

VIHREÄN SIIRTYMÄN TUOTEKEHITYS

Logistiikka

- Vihreä logistiikka, vastuullisuus ja kestävä kehitys



Vihreä logistiikka, vastuullisuus ja kestävä kehitys

Mitä on vihreä logistiikka?

Vihreä logistiikka - tai ekologinen logistiikka - tarkoittaa eri asioita eri toimijoille. Yksi *vihreän logistiikan määritelmästä* on kehittää logistisia ja toimitusketjuun liittyviä toimintoja ja prosesseja niin, että niiden ympäristövaikutukset olisivat mahdollisimman vähäisiä.

Termillä vihreä logistiikka on myös monta eri asioihin kohdistuvaa määritelmää. Sillä voidaan tarkoittaa vaikkapa kuljetusketjuja, jotka rakennetaan mahdollisimman vähän ympäristöä kuormittavaksi. Vihreä logistiikka voi tarkoittaa

- tuotteen tilaus-toimitusketjun, koko elinkaaren ajan toimintojen, valmistuksen, varastoinnin, kuljetuksen, markkinoinnin, käytön, kierrätyksen, uusiokäytön ja hävittämisen sekä logistiikan ympäristövaikutusten tarkastelemista
- ekotehokkuuden lisäämistä laajemmin tilaus-toimitus-ketjussa tai
- materiaalien kierrätykseen liittyvää logistiikkaa.

Vihreä logistiikka sisältää kaikki liiketoimintakäytännöt, jotka minimoivat logistiikkaverkon ja toimituksen ympäristövaikutukset. (Lähde: <https://www.sap.com/finland/insights/green-logistics.html>)

Kehittyvä, ympäristöystävällisyyteen ohjaava lainsäädäntö ja ympäristötietoisuus ovat lisänneet muutospainetta myös logistisen ketjun toimintaan ja kuljetuksille.

Logistiikkayritysten on välttämätöntä ottaa entistä paremmin huomioon toimitusketjujensa ympäristöystävällisyys. Älykäs reititys, rahtitilan optimointi, paluurahditus ja mahdollisuus vaihdoille kuljetusmuodosta toiseen ovat vihreän logistiikan keinoja. Ympäristön kannalta ekologiset ja fossiilisia päästöjä minimoivat kuljetukset hillitsevät ilmastonmuutosta ja ovat osaltaan askel kohti valtakunnallisia päästövähennystavoitteita. (Lähde: Liikennevirasto 2018) https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/158794/LTS%2037-2018_978-952-317-583-9.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Vihreä logistiikka ja kestävä kehitys - osa-alueet ja mittaaminen yleisesti sekä kierrätyslogistiikka

Lue tästä linkistä (<https://moodle.metropolia.fi/mod/url/view.php?id=460398>)

Logistiikan maailma -sivuston selkeä kuvaus siitä, mitä osa-alueita vihreään logistiikkaan kuuluu, miten sitä mitataan ja mitä tarkoittavat esim. käsitteet *logistinen ekotase*, *ekologinen selkäreppu*, *ekologinen jalanjälki* tai *MIPS*. Lue samasta aineistosta myös otsikon *Kierrätyslogistiikka* teksti.

Päästölaskenta ja työkalut

Päästöjen kattavalla raportoinnilla yritys vastaa kiristyvään säännösympäristöön. Vuoden 2024 alusta voimaan tullut CSRD-direktiivi velvoittaa jo keskiuuretkin yritykset raportoimaan vastuullisuustyöstään ja päästöistään. Tämä näkyy myös pienemmissä yrityksissä, koska raportointivelvolliset yritykset tarvitsevat tietoja koko toimitusketjuna laajuudelta. Samoin IFRS-järjestelmän mukaan raportoivien yritysten on tulevaisuudessa kerrottava päästövaikutuksistaan. Vaatimus koskee sekä oman toiminnan päästöjä että arvoketjussa syntyviä Scope 3 -päästöjä.

Päästölaskenta pohjautuu standardeihin

European standard EN16258:ssa ja GHG Protocol Product Lifecycle Accounting and Reporting Standard -eurooppalaisessa standardissa esitetään kuljetuspalveluista sekä tavara- ja henkilökuljetuksista aiheutuvien energiankulutuksen ja kasvihuonekaasupäästöjen yleiset laskenta- ja ilmoitusmenetelmät, määritelmät, järjestelmän rajat, laskentamenetelmät, jakosäännöt (kohdentaminen) ja aineistoa koskevat suositukset. Tavoitteena on edistää standardisoitujen, tarkkojen, uskottavien ja todennettavissa olevien selosteiden laatimista kuljetuspalvelujen energiankulutuksesta ja kasvihuonekaasupäästöistä.

