



Kristo Veske

**RENTAUTODE KASUTAMINE LOGISTIKA VKE-DES VÕRRELDES
OMATUD AUTOPARGIGA MAJANDUSLIKU KESTLIKUSE
KONTEKSTIS**

LÕPUTÖÖ

Logistikainstituut
Transport ja Logistika õppekava
Juhendaja: Mihhail Kirejev

Tallinn 2024

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Kristo Veske

annan Tallinna Tehnikakõrgkoolile (edaspidi kõrgkool) tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

„Rentautode kasutamine logistika vke-des võrreldes omatud autopargiga majandusliku kestlikuse kontekstis“.

- 1) reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada ja teha üldsusele kättesaadavaks Tallinna Tehnikakõrgkooli digiarhiivi DSpace kaudu;
- 2) reprodutseerimiseks pärast piirangu lõppu juhul, kui instituudi direktori korraldusega on kehtestatud lõputöö avaldamisele tähtajaline piirang.

Olen teadlik, et nimetatud õigused jäävad alles ka autorile ja kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid ega muid õigusi.

Autorideklaratsioon

Mina, Kristo Veske

Tõendan, et lõputöö on minu kirjutatud. Töö koostamisel kasutatud teiste autorite, sh juhendaja ja iseenda varasematele teostele on viidatud õiguspäraselt.

Kõik isiklikud ja varalised autoriõigused käesoleva lõputöö osas kuuluvad autorile ainuisikuliselt ning need on kaitstud autoriõiguse seadusega.

(allkirjastatud digitaalselt)

Juhendaja Mihhail Kirejev

Töö vastab lõputööle esitatavatele nõuetele.

(allkirjastatud digitaalselt)

Lõputöö on kaitsmisele lubatud instituudi direktori korraldusega.

(allkirjastatud digitaalselt)

(kuupäevad digiallkirjades)

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	5
1 TEOREETILINE OSA	7
1.1 Logistika ja selle roll kaasajalises ärikeskkonnas	9
1.2 Ringmajanduse olemus	10
1.3 Eesti logistikaturg	11
1.4 Veeremipark kui oluline tegur logistilises tegevuses	13
1.5 Ettevõtete defineerimine suuruste järgi	14
1.6 Omandis olev autopark.....	15
1.6.1 Finantseerimine ja tegevuskulud.....	17
1.6.2 Efektiivsus ja tootlikkus.....	18
1.7 Veeremi rent.....	19
1.8 Autotranspordi rendi meetodid.....	21
1.8.1 Finantseerimine ja tegevuskulud rendimeetodi puhul	22
1.8.2 Renditeenuse eelised ja kitsaskohad	23
1.9 Omandis ja renditud autopargi võrdlus	24
2 UURIMISMETOODIKA.....	26
2.1 Uurimuse strateegia.....	26
2.2 Vastavate ettevõtete valimine ERAA nimekirjast.....	26
2.3 Ettevõtetes küsitluste läbiviimine.....	27
2.4 Keskmise ettevõtte loomine	29
2.5 Stsenaariumite väljatöötamine	31
2.5.1 0-stsenaarium	33
2.5.2 Stsenaarium 1. „Hübriid autopargi“ omandamine	34
2.5.3 Stsenaarium 2. Täis rendis olev autopark	34
3 TULEMUSED JA JÄRELDUSED	35
3.1 Keskmise ettevõtte majanduslikud tulemused (0-stsenaarium)	35
3.2 Stsenaarium 1 tulemused.....	38
3.3 Stsenaarium 2 tulemused.....	42

3.4 Võrdlusanalüüs.....	46
3.5 Järeldused ja ettepanekud	48
KOKKUVÕTE.....	50
SUMMARY	52
Lisa 1. Ettevõtete küsimustik	57
Lisa 2. Ettevõtted, mis valimi moodustamiseks sobivad	59

SISSEJUHATUS

Seoses tänapäeval keskkonnasäästlikuse teemadele keskendumises ja seeläbi kasvuhoonegaaside keskkonda paiskamise vähendamises, laskub kohustus igal osapoolel vähendada enda keskkonna jalajälge. Eriline tähelepanu laskub just ettevõtetel, kes oma tegevusega kõige rohkem keskkonda saastavad. Üks põhilistest kategooriatest oleksid ettevõtted, kes tegelevad transpordi ja logistikaga. Transpordi ja logistikavaldkond on üks kõige enim saastavamaid valdkondi. CO₂ keskkonda paiskamise vähendamiseks peavad transpordi ja logistika ettevõtted vaatama üle enda omandis olevad sõidukid ja välja mõtlema meetodid, kuidas efektiivsemalt ja säästlikumalt opereerida lõpptarbijat mitte koormates.

Antud töös keskendub autor transpordi ja logistikaettevõtete majanduslikule jätkusuutlikkusele tänapäeva rohepöörde ja kõrge euribori valguses. Lõputöö probleem on logistikaettevõtete majanduslik toimetulek, mida mõjutavad Euroopa Liidu direktiivid ning ühtlasi ka kõrge euribori tõttu kaasnevad võlakoormused.

Käesoleva lõputöö eesmärk on selgeks teha, kas rendiautode ja rendiautoteenuse kasutamine väike ja keskmise suurusega logistikaettevõtetes vähendab autopargi omamise kulusid ning uurida, kas seeläbi paraneb ettevõtte majanduslik kestlikkus.

Eeldatav lõputöö tulemus saaks olla väljendatud järgmises hüpoteesis, kus rendiautode ja rendiautoteenuse kasutamine logistikaettevõttes kasvõi hübriidvormis vähendab autopargi omamise kulusid, mis omakorda mõjutab positiivselt organisatsiooni majanduslikke näitajaid pikemas perspektiivis.

Töös teostatakse üldistatud logistikaettevõtete näol analüütiline võrdlus omatud autopargi stsenaariumi ja uute rentautode kasutamise stsenaariumite vahel, võttes arvesse riskide ülevaatest tulenevaid negatiivseid ning ka positiivseid majanduslikke efekte.

Uurimisküsimused:

1. Millist finantsilist mõju avaldab rentautode kasutamine?
2. Kuidas võiks rentautod olla integreeritud ettevõtte tegevusse?
3. Millised riskid antud üleminekuga kaasnevad?

Kujundatava uurimisstrateegiana on ettenähtud, ERAA liikmete nimekirjast valida välja ettevõtted, mis vastavad väike ja keskmise suurusega ettevõtete (edaspidi VKE-de) kriteeriumitele ning seejärel viia igas ettevõttes läbi küsitlused. Küsitluse põhjal on võimalik kõik eelnevad ettevõtted taandada nõ. „keskmiseks“ ettevõtteks, kus võrreldakse olemasoleva stsenaariumi ja uute rentautode kasutusele võetavate stsenaariumite erinevusi, artikuleerides ning hinnates nimetatud transformatsiooniga kaasatud potentsiaalseid riske.

Lõputöö koosneb kolmest peatükist. Esimene peatükk on teoreetiline osa, kus autor kirjeldab logistika rolli kaasajalises ärikeskkonnas, ringmajanduse olemust ja vajalikkust, Eesti logistikaturgu, veeremiparki kui logistilise tegevuse olulist tegurit, ettevõtete defineerimist suuruste järgi, omandis oleva autopargiga kaasnevaid kulusid, veeremi rentimist ja sellega kaasnevaid tegevuskulusid, rentimise eeliseid ja kitsaskohtasid ning veel ka renditud ja omatud autopargi võrdlust.

Teine peatükk käsitleb uurimismetoodika osa, kus selgitatakse uurimuse strateegiat, valitakse kriteeriumitele vastavad ettevõtted, viiakse vastavates ettevõtetes läbi küsitlused, luuakse keskmine ettevõtte, töötatakse välja uued stsenaariumid, rakendatakse uusi stsenaariumeid viimase kolme aasta perspektiivis ning teostatakse võrdlusanalüüs vana ja uute stsenaariumite vahel. Kolmas peatükk käsitleb tulemusi ehk renditeenuse kasutamise majanduslikest mõjudest ettevõttele, võrdlusanalüüsi, järeldusi ja ettepanekuid.

1 TEOREETILINE OSA

Kuna tänapäeva maailmas proovitakse keskenduda rohkem keskkonnasäästlikuse teemadele, pöörates tähelepanu taastuenergiatele, kestlike liikumisviiside osakaalu suurendamise ning kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisele, millest tulenevalt proovitakse ka globaalselt muuta transpordi ja logistikaprotsesse keskkonnasäästlikumaks. Antud asjaolu saab olla järeldatud võttes arvesse Euroopa Liidu poolt viimati kehtestatud direktiive ning arengustrateegiaid lühi- ning pikaajalise planeerimise horisondis.

30. juunil aastal 2021 võeti vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestati kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning ühtlasi muudeti Euroopa kliimamääruseid. Uue kliimaseaduse dispositsioon reguleerib aastaks 2030 eesmärgi vähendada kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 55% võrra ning aastaks 2050 eesmärgi, kus väljapaisatud heitekogused oleksid võrdsed kogustega, mida planeet suudab eemaldada loomuliku neeldumise kaudu ehk saavutada kliimaneutraalsus. Antud direktiivide näol peavad ettevõtted pikas perspektiivis muutuma säästlikumaks, mis tähendab ka seda, et logistikaettevõtted peavad muutma oma käitumismalle. Antud muudatuse valguses, tänapäeval just majanduslik jätkusuutlikkus käsitlevate ettevõtete näol, püstitab vähesel määral kommunikeeritud küsimusi, millele vastuste leidmine oli määratud käesoleva lõputöö autori poolt peamiseks uurimuse probleemiks [1].

Samuti mõjutab Euroopa Liidus logistikaettevõtete majanduslikku toimetulekut ka Euroopa pankade omavahelise laenamise keskmine määr ehk euribor. Euribor dikteerib intressimäärasid nii laenule kui ka krediidile [2].

Euroala kõrge inflatsiooni tõttu on euribori määr märkimisväärselt tõusnud ning see muudab ka võlakoormuste suurust. Kõrge euribori määr toob ettevõtetele kaasa suured võlakoormused, mis limiteerib ettevõtete võimekust investeerida uudsetesse seadmetesse ja tehnoloogiatesse ning mis ühtlasi mõjutab ka tarbijate käitumist.

Sätestatud direktiivide ja kõrge euribori määra puhul ning käsitledes autoparki, kui peamist aktiivi, peavad ettevõtted vaatama üle omandis olevad sõidukid, viimaste seisukorra, omamise kulu ja kütuseliigi. Arvestades Euroopa Liidu otsuseid keelata tulevikus ära süsinikheidetega autode ja kaubikute müük, tuleks logistikaettevõtetel välja mõelda meetodid ja stsenaariumid, kuidas efektiivsemalt ja säästlikumalt opereerida kulude tasakaalustamise kontekstis lõpptarbijat mitte koormates.

Üks meetoditest, mis võimaldaks ettevõtetel säästlikumalt opereerida, eesmärgil omamise kulusid vähendada, oleks rendiautode ja rendiautoteenuse kasutamine ettevõttes. Rendiautode ja rendiautoteenuse täiel määral või osalisel kasutamisel võimaldab ettevõttel mõistlikul määral edasi lükata kohustust uuendada oma sõidukiparki ja edasi lükata kulutuste tegemist, mis kaasneks sõidukipargi võimaliku elektrifitseerimisega.

1.1 Logistika ja selle roll kaasajalises ärikeskkonnas

Logistika on planeerimise protsess ettevõtete funktsioneerimise tagamiseks, ressursside efektiivsemaks kasutamiseks ja majanduse konkurentsivõime tõstmiseks. Praktiliselt mõeldakse selle all erinevaid transpordiviise, kombineeritud vedusid, laondust, ostmist, hankeid, jaotust, klienditeenindust, linnaliikluse ja ühistranspordi planeerimist ning üldises mõistes informatsiooni liikumise korraldamist kogu tarneahela ulatuses [3].

Üldine logistika roll majanduslikus mõistes seisneb kaupade ja teenuste turustamise, tootmise ja tarbimise mõjutamises, muutes tooted ja teenused kättesaadavaks ning ühtlasi taskukohasemaks.

Logistikasektor aitab panustada majandusse luues uusi töökohti, tuues inimestele sissetuleku, mis tähendab seda, et inimesed kulutavad raha kaupadele ja teenustele, mis omakorda soodustab majanduskasvu. Logistikasektor ühtlasi aitab kaasa konkurentsivõime ja konkurentsieelise suurendamisele, mis toimub läbi kaupade ja teenuste voo optimeerimise, kus logistikasektor aitab lõpptarbijatel vähendada kulusid, parandada tõhusust ja suurendada rahulolu. Antud tegevusega on ettevõtetel võimalik ka edasi laieneda ja pääseda uutele turgudele, kus oma potentsiaali realiseerida [4].

