



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA

Merenduskeskus

Jana Potapkina

**JÄTKUSUUTLIKKUS LOGISTIKAS:TARNIJATE
JÄTKUSUUTLIKKUSE HINDAMINE STORA ENSO
NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja: Tõnis Hunt, M.Sc.

Tallinn, 2018

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

/Ees- ja perenimi/ Jana Potapkina

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 143426VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: janapotapkina5@gmail.com

Juhendaja /tiitel, ees- ja perenimi/:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

ANNOTATSIOON

Antud lõputöö teemaks on „Jätkusuutlikkus logistikas: tarnijate jätkusuutlikkuse hindamine Stora Enso näitel“. Tänapäeval on logistikas olulisel kohal jätkusuutlikkus, mis tähendab ettevõtete protsesside täiustamist nii ettevõttesiseselt kui ka -väliselt. Jätkusuutlikkus on ettevõtetele tähtis, kuna see annab olulise konkurentsieelise ning aitab ettevõttel püsida turul. Ettevõtted pööravad oluliselt tähelepanu jätkusuutlikule arengule ning ootavad sama lähenemist probleemile ka oma tarnijatelt.

Antud lõputöös tuuakse välja Stora Enso nägemus ja lähenemine jätkusuutlikule arengule. Lisaks sellele, et Stora Enso on tugevasti arendanud jätkusuutlikke strateegiad ettevõttesiseselt, oodatakse sama lähenemist antud teemale ka Stora Enso tarnijatelt. Selleks, et analüüsida Stora Enso tarnijate jätkusuutlikkust, on ettevõtte koostanud küsimustiku tarnijatele, mis aitab ettevõttel luua pilti sellest, kuidas tarnijad suhtuvad antud teemasse ja kas rakendatakse jätkusuutlikke strateegiaid, osutades teenuseid Stora Ensole.

Lõputöös on analüüsitud Stora Enso maanteetranspordi tarnijate jätkusuutlikkust. Võrdluseks on toodud kolme riigi - Eesti, Läti ja Leedu - maanteetranspordi tarnijate jätkusuutlikkus. Jätkusuutlikkuse analüüsimiseks on kasutatud küsimustikku, mis esitati tarnijatele. Tulemused on saavutatud tarnijatega läbiviidud intervjuude põhjal.

Lõputöö eesmärgiks oli uurida, mis riigi tarnijad on jätkusuutlikku strateegiat kõige paremini rakendanud ning kelle tulemused on kõige paremad. Analüüsi käigus selgus, et tegelikult on riigid tulemuste poolest võrdsed ning ettevõtted pööravad palju tähelepanu antud teemale ja töötavad selle kallal, et nende teenuste pakkumine oleks jätkusuutlik. Samuti tulid välja sarnased kitsaskohad, mille kohta autor tegi soovitusi selleks, et neid probleeme lahendada.

Võtmesõnad: jätkusuutlikkus, logistika, tarnijate hindamine, maanteetransport, jätkusuutlikkuse hindamine.

SISUKORD

ANNOTATSIOON	3
SISSEJUHATUS	5
1. JÄTKUSUUTLIKKUS LOGISTIKAS	7
1.1 Jätkusuutlikkus logistikateenuste pakkuja vaatepunktist.....	10
1.2 Stora Enso	14
1.3 Jätkusuutlikkus Stora Ensos	15
2. METOODILINE OSA	19
3. TARNIJATE HINDAMISE PROTSESS	21
3.1 Stora Enso tarnijate hindamise protsess	21
3.2 Stora Enso tarnijatele koostatud küsimustik.....	21
3.3 Maanteetranspordi tarnijate jätkusuutlikkuse hindamise protsess.....	23
3.4 Jätkusuutlikkuse analüüs Eesti tarnijate näitel	25
3.5 Jätkusuutlikkuse analüüs Läti ja Leedu tarnijate näitel	30
4. TARNIJATE HINDAMISE KÜSIMUSTIKU TULEMUSED	36
4.1 Soovitused firmadele jätkusuutlikkuse parandamiseks	39
4.2 Ettepanekud küsimustiku parandamiseks	41
KOKKUVÕTE	43
SUMMARY	45
KASUTATUD ALLIKAD	47
Lisa 1. Tarnijatele esitatavad küsimused	50

SISSEJUHATUS

Antud lõputöö teemaks on „Jätkusuutlikkus logistikas: tarnijate jätkusuutlikkuse hindamine Stora Enso näitel.“ Teema osutus valituks aktuaalsuse tõttu. Jätkusuutlikkus logistikas on tänapäeval tähtis aspekt teenuste osutamisel klientidele, kuna kliendid on muutunud nõudlikumaks antud teenuste suhtes. Ettevõtted praktiseerivad samuti jätkusuutlikke strateegiaid, kuna see võib olla ökonoomiliselt kasulik. Jätkusuutlike strateegiate integreerimine ettevõtte strateegiatesse annab konkurentsieelise ning aitab ettevõttel püsida turul. Töö käsitleb maanteetranspordi ettevõtteid, kes osutavad teenust Stora Ensole, ning on uuritud antud ettevõtete jätkusuutlikku arengut. Stora Enso eesmärgiks on arendada oma jätkusuutlikkust ning seda tagatakse uurides oma tarnijate jätkusuutlikkust, kuna see otseselt mõjutab ka ettevõtte enda jätkusuutlikkust. Jätkusuutlikkuse hindamist on alustatud maanteetranspordi ettevõtetest, kuid Stora Enso eesmärgiks on viia läbi küsitlusi ka meretranspordi, raudteetranspordi ja sadamate ning terminali teenuseid pakkuvate ettevõtetega.

Autori eesmärk on uurida, kui tõsiselt suhtutakse jätkusuutlikku arengusse, analüüsida erinevusi kolme riigi vahel antud teema raames ning lõpuks jõuda selleni, et kas riikide vahel on suuri erinevusi jätkusuutliku arengu osas. Töös käsitletakse maanteetranspordi ettevõtteid erinevatest riikidest, kes osutavad Stora Ensole teenuseid. Uuritavateks objektideks on Eesti, Läti ja Leedu transpordiettevõtted.

Uurimistöö on koostatud kvalitatiivseid uurimismeetodeid kasutades. Autor analüüsib täidetud küsimustikke ning intervjuu käigus saadud tulemusi. Küsimustikud, mida autor kasutab analüüsimisel on koostatud Stora Enso poolt. Tarnijate kommentaarid, mida on kasutatud tulemuste analüüsimisel on saadud intervjuude käigus.

Lõputöö koosneb neljast peatükist. Esimeses peatükis kirjeldab autor jätkusuutlikkuse tähtsust logistikas. Autor toob ka välja logistiliste teenuste pakkujate vaatepunkti antud teemal. Peatükk lõpetatakse sellega, kuidas Stora Enso arendab oma jätkusuutlikkust.

Teine peatükk on metoodiline osa, kus etappide kaupa on välja toodud, kuidas autor on tööd koostanud ning mida selle jaoks kasutanud.

Kolmandas peatükis on autor selgitanud, kuidas näeb välja tarnijate hindamiste küsimustik, mida antud töös kasutati intervjuude läbiviimisel. Autor toob välja ka kogu tarnijate hindamise protsessi kirjelduse. Järgmises osas on analüüsitud Eesti, Läti ja Leedu tarnijate tulemusi.

Neljandas peatükis esitab autor tulemused, mis on saadud analüüsivas osas. Autor toob välja küsimustiku tulemused riigiti vastavalt sellele, kas oli tegemist üldise küsimustiku või maantee küsimustikuga ning lõpuks koondab mõlemad küsimustikud kokku ja kirjeldab jätkusuutlikku arengut transpordis riikide kaupa. Autor annab omapoolsed soovitused tarnijatele, kuidas oleks võimalik jätkusuutlikkust parandada, samuti ettepanekud Stora Ensole, kuidas võiks muuta küsimustiku struktuuri, et see annaks objektiivsemaid tulemusi.

1. JÄTKUSUUTLIKKUS LOGISTIKAS

Viimastel aastatel keskkonnaga arvestamine on muutunud osaks nii äri, valitsuste kui ka klientide strateegiates (Millar 2015, 45). Ettevõtete keskkonna strateegiat saab tõlgendada kui keskkondilikku organisatsioonilist kultuuri, mille osaks on roheline mõtlemise algatused ja faktorid, mis on nii ettevõtete sisesed kui ka –välised (Evangelista 2017, 353). Üha tähtsamaks on muutumas jätkusuutlikkus, kui ühe osana ettevõtte äristrateegiate väljatöötamisest. Kuna jätkusuutlikkus mõjub oluliselt keskkonnale, siis on see eriti oluline ettevõtetele, mis on seotud transpordi ja logistika sektoriga. (Oberhofer 2013, 236) Jätkusuutlik areng, kuid ka roheline mõtlemise aspektid on saanud võtmeküsimusteks logistika valdkonnas (El-Berishy 2013, 527).

Jätkusuutliku tarnahela rakendamine sisaldab endas juhtimist ja iga funktsiooni järgimist, mida pidevalt täiustatakse. Soovitakse kasutada vähem energiat, ekspuaterida energiat efektiivsemalt ja juhtida tarneahelat sellisel kombel, et ettevõtte mõju ümbritsevale keskkonnale ning ettevõtte süsiniku jalajälg oleks nii madal kui võimalik. (Millar 2015, 46) Lisaks lihtsalt keskkonaaalaste eeskirjade jälgimisele, paljud ettevõtted näevad, et jätkusuutliku filosoofia vastuvõtmine võib olla ökonoomiliselt kasulik (Jeffers 2010, 261). Jätkusuutlik strateegia vähendab kulusid, kaitseb ettevõtet võimalike halvimate tagajärgede eest, mis on seotud paratamatult suureneva energiakuluga pika ajaperioodi vältel, ja kindlustab selle, et äri on võimeline vastu võtma üha karmimaid seadusi. Ettevõtted, kes on rakendanud keskkonnasõbralikke tarneahela strateegiad on ahvatlevamad tarnijatena teistele äridele ja klientidele, lõppkokkuvõttes suurendades oma äri turosa, tulu ja kasumit. (Millar 2015, 46)

Tarbijate suurem nõudlus keskkonnasõbralike toodete ja teenuste järgi, rangemad keskkonna määrused ja suurenev nõudlus ettevõtete sotsiaalse vastutuse järele on põhjuseks, mis sunnivad ettevõtteid vastu võtma keskkonnasõbralikke strateegiaid (Evangelista 2017, 353). Tänapäeva tarbija on üha rohkem teadlik keskkonnaga seonduvast ning on valmis mingil määral valima keskkonnasõbralikumat varianti, isegi kui see maksab rohkem. Seega ettevõtted, mis arendavad keskkonnasõbralikke

strateegiaid, tõstavad seoses sellega oma kaubamärgi profiili ning loovad sellega konkurentsieelise. Kõige tähtsam teema ärimise perspektiivist on see, et ettevõtted saaksid aru, et tarbijad hoolivad antud teemadest. Tarbijaid haritakse antud teemadel ning selletõttu teevad nad valikuid ja ostueelistusi, mis põhinevad jätkusuutliku äritavade mõistmisel. Hea maine jätkusuutliku tarneahela juhtimise osas on võimalik saavutada hõlmates uusi äri protsessi elemente, lisades jätkusuutlikke strateegiaid ja integreerides neid protsesse igapäeva tegevustesse. (Millar 2015, 49)

Isegi, kui tavaliselt eeldatakse, et teenindussektoril on väike keskkonnamõju, siiski logistilised teenused mängivad suurt rolli rohelise tarneahela juhtimises. Vähendades tarneahelas keskkondliku koormat, eriti seoses reostusega ja kasvuhoone gaaside emissiooniga, jäätmete kõrvaldamisega ja teiste teemade osas. (Colicchia 2013, 197) Keskkondlik tarneahela juhtimine on arenemas ettevõtte äristrateegia tuumaks, kuna investorid, tarneahela partnerid, tarbijad ja ostjad rõhutavad keskkonnamõjude vähendamisele. Enamikule ettevõtetest pole jätkusuutlik tarneahel lihtsalt enam valikuvõimalus, vaid on kohustus, kui on tahtmine suurendada edukuse võimalusi. Tänapäeval viib enamik rahvusvahelistest ettevõtetest ellu jätkusuutlikke algatusi ning need ettevõtted, kellel on laiaulatuslik strateegia on võimelised saavutama tarneahela jätkusuutlikkust. (Millar 2015, 56)

Paljud ettevõtted on suunanud tähelepanu rahvusvaheliselt tunnustatud keskkonna-standardite sertifikaatidele, nagu ISO-le. ISO 14001 standardid on mõeldud ettevõtetele, kes soovivad vähendada negatiivset keskkondlikku mõju (McKinnon 2010, 42). ISO 14001 koosneb keskkonnaaruandest, mis sisaldab endas ettevõtte ning selle keskkonnasüsteemi lühikirjeldust, keskkonnapoliitikat, keskkonnaeesmärke ja tulemuslikkuse kirjeldust. (Keskkonnajuhtimissüsteemid 2017). Tööstuse juhid taotleavad ISO 14001 akrediteerimist selleks, et demonstreerida, et ettevõtted on keskkonnalalselt vastutustundlikud ning konkurentsivõimelised (Millar 2015, 56).

ISO 9001 on aga kvaliteedijuhtimissüsteemid, kus on määratletud nõuded ettevõtete efektiivse kvaliteedisüsteemide loomiseks (Kvaliteedijuhtimissüsteemide valik ja kasutamine 2013).

