työterveyshuolto ja vapaaehtoinen sairaanhoitopalvelu akuuttien sairauksien varalta. Panostamme sairauspoissaolojen ennaltaehkäisyyn sekä keston lyhentämiseen. Tarttumalla ajoissa työkykyä uhkaaviin ongelmiin voidaan välttyä laivaväen lääkärintodistuksen poikkeusluvan odotukselta ja sairauslomilta. Tapaturmariskien minimoimiseksi ja ennaltaehkäisemiseksi luotsiasemillamme järjestetään säännöllisesti sekä turvallisuuskierroksia että työturvallisuuskoulutuksia. Pyrimme tunnistamaan työtapaturmia koskevia riskejä tehokkaasti ja viestimme tunnistetuista riskeistä aktiivisesti.

Vuonna 2024 tapahtui 11 tapaturmaa (v. 2023: 9 kpl), joista 2 tapahtui työmatkalla. Tapaturmista 7 oli ensiaputapauksia, eikä niistä aiheutunut sairauspoissaoloa.



**TAPATURMAT**

	2020	2021	2022	2023	2024
Työtaturmat	5	3	7	4	4
Tapaturmat (sisältäen ensiaputapaukset)	12	7	13	9	11
Tapaturmista johtuneet poissaolot, kalenteripäiviä	385	842	465	149	190
Tapaturmataajuus, määrä/milj. työtuntia työssätahtuneista	10	5	15	8	8,1

**TYÖTERVEYSHUOLLON KULUJEN %-JAKAUMA**

	2020	2021	2022	2023	2024
Sairaushoito	45,5	41,0	42,5	42,4	39,1
Ennaltaehkäisy	54,5	59,0	57,5	57,6	60,9
<b>Yhteensä</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**SAIRAUSPOISSAOLOT**

	2020	2021	2022	2023	2024
Työpäiviä	3 266	4 038	4 244	2 962	3 723
Päivät/työntekijä	10	12	13	10	13
Osuus kokonaistyöajasta %	4,4	5,6	6,7	4,3	5,4
Terveysprosentti (henkilöstöstä terveenä koko vuoden) %	43	51	23	38	42

**TAVOITTEENA TYÖPAIKKA, JOSSA KAIKILLA ON HYVÄ OLLA TÖISSÄ**

Yhdenvertaisuuden, tasa-arvon ja tasapuolisen kohtelun periaatteemme on linjattu työyhteisön kehittämissuunnitelmassamme. Kaikkia finnpilotilaisia koskevissa eettisissä ohjeissamme sitoudumme arvostamaan toistemme työtä. Emme hyväksy syrjintää,

häirintää, hyväksikäyttöä tai kiusaamista työyhteisössämme. Tavoitteenamme on, että kukaan ei joudu eriarvoiseen asemaan syntyperän, sosiaalisen taustan, uskonnon, maailmankatsomuksen, terveydentilan, iän, sukupuolen, seksuaalisen suuntautumisen, poliittisen mielipiteen tai ammatillisen järjestäytymisen vuoksi.

Finnpilotin työntekijöistä 92 % on miehiä. Luotsaus-/luotsinkuljetustyössä työskentelee vakituisesti ainoastaan kolme naista. Luku kertoo merenkulun tehtävien sukupuolijakaumasta yleisesti, erityisesti laivapäällystön osalta. Naispuolisia hakijoita avoimena oleviin luotsin tai luotsinkuljetuksen tehtäviin on erittäin vähän. Työjärjestelyissämme on tiettyjä kehityskohteita, joihin meidän on tartuttava yhdenvertaisuuden ja sukupuolten tasa-arvon näkökulmasta tulevina vuosina. Tällaisia ovat esimerkiksi mahdollisuutemme jakaa nykyisten asemien puku- tai peseytymistiloja erillisiksi tiloiksi. Muutoksilla voimme taata kaikille työntekijöillemme tasapuoliset työskentelyolot heidän sukupuolestaan riippumatta.

Finnpilotissa kaikki eettisten toimintaohjeiden vastaiset asiat, kuten syrjintään ja häirintään ja epäasialliseen kohteluun liittyvät kokemukset tai epäilyt, voi ilmoittaa esihenkilölle tai hänen esihenkilölleen. Käytössämme on myös Whistleblowing-ilmoituskanava, jota kautta henkilöstöllä on mahdollisuus ilmoittaa kokemistaan tai havaitsemistaan epäkohdista halutessaan anonyymisti. Kokemuksemme viime vuosilta on, että kynnys esimerkiksi epäasiallisesta käytöksestä ilmoittamiseen on Finnpilotissa madaltunut.

Kartoitamme yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon toteutumista säännöllisesti tehtävällä kyselyllä. Edellinen yhdenvertaisuus- ja tasa-arvokysely toteutettiin vuonna 2021. Seuraava kysely tehdään vuonna 2025.



**"KIROILEE KUIN MERIMIES" - VAI KIROILEEKO ENÄÄ?**

Merenkulun kulttuurista on yleisesti uskomuksia ja stereotypioita, joiden mukaan esimerkiksi epäasiallinen kielenkäyttö, hierarkkisuus ja kovanaisempi kohtelu olisivat merenkulussa yleisempiä ja jopa hyväksyttävämpiä kuin monilla muilla aloilla. Käsitys juontaa juurensa merenkulun perinteisiin, joissa korostuvat tiukka kuri, pitkät työpäivät merellä ja miehistön suljettu yhteisö. Viime vuosina merenkulun ala on kuitenkin kehittynyt merkittävästi ja erityisesti nuorempien sukupolvien odotukset työelämästä ovat muuttuneet. Yhä useammat varustamat ja organisaatiot panostavat tasa-arvoon, inklusiiviseen työympäristöön sekä turvalliseen ja asialliseen työilmapiiriin. Kansainväliset säädökset, kuten merityöyleissopimus (MLC 2006) ja työhyvinvoinnin lisääntyvä merkitys, ovat myös edistäneet muutosta. Myös Finnpilotissa panostetaan entistä vahvemmin vastuullisen työkäyttäytymisen kulttuurin rakentamiseen sisäisellä viestinnällä ja koulutuksilla.





Keijo Huhtalan aiempi kokemus Finnpiilotin operatiivisesta toiminnasta on hyödyksi uudessa tehtävässä.

## KEIJO HUHTALA SIIRTYI LUOTSIKUTTERIN PUIKOISTA HANKINTOJEN JA PROJEKTIEIN PARIIN

Yhdessä tekemisen kulttuurin kehittäminen on keskeinen osa Finnpiilotin arvoja ja myös yksi strategisista painopisteistämme. Kokemus eri luotsiasemilta tai eri toiminnoista tuo arvokkaita näkökulmia toiminnan kehittämiseen. Kutterinhoitajana Kokkolassa ja Vaasassa työskennellyt Keijo Huhtala aloitti syksyllä uudessa roolissa Finnpiilotin hankinta- ja projekti-insinöörinä.

Finnpiilotin venekalustossa on lähes 60 nopeaa luotsivenettä ja jäävahvistettua luotsikutteria. Luotseja kuljetetaan myös hydrokoptereilla ja autoilla. Veneiden uusintatelakoinnit, elinkaaripidennykset ja uudishankinnat edellyttävät paljon valmistelu- ja kirjoitustyötä, johon oman mausteensa tuo Finnpiilotin hankintalain mukainen hankintayksikkö-status.

Luotsikutterinhoitaja Keijo Huhtala aloitti syksyllä 2024 uudessa tehtävässä hankinta- ja projekti-insinöörinä, kalustopäällikkö **Kai Lavikan** tukena.

– Olen työskennellyt Finnpiilotilla kutterinhoitajana vuodesta 2017, aluksi määräaikaisena ja sittemmin vakituisessa pestissä. Opiskelin kutterinhoitajan työn ohessa ja valmistuin merenkulun insinööriksi Satakunnan ammattikorkeakoulusta (SAMK) keväällä 2024. Loppu-työni tein Finnpiilotille telakointiprojektien hallinnasta. Siitä se ajatus taisi sitten sekä työnantajan että omalta puoleltani lähteä, että minulla voisi olla annettavaa tälle puolelle enemmänkin. Syyskuussa otin haasteen vastaan ja siirryin Vaasan luotsiasemalta hallintoon, Keijo kertoo.










– Olen päässyt työskentelemään kalustohankinnoissa ja -projekteissa, joista ensimmäinen oli L134-veneen viisivuotistela-koinnin tarjouspyynnön laatimiseen osallistuminen sekä hankintapäätöksen julkaisemiseen liittyvät tehtävät. Pöydällä on ollut myös L130-luotsikutterin elinkaaripidennykseen liittyvät asiat sekä tarjousasiakirjojen laadinta. Projekteja on kerralla käynnissä monta, eikä kahta samanlaista työpäivää ole.

– Kun kokemusta on kertynyt, on toimenkuvakin laajentunut. Tällä hetkellä työskentelen myös autokaluston, navigointilaitteiden hankinnan ja perehdytysuunnitelmien, sekä pelastuslauttojen ja -pukujen hankinnan parissa. Tarvittaessa osallistun myös kiinteistöpuolen projekteihin sekä sijaistan kalusto- ja kiinteistöpäälliköitä.

Luotsikutterinhoitajien työrytmi on viikko työtä ja toinen vapaata. Uudessa työssä Keijon työviikko ajoittuu lähinnä maanantaita perjantaihin olevalle ajanjaksolle ja viikonloput ovat vapaata.

– Molemmissa rytmeissä on hyvät puolensa, ja toki myös omat haasteensa, Keijo toteaa.

– Työskentely pitää sisällään matkustamista ja etätyömahdollisuuden, nämä yhdessä tuovat joustavuutta työntekoon sekä mahdollisuuden tutustua finnpiilotilaisiin ympäri Suomen. Olen aina toivonut työltäni mahdollisuutta oppia lisää minua kiinnostavista asioista ja tässä työssä siihen on erinomainen mahdollisuus. Tuki ja perehdytys työkavereilta niin konttorilla kuin luotsiasemillakin on ollut vahvaa ja helpottanut monipuolisten tehtävien haltuunottoa, askel kerrallaan.

