

TARTU ÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Kenneth Robin Kask

JÄTKUSUUTLIKKUSE INFO KAJASTAMINE ETTEVÕTETE ARUANNETES
EESTI JA LÄHIRIIKIDE LENNUJAAMADE NÄITEL

Bakalaureusetöö

Juhendaja: kaasprofessor Kertu Lääts

Tartu 2024

Olen koostanud töö iseseisvalt. Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

Sisukord

Sissejuhatus.....	4
1. Teoreetilised lähtekohad jätkusuutlikkuse kajastamiseks lennundusettevõtete aruannetes...	5
1.1. Jätkusuutlikkuse kajastamise põhimõtted ja meetodikad	6
1.2. Jätkusuutlikkuse kajastamise eripära lennujaamade ettevõtetes	11
1.3. Jätkusuutlikkuse kajastamise tasemete määratlus varasemates uuringutes	13
2. Jätkusuutlikkuse info kajastamise analüüs Eesti ja lähiriikide lennujaamade ettevõtete aruannetes	15
2.1. Andmed ja meetodika	15
2.2. Lennujaamasid haldavate ettevõtete aruannete jätkusuutlikkuse analüüs	23
2.3. Järeldused ja soovitused Tallinna Lennujaamale.....	29
Kokkuvõte.....	31
Viidatud allikad.....	33
Lisad.....	39
Lisa A. GRI indikaatorite tabel	39
Lisa B. Kodeerimistabel.....	40
Summary	41

Sissejuhatus

Ärimaailmas on majanduslikus mõttes ettevõtte ainus eesmärk oma kasumi maksimeerimine ja seega omanike ja investorite huvide rahuldamine. Selline lähenemine ei võta arvesse aga äritegevuse keskkondlikku mõju, mille kajastamine on muutunud aina olulisemaks. Uus trend on tekkimas jätkusuutliku ettevõtluse kontseptsiooni all, mille all mõeldakse ESG kriteeriume ehk keskkondlikku (*Environmental*), sotsiaalset (*Social*) ja juhtimisvastutust (*Governance*) (Riim, 2023). Teadlikum ühiskond nõuab enam vastutust ka ettevõtetelt, kes arvestaksid tulude kogumisel enam tekitatud jalajäljega (Kılıç et al., 2019). Sellele survele vastatakse jätkusuutlikkuse info kajastamisega ettevõtte aruannetes.

Transpordisektor on üks suuremaid saastajaid globaalselt, sealhulgas lennundus moodustab 2% õhku paisatud heitgaasidest (IEA, 2023). Rahvusvaheline Lennutranspordi Ühendus IATA (2021) on püstitanud eesmärgi lennundussektori viia 2050. aastaks nullheitmeteni, mille jooksvad sihid nõuavad enam jätkusuutliku arengu kajastamist ka aruannetes. Lisaks lennufirmadele on ka lennujaamad saastajad nii õhu-, müra- kui valgusreostust arvestades, mis mõjutavad oluliselt kohalikku kogukonda ja laiemalt riigi transiidivõimekust.

Lennujaamad teenivad nii kohalike elanike huve, et vähendada lennuliikluse mõju elamistingimustele kui ka omaniku (ava- või erasektor) huvisid kestliku arengu suunas. Ebapiisava jätkusuutlikkuse kajastamise tulemusena võib esineda piirangud lennujaama laienemisplaanidel kohaliku kogukonna vastuseisu tõttu (Ramakrishnan et al., 2022). Olulised sidusrühmad on kohalikele investorid, omanikud, lennufirmad ja regulatiivsed institutsioonid, kellega suhtlemine peab olema esitatud aruande strateegilises vaates. Jätkusuutlikkuse taset aruannetes on oluline mõõta ka Eesti puhul, sest see võib mõjutada ettevõtte konkurentsivõimet uute lennuliinide avamisel, veel on lennujaama asukoht Tallinna linna vahetusläheduses ning ettevõtte tegevus mõjutab mitmeid pealinlasi, samuti on vaja joondada kajastamisel kasutatavad indikaatorid Euroopa Liidu kohustusliku aruandlusstandardi kasutuselevõtuga.

Varasemad ESG teemaga seotud uuringud on keskendunud jätkusuutlikkuse ja rahalise seose mõõtmisele erinevates sektorites ja valdkondades, samuti on võrreldud regionaalset erinevust sama sektori ettevõtete vahel. Lennujaamasid opereerivate ettevõtete põhiseid uuringuid on vähe koostatud ettevõtete vähese arvu tõttu, sest valdkonnas konkureerimise barjäär nõuab väga palju investeringuid. Antud töö aitab täita uurimislünka, mõõtes Eestis nišiettevõtte jätkusuutliku info kajastamise taset võrrelduna lähiriikidega.

Bakalaureusetöö eesmärgiks on määratleda Eestis lennujaamasid opereerivas ettevõttes jätkusuutlikkuse info kajastamise tasemed võrrelduna lähiriikide lennujaamasid opereerivate ettevõtetega ja anda soovitusi taseme parandamiseks. Eesmärgi täitmiseks on püstitatud järgnevad uurimisülesanded:

1. Koostada ülevaade jätkusuutliku info kajastamise põhimõtetest ja meetodikatest;
2. Tuua välja lennujaamasid opereerivate ettevõtete jätkusuutlikkuse kajastamise eripärad;
3. Anda ülevaade jätkusuutlikkuse kajastamise taseme määratlusest varasemate uuringute põhjal;
4. Analüüsida Eesti ja lähiriikide lennujaamasid opereerivates ettevõtetes kajastatud jätkusuutlikkuse infot;
5. Määratleda lähiriikide jätkusuutlikkuse info kajastamise tasemed ja võrrelda neid Eesti ettevõttega;
6. Anda soovitused Eesti lennujaamasid opereerivale ettevõttele, kuidas jätkusuutlikkuse info kajastamise taset tõsta.

Analüüsi valimisse on kaasatud Põhjamaad (Rootsi ja Soome) kui mittefinantsilise info kajastamise liidrid, et võrrelda kajastuse taset. Veel on uurimise alla võetud Läti ja Leedu lennujaamasid haldavad ettevõtted, et saaks välja selgitada nende riikide info kajastamise tasemed.

Teoreetiline osa koosneb jätkusuutlikkuse kajastamise põhimõtetest aruannetes, selle kasutusest lennundussektoris, täpsemalt spetsiifikast lennujaamasid opereerivates ettevõtetes ning põhiliste aruandluse standardite tutvustamisest. Töö empiiriline osa koosneb kvalitatiivsest dokumendianalüüsist, kus uuritavateks objektideks on viie riigi (Eesti, Läti, Leedu, Soome ja Rootsi) lennujaamasid opereeriva ettevõtete jätkusuutlikkuse ja majandusaasta aruanded. Kuna erinevates riikides kasutatakse erinevaid meetodeid jätkusuutlikkuse mõõtmiseks, on vaja koostada võrdlusmomendi tekitamiseks kodeerimistabel, mille alusel saab ühe mõõdiku kaudu majandusaasta aruandeid omavahel analüüsida. Analüüsi lõpetuseks esitatakse soovitusi tuginedes teoreetilisele lähenemisele ning lähiriikide parimale praktikale Eesti lennujaama ettevõttele Tallinna Lennujaama AS, kuidas saaks jätkusuutlikkust kõrgemal tasemel kajastada.

1. Teoreetilised lähtekohad jätkusuutlikkuse kajastamiseks lennundusettevõtete aruannetes

Käesolev peatükk kirjeldab kestlikkuse kajastamise põhimõtteid aruannetes ja põhilisi jätkusuutlikkust kajastavaid aruandlusraamistikke. Veel mainitakse teoreetilises peatükis

lennundussektorile omaseid jooni jätkusuutliku info avalikustamises ning kuidas on lähenetud kestlikkuse kajastuse taseme mõõtmisele eelnevates uuringutes.

1.1. Jätkusuutlikkuse kajastamise põhimõtted ja metoodikad

Jätkusuutlikkus on väga lai mõiste ning see hõlmab mitu erinevat valdkonda. Teiselt poolt on ajalooliselt arvestatud jätkusuutlikkust kui peamiselt keskkondlike probleemidega tegelevat haru. Esmalt on mainitud seda trendi 1970. aastatel kooskõlas ÜRO Keskkonnaprogrammi haru loomisega, mille põhifookuseks on liikmesriikide keskkonnapoliitika küsimustes abistamine. Hiljem muutus oluliseks lisada jätkusuutliku arengu definitsiooni hulka ka sotsiaalne aspekt, sidudes keskkondlikud probleemid arengumaades toimuva sotsiaalse ebavõrdsuse ja elutingimuste probleemidega. (Drexhage & Murphy, 2010: 7–9) Seega ettevõttel, kelle huvi on lisaks kasumi teenimise ja omanike rahuldamisele ka laiemalt sotsiaalse heaolu ja elutingimuste parandamine, tegutseb selle nimel ettevõtte ühiskondliku vastutuse ehk CSR (*Corporate Social Responsibility*) mõiste all. Sotsiaalne aspekt kujutab elutingimuste parandamist tulevastele põlvkondadele, mille vastutus peaks olema riigil kui avaliku sektori esindajal. Organisatsiooni roll on samuti esile tõstetud kui olulist lüli teha otsuseid, mis aitavad ettevõttel jätkusuutlikult äri ajada. Juhtimisvaldkonda on esile tõstetud jätkusuutliku arengu valdkonnas nende olulisuse ja mõju tõttu muuta ühiskonna keskkondlikku ja sotsiaalset olukorda (Gray, 2010: 57). Seega on jätkusuutlikkuse all mõeldud kolme erinevat valdkonda, mille toimimine nii avalikus kui erasektoris organisatsioonilisel tasandil mõjutatud.

Mitmetahulise mõiste defineerimisel nagu jätkusuutlikkus on uurijad kasutanud erinevaid lähenemisi. Erinevate mõistete vahel võib tekkida segadus mitmete sünonüümide kasutamisel, mille all mõeldakse sarnast nähtust. Jätkusuutlikkus on termin, mille alusel saab määrata organisatsiooni pikaajast tegevust peale majandusliku ja sotsiaalse ja keskkondliku mõju kaudu, erinevalt ESG-st kui konkreetsemast kriteeriumite loetelust, mille abil saab mõõta järjekindlalt ettevõtte tegevust nendes valdkondades (Conmy, n.d). Samas esineb uuringud, mis lähemalt uurivad jätkusuutlikkust ilma ammendava ja konkreetse termini definitsioonita. Moore jt. (2017, 5–6) on leidnud 24 teadusartikli analüüsimisel, et jätkusuutlikkuse definitsioon hõlmab viit põhilist dimensiooni:

1. Defineeritud ajaperiood
2. Uute reeglite institutsionaliseerimine
3. Indiviidi käitumise muutmine
4. Käitumise arendamine
5. Indiviididele kasu toomine

Nendest mõõdikutest mainiti defineerimisel kõige enam jätkusuutlikus programmi järjepidevat rakendamist ning jätkuvat kasu toomist indiviididele programmi rakendamisel, aga kõige vähem mainiti indiviidide ja jätkusuutliku programmi käitumise kohandamist ja arendamist, defineeritud ajaperioodi kirjeldati aga ebamääraselt (Moore et al., 2017: 6). Seega mitmed mõisted nagu jätkusuutlikkus ja ESG hõlmavad väga erinevaid definitsioone, sageli kasutatakse definitsioonis uute reeglite institutsionaliseerimist ja kasulikkuse toomist indiviididele.

ESG kriteeriumid on levinud viis juhtida organisatsiooni jätkusuutliku arengu poole. See paneb kohustuse ettevõttele järjekindlalt analüüsida oma tulemuslikkust kindlate kriteeriumite alusel, seda keskkondlikus (*Environment*), sotsiaalses (*Social*) ja juhtimisvaldkonnas (*Governance*). Esmalt tutvustati ESG mõistet 2004. aastal ÜRO raportis „Who Cares Wins“, mis julgustas investoreid jälgima ettevõtete tulemusi neis kategooriates: suured investeerimisfirmad on sellest ajast alates kirjutanud alla lepingule, mis kohustab neid arvesse võtma ESG kriteeriume oma otsuste tegemisel (IFC, n.d.: 2–3). Need kriteeriume on jätkuvalt enam arvestatud globaalselt. ESG kriteeriume raporteeris 2021. aastal 95% ettevõtetest, kasvades järjepidevalt viimastel aastatel. Enamus ettevõtteid koostavad eraldi jätkusuutlikkuse raporti, viiendik ettevõtetest integreerivad need kriteeriumid oma majandusaasta aruannetesse. Need ettevõtted asuvad valdavalt Euroopas ja Aasias, vähem on kajastamist leidnud Lõuna-, Põhja-Ameerikas ning Lähis-Idas. Kaks kolmandikku ettevõtetest on püstitanud kindlad eesmärgid vähendada kasvuhoonegaaside kogust ning 49% ettevõtetest võtsid sihi nullheitmete saavutamiseks. Samuti on kasvanud ESG raporteerimise kinnitamine välise allika poolt ehk auditeerimine, millest 64% ettevõtetest on selle koostanud. (IFAC, 2023: 3–8) Uute ESG kriteeriumite kasutuselevõtt on maailmas aina levinum ja olulisem faktor, mis nõuab aga konkreetset tegevuskava ESG valdkondade saavutamiseks.

Euroopa regiooni piires esineb erinevusi jätkusuutlikkuse kajastamisel. Lõuna-Euroopa riigid Hispaania ja Portugal kasutavad enam jätkusuutliku aruandluse printsiipe, seevastu Põhjamaad rakendavad neid kriteeriumeid põhjalikumalt aruannetesse. Põhja-Euroopa riikide eelis jätkusuutlikkuse kajastamisel pärineb regionaalsetest omapäradest. Suurem roll säästva arengu edendamisel on keskastmete juhtidel ja on seotud sellega, mil määral ja kuidas jätkusuutlikkuse infot edastada. Näiteks Soome ärikultuuris on keskkondlik ja sotsiaalne heategevus enesestmõistetav ning ühiskond ei jälgi eesmärkide kajastamist aruannetest. Sellest tulenevalt on Põhjamaade ettevõtetel suur usaldus tegeleda kestliku ettevõtlusega ilma täiendava kajastamiseta. (Branco et al., 2018:933–934) Samas kehtib

Skandinaaviamaades kohustus edastada jätkusuutlikkust mingil määral, eesmärgiga kaasa konkurentsieelise tekitamisele ja investorite meelitamisele (Fonseca, 2010:12). Seega erineb jätkusuutlikkuse info kajastamine aruannetes Euroopa-siseselt nii ettevõtte kui ka ühiskondlikul tasandil.