Antud standardid pakuvad juhiseid ettevõtetele, kes soovivad, tagada, et nende tooted ja teenused vastavaksid klientide nõuetele ning et kvaliteet pidevalt paraneks. Standard põhineb kvaliteedijuhtimise põhimõtetel, mis sisaldavad tugevalt kliendile orienteeritud tegevust, tippjuhtkonna motivatsiooni ja mõju ning pideva parandamise protsessi. (ISO 9001 family Quality management 2018)

Investeeringud rahvusvahelistesse standarditesse, mis sisaldavad endas regulaarseid auditeid, tagatakse äripraktika vastavust kokkulepitud standarditele. See näitab seda, et ettevõtte on huvitatud pidevalt parandama oma keskkonnamõju. Sellised rahvusvahelised sertifikaadid pakuvad kõrgetasemelist kindlust ettevõtetele, mis soovivad töötada tarnijatega, kes vastavad nende keskkonnavalastele ootustele. (Millar 2015, 56)

Ettevõtete töötajad vajavad piisavaid teadmisi keskkonna küsimustest, et vastata välispartnerite näiteks klientide nõudmistele (Evangelista 2017, 354). Kui integreeritakse jätkusuutlikkuse teemasid töötajate koolitusse, aitab kinnitada organisatsiooni pühendumust jätkusuutlikele tavadele ning suunata ka töötajaid samamoodi mõtlema. US National Environmental Education Foundation (2014) teatas, et töötajate kaasamine ja harimine keskkondateadlikkuse teemadel on saanud trendiks äriühingutes. Seda kasvavat trendi võib märgata erinevates ettevõtetes alustades suurtest segakontsernidest lõpetades mikroettevõtetega, kes õpetavad töötajatele säilitamist, taaskasutamist, efektiivsuse parandamist ja jäätmete vähendamist. Selline lähenemine annab kokkuvõttes mitmekesist kasu töötajatele, ettevõtetele ja kogukondadele. Suurendades töötajate teadmisi energia ja keskkonna säilitamiseks, säästavad ettevõtted ressursse, energiat ja raha samal ajal suurendades enda keskkonna säästmisega seonduvat mainet. (Millar 2015, 58)

Ülemaailmse konkurentsiga turgudel saavutatakse eesmärged mitte ainult läbi teenuste hulga vaid pigem teenuste kvaliteediga, mida ettevõtted pakuvad. Lähitulevikus edukate ettevõtete meetmeks saab olema jätkusuutlikkus. (El-Berishy 2013, 528) Ettevõtted, mis võtavad omaks keskkonnasõbraliku tarneahela programme saavad kasu, mitte ainult paranenud keskkonnategevuse tulemuslikkusest ja nõuetele vastavusest, kuid samuti

hoitakse kokku kulude poole pealt, kui rakendatakse programme ja strateegiaid efektiivselt. Ärid, mis võtavad vastu keskkonnasõbralikke strateegiaid, saavutavad konkurentsieelise ning parandavad oma kaubamärgi mainet. Kasu keskkonnasõbralikust poliitikast saavad nii rahvusvahelised suured ettevõtted kui ka väikese ja keskmise suurusega ettevõtted, mis saavad kasutada välist ekspertiisi vastavalt vajadusele, et toetada ja abistada roheline logistika strateegiate arendamist. (Millar 2015, 60)

1.1 Jätkusuutlikkus logistikateenuste pakkuja vaatepunktist

Logistiliste teenuste pakkujad mängivad suurt rolli säilitades ettevõtetevahelist konkurentsi ja jätkusuutlikkust, samuti ka sotsiaalsed vastutust. Ei saa alahinnata logistikaettevõtteid, kes demonstreerivad tõelist pühendumust jätkusuutlikkusele ökonoomikas ja parimatele keskkonnasõbralike praktikate rakendamisele. (Wang 2017, 1-2)

Selleks, et parandada transpordi efektiivsust ja vähendada keskkondlikku mõju, tuleb pöörata tähelepanu teemadele nagu kompetentsus ja ressursid, teadmised ja informatsioon, nõudmised, transpordi prioriteet, teenused ja pakkumised ning keskkonna alaste eesmärkide seadmine (Santen 2013, 56). Kõige üldisemalt levinumad tegevused, suurendamiseks sisemiste logistilise ressursside efektiivsust, on seotud transpordiviisidega ning veokite otstarbeka energia kasutamisega. Logistiliste teenuste pakkujad töid esile, et väga tähtis on õige kombinatsioon saadaolevatest transpordiviisidest, mis vastavad transpordinõudlusele ning mis on õige maksumusega, õigeaegsed ning madalama negatiivse mõjuga keskkonnale. Logistiliste teenuste pakkujate praegused tegevused ja eesmärgid on kasutada mitut transpordiviisi oma tegevuses ja pidevalt parandada iga transpordiviisi efektiivsust. Transpordiviisi valikul on prioriteediks vähendada veovahendi energiakasutust. Näiteks raudteeveo puhul saab kasutada elektrironge ja maanteeveo puhul Euro 5 veokeid. (Abbasi 2016, 277)

Selleks, et vähendada negatiivset mõju keskkonnale, kasutatakse maanteetranspordis Euro 5 ja Euro 6 standarditega veoautosid. Euro 5 vähendab tahkekete osakasete

heitekoguste eemaldumist diiselmootoritest. Samuti seab ette piiranguid Nox eemaldumisele, mis võrreldes Euro 4 veoautodega vähendab osakeste eemaldust 28% võrra. Euro 6 veoautodele kehtib, aga märkimisväärselt suurem Nox emissioonide vähendamise diiselmootorites. Euro 6 autod vähendavad tahkete osakeste eemaldumist 65% võrra. (Limits to improve 2017)

Maanteetranspordil on positiivne efekt ökonoomikale, kuid see mõjub negatiivselt ohutusele ja keskkonnale (Luoma 2012, 189). Viimastel aastatel on maanteetranspordis esile kerkinud mitmesugused probleemid, mis on seotud jätkusuutlikkusega: mis energiaressursse kasutatakse, pidev emissioon ja kaasaegse ühiskonna vaatepunktide seoses keskkonnaga (Chiara 2016, 1284). Hoolimata arengust mitmes valdkonnas on transport endiselt koormaks keskkonnale ja selle kasv on suureks murekohaks jätkusuutlikkuse ja globaalse soojenemise teemades (Forsberg 2008, 6). Üheks otsustavaks teguriks klientidele transpordiviisi valikus on aja ja kiirus, mis on seotud tänapäeva tarbijate nõudlusega. Vähendades kaubaveo aega, et see vastataks klientide nõudmistele, siis on sageli eelistatav transpordiviis, mis kasutab kõige rohkem energiat ning reostab keskkonda kõige rohkem, kuna sellisel juhul on marsruudi pikkus minimaalne. (Forsberg 2008, 14)

Osanikud survestavad aina rohkem ettevõtteid, et need vastutaks negatiivsete keskkonnamõjude eest, mida nende äritegevus võib põhjustada (Seroka-Stolka 2014, 302). Osanikud eelistavad rohkem jätkusuutlikumaid tooteid ja teenuseid (Multaharju 2017, 1351). Osanike käitumine on eraldi välja toodud, kui tähtis aspekt, mis mõjutab jätkusuutlikku arengut. Logistiliste teenuste pakkujad on alustanud programmidega, mis peaksid suunama osanikke käituma keskkonnasõbralikumalt ning arendama jätkusuutlikkust, näiteks personali harimine eetilistel ja keskkonnateemadel, nagu DHL Go-green või Go-Tech programmid. Personali koolitatakse ökonoomse sõitmise teemadel nii maanteetranspordis kui ka raudteetranspordis, nii ökonoomse meresõidu osas kui ka ökonoomse õhku tõusmise teemal lennunduses. Samuti on tähtis vastutustundlik hankimine selleks, et hinnata õigesti tarnijaid ja kindlustada, et nad täidavad sotsiaalseid ja keskkondlikke nõudeid. Näiteks tehakse riskianalüüsi iga tarnija kohta ja kui leitakse

riski, mis on seotud tarnijaga, siis töötatakse selle kallal, et riski eemaldada. (Abbasi 2016, 278)

Energia on lahutamatu osa keskkondlikust ning jätkusuutlikust logistilistest tegevustest (Abbasi 2016, 279). Osanikud ja valitused, kohalikud kogukonnad ja tarbijad nõuavad, et pööratakse rohkem tähelepanu energia efektiivsusele (Chiara 2016, 1286). Logistiliste teenuste pakujad on esile toonud mõningaid teemasid tulevikutegevustest, mis on seotud energia ja kütuse kasutamise tõhususega ning kuidas võimaldada arengut selles suunas. Näiteks võiks kasutada veokeid ja rajatisi, mis töötavad taastuva kütusega. Samuti saab teha koostööd sõidukite tootjatega, et projekteerida keskkonnasõbralikumaid veoautosid, ronge ja laevu ning õhusõidukeid, mis on kergemad ja aerodünaamilisemad, millel on tõhusamad mootorid ning mis ei väljasta heitegaase. Selleks, et saavutada heitegaaside vaba tootmist ja tarbimist soovivad logistiliste teenuste pakkujad teha koostööd tööstustega, näiteks energiatootjatega, et leida alternatiivseid kütuseid, mis ei ohusta metsandust ega bioloogilist mitmekesisust. Samuti on võimalik võrrelda energia kasutamise tõhusust teise ettevõtetega ja investeerida innovatsiooni, uuringutesse ja tehnika arengusse, et saavutada madalat energia tarbimist ning kõrgemat efektiivsust. (Abbasi 2016, 279)

Mõtteviisi ja kultuuri muutmine rahvusvahelisel, riiklikul ja organisatsioonilisel tasemel on üks suurimaid väljakutseid keskkonnasõbraliku jätkusuutliku logistika arenguks (Abbasi 2012, 526). Logistiliste teenuste pakujad näevad, et tuleks teha koostööd teiste osanikega organisatsioonilistel, riiklikel ja rahvusvahelistel tasanditel, et suurendada teadlikkust uue põlvkonna seas jätkusuutliku logistika tähtsusest. Logistiliste teenuste pakujad on esile toonud teadlikkuse tõstmise vajadust tarnijate, klientide, vedajate, ekspediitorite ning logistikateenuste pakujate seas. Samuti rõhutatakse muutusi klientide käitumises ja perspektiivis, jätkusuutlike logistiliste teenuste sisse ostmisel. Paraku hinnatakse teenuste maksumust ja ajalist ressursi rohkem kui keskkonnasõbralikust. (Abbasi 2016, 279)

Kõik logistiliste teenuste pakkujad töid esile, et klientide huvi jätkusuutliku arengu vastu on oluline selleks, et arendada jätkusuutlikumaid lahendusi. Kõikide logistiliste teenuste pakkujate meelest on klientidel üsnagi madal huvi jätkusuutlike lahenduste vastu ja põhjuseks ning väljakutseks on teenuse hind ja ajaline ressurss. Enamik logistiliste teenuste pakkujatest töid esile, et klientide käitumine on vasupidine keskkonna säilitamise vajadusele. Kliendid näevad logistilisi teenuseid kui lisaväärtuseta tegevust, mis peab olema teostatud kiiresti ja madalama võimaliku hinnaga. Sellest tulenevalt logistiliste teenuste pakkujate täitmismäär ja ressursside kasutus degradeerub, mis viib kõrgemate emissioonideni ja negatiivsete keskkonnamõjudeni. (Abbasi 2016, 279) Koostöö klientidega on tähtis osa rohelisest algatusest, mis on seotud ettevõtetega, kes tegelevad logistika ja transpordiga (Marchet 2014, 798).

Jätkusuutlike logistikateenuste arendamine on tihedalt seotud juhtimise väljakutsetega. Üks dimensioon on mõõtmise ja hindamise keerukus. Näiteks erinevad logistiliste teenuste pakkujad kasutavad erinevaid standarte, meetodeid ja platvorme heitegaaside koguste mõõtmiseks või logistiliste tegevuste keskkonnamõjude hindamiseks. Teine dimensioon on erinevate klientide ja turgude nõudmised. Koostöö erinevate tööstuste liikidega nõuab väga paindlikku logistika süsteemi. Näiteks mõndadel juhtudel on ressursid piiratud mahuga ja teistel juhtudel kaaluga. Logistilise tööstuse killustatuse tõttu koostöövõimaluste leidmine, arendamiseks jätkusuutlikke logistilisi lahendusi, on suur väljakutse. Näiteks kui kõik logistiliste teenuste pakkujad pakuvad kaubaveo teenuseid, kasutades kõiki transpordiviise, siis tavaliselt logistiliste teenuste pakkujad sõlmivad lepinguid mitme logistikateenuste vahendajatega, ekspediitorirega ja vedajatega, et teostada oma teenuseid. Sellest tulenevalt on kõikide logistikateenuste vahendajate, ekspediitorite ja vedajate juhtimine väljakutse. Muutused ja kohanemine võtavad oluliselt aega ning võib olla kallis. (Abbasi 2016, 280) Tänapäeval on tunnustatud, et ettevõtte keskkonnategevuse tulemuslikkuse parandamine võib viia parema ökonoomilise ja finantsilise tulemuslikkuseni ning kulutused ei pruugi suurenda (Marchet 2014, 799).

Teine teadvustatud väljakutse on kaubavoogude ja ressursside tasakaalustamine võrgus. Tasakaalustamatus kaubavoogudes on tavaliselt põhjustatud süsteemi piirangutest, nagu näiteks õigeaegne tarne ja tavaliselt mitmekesised laadimis- ja mahalaadimisoperatsioonid. Geograafiline asend võib ka viia tasakaalustamatuseni kaubavoogudes kui ka ressurssides. Võrkude tasakaalustamatus vähendab täitmise määra kui ka ressursside kasutust, mis tähendab kõrgemaid heitekoguseid ja negatiivset keskkonnamõju. Stsenaarium halveneb kui võrkude tasakaalustamatust esineb rahvusvahelistel turgudel. Globaliseerumine, eksport ja vabaturg võivad kõik viia tasakaalustamatuseni kaubaveo võrkudes. (Abbasi 2016, 280)

Fosiilkütuse tarbimise vähendamine mitte ainult ei soodustaks sõltumatust kõikuvatest naftahinnadest, kui samuti soodustaks konkurentsivõimelist ja ressurssitõhusat kaubavedu. (Wehner 2017, 2). Kuid ebamäärasus tuleviku fosiilvaba kütuste ja infrastruktuursed muutused kütuste tootmise suhtes, eriti rahvusvahelistel turgudel, on väga suured väljakutsed. Teine osa ebamäärasusest on seotud tulevikus muutustega transpordi infrastruktuuris. Investeeringud uutesse infrastruktuuridesse või reisijate ja kauba transportimise infrastruktuuri ühendamisse, nagu näiteks raudteevõrgud linnades, on väga ebamäärased. Raske on ka vastava seadusandluse ja määruste väljatöötamine. Ilma selgete ja pikaajaliste juhisteta, on logistiliste teenuste pakkujate tahe võtta riske, suurendades raudteetransporti või biokütuste alternatiivide kasutamist, madal. Üldiselt leitakse, et ebamäärasused ei sunni logistiliste teenuste pakkujaid initsiatiivi võtma. (Abbasi 2016, 280)

1.2 Stora Enso

Stora Enso on globaalne ettevõtte, mis asub kolmekümnes riigis ning millel on 26 000 töötajat terves maailmas (Stora Enso (a), 2018). Tegemist on ettevõttega, millel on kaks peakorterit üks nendest asub Stockholmis ja teine Helsingis. Põhjuseks on see, et 1998. aastal ühines Soome ettevõtte Enso Rootsi ettevõttega Stora ning sellest kujuneski ettevõtte Stora Enso, nagu seda tuntakse praegu. (Stora Enso (b), 2018) Tegemist on taaskäitlevate materjalide tootjaga, kelle missiooniks on fosiilil põhinevate materjalide

asendamine taaskasutatavate materjalidega (Stora Enso (a), 2018). Stora Enso on viis tegevusvaldkonda. Nendeks on:

- paber
- biomaterjal
- puidutooted
- pakkematerjalid
- toiduainete pakkematerjalid

Stora Enso tegeleb materjalide sisseostmisega, metsakasvatusega, tootmisega, ladustamisega, produktide müümisega ning ka transportimisega.