GHG-protokolla on maailmanlaajuinen. Se on melko vakiintunut ja sitä sovelletaan mm. nykyisten GRI- ja tulevien ESRS-standardien mukaisissa vastuullisuusraporteissa.

ISO 14064 määrittää organisaatiotason päästölaskentaa kunkin organisaation tai siihen kuuluvan laitoksen toimintaan soveltaen. Standardi määrittää vaatimukset organisaatioiden kasvihuonekaasuinventarioiden suunnittelulle ja kehittämiselle, päästövähennysten mittaamiselle, valvonnalle ja raportoinnille sekä vaatimukset ja ohjeet kasvihuonekaasujen tietojen validointiin ja verifiointiin. Organisaation tulee siinä määritellä toimintaansa liittyvät suorat ja epäsuorat päästölähteet.

ISO-standardi ISO 14040:2006 (Life cycle assessment – Principles and framework) kuvaa elinkaariarvioinnin periaatteet. *ISO 14044:2006* (Life cycle assessment – Requirements and guidelines) -standardissa määritellään elinkaariarvioinnin vaatimukset ja annetaan ohjeita arvioinnin laadintaan. *ISO 14067:2018* (Carbon footprint of products) määrittää, miten tuotteiden hiilijalanjälkeä tulee kvantifioida, seurata ja raportoida. Standardi on muodostettu elinkaariarviointia koskevien standardien (ISO 14040 ja ISO 14044) kanssa yhteneväisesti.

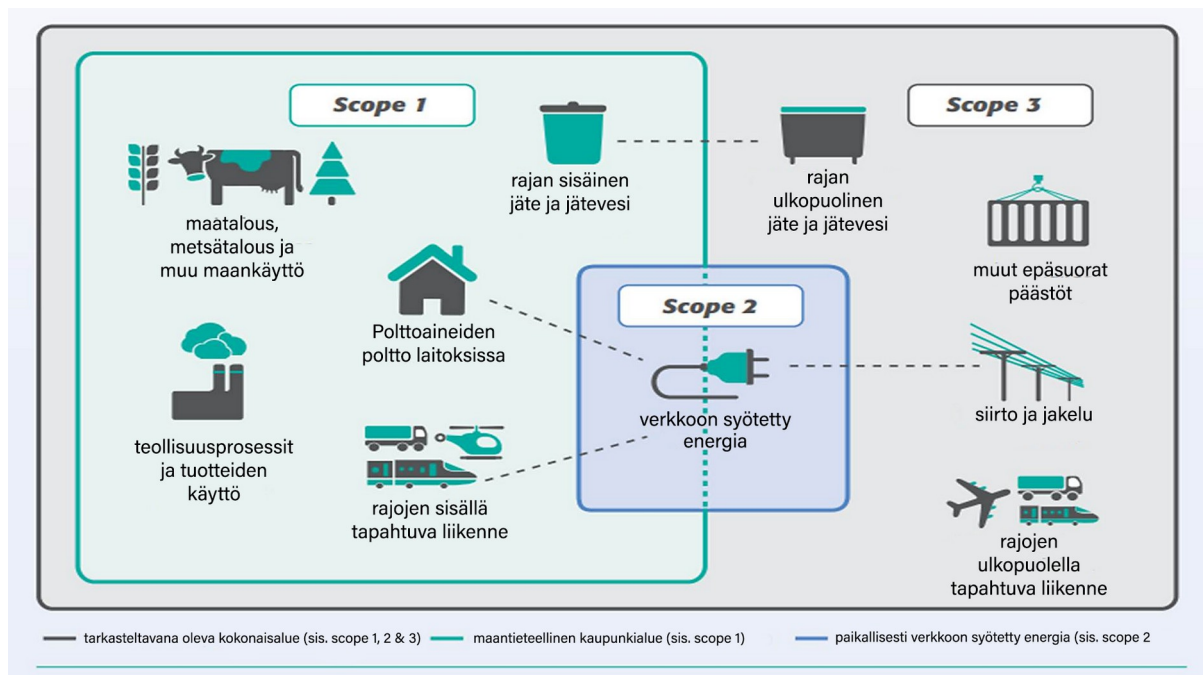
Organisation Environmental Footprint (OEF) on komission 2021 antama suositus yritysten tuotteita ja palveluita koskevan ympäristöjalanjäljen laskennasta. KHK- eli kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi OEF-menetelmä mittaa myös elinkaaren muuta ympäristöjalanjälkeä ja kattaa kaikkiaan yhteensä 16 ympäristövaikutuskategoriaa.