ESG kriteeriumite kajastamisel on võimalik valida mitme erineva aruandluse standardi vahel, mis tekitab probleeme võrreldavuses ning andmete läbipaistvuses. Jätkusuutlikkuse kajastamist aruannetes on oluline, et kajastada oma organisatsiooni eesmärged ja mida nende jaoks tehakse osanikele ja omanikele. Lisaks organisatsiooniväliste sidusrühmadega ehk investorite ja klientidega kommunikeerimisele on niisama oluline ka kommunikatsioon siseringis ehk ettevõtte töötajatega. Väline kommunikatsioon mõjutab investorite ja tarbijate käitumist ja tajutavat riskitaset, kes võtavad arvesse ettevõtte pikaajalisi püüdlusi jätkusuutliku arengu suunas, tehes otsuseid ettevõttesse investeerimiseks või nende tooteid tarbides (Laine et al., 2022: 85; Hahn & Kühnen, 2013: 14). Selle info institutsionaliseerimine on oluline, et saaks samas valdkonnas tegutsevate ettevõtete eesmärged võrrelda. Viimase 25 aasta jooksul on loodud mitmeid erinevaid standardeid, igaühel on kindel põhimõte, metoodika ja sihtrühm (tabel 1).

Tabel 1

Laialt levinud ESG aruandlusraamistike ülevaade

	Globaalne aruandlusalgatus (GRI)	Euroopa kestlikkusaruandluse standardid (ESRS)	Säästvuse aruandlusstandardite nõukogu (SASB)	Säästva arengu eesmärgid (SDG)
Loomisaasta	1997	2023	2011	2018
Haldav organisatsioon	Globaalne Jätkusuutlikkuse Standardite nõukogu (GSSB)	Euroopa finantsaruandluse nõuanderühm (EFRAG)	Rahvusvahelised finantsaruandluse standardite nõukogu (IFRS Foundation)	ÜRO
Eesmärk	Võimaldab kajastada ettevõtte tegevusi sotsiaalelule, keskkonnale ja majandusele läbipaistvalt ja võrreldavalt, mille põhjal saab paremaid otsuseid teha	Ettevõtte äristrateegia ja riskijuhtimise kajastamise kaudu kindlustada ärimudeli jätkusuutlikkus kliimaneutraalsele majandusele üleminekuks	Võimaldab ettevõttel leida olulised valdkonnakesksed kestlikkuse näitajad vähese ressursiga ja kajastada neid üheselt mõistetavalt osanikele ja investoritele	Vähendada globaalset ebavõrdsust ja parandada inimeste elukvaliteeti, samal ajal arvestades keskkondliku jalajäljega
Kasutajad	Igas suuruses ja valdkonnas ettevõtted	2024. aasta aruannetes suurettevõtted Euroopa Liidus, avaliku huvi ettevõtted, hiljem muud börsil noteeritud firmad	Suured, börsil esindatud ettevõtted	Avalik sektor (valitsus), suurorganisatsioonid
Metoodika	Kolm erinevat standardiplokki: üldised, sektori- ja teemapõhised standardid mõõdikutega	Kohustuslik nimekiri näitajatest aruannetes, näiteks ärimudeli lühikirjeldus, kestlikkuspoliitika ja riskide kirjeldus koos näitajatega	Valdkonnasisesed arvulised näitajad ja eesmärgid viies valdkonnas: keskkond, inim-, sotsiaalkapital, ärimudel, innovatsioon	17 üleilmset säästva arengu eesmärki, mis parandavad elutingimusi keskkonna-, sotsiaal- ja majandussektoris

Allikas: Laine et al. (2022: 93–97), GRI Standards (n.d.-b); Primec & Belak (2022: 9);

Euroopa Parlament (2022), SASB Standards (n.d.), Riigikantselei (2023)

Maailmas on kõige enim levinud GRI aruandlusraamistik, mis ei kohusta ettevõtet kajastama infot, aga annab mitmeid eeliseid kommunikeerimisel sidusrühmadega. Sama põhimõttega on ÜRO säästvad eesmärgid laiemal perspektiiviga ning SASB standard. Tabelis ainus kohustuslik aruandluse standard on Euroopa Liidu hiljuti vastu võetud direktiiv vastutustundliku ettevõtluse aruandluse kajastamiseks (CSRD – *Corporate Sustainability Reporting Directive*). Nii suure arvu aruandluse standardite tõttu on ettevõtted kasutanud uut jätkusuutlikkuse kajastamise trendi eksitava info levitamiseks. Seda tehakse suure ajaressursi ja tööjõukulu tõttu, mida kestlikkuse kajastamine endast kujutab, selle tulemusena eksitava

info kajastamine ettevõtte ja huvitatud osapoolte vahel põhjustab pikaajalisi kulusid kas trahvide või mainekahju arvelt. Selle nähtuse leviku vältimiseks on kasutusele võetud ühtseid standardeid ja kohustuslikku seadusandlust, mille alusel peab kajastama ettevõtte tulemusi kindlate parameetrite põhjal, samuti kasutatakse enam aruannete sõltumatut ülevaadet ja auditeerimist, mis suurendab ettevõtte usaldusväärsust ning kasutada digitaalseid lahendusi, mille põhjal reaajas koguda säästva arengu näitajaid (Xu et al, 2023: 21–22). Erinevate eesmärkidega aruandlusraamistike suur levik toob esile rohenäitajate moonutamine enda kasuks, mille vastu on institutsioonidel ja ettevõtetel endal mitmeid võimalusi läbipaistvuse kasvatamiseks.

Olulist rolli jätkusuutlikku info kajastamisel mängib ka regioonid ja riiklikud regulatsioonid. Vabatahtliku raporteerimise surve ei ole veel nii tugev, et see motiveeriks suurettevõtteid kajastama ESG kriteeriume, seega rakendatakse mitmeid seadusandlikke meetmeid sellise käitumise soodustamiseks. Üks näide regioonipõhisest mittefinantsilise info kajastamise kohustusest on Euroopa Liidus, kus 2014. aastal võeti vastu direktiiv muu kui finantsteabe avalikustamise kohta suurettevõtete poolt ehk NFRD (*Non-financial reporting directive*). Selle eesmärk oli panna kõik üle 500 töötajaga avaliku huvi ettevõtted kajastama oma tegevusi sotsiaalses ja keskkondlikus aspektis. Selle tulemusena on ligi 6000 täiendavat ettevõtet oma mittefinantsilist teavet avalikustanud ning seadusandluse rakendamine tõi ettevõtetes kasu strateegiliste eesmärkide joondamisel, andmete võrreldavusel ning usaldusväärsusel ja sõltumatu poole vastavuskontrollil. Teiselt küljelt on direktiivil arenguvõimalusi puuduliku integreerimisvõimalusega teiste aruandlusraamistikega (GRI, TCFD jms), info kajastamisega väike- ja keskmise suurusega ettevõtete ning olulise mittefinantsilise info ärajätmise osas. (Aureli et al., 2020: 2400–2401; Hahnkamper-Vandenbulcke, 2021: 3–5) Kogutud tagasiside tulemusena on arendatud Euroopa Liidus uus äriühingute vastutustundlikkuse kajastamise direktiiv CSRD, mis hakkab kehtima 2024. aasta majandusaruannetes ja muudatustena sisaldab endas kindlaid standardeid inimõiguste, kliimamõjudega tegelemiseks ja digitaalse info kajastamiseks Euroopa kestlikkuse aruandluse standardite kaudu (ESRS). Uute standardite kohaselt peavad jätkusuutlikkuse raportit kajastama 2025. aastal kõik senise NFRD alusel kohustatud ettevõtted 2024. majandusaasta kohta, üks aasta hiljem kohaldub ESRS standard teistele suurettevõtetele, kellel on üle 250 töötaja, müügitulu suurem kui 40 miljonit eurot või bilansimaht üle 20 miljoni euro. Nendest vähemalt kaks kriteeriumit on vaja täita, et aruandluskohustus rakenduks. (Euroopa Komisjon, 2023: 2, 146–147; Credibl ESG, 2023) Seega on regulatsioonide koostamine

efektiivne viis muuta mittefinantsilise info avalikustamise leviku kasvatamiseks, mille juhtiv jõud on Euroopa Liit.

Kokkuvõttes saab öelda, et jätkusuutlikkuse kajastamine on alguse saanud juba mõnikümmend aastat tagasi, kui lisaks keskkondlikule mõjule sooviti lahendada sotsiaalseid muresid organisatsiooni käitumisega. Jätkusuutlikkust saab mõõta ESG kriteeriumite ja ettevõtte CSR protsessi kaudu, eesmärgiga kommunikeerida huvirühmadele ettevõtte tegevustest ja avalikustada läbipaistvat infot. Kriteeriumite kajastamine on suurettevõtetes laialt levinud, kasutades enim selleks GRI standardeid, samas erinevad regionaalselt info põhjalikkus ja usaldusväärsuse tase. Seadusandlus on oluline võte suurendada jätkusuutlikkuse kajastust, regioonipõhine ühtsus aitab aruannete võrreldavust suurendada.

1.2. Jätkusuutlikkuse kajastamise eripära lennujaamade ettevõtetes

Lennundus koos teiste transpordisektoritega mängivad enam rolli jätkusuutliku arengu eestvedamisel. Suure saasteallikana on oluline kajastada kindlaid muutuseid, mida viiakse läbi kestliku arengu printsiipidega kooskõlas. See hõlmab ka lennujaamasid kui lokaalseid saasteallikaid, mille üks kestliku ettevõtluse kommunikeerimise kanaleid on jätkusuutlikus aruandes.

Seevastu on jätkusuutlikkuse raporti valmistamine ebapopulaarne: vaid pool lennundusettevõtetest koostavad sellise dokumendi. Selle koostamist mõjutab enam lennundusettevõtte suurus, kes soovivad vältida lisakulusid raporti tellimise asemel kolmandalt osapoolelt. Samuti on lennunduses kõige enam levinud GRI aruandluse standard, mida kasutavad ligi 85% jätkusuutlikkust kajastavatest sektoris opereerivatest ettevõtetest. (Karaman et al., 2018: 22–23) Teisisõnu kuigi lennundussektori organisatsioonid ei ole veel suurel määral jätkusuutlikkust kajastama hakanud, siis GRI standardit kasutatakse sektoriüleselt, muutes hõlpsamaks sidusrühmadel võrrelda sama sektori ettevõtteid.

Lisaks jätkusuutlikkuse kajastamisele peab samal ajal toimuma lennundussektori areng kestlikuma transpordiviisi poole, mille põhirõhk on keskkondlikel muutustel. Lennutranspordi odavnemise ja globaalsete elutingimuste paranemise tõttu ennustatakse 2040. aastaks ligikaudu 100%-list kasvu lennureisijate seas (IATA, 2023: 15). Sel põhjusel hõlmab heitmete vähendamine keskkonnasõbraliku kütuse kasutamist, uute vesinik- ja elektrimootorite tehnoloogiate välja töötamist ja lennunduse roheline kuvandi arendamist. Qiu jt. (2021: 21) on leidnud, et olulised tulevikutrendid, millega lennundus tegelema peab, seisnevad mürareostuses, keskkondlikus mõjus ja keskkonnasõbralikus maines. Nullheitmete lubaduse saavutamiseks peab suuremal määral kasutusele võtma säästvat lennukikütust (*SAF – Sustainable Aviation Fuel*), mis valmistatakse bio- ja toidujäätmetest. Praegu on SAF

tootmise arendamine liiga aeglates tempos, seega ei ole võimalik 2050. aastaks lennundus nullheitmiseks sektoriks muuta, kuna SAF on kalliskonkurent fossiilkütusel põhineva lennukikütusega. Lahendused probleemile seisnevad SAF kohustuslikuks kasutamises koostöös lennujaamade, -firmade ja valitsuse vahel ja täiendavate uuringute rahastamises teiste biokütuse valmistamise protsessidesse. (Ng et al., 2021: 9–11) Lennundussektori tulevik rohelise transpordiliigina hõlmab õhu- ja mürareostuse vähendamises ning selle kommunikeerimises omanikele ja klientidele.

Ka lennundusettevõtetes kehtivad üldised printsiibid ESG kriteeriumite kajastamisel: tuleb selgitada infot selgelt ja läbipaistvalt, mis toob aga täiendavaid probleeme. Üks meetod selle leevendamiseks on iseseiseva audiitori kasutamine, eesmärgiga hinnata sõltumatult ettevõtte jätkusuutlikkust ja vähendada investori ning ettevõtte vahelist infokadu. Seda praktiseeritakse enam Põhjamaade aruannetes, kuid mujal maailmas puudub piisava kompetentsiga eksperte, et viia läbi jätkusuutlikkuse auditit (Branco et al., 2018: 933–934; Fonseca, 2010: 19). Lisaks on aruandlusraamistikes puudused, mis võimaldavad ettevõtetel teatud infot varjata. Lennujaamade ettevõtetes populaarse GRI printsiipe järgivad ettevõtted võivad teenida kõrgeima hinde isegi siis, kui mõned tähtsad kriteeriumid ei ole mainitud (Fonseca, 2010: 15–16). Teiselt poolt arendab jätkusuutlikkuse raporti kirjutamine sisekommunikatsioonis, suurendades töötajate ja omanike teadlikkust jätkusuutliku ettevõtluse nimel ja parandades organisatsioonisisest kultuuri, ja välissuhtlust sidusrühmadega, s.h krediitorite, investorite ja valitsusega kui riigi esindajatena brändi kuvandi ning läbipaistvuse kasvatamiseks (Kuo et al., 2016: 193). Üldiselt esineb puudujääke jätkusuutlikkuse praegustel kajastamise meetoditel, mille tõttu ei pruugi ettevõtte esitada investoritele ja omanikele tegelikku kava jätkusuutliku arengu edendamiseks, samas positiivsed küljed ESG kajastamisega on seotud uue kommunikatsiooniallika kasutuselevõtuna, mida kasutada ettevõttesiseselt ja -väliselt.