Stora Enso pakub oma logistilisi lahendusi hankides ning hallates transporti, pakkudes ladustamise ja turustamise lahendusi. Stora Enso hangitakse logistilise teenuseid rohkem kui seitsmesajalt lepingulistelt tarnijalt ülemaailmselt. Tarnijateks on maanteeveoettevõtted, raudtee- ning laevandusettevõtted, sadama operaatorid, terminalid ja IT teenuseid pakkuvad ettevõtted. (Stora Enso (c), 2018)

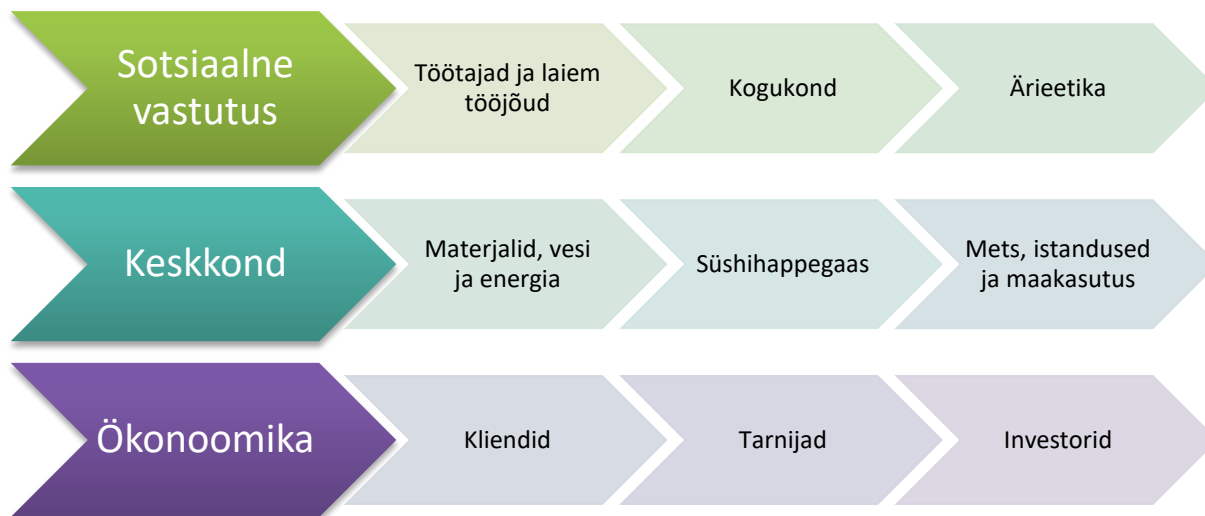
Stora Enso on pühendunud oma äri haldamisele ja arendamisele vastutustundlikul ja jätkusuutlikul viisil, tasakaalustades nii ökonoomilist, keskkondlikku kui ka sotsiaalset vastutust, mis on vajalikud jätkusuutlikuks äriks ning mis on oma olemuse poolest soodsad osanikele. Stora Enso suunab jätkusuutlikkust läbi väärtusahela ning sama käitumist oodatakse ka tarnijatelt. Kõikidelt tarnijatelt oodatakse, et nad järgiksid Stora Enso poolt välja töötatud tarnijate tegevusjuhendit või kohaldatavaid seaduslikke nõudmisi. (Stora Enso (d), 2018)

1.3 Jätkusuutlikkus Stora Enso

Jätkusuutlikkus Stora Enso on jagatud üheksaks valdkonnaks ning kõikidesse teemadesse on sisse integreeritud inimõigused. Tuuakse välja, et osanike olulisus ning suhted ettevõttega juhivad Stora Enso jätkusuutlikkust. Jätkusuutlikkus hõlmab sotsiaalset valdkonda, mille alla kuuluvad töötajad ja laiem tööjõud, kogukond ning

ärietika. Keskkonna valdkonda kuuluvad materjalid, vesi ja energia, süsihappegaas, mets, istandused ja maakasutus. Ökonoomika hõlmab teemasid, nagu kliendid, tarnijad ning investorid.

Joonises 1 on välja toodud, millest koosneb Stora Enso ettevõttesisene kui ka väline jätkusuutlikkus. Stora Enso jätkusuutlikkus nagu ka eelnevalt mainitud jaguneb üheksaks valdkonnaks, mis omakorda koonduvad kolme suurde valdkonda, milleks on sotsiaalne vastutus, keskkond ja ökonoomika. Kuna antud töös käsitletakse jätkusuutlikkust ning selle hindamist, mis on seotud tarnijatega, seega autor pidas õigeaks kirjutada just sellest aspektist rohkem. Tarnijatelt nõutakse sarnast lähenemist jätkusuutlikkusele, nagu see on välja töötatud ja paika pandud Stora Ensos. Stora Enso peab oluliseks, et tarnijad pööraksid tähelepanu jätkusuutlikule arengule ning rakendaksid seda, osutades teenuseid Stora Ensole.



Joonis 1. Jätkusuutlikkus Stora Ensos

Allikas: (Stora Enso 2017, 5)

Stora Enso tarnib toormaterjale, tooteid ja teenuseid umbakaudu 25000 tarnijalt ja lepinguosaliselt globaalselt. Stora Enso püüdleb selle poole, et kindlustada seda, et

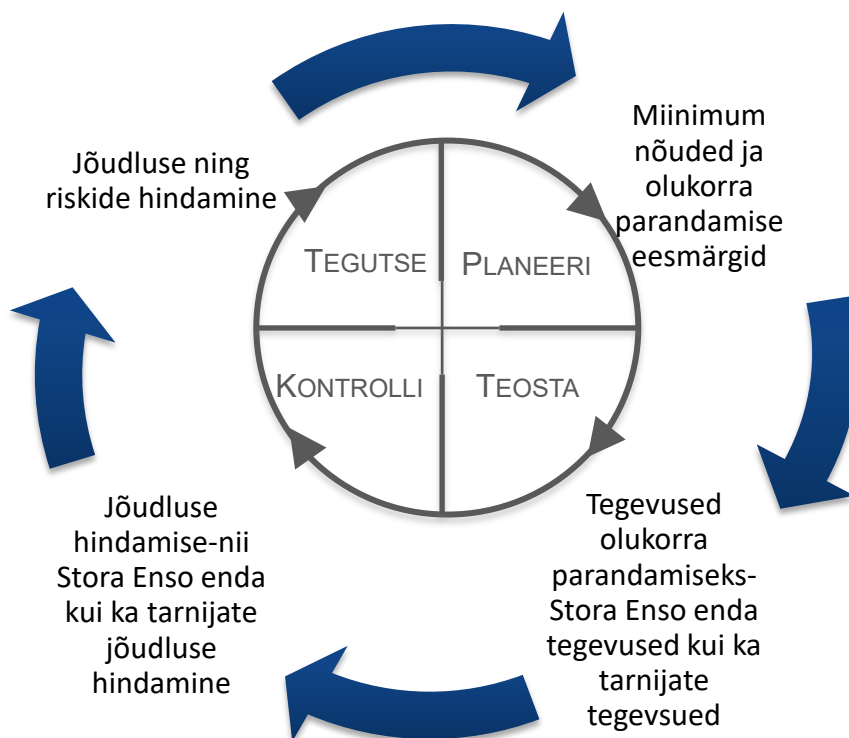
tarnijad ja lepinguosalisel vastavad samadele kõrgetele jätkusuutlikkuse standarditele. (Stora Enso 2017, 60)

Vaatamata sellele, et Stora Enso teostab tööd erinevates regulatiivsete keskkondades siiski tuleb pidevalt vastata osaniku nõuetele, mis puudutavad läbipaistvust ja tarneahela jätkusuutlikkust. Samal ajal arvab Stora Enso, et nende jätkusuutlikkuse nõuded mitte ainult ei julgusta tarnijaid täiustama nende endi äri, vaid see aitab edendada jätkusuutlikumat hankimist. (Ibid.)

Materjalid ja tooted, mida Stora Enso ostab sisse, sisaldavad puitu ja kiudainetel põhinevaid materjale, nagu paberimass, paberi taaskasutamiseks mõeldud kemikaalid, täitained, energia, kütused, varuosad ja nende hooldus, logistika ning IT teenused. Selleks, et kindlustada antud materjalide ja teenuste vastutustundlikku hankimist, peavad potentsiaalsed tarnijad läbima eelvalifitseerimisprotsessi, enne kui kaalutakse, kas teha antud tarnijatega leping. (Stora Enso 2017, 61)

Lisaks tarnijate tingimuste tegevusjuhendi jõustamisele suhtleb Stora Enso aktiivselt oma tarnijatega, et aidata neil parandada oma jätkusuutlikkust. Teiste ettevõtete jätkusuutlikkuse kontroll võib sisalda kohapealseid külastusi, detailseid tarnijate hinnaguid või põhjalikke koolitusi olenevalt tarnija asukohast ja toote kategooriast. Igasugustele nõuete mittevastavustetele, mis on tuvastatud auditite ajal, koostatakse parandusmeetmete kavad. Koostööd katkestatakse, kui tarnijad ei ole nõus parandama oma jätkusuutlikkust. (Ibid.)

Joonises 2 on välja toodud tarnijate jätkusuutlikkuse kontrollimise protsess. Tarnijate hindamise protsessil on paika pandud tegevusplaan. Kõigepealt kontrollitakse tarnijate jõudlust jätkusuutlikkuse teemal. Selleks esitatakse tarnijatele jätkusuutlikkuse hindamise küsimustik. Seejärel hinnatakse koos intervjuerijatega tarnijate jätkusuutlikkust ning võimalike kitsaskohti jätkusuutlikkuse strateegiates. Protsessi lõppedes esitavad intervjuerijad soovitusi ning nõudeid, et tarnijatel oleks võimalik oma kitsaskohti seoses jätkusuutlikkusega parandada. Tarnijatele antakse aega oma vigade parandamiseks ning seejärel saadakse uuesti tarnijatega kokku, et vaadata üle, kas tarnijad on midagi ette võtnud, et antud olukorda enda ettevõttes parandada.



Joonis 2. Demingi ratas

Allikas: (Stora Enso (e), 2017)

2. METOODILINE OSA

Antud lõputöö teemaks on jätkusuutlikkuse olulisuse hindamine logistikas. Jätkusuutlikkuse hindamise üheks võimaluseks on tarnijate hindamine. Antud töös on välja toodud Stora Enso poolt koostatud tarnijate hindamise küsimustik, mille kaudu on võimalik hinnata tarnijate jätkusuutlikkust, mis oluliselt mõjutab ettevõtte enda jätkusuutlikkust.

Esimeseks sammuks lõputöö koostamisel oli teema valik. Autor otsustas valida antud lõputöö teema selle tõttu, et esiteks oli see otseselt seotud autori praktikaga Stora Ensos ning teiseks selle tõttu, et teema on aktuaalne. Jätkusuutlikkus logistikas on viimastel aastatel aina rohkem tähelepanu pälvinud selle tõttu, et kliendid on teadlikumaks muutunud rohelise mõtlemise teemadel ning ootavad sama ka ettevõtetest.

Järgnevalt tuli välja mõelda, kuidas seostada teoreetiline osa praktilisega. Autor leidis, et kuna tegemist oli tarnijate jätkusuutlikkuse hindamisega, siis oleks õige uurida jätkusuutlikkust logistikas ning samuti, kuidas antud ettevõtetel endal on jätkusuutlikkuse nõuded paika pandud. Teoreetilise osa kirjutamiseks kasutas autor mitmeid teadusartikleid, mis olid saadaval TTÜ raamatukogu teadusartiklite kogumis. Stora Enso jätkusuutlikkuse uurimiseks kasutas autor Stora Enso veebilehte, kus oli väga hästi välja toodud ettevõtte enda nägemus jätkusuutlikkusest ning mida on selle jaoks tehtud, et seda edendada. Autor kasutas ka ettevõttesisesid materjale, nagu näiteks Excelis koostatud küsimustikud, mida esitati tarnijatele.

Analüüsisivas osas kasutas autor tarnijate hindamise küsimustiku tulemusi, et kirjeldada olukorda nii Eesti ettevõtetes, kui ka Leedu ja Läti ettevõtetes. Küsimustik oli koostatud Stora Enso poolt, kuid autor ise osales tarnijate hindamise protsessis, mida viidi läbi 2017. aasta suve kuudel. Hindamise protsess sisaldas endas intervjuusid tarnijatega. Autor sai kokku mitmete tarnijatega erinevatest riikidest, mida on edaspidises töös välja toodud ja oli läbi teinud koos nendega küsimustiku. Kuna tegemist oli erinevate riikidega, siis lõputöö valimiks otustus kolm riiki, milleks oli Eesti, Läti ja

Leedu. Protsess sisaldas endas küsimustiku täitmist tarnijatega, lisades tarnijate kommentaare küsimuste vastustele. Küsimustiku täitmine võttis aega umbes 3-4 h ning oli läbi viidud ka erinevates keeltes nagu inglise, eesti ja ka vene keeles. Lihtsustamaks küsimustiku täitmist tarnijatele on autor tõlkinud küsimustikus olevad küsimused ka vene keelde. Tulemuste analüüsimiseks kasutas autor nii vastuste tulemusi, mida tabel andis protsentuaalselt, kui ka kommentaare, mida tarnijad lisasid juurde.

Tulemuste osas tõi autor välja analüüsi käigus saadud tulemusi erinevate riikide kohta. Samuti ka peamisi soovitusi tarnijatele, mis olid autori meelest olulised, mida tarnijatel oleks vaja enda töös parandada, et edendada oma jätkusuutlikkust. Samuti autor leidis, et koostatud küsimustik ei ole täiuslik ning tõi välja omapoolsed ettepanekud, kuidas koostada küsimustik nii et tulemused oleksid veelgi paremini hinnatavad.

3. TARNIJATE HINDAMISE PROTSESS

3.1 Stora Enso tarnijate hindamise protsess

Tarnijate hindamise protsess koosneb kolmest etapist. Kõigepealt tarnijad, kes osutusid väljavalituks peavad kirjutama alla tarnija tegevusjuhendile, mis käsitleb teemasid nagu juhtimissüsteemid, inim- ja tööõigused, tervishoid ja tööohutus ning keskkond. Järgmise sammuna sellest viiakse läbi tarnijate jätkusuutlikkuse hindamisi. Protsessist võtavad osa tarnijad ning hindajad, kelleks on Stora Enso poolt määratud töötajad. Tarnijad peavad vastama Stora Enso poolt koostatud küsimustikule jätkusuutlikkuse kohta. Seejärel koostatakse küsimustiku põhjal kokkuvõte, kus tuuakse esile tarnijate positiivseid külgi ning samuti lisatakse soovitusi, kuidas oleks võimalik mingit osa parandada. Kolmanda etapina nähakse ette, et välisaudiitor külastab tarnijaid ning kontrollib, kas olukord firmas vastab sellele, mis küsimustikust ilmnes ning kas on võetud ette ka parandusmeetmeid soovitustest lähtuvalt.