HENKILÖSTÖ-TEEMAN AJANKOHTAISTA 2024	EDISTYMINEN	VALMIS TAI VAKITUINEN TOIMINTATAPA / KEHITYS JATKUU / ALUSSA
<p><b>KESKEISIN TURVALLISUUSTAVOITE:</b> Huolehdimme henkilöstömme turvallisesta työn tekemisestä. Henkilöstöllemme ei tapahdu vakavaksi onnettomuudeksi* luokiteltavia vahinkoja.</p>	<p>Henkilöstöllemme ei tapahtunut vakavaksi onnettomuudeksi luokiteltavia vahinkoja vuonna 2024. Tapaturmia oli 11 kpl, joista 4 kpl varsinaisia työtapaturmia (lievä onnettomuus) ja 7 kpl ensiaputapauksia.</p>	
<p>Jatkamme työn psykososiaalisten kuormitustekijöiden (esihenkilöt, luotsinvälitys, hallinto, johto) selvitysten läpikäyntiä ja määritämme toimenpiteet.</p>	<p>Selvitykset on käyty läpi esihenkilöiden kanssa ja niistä johdetut havainnot vietiin havaintoraportointijärjestelmään. Johdetuista toimenpiteistä keskusteltiin operatiivisten päälliköiden päivillä. Havaintoraportointijärjestelmään vastuuhenkilöiksi merkityt henkilöt seuraavat toimenpiteiden toteutusta.</p>	
<p>Koulutusjärjestelmä jätetään hyväksyttäväksi viranomaiselle vuoden 2024 aikana.</p>	<p>Luotsien koulutuksen tasalaatuisuuden ja yhdenmukaisuuden varmistava koulutusjärjestelmä jätettiin viranomaiselle hyväksyttäväksi joulukuussa 2024.</p>	
<p>Kaikki finnpilotilaiset käyvät kehityskeskustelun esihenkilönsä kanssa vuosittain.</p>	<p>Asiaa on pidetty esillä useamman vuoden ja seuranta on kehitetty. Vuoden 2024 aikana kehityskeskustelun kävi esihenkilönsä kanssa 97 % finnpilotilaisista. Puuttuvat prosentit selittyvät lähinnä sairaslomina tai muina pitkinä poissaoloina.</p>	
<p>Päivitämme päihdeohjeemme ja pidämme päihdeasioita esillä sisäisessä viestinnässämme.</p>	<p>Päihdeiden käytön haittavaikutuksista puhuttiin niin esihenkilöpäivillä kuin koko Finnpilotin yhteisessä Teams-kokouksessa Uutsiikissa. Päihdeohjeen päivitys siirtyi keväälle 2025.</p>	
<p>Kehitämme työsuhteen elinkaaren prosesseja (mm. rekrytointiprosessi ja työsuhteen päättymisen prosessi).</p>	<p>Toteutimme tulevia rekrytointitarpeita palvelevan järjestelmähankinnan sekä jaoimme rekrytointiprosessin vastuuta uudelleen. Keskitymme vuonna 2025 rekrytointiprosessin vakiinnuttamiseen ensimmäisten koulutusjärjestelmän mukaisten luotsirekrytointien myötä.</p>	
<p>Tunnistamme työkyvyn johtamisen kannalta merkittävimmät asiat ja valitsemme niille mittarit työkyvyn johtamismallin viitekehyksessä.</p>	<p>Työkyvyn johtamismalli on valmis, sisältöä ja mittereita täydennetään vuonna 2025. Henkilöstöyksikkö kiertää kevään 2025 asemakokouksissa puhumassa ja keskustelemassa työkykyasioista.</p>	
<p>Kehitämme resurssisuunnitteluamme vastaamaan tulevien vuosien henkilöstön suuren vaihtuvuuden tarpeita.</p>	<p>Haasteet on tunnistettu. Kehitämme malleja, joilla resurssisuunnittelu ja resurssitarpeen ennustettavuus paranevat. Valmistelussa on Power BI-pohjainen työkalu resurssisuunnittelua tukemaan.</p>	
<p>Pidämme vastuullista työkäyttäytymistä sekä yhdenvertaisuus- ja tasa-arvotema esillä sisäisessä viestinnässä ja koulutuksissa. Päivitämme eettiset ohjeemme.</p>	<p>Olemme keskustelleet vastuullisen työkäyttäytymisen merkityksestä työyhteisössä useilla foorumeilla. DEI-tavoitteidemme määrittely sekä eettisten ohjeidemme päivitys on vielä kesken ja jatkuu vuonna 2025. Tavoitteena on luoda aiheen ympärille verkkokoulutus, jonka jatkossa suorittavat kaikki finnpilotilaiset. Toteutamme myös tasa-arvo- ja yhdenvertaisuuskyselyn.</p>	

\*asteikko: katastrofaalinen onnettomuus, erittäin vakava onnettomuus, vakava onnettomuus, lievä onnettomuus, ei onnettomuutta

## ASIAKKAAT

# Turvallisesti satamaan ja takaisin merelle

Vuonna 2024 asiakas- ja sidosryhmäyhteistyön keskeisenä teemana oli edelleen luotsauslain ja sen nojalla annettujen määräysten integrointi luotsausprosessiin. Keräsimme kokemusta tutkintopalveluiden vastaanotosta ja kehitimme tutkintopalveluiden tilausprosessia. Yhdessä asiakkaidemme kanssa keskityimme parantamaan luotsausten ennakkotietojen laatua ja oikea-aikaisuutta. Sidosryhmätutkimuksemme kertoi, että luottamus Finnpiilotia kohtaan on erittäin korkealla tasolla.

## ASIAKASPALAUTE JA AKTIIVINEN KESKUSTELU OHJAAVAT TOIMINTAAMME

Finnpilot palvelee asiakkaitaan vuorokauden ympäri, vuoden jokaisena päivänä. Luotsaamme aluksia 62:een Suomen satamaan 51 luotsipaikan kautta. Tarvittaessa luotsaamme myös esimerkiksi yksityisiin laituripaikkoihin satamien ulkopuolella. Asiakkaitamme ovat varustamot sekä varustamoja ja niiden aluksia edustavat laivanselvittäjät. Luotsauspalvelun saatavuudella ja ennakoitavuudella on suuri taloudellinen merkitys varustamoasiakkaillemme, joista valtaosa osa on ulkomaisia varustamoja. Loppuasiakkaitamme ovat luotsattavien alusten päälliköt. Väliillisesti asiakkaitamme ovat myös

suomalainen teollisuus sekä satamat: lastien on päästävä satamiin ja satamista ulos luotettavasti ja ilman viivytyksiä.

Säännölliset asiakastapaamiset luotsausalueilla ja asiakkaidemme edustajien kanssa auttavat meitä ymmärtämään asiakkaidemme tarpeita. Alueellisten sidosryhmätapaamisten sisältö jaetaan operatiivisen johtoryhmämme kokouksissa, joissa sidosryhmiin liittyvät asiat ovat vakituisesti asialistalla.

[Lue lisää](#) ► sidosryhmien odotuksista verkkosivuiltamme



## VASTUULLISUUSOHJELMAMME PAINOPISTEET:

Luotettava, oikea-aikainen ja tasalaatuinen luotsauspalvelu

Erinomainen asiakaskokemus

Aktiivinen kumppanuus ja palveluiden kehittäminen yhdessä asiakkaiden kanssa

Tavoitteenamme on tarjota erinomainen asiakaskokemus ja tasalaatuinen asiakaspalvelu koko asemaverkostossamme. Tarkas-  
telemme sidosryhmiemme odotuksia toiminnallemme vuosittain  
osana strategiapäivitystä.

Kokoonnumme säännöllisesti Suomen Laivameklariliiton kanssa  
keskustelemaan yhteisistä asioista. Tapaamme vuosittain myös

### YHTEISTYÖLLÄ KOHTI SELKEÄMPÄÄ ENNAKKOTIETOPROSESSIA

Teimme vuoden aikana hyvää yhteistyötä Suomen Laivameklarit ry:n ja sen jäsenten kanssa luotsauksen ennakotietojen kehittämiseksi. Laivameklariliiton kanssa perustettiin luotsauksen ennakotietoihin keskittyvä työryhmä, jonka tavoitteena on luoda yhdessä prosessit, joissa vastuunjako on selkeää ja jotka tukevat niin asiakkaidemme kuin luotsinvälityksenkin sujuvaa toiminnan suunnittelua ja toteutusta. Paikkansa pitävät ennakotiedot varmistavat luotsien saatavuuden sekä sujuvan ja tehokkaan luotsauspalvelun. Ennakotietotyöryhmässä syntyi hyvää keskustelua parhaista käytännöistä sekä haasteista. Ryhmän tavoitteena on vuoden 2025 aikana luoda selkeä ilmoittamisen malli ja viestiä se aluksille ja niiden edustajille.

Suomen Varustamot ry:n ja Suomen Satamat ry:n kanssa ajankoh-  
taisten asioiden äärellä. Keskeisinä keskustelunaiheina vuonna  
2024 olivat liikennemäärien kehitys, luotsauksen hinnoittelu,  
jäänmurron, luotsauksen ja laivanselvittäjien välinen tiedonkulku,  
luotsauksen olosuhterajat, alusten syväyksien ilmoittaminen sekä  
haastava jäätalvi 2023–2024.

Luotsaustuottojen ja luotsaustoiminnan järjestämisestä aiheutu-  
vien kulujen suhteesta käydään avointa keskustelua asiakkaiden ja  
sidosryhmien kanssa. Keskustelu sidosryhmien kanssa aloitetaan  
luotsauslain mukaisesti, kolme kuukautta ennen uusien hintojen  
voimaantuloa. Aikataulussa huomioidaan hinnoitteluehdotuksen  
käsittely sidosryhmien sisäisillä foorumeilla.

### UUSIEN PALVELUIDEN VAKIINNUTTAMISEN VUOSI

Syksyllä 2023 voimaan tulleen luotsauslakiuudistuksen integrointia  
palvelutarjontaan jatkettiin. Luotsauslaki mahdollisti Finnpiilotille  
itämerenluotsauspalvelun tarjoamisen Suomen luotsinkäyttö-  
alueen ulkopuolella liikkuville aluksille. Yhtiön ensimmäiset itäme-  
renluotsaukset toteutettiin alkuvuodesta 2024. Itämerenluot-  
saukselle luotiin osio Finnpiilotin verkkosivustolle ja palvelu oli esillä  
Finnpiilotin asiakaskirjeissä. Tulevina vuosina kysyntää ennakoidaan  
olevan erityisesti itämerenluotsiemme talvimerenkulun asiantun-  
temukselle. Luotsauslain edellyttämiin luotsausyhtiön tarjoamiin  
tutkintopalveluihin puolestaan kuuluvat PEC-perehdytysmatkat,  
väylätuntemuskokeet, käytännön tutkintoajat sekä laivasimulaat-  
torikokeet. Palveluiden tilaamisen prosesseja hiottiin asiakkailta ja  
omalta henkilöstöltä tulleen palautteen mukaisesti.