Erinevalt Vahemeremaadest on Skandinaavias lennundusega seotud ettevõtted valdavalt riiklikus omandis, mis omakorda suurendab jätkusuutlikkuse kajastamist. Kõrgemalt arenenud riigid suurema majandustasemega kirjutavad suurema tõenäosusega jätkusuutlikkuse raporte – Kılıç jt. (2019:62) on leidnud, et riiklikud regulatsioonid jätkusuutlikkuse kajastamise puhul mõjuvad positiivselt ettevõtte ökoloogilise jalajälje vähendamisele, sealhulgas juhul, kui riigi kui omaniku surve tulemusena suureneb kollektiivne sotsiaalne vastutus. Lisaks on Skandinaaviamaad majanduslikult arenenud riigid järjepideva keskkonnapoliitika eestvedajatena, kellel on enam ressursse panustada mittefinantsilistesse aruannetesse. Suuremat mõju lennunduses tegelevale ettevõttele tuleneb

riigisisestest teguritest nagu riigi enda majanduse või selle lennundussektori suurus. (Kılıç et al., 2019: 61–62; Kuo et al., 2016: 192–194). Seega lisaks riiklikele regulatsioonidele mõjutavad lennundusettevõtteid ka muud riigispetsiifilised tegurid nagu arengutase ja see, kui tõhusalt keskkonnapoliitikat rakendatakse.

Seega on võimalik väita, et lennunduses valitseb konsensus aruandluse GRI standardi üle jätkusuutliku info kajastamises, millel on roll rohelise kuvandi hoidmisest. ESG kriteeriumite kajastamise kui suhtluskanalit varjutavad mitmed puudused ka lennundussektoris, mis hõlmavad ebausaldusväärset infot ja sõltumatu ülevaataja puudust. Veel mõjutab lennundusvaldkonnas jätkusuutlikkuse kajastamist riigi võime juhtida kestliku aruandluse suuniste kaudu.

1.3. Jätkusuutlikkuse kajastamise tasemete määratlus varasemates uuringutes

Varasemad uuringud jätkusuutlikkuse kajastamise teemal keskenduvad pigem era- kui avalikule sektorile ning jätkusuutliku info kajastamise taset mõõdetakse nii kvantitatiivsete kui ka kvalitatiivsete meetodite kaudu.

Enim levinud viis jätkusuutlikkust mõõta on aruandlusraamistiku kaudu, mõõtes kajastuse taset skooripõhise hinnangu kaudu. Aktaş jt. (2013) uurisid Türgis 9 suurema börsiettevõtte jätkusuutlikkuse aruandeid ja nende põhjalikkust GRI kriteeriumite vaates. Hinnangu vahemikus 0–2 saab iga ettevõtte vastavalt indikaatori kajastamise põhjalikkusele. Uuring selgitas välja, et üldjoontes ei kajastata jätkusuutlikkuse raportides ettevõtete toimimise indikaatoreid, mis hõlmavad inimõiguste, sotsiaalse ja keskkonnaga seotud parameetreid. Kuigi Türgis on ettevõtted tegema hakanud jätkusuutlikkust kajastavaid aruandeid, tehakse neid minimaalsel vajalikul tasemel ning ettevõtete vahel esineb palju varieeruvust hinnangus, mis võib olla tingitud erinevatest tegevusvaldkondadest. Ainult 1 organisatsioon valimist on kasutanud sõltumatu auditi kinnitamise teenust (Aktaş et al., 2013: 117–120).

Veel on võimalik analüüsida ESG kriteeriumite kasutatavust raportide koostamisel, lugedes kokku sõnade arvu, mida kasutatakse jätkusuutlikkuse kirjeldamisel. Seda meetodit kasutasid Dissanayake jt. (2019: 90), kes võtsid 84 Sri Lanka börsiettevõtet edasiseks regressioonanalüüsiks OLS (*OLS – Ordinary Least Squares*, harilik vähimruutude meetod) meetodil, kus vaadeldi jätkusuutlikkuse kajastamise sõnade arvu seost ettevõtte suurusega, rahvusvahelise ulatusega, GRI standardi kasutamisega ja tegevusvaldkonnaga. Keskmine sõnade arv on perioodil 2012–2015 kasvanud, viimasel aastal kasutati keskmiselt üle 3000 sõna jätkusuutlikkuse kajastamiseks Sri Lanka ettevõtetes. Analüüsi läbiviimisel selgus, et ettevõtte rahvusvahelisus ei mängi rolli jätkusuutlikkuse kajastamisel, mis võib olla tingitud

suurkorporatsioonide fookusest kestlikke eesmärke kajastada Euroopas, kus regulatsioonid kohustavad seda infot kajastama. Veel ei mõjutanud ettevõtte tegevusvaldkond ESG info avalikustamist, mis on vastuolus teiste uuringutega, mis väidavad tarbijakeskse lähenemise üheks aluseks läbipaistvat jätkusuutlikkuse info edastamist. Samas olulised mõjurid jätkusuutlikkuse kajastamisel on ettevõtte suurus, sest suuremad ettevõtted paistavad kui suunanäitajad jätkusuutliku arengu poole ja investorid on huvitatud suurema ettevõtte kestlikkuse kasvatamisele, ning GRI standardite kasutamine, mis annab põhja sellise info kajastamiseks ka arengumaades, kus riiklikud suunised puuduvad. (Dissanayake et al., 2019: 98–104) Seega saab lisaks standardi kodeerimisele vaadelda jätkusuutlikkuse kajastamist, võttes lähendiks kehtvat arengut kirjeldava sõnade arvu kaudu.

Lisaks raportide võrdlemisele aruandlusstandardiga on võimalik mõõta jätkusuutlikkuse taset aruannete arvuga ja info asukohaga. Teine uuring keskendub jätkusuutlikkuse aruannete raportide arvule ja mil moel on seda kajastatud, kas eraldiseisva dokumendina või integreerituna majandusaasta aruandesse. Gurvitsh ja Sidorova analüüsisid Tallinna börsi 15 suurema ettevõtte jätkusuutlikkuse kajastamist sotsiaalsete ja keskkondlike teemade valguses perioodil 2007–2010. Selle analüüsi käigus leiti, et sotsiaalset vastutust kajastatakse ettevõtetes erinevates dokumentides, näiteks peatükina tegevusaruandes või ettevõtte tutvustuse all. Keskkondlikku jätkusuutlikkuse kajastamist kajastatakse samuti integreerituna majandusaasta aruannetesse, samas selle üles otsimine aruandest on aeganõudev huvitatud osapooltele. Tulemusena leiti, et eraldiseisvaid jätkusuutlikkuse raporte Eestis väljastatakse vähe ning seda infot integreeritakse kasutades erinevaid meetodeid, kuna puuduvad riiklikud suunised protsessi standardiseerimiseks. (Gurvitsh & Sidorova, 2012: 30–33)

Riikidevaheline jätkusuutlikkuse kajastamise analüüs annab parema võrdlusemomendi kui riigisisene ettevõtete analüüs. Kuna kestliku arengu info avalikustamine sõltub ka kultuurist ja kombestikust (Kılıç et al., 2019:62, Branco et al., 2018:934) ja riigisisene seadusandlus võib olla ühesugune, saab riikidevahelise võrdlusega parema ülevaate ka institutsioonide järelevalve tasemest. Habek ja Wolniak (2015) uurisid 507 eraldiseisvat ja integreeritud jätkusuutlikkuse raporti kuue Euroopa Liidu liikmesriigi vahel (Taani, Prantsusmaa, Poola, Rootsi, Ühendkuningriik, ja Madalmaad), mida hinnati nii info asjakohasuse kui ka usaldusväärsuses 5 punkti skaalal. Nead leidsid, et suurimal määral kajastati jätkusuutlikkuse strateegiat ning keskkonnavalaseid indikaatoreid, samuti oli raportide loetavus kõrgel tasemel. Siiski leiti probleeme raportide sõltumatu auditeerimise poolelt ning riikide valimist leiti negatiivne statistiliselt oluline seosekordaja raportide arvu ja

selle kvaliteedi vahel. Võimalikeks lahendusteks soovitati lisada auditeerimise eest vastutav organisatsioon raportisse ja tagasisidestatamiseks. Lisaks leiti olulise tulemusena, kus jätkusuutlikkuse kajastamisest kohustustatud ettevõtted koostavad parema kvaliteediga raporte kui ettevõtted, kes koostavad neid vabatahtlikult. (Habek & Wolniak, 2015: 6–17)

Eelnevatest uuringutest selgub, et kasutatakse erinevaid meetodeid kvalitatiivset jätkusuutlikkuse kajastuse taset arvuliseks mõõtmiseks. Levinud meetodid hõlmavad aruandlusraamistiku mõõdikuid, samuti on määratud tase sõnade või aruannete arvu. Ühes riigis ning tegevusvaldkonnas tegutsevad organisatsioonid ei pruugi kajastada jätkusuutlikkust võrdselt. Kõrgema arengutase riikides keskendutakse enam kestlikkusele, kui ettevõtetel on enam vabu ressursse aruannete koostamiseks. Leiti probleemina ka riigi sekkumist, mis aga ei pruugi alati anda soovitud tulemust.

2. Jätkusuutlikkuse info kajastamise analüüs Eesti ja lähiriikide lennujaamade ettevõtete aruannetes

Empiirilise osa peatükk avab kaasatud valimit ja analüüsi läbiviimise protseduuri, mille alusel selgitatakse välja Eesti lennujaama ettevõtte aruandeid võrrelduna lähiriikide lennujaamade ettevõtetega. Empiirilise osa väljundiks on hinnang ja soovitused Tallinna Lennujaama AS aruannete parandamiseks jätkusuutlikkuse kajastamise teemal.

2.1. Andmed ja metoodika

Antud töö eesmärk on selgitada Eestis lennujaamasid opereerivas ettevõttes jätkusuutlikkuse info kajastamise tasemed võrrelduna lähiriikide lennujaamasid opereerivate ettevõtetega ja anda soovitusi taseme parandamiseks. Alapeatükk tutvustab valimisse valitud firmasid nii põhiliste finantsiliste näitajate kui ka strateegiliste eesmärkide põhjal ning edasiseks analüüsiks kasutatud metoodikat.

Lennujaamad moodustavad olulise osa lennundussektori jätkusuutliku arengu poole suundumises, millel on regionaalne keskkondlik ja sotsiaalne jalajälg õhu-, müra- ja valgusreostuse arvelt ning seda olulisem on arvesse võtta ka kohalik kogukond kui huvirühm, keda tuleb arvesse võtta pikaajalisse jätkusuutliku lennujaama strateegiasse (Koç & Durmaz, 2015: 158–159). Valimisse on kaasatud kokku viies riigis tegutseva lennujaama opereerivate ettevõtete majandusaruanded 2022. aastal, mis on esitatud tabelis 2 koos põhiliste majandusnäitajatega.

Põhiliseks vaadeldavaks ettevõtteks on Tallinna lennujaama opereeriv AS Tallinna Lennujaam, mille alla kuulub lennukite teenindusettevõtte AS Tallinn Airport GH (Tallinna Lennujaam, n.d.-b). AS Tallinna Lennujaam haldab Eestis kokku viit lennujaama ning kahte lennuvälja Kihnul ja Ruhnul. Enim on lennujaama majandustulemusi mõjutanud

koroonapandeemia tõttu 2020. aastast kehtestatud reisipiirangud, mille tõttu lennuliiklus lühiajaliselt katkes, ning 2022. aastal alanud Vene-Ukraina sõda, mis mõjutas lennuühendusi Ukraina, Valgevene ja Venemaaga. Lennureisijate arv 2022. aastal jõudis peaaegu 85% juurde 2019. aasta tasemega võrrelduna, kellest pea kõik läbisid Tallinna lennujaama. (Tallinna Lennujaam, 2023: 6–7, 18) Jätkusuutlikkust kajastatakse Tallinna Lennujaama aruannetes 2014. aastast, kui esmalt integreeriti GRI indeks viidetega tegevusaruande lehekülgedele (Tallinna Lennujaam, 2015: 44) ning hilisemalt on 2018. aastast seotud ÜRO jätkusuutliku arengu eesmärkidega (Tallinna Lennujaam, 2023:46).

Lisaks Tallinna Lennujaama kontsernile on analüüsi valimisse kaasatud teised Balti riikide lennujaamasid haldavad ettevõtted riigiaktsiaselts Riia Lennujaam ning riigiettevõtte Leedu Lennujaamad, et selgitada Baltimaade ettevõtete jätkusuutlikkuse kajastamise tase ja mil määral erineb aruannete kvaliteet. Riia Lennujaam on Läti suurima lennujaama haldaja ning ainus valimi ettevõtetest, kes haldab ainult üht lennujaama, kust läbis 2022. aastal 40% kõikidest Balti riikide lennujaamadest, teenindades enam kui 90-t sihtkohta (Riga International Airport, 2023b: 4–5). Ettevõtte esitab kahte aruannet: 66-leheküljeline sisse skaneeritud finantsaruanne ning 179-leheküljeline mittefinantsiline aruanne, mis kirjeldab üldiseid juhtimispõhimõtteid, pikaajalisi strateegiaid ning jätkusuutlikku ettevõtlust kooskõlas GRI standarditega 2019. aastast (Riga International Airport, 2023a: 54).