Päästöjen luokittelu

GHG-protokollassa päästöt luokitellaan kolmeen päästöluokkaan sen mukaan, miten lähellä yritystä päästöt syntyvät ja voiko yritys siis vaikuttaa näiden päästöjen syntymiseen:

- *Scope 1* sisältää yrityksen tuottamat suorat päästöt. Näitä ovat yrityksen toiminnan päästöt kohteista, jotka yritys omistaa tai joita se kontrolloi, kuten oman tehtaan sekä omien tai leasingautojen päästöt.
- *Scope 2* sisältää energiankäytön epäsuorat päästöt. Tämä tarkoittaa yrityksen ostaman energian, lämmön tai jäädytyksen tuottamisesta aiheutuvia epäsuoria päästöjä. Päästöt syntyvät raportoivan yrityksen energiankäytöstä, mutta vapautuvat sen kontrolloimien tilojen ulkopuolella.
- *Scope 3* kattaa kaikki muut epäsuorat päästöt koko yrityksen toimitusketjussa. Päästöt syntyvät kohteissa, joita yritys itse ei omista, mutta jotka aiheutuvat yrityksen toiminnan seurauksena. Näitä ovat mm. ostettujen tuotteiden, kuljetusten, jakelun sekä työmatkojen päästövaikutukset. Scope 3-päästöt jakautuvat tuotteen elinkaarella ennen tuotantoa tapahtuviin päästöihin ja tuotannon jälkeisiin päästöihin.

Suorat Scope 1 -päästöt ja epäsuorat energiankäytön Scope 2 -päästöt syntyvät yrityksen omasta toiminnasta, ja siksi näihin on helpompi vaikuttaa. Päästöjen laskentakin on melko suoraviivaista, sillä niistä yrityksillä on yleensä tarkkoja lukemia. Epäsuorat Scope 3 -päästöt syntyvät arvoketjussa lähteistä, joihin yritys ei voi itse suoraan vaikuttaa ja joista ei välttämättä saa tietoja. Sen vuoksi laskentakin on haastavampaa. Tyypillisesti yritysten hiilijalanjäljestä 80–90 % muodostuu Scope 3 -päästöistä.



Scope 1–3:n sektorikohtainen jaottelu aluekohtaisten päästöjen laskennassa. Kuva laadittu ghgprotocol.org-sivuston pohjalta.

Päästölaskenta ja -raportointi

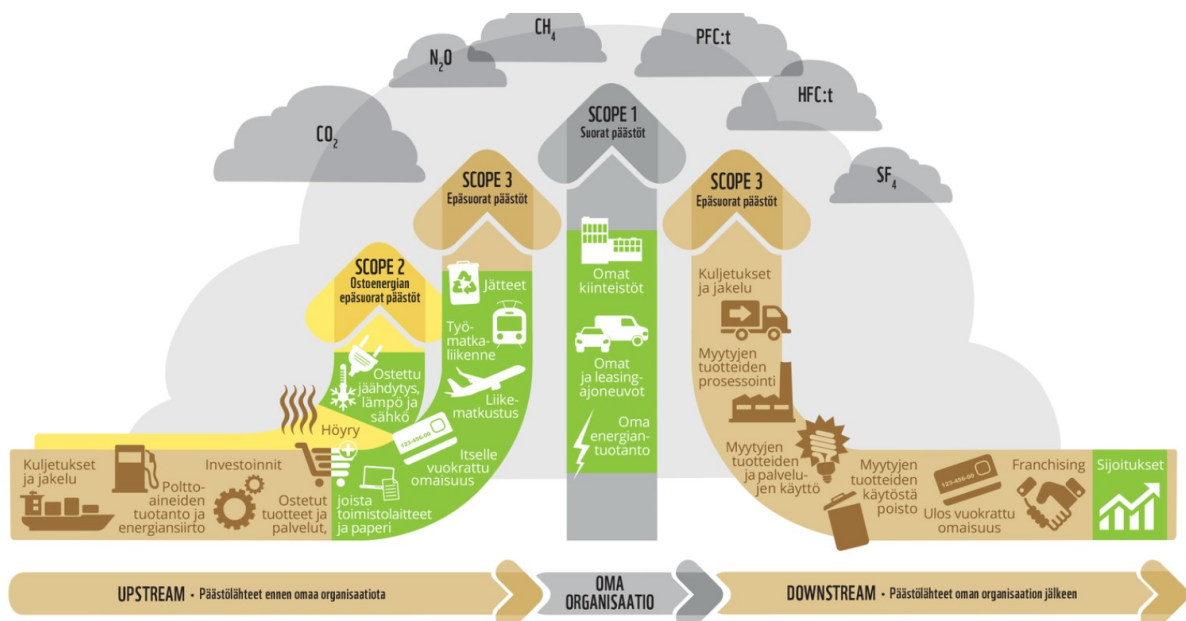
Yritysten päästölaskennassa ja -raportoinnissa käytetään pääsääntöisesti kahta eri GHG-standardia: a) yritysstandardi Corporate Standard ja sitä täydentävä arvoketjun päästöjen raportointiin tarkoitettu b) Corporate Value Chain (Scope 3) standard.