3.2 Stora Enso tarnijatele koostatud küsimustik

Küsimustik, mis esitatakse tarnijatele, on tehtud Exceli tabeli formaadis ning see koosneb küsimustest ja vastustevariantidest. Küsimustik koosneb seitsmest temast, milleks on üldine, maantee, raudtee, meri, sadamad ja terminalid ning volitatud ettevõtja (AEO/ *Autohorized economic operator*). Küsimused on koostatud läbi maatriksi, ning vastavalt sellele, missugused on tarnija vastused, kujuneb lõpuks kokkuvõte. Kokkuvõttes on välja toodud tarnija nimi, üldine tulemus ning kommentaarid iga antud valdkonna juurde, nagu näiteks vastutustundlik äri, ohutus ja turvalisus, keskkond ja üldine olukord ettevõttes. Üldine tulemus võib kujuneda kolmest värvist vastavalt sellele, mis olid tarnijate vastused. Tulemused jagunevad:

- Roheline- jätkusuutlikkuse poole pealt on ettevõttes olukord väga hea (61%-100%)
- Kollane- esinevad mõningad puudujäägid, mida tuleks parandada (31%-60%)

- Punane-ettevõtetel pole jätkusuutlik poliitika paigas, see nõuab parandusi mitme teema poole pealt (1%-30%)

Tarnijatel tuli vastata küsimustikule. Allpool on välja toodud, kuidas kujunesid tulemused vastavalt sellele, mida vastasid hindajad ning mis osadest küsimustik koosnes. Näitena on toodud üldine küsimustik, mis tegelikult ülesehituse poolest ja teemadelt sarnanes maanteetranspordi küsimustikuga.

Tabel 1. Küsimustiku ülesehitus
Allikas: (Stora Enso (f), 2018)

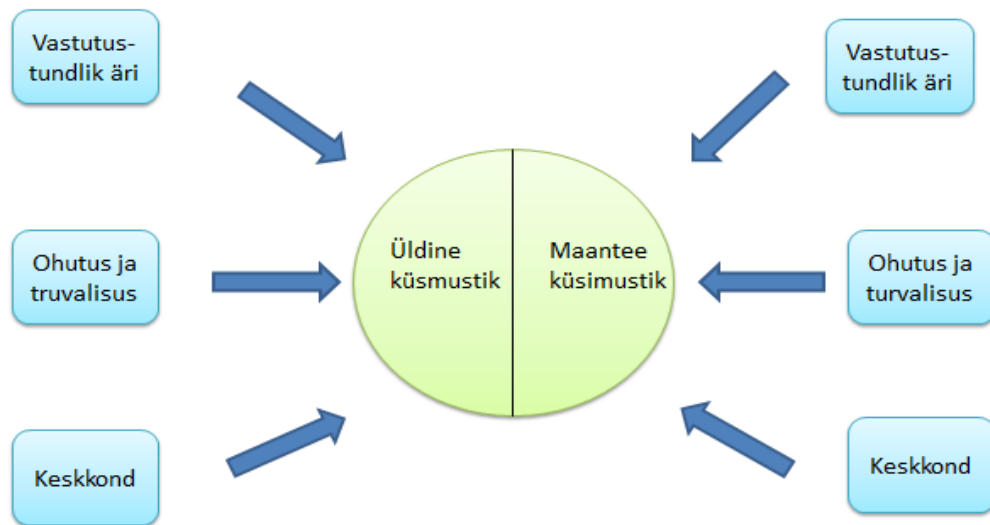
Teema	Küsimus	Koefitsient	Vastuse summa	Kokku
Vastutus-tundlik äri	Kas ettevõtte kindlustab, et tegutseb vastavalt kohustuslikele rahvusvahelistele äriseadustele?	1,4	3	4,2
	Kas ettevõtte annab välja vastavalt seadusele igaastaselt majandusaasta aruanne?	0,6	2	1,2
Ohutus ja turvalisus	Kas ettevõtetel on ettevõttesisene ohutuspoliitika paigas?	1,4	1	1,4
	Kas ettevõtetel on õnnetusjuhtumite puhul olemas hädaolukorra valmisoleku plaan?	1,4	0	0
Keskkond	Kas ettevõtte kindlustab, et järgib keskkonnanõuete seadusi?	1,4	3	4,2
	Kas ettevõtte tagab, et ennetav ja parendav keskkonna juhtimissüsteem on paigas? (ISO 14001/EMAS)	1	2	2
Jõudluse leidmine: $\left(\frac{Kokku}{Max} \times 100\right) = \left(\frac{13}{21,6} \times 100\right) = 60\%$			Kokku	13
			Max	21,6
			Jõudlus	60%

Tabelis 1 on välja toodud tabeli näidis, mille järgi olid hindamised tehtud, ning ka see, mis põhimõttel olid saadud tulemused hindamiste puhul. Küsimused jagunesid kolme teemasse, nagu on ka tabelis välja toodud. Nendeks oli vastutustundlik äri, ohutus ja turvalisus ning keskkond. Tabelis ei ole välja toodud kõik küsimused, mida käsitleti, vaid mõningad näited kõigist kolmest teemast, et saaks üldise pildi sellest, kuidas tulid kokku protsentuaalsed summad. Koefitsiendid, mis on tabelis välja toodud olid pandud vastavalt küsimustele ning viidetele dokumentides, kus antud küsimus oli lahti seletatud. Tabeli koostajad on pannud fikseeritud koefitsente, mille järgi tulid summad kokku. Autor otsustas ka välja tuua erinevad vastusevariandid ja punktisummad antud variantidele. Näiteks, kui tabelis vastati *jah*, siis see andis 3 punkti kokku, kui vastus oli *enamuses*, siis see andis 2 punkti. Vastus *osaliselt* andis ainult ühe punkti ning vastus *ei* andis kokku 0 punkti. Korrutades vastuse punktid koefitsiendiga saadi tulemus. Tulemused liideti kokku ning jagati maksimaalsega. Maksimaalne tähendas antud juhul arvu, mis oleks saadud sellisel juhul, kui kõikidele küsimustele oleks vastatud jaatavalt. Jõudluse leidmiseks jagati tulemus maksimaalsega ning see andiski kokku protsentuaalse tulemuse ehk jõudluse, mis on välja toodud edaspidistes joonistes.

3.3 Maanteetranspordi tarnijate jätkusuutlikkuse hindamise protsess

Stora Enso küsimustik koosneb seitsemest teemast, kuid antud diplomitöö puhul on kirjeldatud kahte teemat, milleks on üldine küsimustik ja maanteetranspordiga seotud küsimustik. Tõlgitud küsimused, mida esitati tarnijatele on toodud välja Lisas 1. Üldises küsimustikus on tegemist küsimustega, mis kirjeldavad ettevõtte üldist olukorda jätkusuutlikkuse teemal. Antud küsimustik esitatakse kõikidele tarnijatele olenemata sellest, kas on tegemist näiteks maanteetranspordi teenuseid pakkuvate ettevõtetega või mereveo teenuseid pakkuvate firmadega. Teine osa on spetsiifilisem ja pöörab tähelepanu otseselt maanteeveoga seotud küsimustele. Põhjuseks, miks kasutati ainult kahte osa küsimustikust on see, et hindamine viidi läbi Stora Enso maanteetranspordi tarnijatega.

Joonises 3 on välja toodud graafiliselt, missugusteks osadeks jagunes küsimustik, mida esitati maanteetranspordi tarnijatele. Nii maantee kui ka üldine küsimustik jagunesid kolmeks teemaks. Küsimused nii üldises osas kui ka maantee küsimustiku osas puudutavad kolme valdkonda, milleks oli keskkond, turvalisus ja ohutus ning vastutustundlik äri.



Joonis 3. Küsimustiku osad

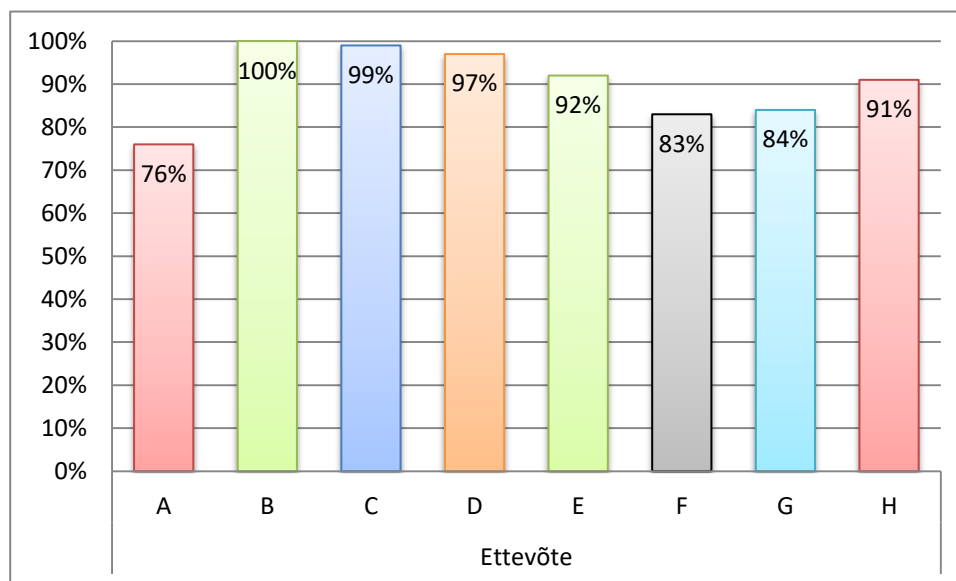
Allikas: Autori koostatud

Tarnijate hindamisi viidi läbi Stora Enso maanteetranspordi partnerite firmadega, kes osutavad Stora Ensole teenust kauba laialiveoga erinevates riikides. Hindamisi viidi läbi nii Eestis, Lätis kui ka Leedus. Hindamisi oli kokku 16, millest 8 oli tehtud Eestis olevate tarnijatega, 4 hindamist viidi läbi Läti kolleegidega ning 4 Leedu tarnijatega. Hindamise protsess võttis aega keskmiselt 3-4 tundi, kuna lisaks lihtsalt küsimuste vastamistele paluti tarnijatel ka kommenteerida, kuidas pööratakse firmas tähelepanu antud küsimusele ja mida selleks tehakse. Hindamised viidi läbi kolmes keeles, kuna Lätis ja Leedus suhtlesid mõningad tarnijad vabalt inglise keeles, kuid teised firmad eelistasid pigem suhelda vene keeles. Maanteetranspordi tarnijad pidid vastama küsimustikus kahele teemale, milleks olid üldine informatsioon jätkusuutlikkuse kohta

firmas ning maanteetranspordile suunatud küsimustik. Kõigepealt täideti sissejuhatav osa, kus tuli täita väljad, nagu tarnija nimi, transporditüüp, mida tarnija osutab, kas kasutatakse oma ressursse või kasutatakse allhankijaid, missugust Stora Enso divisiooni teenidatakse, mis piirkondi teenidatakse ning sertifikaatide olemasolu. Seejärel liiguti järjekorras edasi, kus võeti ette eelnevalt mainitud teemad.

3.4 Jätkusuutlikkuse analüüs Eesti tarnijate näitel

Jätkusuutlikkuse analüüsimist lõputöös on alustatud sellega, et on välja toodud joonis, kus on protsentuaalselt paika pandud, kuivõrd palju pööratakse tähelepanu jätkusuutlikkusele Eesti ettevõtetes. Valimis on 8 Eesti ettevõtet ning esimene joonis kirjeldab üldist olukorda ettevõttes jätkusuutlikkuse teemal. Joonisest 4 lähtuvalt tuleb välja, et ettevõtted pööravad üsna suurt tähelepanu antud teemale ja põhjenduseks on välja toodud, et kliendid nõuavad sellist teenust. Joonises 4 on välja toodud Eesti tarnijate tulemused üldise küsimustiku vastamisel.



Joonis 4. Eesti tarnijate tulemused üldises küsimustikus

Allikas: Autori koostatud

Lisaks saadud protsentuaalsetele näitajatele on tarnijad lisanud ka kommentaare, et saada paremat pilti üldisest olukorrast ettevõttes. Näiteks küsimusele, kuidas ettevõtte kindlustab seda, et peab kinni seadustest, siis ettevõtte B, D, G, F ning E puhul oli vastuseks, et see on raamatupidamise tööülesanne jälgida seaduste muutusi ning teatada nendest. Ettevõtte D, H ning G tõid välja, et külastatakse pidevalt ERAA kodulehekülge, et olla teadlikud seaduste muudatustest.

Vajalike litsentside ja lubade olemasolu teenuste pakkumiseks kommenteeriti nii et ettevõtte B tõi välja, et on olemas ekspediitorkindlustus. Kuid ettevõtte B ja E tõid välja ka, et ekspedeerimisteenuse pakumine ei nõua litsentse. Samas kindlasti kontrollitakse, et allhankijatel, keda ettevõtted kasutavad, oleksid kindlasti olemas vajalikud litsensid. Ettevõtte H näiteks kontrollib regulaarselt, et oleks olemas CMR kindlustus ja vedajavastutuskindlustus.

Töökvaliteedi parandamise küsimuse osas oli ainult ettevõttel C olemas ISO 9001 sertifikaat. Ettevõtte F tõi veel välja, et igal töötajal on olemas tööülesannete kirjelduse juhendid. Kuid enamusel ettevõtetest puuduvad antud sertifikaadid või mingid juhendid, sest töötajate arv ettevõttes on väga väike ning nähakse, et pole mõtet tellida sertifikaate, kuna see on liiga kallis ettevõtmine.

Vastuskindlustuse puhul vastasid absoluutselt kõik ettevõtted, et see on kindlasti olemas ning kui ettevõttel endal pole autosid ja kasutab allhankijaid, siis ka kindlasti kontrollitakse, kas nende autodel on CMR kindlustus olemas. Ettevõtte D, F, G ja H tõid välja ka, et autodel on kasko kindlustus peal. Ettevõttel B on aga ekspediitori vastutuskindlustus summas 500 000€.

Töötundidega seotud seadust jälgivad pingsalt ettevõtte D, G ja F. Ettevõtte D jälgib oma allhankijate autojuhtide töötunde. Töötundide jägimine ettevõttes F on aga raamatupidaja ülesandeks ning ettevõtte G kasutab selleks näiteks Exceli tabelit, kus on ära märgitud puhkeajad ning töötunnid.