Leedu on valimis esindatud ettevõttega Leedu Lennujaamad, mis lisaks Vilniuse lennujaamale haldab ka Kaunase ning Palanga lennujaamasid. Enim reisijaid läbib Vilniuse lennujaama, kus ligi 3,9 miljonit reisijat läbisid 2022. aastal lennujaama, seejärel on 1,2 miljoni reisijaga Kaunase lennujaam teisel kohal ning kõige vähem reisitakse Palanga lennujaama, kus 2022. aastal registreeriti 275 000 reisijat. Kõige populaarsemad sihtkohad Leedu lennujaamadest on London, Kopenhaagen ning Oslo, mis koos hõlmavad veerandi kõikidest reisijatest. Jätkusuutlikku ettevõtte juhtimist viiakse sarnaselt teiste Baltimaadega ÜRO jätkusuutliku arengu eesmärkide kaudu, lisaks on integreeritud aruandesse ÜRO ülemaailmse kokkuleppe kümne põhimõttega, mis käsitlevad sealhulgas sundtööd, korruptsiooni ning keskkondlikke väljakutseid. (SE Lithuanian Airports, 2023: 3, 45, 131)

Lisaks Balti riikidele lisandub valimisse 2 Skandinaaviamaa riiki, millest on esindatud Helsingi lennujaama opereeriv Finavia ning Rootsis opereeriv Swedavia. Soome ettevõtte Finavia opereerib 20 lennujaama, millest suurimat Helsingi lennujaama läbis 2022. aastal üle 12 miljoni reisija. Siiski on see number väiksem kui 2019. aastal, mille on põhjustanud reisipiirangud pandeemia ajal ning 2022. aastal Venemaa õhuruumi sulgemise tõttu Aasia-suunaliste transiitreisijate puudus. Teiselt poolt on Põhja-Soome lennujaamades sesoonsete

reisijate arv kasvanud, kes aasta lõpus lendasid Lapimaade lennujaamadesse. Sarnaselt Tallinna Lennujaamale kuulub Finavia korporatsiooni alla lennuliikluse teenindusettevõtte Airpro Oy. Kestliku opereerimise info on leitav ettevõtte aasta- ja vastutusuandes, eraldiseisvad on finantsaruanne ning ettevõtte üldjuhtimise (*Corporate Governance*) raport. (Finavia, 2023a:1, 19, 21, 57)

Valimis on viienda ettevõttena kaasatud Rootsi ettevõtte Swedavia, mille kõik aktsiad on Rootsi riigi käes. Ettevõtte koostab integreeritud aasta- ja jätkusuutlikkuse raporti, milles on lisaks GRI standardile kasutatud ka ÜRO üleilmse kokkuleppe kümme põhimõtet, samuti on aruanne joondatud kliimaga seotud finantsteabe avalikustamise tööühma (TCFD) standarditega. Veel on Swedavia emiteerinud 110 miljoni euro väärtuses roheinvesteeringute võlakirja, mille alusel saab teha investeeringuid keskkonnasõbraliku transpordi, hoonete ning taastuva energiaallikate rahastamiseks. (Swedavia, 2023: 70–71, 81) Põhjaliku kestlikkuse kajastamine tuleneb ka riigi seadusandlusest, mis kohustab kõigil ettevõtetel, kellel on keskmiselt üle 250 töötaja või mille bilansimaht on suurem kui 175 miljonit Rootsi krooni, koostada seadusjärgne jätkusuutlik raport (Finansinspektionen, 2022).

Kõik valimis olevad lennujaamad on riigiomandis ning mitmel juhul on väliselt üle kontrollitud aruande vastavust GRI standarditele, kuid seda vaid piiratud kindlusega (*limited assurance*), et tagada GRI standardi õige kasutatavus. Põhjalikku jätkusuutlikkuse raporti auditit ei ole üheski ettevõttes läbi viidud. Tabelis 2 on välja toodud valimis sisalduvate ettevõtete põhiaandmed ning kasutatud jätkusuutlikkuse aruandlusraamistikud.

Tabel 2

Empiirilise analüüsi kaasatud ettevõtete põhiandmed, kasutatud aruandlusraamistik ja esitatud aruanded.

	Tallinna Lennujaam	Riia Lennujaam	Leedu Lennujaamad	Swedavia	Finavia
Hallatavate lennujaamade arv	6	1	3	10	20
Riik	Eesti	Läti	Leedu	Rootsi	Soome
Reisijate arv	2 748 255	5 380 779	5 349 000	27 597 838	15 405 024
2022. aasta kasum (kahjum)	8 688 000 EUR	286 498 EUR	3 185 000 EUR	(63 749 000) EUR*	(57 876 000) EUR
Kasutatav jätkusuutlikkuse aruandluse standard	GRI indeks, säästliku arengu eesmärgid	GRI indeks, säästliku arengu eesmärgid	GRI indeks, säästliku arengu eesmärgid, ÜRO ülemaailmse kokkuleppe põhimõtted	GRI indeks, säästliku arengu eesmärgid, TCFD, ÜRO ülemaailmse kokkuleppe põhimõtted	GRI indeks
Esitatud aruanded	Majandusasta aruanne 2022	2022. majandusaasta aruanne ja jätkusuutlikkuse aruanne (Non-Financial Report)	2022. majandusaasta aruanne (Annual Report for the Year)	2022. aasta finants- ja jätkusuutlikkuse aruanne (Annual and Sustainability Report)	2022. aasta- ja vastutisaruanne (Annual and Responsibility Report), finantsaruanne (Financial Statements) ja juhtimis- ning tasustamisaruanne (Corporate Governance and Remuneration Statement)

Märkus: * Rootsi lennujaamasid opereeriva ettevõtte Swedavia kahjum on arvutatud Rootsi kroonides, tabelis olev summa on konverteeritud eurodeks Euroopa Keskpanka valuutakursi 30.12.2022 seisuga.

Autori koostatud

Allikas: Tallinna Lennujaam (2023); Riga International Airport (2023a, 2023b); Lithuanian Airports, (2023a); Swedavia Airports (2023); Finavia (2023a, 2023b, 2023c)

Empiiriline analüüs uurimisprobleemi lahendamisele tugineb standardiseeritud kontentanalüüsi meetodile, mille tulemusel on võimalik anda kvantitatiivne võrdlusemoment aruannete vahel. Lisaks on võimalik analüüsis kajastada ka kvalitatiivset infot, mida ainult ühe indikaatori mainimisega edasi ei anta. Protsess koosneb algdokumendi leidmisest ja analüüsitava indikaatori valimisest, teksti kodeerimisest ning tulemuste analüüsist. Ettevalmistav etapp tegeleb aruannete leidmisega, mis on iga ettevõtte kodulehel leitav. Mitmel juhul on finantsiline informatsioon ühes dokumendis kestlikkusega (Tallinna

Lennujaam Eestis ja Swedavia AB Rootsis), samas Soome ettevõttes Finavia ning Läti ettevõttes Riia Lennujaam esitatakse finantsaruanne eraldi jätkusuutlikkuse aruandest.

Järgmine osa keskendub aruannetes leitava jätkusuutlikkuse põhjalikum analüüs ka lähiriikide kontekstis, et selgitada välja nende aruandluse tase. Mitte-finantsilise info kogumine valimi dokumentidest toimub GRI (*Global Reporting Initiative*) indikaatorite kaudu, mis on lennundussektoris levinuim aruandlusraamistik ning igas valimis sisalduvas ettevõttes kasutusel. Aruandlusstandard jaguneb kolmeks laiaks kategooriaks:

1. Universaalsed standardid, mis rakenduvad igale ettevõttele ning on seotud raporteerimise vormi, ettevõtte struktuuri ning sidusrühmade suhtlemisega;
2. Sektoristandardid, mis on kohustuslikud, sisulisemad ja ettevõtte tegevusvaldkonnas olulisemad;
3. Teemastandardid, mis annavad konkreetset infot ühe teema kohta ja mille seast on võimalik valida ettevõtte jaoks olulised valdkonnad.

Iga raporteeritava ettevõtte kohustus on kõike kolme liiki standardeid kasutada, et selle alusel raporteerida tegevusaruannet. Igal jätkusuutlikkuse raportil peab olema sisukord, mis kujutab järjekorras iga standardi kirjeldust ning viidet infole kas leheküljenumbri või lisainfoga. Kui ei ole võimalik standardit täita seadusandlikel põhjustel, on võimalik standardit osaliselt täita koos täiendava selgitusega. (GRI Standards, n.d(a): 2–4)

Analüüsi raames on võetud kasutusele kõige spetsiifilisemad teemastandardid, mille alusel aruandeid võrrelda. Kõik indikaatorid on jaotatud kolme kategooriasse, et oleks võimalik hinnata ettevõtte jätkusuutlikkust nii keskkonna-, sotsiaal- kui ka juhtimistasemel. Teemastandardid, mis ei leidnud kajastamist üheski valimi aruandes, jäeti välja. Veel ei ole arvestatud indikaatoritega, mis on GRI sisuregistris välja toodud, kuid ei ole GRI-põhised mõõdikud. Analüüsi kaasatud GRI indikaatori koodid ja selgitused on leitavad lisast A. Kokku on analüüsiks kasutatud 31 indikaatorit, millest 6 kuuluvad juhtimis- ja majandusvaldkonda, 15 kuuluvad sotsiaal- ning 8 kuuluvad keskkonnavaldkonda. Need indikaatorid on jaotatud kolme jätkusuutlikkuse olulisematesse kategooriatesse vastavalt ESG põhimõtetele: keskkondlikud, sotsiaalsed ja juhtimisalased indikaatorid. Lõplikud tulemused kodeeritakse hinnangutesse skaalal 0–3, mille kirjeldused on välja toodud tabelis 3.

Tabel 3

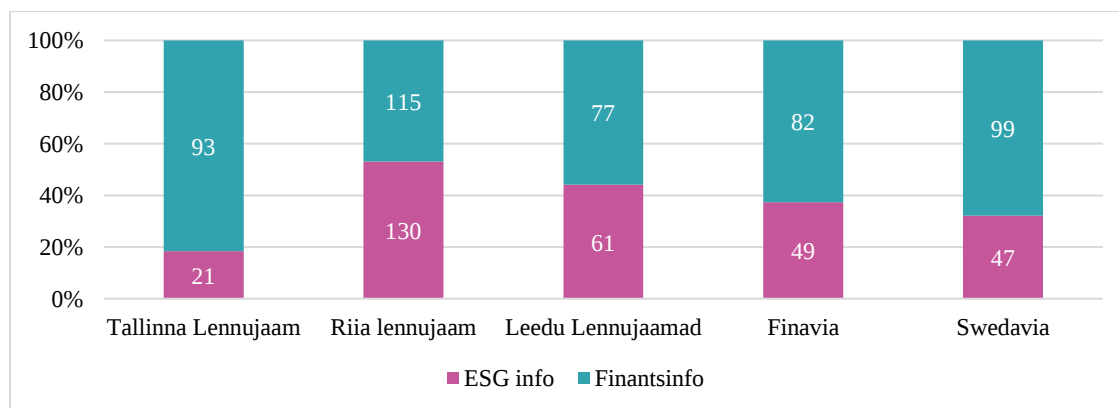
Valitud aruannete hindamine jätkusuutliku info alusel

Info kirjeldatavuse tase	Hinnang
GRI indikaatorit ei ole mainitud ega selgitust pole antud	0
GRI indikaatorit on mainitud väga lühikese selgitusega (kuni 0,5 lehekülge)	1
GRI indikaatorit on mainitud põhjaliku selgitusega (0,5–2 lehekülge)	2
GRI indikaatorit on mainitud koos väga põhjaliku selgitusega (üle 2 lehekülje)	3

Märkus: Autori koostatud

Hinnangu andmisel võetakse arvesse nii indikaatori mainimist kui ka selle kirjeldamise põhjalikkust. Kui indikaator ei ole mainitud aruandes, on hinnang 0. Kui indikaator on aruandes välja toodud, aga täiendav selgitus on pinnapealne ja teemakohane kirjeldus on kuni pool lehekülge, saab aruanne vastava indikaatori hinnang 1 punkti. Kui indikaatorit on põhjalikult lahti selgitatud ning selgituse pikkus on kuni 2 lehekülge, saab aruanne vastava indikaatori arvestuses 2 punkti. Kui indikaator on mainitud ja sellele viidatud selgitav tekst on pikem kui 2 lehekülge, saab aruanne hinnangu 3 punkti. Nende hinnangute alusel saab järjestada majandusaruanded selle alusel, kui põhjalikult on jätkusuutlikkust kajastatud. Taseme hinnang info põhjalikkuse alusel on oluline, et veenduda kestlikkuse info põhjalikkuses, ainult GRI indikaatorite loetlemine ei anna täielikku ülevaadet info kajastuse taseme kohta.

Esmane kvantitatiivne võrdlus vaatleb aruannete lehekülgede arvu ning selles jätkusuutlikkuse info avalikustamise osakaalu. Selles arvestuses on Eesti viimasel kohal, pühendades vähem kui 20% aruandest jätkusuutlikkusele (joonis 1).



Joonis 1. Aruannetes kajastatud finantsilise ja ESG-alase info osakaal lehekülgede arvus mõõdetuna.

Autori koostatud.

Allikas: Tallinna Lennujaam (2023), Riga International Airport (2023a, 2023b), Lithuanian Airports (2023a), Swedavia Airports (2023); Finavia (2023a, 2023b, 2023c)

Kõige rohkem jätkusuutlikkust lehekülgede arvu poolest kajastatakse teistel Balti riikidel Riia Lennujaama ning Leedu Lennujaamade aruannetes, kus esimeses on üle poole infost seotud kestlikkusega ning Leedu Lennujaamade aruannetes ligi 45% ulatuses sisaldab ESG-alast informatsiooni. Riia Lennujaama aruanded sisaldavad kokkuvõttes kõige rohkem lehekülgi, olles 100 leheküljega järgmisest aruandest Swedaviast ees. Rootsi ettevõtte jätkusuutlikkuse info osakaal on ligikaudu kolmandik koguinfost, Finavias on osakaal suurem 37% juures. Tallinna Lennujaam on 114 summaarse lehekülgede arvult viimane ning ESG infost kajastatakse samuti kõige vähem, kuid see on erandina teiste Baltimaade ettevõtetega, kes esmase vaatlusega kajastavad enam jätkusuutlikkust kui Põhjamaad. Kõik valimis olevate ettevõtete töötajate arv ületab 2022. aasta seisuga 500 töötajate arvu ning müügitulu maht on suurem kui 40 miljonit eurot, seega on kõik ettevõtted kohustatud kajastama 2026. aastal avalikustatud 2025. aasta aruannetes jätkusuutlikkust vastavalt Euroopa Liidu ESRS standardile.

Et määrata info kajastamise jätkusuutlikkuse taset, tuleb uurida lähemalt ka ettevõtte strateegilist juhtimist, mille põhjal kirjeldatakse kestlikke eesmärke. See annab ülevaate, mil määral ja mis valdkondades on firma huvid jätkusuutlikkuses ning kui põhjalikult sellega arvestatakse pikaajaliselt. Töö autor on analüüsinud kõigi valimis olevate ettevõtete visiooni, väärtuseid ja olulisi märksõnu, mis on leitavad ettevõtete koduleheküljelt, tulemused on leitavad tabelist 4.