Yritysstandardi (Corporate Accounting and Reporting Standard) on tarkoitettu yritystoiminnan päästövaikutusten kokonaisvaltaiseen raportointiin. Se sisältää vaatimukset Scope 1 ja scope 2 -päästöjen raportoinnista. Scope 3 -päästöjen raportointi sen sijaan on vapaaehtoista.

Arvoketjustandardissa (Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard) suositellaan, että yritys tunnistaa oleellimmat päästölähteensä, merkittävimmät vähennysmahdollisuudet päästöissä sekä tärkeimmät kategoriansa yrityksen toiminnan ja tavoitteiden kannalta ja keskittyy laskennassa näihin päästölähteisiin.

Yritysten käyttöön on luotu lisäksi *tuotekohtainen standardi* (Product Standard) tuotteiden elinkaaren aikaisten vaikutusten raportointiin sekä *projektikohtainen standardi* (Project Protocol) erillisten projektien päästövaikutusten raportointiin.

Global Protocol for Community-Scale Greenhouse Gas Inventories (GPC) on yksi eniten käytetyistä alueellisista päästölaskentamenetelmistä. GPC-standardi edellyttää, että käytettävät päästökertoimet ovat relevantteja laskennan rajauksen ja tarkasteltavan toiminnan kannalta. Ensisijaisesti suositellaan käytettäväksi luotettavia kansallisia, tieteelliseen tutkimukseen pohjautuvia tai teollisuudelta saatavia päästökertoimia. Mikäli niitä ei ole saatavilla, suositellaan hyödyntämään IPCC:n oletuspäästökertoimia, IPCC:n Emission Factor Databasen (EFDB) päästökertoimia tai muita kansainvälisiä päästökertoimia, jotka soveltuvat kansallisiin olosuhteisiin.



Kuva: Greenhouse Gas -protokollan mukaiset päästölähteet eli päästölähteet ennen omaa organisaatiota, omassa organisaatiossa ja sen aiheuttaman toiminnan jälkeen

Global Protocol for Community-Scale Greenhouse Gas Inventories (GPC)

GPC on yksi eniten käytetyistä alueellisista päästölaskentamenetelmistä. GPC-standardi edellyttää, että käytettävät päästökertoimet ovat relevantteja laskennan rajauksen ja tarkasteltavan toiminnan kannalta. Ensisijaisesti suositellaan käytettäväksi luotettavia kansallisia, tieteelliseen tutkimukseen pohjautuvia tai teollisuudelta saatavia päästökertoimia. Mikäli kansallisia, alueellisia tai paikallisia päästökertoimia ei ole saatavilla, suositellaan hyödyntämään IPCC:n oletuspäästökertoimia, IPCC:n Emission Factor Databasen (EFDB) päästökertoimia tai muita kansainvälisiä päästökertoimia, jotka soveltuvat kansallisiin olosuhteisiin. (ks. tarkemmin ympäristöministeriön sivut).

Keskeisiä kansainvälisiä organisaatioiden päästölaskennan menetelmiä ovat muun muassa *ISO 14064 -standardi*, *GHG Protocol Corporate Standard* sekä *Organisation Environmental Footprint (OEF) -menetelmä*. Yleisten menetelmien lisäksi käytössä on mm. sektorikohtaisia menetelmiä, kuten edellä mainittu *Count Emissions EU*, joka määrittelee viitekehyksen matkustaja- ja rahtiliikenteen päästöjen laskennalle.