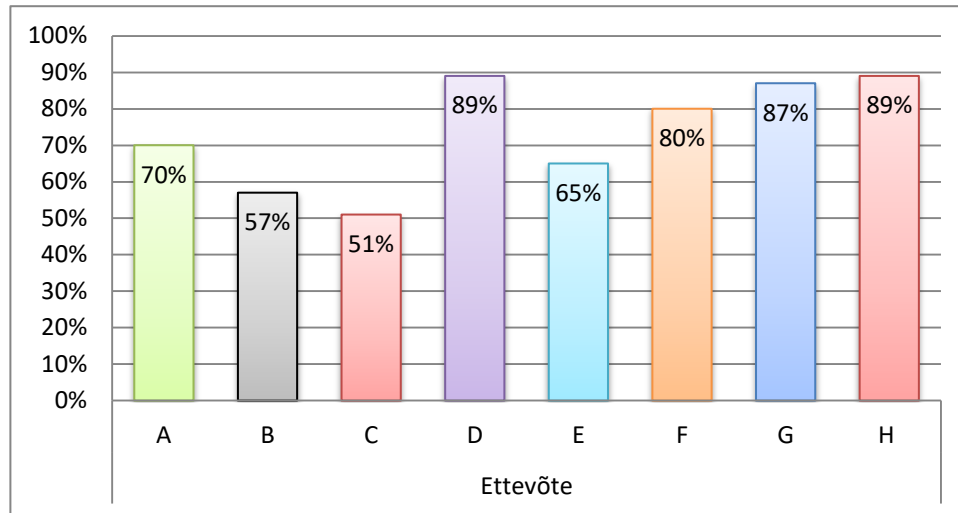
Ohutuse ja turvalisuse küsimuste puhul kommenteeriti lisaks juurde vähem, kuna tegemist oli juhendite olemasoluga, siis ettevõtetel enamasti puudusid juhendid. Et tegemist on firmadega, kus on alla kümne töötaja, siis peetakse juhendite olemasolu ebavajalikuks. Näiteks küsimusele, kas ettevõttes on ohutuspoliitika paigas kommenteeris ainult 2 ettevõtet F ja G, et see on olemas. Ettevõtte G puhul oli läbi viidud ettevõtte riskianalüüs ning ettevõttel F on olemas välja töötatud ohutusjuhend. Hädaolukorras tegutsemise puhul on nii ettevõtte C kui ka G ära märkinud, et autojuhtidel on olemas tööjuhendid, kus on kirjeldatud, kuidas peaks tegutsema hädaolukordades.

Ohtlike kaupade transportimisega tegeleb ainult üks firma D ning ettevõtte suhtub tõsiselt ohtlike kaupade vedudesse, seega ettevõtte autojuhid ning ka ettevõtte allhankijate autojuhid on läbinud ADR koolituse.

Alkoholi ja narkootikumide kuritarvitamise seaduste järgimise puhul vastasid nii B, C, G kui ka H, et on selle kohta on olemas instruksioonid ning juhendid ja et nendest teemadest kindlasti räägitakse ka töötajavahel. Ettevõtte G uurib samuti autojuhtide tausta antud teema koha pealt.

Keskkonna säilitamise teema osas olid kõige nõrgemad vastused, kuna sellele ei pöörata oluliselt tähelepanu. Mõningad ettevõtted tegelevad rohkem antud küsimustega kui teised. Näiteks ettevõtte D-l on oma autoremondi töökoda ning keskkonnaagentuur kontrollib pidevalt ettevõtte töökoda vastavust keskkonnalastele seadustele. Ettevõtte E peab seadustest kinni ja sorteerib jäätmeid kontoris. Ettevõtte G aga omab ainult Euro 6 veoautosid, mis on kõige uuemad ning keskkonnasõbralikumad veoautod. Keskkonnapoliitikat pole aga ühelgi ettevõttel paigas. Enamus kokkulepeid on ettevõttesiseselt suuliselt paika pandud, mida tohib ja mida ei tohi teha. Ainult ettevõttel C on olemas väljavõte keskkonnapoliitikast. Firma tegeleb ka keskkonnasõbralike ürituste sponsoreerimisega.

Joonises 5 on välja toodud Eesti tarnijate vastused maanteega seotud küsimustiku osas. Maantee küsimustikus jagunesid teemad kolmeks ning nendeks on vastutustundlik äri, ohutus ja turvalisus ning keskkond.



Joonis 5. Eesti tarnijate tulemused maantee küsimustikus

Allikas: Autori koostatud

Vastutustundliku äri osas maantee kohta oli ainult kaks küsimust. Esimene sellest oli, et kas ettevõtte kindlusutab et peab kinni töö- ja puhkeaegadest. Kõik ettevõtted vastasid jaatavalt, kuid ainult üks ettevõtte, milleks oli C, suutis ka praktiliselt tõestada, et seda tehakse. Ettevõtte jälgib autojuhtide töö- ja puhkeaegu selle kaudu, et logistikud ja autojuhid on pidevas kontaktis teineteisega ning logistikud teavad, kuidas jaotada aega vastavalt nii, et juhid saaksid oma tööaega ja puhkeaega planeerida vastavalt seadusele. Teine küsimus oli seotud kolmanda osapoolse sõiduki kindlustusega ning enamuse ettevõtetest olid olemas kohustuslikud liikluskindlustused ning kasko kindlustused oma autodele.

Ohutuse ja turvalisuse küsimustes nagu näiteks, et kas peetakse kinni kauba kinnitamise määrustest ja seadustest, tõi ettevõtte G välja, et autojuhid peavad läbima koolituse, et saada sertifikaati tõestamiseks, et neil on olemas vajalikud oskused kauba kinnitamiseks. Ettevõtte B tõi välja, et kõikidel autojuhtidel on instruksioonid autodes olemas.

Autojuhtide liikluseeskirjadest kinnipidamist kontrollitakse ettevõtte G puhul läbi GPS süsteemi, sama tehakse ka kiirusepiirangute puhul. Ettevõtte H-s viiakse liiklustrahvide saamisel läbi vestlus autojuhtidega.

Sõidukite mõõtmeid ja kaalusid kontrollitakse ettevõtte E puhul tehnilistest passidest. Ettevõtte C kontrollib aga teljekoormuste järgi. Veoautode korrektset hooldust kindlustatakse ettevõtte G puhul sellega, et veoautodes on SIM- kaardid, mis edastavad informatsiooni, millal veoauto peaks minema hooldusesse. Ettevõtetel D aga on näiteks oma autoremonditöökoda, mis vastab veoauto tootjate standarditele. Avariivarustuse olemasolu kontrollitakse nii ettevõtte A, B, C, D ja F puhul igaastase tehnilise inspektsiooni käigus.

Küsimuselel, kas ettevõtte toetab keskkonna parendamise meetmeid, vastas ettevõtte G, et optimeeritakse marsruute, et vastata antud nõutele ning samuti analüüsitakse ka kütusekulu. Ettevõtte C aga kommenteeris, et ettevõttes planeeritakse marsruuti ning jälgitakse kaupade täiteastet veoautodes.

Järgnevat kaks küsimust olid seotud keskkonnasõbralike ning uute veoautode mudelitega Euro 5 ja Euro 6. Antud autode ostimine olenes sellest, mis piirkondi teenindatakse. Näiteks ettevõtte A tõi välja, et selliseid veoautosid eelistatakse, kui teostatakse vedusid Prantsusmaal ja Saksamaal, kuna antud riikides nõutakse seda. Samuti tõi sama seisukoha esile ka ettevõtte C. Ettevõtte E, kes kasutab allhankijate autosid, mainis, et pooled autod on Euro 5 standarditega. Ettevõtte D aga omab 6 Euro 6 veoautot ning 6 Euro 5 autot. Ettevõtte G omab ainult Euro 6 standarditele vastavaid veoautosid. Teised ettevõtted ei kasuta praegu selliseid autosid, kuna pole uuendanud oma veoautode parki, sest see võib kujuneda üsna kalliks ning ettevõtted ei näe vajadust osta uusi autosid, kui vanad veoautod on endiselt töökorras.

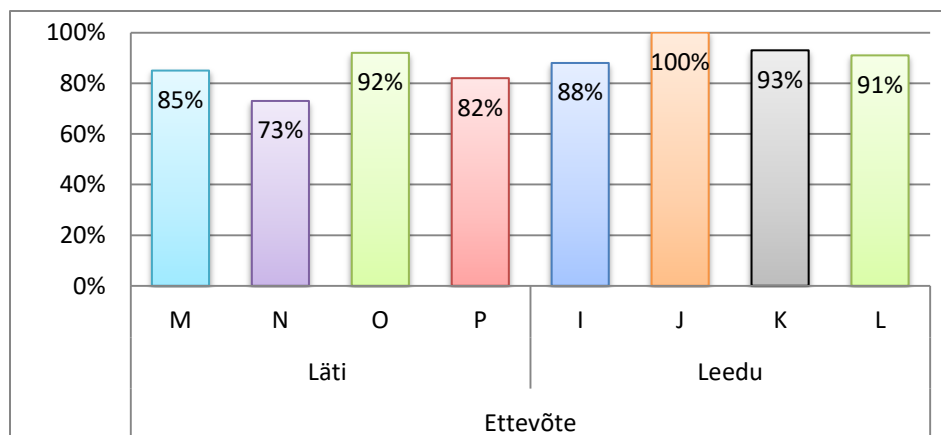
Veoautode sisemised süsteemid kütusekulu mõõtmiseks on kolmel ettevõtetel C, F ja G. Küsimusele, kas ettevõtte kindlustab, et autojuhid on läbinud ökonoomilise sõidu koolituse, vastasid F, G ja C, et viiakse läbi koolitused. Ettevõtte D aga tõi välja, et Volvo korraldab ökonoomilise sõidu koolitusi ning samuti kasutab ettevõtte programmi

nimega Dynafleet, mis jälgib, kui palju kulub kütust sõidu ajal ning kas sõidetakse ökonoomiliselt.

Taastuvate kütuste kasutamise küsimuses olid kõik ettevõtted ühel meelel, et hetkel pole neil ambitsiooni hakata sellist kütust kasutama, kuna esiteks ei ole see hetkel laialdaselt kättesaadav ning teiseks kaheldakse antud kütuse kvaliteedis. Heitekoguste vähendamise eesmärgil kasutavad ettevõtte H, D ja G uusi veoautosid, millel on kütusekulu ja sõidustiili jälgimise vahendid. Kõik ettevõtted kindlustavad, et kasutatatakse rehve, mis vastavad kõrgetele keskkonnanõuete standarditele. Veoautode hooldused viiakse läbi korralikes ning sertifitseeritud töökodades.

3.5 Jätksuutlikkuse analüüs Läti ja Leedu tarnijate näitel

Joonises 6 on välja toodud võrdlusena nii Läti, kui ka Leedu firmad. Joonisest on näha, et Leedu firmade jätkusuutlikkus üldiselt on positiivsem kui Läti ettevõtetel. Erinevus tuleb sellest, et Leedu firmad, kellega viidi läbi intervjuud, on suuremad kui Läti ettevõtted ning ka nende klientide võrgustik oli laiem. Sellest tulenevalt kliendid on oluliselt pööranud tähelepanu jätkusuutlikkusele ja sama nõudnud ka ettevõtetel. Antud hindamiste kohta on tarnijad lisanud ka oma kommentaare juurde, et täpsustada, kuidas ikkagist peetakse seadustest kinni ning mida selle jaoks tehakse.



Joonis 6. Leedu ning Läti tarnijate tulemused üldises küsimustikus.
Allikas: Autori koostatud

Ärietika poole pealt töid Leedu ettevõtted välja, et seaduste uuendusi jälgitakse pidevalt. Ettevõtte I ja K kommenteerisid, et neil on olemas töötajad, kes pidevalt jälgivad seaduste uuendusi ning samuti tegeleb sellega ka raamatupidamine. Ettevõtted I, L ja J kasutavad allhankijad, keda rangelt kontrollitakse, kas tarnijatel on olemas vajalikud litsensid, et teostada maanteevedusid. Ettevõtte L tõi välja asjaolu, et neil on leping advokaadibüroodega, kes nõuavad, et ettevõtte oleks teadlik seaduste muudatustest. Läti ettevõtete puhul jälgitakse samuti seaduste uuendusi regulaarselt, aga kasutatakse selleks teisi mooduseid. Läti ettevõtte O tõi välja, et jälgib ametlikke uudiskirju ning samuti saab informatsiooni rahvusvaheliste ettevõtjate ühingult. Ettevõtte P tõi välja, et nende raamatupidamine saab informatsiooni Lursoftist. Samuti kontrollitakse oma allhankijate tausta avalikest andmebaasidest. Ettevõtte N ja M kontrollivad pidevalt seadustele vastavust.

Litsentside olemasolu Leedu ettevõtetes kontrollitakse samuti. Näiteks ettevõtte J tõi välja, et kindlustusfirmad nõuavad seda. Ettevõtte K tõi välja, et litsensid on olemas ning oma tarnijate puhul kasutavad nad lehekülge, mis võimaldab neil kontrollida kõikide tarnijate litsense. Läti firma M tõi välja, et nende firmajuht on sertifitseeritud ning ettevõtte omad selle tõttu Euroopa Liidu litsense. Ettevõtte L ja N töid välja, et kuna ekspedeerimine ei nõua mingeid litsense, siis need puuduvad aga nende allhankijad omavad vajalikke litsense.

Korruptsiooni ja monopolivastaste määruste küsimuste suhtes olid nii Läti kui ka Leedu firmad ühel meelel, et kuna konkurents turul on nii suur, siis selleks, et turul püsima jääda ei tehta mingeid kokkulepeid, mis võiksid olla korruptiivsed. Samuti küsitakse tarnijate valimisel tagasisidet teistelt ettevõtetel, et poleks mingeid kahtlusi antud ettevõtete ebaseadusliku käitumise suhtes.

Süsteematilise töökvaliteedi parandamise suhtes oli ainult ühel ettevõtetel olemas vajalik ISO 9001 sertifikaat ja selleks oli Leedu ettevõtte J. Teised ettevõtted pole endale vajalikku sertifikaati taotlenud ja põhjuseks on vähene inimeste arv kontoris. Ettevõtted ei näe vajadust teha sertifikaati ettevõttes, kus on ainult näiteks kolm töötajat. Efektiiivsete

operatsioonide koos pidevate parenduste osas aga töid Leedu firmad esile mitmesuguseid näited. Ettevõtte K omab varu veoautosid oma klientide jaoks. Kui näiteks pidevalt töös oleva veoautoga juhtub midagi, siis hoolimata sellest saab klient oma kauba kätte. Ettevõtte L aga viib läbi seminare ja ettevõttesiseseid koosolekuid antud teemadel. Ettevõtte J saadab välja klientidele rahulolu küsimused ning ootab tagasidet pakutud teenuste osas. Ettevõtte I tegutseb vastavalt situatsioonidele ehk kaebuste puhul muidugi üritab teenuseid parandada.