Yhä useampi asiakkaamme saa tiedon luotsauksen mahdollisista  
keskeytyksistä Finnpiilotin Operational Status -sovelluksen  
kautta. Sovelluksen avulla vuorossa oleva luotsivanhin voi lähettää



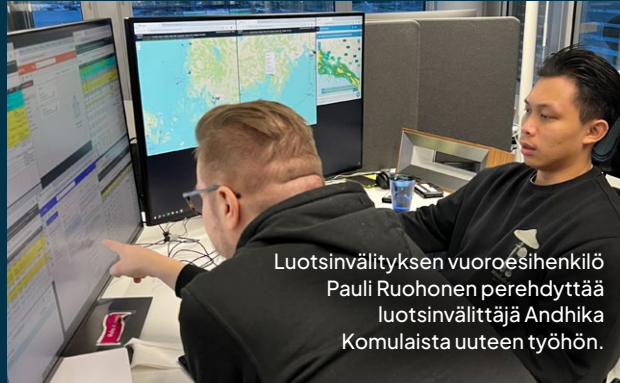
## LUOTSAUSTUTKINTOPALVELUT VUONNA 2024

Vuosi 2024 oli ensimmäinen kokonainen vuosi,  
kun tutkinnon vastaanottajan tehtävään koulutetut  
luotsimme ottivat vastaan tutkinnon osia. Vuonna  
2024 tutkinnon osia vastaanotettiin seuraavasti:

- ▶ perehdytysmatkan opastuksia 84 kpl (2023: 36 kpl)
  - ▶ simulaattorikokeita 20 kpl (3 kpl)
  - ▶ käytännön tutkintoajoja 63 kpl (9 kpl)
  - ▶ väylätuntemuskokeita 30 kpl (4 kpl)



ennakotiedon mahdollisesta luotsauspalvelun keskeytyksestä  
asiakkaillemme jo silloin, kun palvelun keskeytys säännusteiden  
mukaan näyttää todennäköiseltä. Luotsauksen mahdollisesta  
keskeytyksestä saatavan ennakotiedon avulla asiakkaamme  
pystyvät suunnittelemaan omaa toimintaansa tehokkaammin.  
Sidosryhmistä tuotiin loppuvuodesta esiin kokemuksia, joiden  
mukaan sääolosuhteista johtuvat luotsauksen keskeytykset  
olisivat lisääntyneet. Asiaa tarkasteltaessa todettiin, että uusien  
luotsinkäyttölinjojen myötä luotsin otto- ja -jättöoperaatioiden  
turvallinen suorittaminen on paikoin vaatinut olosuhterajojen  
alentamista. Yhteistä keskustelua jatketaan ratkaisuja hakien.



Luotsinvälityksen vuoroeshenkilö Pauli Ruohonen perehdyttää luotsinvälittäjä Andhika Komulaista uuteen työhön.

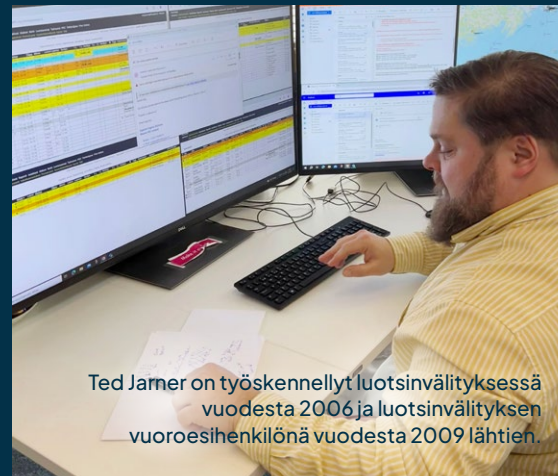
### FINNPILOTIN LUOTSINVÄLITYS "FOKKA" - ASIAKKAAMME ENSIMMÄINEN KONTAKTI

Helsingin Ruoholahdessa työtään tekevä Finnpiilotin luotsinvälitys, lempinimeltään "Fokka", on yleensä Suomen satamiin saapuvan aluksen tai aluksen edustajan ensimmäinen kontakti Finnpiilotiin. Ammattitaitoiset luotsinvälittäjämme ovat merkittävässä roolissa sujuvan ja turvallisen luotsauspalvelun varmistajina. Luotsinvälitys koordinoi Suomen rannikon luotsattavaa liikennettä 24/7, vuoden jokaisena päivänä.

Luotsinvälittäjät ratkovat työssään päivittäin tilanteita, joissa tehokkaalla toiminnan suunnittelulla voidaan saavuttaa merkittävää taloudellista säästöä kuljetuskustannuksissa.

Kustannussäästöjen lisäksi jokainen hyvällä suunnittelulla vältetty veneiden ajomaili vie meitä kohti päästö- vähennystavoitteitamme.

Vuonna 2024 luotsinvälityksen työn painopisteitä olivat asiakkailta saatavan ennakkotiedon oikeellisuuden parantaminen sekä alueellisten toimintamallien yhtenäistäminen Finnpiilotin laajuisesti. Tätä tavoitetta edistääkseen luotsinvälitys teki vuoden aikana luotsinvälitystyötä myös luotsiasemilta käsin. Kokemukset olivat erinomaiset, kun molemminpuolinen ymmärrys luotsinvälityksen ja asemien henkilöstön välillä lisääntyi.



Ted Jarner on työskennellyt luotsinvälityksessä vuodesta 2006 ja luotsinvälityksen vuoroeshenkilönä vuodesta 2009 lähtien.

### LUOTSAUSTOIMINTA TUTUKSI: UIVA - FLYTANDE 2024 JA MUUT ALAN TAPAHTUMAT

Sidosryhmätapahtumistamme merkittävin oli aiempien vuosien tapaan Suomen Laivameklariliiton Call the Agent -päivä. Päivä tarjoaa erinomaisen mahdollisuuden tavata keskeisimpiä asiakkaitamme merenkulun ajankohtaisten aiheiden äärellä. Finnpiilotilla oli tapahtumassa ständi, jossa asiantuntijamme kertoivat luotsaustoiminnan ajankohtaisia kuulumisia.

Osallistuimme jo toista kesää peräkkäin Suomen suurimpaan uivaan venenäyttelyyn, Helsingin Lauttasaassa järjestettyyn UIVA - Flytande 2024 -tapahtumaan. Tavoitteenamme oli tehdä luotsaustoimintaa tutuksi veneilijöille, jotka kohtaavat usein oransseja luotsiveneitä merellä liikkueissaan. Finnpiilotilla oli näyttelyssä mukana kalustomme uusin luotsivene L250. Neljän päivän aikana Finnpiilotin luotsikutterinhoitajat ja luotsit pääsivät kertomaan luotsaustoiminnasta arviomme mukaan noin 1500 messukävijälle. Kävijöitä oli vielä edellisvuottakin enemmän. Luotsivene oli kävijämäärässä mitattuna Uivan suosituimpien veneiden joukossa. Tapahduma ei olisi ollut mahdollinen ilman innokasta henkilöstöämme, jotka väsymättä jakoivat kertoa työstään ja vastaila toistuvinkin kysymyksiin. Kävijöitä kiinnosti erityisesti L250:n MOB-kori (Man Overboard), jota esiteltiin yhdessä Meripelastusseuran vapaaehtoisten kanssa. Myös veneen itseoikaisevuudesta ja kyvystä kulkea ohuissa jäissä kyseltiin paljon. Uiva venenäyttely poiki useampia merenkulun ja veneilyn ammattilehtien juttuja.

Julkaisimme kolme asiakas- ja sidosryhmäkirjettä, joissa kerroimme luotsauksen ajankohtaisista asioista. Kirje lähetetään noin 750 vastaanottajalle. Avausprosentin keskiarvo oli 35 %, jota voidaan pitää asiakas- ja sidosryhmäkirjeelle erinomaisena.



ASIAKKAAT-TEEMAN AJANKOHTAISTA 2024



EDISTYMINEN

VALMIS TAI VAKITUINEN TOIMINTATAPA / KEHITYS JATKUU / ALUSSA

<p><b>KESKEISIN TURVALLISUUSTAVOITE:</b> Varmistamme asiakkaidemme alusten turvallisen kulun. Luotsattaville aluksille ei aiheudu vakavaksi onnettomuudeksi* luokiteltavia vahinkoja.</p>	<p>Luotsattaville aluksille ei tapahtunut vakavaksi onnettomuudeksi luokiteltavia vahinkoja.</p>	
<p>Valmistelemme luotsaussuunnitelmat ja niihin liittyvät luotsausreitit ja jaamme ne asiakkaiden käyttöön digitaalisen väyläkortin avulla.</p>	<p>Luotsausreitit on julkaistu asiakkaille osoitteessa: <a href="https://dvk.vaylapilvi.fi/vaylakortti/luotsausreitit/">https://dvk.vaylapilvi.fi/vaylakortti/luotsausreitit/</a></p>	
<p>Varmistamme kansainvälisen merenkulun kirjallisuuden tietojen ajantasaisuuden luotsauksen osalta ja kehitämme julkaistua sisältöä.</p>	<p>Päivitimme Admiralty List of Radio Signals vol. 6 (2) –merenkulkujulkaisun tiedot uuden luotsauslain mukaisiksi (luotsipaikat, linkit luotsauslakiin, itämerenluotsaus jne). Julkaisulle luotiin säännöllinen päivitysprosessi.</p>	
<p>Varmistamme, että asiakkaat pysyvät ajan tasalla Finnpiilotin poikkeuksellisesta vuodesta (sopeuttamistoimet: hinnoittelu ja resurssi) ja sen mahdollisista vaikutuksista palveluun.</p>	<p>Jatkoimme aktiivista asiakasviestintää ja säännöllisiä asiakas- ja sidosryhmätapaamisia niin yhtiötasolla kuin alueellisestikin.</p>	
<p>Varmistetaan asiakaspalautteiden tehokas käsittely ja niistä oppiminen.</p>	<p>Olemme luoneet sisäisen prosessin kaikkien asiakaspalautteiden viemisestä havaintoraportointi-järjestelmään ja vastuuttamisesta siellä. Laskureklamaatioille luotiin oma kanava verkkosivuille.</p>	
<p>Luotsintilauksen palveluehtojen mukaiset ennakkotiedot paranevat ja palveluehtojen mukaan tehtyjen tilausten määrä kasvaa. Tavoitteena on pystyä esimerkiksi yhdistelemään kuljetuksia ja suunnittelemaan lepoaikoja aiempaa tehokkaammin.</p>	<p>Kehitimme palveluehtojen toteutumisen seurantaa. Perustimme Suomen Laivameklarit ry:n kanssa ennakkotietotyöryhmän, jonka tavoitteena on yhteisen keskustelun kautta parantaa luotsin ennakkotilauksen yhteydessä annettavien tietojen laatua ja oikea-aikaisuutta.</p>	