Kuljetusten päästölaskennan standardi

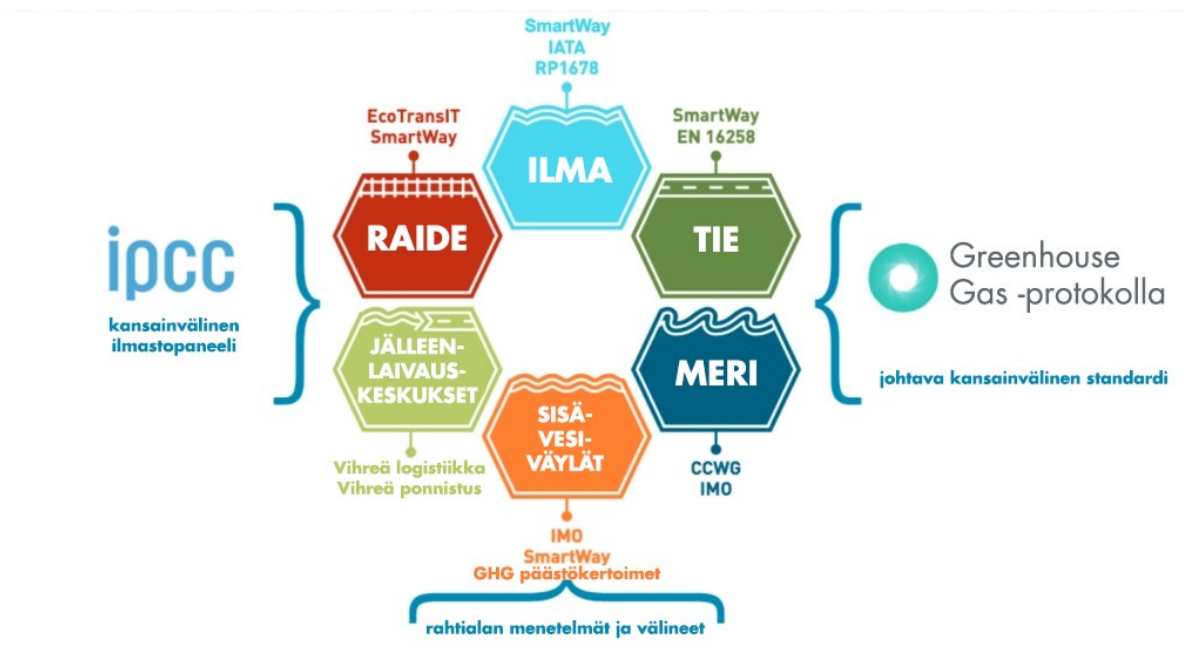
Smart Freight Centre sekä World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) ovat julkistaneet uuden kansainvälisten kuljetusten päästölaskennan standardin. Julkistus tapahtui 18.1.2023 maailman talousjärjestön WEF:n kokouksessa Davosissa. Uusi päästöstandardi auttaa yksittäisen lähetyksen päästöjen laskennassa ja tukee logistiikkatoimijoita matkalla nettonollapäästöihin. Uusi päästöstandardi koskee isoa osaa yrityksistä. Yksittäisen lähetyksen koko kuljetusketjun päästöjen raportointiin ei ole aiemmin ollut selkeitä. (Ks. tarkemmin Lukkari 2023.)

Standardi auttaa kaikkia kuljetusyrityksiä sekä kuljetusten käyttäjiä, kuten verkkokauppoja, päästöjen raportoinnissa sekä tavaraliikenteestä aiheutuvien päästöjen vähentämisessä. Standardin kehitystyössä on ollut WEF, konsulttiyhtiö McKinsey sekä yli 30 kansainvälistä organisaatiota suurista kaupan alan toimijoista ja valmistajista kansainvälisiin kuljetusyrityksiin. Suomesta kehitystyössä mukana on ollut Posti. Ohjeistus täydentää Smart Freight Centren Global Logistics Emissions Council (GLEC) Framework 2.0 -viitekehystä. Logistiikan päästöjen laskenta- ja raportointiperiaatteet toimivat pohjana tulevalle ISO 14083 -standardille. Standardi toimii kansainvälisesti hyväksyttynä määrittelynä GHG-protokollan mukaisten päästöjen laskemiselle logistiikan ja rahdin kuljetusketjuissa. (Lukkari 2023)

GLEC viitekehys

GLEC Framework on universaali menetelmä logistiikan päästöjen arviointiin. Päästöjen kohdentamiseksi kuljetustoimintaan GLEC perustuu useimmiten standardiin EN 16258. Kasvihuonekaasupäästöjen (GHG) vertailu eri liikennemuotojen tai tavarantoimittajien on haastavaa. Global Logistics Emissions Councilin on kehittänyt GLEC Framework -

menetelmän, joka on maailmanlaajuisesti tunnustettu menetelmä logistiikan kasvihuonekaasujen jalanjäljen harmonisoituun raportointiin ja laskemiseen multimodaalisessa toimitusketjussa. Sen voivat toteuttaa logistiikkapalvelujen tarjoajat, lähettäjät ja rahdinkuljettajat. Menetelmä on suunniteltu ohjaamaan toimia päästöjen vähentämiseksi ja tiedottamaan liiketoiminnallisista päätöksistä. (Partti 2022.)



Kuva: GLEC Framework on universaali menetelmä logistiikan päästöjen arviointiin

Laskentamenetelmiä ja työkaluja

Päästöjen laskentaan kehitetään uusia ja erilaisia työkaluja eri tavoitteisiin. Uudet työkalut keskittyvät enemmän toiminnan perustietojen kirjanpitoon ja siitä päästöjen laskemiseen standardoidusti. Useimmat olemassa olevat työkalut auttavat käyttäjää luomaan mallin monimutkaisesta ketjusta ja arvioimaan tai ennustamaan kulutetun polttoaineen määrää. (Ks. Carbon.)