Vastutuskindlustuse küsimuse osas olid absoluutselt kõikidel ettevõtetel olemas vajalikud kindlustused. Ettevõtte I, L, R, O, J ja P töid välja, et nende allhankijatel on olemas kohustuslik CMR kindlustus. Ettevõtte M, P töid välja kasko kindlustuse olemasolu enda veoautodele. Läti ettevõtted O ja P omavad Octa kindlustust, mis on kohustuslik tsiviilvastutuskindlustus. Samuti ettevõtte I, J ja L oamavd ekspediitori vastutuskindlustust.

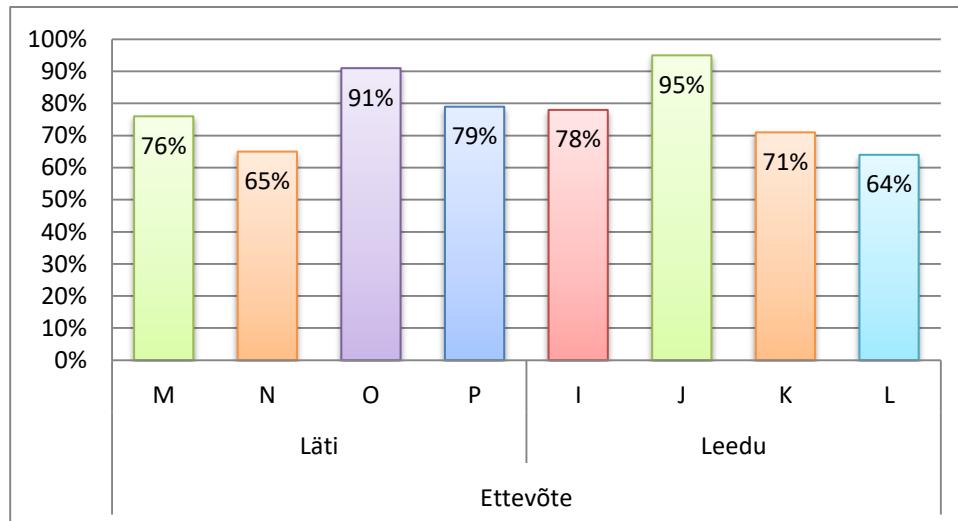
Ohutuse ja turvalisuse osas Leedu ettevõtte I tõi näiteks, et olemas ametlikud sertifikaadid ning et töötajaid on juhendatud antud teemadel. Ettevõtte K tõi välja, et ohutuspoliitika on paigas ning firmajuht on ka läbinud koolituse antud vallas. Läti firma M tõi esile, et on tehtud riskianalüüsi. Ettevõtte P aga kommenteeris, et tööohutusega tegelev spetsialist on allhangitud.

Alkoholi ja narkootikumide kuritarvitamise osas vastasid Leedu ettevõtted J ja K, et autojuhtide olekut kontrollitakse iga hommik. Ettevõtte I tõi välja, et on olemas kirjalikud protseduurid, kus mainitakse antud teemat ning ettevõtte L toob välja seda lühiajalistes lepingutes oma allhankijatega. Läti ettevõtetel P ja M on see mainitud lepingutes autojuhtidega. Ettevõttes O külastavad autojuhid kontorit iga hommik enne sõitu ning pärast sõitu ja kui kahtlustatakse, et autojuht võib olla joobes, siis ettevõttes on olemas alkomeeter kontrollimiseks, kas autojuht on joobe all või mitte.

Keskkonna küsimuste osas teevad mõlema riigi firmad ainult nii palju, et ettevõttes sorteeritakse prügi ning üritatakse vähendada paberite kasutamist. Ainult ühel Leedu ettevõtetel J on olemas ISO 14001 sertifikaat ning see on tulnud samuti klientide nõudlusest ja kuna firma

teenindab selliseid riike nagu Saksamaa ja Prantsusmaa, siis seda peetakse lausa kohustuslikuks.

Joonises 7 on välja toodud nii Läti kui ka Leedu firmade tulemused maantee küsimustiku osas. Ka siin jagunesid küsimused vastutustundlikuks äriks, ohutuseks ja turvalisuseks ning keskkonnaks.



Joonis 7. Leedu ning Läti tarnijate tulemused maantee küsimustikus

Allikas: Autori koostatud

Vastutustundliku ärireeetika osas küsimusele, kas ettevõtetes järgitakse töö- ja puhkeaja seadusi vastati, et kuna see tuleneb seadusest, siis kindlasti. Leedu ettevõtte I tõi veel välja, et autojuhtidel on autodes personaalsed kaardid, millest võetakse välja vajaliku informatsioon autojuhi tööajast. Läti ettevõtte O aga tõi välja, et kõikidel veoautodel on digitaalseid tahhograafid, millest võetakse välja informatsiooni. Kohustusliku kehtiva kolmanda osapoolse sõiduki kindlustuse osas toodi välja CMR kindlustus ning liikluskindlustus allhankijate puhul ja kasko kindlustus oma autodel.

Küsimusele, mis on seotud ohutuse ja turvalisusega ning puudutab kauba korrektse kinnituse teemat, vastasid Läti ettevõtted, et kõik autojuhid peavad läbima koolitused kauba kinnitamise teemal ning samuti teavitatakse allhankijad sellest, et kuidas antud

protsess peaks välja nägema. Liikluseeskirjade ja ka kiirusepiirangute kinnipidamist kontrollitakse ettevõtetes GPS süsteemide järgi. Leedu ettevõtte I tõi välja, et nende veoautodel on kiirusepiiranguks 89, samas ettevõtetel K on 85. Läti ettevõtetel O on kiirusepiiranguks ettemääratud 92 ning ettevõtetel P 90. Kohustusliku lasti kinnitamise varustuse osas tõi ettevõtteid välja, et transporditellimustes mainitakse igakord vajalikud rihmad ning nende arv.

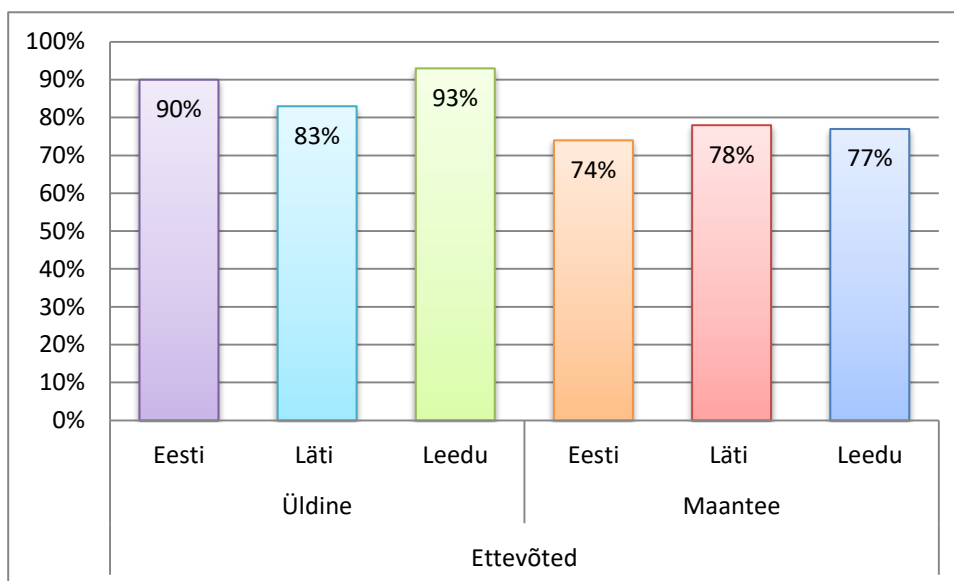
Keskkonnasäästmise osas küsimusele, et kas ettevõtte toetab keskkonna parendamise meetmeid vastas enamus ettevõtteid, et üritatakse alati täiskoormatega sõita, maksimaalse lubatud kaaluga. Samuti tõi Läti ettevõtte N välja, et kasutab parvlaeva veoautode transpordiks Hollandis. Merevedu on keskkonnasõbralikum, seega kuna kasutatakse meritsivedu selleks, et transportida veoauto ühest riigist teise, siis see suures osas säästab keskkonda. Järgneva küsimuse puhul, kas ettevõtetel on vähemalt Euro 5 standardiga autod, siis Leedu ettevõtte O ja J vastasid, et omavad ainult uuemaid autosid, kas Euro 5 või 6. Läti firmade puhul ettevõtte N ja P omavad Euro 5 autosid, kuid ettevõtetel P ja K on Euro 4 ja 3 standarditega veoautod endiselt olemas. Põhjuseks, miks ei taheta soetada uuemaid autosid on see, et näiteks Lätis on teolud Laukalnest Riiga väga halvad ja seega ettevõtte P ei näinud mõtet osta uuemaid autosid, et rikuda neid antud teoludes ära lihtsalt selleks, et saaks säästa keskkonda. Antud situatsioon pole lihtsalt ettevõtetele mingit pidi kasulik.

Ökonoomilise sõidu koolituste osas on ettevõtteid lähenenud teemale tõsiselt. Leedu ettevõtte J näiteks viib läbi seminare ja koolitusi nii oma kui ka allhankijate autojuhtidele. Koolitused on mõeldud uutele autojuhtidele ning neid viiakse läbi üks kord nädalas. Ettevõtte I aga tõi välja, et autojuhtide tulemusi kütuse säästmises ja sõidustiili võrreldakse omavahel ning inimestega, kes said kehvemad tulemused viiakse läbi vestlusi, kuidas kütusekulu vähendada ja sõidustiili parandada. Ettevõtte K arutab oma autojuhtidega kütusekulu teemadel. Läti ettevõtte M korraldab autojuhtidele firma MAN ja Volvo erikoolitusi. Samuti ettevõtte O autojuhid peavad läbima Volvo kütusesäästliku sõidu koolituse.

Heitekoguste vähendamise eesmärgi on endale seadnud ettevõtte J, kelle on olemas vastav ISO 14001 sertifikaat, kus on antud teema kirjeldatud ning samuti lähtutakse uute autode ostmisel kindlasti sellest, et ostetakse Euro 6 autod, mis on kõige keskkonnasõbralikumad. Samuti ostab Läti ettevõtte O keskkonnasäästmise eesmärgil ainult uusi veoautosid. Kõikide ettevõtete puhul peab paika asjaolu, et kasutatakse ainult ametlikke, sertifitseeritud ja korralikke autoremondi töökodasid.

4. TARNIJATE HINDAMISE KÜSIMUSTIKU TULEMUSED

Antud peatükis on välja toodud kokkuvõtlikud tulemused hindamistest riigiti. Kõigepealt on välja toodud joonis, kus on riigid jagatud küsimustiku temade järgi. Välja toodud on üldine olukord jätkusuutlikkusest ettevõttes ning täpsustavam küsimustik, mis on seotud maanteeveo jätkusuutlikkusega. Kõik riigi ettevõtted on kokku pandud ühte koondatud joonisesse.



Joonis 8. Kokkuvõtte üldisest ja maantee küsimustikust riigiti

Allikas: Autori koostatud

Jooniselt 8 on näha, et üldises küsimustikus on kõikide riikide ettevõtted saanud positiivsema tulemuse, kui maanteetranspordi kohta käivas küsimustikus. Kõigepealt toob autor välja protsentuaalse erinevuse põhjuseid üldises küsimustikus. Nagu ka varem oli antud töös välja toodud, jagunesid küsimustiku teemad vastutustundlikuks äriks, ohutuseks ja turvalisuseks ning keskkonnaks. Ettevõtted kaotasid enamus punkte üldises küsimustikus just keskkonna osa poole pealt. Paljudel ettevõtetel puudusid keskkonnaga seotud ISO 14001 sertifikaat ja kuigi intervjuueerijad väga ei rõhutanud just sertifikaate, vaid küsiti selle nurga alt, kas on mingeidki juhendeid seoses keskkonna säästmisega,

siis enamus ettevõtteid vastas ikka eitavalt. Samuti puudus nii Eesti kui ka Läti ning Leedu ettevõtetal keskkonnapoliitikad.

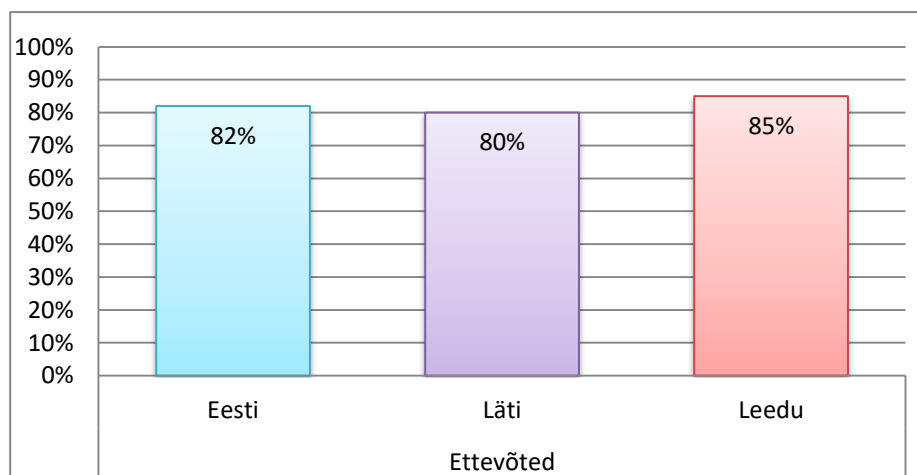
Vastutustundliku äri puhul puudus enamusel ettevõtetal ISO 9001 sertifikaat ja kuigi jälle ei rõhutatud sertifikaadi olemasolule, vaid pigem juhiste olemasolule, kus ettevõte näitaks, et tegeleb töökvaliteedi parandamisega, siis ka see puudus. Jooniselt on näha, et Läti tulemus on kõige madalam ja see on seetõttu, et ühe firma protsentuaalne arv viis üldise tulemuse alla. Tegemist oli firmaga, kes kasutas ainult allhankijaid ning millel puudusid oma ressursid. Ettevõtte enamus vastuseid olid väheste punktisummadega, kuna ettevõte ei saanud kindlustada seda, et allhankijad, kellega koostööd tehakse, täidavad ka kõiki nõudeid korrektselt. Sama probleem oli ka Eesti ettevõtetal, kellel puudusid omad ressursid ja kasutati ainult allhankijaid. Enamusele küsimustest ei olnud võimalik positiivselt vastata, kuna nad ei teadnud üldist olukorda oma allhankijate ettevõtetes. Leedu ettevõtted vastasid üldiselt väga hästi, eriti tõstis protsentuaalse arvu väga kõrgele üks ettevõte, millel olid antud küsimustiku puhul kõik küsimused positiivselt vastatud.