Kirjeldades majanduslikku olukorda, kus logistikasektor praegu tegutseb võib öelda, et oluliselt on suurenenud nii kulud kui ka tulud. Kõrge inflatsiooni tingimustes on logistikasektoris näha üldist kulude kasvu nii energiahindades kui ka töötasude suurus. Tulude kasv transpordi ja logistikasektoris on tingitud peamiselt toodete ja teenuste hinnatõusust. Nagu arvata võib, siis toodete ja teenuste hinnatõus on viinud tarbimise vähenemiseni. Ära jäänud ekspordist Venemaale ja üldisest ekspordimahtude kahanemisest on olnud nähtav ka käibe langus. Antud tingimustes majanduslikult kasulikult opereerimine eeldab ettevõtetelt efektiivsuse suurendamist ja kulude optimeerimist. Tõenäoliselt ilma kulude ja muude tegevuste parandamise jätmisel ükski logistikaettevõtte lähitulevikus efektiivselt jätkata ei saa. Ühtlasi kulude tasakaalustamine tõenäoliselt mõjutab ka äritegevuse taastumise kiirust vaadeldavas majanduslikust olukorrast. Paljud ettevõtted on arvanud, et hetkel ei ole oodata kiireid muutusi ja paranemist [5].

Kulude vähendamine ja ratsionaliseerimine seisneb ka potentsiaalselt innovaatiliste lahenduste rakendamises. Logistika valdkonna potentsiaalselt innovaatilised lahendused antud teema kontekstis oleksid ratastel pakirobotid, drooniveod, eramaja pakikapid ehk personaalsed pakiautomaadid, iseteenindusel põhinevad automatiseeritud postkontorid ja isesõitvad pakiautomaadid [6].

Ratastel pakirobotite Eesti enda näide on Starship Technologies pakirobot, millel on 6 ratast, ees ja taga on kokku 9 silma ning robot jaksab vedada kuni 10kg pakki. Läbiviidud pilootprojekti järelendus oli, et lahendusel oleks jumet, kui asustus oleks tihedam ning rahvas oleks nõus rohkem pakke tellima. Kokkuvõttev järelendus ratastel pakirobotitest oli see, et traditsioonilist kullerit pakirobot asendama ei hakka, kuna volikirjade, allkirjade võtmise ja muu sarnasega robot hakkama ei saa [6].

Tuleviku perspektiiv transpordi ja logistika seisukohast eelkõige majanduslikus mõistes oleks hoida inflatsioonimäär 2% juures ehk saavutada hinnastabiilsuse eesmärk, mis võimaldab saavutada kõrgemat tööhõivet ja suuremat majandusaktiivsust. Hinnastabiilsus võimaldaks inimestel ja ettevõtetel teha paremaid tarbimis- ja investeerimisotsuseid. Teiseks võimaldaks hinnastabiilsus ka vältida sissetulekute ja rikkuse ümberjaotumist ootamatu inflatsiooni tagajärjel. Ootamatu inflatsioon mõjutab eelkõige inimrühmasid, kellel on vähem võimalusi ennast taoliste hinnamuutuste vastu kaitsta [7].

1.2 Ringmajanduse olemus

Ringmajandus on tootmis ja tarbimismudel, mille puhul olemasolevaid tooteid ja materjale parandatakse, uuendatakse, laenatakse, jagatakse, korduvkasutatakse ja võetakse ringlusse. Ringmajandust ja selle mudelit on võimalik rakendada erinevates mastaapides, alates toodetest ja teenustest kuni tööstusharudeni välja [8].

Ringmajanduse tootmis ja tarbimismudel on vajalik, kuna selle tõttu pikendatakse toodete olerusringi ja jäätmed proovitakse viia miinimumini nii palju, kui võimalik. Toote kasutaja lõppedes jäetakse toote koostisosad võimaluse korral ringlusse ning tänu ümbertöötlemisele saab koostisosi uuesti kasutada. Vana toote koostisosade ümbertöötlemisel ja uuesti kasutamisel toimub lisandväärtuse loomine [8].

Võrreldes ringmajanduse tootmis ja tarbimismudelit traditsioonilise majandusmudeliga seisneb erinevus selles, et lineaarse majandusmudeli puhul toorainest valmistatakse toode ja pärast selle lühiajalist tarbimist tarbija viskab selle ära. Traditsiooniline majandusmudel põhineb masstoodangutel toodetavatel, odavatel ja kergesti kättesaadavatel materjalidel [8].

Ringmajanduse eelisteks oleks loodusvarade säästlik kasutamine ning toodete korduvkasutamine ja ringlussevõtt vähendaks ka kasvuhoonegaaside aastast koguhedid. Ringmajanduse kasutuselevõttuga pakutaks tarbijatele innovatiivsemaid ja vastupidavamaid tooteid.

Ringmajanduse kasulikkus seisneks veel ka ettevõtete konkurentsivõime suurendamises ning majanduskasvu hoogustamises [8].

Ringmajandust ja selle põhimõtteid on võimalik kasutada ka transpordi- ja logistikasektori valdkonnas. Näiteks sõidukites kasutatavate materjalide: klaasi, plastmassi, terase, alumiiniumi ja kummi tootmine on senimaani olnud ressursimahukas ja süsiniku intensiivne protsess ning materjale ümbertööteldes ja ringlusse võttes on võimalik süsiniku paiskamist keskkonda vähendada.

Kuna Euroopa Liit impordib umbes poole tarbitavast toorainest, sõltub osa Euroopa Liidu liikmesriike toorainetarnete puhul teistest riikidest. Tooraine ringlussevõtt vähendaks tarnimisega seotud riske, milleks oleksid volatiilsus hindade suhtes, sõltuvus impordist ja tooraine kättesaamine ning lisaks suudaks ringmajanduse kasutuselevõtt vähendada CO₂ heidet, mis ühtlasi toetab ka Euroopa Liidus varasemalt mainitud direktiivide saavutamist [9].

Ringmajandusega seoses on plaanis muuta ka kavandatud vananemist. Kavandatud vananemine tähendab, et toote valmistamisel ja disainimisel on tootele meelega ette nähtud lühike kasutusiga, et survestada tarbijat uut toodet ostma [10]. Survestamine toimub kas läbi esteetiliste põhjuste, kunstlikult lühikeseks disainitud vastupidavuse või iseseisvalt teostatud remondi ja paranduste takistamine [10].

1.3 Eesti logistikaturg

Selleks, et aru saada Eesti logistikaturu olemusest tuleb teadlik olla Eesti geograafilisest positsioonist. Eesti on riik Euroopas, mis piirneb idas Venemaaga, lõunas Lätiga, läänes üle Läänemere Rootsiga ja põhjas üle Soome lahe Soomega. Eesti geograafiline positsioon tagab ühenduse nii maismaa, mereteede, raudtee ja lennuvedude võrgustikule. Antud võrgustiku olemasolu vähendab transpordikulusid, suurendab kaubavoogusid ja kiirendab majanduskasvu.

Meretranspordi kaudu on võimalik vedada mahult suuri ja raskeid kaubakoormaid, kuid see protsess on aeglasem ja tihti peab seda kombineerima teiste veoliikidega. Maanteetransport pakub kiiremat ja paindlikumat kauba kohalevedu aga negatiivsed asjaolud oleksid ummikutes seismine, liiklusõnnetusse sattumise tõenäosus ja suurem haavatavus ilmale. Lennutranspordi eelised oleksid kauba kohaletoimetamise kiirus ja puudusteks kauba vedamise kallidus ning väga suur CO₂ heitmekogus iga veetava kilogrammi kohta. Raudteetranspordi kasulikud omadused oleksid odav transpordikulu väga pika vahemaa peale ja vähene haavatavus ilmastikule. Puuduste all peab välja tooma sihtkohtade vähesuse [11].

VEONDUS JA LAONDUS

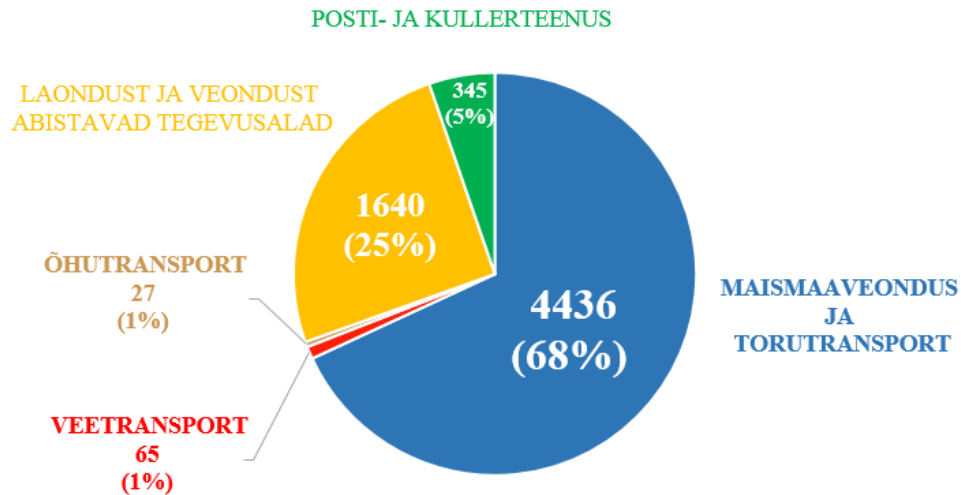
MAISMAAVEONDUS JA TORUTRANSPORT	VEETRANSPORT	ÕHUTRANSPORT	LAONDUST JA VEONDUST ABISTAVAD TEGEVUSALAD	POSTI- JA KULLERTEENUS
RAUDTEE TRANSPORT			LAONDUS	UNIVERSAALNE POSTITEENUS
SÕITJATE MUU MAISMAAVEDU			VEONDUST ABISTAVAD TEGEVUSALAD	MUU POSTI- JA KULLERTEENUS
KAUBAVEDU MAANTEEL JA KOLIMISTEENUSED				

Joonis 1. Veonduse ja laonduse kategoriseerimine, autori koostatud [12]

Eesti logistikaturu põhilised segmendid on: kaubavedu, ekspedeerimine, laondus ja muud lisandväärust loovad tegevused. Kaubavedu hõlmab maantee-, raudtee-, mere- ja õhutranspordi vedusid. Kauba ekspedeerimine hõlmab teise transpordi ettevõtte kasutamist kauba kohaletoimetamiseks. Laondus hõlmab kaupade ladustamist laos. Lisandväärtust loovad tegevused oleksid pakendamine, sildistamine, varude haldamine ja tollideklaratsioonide vormistamine (Joonis 1).

Veondus ja laondus, mille alla kuulub sõitjate/reisijate või kauba regulaar liinivedu ning juhuvedu raudtee-, maantee-, vee- või õhusõidukiga; kaupade torutransport ning veondusega seotud terminali- ja parkimisteenused; kaubalasti/veose käitlemine, ladustamine, hoiustamine jne. Siia liigitatakse ka transpordivahendite rentimine koos juhiga ning posti- ja kullerteenused. Siia alla ei kuulu transpordivahendite rentimine ilma juhita [13]. Kõige suurem ettevõtete arv ehk 4436 on kategooria maismaaveondus ja torutranspordi all, millele järgneb 1640 ettevõtet laondust ja veondust abistavate tegevusalade all. Kokku need kaks kategooriat hõlmavad 93% kõikidest transpordi ja logistika ettevõtetest (Joonis 2).

VEONDUSE JA LAONDUSE ETTEVÕTETE ARV



Joonis 2. Veonduse ja laonduse ettevõtete arv, autori koostatud [13]

1.4 Veeremipark kui oluline tegur logistilises tegevuses

Transport on olnud inimkonda puudutav oluline osa juba mitmeid aastatuhandeid. Algul said inimesed vedada kaupa ja inimesi veoloomade abil nt. eeslite, härjade ja hobustega, hiljem juba vankritega. Inimesed olid igapäeva elus piiratud liikuvuse ja ligipääsetavuse poole pealt. Raskusi oli pika maa distantside läbimisega, kus inimesed pidid kohale jõudma jalutades või hobustega ratsutades. Erinevate kaupade kohaletoimetamine olenevalt siis nende kaalust, mõõtmetest, materjalidest, säilivusajast ja muudest aspektidest oli ülimalt piiratud. Veetavate kaupade kogus oli väike ja teatud tooted polnud üldse saadaval või poldud neist üldse kuulnud. Ühtlasi oli sotsiaalne suhtus piiratud ja isoleeritud, kuna inimesed olid sunnitud jääma oma kohalikesse kogukondadesse. Kõike, mida tarbimiseks vaja oli prooviti kohapeal kasvatada või valmistada [11].

Tänapäeva maailm oma tihedas transpordivõrgustikus ei suudaks funktsioneerida ilma erinevate transpordivahenditeta. Kõik mida inimesed ja ettevõtted kasutavad, tarbivad ja vajavad veetakse kohale transpordiprotsessi käigus. Transpordivahendite olemasoluta muutuks transport ülimalt keeruliseks, kui mitte isegi ilmvõimatuks.