Työkalut voidaan jakaa, karkeasti, kahteen ryhmään:

1. Työkalut, joka helpottavat päästöjen jakamista ja kohdentamista

Tämän ryhmän työkalut keskittyvät polttoaine- ja kuljetustoimintaa koskevien yksityiskohtaisten tietojen tehokkaaseen käsittelyyn ja niiden kohdentamiseen toimintoihin. Tällä lähestymistavalla kokonaispäästöt ja päästöintensiteetti voidaan määrittää ilman mitattuihin arvoihin perustuvia oletuksia. Tämä antaa tarkan kuvan taustalla olevan toiminnan todellisesta tehokkuudesta. (Ks. Carbon.)

2. Työkalut, jotka auttavat arvioimaan kulutusta

Tämän ryhmän työkalut keskittyvät usein liikenneverkkoihin. Ne auttavat rahdinantajien kumppanien valinnassa. Näissä työkaluissa käytetään usein enemmän arvioita. Normaalia päästöintensiteettiä käyttämällä kokonaiskulutus voidaan arvioida aktiivisuuden perusteella ilman tarkkoja polttoainearvoja. Tämä mahdollistaa

päästöjen arvioinnin sellaisille toimille, joita ei ole vielä suoritettu. Tämä tarkoittaa, että nämä työkalut edellyttävät, että käyttäjä ja päätöksentekijät ymmärtävät, mitä ohjeellisia valintoja on tehty päästöjen ja suorituskyvyn määrittämiseksi. Ja mitä oletuksia tehtiin arvioitaessa kulutusta tai puuttuvia toimintoja. (Carbon)

Seuraavassa on otos logistiikkaan liittyvistä päästölaskureista:

ABCO2 on työkalu logistiikkatoimintojen hiilipäästöjen laskemiseen yksittäisten lähetysten tasolla. (Cedelft)

BigMile on työkalu päästöjen laskemiseen ja analysointiin. (Bigmile)

Carbon care on kattava CO₂-päästölaskuri kuljetuksiin ja logistiikkaan lento-, rautatie-, maantie-, meri- ja vesiväyliä pitkin. (Carboncare)

EcoTransIT on päästölaskuri kasvihuonekaasuille ja pakokaasupäästöille. Työkalu keskittyy energiankulutuksen arvioimiseen toimintojen ja suuren päästöintensiteetin tietokannan perusteella. Toiminta määrittää alkuperän, määrän, painon (tai kontin) ja kuljetustavan mukaan, mahdollisesti täydennettynä tavaratyypeillä ja tietyllä ajoneuvolla. (Ecotransit)

LogEC laskee CO₂- ja CO₂e-päästöt. Se tarjoaa tarkkaa ja yksityiskohtaista tietoa laskemalla automaattisesti jokaisen lähetyksen päästöt. (Bearingpoint)

Loginex Carbon Intelligence tuottaa tietoa koko toimitusketjun CO₂-päästöistä EN16258- ja ISO14083-standardien perusteella. Sillä voi jakaa päästömäärät kaikille ketjun yksittäisille osapuolille. Loginex analysoi päästöt lähetystä, asiakasta, liikennemuotoa ja kuljetusvälinettä kohti. Raportit laaditaan eurooppalaisten standardien mukaisesti. (Visma)

MIXMOVE on CO₂-laskin CO₂e-päästöjen määrittämiseen. Käytetään yhdessä MIXMOVE:n, logistiikan pilvipalvelun, kanssa. Työkalu määrittää elikaaripäästöt EN 16258:n ja GLEC-kehysten ohjeiden ja standardiarvojen mukaisesti. (Mixmove)

SmartWay. Yhdysvaltain ympäristönsuojeluviraston (US EPA) SmartWay-ohjelma on kehittänyt malleja auttamaan rahdinantajia ja rahdinkuljettajia määrittämään päästöjään. Työkalut keskittyvät kulutuksen ja päästöjen mittaamiseen, ja ne on jaoteltu kuljetusmuotojen mukaan. (App4)

VECTO on simulaatiotyökalu, jonka on kehittänyt Euroopan komissio ja jota käytetään CO₂-päästöjen ja polttoainekulutuksen määrittämiseen raskaista ajoneuvoista (kuorma-autot, linja-autot ja linja-autot), joiden kokonaispaino on yli 3500 kg. (Climate)

Lähteet

App4. Verkkosivu. Viitattu 12.1.2024. <https://app4.erg.com/ltlcalculator/>

Bearingpoint. Verkkosivu. Viitattu 12.1.2024. <https://www.bearingpoint.com/en/store/digital-supply-chain-management/logec-logistics-emissions-calculator/>

Bigmile. Verkkosivu. Viitattu 11.1.2024. <https://bigmile.eu/bigmile-carbon-analytics/>

Carbon. Verkkosivu. Viitattu 12.1.2024. <https://carbonfootprinting.org/en/tools/>

Carboncare. Verkkosivu. Viitattu 11.1.2024. <https://www.carboncare.org/en/co2-emissions-calculator>

Cedelft. Verkkosivu. Viitattu 11.1.2024. <https://cedelft.eu/publications/activity-based-carboning-abco2/>

Climate. Verkkosivu. Viitattu 12.1.2024.

https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/vehicle-energy-consumption-calculation-tool-vecto_en

Ecotransit. Verkkosivu. Viitattu 11.1.2024. <https://www.ecotransit.org/en/emissioncalculator/>

GHG-protocol. Verkkosivu. Viitattu 10.1.2024

https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/GPC_Full_MASTER_RW_v7.pdf

Lukkari Esko 2023. Verkkosivu. Viitattu 12.1.2024.