Maantee küsimustiku puhul olid tulemused palju madalamad kui üldises küsimustikus. Põhjuseks oli see, et antud küsimustikus oli veelgi rohkem küsimusi, mis olid seotud just oma ressursidega, aga kuna kõigis kolmes riigis oli ettevõtteid, kes kasutasid allhankijaid ning oma ressursid puudusid, siis enamus vastused kujunesid negatiivseteks. Ka selles küsimustikus olid teemad jagatud kolmeks ning kõige rohkem tekitasid probleeme keskkonnaga seotud küsimused. Ettevõtted ei pööra oluliselt tähelepanu keskkonnale, vaid pigem oma teenuste kiirusele ja madalale hinnale. Vähe oli ettevõtteid, kes pöörasid tähelepanu keskkonnale. Kõige halvem olukord oli antud teemal Eesti tarnijatel, seejärel Läti ja siis Leedul. Põhjuseks oli jälle see, et Eestis oli näiteks 3 ettevõtet, mis kasutasid ainult allhankijaid ning seetõttu ei suudetud kindlustada, et tarnijad järgivad kõiki keskkonnavalaseid nõudeid. Näiteks ei suudetud kindlustada, et kõik allhankijate autojuhid läbivad ökonoomilise sõidu. Samas aga Leedu ettevõte korraldas ise oma allhankijatele ja nende juhtidele koolitusi. Tulemus olenes väga oluliselt sellest, kuidas probleemile läheneti. Samas oli ka selliseid küsimusi, millele oli

raske positiivselt vastatata, nagu näiteks, et kas ettevõtte ambitsiooniks on suurendada taastuvate kütuste kasutamist. Enamus ettevõtteid vastatas eitavalt, kuna on kahtlusi kütuse kvaliteedis.

Teiseks probleemseks kohaks oli ohutuse ja turvalisusega seotud küsimused. Siin tekkis samuti probleeme just nende ettevõtetega, kes kasutasid ainult allhankijaid. Madalad tulemused tulid sellest, et ettevõtted ei saanud kindlustada, et nende allhankijad pööravad tähelepanu antud teemale. Näiteks ei saanud ettevõtted vastata sellistele küsimustele, nagu kas ettevõtte kindlustab, et veoautosid hooldatakse korrektselt või et kas ettevõtte kindlustab, et veoautod on varustatud vajaliku avariivarustusega. Kuid antud küsimustikus oli selline küsimus, millele vastatasid kõik ettevõtted eitavalt ning selleks oli, et kas autodes on alkoholilukud olemas. Selliseid asju ei peeta vajalikuks ettevõtetes ning isegi uuemates autodes puuduvad need.

Eesti ettevõtete madal tulemus tulenes oluliselt sellest, et ettevõtted, millel puudusid omad ressursid vastusete poole pealt nii ohutuses ja turvalisuses kui ka keskkonnavalastes küsimustes olid negatiivsemad, sest ettevõtted ei olnud kindlad, kuidas on allhankijatel olukord antud küsimustes. Samuti ei pööratud oluliselt tähelepanu keskkonnavalastele küsimustele. Nagu näiteks emmisioonide vähendamise eesmärgidid puudusid paljude ettevõtetel.



Joonis 9. Võrdlus riigiti
Allikas: Autori koostatud

Antud joonises 9 on välja toodud kahe küsimustiku üldtulemused. See tähendab, et on kokku pandud nii üldised küsimused kui ka maanteetranspordi küsimused ning sellest on arvatud kokku protsentuaalne väärtus. Joonisest lähtuvalt tuleb välja, et riigiti ei ole tegelikult väga suurt erinevust jätkusuutliku arengu suhtes. Tulemused kõigi kolme riigi vahel on üsnagi võrdsed ja need erinevaid vaid mõne protsendi võrra. Samuti on näha, et tegelikult pööravad ettevõtted üsna palju tähelepanu jätkusuutlikkusele ning see on oluline teema just seetõttu, et kliendid on teadlikumad antud teema suhtes ning nõutakse keskkonnasõbralikumaid teenuseid. Ettevõtted samuti üritavad oluliselt pöörata tähelepanu antud teemale ning tulla vastu klientide nõudlusele.

4.1 Soovitused firmadele jätkusuutlikkuse parandamiseks

Tarnijate hindamiste kokkuvõtte koosnes mitte ainult üldistest punktisummadest, mis protsentuaalselt väljendasid, kui hästi antud ettevõtetel läks, vaid ka kommentaaridest, mida lõputöö autor pidi lisama. Kommentaarid koosnesid enamasti soovitustest, mida firmad võiksid ette võtta, et oma jätkusuutlikkust parandada. Esines kitsaskohti, mis tulid hindamise protsessis välja ning millele võiks ettevõtted tähelepanu pöörata. Mõningate firmade puhul olid ka välja toodud positiivsed asjaolud Stora Enso vaatepunktist. Soovitused tulenesid intervjuudest ning autori hinnangust kuuldu põhjal. Enamusel ettevõtetest olid sarnased puudujäägid, millele autor tähelepanu pööras. Põhiline soovitus kõikidele firmadele oli see, et küsimustiku põhjal võiksid ettevõtted koostada endale nimekirja teemadest, mis Stora Enso arvates on olulised, ning edastada need nii oma töötajatele kui ka allhankijatele. Soovitused jagunesid kolme gruppi, milleks olid keskkond, firmasisesed puudujäägid ning allhankijatele puudulikud nõudmised.

Üks põhiline kitsaskoht ettevõtetel oli see, et firma ei ole teadlik, kuidas allhankijatel on äri üles ehitatud ning kuidas nemad järgivad jätkusuutlikkust ning kas ka allhankijad võtavad arvesse Stora Enso soove, pakkudes teenuseid. Tuleks arutleda läbi põhilised punktid seoses jätkusuutlikkusega ja keskkonna säästmisega, kasutades allikana näiteks Stora Enso küsimustikku. Tuleks koostada oma nimekiri punktidest, mida soovitakse näha allhankijate ettevõtetes. Ei piisa sellest, et ettevõtetel on oma allhankijatega

suulised kokkulepped, vaid pigem tuleks panustada kirjalike lepingute koostamisele, kui on soov jätkata Stora Ensole teenuste osutamise. Ettevõtetel tuleks läbi vaadata oma lepinguid allhankijatega ja lisada mõningaid punkte, näiteks selline punkt, kus on kirjeldatud, kuidas tuleks kaupa õigesti kinnitada. Kirjalike lepingute puudumisel võiksid ettevõtted koostada näiteks nimekirjad punktidest, mida Stora Enso soovib näha.

Teiseks oluliseks teemaks oli keskkond ning selle kitsaskohad. Põhilised soovitusel, mida tehti ettevõtetele, sisaldasid näiteks seda, et tuleks rohkem pöörata tähelepanu keskkonnanõudmistele. Selle all mõeldi, et keskkonnapoliitika osas võik olla paigas reeglistik, mis vastab keskkonnanõuetele ning see ei tähendaks, et tuleb otseselt taotleda endale ISO 14001 sertifikaati. Selle all peetakse silmas just selliseid firmasid, kus oli näiteks ainult kaks töötajat ja seega sertifikaatide taotlemine oleks olnud liiga kulukas. Samuti oli firmade puhul puudujäägiks, et mitte ainult ettevõtte ise ei pööra olulist tähelepanu keskkonna säästmisele, vaid seda ka ei arutata oma allhankijatega. Keskkonnaga seonduvad teemad tuleks kindlasti läbi arutada allhankijatega, et saada teada, kuidas suhtutakse antud teemadesse. Ettevõtetel oli ka puuduseks see, et kasutati veoautode vanu mudeleid Euro 3 ja 4, mis ei ole väga keskkonnasäästlikud. Sellistel firmadel tuleks mõelda sellele, et tasuks masinaparki uuendada ja hankida endale keskkonnasäästlikumaid veoautosid.

Ka ettevõtete siseselt leidis autor mõningaid puudusi. Näiteks mõnedel firmadel puudusid kirjalikud instruksioonid oma töötajatele. Autojuhtidel ei olnud lepingus kirjas eeskirjad alkoholi tarvitamise kohta töö ajal ning ettevõtte reageeris ainult siis, kui probleem tuli esile. Autojuhtidele ei olnud edastatud ka Stora Enso poolt koostatud kauba kinnitamise reeglistik. Autojuhid iseenesest on muidugi teadlikud kauba kinnitamisest ja reeglitest, kuna koolitustel, mida läbitakse, käsitletakse seda teemat, kuid Stora Ensol on olemas ka oma koostatud reeglistik ja ettevõtte soovib, et autojuhid oleksid sellest teadlikud. Mõningatel firmadel oli suureks puuduseks näiteks see, et ei olnud paigas hädaolukorras tegutsemise plaan oma töötajatele. Stora Enso sooviks näha, et see oleks olemas kirjalikus vormis.

Soovituste tegemise eesmärk on see, et peale hindamiste läbi viimist ja tagaside andmist antakse tarnijatele aega oma tegevuste parandamiseks. Aja möödudes plaanitakse tarnijatega uuesti kokku saada ning uurida, kuidas on soovitustest kinni peetud ja kas on midagi ka ette võetud selleks, et enda olukorda oluliselt parandada. Uutel kokkusaamistel ei kasutataks esitatud küsimustiku, vaid kokkuvõtteid koos soovitustega ning vastavalt neile esitatakse küsimusi, et saada üldist pilti sellest, kas ettevõtte on tõsiselt suhtunud Stora Enso poolt välja toodud soovitustesse. Selline lähenemine annaks ka hea ülevaade sellest, kas tasub jätkata tarnijaga koostööd.

4.2 Ettepanekud küsimustiku parandamiseks

Tarnijaid intervjuerides tuli välja, et küsimustik ei ole täiuslik ning nõuab parandusi, et saada väga korralikku ja konkreetset ülevaadet firmade jätkusuutlikkusest. Kõige suurem probleem, millega tuli silmitsi seista, oli see, et kuna tegemist oli väga erinevate tarnijatega, siis oli raske saada täiuslikke tulemusi. Näiteks mõningad firmad ei omanud üldse oma ressursse ning kasutasid ainult allhanikjaid. Vaadates küsimustikku, siis esimene vastus katab just oma ressursse ja kui nendel jätta panemata vastusevariandid, siis Exceli programm annab väga vähe punkte selle eest ja seega võib tulemus tulla väga kehv. Exceli küsimustiku protsentuaalne arvutus sõltub suures osas just sellest, kuidas on vastatud oma ressursside puhul. Seega näiteks maantee küsimuste puhul, nagu kas ettevõtte kindlustab, et kõik juhid kasutavad turvavöösid, siis oli raske anda õiget vastust, kui oma autosid pole. Sama probleem tekkis ka siis, kui firmal polnud allhankijaid, vaid kasutati ainult enda ressursse.

Küsimustiku vastustes on puudu variant *non-aplicable*, mis tähendab, et antud küsimust ei saa kohandada antud ettevõttega. Selline vastusevariant võiks olla sama punktisuurusega nagu vastus jah, kuna tegelikult on need selle puhul võrdväärsed. Teine võimalus oleks see, et Exceli tabel arvestaks näiteks ettevõtete tarnijate vastuseid. See võiks välja näha nii, et kui esimeste küsimuste puhul, mis olid seotud oma ressurssidega, oleks vastatud, et ei kohandata ja tarnijate tabeliveerus vastata siis vastavalt kas jah või ei, siis saaks täpse tulemuse. Autor on avastanud, et praegu ei mõjuta mitte mingit pidi üldise vastuste

tulemust see, kui tarnijate tabeliveerus valida ükskõik mis vastuse, punktisumma suurus tuleb ikka esimese tabeliveeru osa järgi.

Selline lähenemine aitaks kindlasti kaasa, sest intervjuude läbi tegemisel ei olnud vastamisega raskusi tarnijatel, vaid ka intervjuueerijatel oli raske mõelda välja, kuidas situatsioonile läheneda. Sageli tulid erinevad tulemused, sest alguses mõeldi, et võiks aidata ettevõtetel head tulemust saavutada ja panna positiivseid vastuseid, isegi kui ettevõttel puuduvad omad ressursid. Järgmine hetk jällegist mõeldi ümber ja tehti natuke rangemalt. Kui leiti väga suur erinevus sarnastel ettevõtetel, siis üritati erinevusi likvideerida. Suurem osa hinnangust tuli lõpuks ikka kirja pandud kommentaaridest. See andis üldisema ülevaate olukorrast ja aitas kaasa paremini hinnata ettevõtteid.

Samuti võiksid küsimustikud olla koostatud vastavalt regioonidele. Stora Enso on laienenud ka Aasia riikides ja Lõuna-Ameerikas. Vastavalt sellele on koostatud universaalne küsimustik, kus esitatakse selliseid küsimusi, kas ettevõtte kindlustab, et järgib monopoli- ja korrupsioonivastaseid määruseid ja kas annab välja iga-aastast majandusaruannet. Euroopas olevatele tarnijatele poleks vaja selliseid küsimusi esitada, kuna antud teemade kohta on seadused väga rangelt reguleeritud ning nendele vastamine ei anna mingit erilist ülevaadet firma jätkusuutlikkusest.

KOKKUVÕTE

Jätkusuutlikkus on tähtis aspekt tänapäeva logistikas, kuna kliendid on muutunud teadlikumaks ning kasvab nõudlus jätkusuutlikumate teenuste järele. Jätkusuutlikkus tähendab tarneahela juhtimist ja iga funktsiooni jälgimist, samal ajal pidevalt täiustades ettevõtetesiseseid ning -väliseid protsesse lõppeesmärgiga vähendada negatiivset mõju ümbritsevale keskkonnale. Jätkusuutlikkus mõjub oluliselt keskkonnale ja seetõttu on see ka nii tähtis transpordis ja logistikas. Seetõttu on logistiliste teenuste osutajate eesmärkideks kombineerida transpordiviise, kasutada keskkonnasõbralikumaid transpordiviise ja sellega oluliselt vähendada halba mõju keskkonnale. Jätkusuutliku strateegia integreerimine võib olla ettevõtetele ökonoomselt kasulik, kuna see vähendab kulusid, kaitseb ettevõtet halbade tagajärgede eest ning kindlustab seda, et ettevõtte suudab kohanduda karmimate seadustega.

Antud lõputöös käsitletakse jätkusuutlikkust Stora Enso ettevõtte näitel. Ettevõtte pöörab oluliselt tähelepanu jätkusuutlikkusele ning nõuab sarnast lähenemist ka oma tarnijatelt, kes osutavad teenuseid Stora Ensole. Selleks, et kontrollida, kuivõrd palju tarnijad pööravad tähelepanu antud teemale, siis selleks on Stora Enso koostanud tarnijate hindamise küsimustiku. Hindamiste eesmärgiks on jõuda selgusele, kui palju pöörab ettevõtte tähelepanu jätkusuutlikkusele, osutades teenuseid Stora Ensole, tutvustada oma seisukohti ja nõudmisi jätkusuutliku arengu osas, kitsaskohtade ilmnemisel jagada tarnijatele soovitusi olukorra parandamiseks. Sellise lähenemisega ettevõtte kindlustab, et ka ettevõttesisene jätkusuutlikkus paraneb, kuna Stora Enso jätkusuutlikkus on otseselt seotud ka oma tarnijate jätkusuutlikkusega.