\*asteikko: katastrofaalinen onnettomuus, erittäin vakava onnettomuus, vakava onnettomuus, lievä onnettomuus, vahinkotapahtuma, ei onnettomuutta



ASIAKKAAT-TEEMAN AJANKOHTAISTA 2024	EDISTYMINEN	VALMIS TAI VAKITUINEN TOIMINTATAPA / KEHITYS JATKUU / ALUSSA
<p>Viimeistellään olosuherajat kaikille luotsausalueille ja julkaistaan asiakkaille yhtiön ulkoisilla sivuilla ja mahdollisesti digitaalisella väyläkortilla. Olosuherajojen muutoksille luodaan prosessi, jolla muutokset viestitään asiakkaille.</p>	<p>Teknisen turvallisuuden ja olosuherajojen määrittelyprojektin työryhmä aloitti työnsä. Taustamateriaalia on kerätty työryhmän arvioitavaksi ja kokonaiskuvan saamiseksi. Koko projektin valmistumistavoite on kevään 2025 aikana.</p>	
<p>Yhtiön uudet palvelut – itämerenluotsaus ja tutkintopalvelut – vakiinnutetaan osaksi palvelukokonaisuutta.</p>	<p>Olemme koonneet verkkosivuille palveluihin tilausohjeet, automatisoineet tilausprosessia ja viestineet palveluista asiakkaille verkkosivuilla &amp; uutiskirjeissä. Tutkintopalveluita pystytään toimittamaan kaikilla alueilla. Tilausprosessin ja palvelutarjonnan hiominen jatkuu kokemuksen kertyessä.</p>	
<p>Varmistamme yhteisenä toimintatapana mallin, jossa luotsinvälitys hoitaa luotsinvalinnan kaikilla luotsausalueilla.</p>	<p>Olemme jatkaneet keskustelua luotsinvälityksen ja luotsausalueiden välisestä työnjaosta. Malli on käytössä Suomenlahdella, Saaristomeri-Selkämerellä sekä Perämeren eteläisellä alueella Perämeren pohjoisella alueella malli otetaan käyttöön keväällä 2025.</p>	
<p>Valmistaudumme uuden merenkulun tiedonhallintajärjestelmä NEMO:n käyttöönottoon 2026 alkuun mennessä.</p>	<p>Luotsintilauksen määrittely NEMOa varten on aloitettu Fintrafficin, Finnpiilotin IT:n &amp; luotsinvälityksen kesken. NEMO:n käyttöönotto otetaan huomioon kaikissa luotsintilauksen järjestelmiin ja -käytäntöihin liittyvissä päätöksissä.</p>	



Asiakastyön kehittäminen on osa laatujärjestelmäämme, joka kattaa luotsausprosessin kaikilla asemillamme, luotsivälityksessä ja hallinnossa. Luotsausprosessimme noudattaa laatujärjestelmää, joka täyttää ISO 9001:2015 -standardin vaatimukset.



## YHTEISKUNTA

# Huolehdimme merikuljetusten sujuvuudesta ja jatkuvuudesta kaikissa oloissa

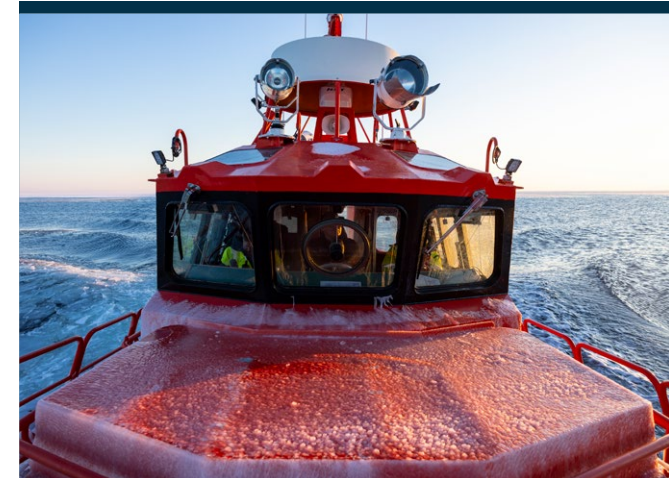
Luotsauksella on yhteiskunnan huoltovarmuuden kannalta kriittinen rooli. Tiiviillä yhteistyöllä yhteiskunnan muiden huoltovarmuuskriittisten toimijoiden kanssa huolehdimme kansainvälisten kuljetusketjujen häiriöttömyydestä kaikissa oloissa. Pitkäjänteisellä, kustannustehokkaalla toiminnalla Finnpiilot kantaa vastuutaan ympäröivälle yhteiskunnalle työpaikkoina, verorahoina ja kasvavana osaamisena.

## LÄPINÄKYVYYS TOIMINNAN PERUSTANA

Finnpiilot on valtion omistama erityistehtäväyhtiö. Valtio odottaa yhtiöiltään edelläkävijyyttä vastuullisessa liiketoiminnassa. Luomme toiminnallamme positiivista yhteiskunnallista vaikutusta ja läpinäkyvä tiedonvaihto sidosryhmiemme kanssa on erityistehtävästātuksemme perusta. Tarkastelemme sidosryhmiemme odotuksia toiminnallemme säännöllisesti ja kirjaamme ne asiakkuuden hoitosuunnitelmaan, jonka toteutumista seurataan johtoryhmässä sekä laatuauditoinneissa. Noudatamme kaikessa toiminnassamme lakeja ja määräyksiä sekä pyrimme toimimaan paremmin, kuin mitä lait, standardit tai hyvä tapa edellyttävät. Kunniotamme ihmisiä

ja ympäristöä, kehitämme talouttamme pitkäjänteisesti sekä raportoimme läpinäkyvästi. Noudatamme hyvää hallintotapaa sekä varmistamme viestintämme avoimuuden.

Olemme jäsenenä muun muassa meripelastustoimen sekä öljy- ja aluskemikaalivahinkojen torjunnan valtakunnallisissa neuvottelukunnissa sekä talvimerenkulun yhteistyöryhmässä, jota vetää Väyläviraston merenkulkuyksikkö. Väyläviraston kanssa teemme yhteistyötä myös alueellisissa väyläryhmissä. Huoltovarmuuskeskuksen vesikuljetuspoolin jäsenenä kehitämme omaa ja verkostomme varautumista häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin.



## VASTUULLISUUSOHJELMAMME PAINOPISTEET:

Suomen logistisen kuljetusketjun saumattomuus

Yhteiskunnan tarpeisiin vastaavat, kehittyvät palvelut

Huoltovarmuus kaikissa oloissa

Kannattavaa liiketoimintaa kestävästi

Vastuullinen yrityskansalaisuus ja hyvä hallintotapa



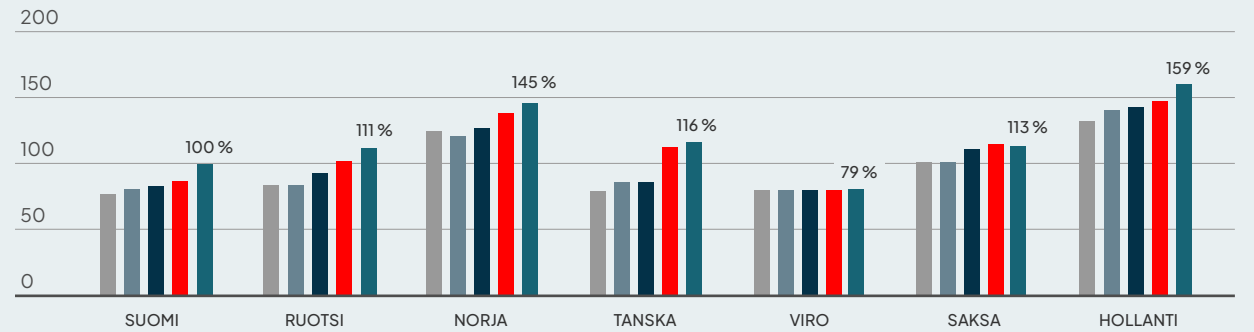
Suomen valtion omistamana erityistehtäväyhtiönä palvelemme koko suomalaista yhteiskuntaa. Olemme tunnistaneeet seuraavia valtio-omistajan ja yhteiskunnan odotuksia toiminnallamme:

- merenkulun turvallisuuden edistäminen
- huoltovarmuuden turvaaminen
- jatkuvuuden hallinta ja kyberturvallisuudesta huolehtiminen
- omistaja-arvon luonti ja kustannustehokkuus, pitkäjänteinen suunnittelu
- vastuullisuuden huomioiminen kaikessa toiminnassa, koko hankintaketjussa
- jatkuva kehittäminen ja uudistuminen, aktiivinen yhteistyö verkostoissa
- vaatimustenmukaisuuden varmistaminen, eettinen toiminta, avoin ja läpinäkyvä raportointi

**Lue lisää** ▶ sidosryhmien odotuksista verkkosivuiltamme

### LUOTSAUSMAKSUVERTAILU 2020–2024

Esimerkkialusten yhteenlasketut luotsausmaksut suhteessa Suomen hintoihin, %



### TOIMINNAN KANNATTAVUUS JA KUSTANNUSTEHOKKUUS

Venäjän Ukrainassa käymän hyökkäyssodan vaikutukset näkyivät voimakkaina Suomen ulkomaankaupassa. Luotsausmäärät laskivat viidettä vuotta peräkkäin. Lasku on seurausta meriliikenteen aluskäyntimäärien ja kuljetettujen tavaramäärien heikosta kehityksestä sekä luotsatun alusliikenteen osuuden laskusta. Vuoden 2024 aikana luotsattiin yhteensä 16 736 kertaa (2023: 17 396) ja luotsauksista kertyi 294 985 luotsattua merimailia (2023: 300 748). Luotsausten kappalemäärä laski 3,8 % ja luotsattujen merimailien määrä 1,9 % edelliseen vuoteen verrattuna.

Finnpilotille on asetettu liiketaloudellisesti kannattamattoman tehtävän velvoite Saimaan alueen luotsaustoiminnan järjestämiseksi.

Saimaan alueella ei ollut luotsaustoimintaa vuoden 2024 aikana, kuten ei sitä edeltävänkään vuonna. Liikenteen paluu Saimaalle lähivuosina on epätodennäköistä, mutta toistaiseksi yhtiö ylläpitää omistajan päätöksellä valmiutta luotsata Saimaalla. Vuonna 2024 Finnpilotille myönnettiin erillinen valtionavustus kattamaan Saimaan alueen luotsausvalmiuden ylläpitämisestä aiheutuneita kustannuksia.