Tabel 4

Valitud lennujaamade ettevõtete visioon, väärtused ja märksõnad strateegiast

	Tallinna Lennujaam	Riia Lennujaam	Leedu Lennujaamad	Finavia	Swedavia
Visioon	„Atraktiivseim lennujaam Euroopas“	„Tulevane Põhja-Euroopa liikluskeskus, edendades Läti konkurentsivõimet regioonis“	„Pöörates Leedu Lennujaamade ajaloos uue lehe 10 miljoni reisijaga“	„Pakkudes ühendusi Põhja-Euroopa ja maailma vahel ja edendades Soomet atraktiivse ja kergesti ligipääsetava sihtkohana“	„Swedavia arendab välja tuleviku lennujaamad ja loob jätkusuutliku kasvukeskkonna Rootsis“

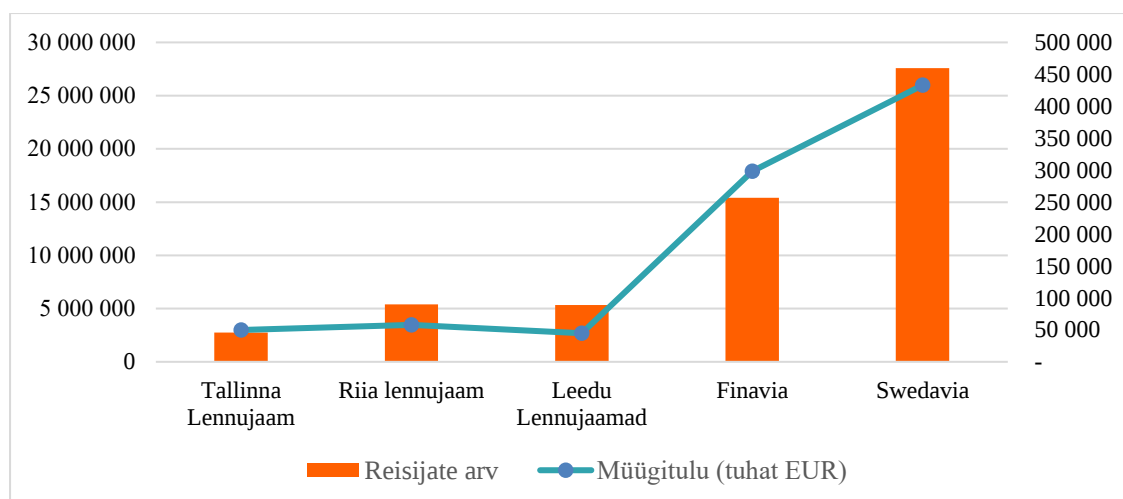
Väärtused	Usaldusväärsus Avatus Hoolivus	Kasv Vastutus Turvalisus Avatus Efektiivsus	Loovus Usaldus Hea omanditunne	Turvaliselt Kliendile suuantud Arendamine Vastutavalt	Usaldusväärsus Kaasatus Innovaatilisus Tervitav
Märksõnad	Kasvuhoonegaasid, hinnatud tööandja, süsinikuneutraalsus, majanduse areng, lennukauba maht, läbilaskevõime	Turvaline taristu, kliendikogemus, äripartnerid, energiaallikad, töötajate säilitamine, ühendatavus	Koordinatsioon, korruptsioonivastane võitlus, töötajate heaolu, kliendikogemus, sidusrühmade ootused	Seadusandlus, kliendikogemus, konkurentsivõime, süsinikuneutraalsus, võrdne kohtlemine, mürareostuse haldamine	Läbilaskevõime, atraktiivsed lennuliinid, kliendikesksus, turvaline operatsioon, kaasav töökultuur, vastutus ühiskonna ees

Autori koostatud

Allikas: Swedavia (n.d.), Finavia (n.d.-a), Finavia (n.d.-b), Lithuanian Airports (2023b), Lithuanian Airports (n.d.), Riga International Airport (n.d.), Tallinna Lennujaam (n.d.-a)

Iga ettevõtte kodulehel on olulise eesmärgina esile toodud lennuliinide ja reisijate arvu kasvu, Leedu Lennujaamad esitavad oma visioonis eesmärgi 10 miljoni reisija teenindamiseks oma lennujaamades. Rootsi esindaja Swedavia on ainus lennujaamade ettevõtte, kes mainib oma visioonis jätkusuutlikkust. Lisaks on nad oma eesmärkides ära maininud sotsiaalteemasid nagu kliendikogemus ja kaasav töökultuur. Võrreldavalt on Finavia ainus ettevõtte, kes oma väärtustes mainib ära vastutustundlikkuse, mis omakorda sisaldab jätkusuutlikkust. Täpsemalt on fookuses keskkonnajälje vähendamine ja kestlikult investeringute tegemine, aga on veel mainitud võrdse kohtlemise printsiipi ja piirkonna mürareostusega tegelemist. Balti riikidest on Leedu Lennujaamad kõige enam keskendunud sotsiaalteemadele, olulised mainitud teemad on korruptsioon, töötajate heaolu ja huvirühmade esitatud eesmärkide täitmist. Riia Lennujaam rõhub samuti enam turvalisele keskkonnale, kirjeldades keskkonnavaldkonnas taastuvate energiaallikate kasutamist ning spetsialistide värbamist. Tallinna Lennujaama strateegilistes eesmärkides on mainitud põhiliselt keskkondlike teemasid, süsinikuneutraalsus on oluline teema. Peale tööandja mainimisele on eesmärk saada süsinikuneutraalseks 2025. aastaks, kuigi Finavia on selle juba saavutanud ning Swedavia saavutas nullheitmete eesmärgi 2020. aastal.

Lisaks mittefinantsilisele informatsioonile annab täiendava ülevaate võrdlusbaasiks ka põhilised finantsnäitajad, mille alusel saab ettevõtte käekäiku jälgida. Valimis sisalduvad ettevõtted on riigiomandis, seega mängib rolli ka valituse kui omaniku antud toetuspaketid ettevõtte finantsseisundi hindamiseks. Joonisel 2 on näha, et suurema reisijate arvuga lennujaama ettevõtted on suurema müügituluga.



Joonis 2. Valimis olevate ettevõtete konsolideeritud reisijate arv (vasak tulp) ning müügitulu miljonites eurodes (parem tulp) 2022. aastal.

Märkus: reisijate arv on kõikide ettevõtte all hallatavate lennujaamade reisijate summa. Autori koostatud.

Allikas: Tallinna Lennujaam (2023); Riga International Airport (2023a, 2023b); Lithuanian Airports (2023a); Swedavia Airports (2023); Finavia (2023a)

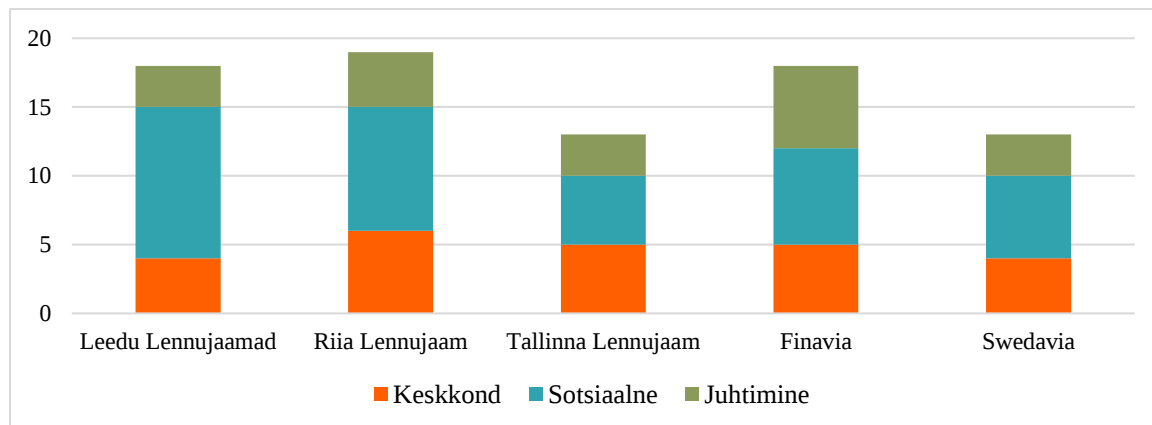
Suurema reisijate arvuga lennujaamad on Finavia ja Swedavia, millel on hallata enam lennujaamasid võrreldes Balti ettevõtetega (vastavalt 20 ja 10 lennujaama) ning on enam lennuühendusi teiste riikidega. Kõige väiksema reisijate arvuga ettevõtte on Tallinna Lennujaam, samas selle müügitulu on suurem kui firmas Leedu Lennujaamad, kus 2022. aastal kaks korda suurema reisijate arvuga on müügitulu mitu tuhat eurot väiksem. Erinevus müügitulus on tekkinud lennundusvälise müügituluga, mis võib olla näiteks müügipindade rent või parklatasud kliendile. Riia lennujaam on Baltikumi suurim reisijate arvust, mis edestab Eesti ja Leedu lennujaamade ettevõtteid.

Kokkuvõttes on edasiseks jätkusuutlikkuse info kajastuse taseme hindamiseks kasutatud skooripõhist lähenemist, mis põhineb vastava mõõdiku kajastuse põhjalikkusel. Valimis on kaasatud Eesti ja lähiriikide lennujaamasid opereerivates ettevõtetes, kellest mõned esitavad integreeritud raporti ning teised eraldiseisva majandusaasta- ning jätkusuutlikkuse aruande. Strateegilise eesmärkide analüüsimisel selgus, et Skandinaaviamaad mainivad enim pikaajalistes plaanides jätkusuutlikkust kõigis jätkusuutlikkuse valdkondades, kuid Tallinna Lennujaam keskendub ainult keskkondlikule aspektile.

2.2. Lennujaamasid haldavate ettevõtete aruannete jätkusuutlikkuse analüüs

Analüüsisvas peatükis selgitatakse lahti aruannete kodeerimisel saadud tulemused nii summaarselt kui ka ESG valdkondade kaupa. Analüüsi teine etapp koosneb aruande GRI

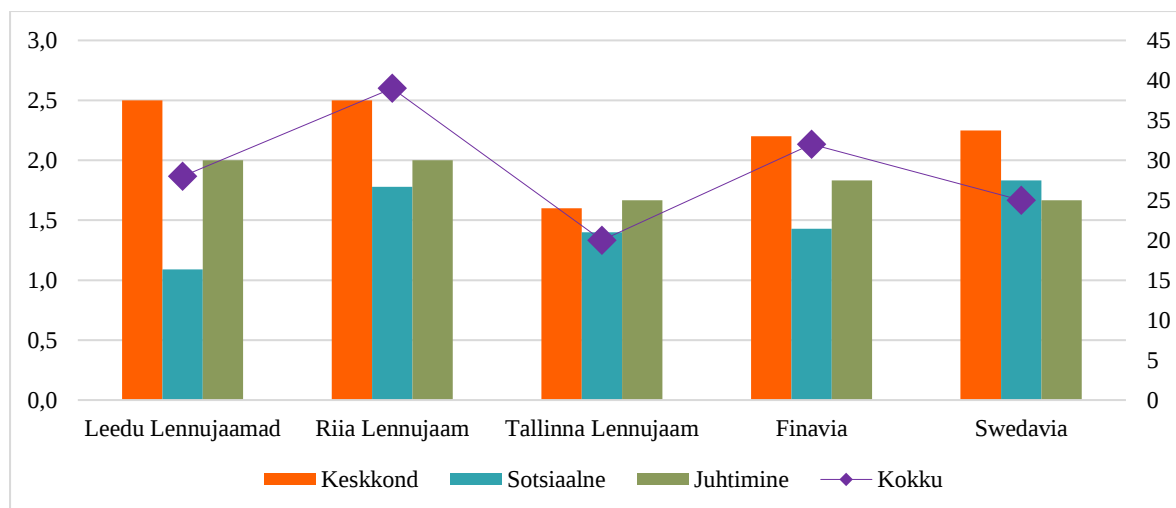
sisukorra alusel indikaatori sisuga tutvumisest ning indikaatori põhjalikkusele vastava hinnangu taseme valimisest. Kõikide aruannete kokkuvõttev kodeerimistabel asub lisas B. Summaarselt enim indikaatoreid leidis Riia Lennujaama aruannetest, kus 19 indikaatorit ehk 60% kajastatud indikaatoritest oli mainitud jätkusuutlikkuse raportis (joonis 3).



Joonis 3. Aruannetes kirjeldatud GRI indikaatorite arv vastavalt kategooriale. Autori koostatud.

Allikas: Tallinna Lennujaam (2023); Riga International Airport (2023a); Lithuanian Airports, (2023a); Swedavia Airports (2023); Finavia (2023a, 2023b, 2023c)

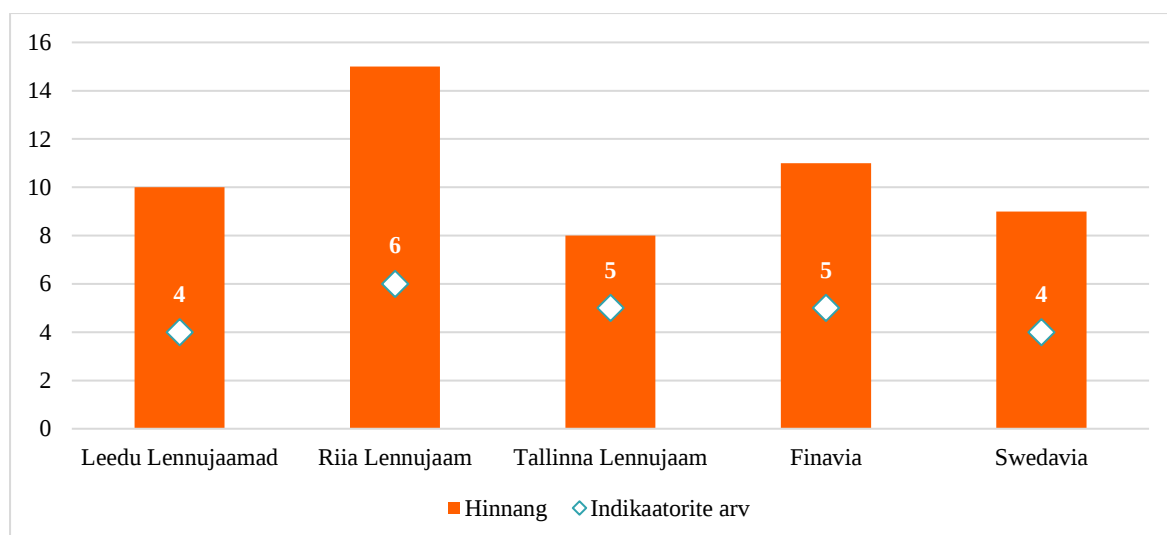
Nii Soome ettevõttes Finavia kui ka firmas Leedu Lennujaamad on mõlemas aruandes mainitud 18 indikaatorit. Tallinna Lennujaama ja Swedavia aruannetes on vähem indikaatoreid mainitud ning Swedavia puhul põhjus võib seisneda enda indikaatorites, mida kasutatakse GRI indeksi asemel. Veel kasutas Riia Lennujaam viite enda loodud indikaatorit tegevuse mõõtmiseks, mis jäid kodeerimistabelist välja. Tallinna Lennujaama aruandlus on seevastu hästi integreeritud ÜRO säästliku arengu eesmärkidega, mis annavad lisaväärtust sisuregistri mõõdikute joondamises pikaajalise strateegiaga. Arvuliselt kõige suurema osakaaluga valdkonniti on sotsiaalsed mõõdikud, sest neid indikaatoreid on enam GRI raamistikus võimalik kajastada. Tähelepanu pöörati veel enam keskkondlikule aspektile ning kõige vähem kajastati juhtimisvaldkonna indikaatoreid. Osakaalud aga erinevad, kui jälgida lisaks indikaatori mainimisele ka antud hinnangut ehk kui põhjalikult indikaatorit kirjeldati. Kõige kõrgemal tasemel antud hinnangu alusel on Riia Lennujaam, lisaks keskkonnavaldkond sai suurima keskmise hinnangu peaaegu iga lennujaama puhul (joonis 4).