<https://www.ostologistiikka.fi/kategoriat/kuljetukset/kuljetusalalle-uusi-kansainvalinen-paastolaskennan-standardi>

Mixmove. Verkkosivu. Viitattu 12.1.2024. <https://mixmove.io/>

NGS. Verkkosivu. Viitattu 11.1.2024. <https://ngsfinland.fi/ghg-protokolla-paastolaskennassa/>

Partti, Tommi 202. Verkkosivu. Viitattu 12.1.2024.

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/750105/Opinnaytetyo_Partti_Tommi.pdf?sequence=2as

SFS. Verkkosivu. Viitattu 11.1.2024.

<https://sales.sfs.fi/fi/index/tuotteet/SFS/CEN/ID2/1/204667.html.stx>

Visma. Verkkosivu. Viitattu 12.1.2024. <https://www.visma.com/blog/meet-sustion-a-carbon-footprint-calculator-for-businesses>

WWF. Verkkosivu. Viitattu 11.1.2024. <https://wwf.fi/greenoffice/tarina/greenhouse-gas-protokolla-auttaa-organisaatioita-merkittavimpien-paastolahteiden-tunnistamisessa-wwf-green-officen-tyokaluilla-lasket-ja-seuraat-paastoja%E2%80%AF/>

Ympäristöministeriö. Verkkosivu. Viitattu 12.1.2024.

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165148/YM_2023_34.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ympäristöministeriö. Verkkosivu. Viitattu 10.1.2024. <https://ym.fi/pariisin-ilmastosopimus>

Ympäristöministeriö. Verkkosivu. Viitattu 10.1.2024. <https://ym.fi/suomen-kansallinen-ilmastopolitiikka>

Logistiikkayritysten vastuullisuus lyhyesti

Vastuullisen liiketoiminnan osa-alueet koskettavat myös liikenne- ja logistiikka-alaa.

Vastuullinen liiketoiminta käsittää ympäristövastuun, sosiaalisen vastuun ja taloudellisen vastuun.



Liikenne- ja logistiikka-alalla eniten huomiota annetaan usein toiminnan ympäristövastuullisuudelle. Tähän liittyy esimerkiksi ilmastonmuutoksen torjunta sekä luonnonvarojen säästeliäs käyttö.

Ympäristövastuuta voidaan kantaa esimerkiksi huolehtimalla siitä, että hankinnoissa otetaan huomioon elinkaariajattelu ja ekologinen kestävyys. Tai huolehtimalla siitä, että logistiikkaa hoidetaan mahdollisimman taloudellisesti ja suunnitelmallisesti, koska esimerkiksi kuljetuksia vähentämällä ja tehostamalla voidaan säästää kustannusten lisäksi myös ympäristöä. Ympäristövastuuta voidaan toteuttaa myös kehittämällä ja parantamalla varastointiratkaisuja.

Sosiaalinen vastuullisuus koskee kaikkia niitä vaikutuksia, joita toiminnalla on eri ihmisryhmille ja yhteisöille. Taloudelliseen vastuullisuuteen taas kuuluu esimerkiksi liiketoiminnan kannattavuudesta ja tehokkuudesta huolehtiminen. Taloudellinen vastuullisuus on tärkeää, sillä se mahdollistaa myös yrityksen sosiaalisen vastuun ja ympäristövastuun toteuttamisen.

Onkin muistettava, että eri vastuullisuuden osa-alueet eivät ole toisistaan irrallisia kokonaisuuksia, vaan linkittyvät toisiinsa monin eri tavoin. Vastuullisessa yrityksessä eri

vastuullisuuden osa-alueet ovatkin tasapainossa ja niitä kehitetään yhdessä, yhtenä kokonaisuutena.

Vastuullisuuden osa-alueet linkittyvät toisiinsa monin eri tavoin

Monet vastuullisuuden eri osa-alueisiin liittyvät seikat ovat Suomessa tarkasti laissa säänneltyjä. Näihin kuuluvat esimerkiksi toiminnan ympäristövaikutuksia koskevat säännökset sekä työlainsäädäntö. Näin ollen voidaan sanoa, että monet suomalaiset yritykset noudattavat vastuullisia periaatteita jo pelkästään lainsäädännön vuoksi. Varsinaisesti vastuullisuuden voidaan kuitenkin katsoa tarkoittavan yritysten vapaaehtoista toimintaa, joka ylittää lain velvoittaman minimitason.