Vaikeassa taloudellisessa tilanteessa yhtiö joutui korottamaan luotsausmaksuja vuoden 2024 alusta 8 % ja uudelleen heinäkuun alusta 8 %. Muilta osin luotsauksen hinnoittelurakenteeseen ei tehty muutoksia. Luotsauksen hinta on Suomessa edelleen kansainvälisesti kilpailukykyinen ja Finnpilotin luotsausmaksut lukeutuvat Itämeren alueen edullisimpiin.

Finnpilotin tilikauden 2024 liikevaihto oli 33,9 miljoonaa euroa (2023: 30,9 milj. euroa). Koko vuoden liike-tulos oli 0,8 miljoonaa euroa (2023: -3,6 milj. euroa) ja tilikauden tulos 0,9 miljoonaa euroa (2023: -3,0).

**LUOTSAUSMÄÄRÄT KPL\***

	2020	2021	2022	2023	2024
Suomenlahti	9 257	8 726	10 745	9 061	8 670
Saaristomeri-Selkämeri	4 829	4 631	4 721	4 286	4 025
Perämeri	4 503	4 888	4 757	4 049	4 041
Saimaa	3 006	3 165	92	0	0
<b>Yhteensä</b>	<b>21 595</b>	<b>21 410</b>	<b>20 315</b>	<b>17 396</b>	<b>16 736</b>

\*Hanko-Helsingin ja Kotka-Saimaan luotsausalueet yhdistyivät vuonna 2023 Suomenlahden luotsausalueeksi. Saimaan luotsaustoiminnan ylläpitämiseen kohdistuvan tukipolitiikan vuoksi Saimaan luvut esitetään luotsausmäärien osalta omana kokonaisuutenaan.

**LUOTSAUSMÄÄRÄT MAILIA\***

	2020	2021	2022	2023	2024
Suomenlahti	164 740	153 460	186 606	160 909	156 607
Saaristomeri-Selkämeri	106 926	87 779	92 484	83 820	78 913
Perämeri	69 788	72 663	69 318	56 019	59 465
Saimaa	89 008	96 938	3 300	0	0
<b>Yhteensä</b>	<b>430 462</b>	<b>410 840</b>	<b>351 708</b>	<b>300 748</b>	<b>294 985</b>

**TALOUDEEN AVAINTUNNUSLUVUT**

1000 €	2020	2021	2022	2023	2024
Liikevaihto	35 831	35 216	34 487	30 906	33 884
Liiketulos	-636	-1 183	-945	-3 592	750
Tilikauden voitto/tappio	-423	-793	-736	-2 999	872
Liiketulos % liikevaihdosta	-1,8 %	-3,4 %	-2,7 %	-11,6 %	2,2 %
Sijoitetun pääoman tuotto %	-5,7 %	-11,9 %	-10,5 %	-41,6 %	8,5 %
Omavaraisuusaste %	63,0 %	57,4 %	57,3 %	40,8 %	43,0 %
Quick ratio	0,8	0,7	0,6	0,4	0,4

**TOIMINNAN KUSTANNUSTEHOKKUUS**

	2020	2021	2022	2023	2024
Tuotto/luotsaus kpl	1 659	1 645	1 698	1 777	2 025
Tuotto/luotsaus mailia	83	86	98	103	115
Kustannus/luotsaus kpl	-1 689	-1 700	-1 744	-1 983	-1 980
Kustannus/luotsaus mailia	-85	-89	-101	-115	-112
Liikevoitto/luotsaus kpl	-29	-55	-46	-206	45
Liikevoitto/luotsaus mailia	-1	-3	-3	-12	3

**SAIMAAN LUOTSUKSEN TUKI**

1000 €	2020	2021	2022	2023	2024
Valtion tuki	3 687	4 022	1 033	726	479

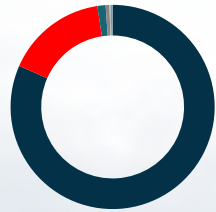
**VEROJALANJÄLKI**

Keräämämme ja maksamamme verot sekä veronluonteiset maksut tukevat yhteiskunnan ja sen palveluiden ylläpitämistä. Finnpiilot noudattaa verojen maksamisessa, keräämisessä ja tilittämässä Suomen lainsäädäntöä. Finnpiilotilla ei ole kytkentöjä veroparatiiseihin, eikä verosuunnittelussa hyödynnetä verojen minimointiin tähtäävää kansainvälistä ulottuvuutta. Verokertymämme maksetaan kokonaisuudessaan Suomeen. Finnpiilot ei myöskään ole maksanut voittoja, osinkoja tai korkoja ulkomaille.

Finnpilotin verojalanjälki vuonna 2024 oli yhteensä 10,8 milj. euroa (2023: 11,7). Henkilöstöön liittyviä veroluonteisia maksuja oli 5,7 milj. euroa (2023: 6,2) ja työntekijöiden ennakonpidätyksiä 5,8 milj. euroa (2023: 5,9). Yhtiön osuus lakisääteisistä eläkevakuutusmaksuista oli 3,3 milj. euroa (2023: 3,4) ja muista henkilöstösivukuiluista 0,6 milj. euroa (2023: 0,8).

**VEROJALANJÄLKI**

1000 €	2020	2021	2022	2023	2024
Verojen osuus	-81	-207	-454	-424	-603
Henkilöstöön liittyvät	6 184	6 584	6 376	6 229	5 664
Ennakonpidätykset	6 595	6 437	6 167	5 930	5 779
<b>Verojalanjälki yhteensä</b>	<b>12 698</b>	<b>12 814</b>	<b>12 090</b>	<b>11 735</b>	<b>10 840</b>
Verorasitus	-1155	-1203	-1407	-1248	-1377



**MAKSETTAVAT VEROT 2024  
4,8 M€**

- Työnantajamaksut 81,5 %
- Tulovero, laskennallinen 16,0 %
- Tulovero 0,0 %
- Energiaverot 1,3 %
- Kiinteistöverot 0,6 %
- Ajoneuvovero 0,2 %
- Vakuutusmaksuverot 0,3 %



**TILITETTÄVÄT VEROT 2024  
7,5 M€**

- Ennakonpidätykset palkoista 76,9 %
- Työntekijän sosiaaliturvamaksut 23,1 %

**MAKSETTAVAT VEROT**

1000 €	2020	2021	2022	2023	2024
Työnantajamaksut	4 173	4 567	4 384	4 300	3 933
Tulovero, laskennallinen	1 074	996	953	824	773
Tulovero	0	0	0	0	0
Energiaverot	47	55	53	55	65
Kiinteistöverot	25	24	25	27	28
Ajoneuvovero	12	12	11	11	11
Varainsiirtovero	0	0	0	0	0
Vakuutusmaksuverot	14	15	15	14	16
<b>Yhteensä</b>	<b>5 344</b>	<b>5 669</b>	<b>5 441</b>	<b>5 231</b>	<b>4 826</b>

**TILITETTÄVÄT VEROT**

1000 €	2020	2021	2022	2023	2024
Arvonlisävero, netto	-1 253	-1 309	-1 511	-1 355	-1 496
Ennakonpidätykset palkoista	6 595	6 437	6 167	5 930	5 779
Työntekijän sosiaaliturvamaksut	2 012	2 017	1 992	1 929	1 732
<b>Yhteensä</b>	<b>7 354</b>	<b>7 146</b>	<b>6 649</b>	<b>6 504</b>	<b>6 014</b>

**TALOUDELLISET RAHAVIRRRAT SIDOSRYHMILLE**

1000 €	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Asiakkaat</b>					
Liikevaihto	35 831	35 216	34 487	30 906	33 884
Liiketoiminnan muut tuotot	0	85	1 143	766	565
Tuotot osakkuusyrityksissä	0	0	0	0	0
<b>Tavarantoimittajat</b>					
Materiaali- ja palveluostot	-2 206	-2 368	-3 627	-2 873	-2 604
Liiketoiminnan muut kulut	-5 068	-4 965	-5 096	-4 943	-4 876
<b>Henkilöstö</b>					
Palkat ja palkkiot	-22 220	-21 943	-20 954	-20 676	-19 741
Eläkekulut	-3 426	-3 709	-3 514	-3 424	-3 324
Henkilösivukulut	-807	-910	-836	-793	-568
<b>Yhteensä</b>	<b>-26 453</b>	<b>-26 562</b>	<b>-25 304</b>	<b>-24 894</b>	<b>-23 633</b>
<b>Verot (tulovero)</b>	<b>-4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Tuet ja lahjoitukset	-3	-2	-3	0	0
Osingot ja pääoman palautukset	-500	-500	0	-430	0
Rahoituskulut	-4	-2	-4	-55	-151
<b>Oman toiminnan kehittämiseen jääneet varat</b>	<b>1 594</b>	<b>902</b>	<b>1 596</b>	<b>-1 522</b>	<b>3 185</b>
Investoinnit	2 370	2 031	1 603	2 628	3 253

## KEHITÄMME HANKINTOJEMME VASTUULLISUUTTA

Valtion erityistehtäväyhtiönä Finnpiilot noudattaa hankinnoissaan hankintalakia. Finnpiilot pyrkii järjestämään hankintatoimintansa siten, että hankintoja voidaan toteuttaa mahdollisimman taloudellisesti, laadukkaasti ja suunnitelmallisesti olemassa olevat kilpailuolosuhteet hyväksi käyttäen sekä vastuullisuusnäkökohdat huomioon ottaen. Hankintamenettelyyn osallistuvia kohdellaan tasapuolisesti ja syrjimättä ja hankinnoissa toimitaan avoimesti ja suhteellisuuden vaatimukset huomioon ottaen. Emme hyväksy määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä emmekä toimi kilpailuneutraliteettia loukkaavalla tavalla.

Hankintaohjeemme kattaa alihankkijoillemme ja toimittajillemme asetetut ympäristö- ja energiatehokkuuteen liittyvät vaatimukset. Muut toimittajiltamme edellyttämämme vastuullisuuden elementit tunnistetaan ja nimetään hankintakohtaisesti. Vaatimukset ulottuvat myös toimittajien alihankkijoihin. Merkittävimmissä hankinnoissamme julkaisemme vastuullisuusvaatimusliitteen. Vastuullisuusvaatimusliitteessä määrittelemme esimerkiksi vaatimukset turvallisesta työympäristöstä, ympäristönsuojelusta sekä lapsityövoiman käyttökiellosta. Lisäksi olemme laajentaneet tilaajavastuulain vaatimukset koskemaan suurinta osaa hankinnoistamme. Tavoitteenamme on jatkossa seurata yhä tarkemmin myös kumppaneidemme vastuullisuustyön toteutumista.