Joonis 4. Lennujaamade aruannete jätkusuutliku info kajastamise taseme keskmine hinnang valdkonniti (vasak tulp) ning summaarne hinnang (parem tulp). Autori koostatud.
 Allikas: Tallinna Lennujaam (2023); Riga International Airport (2023a); Lithuanian Airports, (2023a); Swedavia Airports (2023); Finavia (2023a, 2023b, 2023c)

Kuigi Swedavia kajastas vähem indikaatoreid kui Tallinna Lennujaam, siis tehti seda sisukamalt ning põhjaliku tegevuskavaga, seega on kajastuse tase Swedavial kõrgem. Sama erinevus kehtib Leedu Lennujaamade ja Finavia puhul, millel oli aruannetes võrdne arv GRI indikaatoreid, aga taseme hinnang on kõrgem Finavial. Peale keskkondliku valdkonna leidis palju kajastamist juhtimisvaldkond ning kõige pealiskaudsemalt kajastati sotsiaalvaldkonda, mille indikaatori kajastus sai keskmiselt hinnangu 1,5.

Järgnev analüüs selgitab lahti mõõdikute kodeerimisel saadud tulemused vastavalt ESG-kategooriatele (keskkond, sotsiaal- ja juhtimine). Keskkondliku info kajastamisel on kokku 8 indikaatoriga võimalik saada kõrgeima taseme skooripõhise hinnanguna 24. Joonisel 5 on näha, et kõige suurema taseme hinnangu on keskkonnaalasest infost saanud Riia Lennujaam, kes sai kokku 15 punkti 6 indikaatori kajastamisega.

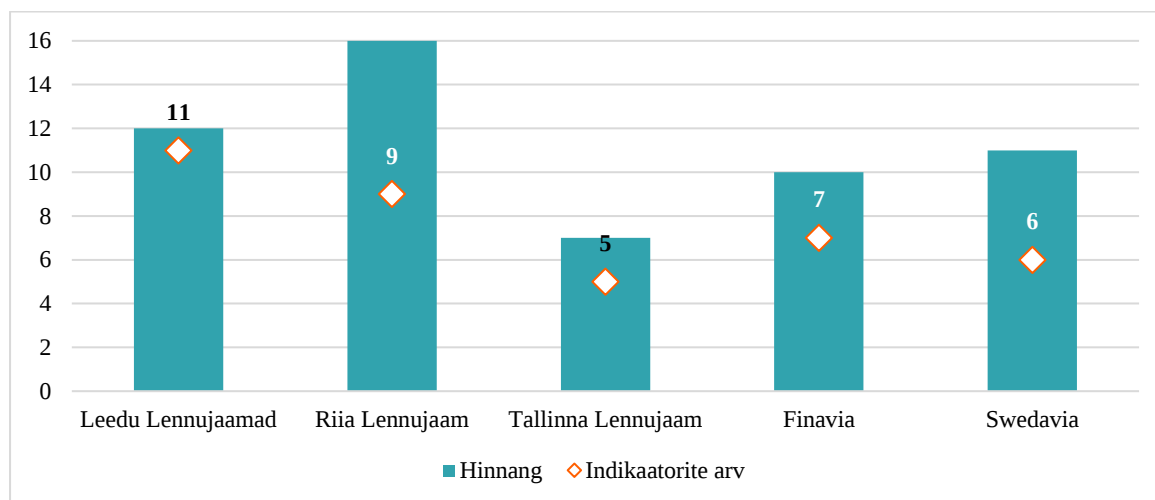


Joonis 5. Keskkonnavalase info kajastamise taseme hinnang lennujaamasid opereerivate ettevõtete aruannetes koos GRI keskkonnaindikaatorite arvuga aruandes. Autori koostatud. Allikas: Tallinna Lennujaam (2023); Riga International Airport (2023a); Lithuanian Airports, (2023a); Swedavia Airports (2023); Finavia (2023a, 2023b, 2023c)

Tallinna Lennujaama ning Soome Finavia aruannetes kajastati mõlemas aruandes 5 indikaatorit, samas Finavias kajastati neid indikaatoreid põhjalikumalt ja teenis sellega 3 punkti enam kui Tallinna Lennujaam. Pooled keskkonnaindikaatoritest olid mainitud Swedavia ning Leedu Lennujaamade aruannetes, millest viimasel on keskkonnavalase info kajastamise taseme hinnang kõrgem. Tallinna lennujaam on madalaima hinnanguga ning ükski indikaatori kajastamine ei saanud 3 punkti. Keskkonnateemalistest GRI indikaatoritest oli igas valimi aruandes olemas mõõdik heitgaaside kohta (kood GRI 305), veel sai sisukalt kajastatud energiatarbimine indikaatorit (GRI 302) neljas aruandes, mis hõlmab sealhulgas lennunduses olulisi trende nagu taastuva elektrienergia tootmist ning jätkusuutlikku lennukikütuse kasutamist. Vähem mainiti indikaatorit keskkondliku vastavuse teemal (GRI 307), mille kajastuse taseme hinnang oli 1 punkt Tallinna Lennujaama ning 2 punkti Swedavia aruannetes. Finavia raportis mainiti ainsana materjalikasutust (GRI 301) väga kõrgel tasemel. Keskkonnaindikaatorite kajastamise taseme keskmine hinnang lennujaama ettevõttes on kolme kategooria peale kõige suurem ehk 2,2. Seega on keskkondlik info aruannetes kõige olulisem teema ESG kriteeriumite alusel ning juhtivad ettevõtted on Riia Lennujaam ning Leedu Lennujaamad, samas Tallinna Lennujaam on keskkonnamõõdikute kasutamises viimasel kohal.

Valimis olevates aruannetes kajastati kokku 15 sotsiaalvaldkonna GRI indikaatorit ehk kategooria kõrgeim võimalik kajastuse taseme hinnang on 45 punkti. Kõige kõrgema

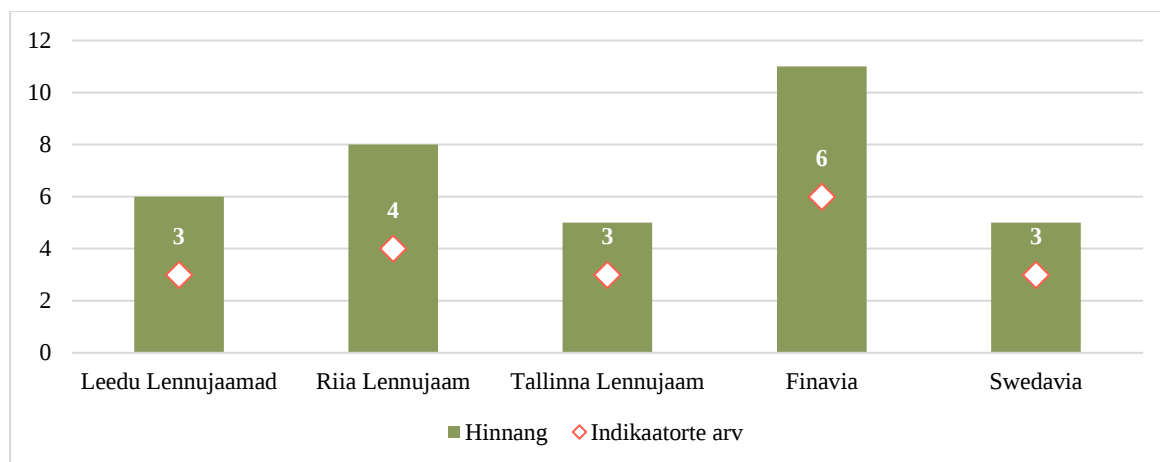
taseme hinnangu sai Riia Lennujaam, kuigi enim indikaatoreid oli mainitud Leedu Lennujaamade raportis (joonis 6).



Joonis 6. Sotsiaalinfo kajastamise taseme hinnang lennujaamasid opereerivate ettevõtete aruannetes koos GRI keskkonnaindikaatorite esinemise sagedusega. Autori koostatud.
Allikas: Tallinna Lennujaam (2023); Riga International Airport (2023a); Lithuanian Airports, (2023a); Swedavia Airports (2023); Finavia (2023a, 2023b, 2023c)

Isegi kui indikaatoreid oli mainitud Leedu Lennujaamade aruannetes enim, sai see 4 punkti vähem kui Riia Lennujaam, milles oli kajastatud 9 indikaatorit. Sellest on võimalik järeldada, et Leedu Lennujaamade aruandes on indikaatorite integreerimist aastaaruandesse tehtud väga pealiskaudselt ning ei ole raamistikku efektiivselt kasutatud kestlikkuse kommunikatsiooniks. Põhjamaade lennujaamade aruannetes leiab sotsiaalaspektide kajastust keskmisel tasemel ning Tallinna Lennujaamas on kõige madalam info kajastuse tase, sealhulgas kaasati vähim arv mõõdikuid. Kõikides aruannetes kasutati valdkonnast mõõdikut tööohutuse ja -tervishoiu valdkonnas (GRI 403), mida kajastati põhjalikul tasemel hinnanguga 2 ja 3. Samuti kasutati igas raportis tööhõivega (GRI 401) seotud indikaatoreid nagu tööjõu voolavus ning vanuseline ja sooline ülesehitus, põhjalikum käsitus oli Riia Lennujaama ning Swedavia dokumentides. Indikaatoreid kuuluvusvabaduse (GRI 407), lapstööjõu (GRI 408) ning sundtöö (GRI 409) kohta kajastati ainult Leedu Lennujaamade raportis ja seda minimaalsel tasemel, kuigi mitmes aruandes mainiti samu teemasid indikaatoreid kasutamata. Sotsiaalmõõdikute kajastuse taseme keskmine hinnang oli 1,5 ehk need leiavad mõningat kasutust aruannetes, enam on neid mainitud Baltimaades Tallinna Lennujaama välja arvestades.

Juhtimisvaldkond leiab olulist kajastamist GRI indeksi indikaatorites, nende hulka on arvestatud kokku 6 indikaatorit, kõrgeim juhtimispõhise info tasemega aruanne saab hinnanguks 18 punkti. Erinevalt keskkonnaindikaatoritest leiab juhtimismõõdikuid arvuliselt vähem raportides, selles valdkonnas on parim ettevõtte Finavia kõikide valimi mõõdikutega, nagu on näha joonisel 7.



Joonis 7. Juhtimisalase info kajastamise hinnang lennujaamasid opereerivate ettevõtete aruannetes koos GRI keskkonnaindikaatorite esinemise sagedusega. Autori koostatud.

Allikas: Tallinna Lennujaam (2023); Riga International Airport (2023a); Lithuanian Airports, (2023a); Swedavia Airports (2023); Finavia (2023a, 2023b, 2023c)

Riia Lennujaam kajastab kokku 4 juhtimisindikaatorit, mis on iga konkreetse mõõdiku puhul kajastatud põhjalikul tasemel hinnanguga 2. Leedu Lennujaamad on kolme kajastatud indikaatoriga 1 punkt kõrgemal kui Tallinna Lennujaam ning Swedavia. Kõik raportid kajastasid korruptsioonivastase võistluse (GRI 205) ning oma ettevõtte kaudse mõju (GRI 203) teemasid, põhjalikumalt kirjeldati indikaatorit GRI 203. Samuti oli levinud indikaator ettevõtte majanduslik tulemuslikkus (GRI 201), mis oli kajastatud põhjalikul tasemel hinnanguga 2 igas raportis peale Leedu Lennujaamasid. Finavia ettevõtte kajastas ainsana valimis maksuteemat (GRI 207) ning konkurentsivastast käitumist (GRI 206) pealiskaudsel tasemel. Juhtimisega seotud indikaatoreid kajastati arvuliselt kõige vähem, kuid kajastuse taseme keskmine hinnang on suurem sotsiaalkategooriast. Finavia on liider selle valdkonna info kajastamises, ent Swedavia ning Tallinna Lennujaam jäävad oma dokumentides sellise info avalikustamises viimasteks.

Kokkuvõttes saab öelda, et kõige rohkem GRI indikaatoreid kajastas Läti lennujaama opereeriv ettevõtte Riia Lennujaam, kes hinnati kõrgeima taseme saavutamises nii sotsiaalkui ka keskkonnavaldkonnas. Finavia aruanded kajastasid kõige põhjalikumal tasemel

juhtimisvaldkonda, samas Tallinna Lennujaama aruanne sai võrreldes lähiriikide ettevõtetega kõige madalamale kajastuse tasemele igas valdkonnas. Kõikide lennujaamade ettevõtete arvestuses leidis keskmiselt kõige põhjalikumalt kajastust keskkonnavaldkond, kuigi enim GRI indikaatoreid mainiti sotsiaalvaldkonnast.

2.3. Järeldused ja soovitused Tallinna Lennujaamale

Järgnev alapeatükk toob välja analüüsi tulemusena olulised järeldused lennujaamasid opereerivate ettevõtete jätkusuutlikkuse kajastuse taseme kohta ning esitab ettepanekuid, kuidas on ettevõttel Tallinna Lennujaam AS võimalik oma kestlikkuse info avalikustamise taset parandada. Töö empiirilise analüüsi põhitulemused on järgmised:

- Lähiriikide lennujaamasid opereerivates ettevõtetes on kõige kõrgema jätkusuutliku info kajastamise tasemega Riia Lennujaam;
- Tallinna Lennujaama aruandluses ESG info kajastamise tase on lähiriikidega võrreldes hinnatud madalamal tasemel;
- ESG valdkondade arvestuses on kõige kõrgema hinnangu saanud sotsiaalvaldkonna indikaatorid, samas kõige põhjalikumalt on indikaatoreid lahti selgitatud keskkonna kategoorias.