Kõige suurema panuse inimeste ja kaupade transpordiks on andnud autotransport. Autotransport on olnud kõige kiirema arenguga majandusharu ja ühtlasi kõige laiemalt kasutatav transpordiviis logistikasektoris, kuna see on kõige kiirem ja kuluefektiivsem transpordiviis. Arvestades inimeste

kiiret elutempot on väga suurteks eelisteks veel ka uksest ukseni vedu, marsruutide optimeerimise võimalus ja juurdepääs peaaegu igasse kohta. Kokkuvõtvalt võib öelda, et transpordivahendid ja transpordivaldkond tervikuna hõlbustab majanduse, ühiskonna ning ühtlasi ka teaduse ja tehnoloogia arengut luues võimalusi koostööks ja seeläbi innovatsiooniks [11].

1.5 Ettevõtete defineerimine suuruste järgi

Ettevõtte on majandusüksus, mille kaudu isik (ettevõtja) tegutseb. Ettevõtteid võib suuruse alusel jagada nelja kategooriasse: mikroettevõtteid, väikeettevõtteid, keskmise suurusega ettevõtteid ja suureettevõtteid. Ettevõtete määramisel läheb arvesse kaks kriteeriumit. Esiteks on töötajate arv ja teiseks kriteeriumiks on aastakäive (müügitulu) või aastabilansi kogumaht [14].

Ettevõtte töötajate arv on kõige olulisem kriteerium, mis määrab ettevõtte kuuluvuse. Töötajate arv hõlmab nii täistööajaga, osalise tööajaga kui ka hooajaliselt töötavaid töötajaid. Antud kriteerium hõlmab töötajaid, ettevõtte heaks töötavad isikud, omanikud-tegevjuhid ja ettevõtte korrapärases tegevuses osalevad partnerid, kes saavad ettevõttest rahalist kasu. Personali all ei arvestata üliõpilasi ja praktikante, kes on praktikalepingu alusel ettevõttes kutseoskusi/teadmisi omandamas. Ei arvestata ka rasedus ja lapsehoolduspuhkusel viibivaid töötajaid [14].

Töötajate arvu väljendatakse aastase tööühiku kaudu. Töötajad, kes on töötanud vastavas ettevõttes või selle heaks terve aasta, lähevad arvesse ühe töötajana. Kui töötaja ei ole töötanud tervet aastat või töötab poole kohaga või hooajaliselt, siis läheb töötaja arvesse aastase tööühiku murdosana.

Ettevõtete määramisel tuleb kasutada viimase kinnitatud aastaaruande andmeid. Ettevõtte võib ise endale valida kumba varianti ta eelistab, kas aastakäivet või aastabilansi kogumahtu. Rahuldada on vaja ainult ühte finantsnäitajat. Aastakäibest jäetakse välja käibemaks ja muud maksud, mis on sellega kaudselt seotud. Antud töös käsitletakse väike ja keskmise suurusega ettevõtteid.

Väikeettevõtte kategooriasse kuuluvad ettevõtteid, millel on töötajate arv vähem kui 50 aga minimaalselt 10 ja aastakäive (aastane müügitulu) ei ületa 10 miljonit eurot või aastabilansi kogumaht ei ületa 10 miljonit eurot.

Keskmise ettevõtte kategooriasse kuuluvad ettevõtteid, millel on töötajate arv väiksem kui 250 aga minimaalselt 50 ja aastakäive (aastane müügitulu) ei ületa 50 miljonit eurot või aastabilansi kogumaht ei ületa 43 miljonit eurot. Ettevõtteid, mis ületavad neid numbreid võib kategoriseerida suureettevõtete alla [14].

Kui mistahes ettevõtte finantsnäitajad peaksid ühel kinnitatud aastaaruandel muutuma, siis ettevõtte staatus automaatselt ei muutu. Kui sama asi peaks teist aastat järjest toimuma st. ettevõtte finantsnäitajad on kinnitatud aastaaruandes muutunud, kaotab ettevõtte enda senise staatuse [14].

Väike ja keskmise suurusega ettevõtte lõplikul määramisel tuleb lisada vastavate partner ja seotud ettevõtete kapitaliosalus või hääleõigusprotsent (töötajate arv ja vastavad finantsandmed).

1.6 Omandis olev autopark

Autode omamisega seotud kulutuste tegemine on tähtis nii ise-enda kui ka teiste liiklejate tervise, turvalisuse kui ka keskkonna hoidmise aspektist. Auto või veoauto omanikuna on kuluallikad või kululiigid üldjoontes sarnased. Erinevus seisneb kulude suuruses (Tabel 1). Esmane kulu, mille peale tuleb mõelda enne sõiduki soetamist on finantseerimine. Piisavate finantsvahendite puudumisel peab mõtlema liisingule või laenu võtmisele.

Teine kulu on remondikulu. Remondi teostamine suurendab ohutust teel ja väheneb avarii põhjustamise tõenäosus rikkis auto osade või süsteemide tõttu. Remondi õigeaegne teostamine aitab vähendada kulukaid remonditöid ja vältida teel rikete esinemist.

Kolmas kulu on kindlustus. Sõiduki omanik peab tagama iseendale piisava kindlustuskaitse, mis kaitseb õnnetuste või kahjustuste korral. Kindlustusmaksete suurused sõltuvad erinevatest teguritest nagu sõidukogemus ja kindlustusvõtja vanus. Veoautode kindlustamine on kulukam, kuna neid peetakse kõrge riskiga sõidukiteks.

Neljas kulu on kütusekulu. Kütusekulu on transpordiettevõtetel üldiselt kõige suurem kulu, mis oleneb sõidukite arvust, sõiduki raskusest ja mootori suurusest. Ühtlasi pannakse erilist rõhku autojuhtide koolitamisele, et edendada keskkonnasäästliku sõiduviisi juurutamist ja rakendamist.

Viies kulu auto jaoks on kindlasti auto korrektne ja õigeaegne hooldamine, mis aitab vähendada sõidukitest tulenevat saastet, hoida kütusekulu kontrolli all ja vähendada süsiniku jalajälge. Korrektne auto hooldamine ja tarbetute sõitude vältimine aitab kaasa heitgaaside vähendamisele ja annab panuse puhtamale õhukvaliteedile. Peab mainima ka rehvide ja rehvirõhu regulaarset kontrollimist, mille tõttu paraneb haardumine ja juhitavus.

Kuues kulu on erinevad tasud. Siia alla kuuluvad teekasutustasud, parkimistasud, laevapileti tasud ja töötajate töötasu. Eestis tuleb maksta teekasutustasu kõikide üle 3.5 tonni kaaluvate veoautode eest, mis sõidavad avalikel teedel.

Seitsmes kulu on intressikulu. Lisaks eelnevalt mainitud finantseerimisele on sel juhul vajalik intresside ja teenustasude maksmine. Intressimäärade tõus tähendab laenuvõtjatele intressikulude ja kuumaksete kasvu.

Kaheksas kulu on amortisatsioonikulu. Amortisatsioon on sisuliselt vara väärtuse langemine ajas. Ettevõtetel on autopark kajastatud põhivarana, mille all mõeldakse ettevõtte tegevuses kasutatavaid varasid, antud juhul materiaalseid, mille kasulik tööiga on üle ühe aasta ja soetusmaksumusega üle ettevõttes määratud piiri.

Üheksas kulu on erinevad maksud. Siia alla kuuluvad raskeveokimaksud, tollimaksud ja peatselt jõustuv automaks.

Tabel 1. Veoauto omamisega kaasnevad kulutused

Kuluallikas või kululiik	Lisainformatsioon
Finantseerimiskulu	Ostmine, liising või laen
Intressikulu	Liisingu või laenule juurdemakstavad intressid
Remont	Katkiläinud osade ja juppide vahetus
Kindlustus	Kaitseb omanikku kahju tekitamise eest
Kütus	Sõiduki liiklemiseks vajalik komponent
Hooldus	Ootamatute ja tarbetute kulude vältimine
Teekasutustasu	Veoautodele, mis kaaluvad üle 3.5 tonni
Parkimistasu	Auto hoiustamine parkimisalal
Laevapileti tasu	Auto transportimine üle veekogude
Töötajate töötasu	Tasu, mis makstakse töötajale töö tegemise eest
Amortisatsioonikulu	Kasutatavate varade väärtuse langemine ajas

Kuluallikas või kululiik	Lisainformatsioon
Raskeveokimaks	Veoautodele, mis kaaluvad üle 12 tonni
Tollimaks	Kauba importimine kolmandatest riikidest
Automaks	Maks, mis plaanitakse kehtestada aastal 2025

1.6.1 Finantseerimine ja tegevuskulud

Omandamiseks uut või kasutatud kommertssõidukit on ettevõtetel üldiselt kaks võimalust:

- kommertssõiduki liising;
- laen ettevõttele.

Eesti turul antud finantstooteid pakuvad paljud pangad. Enamik Eestis tegutsevatest pankadest on Rootsi pankade tütarettevõtted. Ühtlasi kõige populaarsem pank, Swedbank, kuulub nende hulka. Finantstoodete pakkujatest peab veel ära mainima Holm panga, Coop panga, Bigbank'i, SEB ja LHV.

Kommertssõiduki liisingu puhul finantseeritakse veoautosid, haagiseid, poolhaagiseid, busse ja eriotstarbelisi sõidukeid. Ettevõttel on valida kapitalirendi ja kasutusrendi vahel [15].

Kasutusrendi puhul finantseeritakse nii uusi kui ka kasutatud sõidukeid ning liisingu perioodi lõppedes on võimalik sõiduk tagastada või tasuda jääkväärtus. Auto tagastamisel peab auto vastama lepingus sätestatud tingimustele, milleks üldjuhul oleksid auto konditsioon ja kilometraaž [15].

Kapitalirendi puhul finantseeritakse nii uusi kui ka kasutatud sõidukeid ning sõiduki ostuhind ja intress tasutakse liisinguperioodi jooksul osadena. Liisinguperioodi lõppedes ja kõikide maksete tasumisel kuulub auto omanikule. Kapitalirent sobib siis, kui ettevõtte soovib pärast liisingu lõppemist saada auto omanikuks. Kuna ettevõtte eesmärgiks on auto omamine siis tuleks ettevõttel valida kapitalirent [15].

Soetamise protsess seisneb internetipangas taotluse täitmisega. Enne vastuse saamist kontrollib pank ettevõtte finantsvõimekust. Finantsvõimekus põhineb viimasel majandusaasta aruandel. Ettevõtte finantside korras hoidmine tagab soodsamad võimalused finantseeringu saamiseks.

Finantsvõimekuse puhul vaadeldakse omaosalust, kasumlikkust, võlakoormust, käivet, opereerimise aega ja krediidiajalugu [15].

Laen ettevõttele hõlmab endast lisaraha andmist ettevõtte kasvuks ja äritegevuse laiendamiseks. Laen sobib lühiajaliste ärivajaduste eest tasumiseks, kinnisvara, maa või muu põhivara ostuks. Soetamise protsess seisneb internetipangas taotluse täitmisega. Enne vastuse saamist kontrollib pank ettevõtte finantsvõimekust täpselt samal eelpool mainitud meetodil. Pärast positiivse vastuse saamist on vaja allkirjastada laenuleping digitaalselt, pärast mida kantakse raha ettevõtte kontole [16].

1.6.2 Efektiivsus ja tootlikkus

Produktiivsus ehk tootlikkus on näidik, mis väljendab protsessil sisendite (ressursside) ja väljundi (tulemi või tulemuste) suhet. Efektiivsus on tegeliku kätte saadud väljundi (tulemi või tulemuste) suhe potentsiaalselt kättesaadava teoreetilise maksimumiga. Kui antud tegevust on pikema aja vältel praktiseeritud, siis teoreetilise maksimumi asemele tekib oodatav väljund ehk näiteks norm või standard. Veoauto peamised majandustehnilised näitajad on:

- tühisõidu osakaal;
- nullsõidu osakaal;
- veoaeg;
- keskmine ööpäevane läbisõit;
- eksploatatsiooniline kiirus;
- läbisõidu kasutamise koefitsient;
- veoki kaaluline/mahuline täiteaste;
- sooritatud transporditöö;
- tootlikkus.

Transpordi produktiivsust saab mõõta mitmel viisil. Veoki tootlikkuseks nimetatakse veetud kauba massi tonnides või sooritatud transporditööd tonnkilomeetrites ajaühiku jooksul. Tootlikkust ühe tunni kohta nimetatakse sõiduki töötunni tootlikkuseks. Veoki tootlikkuse leidmiseks on vaja jagada transporditöö (tonnkilomeetrit) tööajaga ehk siis tundide või päevade arvuga. Kokkuvõtvalt tootlikkuse näidikud näitavad ära, kui tõhusalt ettevõtted kaubakoguseid ja ka inimesi lähtepunktist sihtkohta vedada suudavad [11].