Whistleblowing-kanavamme kautta sidosryhmämme voivat ilmoittaa ihmisoikeuksiin, korruptioon ja lahjontaan liittyvistä rikkomuksista tai niiden epäilyistä anonyymisti.

## KYBERTURVALLISUUS, VALMIUSSUUNNITELU JA JATKUVUUDEN VARMISTAMINEN

Kertomusvuonna kyberturvallisuusasiat olivat maailmanpoliittisen tilanteen vuoksi vahvasti esillä. Vuonna 2024 kehitimme edelleen järjestelmäsuojuksiamme sekä henkilöstön tietoturvaosaamista. Toiminnassamme ei tapahtunut vakavia kyberturvallisuuspoikkeamia. Lieviä tietoturvapoikkeamia havaittiin kolme kappaletta ja niiden osalta toteutettiin tarvittavat toimet.

Toteutimme henkilöstölle tietojenkalasteluharjoituksia, joiden tavoitteena on testata ja kehittää henkilöstömme kykyä tunnistaa tietojenkalasteluryhtäisiä. Harjoituksissa simuloidaan aidon kaltaisia huijausviestejä, joita työntekijät saattavat kohdata. Vuoden 2024 harjoituksessa panostimme entisestään viestin ulkoasuun ja näennäiseen luotettavuuteen, mikä teki harjoituksesta edellisyvuosia vaikeamman. Harjoitukset ovat kehittäneet henkilöstömme kykyä tunnistaa tietojenkalasteluryhtäisiä, mutta koulutusta ja viestintää jatketaan saavutetun taitotason ylläpitämiseksi sekä mahdollisten tietoturvariskien minimoimiseksi. Tietoturvaohjeistuksiamme päivitetään säännöllisesti. Vuonna 2025 laadimme ohjeen myös tekoälyn käytön tietoturvaan liittyen.

Nykyiseen maailmanpoliittiseen tilanteeseen vastaavaa valmius- ja jatkuvuussuunnittelua sekä ohjeistusten laatimista jatkettiin. Myös näiden vaatimia järjestelmämuutoksia toteutettiin suunnitellusti. Muutosten avulla voidaan merkittävästi pienentää ulkoisten uhkatekijöiden riskejä. Valmius- ja jatkuvuussuunnitelmia päästiin testaamaan Huoltovarmuuskeskuksen järjestämässä tietoyhteiskunnan TIETO24-valmiusharjoituksessa. Harjoituksessa löydettiin muun muassa ohjeiden tarkennuksiin ja teknisten välineiden käyttöön liittyviä kehityskohteita, joiden pohjalta valmiuden ja jatkuvu-

den ohjeita tarkennetaan. Vuonna 2025 keskitymme jatkuvuus- ja valmiussuunnitelmien läpikäyntiin ja sisäiseen koulutukseen.

## YHTEISTYÖSSÄ KOHTI TURVALLISEMPAA JA KESTÄVÄMPÄÄ MERILIKENNETTÄ

Teemme aktiivista yhteistyötä teknologia- ja meriteollisuuden, tutkimusorganisaatioiden, varustamojen, oppilaitosten ja viranomaisten kanssa. Finnpiilotin rooli hankkeissa on tuoda mukaan merenkulun ja luotsauksen asiantuntijuutta. Yhteisenä tavoitteena on edistää digitalisaation keinoin entistä turvallisempaa, tehokkaampaa ja kestävämpää meriliikennettä.

Etäluotsauksen kehitys tiiviissä yhteistyössä kotimaisten ja kansainvälisten verkostojemme kanssa jatkuu. Vuonna 2024 edistettiin etäluotsauksen teknisiä ja operatiivisia valmiuksia. Fintrafficin vetämän Nelson-hankkeen EU-rahoitushakemus uusittiin. Finnpiilot toimii projektissa etäluotsauspaketin vetäjänä. Nelson-projektin tavoitteena on määritellä etäluotsauksen vaatimat tekniset ja operatiiviset valmiudet sekä kehitystarpeet ja saavuttaa hyväksytyt kansainvälinen toimintamalli. Ensimmäiset kaupalliset etäluotsausket suomalaisella väylällä on suunniteltu toteutettavaksi vuonna 2027.

Finnpiilot osallistui myös Novian vetämään projektiin, joka kartoittaa etäluotsauksen toteutumisen minimivaatimuksia (Minimum Viable Product). Projektin tarkoituksena on tutkia, määritellä ja testata etäluotsausratkaisua, joka olisi mahdollista monistaa maailmanlaajuisesti.

Remote Pilotage Days 2024 -tapahtuma järjestettiin jo kolmatta kertaa Finnpiilotin koollekutsumana, tällä kertaa Helsingissä.

Kaksipäiväinen tapahtuma keskittyi etäluotsauksen haasteisiin, innovaatioihin ja sääntelykehikseen, jotka ovat avainasemassa etäluotsauksen integroimisessa kansainväliseen merenkulkuun. Tapahtuma kokosi yhteen merenkulun alan toimijoita, tutkijoita ja innovaattoreita keskustelemaan etäluotsauksen viimeisimmistä edistysaskeleista. Yli 60 osallistujaa 13 maasta perehtyi tapaus-tutkimuksiin, tutkimustuloksiin ja tulevaisuuden strategioihin, jotka muovaavat etäluotsauksen kehitystä. Finnпилотin koordinoima Remote Pilotage -verkosto on alan yhtenäinen ääni erityisesti teknologiatoimittajien suuntaan.

Etäluotsauksen kehittämisen lisäksi Finnпилот teki merkittävän teknologiainvestoinnin luotsien käyttämän navigointiohjelmiston

päivittämiseen. Uusi navigointiohjelmisto SEAIq Pilot tarjoaa ajantasaiset kartat ja uusia toiminnallisuuksia, kuten reittisuunnitelmatyökalun ja integraatiot säätietoihin. Yhdessä pilot plug -lähettimen kanssa SEAIq Pilot muodostaa tehokkaan PPU-järjestelmän (Pilot Portable Unit), joka mahdollistaa luotsin liikkumisen komentosillalla menettämättä tietoisuutta aluksen paikanmäärityslaitteiden ja antureiden tarjoamasta tiedosta aluksen liiketilasta tai AIS-järjestelmän välittämästä liikennetilanteesta.

Yhteistyö liikenteen ja turvallisuuden viranomaisten kanssa jatkui tiiviinä. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin kanssa edistimme luotsauslain ja sen nojalla annettujen määräysten integrointia luotsausyhtiön toimintaan. Osallistuimme määräyshankkeeseen, jossa

valmistellaan ilmoituskäytäntöä tilanteisiin, joissa väylänkäyttö on poikkeavaa. N2000-referenssimuutoksen vauhdittamana valmistelimme Traficom ja Väyläviraston kanssa väylien mitoittamiseen ja käyttöön liittyvää koulutustilaisuutta, sekä viranomaisten ja luotsien välisiä keskustelutilaisuuksia. Valmiusväyläluotsauksen koulutukset ja harjoitukset etenivät suunnitellusti yhteistyössä viranomaisten ja Merivoimien kanssa. Juuri ennen vuodenvaihdetta olimme mukana Poliisin johtamassa operaatiossa, jossa Keskusrikospoliisin takavarikoima Eagle S -säiliöalus siirrettiin Kilpilahden sataman lähellä olevalle Svartbäckin sisäankkuripaikalle. Alusta luotsasi kaksi luotsia.

Ilmatieteenlaitoksen kanssa kehitimme edelleen luotsauksen tarvitsemia sääpalveluja. Meriliikenteen olosuhdetietojen saatavuuden parantamiseen tähtäävän T&K-projektin toteutus varmistui. Avustimme Utön vesille tulleen aaltopojun asennuksessa. Poijun avulla saamme nyt tarkkaa tietoa muun muassa alueen aallonkorkeudesta sekä aaltojen suunnasta. Vastaavia aaltopojuja tullaan asentamaan Orrengrundiin ja Raumalle.

Luotsauksen turvallisuutta ja alusten vaatimustenmukaisuuden seuranta talvimerenkulun rajoitusten voimassa ollessa vahvistettiin jatkamalla alusten jääloukkasyväysten seuranta. Seurannan avulla lisätään jäissä tapahtuvan luotsauksen turvallisuuden lisäksi myös luotsaus- ja jäänmurtotoiminnan tehokkuutta.








Henkilöstömme osallistui aktiivisesti erilaisiin merenkulun turvallisuutta parantaviin harjoituksiin, kuten öljyntorjunta- ja pelastusharjoituksiin. Myös valmiusväylien luotsauskoulutuksessa edettiin yhteistyössä siviiliviranomaisten ja Merivoimien kanssa.



Rajavartiolaituksen päällikkö Pasi Kostamovaara ja Finnпилотin toimitusjohtaja Kari Kosonen allekirjoittivat huhtikuussa 2024

### FINNPILOTIN JA RAJAVARTIO-LAITOKSEN YHTEISTOIMINTAMUISTION.

Tavoitteena on varmistaa, että Finnпилотin resurssit palvelevat tarkoituksenmukaisella tavalla Suomen valtion kokonaisuutena ja meriturvallisuutta Rajavartiolaituksen vastuualueiden osalta. Henkilöstömme ja kalustomme on tarvittaessa viranomaisen käytettävissä lyhyellä vasteajalla esimerkiksi meripelastus- ja ympäristövahingontorjuntatehtäviin.