Töö analüüsi põhjal selgus, et lennujaamasid opereerivates ettevõtetes on levinud kasutada GRI standardit, et suurendada ettevõtete võrreldavust ning andmete läbipaistvust, sealhulgas kasutatakse enda koostatud ning sektoripõhiseid mõõdikuid, et asjakohasemat infot kajastada. Samuti kasutatakse mõne ettevõtte puhul sõltumatu auditi teenust, et kinnitada ettevõtte esitatud andmete tõesust ja vastavust aruandlusraamistikule.

Lennundussektoris on keskmiselt ESG keskkondlik aspekt ehk heitgaaside ning fossiilsete kütuste kasutamise vähendamine, samas hiljutised trendid on suundunud ka suurema sotsiaalsete ning juhtimismõõdikute kajastamise poole.

Jätkusuutlikkuse indikaatorite summaarse hinnangu alusel on kõige kõrgemal tasemel ESG informatsiooni kajastanud Riia Lennujaam, samuti on Leedu Lennujaamade tulemus võrreldav Soome Finaviaga. Swedavia kajastuse madal tase kattub osaliselt Arvidssoni ja Dumay (2021) tulemusega, kes leidsid Rootsi aruannete kvaliteedi stagneerumise võib olla tingitud ka sellest, et ettevõtte kasutab ise koostatud indikaatoreid, mis ei kattu GRI aruandlusraamistikuga. Rootsis on kehtestatud EL-i direktiivist rangemad nõuded suurettevõtetel jätkusuutlikkuse raporti koostamisega. Kõrgem jätkusuutlikkuse kajastuse tase sõltub nii kasutatud GRI indikaatorite arvust kui ka esitatud info põhjalikkusest iga indikaatori alusel. Määratletud hinnang viitab sellele, kui palju on ESG-alane info igas

kategoorias esindatud aruandes, iga hinnang on analüüsi käigus antud ka keskkondliku, sotsiaalse ja juhtimisvaldkondade kajastamisele. Kõrge summaarne hinnang kirjeldab aruannet, kus kõik ESG valdkonnad on esindatud kirjeldavate indikaatoritega, lisaks on lahti selgitatud iga indikaator suuremahuliselt. Strateegiliste eesmärkide analüüs andis aimu, et enam keskendutakse keskkonnaga seotud teemadele ning samuti leidis laialdast kajastust sotsiaalvaldkond, seda enam Soome ja Rootsi ettevõtetes. Kuigi sotsiaalvaldkonna indikaatorid olid kõrgemal tasemel aruannetes kajastatud, oli see tingitud mõõdikute suurest variatiivsusest ning keskmine keskkonnamõõdikule antud hinnang on peaaegu 50% suurem kui keskmine sotsiaalmõõdikule antud hinnang. See kattub teoreetilise käsitlesega, kus lennundusettevõtted hoolivad enam oma rohelisest kuvandist ja käsitlevad selle tõttu enam keskkonnaalast infot nagu heitmete vähendamine ja taastuvenergia kasutuselevõtt.

Samuti selgus analüüsi käigus, et Tallinna Lennujaama aruannete kvaliteedi tase on taga lähiriikidest nii keskkonna-, sotsiaal- kui juhtimisvaldkonnas ning indikaatorite kasutamist peab ettevõttes enam edendama, integreerimaks mitmest pikaajalisest strateegiast GRI raamistikuga mõõdikuid. Teiselt poolt on tegevusaruandes kasutusel ÜRO kestliku arengu eesmärgid, mis ei ole seotud nii rangelt kindlate mõõdikutega, kuid on suunanäitajad fookusvaldkondadele ning need on hästi integreeritud GRI sisuregistriga. Samuti on kestlikkuse aruanne integreeritud majandusaruandega erinevalt Finavia ning Riia Lennujaama raportidest. Järgnevalt on esitatud soovitused tuginedes eelnevale analüüsile ning teoreetilisele lähenemisele, kuidas saaks Tallinna Lennujaama aruandes kestlikku infot kõrgemal tasemel kajastada:

1. Kasutada ainult kõige uuema standardiga (GRI Foundation 2021) indikaatoreid, mis suurendab aruande võrreldavust teiste ettevõtetega;
2. Lisada enam indikaatorile vastavaid viiteid üldise tegevusaruandega, mis integreerib efektiivsemalt ettevõtte majanduslike eesmärkidega ning muudab aruande põhjalikumaks, et vastava indikaatori kajastus oleks märgitud leheküljel;
3. Kaasata sõltumatu kolmas osapool aruandes kasutusel oleva GRI aruandlusraamistiku vastavuskontrolliks, mis annab kindlust esitatud indikaatorite osas ja suurendab läbipaistvust, seda näiteks piiratud kindlusega;
4. Rakendada sektorispetsiifilisi mõõdikuid (GRI 4 *Airport Operators Sector Disclosures*), mis kirjeldab täpsemalt tegevusvaldkonda ning mille saab siduda olemasoleva infoga tegevusaruandest (lennureisijate arv, õhukvaliteet, kokkupõrked lindudega);

5. Suurendama pikaajalises visioonis või väärtustes kestlikkuse kajastust, et oleks võimalik joondada sotsiaal- ning juhtimisindikaatorid pikaajalisemas vaates ettevõtte tegevusega.

Kõige enam kirjeldati kestlikkuse aruannetes sotsiaalvaldkonna indikaatoreid, kuigi keskkonna teema oli samuti põhjalikult esindatud. Lähiriikidega võrrelduna on Eesti lennujaama ettevõtte aruannetes kestliku info kajastuse poolest tagapool, kuid taset on võimalik tõsta asjakohasemate indikaatorite kasutamisega, suurema integreerimisega tegevusaruandesse ning suurema jätkusuutlikkuse kajastamisega pikaajalises strateegias.

Kokkuvõte

Antud töö eesmärk on esitada Tallinna Lennujaama jätkusuutlikkuse info kajastamise taseme ja seda võrrelduna naaberriikide lennujaama ettevõtetega, väljundina pakkuma lahendusi kajastuse kõrgema taseme saavutamiseks. Jätkusuutlikkuse kajastamine on oluline trend lennundusettevõtetes. Kui mitukümmend aastat tagasi keskenduti keskkondliku jalajälje vähendamisele, siis moodsad printsiibid võtavad arvesse ka sotsiaalset ning majanduslikku aspekti ja ebavõrdsust. Suurte nullheitmete lubaduses lennundussektoris on selle poole tegelikult pürgimiseks lisaks rohetehnoloogiate arendamisele ka oluline lennundusettevõtetele kajastada selge tegevuskava, kuidas selline strateegiline eesmärk saavutada.

Bakalaureusetöö teoreetiline käsitus tutvustas jätkusuutlikkuse kajastamise üldiseid põhimõtteid ning mis on nende kasutamise eripärad lennundussektorid ja täpsemalt lennujaamasid opereerivates ettevõtetes. ESG info kajastamine aruannetes on väga oluline nii otsuste langetamiseks kui ka sidusrühmadega suheldes, kellest olulisemad on lennujaama jaoks omanik, riik, lennufirmad ja reisijad. Täiendavat jätkusuutlikkuse info läbipaistvust pakub välise osapoole ehk auditi kinnitus, milles leidub regionaalsed ja tegevussektori alusel erinevused: arenenuma majandusega ja tugevama institutsionaalne järelevalvega riigid julgustavad enam ESG kriteeriumite kajastamist suurettevõtetele, milleks on koostatud laialdaselt kasutusel universaalseid standardeid. Kõige levinum neist on GRI standardid, mis on valdavalt ka lennundussektoris kasutusel.

Empiirilises analüüsis selgus, et pikaajaline arusaam Põhjamaadest kui eeskujulikest jätkusuutlikkuse info avalikustajatest ei pruugi enam tõene olla. Balti riikides on jätkusuutliku info kajastamise aruannete tasemega saadud punktid võrreldavad või suuremad Soome ja Rootsi lennujaamasid haldavate ettevõtetega. GRI indikaatorite kajastamisel on suurim rõhk keskkondlikul aspektil, seda kategooriat kirjeldati üldjoontes kõige põhjalikumalt. Seda oli näha ka pikaajalise strateegia analüüsis, milles suurema reisijate

arvuga Skandinaaviamaade ettevõtted integreerisid jätkusuutlikkust efektiivsemalt ettevõtte tegevusse. Samuti oli sotsiaalaspekti mainitud palju majandusaasta aruannetes. Tallinna Lennujaama aruannete kvaliteedi tase ja ESG info lehekülgede arv on võrreldes lähiriikidega madalal tasemel ja strateegilise suuna kirjeldus selgitas välja, et keskendutakse suurel määral ainult keskkonnaga seotud tegevusele.

Töö väljundiks on soovitusel, mis põhinevad teoreetilisel käsitlusel, aruannete kajastamise taseme määratlemisel saadud tulemustel ning ettevõtte koduleheküljel sisalduva strateegilise info kirjeldamisel. Põhilised muudatused on seotud kaasaegsete ja sektorispetsiifiliste indikaatorite kajastamisele, laiapõhjalisemale indikaatorite integreerimise ning sõltumatu välise osapoole kinnitusega vähemalt piiratud kinnituse raames. Samuti on esitatud soovitus pikaajalisema visiooni või väärtustega siduda efektiivsemalt ka sotsiaal- ning keskkonnavalaseid eesmärke. Nende soovitustega on Tallinna Lennujaamal võimalik kasvatada oma konkurentsivõimet kestliku info kajastamises lähiregioonis ja olla atraktiivsem riigile, lennufirmadele, riigile ning lõpus reisijatele.

Antud tööl olid piirangud, mis võivad töö empiirilise analüüsi tulemusi mõjutada. GRI indikaatorite variatiivsus oli suur, seega võivad ettevõtted kajastada ainult neile sobivaid indikaatoreid, et jääks mulje jätkusuutlikust tegevusest. Lisaks kasutasid mõned valimis esindatud ettevõtted enda koostatud indikaatoreid, mida ei saanud analüüsi arvestada, kuid mis on olulised tööriistad kestliku info kajastamiseks. Selle tulemusena võis jääda Rootsi lennujaamasid opereeriva ettevõtte kajastuse taseme hinnang tegelikkusega võrreldes madalamaks.

Edasised uurimissuunad võivad olla seotud Euroopa Liidu uue kestlikkuse direktiivi kasutuselevõtuga, mida lennujaamasid opereerivad ettevõtted on kohustatud kajastama 2026. aastal avalikustatud aruannetes ESRS standardit. Seda teemat saaks lähemalt uurida selles perspektiivis, kuidas oleks võimalik uutele standarditele üle minna ja kas GRI indikaatoreid on võimalik üle kanda uute aruandlusstandardisse. Oluline barjäär, millest tuleb üle saada kestlikkuse kajastamise populariseerimisel, on vajalike lisakulude vähendamine. Selles mängib olulist rolli avalikud institutsioonid ja efektiivne organisatsiooni juhtimine, kelle suunised aitavad täpsemini ja arusaadavamalt kajastada tegevusetapid säästlikuma majanduse poole.

Viidatud allikad

1. Aktaş, R., Kayalidere, K. & Kargın, M. (2013). Corporate Sustainability Reporting and Analysis of Sustainability Reports in Turkey. *International Journal of Economics and Finance* 5:3,113–125. doi: 10.5539/ijef.v5n3p113
2. Aureli, S., Del Baldo, M., Lombardi, R. & Nappo, F. (2020). Nonfinancial reporting regulation and challenges insustainability disclosure and corporate governance practices. *Business Strategy and the Environment*, 29:6, doi: 10.1002/bse.2509
3. Branco, M. C., Delgado, C. & Marques, C. (2018). How do sustainability reports from the Nordic and the Mediterranean European countries compare. *Review of Managerial Science* 12:4,917–936. doi: 10.1007/s11846-017-0233-4
4. Conmy, S. (n.d.). What's the difference between sustainability and ESG? *The Corporate Governance Institute*. Vaadatud 15.12.2023
<https://www.thecorporategovernanceinstitute.com/insights/guides/difference-between-sustainability-and-esg/>
5. Credibl ESG. (28.04.2023). *Understanding the EU Taxonomy: Differences between NFRD, CSRD, and SFDR*. Vaadatud 25.03.2024
<https://www.crediblesg.com/blogs/understanding-the-eu-taxonomy-differences-between-nfrd-csrd-and-sfdr/>
6. Dissanayake, D., Kuruppu, S., Qian, W. & Tilt, C. (2021). Barriers for sustainability reporting: evidence from Indo-Pacific region. *Meditari Accountancy Research*, 29:2,264–293, doi: 10.1108/MEDAR-01-2020-0703.
7. Dissanayake, D., Tilt, C. & Qian, W. (2019). Factors influencing sustainability reporting by Sri Lankan companies. *Pacific Accounting Review*, 31:1, doi: 10.1108/PAR-10-2017-0085
8. Drexhage, J. & Murphy, D. (19.09.2010). Sustainable Development: From Brundtland to Rio 2012. *United Nations*. Vaadatud 07.12.2023
http://www.surdurulebilirkalkinma.gov.tr/wp-content/uploads/2016/06/Background_on_Sustainable_Development.pdf
9. Euroopa Komisjon (31.07.2023). Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2023/2772. *Euroopa Liidu Teataja*. Vaadatud 25.03.2024 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A32023R2772&qid=1715167832391>
10. Euroopa Parlament (14.12.2022). Euroopa parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2022/2464. *Euroopa Liidu Teataja*. Vaadatud 15.12.2023 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32022L2464>