Peatse automaksu kehtestamisel aastal 2025 lähevad automaksu alla nii M- kui ka N kategooria sõidukid. M- ja N kategooria moodustavad sõidua autod, bussid, veoautod ja muud maastikusõidukid. Automaksu peab hakkama maksma inimene või ettevõtte, kes on liiklusregistris sõiduki omanik.

Automaks on sõidukipõhine ehk maksu tuleb maksta iga omatud sõiduki eest. Automaksu eesmärk on vähendada transpordi negatiivset keskkonnamõju ja mõjutada inimesi ja ettevõtteid tegema keskkonnasäästlikumaid otsuseid. Automaks hõlmab endas esiteks registreerimistasu sõiduki esmakordsel liiklusregistrisse kandmisel ja veel hõlmab automaks ka aastamaksu, mis tähendab kord aastas maksu tasumist liiklusregistrisse kantud sõidukite eest.

Aasta jooksul soovib riik koguda automaksuga eelarvesse ligikaudu 230 miljonit eurot. Registreerimistasu hakkab haldama Transpordiamet ja aastamaksu hakkab haldama Maksu- ja Tolliamet [17].

Automaksu kehtestamisel tõusevad ettevõtte kulud, mille tulemusel on mõjutatud veotasude hinnad, mille tõttu tõusevad uuesti ka toodete ja teenuste hinnad ehk inflatsioon saavutab uue tõusu. Järelikult autopargi suurus on oluline ettevõtte tegevuses ja selle optimeerimine omab väga suurt mõju ettevõtte kasumlikkusele just veomahtude ja tõhususe suhtes. Ettevõttes tööl olevate autojuhtide arv peaks olema tingitud ettevõtte eelarvest, suurusest, sõidukite arvust ja sõidukite kasutussagedusest, et täita ära klientide poolt esitatud tellimused.

Liiga väike autopark piirab ettevõtte tootlikkust ja ei luba ettevõttel saavutada maksimaalset potentsiaali. Väikese autopargiga ettevõtted peavad ka relatiivselt maksma rohkem kütuse, kindlustuse ja muude kulude eest, kuna puudub mastaabiefekt.

Samas suurem autopark aitab tõsta kaubavedude mahtu ja tõsta ettevõtte kasumit aga see toob kaasa ka kõrgema õnnetuste tekkimise tõenäosuse ja autopargi korrashoiu kulude kasvu. Sõidukite hoolduse ärajätmine põhjustab varade kiiremat amortisatsiooni, mis mõjutab pikemas perspektiivis ka ettevõtte tulemusi ja kasumlikkust. Autopargi suuruse optimeerimine aitab vähendada kulusid, tõsta tootlikkust, parandada efektiivsust ja vähendada tühisõite.

Et veoauto omamine ennast ära tasuks peaks ettevõttel olema piisavalt palju kliente ja konstantseid tellimusi, et vedusid regulaarselt ja kasumlikult sooritada. Kättesaadav veotasu ehk rahaline hüvitis, mida tasuvad vedude tellijad vedajatele tehtud transporditöö eest peaks hüvitama kõik auto või veoauto omamisega seonduvad kulud ning ühtlasi maksma ära ettevõtte töötajate palgad ja lisaks veel teenima omanikele kasu.

1.7 Veeremi rent

Renditeenus üleüldises mõistes on teenus, millega on võimalik lühiajaliselt (vähem kui 6 kuud) tarbida tooteid või teenuseid kliendipoolse nõudluse tekkimisel, selle asemel, et tooteid ja teenuseid omada või sõlmida pikaajalisi lepinguid nende toodete või teenuste kasutamiseks.

Toodete ja teenuste lühiajaline kasutamine on juba pikemat aega eksisteerinud näiteks ühistranspordi näol aga alles hiljaaegu on renditeenused populaarseks muutunud. Tekkinud renditeenuseid eristab eelnevast kasutusviisist see, et renditeenuste puhul kasutatakse hiljuti väljatöötatud tehnoloogiat, mis võimaldab uut kasutamiskorraldust, mida eelnevalt polnud võimalik tehingukulude tõttu ellu viia.

Renditeenuse kasutamine on kõige populaarsemalt kajastunud jalgrataste, tõukerataste kui ka autode kasutamise puhul. Lühiajalise rendiautoteenuse näol on baltimaades tuntud ettevõtte Citybee, kelle missioon on teha linnad avatumaks ning rohelisemaks pakkudes rendiautosid, mis asendavad isiklikke sõiduautosid, mis enamuse ajast seisavad niisama ning ummistavad tänavaid ja elamurajoone. Citybee maksumuse kalkulatsioon seisneb sõiduki kasutamise ajast ja läbitud kilomeetrite arvust, kus aega hakatakse arvutama sõiduki avamise hetkest ja lõpetatakse hetkel, kui auto on mobiilirakenduse abil lukustatud. Citybee autosid on võimalik rentida maksimaalselt 28-ks päevaks ja maksimaalselt 2500 km-lise läbisõidupiiiranguga [18].

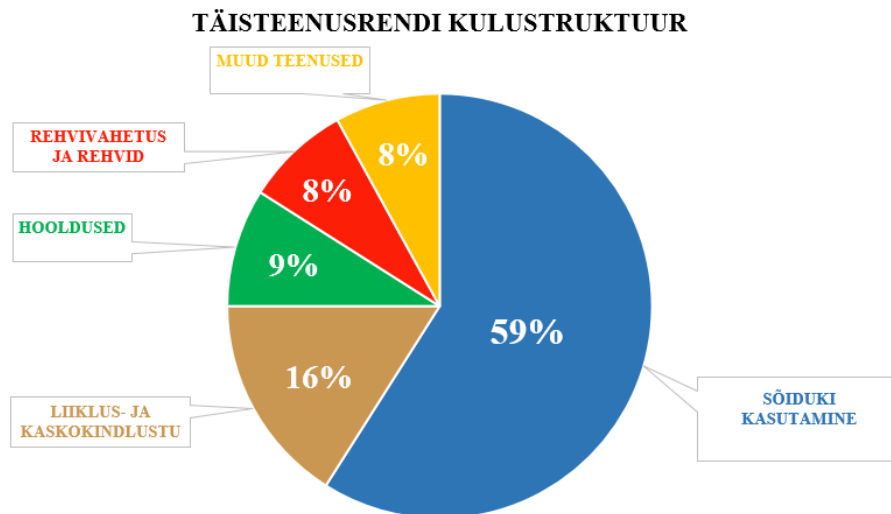
Kui ettevõtte või eraisiku eesmärk ei ole auto omamine ega lühiajaline renditeenuse kasutamine, siis on võimalik valida täisteenusrent. Täisteenusrent on pikaajaline autorent uue või vähesõitnud sõiduki kasutamiseks. Täisteenusrenti saab auto puhul kasutada kuuest kuust kuni viieks aastaks. Täisteenusrenti pakutakse nii eraisikutele kui ka ettevõtetele. Täisteenusrendi erinevus võrreldes sõiduki liisimisega seisneb selles, et täisteenusrendi kuumakse sisaldab kõiki sõidukiga seotud olulisi ülalpidamiskulusid ja olmeküsimused lahendab rendiettevõtte [19].

Täisteenusrendi puhul on võimalik saada auto ilma esmase sissemakseta ja lepingutasuta. Täisteenusrendi kuumakse püsib muutumatuna kogu rendiperioodi ajal ja seda ei mõjuta hinnatõusud ega euribor ning hinnas sisaldub ka asendusauto kasutamine. Täisteenusrendi pakkuja tegeleb ise veel ka kindlustusjuhtumitega, kus ettevõtte esindab klienti kindlustusjuhtumitega seotud tegevustes, sealhulgas remonti teostavates ettevõtetes ning ühtlasi jälgib ka tehtud tööde kvaliteeti.

Täisteenusrendi lepingus kehtestatakse ettemääratud läbisõidupiiirang, mille ületamisel kohandub tasu iga ületatud kilomeetri kohta.

Täisteenusrendi kuumakse (Joonis 3) ehk kulude struktuur koosneb mitmetest komponentidest, milles suurima osa moodustab auto kasutamine ehk auto rendimakse üldjuhul 59% ulatuses. Lisaks on komponentide hulgas veel ka kohustuslik liiklus- ja kaskokindlustus 16% ulatuses, olenevalt valitud paketist kuuluvad kuumakse alla ka korralised hooldused 9% ulatuses, kulumaterjalid 8% ulatuses, tehnoulevaatus, rehvid ja rehvivahetus 8% ulatuses. Ettevõtte perspektiivist pole vaja ka

eraldi töötajat palgata, kes haldaks kõike sõidukitega seonduvat vaid seda teeks kontakt täisteenusrenti pakkuvast ettevõttest [22].



Joonis 3. Täisteenusrendi kulustruktuur kulude osakaalu järgi, autori koostatud [19]

1.8 Autotranspordi rendi meetodid

Autode rentimiseks on vajalik valida sobiv auto vastavalt täisteenusrendi pakkuvalt ning saata päring. Pärast päringu saatmist vormistatakse personaalne pakkumine ja tingimuste sobimisel sõlmitakse leping ja hiljem toimub sõiduki üleandmine. Lepinguperioodi lõppedes laskub eraisikul või ettevõttel kohustus sõiduk tagastada.

Põhilised teenuse tingimused sätestavad, et rendilevõtja peab sõiduki kättesaamisel veenduma, et on kätte saanud sõiduki heas tehnilises seisukorras, puhta ja viisaka salongiga. Hilisemaid pretensioone sõiduki kohta ei esitata. Täisteenusrendi kasutaja peab tasuma kulud, mis on seotud vastava sõiduvahendi igakuise kasutamisega. Rendilevõtja on kohustatud täitma kehtivaid liikluseeskirju. Sõidukit on keelatud kasutada keelatud ainete mõju all. Kui avastatakse, et sõiduki interjäär on määrdunud, esitatakse rendilevõtjale sõiduki erakorralise puhastuse tasu. Rendilevõtja on kohustatud tagastama sõiduki rendilepingus kokkulepitud kellaajal ja kuupäeval lepingus märgitud kohas [20].

Vastavaid auto täisteenusrenti pakkuvaid ettevõtteid on mitmeid. Mainida võib Mobire't, Sixt, Autoskyrent, Viking Motors, Mybee, Sirrent, Baltic Car Solutions, Avis jne.

Sixt on maailmas üks juhtivaid liikuvusteenuste pakkujaid, kes pakub autorenditeenuseid, autojagamis- ja taksoteenuseid. Ettevõtte opereerib enam kui 105-s riigis. Mybee on ettevõtte, kes kuulub Modus Groupi, kes on ühtlasi ka Citybee emaettevõtte. Avis Car Rental on üks maailma tuntumaid autorendiettevõtteid, kes opereerib enam kui 165-s riigis. Ettevõtte opereerib Põhja-Ameerikas, Lõuna-Ameerikas, Indias, Lõuna-Aafrikas, Austraalias ja Uus-Meremaal [21].

Olenevalt teenusepakkujast on võimalik autosid filtreerida markide kui ka keretüüpide järgi. Keretüübi järgi pakutavaid autosid on palju. Erakliendid tõenäoliselt valivad luukpära, universaali, sedaani ja maasturi vahel ning ärikliendid valivad endale kaubiku.

1.8.1 Finantseerimine ja tegevuskulud rendimeetodi puhul

Maksekord sätestab, et täisteenusrendi kasutaja peab tasuma kulud ja lisakulud, mis on seotud vastava sõiduvahendi igakuise kasutamisega. Täisteenusrenti pakkuval ettevõttel on õigus rendiperioodi kestel muuta ühepoolset renditasu, teavitades sellest rendilevõtjat vähemalt üks kuu ette. Uue hinnaga mittenõustumisel on rendilevõtjal õigus rendileping ennetähtaegselt lõpetada. Maksekord sätestab veel seda, et rendilevõtja on kohustatud maksma trahvi joobeseisundis sõiduki juhtimise, liikluseeskirjade rikkumise või muu ebaseadusliku tegevuse eest. Kui rendilevõtja on sõidukit kahjustanud tahtlikult, joobeseisundis sõidukit juhtides või rendilepingu üldtingimusi rikkudes, kohustub rendilevõtja maksma rendilepingule märgitud päevatasu sõidukile tekitatud kahju remondiks kuluvate päevade eest. Maksekord ühtlasi sätestab ka selle, et rendilevõtja on kohustatud maksma parkimistrahvid, viivisetasud ning ebakorrekse parkimise või muul põhjusel tekkinud vajaduse auto parklasse pukseerida. Renditasu või muude rendilepingus ja üldtingimustes toodud tasude õigeaegselt maksmata jätmisel tasub rentnik viivist tasumata summast iga viivituses oldud päeva suhtes [20].