YHTEISKUNTA-TEEMAN AJANKOHTAISTA 2024	EDISTYMINEN	VALMIS TAI VAKITUINEN TOIMINTATAPA / KEHITYS JATKUU / ALUSSA
<p><b>KESKEISIN TURVALLISUUSTAVOITE:</b> Takaamme merikuljetusten sujuvuuden ja jatkuvuuden kaikissa oloissa.</p>	<p>Luotsauspalvelu toimi keskeytyksettä vuoden jokaisena päivänä, sääolosuhteista johtuvia keskeytyksiä lukuun ottamatta. Toiminnassamme ei sattunut vakavia kyberturvallisuuspoikkeamia.</p>	
<p>Tasapainotamme talouttamme. Keskitymme tuottavuuden kehitykseen ja kustannustehokkuuteen, käänämme tappiollisen tuloskehityksen positiiviseksi.</p>	<p>Toteutimme organisaation laajuisen säästöohjelman, joka yhdistettynä hinnoitteluratkaisuihin käänsi tuloksen positiiviseksi vuonna 2024.</p>	
<p>Määrittelemme ja dokumentoimme uuden luotsauslain mukaisen koulutusjärjestelmämme.</p>	<p>Lain mukainen koulutusjärjestelmä toimitettiin viranomaiselle hyväksyttäväksi joulukuussa 2024.</p>	
<p>Valmius- ja jatkuvuussuunnitelmaamme valmistuvat. Sisältö on käyty eri tasoilla läpi (ja osan kanssa harjoiteltu) kaikkien henkilöstöryhmien kanssa vuoden 2024 loppuun mennessä.</p>	<p>Nykyiseen maailmanpoliittiseen tilanteeseen vastaava valmius- ja jatkuvuussuunnitelmaamme valmistuivat. Johto ja osa päälliköistä testasi suunnitelmien toimivuutta osallistumalla tietoyhteiskunnan TIETO24-harjoitukseen. Vuonna 2025 keskitymme jatkuvuus- ja valmiussuunnitelmien läpikäyntiin ja sisäiseen koulutukseen.</p>	
<p>Edistämme yhdessä kansainvälisen verkostomme kanssa etäluotsauksen kehitystä.</p>	<p>Remote Pilotage MVP (Minimum Viable Product) käynnistyi keväällä 2024. NELSON-hankkeen rahoituksen hakemista jatkettiin. Finnpiilot vastaa projektissa etäluotsauksen työpaketista.</p>	
<p>Panostamme tutkintopalveluiden sekä itämerenluotsauspalvelun tunnetuksi tekemiseen.</p>	<p>Uudet palvelut kuvattiin verkkosivuille ja niistä kerrottiin sidosryhmäkirjeissä sekä asiakastapaamisissa. Palveluiden tilausprosessia hiottiin. Potentiaalista kysyntää on haastavaa ennustaa. Jatkamme uusien palveluiden tunnetuksi tekemistä.</p>	
<p>Kehitämme toimittajahallintaamme ja toimittajille asettamiamme vastuullisuusvaatimuksia.</p>	<p>Hankintaohjeen vastuullisuusliite päivitettiin. Suunnittelemaamme vastuullisuusasioihin keskittyvää verkkokoulutusta merkittäville alihankkijoillemme ei toteutettu vuonna 2024, tavoite siirtyy.</p>	



# Raportointiperiaatteet

Finnpilot Pilotage Oy raportoi vastuullisuuskäytännöistä osana yhtiön vuosikertomusta. Vastuullisuuden raportoinnissa keskitytään Finnpilotin oman toiminnan olennaisimpiin taloudellisiin, sosiaalisiin ja ympäristöön kohdistuviin vaikutuksiin. Yhtiön vastuullisuusohjelman teemat ovat turvallisuus, ympäristö, henkilöstö, asiakkaat ja yhteiskunta. Teemoista turvallisuus on ensisijaista kaikessa toiminnassa.


Vastuullisuusraportointimme noudattaa kansainvälistä GRI (Global Reporting Initiative) -raportointiohjeistoa soveltuvin osin. Käytetty GRI 1 -standardi on GRI 1: Foundation 2021. GRI-indeksissä on mainittu jokaisen raportoidun standardin osalta sen sijainti vuosikertomuksessa. Myös vaatimukset valtionyhtiöiden yritys vastuuraportoinnille on otettu huomioon. Valtio-omistajan odotuksia vastuullisuudesta on kuvattu omistajapoliittisessa periaatepäätöksessä vuodelta 2024.



## RAPORTOINTISTANDARDIT MUUTOKSESSA

Finnpilotin vastuullisuusraportin tiedonkeruuta ja sisältöä kehitetään vastaamaan sidosryhmien tiedonsaantivaatimuksiin.

Tulevien raporttien tietosisältöä kehitetään EFRAG:in joulukuussa 2024 julkaiseman VSME-standardin (Voluntary Sustainability Reporting Standard for non-listed SMEs) viitoittamana.



Yhtiön hallinnoinnin osalta raportissa huomioidaan yleinen Corporate Governance -normisto, Arvopaperimarkkinayhdistyksen julkaisema hallinnointikoodi, Keskuskauppakamarin julkaisema suositus listaamattomien yhtiöiden hallinnoinnin kehittämistä sekä valtioneuvoston kanslian omistajaohjauksen ohjeistus. Muita raportointia ohjaavia säännöksiä ovat YK Global Compact -periaatteet ja sitoumukset sekä ohjeistus valtion enemmistöomisteisille yhtiöille maakohtaisten verojen raportointiin.

Raportointi kattaa Finnpilotin toiminnan kokonaisuudessaan. Taloudelliset tiedot perustuvat tilintarkastettuun tilinpäätökseen ja kirjanpitoon. Tarkemmat tiedot taloudellisesta suoriutumisesta ja liikevaihdosta esitetään lakisääteisessä tilinpäätöksessä. Tilikauden 2024 tilinpäätös ja hallituksen toimintakertomus julkaistiin 21.3.2025.

Henkilöstöä koskevat tiedot perustuvat henkilöstöhallinnon järjestelmiin ja kyselyihin. Ympäristötiedot on kerätty Finnpilotin omista tiedonkeruujärjestelmistä. Asiakas- ja sidosryhmiä koskevaa tietoa saadaan muun muassa laatujohtamisen ja erillisten kyselyiden avulla.

Ympäristövaikutusten osalta Finnpilotin päästölaskenta kattaa Greenhouse Gas Protocol -laskentamenetelmän osat scope 1 (omat suorat kasvihuonekaasupäästöt), 2 (omaan käyttöön ostetun energian päästöt) ja 3 (epäsuorat päästöt). Kokonaispäästövähennysten vertailuvuotena on vuosi 2021.

Finnpilotin vastuullisuusraporttia ei ole varmennettu riippumattoman kolmannen osapuolen toimesta.

Vastuullisuuden raportoinnissa pääsääntönä on, että vertailutiedot esitetään kolmelta vuodelta. Mikäli vertailukelpoisia lukuja ei ole saatavilla, tiedot esitetään lyhyemmältä ajanjaksolta. Raportissa kerrotaan, miksi tietoa ei ole saatavilla tai miksi se ei ole vertailukelpoinen aiempiin vuosiin verrattuna.

Vastuullisuusraportti julkaistaan vuosittain Finnpilotin vuosikertomuksen yhteydessä ja sen sisällöstä kerrotaan sidosryhmävies-tinnässä, muun muassa henkilöstö- ja asiakaskirjeissä. Finnpilotin vuoden 2024 vuosikertomus julkaistaan pdf-muodossa Finnpilotin verkkosivuilla.

[Lue lisää ▶](#)

# GRI-indeksi

**Käyttöä koskeva lausunto:** Finnpiilot on raportoinut tässä GRI-sisältöindeksissä mainitut tiedot ajalta 1.1.2024–31.12.2024 viitaten GRI-standardeihin.

**Käytetty GRI 1 –standardi:** GRI1: Foundation 2021

GRI-standardi	Tieto	Sijainti ja lisätiedot	Puutteet / Huomiot
<b>GRI 2: YLEINEN SISÄLTÖ (2021)</b>			
GRI 2: Yleinen sisältö	<b>Organisaation kuvaus ja raportointikäytännöt</b>		
	2-1 Organisaation tiedot	Finnpilot lyhyesti	
	2-2 Organisaation vastuullisuusraportointiin sisältyvät yksiköt	Raportointi	
	2-3 Raportointijakso, julkaisutiheys ja yhteystiedot	Raportointijakso on 1.1.2024–31.12.2024. Raportti julkaistaan kerran vuodessa. Yhteyshenkilö on viestintä- ja vastuullisuusjohtaja Laura Kaustinen.	
	2-4 Muutokset aiemmin raportoiduissa tiedoissa	Saimaan-luotsausten loppumisen vuoksi päästölukuista on poistettu vertailtavuuden vuoksi Saimaan luotsaukset sekä Saimaalla kulutettu polttoaine myös vuosilta 2013–2024. Vuoden 2023 scope 1-päästöjen päästökerrointa on tarkennettu.	
	2-5 Ulkoinen varmennus	Raportointi. Raporttia ei ole varmennettu ulkoisesti.	
	<b>Toimialat ja työntekijät</b>		
	2-6 Toiminnot, arvoketju ja muut kumppanuudet	Finnpilot lyhyesti, Asiakkaat, Yhteiskunta	
	2-7 Palkansaajat	Henkilöstö	
	2-8 Tietoa muista työntekijöistä	GRI-indeksi	Finnpilotin kaikki työntekijät ovat työsuhteessa.
	<b>Hallinnointi</b>		
2-9 Hallintorakenne	Hallinnointi		
2-10 Hallituksen valinta	Hallinnointi		
2-11 Hallituksen puheenjohtaja	Hallinnointi		

GRI-standardi	Tieto	Sijainti ja lisätiedot	Puutteet / Huomiot	
GRI 2: Yleinen sisältö	2-12 Hallituksen rooli vaikutusten hallinnan valvonnassa	Hallinnointi, Vastuullisuuden johtaminen		
	2-13 Vastuun delegoiminen vaikutusten hallinnasta	Hallinnointi, Vastuullisuuden johtaminen		
	2-14 Hallituksen rooli vastuullisuusraportoinnissa	Vastuullisuuden johtaminen		
	2-15 Eturistiriidat	Hallinnointi		
	2-16 Kriittisistä huolenaiheista viestiminen	Vastuullisuuden johtaminen, Henkilöstö	Finnpilotissa on käytössä Whistleblowing-kanava mahdollisista väärinkäytöksistä tai eettisten periaatteiden vastaisesta toiminnasta ilmoittamiseen.	
	2-17 Hallituksen osaaminen	Hallinnointi		
	2-18 Hallituksen suoriutumisen arviointi	GRI-indeksi	Hallitus arvioi vuosittain omaa toimintaansa ja sen tuloksellisuutta itsearvioinnissa.	
	2-19 Palkitsemiskäytännöt	Palkitseminen		
	2-20 Palkitsemisen määrittelyprosessi	Palkitseminen		
	2-21 Vuosittaisen kokonaispalkitsemisen suhde	GRI-indeksi	Finnpilot Pilotage Oy ei raportoi palkkojen mediaanilukuja.	
	<b>Strategia, politiikat ja toimintatavat</b>			
	2-22 Lausunto kestävän kehityksen strategiasta	Toimitusjohtajan katsaus, Vastuullisuuden johtaminen		
	2-23 Poliittikassitoumukset	Hallinnointi, Vastuullisuuden johtaminen		
	2-24 Poliittikassitoumusten jalkauttaminen	Vastuullisuuden johtaminen		
2-25 Prosessit negatiivisten vaikutusten korjaamiseksi	Vastuullisuuden johtaminen, Turvallisuus, Henkilöstö, Ympäristö			
2-26 Mekanismit neuvojen kysymiseen ja huolenaiheiden esille tuontiin	Henkilöstö			
2-27 Lakien ja määräysten noudattaminen	GRI-indeksi	Finnpilotissa ei vuonna 2024 ollut raportoituja tapauksia lakien tai sääntöjen noudattamatta jättämisestä.		
2-28 Järjestöjen jäsenyydet	GRI-indeksi	Helsingin Seudun Kauppakamari, ITS Finland ry, One Sea ry, Palvelualojen työnantajat PALTA ry, Suomen Tilaaajavastuu Oy, Suomen Vesitöyhdistys ry., Tietotekniikan liitto ry, Työterveyslaitos Nolla tapaturmaa -foorumi, Veronmaksajain Keskusliitto		