11. Finansinspektionen (18.01.2022). *Sustainability reporting*. Vaadatud 27.02.2024
<https://www.fi.se/en/sustainability/sustainability-regulations/sustainability-reporting/#dela>
12. Finavia (n.d.-a). *Vision and strategy*. Vaadatud 17.03.2024
<https://www.finavia.fi/en/about-finavia/vision-and-strategy?navref=paragraph>
13. Finavia (n.d.-b). *Finavia's sustainability programme: Towards sustainable air travel*.
Vaadatud 17.03.2024 <https://www.finavia.fi/en/about-finavia/responsibility/corporate-responsibility?navref=paragraph>
14. Finavia (2023a). *Annual and Responsibility Report 2022*. Vaadatud 15.12.2023
https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Finavia_Annual-and-responsibility_report_2022.pdf
15. Finavia (2023b). *Financial Statements 2022*. Vaadatud 15.12.2023
https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Finavia_Financial_Statements_2022_0.pdf
16. Finavia. (2023c). *Corporate Governance and Remuneration Statement*. Vaadatud 15.12.2023 https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Finavia_Governance-and-remuneration_report_2022.pdf
17. Fonseca, A. (03.2010). Barriers to Strengthening the Global Reporting Initiative Framework: Exploring the perceptions of consultants, practitioners, and researchers. *Accountability Through Measurement: CSIN conference to advance best practices for sustainability*. Vaadatud 25.12.2023
https://www.researchgate.net/publication/267247687_Barriers_to_Strengthening_the_Global_Reporting_Initiative_Framework_Exploring_the_perceptions_of_consultants_practitioners_and_researchers
18. Gray, R. (2010). Is accounting for sustainability actually accounting for sustainability and how would we know? An exploration of narratives of organisations and the planet. *Accounting Organizations and Society* 35:1,47–62, doi: 10.1080/0969160X.2011.556420
19. GRI Standards. (n.d.-a). *A short introduction to the GRI standards*. Vaadatud 15.12.2023
<https://www.globalreporting.org/media/wtaf14tw/a-short-introduction-to-the-gri-standards.pdf>
20. GRI Standards. (n.d.-b). *The GRI Standards Enabling transparency on organizational impacts*. Vaadatud 07.12.2023
<https://www.globalreporting.org/media/wmxlklns/about-gri-brochure-2022.pdf>

21. Gurvitsh, N. & Sidorova, I. (2012). Survey of Sustainability Reporting Integrated into Annual Reports of Estonian Companies for the years 2007-2010: Based on Companies Listed on Tallinn Stock Exchange as of October 2011. *Procedia Economics and Finance*, 2, 26–34, doi: 10.1016/S2212-5671(12)00061-5
22. Hąbek, P. & Wolniak, R. (2016). Assessing the Quality of Corporate Social Responsibility Reports: The Case of Reporting Practices in Selected European Union Member States. *Quality & Quantity*, 50:1, 399–420, doi: 10.1007/s11135-014-0155-z
23. Hahn, R. & Kühnen, M. (2013). Determinants of sustainability reporting: a review of results, trends, theory, and opportunities in an expanding field of research. *Journal of Cleaner Production*, 59, 5–21, doi: 10.1016/j.jclepro.2013.07.005
24. Hahnkamper-Vandenbulcke, N. (01.2021). Non-financial Reporting Directive. *Euroopa Parlamendi uuringuteenistus ESRS*. Vaadatud 25.02.2024
[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/654213/EPRS_BRI\(2021\)654213_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/654213/EPRS_BRI(2021)654213_EN.pdf)
25. IATA (04.10.2021). *Net-Zero Carbon Emissions by 2050*. Vaadatud 25.12.2023
<https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2021-releases/2021-10-04-03>
26. IATA (06.2023). *Global Outlook for Air Transport Highly Resilient, Less Robust*. Vaadatud 06.01.2024 <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport----june-2023/>
27. IEA (2023). *Aviation*. Vaadatud 07.12.2023 <https://www.iea.org/energy-system/transport/aviation>
28. IFAC (02.2023). *The State of Play: Sustainability Disclosure & Assurance*. Vaadatud 15.12.2023 https://ifacweb.blob.core.windows.net/publicfiles/2023-02/IFAC-State-of-Play-Sustainability-Assurance-Disclosures_0.pdf
29. IFC (n.d.). Who Cares Wins, 2004–08. *IFC Advisory Services in Environmental and Social Sustainability* Vaadatud 15.12.2023
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/444801491483640669/pdf/113850-BRI-IFC-Breif-whocares-PUBLIC.pdf>
30. Karaman, A. S., Kılıç, M. & Uyar, A. (2018). Sustainability reporting in the aviation industry: worldwide evidence. *Sustainability Accounting, Management and Policy Journal*, 9:4, 362–391, doi: 10.1108/SAMPJ-12-2017-0150
31. Kılıç, M., Uyar, A. & Karaman, A. S. (2019). What impacts sustainability reporting in the global aviation industry? An institutional perspective. *Transport Policy*, 79, 54–65, doi: 10.1016/j.tranpol.2019.04.017

32. Koç, S. & Durmaz, V. (2015). Airport Corporate Sustainability: An Analysis of Indicators Reported in the Sustainability Practices. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 181, 158–170, doi: 10.1016/j.sbspro.2015.04.877
33. Kuo, T. C., Gül E. Okudan Kremer, G. E. O., Phuong, N. T. & Hsu. C.-W. (2016). Motivations and barriers for corporate social responsibility reporting: Evidence from the airline industry. *Journal of Air Transport Management*, 57, 184–195, doi: 10.1016/j.jairtraman.2016.08.003
34. Laine, M., Tregidga, H. & Unerman, J. (2022). *Sustainability accounting and accountability* (3rd ed.). Abingdon, United Kingdom & New York, United States: Routledge
35. Lithuanian Airports (n.d.). *Corporate*. Vaadatud 17.03.2024
<https://www.ltou.lt/en/corporate>
36. Lithuanian Airports (2023a). *Annual report for the year 2022*. Vaadatud 15.12.2023
https://www.ltou.lt/uploads/documents/files/Lithuanian%20Airports_Annual%20Report%202022.pdf
37. Lithuanian Airports (27.07.2023b). *Sustainability policy and management*. Vaadatud 17.03.2024 <https://www.ltou.lt/en/corporate/sustainability/sustainability-policy-and-management>
38. Moore, J. E., Mascarenhas, A., Bain, J. & Straus, S. E. (2017). Developing a comprehensive definition of sustainability. *Implementation Science*, 12:1, 1–8, doi: 10.1186/s13012-017-0637-1
39. Ng, K. S., Farooq, D. & Yang, A. (2021). Global Biorenewable Development Strategies for Sustainable Aviation Fuel Production. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 150, 111502, doi: 10.1016/j.rser.2021.111502
40. Primec, A. & Belak, J. (2022). Sustainable CSR: Legal and Managerial Demands of the New EU Legislation (CSRD) for the Future Corporate Governance Practices. *Sustainability*, 14:24, 16648, doi: 10.3390/su142416648
41. Qiu, R., Hou, S., Chen, X. & Meng, Z. (2021). Green Aviation Industry Sustainable Development towards an Integrated Support System. *Business Strategy and the Environment*, 30:5, 2441–2452, doi: 10.1002/bse.2756
42. Ramakrishnan, J., Liu, T., Yu, R., Seshadri, K. & Gou, Z. (2022). Towards greener airports: Development of an assessment framework by leveraging sustainability reports and rating tools. *Environmental Impact Assessment Review*, 93:106740, doi: 10.1016/j.eiar.2022.106740

43. Riga International Airport (n.d.). *Strategy*. Vaadatud 17.03.2024 <https://www.riga-airport.com/en/strategy>
44. Riga International Airport (2023a). *Non-Financial Statement 2022*. Vaadatud 15.12.2023 <https://www.riga-airport.com/en/media/2144/download>
45. Riga International Airport (2023b). *State Joint Stock Company Riga International Airport Annual Report for the Year ended 31 December 2022*. Vaadatud 15.12.2023 <https://www.riga-airport.com/en/media/1823/download>
46. Riigikantselei (26.01.2023). *Ülemaailmsed säästva arengu eesmärgid*. Vaadatud 17.03.2024 <https://www.riigikantselei.ee/valitsuse-too-planeerimine-ja-korraldamine/valitsuse-too-toetamine/saastev-areng>
47. Riim, M. (21.02.2023). ESG ehk jätkusuutlik ettevõtlus- mida see tähendab? *Swedbanki majandusblogi*. Vaadatud 07.12.2023 <https://blog.swedbank.ee/ettevotlus/jatkusuutlik-ettevot/mis-on-jatkusuutlik-ettevotlus>
48. SASB Standards (n.d.). Understanding the SASB Standards. *IFRS Foundation*. Vaadatud 14.12.2023 <https://sasb.org/implementation-primer>
49. Swedavia Airports (2023). *Swedavia Annual and Sustainability Report 2022*. Vaadatud 15.12.2023 <https://www.swedavia.com/contentassets/9c8a386124a841b59aec9529ce5a7b2c/swedavia-ahr-2022-engelsk---final.pdf>
50. Swedavia Airports (n.d.). *Role and mission*. Vaadatud 17.03.2024 <https://www.swedavia.com/about-swedavia/role-and-mission>
51. Tallinna Lennujaam (n.d.-a). *AS Tallinna Lennujaam – lennujaamade ja lennunduse süda*. Vaadatud 17.03.2024 <https://airport.ee/ettevot/as-tallinna-lennujaam-lennujaamade-ja-lennunduse-suda>
52. Tallinna Lennujaam (n.d.-b). *Tallinn Airport GH*. Vaadatud 25.02.2024 <https://airport.ee/ettevot/tallinn-airport-gh>
53. Tallinna Lennujaam (2015). *Tallinna Lennujaama aastaaruanne 2014*. Vaadatud 25.02.2024 https://airport.ee/wp-content/uploads/2024/02/2014_aastaaruanne.pdf
54. Tallinna Lennujaam (2023). *Tallinna Lennujaama aastaaruanne 2022*. Vaadatud 15.12.2023 https://www.tallinn-airport.ee/wp-content/uploads/2023/04/Tallinna_Lennujaam_2023_aruanne_est.pdf

55. Xu, W., Li, M. & Xu, S. (2023). Unveiling the “Veil” of information disclosure: Sustainability reporting “greenwashing” and “shared value”. *PLOS ONE*, 18:1, 1–25, doi: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0279904>

Lisad

Lisa A.

GRI indikaatorite tabel

Valdkond	Indikaatori kood	Selgitus
Juhtimine	GRI201	Majanduslik tulemuslikkus
	GRI203	Kaudne majanduslik mõju
	GRI204	Tarnijasuhted
	GRI205	Korruptsioonivastane võitlus
	GRI206	Konkurentsivastane käitumine
	GRI207	Maksuharjumused
Keskkond	GRI301	Materjalikasutus
	GRI302	Energiatarbimine
	GRI303	Veetarbimine
	GRI304	Elurikkus
	GRI305	Heitmed
	GRI306	Jäätmekäsitlus
	GRI307	Keskkondlik vastavus
	GRI308	Tarnija keskkondlik vastavus
Sotsiaal	GRI401	Tööhõive
	GRI402	Töösuhted
	GRI403	Töötervishoid ja -ohutus
	GRI404	Edasiõpe ja haridus
	GRI405	Võrdõiguslikkus ja mitmekesisus
	GRI406	Tolereerivus, mittediskrimineerimine
	GRI407	Kuuluvusvabadus ja kollektiivlepingud
	GRI408	Lapstööjõud
	GRI409	Sundtööjõud
	GRI412	Inimõigused
	GRI413	Kohalik kogukond
	GRI414	Tarnija sotsiaalne vastavus
	GRI415	Avalik poliitika
	GRI416	Klienditervis ja -ohutus
	GRI419	Sotsiaalmajanduslik vastavus

Lisa B.

Kodeerimistabel

Valdkond	Kood	Leedu Lennujaamad	Riia Lennujaam	Tallinna Lennujaam	Finavia	Swedavia	
Keskkond	GRI 301				3		
	GRI 302		2	2	3	3	*
	GRI 303	3	3		2		
	GRI 304		2	1	1		
	GRI 305	3	3	2	2	3	
	GRI 306	3	3	2			
	GRI 307			1		2	*
	GRI 308	1	2			1	*
Sotsiaal	GRI 401	1	2	1	1	2	*
	GRI 402	1	1		1		
	GRI 403	2	2	2	3	3	*
	GRI 404	1	3	2	1		
	GRI 405	1	2		1		
	GRI 406	1	1	1	1		
	GRI 407	1					
	GRI 408	1					
	GRI 409	1					
	GRI 412		2			1	*
	GRI 413	1	2				
	GRI 414	1				1	*
	GRI 415				2		
	GRI 416		1			2	*
	GRI 419			1		2	*
Juhtimine	GRI 201		2	2	3	2	*
	GRI 203	2	2	1	3	2	*
	GRI 204	2	2		1		
	GRI 205	2	2	2	1	1	*
	GRI 206				1		
	GRI 207				2		
KOKKU	29	28	39	24	32	25	

*- Swedavia AB kasutab oma indikaatoreid vastavate GRI standardite alusel

Summary

Sustainability reporting in Estonia's and neighbouring countries' airport operator firms

Kenneth Robin Kask

Corporate sustainability reporting (CSR) is a rapidly growing trend in many sectors, including aviation. Airports have key roles in observing and reducing their impact on the community in an environmental, social and governance-related perspective. The goal of the thesis is to detail the level of sustainability reporting in Estonia's airport operator company in comparison to airport operator companies in neighbouring countries and present opportunities to improve the level of reporting in Estonia. Research questions related to the objective are as follows:

1. What are specific characteristics of CSR in airport operator firms in general?
2. In what level of detail is Estonia's airport operator firm's sustainability reporting compared to neighbouring countries?
3. What recommendations should be given to Estonia's airport operator company to improve the level of sustainability reporting?

The theoretical approach concluded that sustainability reporting in airport operators the usage of GRI standards is prevalent, with region-specific standards such as in the European Union made compulsory. In addition, companies also use their own devised indicators and external assurance. In aviation, most CSR disclosure is in relation to the environment, including curbing emissions and using renewable energy sources.

The empirical analysis for determining the level of sustainability reporting in airport operator firms was done using a scoring method, in which reports were assessed by their number of GRI indicators used and their comprehensiveness on a scale of 0–3. In summary, Riga International Airport had the highest level of sustainable reporting using the most amount of indicators, however Tallinn Airport was last in the environmental, social and governance categories. Compared to Finland and Sweden, a qualitative analysis of strategy and vision concluded that there is no mention of sustainability in the vision nor values of Tallinn Airport.

The result of analyses was to give recommendations to Tallinn Airport to improve their CSR practices and make them more competitive regarding neighbouring countries. These recommendations were related to using relevant indicators, incorporating the social and governance aspect of sustainability to long-term strategy and integrating the indicators

better with the financial statement. Further research on the topic can be done about the process of implementation of new EU sustainability reporting standards on these companies.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Kenneth Robin Kask,

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose „Jätkusuutlikkuse info kajastamine ettevõtete aruannetes eesti ja lähiriikide lennujaamade näitel“,

mille juhendaja on kaasprofessor Kertu Lääts,

reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada digitaalarhiivi DSpace kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.

2. annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace kaudu Creative Commons'i litsentsiga CC BY NC ND 3.0, mis lubab autorile viidates teost reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.

3. Olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

4. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Kenneth Robin Kask
09.05.2024