Sosiaalinen vastuu ihmisistä ja yhteisöstä

Sosiaalinen vastuu on ehkä vaikeimmin määriteltävissä oleva vastuullisuuden osa-alue. Sosiaaliseen vastuuseen kuuluvat erityisesti työelämään, henkilöstöön ja yhteiskuntaan liittyvät asiat. Tällaisia ovat henkilöstön työterveys- ja turvallisuus sekä hyvinvointi ja osaaminen, tasa-arvo ja muut vastaavat hyvät toimintatavat.

Yrityksissä, joilla on laajat kansainväliset hankinta- tai kuljetusketjut, tulee arvioida myös välillinen vastuu esimerkiksi työoloista, ihmisoikeuksien toteutumisesta ja jopa lapsityövoiman käytöstä. Sitoutunut, motivoitunut ja jatkuvasti kehittyvä henkilöstö on tärkeä voimavara menestyvälle yritykselle. Vastuullisuus voi myös houkuttaa lisää ammattitaitoisia työntekijöitä.

Sosiaalisessa vastuussa keskeistä on vuorovaikutus ja keskustelu sidosryhmien kanssa. Sosiaalisen vastuun keskeisin sidosryhmä on oma henkilöstö, mutta on hyvä huomioida myös muut sidosryhmät, kuten asiakkaat, paikalliset asukkaat, yhteisöt ja ympäröivä yhteiskunta. Näissä tilanteissa sosiaalinen vastuu liittyy esimerkiksi laadukkaisiin tuotteisiin tai asiakaspalveluun, työpaikkojen luomiseen sekä säilyttämiseen ympäröivällä alueella tai vaikka verotulojen kasvattamiseen.

Tyytyväiset asiakkaat ja ympäristön asukkaiden hyväksyntä vaikuttavat yrityksen maineen muodostumiseen ja voivat vaikuttaa yrityksen kilpailukykyyn. Sosiaaliseen vastuuseen voidaan laskea myös hyväntekeväisyyteen liittyviä toimenpiteitä, mutta pelkkä hyväntekeväisyys ei tee yrityksestä sosiaalisesti vastuullista toimijaa.

Liikenne- ja logistiikka-alalla sosiaalisessa vastuullisuudessa korostuu henkilöstön tärkeys yrityksille. Asiakkaiden odotusten kasvaessa ammattitaitoisen henkilöstön merkitys kasvaa. Sitoutunut ja ammattitaitoinen henkilöstö lisää yrityksen tehokkuutta sekä parantaa sen kilpailuetua. Liikenne- ja logistiikka-ala on myös perinteisesti ollut hyvin miesvaltaista. Tämän vuoksi yritysten on tärkeää ottaa huomioon myös tasa-arvoasiat ja tarjota yhtäläiset mahdollisuudet työllistymiseen ja uralla etenemiseen taustasta riippumatta.

Vastuu kaikille, myös tulevaisuudelle

Yleisesti ottaen voidaan sanoa, että vastuullinen liiketoiminta kaikkine osa-alueineen on tärkeää koko yhteiskunnan kannalta. Vastuullisuus ei myöskään kata ainoastaan nykyhetkeä, vaan heijastelee myös tulevaisuuteen. Sosiaalisen vastuun yhtenä sidosryhmänä voidaankin pitää myös tulevia sukupolvia.

Erityisesti ympäristövastuun kantamisella, tai kantamatta jättämisellä, voi olla pitkän aikavälin seurauksia. On muistettava, että ympäristövastuullisuuteen liittyy välillisesti myös ihmisoikeudet sekä niiden toteuttaminen esimerkiksi terveyden suojaamisen kautta. Tämä koskee myös tulevia sukupolvia erityisesti aloilla, joilla voi olla merkittäviä ympäristövaikutuksia, kuten liikenne- ja logistiikka-ala.

Tulevaisuudessa vastuullisuus voidaan nähdä myös yrityksen kilpailukyvyn säilymisen edellytyksenä. Vastuullisuus ei ole ainoastaan moraalisesti hyvä tapa toimia vaan voi olla myös osa kannattavaa liiketoimintastrategiaa. Yrityksen tulee kuitenkin miettiä vastuullisuutta erityisesti oman toimintansa pohjalta. Tällä tavoin vastuullisuus saadaan sisällytettyä osaksi yrityksen toimintaa.

Meillä on vain yksi maapallo, joka ei ole ehtymätön raaka-ainevarasto. Koska maapallon resurssit ovat rajalliset, ihmisen toiminta on tärkeää sopeuttaa tasolle, jolla voidaan varmistaa sekä uusiutuvien että uusiutumattomien luonnonvarojen riittävyys ja luonnon kestokyvyn säilyminen maapallolla.