Vastavat sõidukit valides on võimalik muuta rendiperioodi pikkust 12-kuult 60-kuuni. Valikus on veel 24-kuuline, 36-kuuline ja 48-kuuline variant. Perioodi pikenedes on näha igakuise maksumuse langust. Järeldus on see, et mida lühem rendiperiood, seda suurem on igakuine maksumus. Teiseks on võimalik muuta ka eeldatavat aastast läbisõitu 10 000km pealt 30 000km peale. Valida on ka võimalik 20 000km aastast läbisõitu. Läbisõidu suurenedes on näha igakuise maksumuse tõusu. Järeldus on see, et mida väiksem aastane läbisõit, seda väiksem on igakuine maksumus. Viimaseks on võimalik ka teha esmane sissemakse. Esmase sissemakse mittetegemisel on näha igakuise maksumuse tõusu. Otsustades teha esmane sissemakse on näha, et igakuised kulud vähenevad. Järelduseks võib öelda, et esmase sissemakse tegemisel toote kogumaksumus väheneb, kuna osaliselt on selle eest juba makstud ja sellega kaasnevad ka madalamad igakuised maksumused [22].

Tegevuskulud täisteenusrendi põhjal on arvestatud TCO ehk Total Cost of Ownership põhjal. TCO on toote või teenuse kasutamise kogumaksumus kogu selle elutsükli jooksul. Antud arvutusmeetod võimaldab arvesse võtta nii otseseid kui ka kaudseid kulusid. Antud arvutusmeetodi eesmärk on analüüsida toote või teenuse ostmise tegelikku maksumust, mis tihtipeale ületab toote või teenuse põhiostuhinda. Üldiselt arvutatakse TCO välja paljude erinevate kululiikide summana. Laias laastus on kululiikide all üldiselt mõeldud ostuhinda, omamiskulusid, hoolduskulusid, kasutamiskulusid ja realiseerimisekulusid ehk toote või teenuse lõplikku müümist [23].

Toote või teenuse kogumaksumus on tähtis, kuna selle abil on võimalik hinnata toote või teenuse tegelikku omamiskulu, mis omakorda aitab palju paremini hinnata finantsmõju ettevõtetele. Ettevõtetal on võimalik teha teadlikum ostuotsus ja madalam toote või teenuse kogumaksumus üldiselt pakub pikemas perspektiivis suuremat väärtust.

1.8.2 Renditeenuse eelised ja kitsaskohad

Täisteenusrendi eelised oleksid mugavus, paindlikkus ja kulude kokkuhoid klientidele, kes vajavad sõidukit ainult teatud perioodiks. Kulude kokkuhoid seisneb selles, et kliendid maksavad ainult auto kasutamise rendiperioodi eest ehk puuduvad pikaajalised kohustused ja lepingud ning sissemaksu tegemine ei ole kohustuslik.

Täisteenusrendi kasutamine välistab ajakulu ja jagelemise, mis on seotud auto hoolduse ja remondiga, kuna rendileandja kohustus on vastutada sõiduki korras hoidmise ja võimalike probleemide lahendamise eest. Plussiks on veel ka asjaolu, et autot välja valides lähtutakse *Total Cost of Ownership*'ist ehk TCO-st, mis on toote või teenuse kasutamise kogumaksumus kogu selle elutsükli jooksul. TCO on tihedalt seotud omandi koguväärtusega ehk kontseptsiooniga, mis julgustab vaatama kuludest, kui peamise otsustamise kriteeriumist kaugemale ja kaaluma ostu tegelikku tulu. Olgu selleks tuluks siis ettevõtte kasvupotentsiaal, parem riskide kontrollimine ja haldamine, jätkusuutlikkusse panustamine või hoopis midagi muud [24].

Täisteenusrendi kasutamisel eksisteerivad ka kitsaskohad, milleks oleksid sõidukitele seatud läbisõidupiiirangud, mis olenevalt kliendist võivad piirata nende mobiilsust. Antud variant ei sobi inimestele, kellel on pidevalt vaja olla liikumises ja teha pikki sõite, kuna läbisõidupiiirangu ületamine toob kaasa erinevad trahvid ja tasud. Miinuseks oleks veel ka see, et klientidel ei ole võimalik sõidukit realiseerida ehk müügist saadud kasu teenida.

1.9 Omandis ja renditud autopargi võrdlus

Enne auto ostmist või rentimist tuleks ettevõtetel lisaks kasutamise tingimustele ja kaasnevatele kuludele üle vaadata ka mõlema variandi eelised ja kitsaskohad. Auto omamise või pärast kapitalirendi ära tasumisega kaasnevaid eeliseid oleks auto omandiõiguse saamine, mis võimaldab kaotada läbisõidupiiirangud, mis ei piira klientide mobiilsust ja ühtlasi on võimalik autot ka realiseerida ehk teenida müügist saadud kasu.

Auto omamise miinused oleksid pikaajaliste kohustuste täitmine, mis erinevalt täisteenusrendist ei lõppe ära ka siis, kui igakuiste maksete periood läbi saab. Ühtlasi ei lähtuta TCO-st, kus on kõik autoga seotud kulud teada. Lisaks auto igakuistele maksetele (kapitalirent) tuleb veel maksta ka kõik muud auto omamisega seotud kulud. Auto omamine on ebamõistlik ka ettevõtetele, kellel on vaja autot ainult lühikeseks perioodiks.

Tekib küsimus, et kuidas saaksid erinevad ettevõtted võrrelda omandis oleva autopargi ja rendil oleva autopargi kasutamisest tulenevaid majanduslikke mõjusid ja mis mõõdikuid nende mõjude uurimiseks kasutada? Iga ettevõtte tegevuse tulemusena tekib finantsiline resultaat ja mõõdikuid kasutataksegi resultaatide võrdlemiseks eesmärkidega. Aga üldises mõistes on mõõdik näitaja, mis annab andmetest ülevaate ja mille tagajärjena luuakse selgus. Peamised mõõdikud oleksid lühiajalise võla kattekordaja, tegevustulem, varude rentaablus, võlakordaja ja netovõlakoormus.

Lühiajalise võlgnevuse kattekordaja on suhtarv, mis näitab ära, kas ettevõtte suudab majandusaasta kohustisi täita ehk teenindada ära oma laenud. Heaks suhtearvuks peetakse vahemikku, mis jääb 1,5-2 vahele. Kordaja, mis on üle 2 näitab seda, et ettevõtte ei kasuta oma käibevara tõhusalt. Kui kattekordaja on väiksem kui 1, siis võib ettevõttel esineda probleeme kohustiste täitmisega. Lühiajalise võlgnevuse kattekordaja leidmiseks on vaja jagada käibevara lühiajaliste kohustistega [25].

Tegevustulem näitab ära, kuidas ettevõtte on kasutanud oma varasid tegevustulemuste loomisel. Tegevustulemi, kui suhtarvu leidmiseks on vaja lahutada tegevuskulud tegevustuludest.

Varade rentaablus (ROA) ehk üks rentaabluse suhtarve näitab, kui efektiivselt ettevõtte kasutab oma varasid ehk kui hästi on korraldatud organisatsiooni majanduslik tegevus. Varade rentaabluse leidmiseks tuleb jagada varad kasumiga [26].

Võlakordaja on finantssuhtarv, mis näitab ära, kui suure osa ettevõtte koguvarast moodustab laenukapital. Võlakordajat arvestatakse protsentides. Kui kordaja jääb alla 0,5 siis finantseeritakse enamikke ettevõtja varasid omakapitalist. Kui kordaja on suurem, kui 0,5 siis finantseeritakse

enamikke ettevõtja varasid võõrkapitalist. Võlakordaja leidmiseks tuleb kokku liita lühi ja pikaajalised kohustised ja see arv jagada koguvaredega ning korrutada 100-ga [27].

Netovõlakoomus näitab ettevõtte finantsriske ning võimaldab paremini otsustada investeringute, laenude ja muude finantsküsimuste osas. Netovõlakoomus, kui suhtarv näitab ettevõtte kõikide võlgade ja likviidsete varade suhet. Netovõlakoomust arvestatakse protsentides. Antud suhtarv näitab ka seda, kui majanduslikult jõuline on ettevõtte oma likviidsete varade ehk sularaha, arveldusarve kontol oleva raha, väärtpaberite ja kõige muu alusel oma võlgasi likvideerida ning kui suur osakaal nendest likviidsetest varadest ettevõttel on. Positiivne netovõlakoomus võib osutada ettevõtte finantsraskustele ja maksejõuetusele. Negatiivne netovõlakoomus viitab tugevale finantsseisundile.

$$N = (A_{lk} + B_{pk} - C_{kv}) * 100 / D_{tk}$$

(1) . Netovõlakoomuse leidmiseks tuleb teha tehe:

$$N = \frac{(A_{lk} + B_{pk} - C_{kv}) * 100}{D_{tk}} \quad (1)$$

Kus, A_{lk} on ettevõtte majandusaasta aruanne põhjal väljatoodud lühiajalised kohustised, B_{pk} on pikaajalised kohustised, C_{kv} on käibevara ning D_{tk} on tegevuskulud.

Rendil oleva autopargi esimeseks riskiks oleks rendileandja poolt autorendiperioodi jooksul pidevalt töusvate remondi- ja hoolduskulude pealt kokkuhoidmine ning viivitamine, kuna rendiperioodi lõpus ei olda huvitatud auto korras hoidmisega, kuna see on niikuinii selleks ajahetkeks liigne kulu, mis sööb ära rendileandja ettevõtte kasumi.

Teine risk on tarnekindlus. Kui lepingus on sätestatud, et autole teostatud paranduse läbiviimiseks võib minna näiteks 5 tööpäeva, siis ebaõnne korral võib ühel ajahetkel olla mitu autot nõ. „rajalt maas“ ehk klientide poolt esitatud veotellimuste täitmiseks on vaja rohkem autosid võrreldes omatud autopargiga. Omatud autopargi puhul saavad veoettevõtted autoremondi ajastada autojuhi puhkeajal ehk ühtegi seisupäeva ei tule vahele ja seeläbi saavutatakse ettevõttes kõrgem efektiivsus, mis ühtlasi tagab ka kõrgema produktiivsuse.

Kolmas risk, mida ettevõtte peab renditud autopargi puhul arvestama on see, et rendileandja ei soovi tagasi väikeste kriimude ja mõlkidega autot aga paraku tuleb iga väiksemgi kriim ja mõlk eemaldada, mis juba paari auto puhul tähendab mitmetesse tuhandetesse ulatuvaid arveid. Omatud autopargi puhul selliseid vigu autot omades ja müües ei hakkagi eemaldama, sest vanal autol need pole olulised ja müügihinda mõjutavad ainult väga minimaalselt.

2 UURIMISMETOODIKA

2.1 Uurimuse strateegia

Uurimisküsimustele vastamiseks oleks vaja välja ehitada raamistik ehk teiste sõnadega määrata järgnevad sammud, mis võetakse ette selleks, et leida uurimisküsimustele vastused.

Esimeseks uurimisküsimuseks oli, et millist mõju avaldab rentautode kasutamine? Sellele küsimusele vastuse leidmiseks oleks vaja võtta küsitlusele vastanud ettevõtete hulgast 10 ettevõtet, kelle viimase 3 aasta majandusaasta aruannete põhjal moodustatakse nö. „keskmine ettevõtte“. Seejärel „keskmise ettevõtte“ baasil saadud numbritega tehakse läbi arvutused eelnevalt esitatud mõõdikute (vt. 1.9) ehk suhtarvudega ning näidatakse ära viimase 3 aasta muutuste trend. Pärast mida mõeldakse välja uued renditeenuste rakendamise stsenaariumid ning analüütiliselt integreeritakse vaadeldavale ajaperioodile (3 aastale). Olemasoleva kahe andmeallika võrdluse põhjal (enne ja pärast) võrreldakse tulemusi ning tehakse järeldusi, et kas moodustatud „keskmine ettevõtte“, mis peaks esindama neidsamu küsitlusele vastanud ettevõtteid, oleks võimeline EL-i keskkonna poliitikat silmas pidades majanduslikult toime tulema tulevate muutuste taustal.

Teiseks uurimisküsimuseks oli, et kuidas võiks rentautod olla integreeritud ettevõtte tegevusse? Antud töös kasutatakse kolme erinevat stsenaariumi. Esimese ehk 0-stsenaariumi finantsmõju hinnatakse seeläbi, et ettevõtte ei kasuta rentautosid ja omab enda ettevõtte autoparki 100% ulatuses. Teise stsenaariumi (täis autopargi rent) finantsmõju hinnatakse seeläbi, et ettevõtte kasutab rentautosid 100% ulatuses ja ei oma enda ettevõtte autoparki. Kolmanda ja ühtlasi viimase stsenaariumi (hübriid omandamine) finantsmõju hinnatakse seeläbi, et ettevõtte kasutab rentautosid 50% ulatuses ja ülejäänud 50% autopargist ettevõtte omab.