Lõputöö eesmärgiks oli uurida kolme riigi - Eesti, Läti ja Leedu - maanteetransporditarnijate jätkusuutlikkust, leida vastust küsimusele, millise riigi tarnijatel on jätkusuutlik strateegia kõige paremini rakendatud ning anda tarnijatele omapoolsed soovitused olukorra parandamiseks. Samuti ka anda soovitusi Stora Ensole küsimustiku parandamiseks.

Küsimustiku analüüsimisel ja tulemuste analüüsimisel selgus, et kolme riigi tulemused on sarnased ning erinevad üsna vähe teineteisest. Tulemused osutusid samuti väga positiivseteks ning sellest võib järeldada, et ettevõtted tegelevad põgusalt jätkusuutlike strateegiate integreerimisega oma igapäevategevustesse. Kuigi tulemused olid üldiselt positiivsed, esines ettevõtetel siiski kitsaskohti, mille poole pealt autor tegi soovitusi, kuidas olukorda parandada ning millele rohkem tähelepanu pöörata, et osutada Stora Ensole teenuseid vastavalt ettevõtte nõudmistele.

SUMMARY

SUSTAINABILITY IN LOGISTICS: SUPPLIER

SUSTAINABILITY EVALUATION BASED ON STORA ENSO EXAMPLE

Jana Potapkina

Sustainability has an important role in logistics nowadays due to customers becoming aware of the importance that is sustainability. Also customer needs increase towards sustainable services. Sustainability in general means supply chain management and service supervision with continuous improvements. At the same time improving companies internal and external process for the purpose of decreasing negative impact on the environment. Sustainability affects the environment, that is exactly why it is so important in transport and logistics. This is the reason why logistics service providers aim is to combine transportation modes and to use environmentally friendly transportation to decrease negative impact on the environment. Integrating sustainable strategies can be economically beneficial to the companies because it decreases expenses, protects company from possible negative consequences and insures that the company can adapt to stricter laws.

This thesis examines sustainability based on Stora Enso example. Stora Enso pays attention to sustainability and demands the same approach from its suppliers who provide services to the company. Stora Enso has put together a questioner to verify how suppliers pay attention to sustainability. The purpose of the evaluation is to understand how much do suppliers pay attention to sustainability when providing services to Stora Enso, to introduce Stora Enso beliefs and demands regarding sustainability and to make recommendations to suppliers involving the risks that had been verified during the evaluation.

The aim of this thesis was to evaluate Latvia, Lithuania and Estonia road transport suppliers sustainability and to find an answer to the question which is which country suppliers have the best sustainability strategy. Also to give suppliers recommendations on how to improve the situation regarding sustainability. And to make recommendations to Stora Enso on how to make the questionnaire more suitable for evaluation.

By examining the questioner and by putting together the results it turned out that all three countries have the same results and difference is minimal. Results were positive and in conclusion it can be said that based on this work companies are taking into account sustainability and are trying to integrate sustainable strategies into their businesses. However although the results were mostly positive still there were some risks involved. Author of this work made some recommendations to the companies on how to improve the situation and which aspects need to be paid more attention to while providing services to Stora Enso based on the companies demands.

KASUTATUD ALLIKAD

Abbasi, M., Fredrik, N., (2012). Themes and challenges in making supply chains environmentally sustainable. – Supply Chain Management: An International Journal 17 (5), 517-530. Primo (11.04.2018)

Abbasi, M., Nilsson, F. (2016) Developing environmentally sustainable logistics. Exploring themes and challenges from a logistics providers' perspective. – Transportation Research Part D. 46 (2016), 273-283. Primo (11.04.2018)

Chiara, D., Pellicelli, M. (2016). Sustainable road transport from the energy and modern society points of view: Perspectives for automotive industry and production. – Journal of Cleaner Production 133 (2016), 1283-1301. Primo (12.04.2018)

Colicchia, C., Marchet, G., Melacini, M., Perotti, S. (2013). Building environmental sustainability: empirical evidence from Logistics Service Providers. – Journal of Cleaner Production 59 (2013), 197-209. Primo (13.04.2018)

Eesti standardikeskus: Kvaliteedijuhtimissüsteemide valik ja kasutamine
<https://www.evs.ee/Portals/0/pdf/infomaterjal/Kvaliteedijuhtimiss%C3%BCsteemid.pdf>
(13.04.2018)

El-Berishy, N., Rügge, I., Schols-Reiter B. (2013) The interrelation between Sustainability and Green Logistics– The International Federation of Automatic Control: 6th IFAC Conference on Management and Control of Production and Logistics, Fortaleza, Brazil, September 11-13: Proceedings, 527-531. Primo (11.04.2018)

Evangelista, P., Colicchia, C., Creazza, A. (2017). Is environmental sustainability a strategic priority for logistics providers? - Journal of Environmental Management. 198 (2017), 353-362. Primo (11.04.2018)

Forsberg, N., Gundmundsson, E. (2008) Road transportation. Environmental sustainability vs. Lead time and costs: Jönköping University: Sweden (12.04.2018)

Green logistics. Improving the environmental sustainability of logistics. (2010). / ed. MCKinnon, A., Cullinane, S., Browne, M., Whiteing, A. London: Kogan Page Limited.
<https://www.itba.edu.ar/intranet/ols/wp-content/uploads/sites/4/2016/10/Green-Logistics.pdf> (13.04.2018)

International Organization of Standardization: ISO 9000 family – Quality management
<https://www.iso.org/iso-9001-quality-management.html> (13.04.2018)

Jeffers, P. (2010). Embracing sustainability: Information technology and strategic leveraging of operations on third-party logistics. – Journal of Operations & Production Management. 30 (3), 260-287. Primo (11.04.2018)

Keskkonnaministeerium: Keskkonnajuhtimissüsteemid
<http://www.envir.ee/et/keskkonnajuhtimissusteemid> (13.04.2018)

Luoma, J., Sivak, M. (2012). Interactions of environmental and safety measures for sustainable road transportation. Eur. Transp. Res. Rev. 4 (2012), 189-199. Primo (11.04.2018)

Marchet, G., Melacini, M., Perotti, S. (2014). Environmentally sustainability in logistics and freight transportation: A literature review and reasearch agenda. – Journal of Manufacturing Techonology Management. 25 (6), 775-881. Primo (12.04.2018)

Millar, M. (2015). Global supply chain ecosystems. London: Kogan Page Limited. (09.04.2018)

Multaharju, S., Lintukangas, K., Hallikas, J., Kähkönen A-K. (2017). Sustainability – related risk managment in buying logistics services. - The International Journal of logistcs management 28 (4), 1351-1367. Primo (11.04.2018)

Oberhofer, P., Dieplinger, M. (2013) Sustainability in the Transport and Logistics Sector: Lacking Environmental Measures. – Business Strategy and the Environment. 23 (2014), 236-253 Primo (12.04.2018)

Santen, V. (2013) Exploring logistics actions enabling environmentally sustainable freight transport: Chalmers University of Technology: Sweden (11.04.2018)

Seroka-Stolka, O. (2014) The development of green logistics for implementation sustainable development strategy in companies. – Procedia – Social and Behavioral Sciences. 151 (2014) , 302-309. Primo (11.04.2018)

Stora Enso. Stora Enso sustainability report.
http://assets.storaenso.com/se/com/DownloadCenterDocuments/STORAENSO_Sustainability_2017.pdf (07.05.2018)

Stora Enso (a) : Stora Enso in brief.
<http://www.storaenso.com/about/stora-enso-in-brief> (09.04.2018)

Stora Enso (b) : History
<http://www.storaenso.com/about/history> (09.04.2018)

Stora Enso (c) : Logistics services.

<http://www.storaenso.com/about/logistics-services> (09.04.2018)

Stora Enso (d): Supplier Code of Conduct.

<http://www.storaenso.com/about/sustainability-requirements> (09.04.2018)

Stora Enso (2017) (e): Sustainable transport logistics. Managing risk and driving change. (09.04.2018)

Stora Enso (2018) (f): Sustainability evaluation. (09.04.2018)

TheAA: Limits to improve air quality and health

<https://www.theaa.com/driving-advice/fuels-environment/euro-emissions-standards>
(13.04.2018)

Wang, C-N., Ho, T, H-X., Luo, S-H., L, T-F. (2017). An Integrated Approach to Evaluating and Selecting Green Logistics Providers for Sustainable Development- Journal Sustainability. 9 (2017), 1-21. Primo (11.04.2018)

Wehner, J. (2017) Energy efficiency improvements in logistics as a means to environmental sustainability: The case of capacity utilisation in road freight transportation: Chalmers University of Technology: Sweden.

Lisa 1. Tarnijatele esitatavad küsimused

Esimene osa teemast, mis puudutas tarnijaid ning mis oli seotud vastutustundliku äriiga sisaldas järgnevaid küsimusi:

- Kas ettevõtte kindlustab, et tegutseb vastavalt kohustuslikele rahvusvahelistele äriseadustele?
- Kas ettevõtte kindlustab, et on olemas nõuetele vastavad vajalikud litsensid ja load teenuste pakumisteks ja seadmete opereerimiseks?
- Kas ettevõtte kindlustab, et järgib nõuetele vastavalt monopolivastaseid määruseid?
- Kas ettevõtte kindlustab, et järgib nõuetele vastavalt korruptsioonivastaseid määruseid?
- Kas ettevõtte annab välja vastavalt seadusele igaastaselt majandusaasta aruanne?
- Kas ettevõtte teatab kliendile, kui klendi tellimus on seadustevastane? Näiteks, kui kliendi kaubakaal ületab lubatud piirmäära, mida tohib vedada.
- Kas ettevõtte kindlustab, et pidevalt ja süstemaatiliselt parandab oma töö kvaliteeti? (ISO 9001, HACCP)
- Kas ettevõtte kindlustab efektiivseid operatsioone läbi süstemaatilise töö, koos pidevate paradustega?
- Kas ettevõtte kindlustab, et on olemas vajalikud professionaalsed vastutuskindlustused?
- Kas ettevõtte kindlustab, et järgib seadusi ja kollektiivlepinguid seoses töötundide miinimumpalkade, ületöö tundide ja tervisehoiuga?
- Kas ettevõtte kannab ette, kui pole võimeline osutama teenust kokkulepitud tingimustel?

Teine osa teemast, mis puudutas tarnijaid ning mis oli seotud tööohutuse ja turvalisusega sisaldas järgnevaid küsimusi:

- Kas ettevõtetel on ettevõtte sisene ohutuspoliitika paigas?
- Kas ettevõtte kindlustab, et ohtlike kaupade vedu vastab seadustele?

- Kas ettevõtte kindlustab, et järgib alkoholi ja narkootikumide kuritarvitamise seadusi ja meetmeid?
- Kas ettevõtte kindlustab, et on olemas süstemaatiline raporteerimine ja jälgimine seoses tervise ja ohutusega tööl. Näiteks juhtimite ja õnnetusjuhtumite seire?
- Kas ettevõtetel on õnnetusjuhtumite puhul olemas hädaolukorra valmisoleku plaan?
- Kas ettevõtte kindlustab, et Stora Ensot teavitatakse kõikidest toimunud juhtumitest ja õnnetustest, mis on seotud operatsioonidega, mida teostatakse Stora Enso nimel?

Kolmas teema puudutab, aga küsimusi, mis on seotud keskkonnaga. Küsimused, mida esitatakse ettevõtetele seoses keskkonnaga on järgmised:

- Kas ettevõtte kindlustab, et järgib keskkonnanõuete seadusi?
- Kas ettevõtetel on keskkonnapoliitika paigas?
- Kas ettevõtte tagab, et ennetav ja parendatav keskkonnajuhtimissüsteem on paigas? (ISO 14001/EMAS)

Maanteega seotud küsimustik:

Vastutustundlik äri sisaldab ainult kahte küsimust, milleks on:

- Kas ettevõtte kindlustab, et peab kinni töö- ja puhkeaegade seadustest?
- Kas ettevõtte kindlustab, et ettevõtetel on kehtiv kolmanda osapoole sõiduki kindlustus?

Järgnevad küsimused olid seotud ohutuse ja turvalisusega:

- Kas ettevõtte kindlustab, et peetakse kinni kauba kinnituse määrustest ja meetmetest?
Näiteks Stora Enso kauba kinnituse juhend.
- Kas ettevõtte kindlustab, et peetakse kinni kehtivatest liikluseeskirjadest?
- Kas ettevõtte kindlustab, et juhid kasutavad turvavöösid?
- Kas ettevõtte kindlustab, et peetakse kinni kiirusepiirangutest?
- Kas ettevõtte kindlustab, et järgitakse sõiduki kaalusde ja mõõtemete piiranguid?

- Kas ettevõtte kindlustab, et kõik veoautud ja rehvid on heas seisundis ning on kohandatud vastavalt tee seisundile ja ilmastikule?
- Kas ettevõtte kindlustab, et veoautosid hooldatakse korrektselt?
- Kas ettevõtte kindlustab, et veoautodes on funktsioneerivad ja korralikud lasti kinnitamise seadmed?
- Kas ettevõtte kindlustab, et veoautod on varustatud vajaliku avariivarustusega?
- Kas ettevõtte kindlustab, et autojuhid pole alkoholi ega narkootikumide mõju all?
- Kas ettevõtetel on igas autos alkoholi lukud sees?

Viimased küsimused on, aga suunatud keskkonna säilitamise vastu ning nendeks olid:

- Kas ettevõtte toetab keskkonna parendamise meetmeid läbi efektiivse transpordi (koormustegur, transpordimoodus)?
- Kas ettevõtte kindlustab, et emissiooni standardite nõuded täidavad vähemalt Euro 5 nõudeid. Teisisõnu, kas ettevõtte veoautod on Euro 5 standardiga?
- Kas ettevõtte kindlustab, et uute autode soetamine vastab vähemalt Euro 6 standarditele?
- Kas ettevõtte kindlustab, et uutel veoautodel on sisemised süsteemid individuaalse kütusekulu mõõtmiseks ja seireks?
- Kas ettevõtte kindlustab, et kõik autojuhid on läbinud ökonoomilisesõidu koolitust?
- Kas ettevõtetel on ambitsiooniks suurendada taasuvate kütuste kasutamist?
- Kas ettevõtetel on kasvuhoonegaaside heitekoguste vähendamise eesmärgid?
- Kas ettevõtte kindlustab, et kõik veoautode rehvid vastavad kõrgetele keskkonnanõuete standarditele?
- Kas ettevõtte kindlustab, et veoautode hooldust viiakse läbi keskkonasõbralikul viisil?