GRI-standardi	Tieto	Sijainti ja lisätiedot	Puutteet / Huomiot
GRI 2: Yleinen sisältö	<b>Sidosryhmävuorovaikutus</b>		
	2-29 Sidosryhmäyhteistyö	Asiakkaat, Yhteiskunta	
	2-30 Työehtosopimukset	GRI-indeksi	Finnpilotissa sovellettavat työehtosopimukset ovat: Luotsaustoimi-alan työehtosopimus sekä Paltan erityisalojen työehtosopimus - EPA. Kaikki työntekijämme kuuluvat työehtosopimusten piiriin.
<b>GRI 3: OLENNAISET AIHEET (2021)</b>			
GRI 3: Olennaiset aiheet	3-1 Olennaisten aiheiden määrittelyn prosessi	Vastuullisuuden johtaminen Finnpiilotissa	
	3-2 Olennaisten aiheiden luettelo	Vastuullisuuden johtaminen Finnpiilotissa	Tunnistetut olennaiset aiheet muodostavat vastuullisuusohjelman teemat ja painopisteet.
	3-3 Olennaisten aiheiden hallinta	Vastuullisuuden johtaminen Finnpiilotissa	
<b>Taloudellinen vastuu</b>			
GRI 201: Suorat taloudelliset vaikutukset 2016	201-1 Suoran taloudellisen lisäarvon tuottaminen ja jakautuminen	Yhteiskunta	
	201-2 Ilmastonmuutoksen taloudelliset seuraamukset ja muut riskit ja mahdollisuudet organisaation toiminnalle	Vastuullisuuden johtaminen Finnpiilotissa	
	201-4 Valtiolta saadut avustukset	Yhteiskunta	Saimaan luotsaustoiminnan ylläpidon tuki vuonna 2024 oli 479 tEUR
<b>Korruption ja lahjonnan torjunta</b>			
GRI 3: Olennaiset aiheet	3-3 Olennaisten aiheiden hallinta	Vastuullisuuden johtaminen Finnpiilotissa	
GRI 205: Lahjonnan ja lahjusten torjunta 2016	205-2 Korruption vastaisiin politiikkoihin ja menettelytapoihin liittyvä viestintä ja koulutus	Vastuullisuuden johtaminen Finnpiilotissa	Lahjuksiin ja laittomiin etuuksiin liittyvä ohje sisältyy Finnpiilotin eettiseen ohjeistukseen.
	205-3 Vahvistetut lahjontatapaukset ja niihin liittyvät toimenpiteet	GRI-indeksi	Finnpiilotissa ei ole ilmennyt vuonna 2024 lahjonta- tai korruptiotapauksia.

GRI-standardi	Tieto	Sijainti ja lisätiedot	Puutteet / Huomiot
<b>Reilu kilpailu</b>			
GRI 3: Olennaiset aiheet	3-3 Olennaisten aiheiden hallinta	Yhteiskunta	
GRI 206: Kilpailun rajoittaminen 2016	206-1 Kilpailuoikeudellisten säännösten rikkomiseen, kartelleihin ja määräävän markkina-aseman väärinkäyttöön liittyvät oikeustoimet	Yhteiskunta	Finnpilot ei ollut raportointikauden aikana osallisena kilpailuoikeudellisten säännösten rikkomista käsittelevissä oikeustoimissa.
<b>Energia</b>			
GRI 3: Olennaiset aiheet	3-3 Olennaisten aiheiden hallinta	Vastuullisuuden johtaminen, Ympäristö	
GRI 302: Energia 2016	302-1 Organisaation oma energiankulutus	Ympäristö	
	302-3 Energiantensiteetti	GRI-indeksi	Finnpilot ei toistaiseksi raportoi toimintansa energiantensiteettiä.
<b>Päästöt</b>			
GRI 3: Olennaiset aiheet	3-3 Olennaisten aiheiden hallinta	Vastuullisuuden johtaminen, Ympäristö	
GRI 305: Päästöt 2016	305-1 Suorat (scope 1) kasvihuonekaasupäästöt	Ympäristö	
	305-2 Epäsuorat (scope 2) kasvihuonekaasupäästöt	Ympäristö	
	305-3 Muut epäsuorat (scope 3) kasvihuonekaasupäästöt	Ympäristö	
	305-4 Kasvihuonekaasujen päästöintensiteetti	GRI-indeksi	Scope 1+2+3 -päästöjen suhde liikevaihtoon 155 tCO <sub>2</sub> e/MEUR (v. 2023: 142 tCO <sub>2</sub> e/MEUR).
	305-5 Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen	Ympäristö	

GRI-standardi	Tieto	Sijainti ja lisätiedot	Puutteet / Huomiot
<b>Jätteet</b>			
GRI 3: Olennaiset aiheet	3-3 Olennaisten aiheiden hallinta	Vastuullisuuden johtaminen, Ympäristö	
GRI 306: Jätteet 2020	306-1 Jätteiden synty ja merkittävät jätteisiin liittyvät vaikutukset	Ympäristö	
	306-2 Jätteisiin liittyvien vaikutusten hallinta	Ympäristö	
	306-3 Jätteiden kokonaismäärä	Ympäristö, GRI-indeksi	Sisäisen jätelaskennan kattavuus ei toistaiseksi mahdollista tarkkojen jätemäärien laskentaa.
GRI 308: Toimittajien ympäristöarviointi (2016)	308-1 Uudet toimittajat, jotka arvioitiin ympäristökriteereillä	GRI-indeksi	Hankintaperiaatteet sisältävät vaatimuksia ympäristövastuun toteutumisesta.
<b>Sosiaaliset standardit</b>			
GRI 3: Olennaiset aiheet	3-3 Olennaisten aiheiden hallinta	Vastuullisuuden johtaminen, Henkilöstö	
GRI 401: Työllistäminen 2016	401-1 Uuden palkatun henkilöstön määrä ja vaihtuvuus	Henkilöstö	Raportoitiin ensimmäistä kertaa vuodelta 2024.
<b>Työehtosopimukset</b>			
GRI 3: Olennaiset aiheet	3-3 Olennaisten aiheiden hallinta	Henkilöstö	
GRI 402: Henkilöstön ja työnantajan väliset suhteet 2016	402-1 Uudelleenjärjestelytilanteissa noudatettava vähimmäisilmoitusaika	GRI-indeksi	Uudelleenjärjestelytilanteissa noudatamme kansallisen lainsäädännön mukaisia vähimmäis- ja neuvotteluajoja.
<b>Työterveys ja -turvallisuus</b>			
GRI 3: Olennaiset aiheet	3-3 Olennaisten aiheiden hallinta	Henkilöstö	

GRI-standardi	Tieto	Sijainti ja lisätiedot	Puutteet / Huomiot
GRI 403: Työterveys ja työturvallisuus 2018	403-1 Työterveyden ja -turvallisuuden johtamisjärjestelmä	Vastuullisuuden johtaminen Finnpilotissa, Turvallisuus, Henkilöstö	
	403-2 Vaarojen tunnistaminen, riskien arviointi ja tapahtumien tutkinta	Turvallisuus, Henkilöstö	
	403-3 Työterveyshuolto	Henkilöstö	
	403-4 Työntekijöiden osallistaminen	Turvallisuus, Henkilöstö	
	403-5 Työntekijöiden työterveys ja -turvallisuuskoulutus	Turvallisuus, Henkilöstö	
	403-6 Työntekijöiden terveyden edistäminen	Henkilöstö	
	403-7 Liiketoimintasuhteisiin liittyvien työterveys ja -turvallisuusriskien ehkäisy	Turvallisuus, Henkilöstö	
	403-8 Työterveyden ja -turvallisuuden johtamisjärjestelmän piirissä olevat työntekijät	Henkilöstö	Johtamisjärjestelmä kattaa kaikki operatiiviset toiminnot.
	403-9 Työtapatuimat	Turvallisuus, Henkilöstö	
<b>Oppiminen ja kehittyminen</b>			
GRI 3: Olennaiset aiheet	3-3 Olennaisten aiheiden hallinta	Henkilöstö	
GRI 404: Koulutus 2016	404-3 Kehityskeskustelujen piirissä olevan henkilöstön osuus	GRI-indeksi	Koko henkilöstömme kuuluu kehityskeskusteluiden piiriin.
<b>Monimuotoisuus, yhdenvertaisuus ja inklusio</b>			
GRI 3: Olennaiset aiheet	3-3 Olennaisten aiheiden hallinta	Henkilöstö	
GRI 405: Monimuotoisuus ja yhtäläiset mahdollisuudet 2016	405-1 Hallinnon ja henkilöstön monimuotoisuus	Henkilöstö	
GRI 406: Syrjinnän-vastaisuus 2016	406-1 Syrjintätapaukset ja niihin liittyvät korjaavat toimenpiteet	Henkilöstö	Finnpilotissa ei ole ilmennyt vuonna 2024 syrjintätapauksia.



# FINNPILOT

NÄYTÄMME SUUNTAA

Finnpilot Pilotage Oy  
Tammasaarenkatu 1, PL 183, 00181 Helsinki  
Puh. 029 52 53000  
Y-tunnus 2375854-3  
[www.finnpilot.fi](http://www.finnpilot.fi)

Seuraa meitä:



VUOSIKERTOMUS 2024

Toimitus: Finnpiilot Pilotage Oy, Laura Kaustinen

Kuvat: Kaj Hahtonen, Ralf Holmström, Jarmo Katila, Laura Kaustinen,  
Vesa Kippola, Mika Laasonen, Aki Marjasvaara, Anders Nyholm, Johan Oksanen,

Aki Rask, Pekka Rihti, Ville Rinkineva, Ari Saari, Johnny Strömborg

Graafinen suunnittelu ja taitto: Avidly