Kolmandaks uurimisküsimuseks oli, et millised riskid antud üleminekuga kaasnevad? Käesolevas töös teostatakse üleminekuga kaasnevatest riskidest lühiülevaade ja riskianalüüsi ei teostata.

2.2 Vastavate ettevõtete valimine ERAA nimekirjast

Üldkogumiks on meil ERAA liikmete nimekiri, mis koosneb 248-st ettevõttest, millest valim moodustatakse väike ja keskmise suurusega ettevõtetest [28]. Mikro ning suurettevõtted jäetakse valimist välja. Autor otsustas valimist eemaldada ka ettevõtted, kes suhtlustasandil ei valdanud Eesti keelt. Käesoleva lõputöö valimi kirjeldus sai esitatud, töö lisades (Lisa 2).

2.3 Ettevõtetes küsitluste läbiviimine

Kujundatava uurimisstrateegia osa oli ERAA liikmete nimekirjast valida välja ettevõtted, kes vastavad väike ja keskmise suurusega ettevõtete kriteeriumitele ning seejärel saata välja küsimustikud. Küsitluste vastuste põhjal on võimalik moodustada nõ. „keskmise“ ettevõtte.

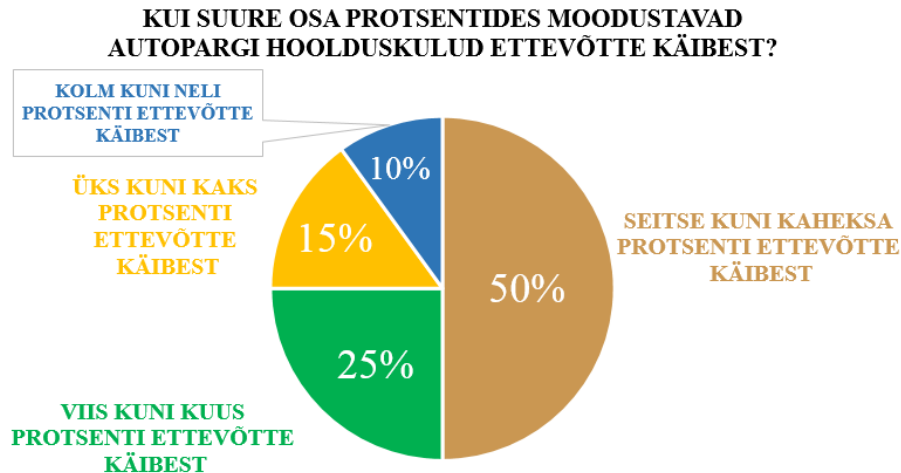
Pärast kriteeriumitele vastavate ettevõtete välja valimist saatis autor ettevõtetele välja küsimustiku Google Forms keskkonnas (Lisa 1), kus oli kokku 5 küsimust, milles autor esimest ei pidanud tarvilikuks loetleda. Küsimus seisnes ettevõtte esindatuses. Kõik viis küsimust olid valikvastustega. Antud küsimustiku loomise eesmärk oli teada saada ettevõtete autoparki ja sellega seonduvad andmed, mis on sisendiks hiljem nõ. „keskmise ettevõtte“ loomisele.

Autor kogus 20 vastust. Ebasobivalt täidetud ankeete ei olnud. Eesmärk oli koguda piisavalt palju vastuseid erinevte osapoolte käest, et „keskmise ettevõtte“ loomine oleks võimalik.

Esimene küsimus seisnes autoparki omamises. Ettevõtetelt küsiti, et kas ettevõtte omab enda autoparki? Valikuvариante oli 2. Esimene valikuvariant oli jah ja teine valikuvariant oli ei. 20-st ettevõttest 19 (95%) omas enda ettevõtte autoparki ja ainult 1 (5%) ei omanud enda ettevõtte autoparki.

Teine küsimus seisnes autoparki suuruses. Ettevõtetelt küsiti, et kui suur on teie autopark? Valikuvариante oli 4. Esimene valikuvariant oli 1-2, teine valikuvariant oli 3-4, kolmas valikuvariant oli 5 ja neljas valikuvariant oli 6+. 20-st ettevõttest 19-l (95%-l) oli ettevõtte autoparki suuruseks 6+ autot ja ainult 1-l (5%-l) oli ettevõtte autoparki suuruseks 5 autot.

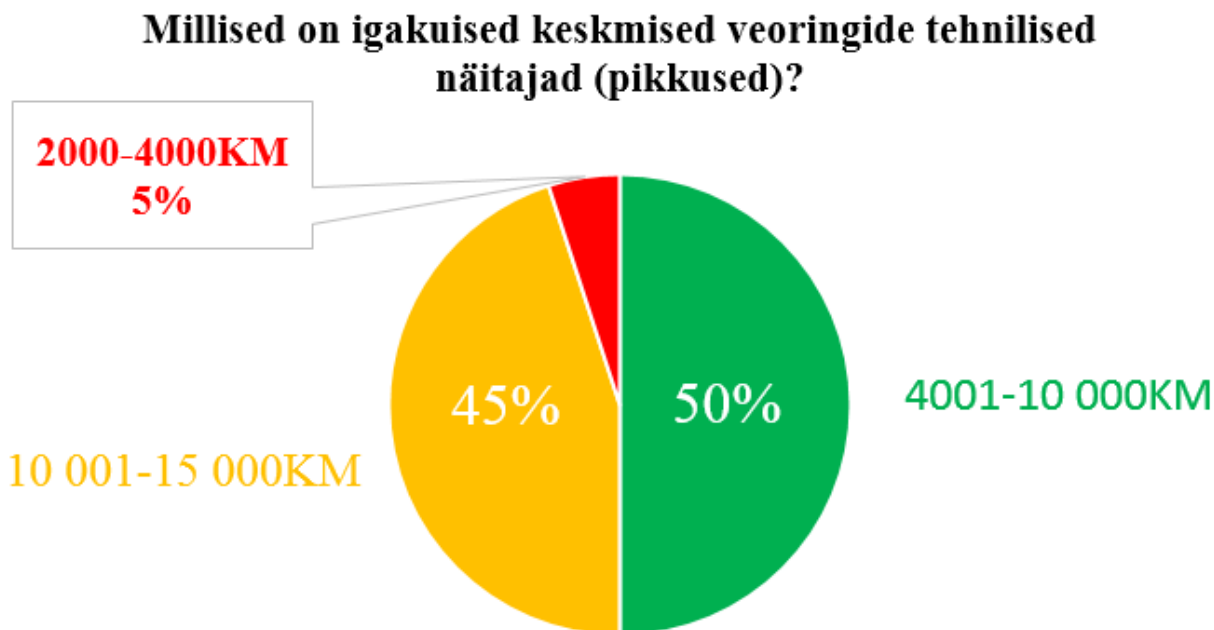
Kolmas küsimus seisnes autoparki hoolduskulude osakaalu suuruses ettevõtte käibest. Ettevõtetelt küsiti, et kui suure osa protsentides moodustavad autoparki hoolduskulud ettevõtte käibest? Valikuvариante oli 4. Esimene valikuvariant oli 1-2%, teine valikuvariant oli 3-4%, kolmas valikuvariant oli 5-6% ja neljas valikuvariant oli 7-8% (Joonis 4). 20-st ettevõttest 10-l (50%-l) oli ettevõtte autoparki hoolduskulude osakaaluks ettevõtte käibest 7-8%. 20-st ettevõttest 5-l (25%-l) oli ettevõtte autoparki hoolduskulude osakaaluks ettevõtte käibest 5-6%. 20-st ettevõttest 3-l (15%-l) oli ettevõtte autoparki hoolduskulude osakaaluks ettevõtte käibest 1-2% ja 20-st ettevõttest 2-l (10%-l) oli ettevõtte autoparki hoolduskulude osakaaluks ettevõtte käibest 3-4%.



Joonis 4. Ettevõtete tagasiside autopargi hoolduskulude osast ettevõtte käibest, autori koostatud.

Neljas küsimus seisnes põhilise tegevuspiirkonna määratlemises. Ettevõtetelt küsiti, et milline on teie ettevõtte põhiline tegevuspiirkond? Valikuvariante oli 2. Esimene valikuvariant oli rahvusvahelised veod ja teine valikuvariant oli Eesti sisesed veod. 20-st ettevõttest 18-l (90%-l) oli ettevõtte põhiliseks tegevuspiirkonnaks rahvusvahelised veod ja 20-st ettevõttest 2-l (10%-l) oli ettevõtte põhiliseks tegevuspiirkonnaks Eesti sisesed veod.

Viies küsimus seisnes igakuiste keskmiste veoringide tehnilistes näitajates. Ettevõtetelt küsiti, et millised on teie ettevõtte igakuised keskmised veoringide tehnilised näitajad (pikkused)? Valikuvariante oli 4. Esimene valikuvariant oli 4001-10000km, teine valikuvariant oli 10001-15000km, kolmas valikuvariant oli 2000-4000km ja neljas valikuvariant oli 15001-17000km (Joonis 5). 20-st ettevõttest 10-l (50%-l) oli ettevõtte igakuisteks keskmisteks veoringide tehnilisteks näitajateks (pikkusteks) 4001-10000km. 20-st ettevõttest 9-l (45%-l) oli ettevõtte igakuisteks keskmisteks veoringide tehnilisteks näitajateks (pikkusteks) 10001-15000km. 20-st ettevõttest 1-l (5%-l) oli ettevõtte igakuisteks keskmisteks veoringide tehnilisteks näitajateks (pikkusteks) 2000-4000km.



Joonis 5. Küsitletud ettevõtete igakuised keskmised veoringide pikkused

2.4 Keskmise ettevõtte loomine

Keskmise ettevõtte moodustamiseks kogutakse valimist 10 erineva ettevõtte majandusaasta aruannetest vajalikud arvud, millega on edasi võimalik arvutada välja suhtarvud ning näidata ära viimase 3 aasta muutuste trend omatud autopargi suhtes. Käibevarad on lühema kasuliku elueaga realiseeritavad varad ehk varad, mida on võimalik maha müüa. Põhivara on materiaalne või immateriaalne vara, mida ettevõtte kasutab pikema perioodi jooksul kui üks aasta. Lühiajalised kohustised on finantsvahendid, mis tuleb hiljemalt aastase perioodi jooksul tagasi maksta. Pikaajalised kohustised on finantsvahendid, mille tasumise tähtaeg on üle ühe aasta. Tegevuskulud on otsese äritegevusega seotud kulud ning need jagunevad püsi ning muutuvkuludeks. Tegevustulud on ettevõtte opereerimise tagajärjel saadud tulud ning nendeks võivad olla müügitulu, muud äritulud ja intressitulud. Koguvara on käibevarade ja põhivarade kogusumma. Kogukasum on tegevustulud miinus tegevuskulud. Autor on otsustanud keskmiste ettevõtete loomiseks välja valida ettevõtted mis on esitatud allpool olevas tabelis (Tabel 2).

Tabel 2. Ettevõtte nimekiri

Jrk. Nr.:	Ettevõtte nimetus	Reg. kood:
1	AS Saku ab	10055551
2	OÜ Astar Transport	10063148
3	AS Olbtar	10244246
4	OÜ Garant trans	10158430
5	AS Allando trailways	10310902
6	AS PN Transport	10167681
7	OÜ A.Karuse	10136491
8	OÜ Irjako	10417793
9	AS Hert-Transport	10254061
10	OÜ Contrailer	10034141

Keskmise ettevõtte moodustamiseks arvutatakse vajalike andmetega ehk seitsme kriteeriumiga (Tabel 3) läbi 10 autori poolt valitud, küsitlusele vastanud ettevõtte (Tabel 2) viimase kolme aasta keskmised kriteeriumite tulemused, vastavalt avalikult kättesaadavatel majandusaastaruannetel. Kriteeriumiteks on eelnevalt mainitud käibevara, lühiajalised kohustised, pikaajalised kohustised, tegevuskulud, tegevustulud, koguvara ja kogukasum.

Kriteeriumite keskmiste saamiseks liidetakse 10 ettevõtte vastav kriteerium kokku iga aasta peale ja jagatakse ettevõtete arvuga ehk 10-ga. Saadakse teada 2022 aastal opereerinud keskmise ettevõtte näitajad, 2021 aastal opereerinud keskmise ettevõtte näitajad ja 2020 aastal opereerinud keskmise ettevõtte näitajad (Tabel 3).

Tabel 3. Keskmise ettevõtte viimase kolme aasta näitajad, €

Kriteeriumid	2022	2021	2020
Käibevara	977159	651735	552467
Koguvara	4814010	4127580	2041078
Lühiajalised kohustised	485780	409946	312797

Kriteeriumid	2022	2021	2020
Pikaajalised kohustised	2811168	2472447	424785
Tegevustulud	3547640	2546588	2274623
Tegevuskulud	-3226709	-2507718	-2187795
Kogukasum	320931	38870	86828

2.5 Stsenaariumite väljatöötamine

Uute renditeenuste stsenaariumite väljatöötamiseks võetakse autori poolt eelnevalt valitud 10-l ettevõtte individuaalselt autode arv (kui info on saadaval) ja leitakse majandusaasta aruannetest transpordivahendite koguväärtus (Tabel 4). Transpordivahendite koguväärtus on ettevõttele kuuluva autopargi jääkväärtus ehk rahaline summa, mida ettevõtte saaks, kui ta müüks turuhinnaga endale kuuluva autopargi maha. Info individuaalsetel ettevõtetel oleva autopargi suuruse puudumise korral liidetakse saadavalolevate ettevõtete veoautode arv kokku ja jagatakse saadavalolevate ettevõtete arvuga, millel on autopargi autode arv teada.

Hübriidversioonil põhineva rendiautosid kasutava stsenaariumi puhul võetakse omatud autopargi autode arv ning pooled autod müüakse maha ehk teiste sõnadega transpordivahendite koguväärtus jagatakse kahega ja saadud kasu eest asendatakse maha müüdud autod rendiautodega 3-aastaseks perioodiks.

Kui tegemist on täielikult rendiautodel põhineva stsenaariumiga, siis võetakse omatud autopargi autod ja seejärel müüakse kõik autod maha ehk saadud kasu eest asendatakse maha müüdud autod rendiautodega 3 aastaseks perioodiks.

Renditud autopargi kasutuselevõttuga kaasnevad muutused oleksid amortisatsiooni vähenemine poole võrra ja pikaajaliste laenukohustiste tõus, mis viivad tegevuskulu alanemiseni ja kogukasumi kasvule.

AS SAKU AB-l on ettevõttes olevate veoautode arv 24 [29]. OÜ Astar Transport-il on ettevõttes olevate veoautode arv 17 [30]. AS OLBSTAR-il on ettevõttes olevate veoautode arv 50 [31]. OÜ GARANT TRANS-il on ettevõttes olevate veoautode arv 30 [32]. AS PN Transport-il on ettevõttes olevate veoautode arv 9. OÜ A.Karuse-l, AS ALLANDO TRAILWAYS-il, OÜ Irjako-l, AS Hert-Transport-il ja OÜ Contrailer-il andmed autode arvukusest puuduvad.

Saadavalolevate ettevõtete keskmine omatud autopargi suurus on 26 veoautot. Töös eeldatakse, et mittesaadavalolevate autoparkide suurus samastub 26 veoautoga.

OÜ Contrailer-il transpordivahendite koguväärtuse info oli majandusaasta aruandes puudulik, aga autor otsustas liita eelneva üheksa transpordiettevõtte transpordivahendite koguväärtuse kokku erinevate aastate lõikes eraldi ja jagada ettevõtete arvuga ehk üheksaga.

Tabel 4. Transpordivahendite koguväärtus, €

Ettevõtted	2022	2021	2020
AS SAKU AB	1187106	1281813	1189547
OÜ Astar Transport	351660	413908	531070
AS OLBSTAR	1044640	1343223	307525
GARANT TRANS	4521597	3016558	1867853
AS ALLANDO TRAILWAYS	162299	27224	7226
AS PN Transport	571981	486270	485852
A.Karuse	797667	1043114	1134760
OÜ Irjako	349450	430771	283588
AS Hert-Transport	453132	669500	729256
OÜ Contrailer	1048837	968042	726297

Hübriidversiooni puhul on transpordivahendite väärtus täpselt pool omatud autopargi väärtusest ehk transpordivahendite koguväärtusest (Tabel 5).

Tabel 5. Transpordivahendite väärtus hübriidversiooni puhul, €

Ettevõtted	2022	2021	2020
AS SAKU AB	593553	640906	594773
OÜ Astar Transport	175830	206954	265535
AS OLBSTAR	522320	671611	153762

Ettevõtte	2022	2021	2020
GARANT TRANS	2260798	1508279	933926
AS ALLANDO TRAILWAYS	81149	13612	3613
AS PN Transport	285990	243135	242926
A.Karuse	398833	521557	567380
OÜ Irjako	174725	215385	141794
AS Hert-Transport	226566	334750	364628
OÜ Contrailer	524418	484021	363148

Autor otsustas asendada maha müüdnud autod 5a vanade 650-850tuh km läbinud Volvo ja Scania veoautodega, mis baseeruvad kasutusrendil. Keskmiselt jääb taolise sõiduvahendi hind vahemikku 45-55tuh eurot + 20% käibemaks (töö kirjutamise ajal oli käibemaks 20%). Sisestades kommertssõidukiliisingu pakkuja liisingukalkulaatorisse lepinguvormiks kasutusrent, sõiduki hinnaks 60tuh eur (koos käibemaksuga), liisinguperioodiks 36 kuud, sissemakseks 10% ehk 6000€ ja jääkväärtuseks 25% ehk 15000€, saame indikatiivseks kuumakseks 1245€ pärast esmase sissemakse tegemist. Pärast 3a pikkust kasutust on liisingumaksete kogusumma 37500€, käibemaksu kogusummaks 7500€, intressikuludeks 5832,38€ ja tagasimakstav kogusumma on suuruses 50832,38€ [33].

Ettevõttes autode kasutusrendi kulu saamiseks tuleb teha tehe:

$$(A * B) + (C * D)$$

Kus, A on ettevõtte rendilevõetud autode arv, B on auto sissemakse suurus, C on kuude arv ning D on indikatiivse kuumakse suurus.

2.5.1 0-stsenaarium

0-stsenaarium on stsenaarium, kus ettevõtte jätkab oma senise tegevusega ehk autopargi omamisega ja otsustab rentautode kasutamisest loobuda.

Autopargi edasise omamise korral jätkab ettevõtte amortisatsiooni kulu tasumist, mis on sisuliselt vara väärtuse langemine ajas. Ettevõtetel on autopark kajastatud põhivarana, mille all mõeldakse

ettevõtte tegevuses kasutatavaid varasid, antud juhul materiaalseid, mille kasulik tööiga on üle ühe aasta ja soetusmaksumusega üle ettevõttes määratud piiri.

Rentautode kasutamisest loobumine tõstab autopargi omamise kulusid, mis omakorda mõjutab negatiivselt organisatsiooni majanduslikke näitajaid pikemas perspektiivis.

2.5.2 Stsenaarium 1. „Hübriid autopargi“ omandamine

Hübriid autopark, mis põhineb pooles ulatuses omatud autodel ja pooles ulatuses renditud autodel võimaldab ettevõttel mõistlikul määral edasi lükata kohustust uuendada oma sõidukiparki. Edasi on võimalik veel lükata ka kulutuste tegemist, mis kaasneks sõidukipargi võimaliku elektrifitseerimisega, mis lõppkokkuvõttes tagab kulude kokkuhoiu nii finantseerimise suhtes kui ka amorti kinnimaksmise suhtes. Teatud perioodiks rendiautosid kasutades on võimalik maksta ainult määratletud perioodi sõiduvahendite kasutamise kulu, kuna puudub vajadus kasutada ära sõiduvahendite terviklikku kasutatavat eluiga. Antud tegevusega suureneb ettevõtte lühiajalise võlgnevuse kattekordaja, tõuseb tegevustulem ehk kogukasum, tõuseb varade rentaabluse kordaja, tõuseb võlakordaja ja väheneb netovõlakoormus võrreldes omatud autopargiga.

2.5.3 Stsenaarium 2. Täis rendis olev autopark

Täisrendil baseeruv autopark, mis põhineb täies ulatuses renditud autodel, võimaldab ettevõttel täielikul määral edasi lükata kohustust uuendada oma sõidukiparki. Samamoodi on võimalik veel edasi lükata ka kulutuste tegemist, mis kaasneks sõidukipargi võimaliku elektrifitseerimisega, mis lõppkokkuvõttes tagab kulude kokkuhoiu nii finantseerimise suhtes kui ka amorti kinnimaksmise suhtes, kuna täis rendis baseeruvat autoparki kasutades ei pea ettevõtte isegi mitte maksma pooltel autodel kinni terviklikku kasutatavat eluiga ning ettevõtte maksab ainult määratletud perioodi sõiduvahendite kasutamise kulu. Antud tegevusega suureneb ettevõtte lühiajalise võlgnevuse kattekordaja, tõuseb tegevustulem ehk kogukasum, tõuseb varade rentaabluse kordaja, tõuseb võlakordaja ja väheneb netovõlakoormus veelgi rohkem võrreldes hübriid autopargi omandamisega, kus pooled autod on omatud ja teine pool on rendil.

3 TULEMUSED JA JÄRELDUSED

3.1 Keskmise ettevõtte majanduslikud tulemused (0-stsenaarium)

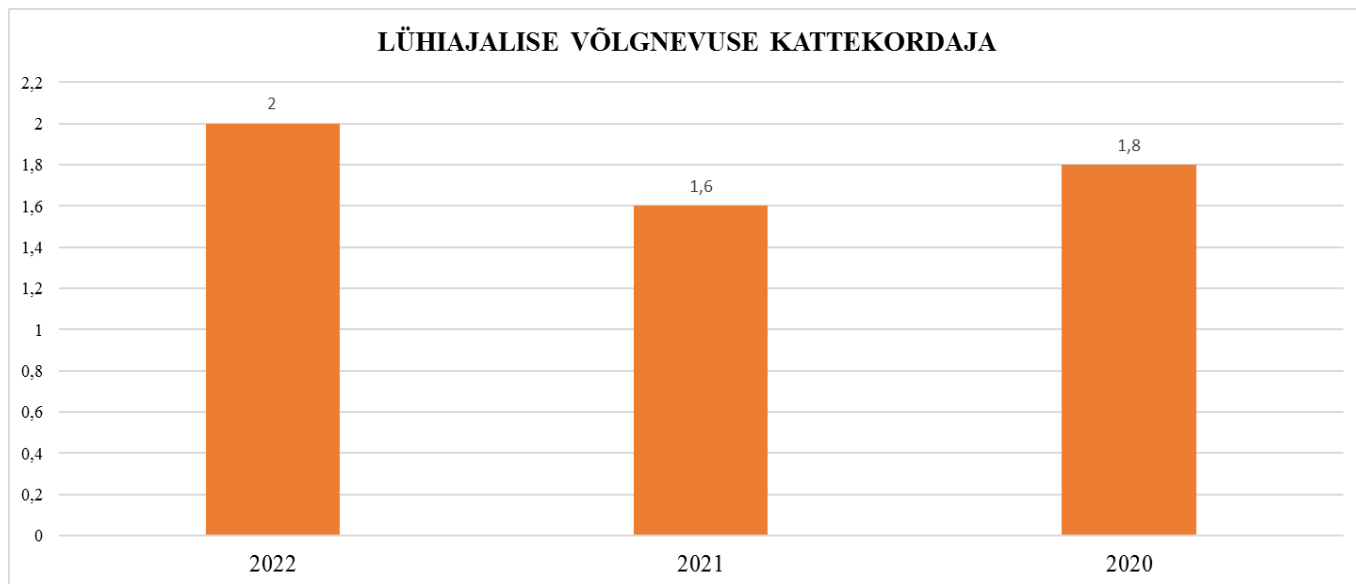
Edasi on võimalik arvutada välja suhtarvud (Tabel 6). Suhtarvude kirjeldus on toodud lõputöö autori poolt alapeatükis 1.9. Lühiajalise võlgnevuse kattekordaja leidmiseks on vaja jagada käibevara lühiajaliste kohustistega. Tegevustulemi leidmiseks on vaja lahutada tegevustuludest tegevuskulud ehk teisisõnu on tegemist kogukasumiga. Varade rentaabluse leidmiseks tuleb jagada varad kasumiga. Võlakordaja leidmiseks tuleb võtta kogukohustised ja jagada koguvaredega ning korrutada 100-ga. Netovõlakoormuse leidmiseks tuleb liita kogukohustised käibevaraga, korrutada 100-ga ja jagada tegevuskuludega.

Tabel 6. Keskmise ettevõtte viimase kolme aasta suhtarvud

Suhtarvud	2022	2021	2020
Lühiajalise võlgnevuse kattekordaja	2,00	1,60	1,80
Tegevustulem	320931,00€	38870,00€	86828,00€
Varade rentaablus	0,08	0,01	0,04
Võlakordaja	0,51	0,53	0,43
Netovõlakoormus	43,8%	51,7%	5,7%

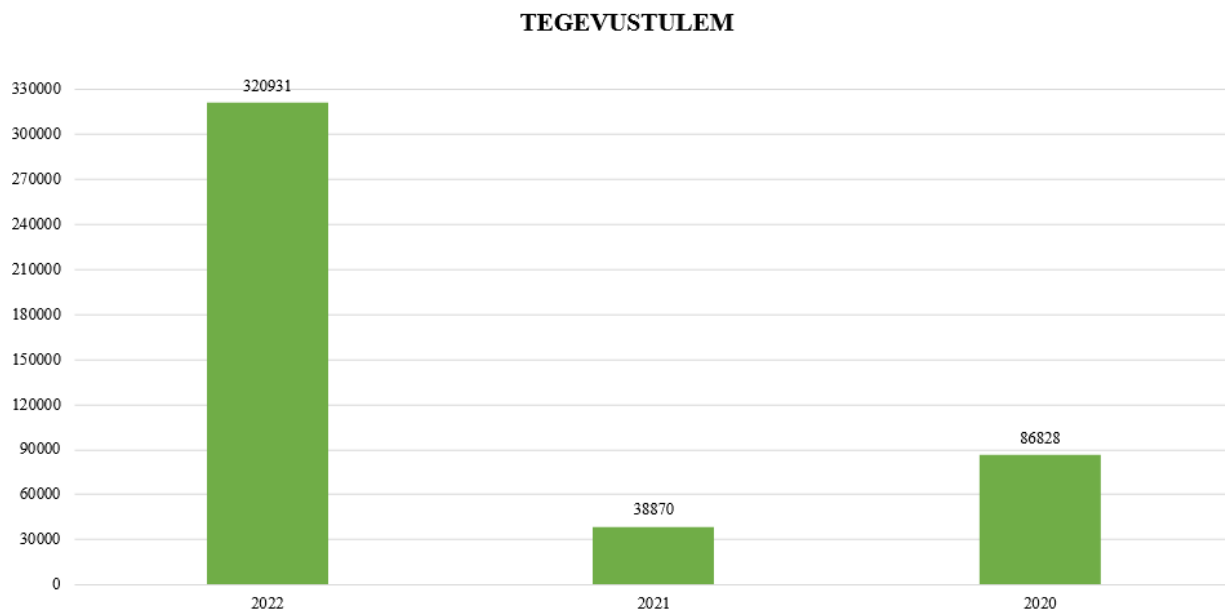
Läbi suhtarvude on võimalik näidata ära viimase 3 aasta muutuste trend.

Keskmise ettevõtte lühiajalise võlgnevuse kattekordaja oli aastal 2020 1,8 ja langes aastal 2021 1,6 peale, mis tähendab seda, et ettevõtte hakkas oma käibevara tõhusamalt ära kasutama (Joonis 6). Aastal 2022 muutus võlakordaja 1,6 pealt 2 peale, mis tähendab seda, et ettevõtte ei kasuta enam ära oma käibevara eesmärgipõhiselt, mis on veel piiripealne hea suhtarv.



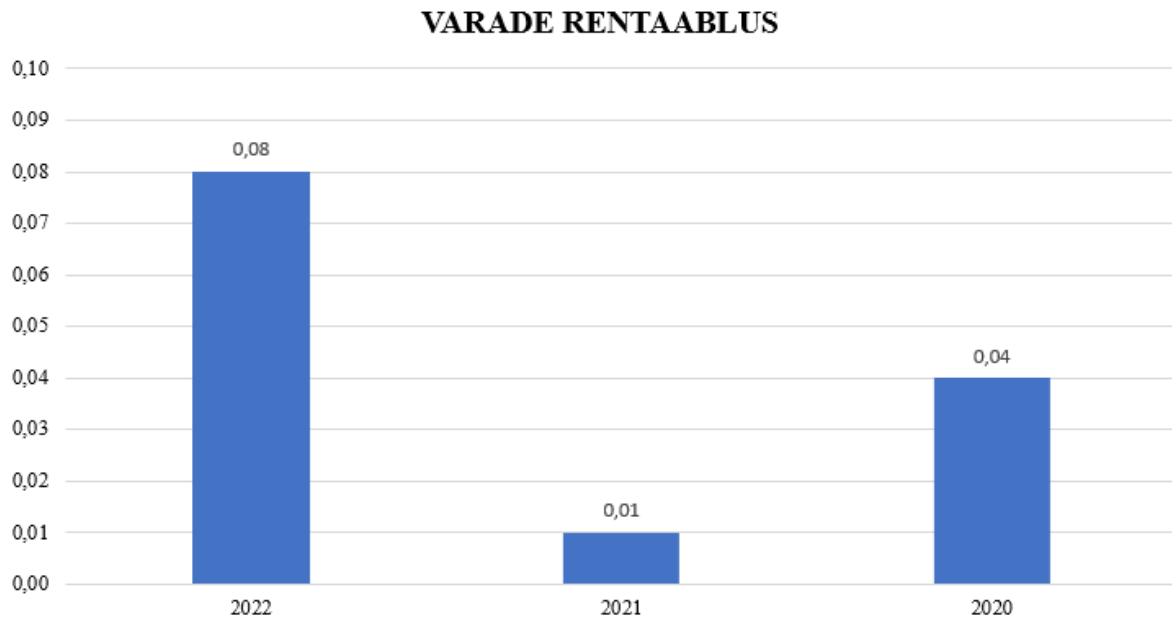
Joonis 6. Keskmise ettevõtte lühiajalise võlgnevuse kattekordaja muutus viimase 3 aasta jooksul

Keskmise ettevõtte tegevustulem oli aastal 2020 86828€ ja langes aastal 2021 38870€ peale, mis on peaaegu 50000€ kasumi langus (Joonis 7). Aastal 2022 oli tegevustulemi suur kasv 320931€-ni, kus ettevõtte kasum mitmekordistus.



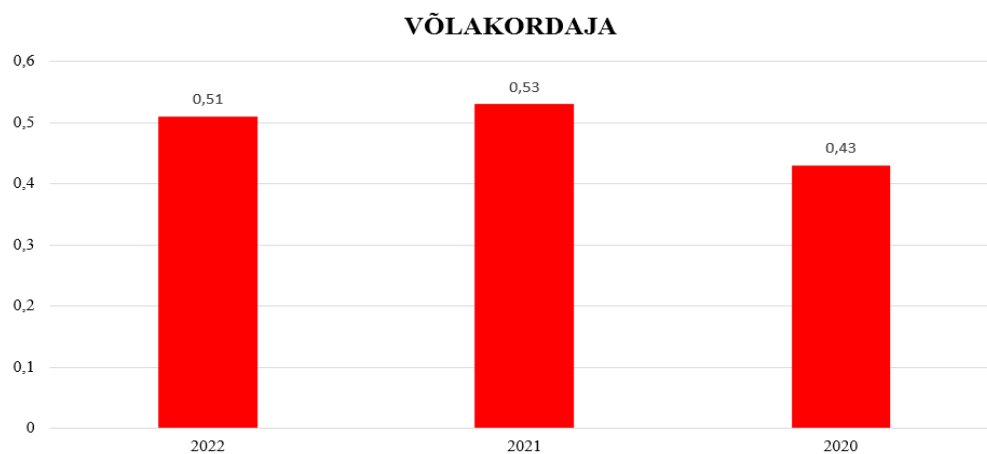
Joonis 7. Keskmise ettevõtte tegevustulemi muutus viimase 3 aasta jooksul

Keskmise ettevõtte varade rentaablus oli aastal 2020 0,04 ja langes aastal 2021 0,01 peale, mis näitab vara kasutamise ebaefektiivsuse tõusu (Joonis 8). Aastal 2022 tõusis varade rentaablus 0,01 pealt 0,08 peale, mis näitab varade kasutamise efektiivsuse tõusu.



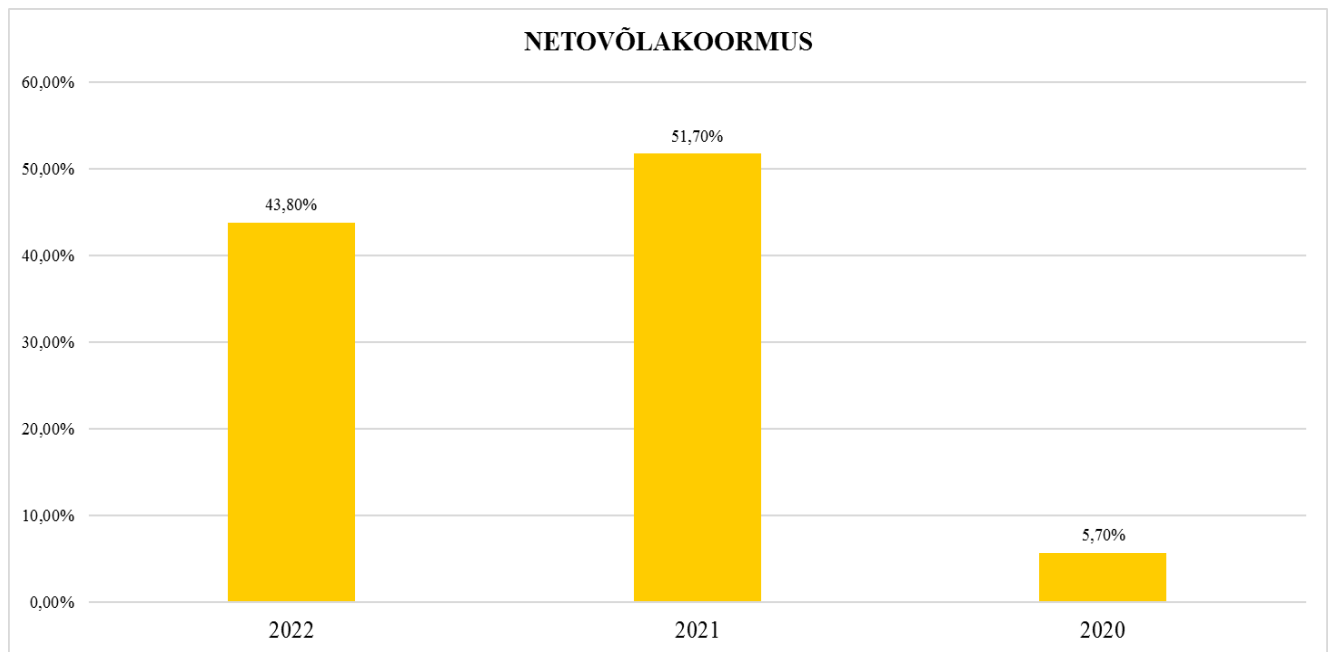
Joonis 8. Keskmise ettevõtte varade rentaabluse muutus viimase 3 aasta jooksul

Keskmise ettevõtte võlakordaja muutus oli suurim aastate 2020 ja 2021 vahel, kus võlakordaja tõusis 0,43 pealt 0,53 peale, mis tähendab seda, et ettevõtte varasid hakati rohkem võõrkapitalist finantseerima (Joonis 9). Aastate 2021 ja 2022 vahel oli näha võlakordaja kerget langust 0,53 pealt 0,51 peale, mis viitab minimaalselt võõrkapitalist finantseerimise vähenemist.



Joonis 9. Keskmise ettevõtte võlakordaja muutus viimase 3 aasta jooksul

Keskmise ettevõtte netovõlakoormus oli aastal 2020 5,7%, mis viitab ettevõtte minimaalsele finantsraskusele või maksejõuetusele (Joonis 10). Netovõlakoormuse suurt kasvu on näha aastate 2020 ja 2021 vahel, kus netovõlakoormus hüppab 5,7% pealt 51,7% peale, mis viitab sellele, et ettevõttel risk sattuda finantsraskustesse või maksejõuetusse kasvab. Kerget langust on näha aastate 2021 ja 2022 vahel, kus netovõlakoormus langeb 51,7% pealt 43,8% peale, mis viitab finantsseisundi paranemisele.



Joonis 10. Keskmise ettevõtte netovõlakoormuse muutus viimase 3 aasta jooksul

Moodustatud „keskmine ettevõtte“ omab enda autoparki, kuhu kuulub 26 autot, peamiseks opereerimispiirkonnaks on rahvusvahelised veod ja igakuiseks keskmiseks veoringi pikkuseks on 4000-15 000km ning hoolduskuludeks kulub 5-8% ettevõtte käibest.

3.2 Stsenaarium 1 tulemused

Stsenaarium 1 põhines hübriid autopargi opereerimisel, mis koosnes pooles ulatuses omatud autodel ja pooles ulatuses renditud autodel. Stsenaarium 1 puhul on välja arvatud sarnaselt 0-stsenaariumile vastavad kriteeriumite näitajad. Kriteeriumiteks on eelnevalt mainitud käibevara, lühiajalised kohustised, pikaajalised kohustised, tegevuskulud, tegevustulud, koguvara ja kogukasum.

Edasi oli võimalik arvutada välja sarnaselt 0-stsenaariumile suhtarvud stsenaarium 1-le (Tabel 7). Suhtarvude kirjeldus on toodud lõputöö autori poolt alapeatükis 1.9. Uute suhtarvude võrdlustega on võimalik näidata ettevõtete finantsseisu muutusi kas paremuse või halvemuse poole.

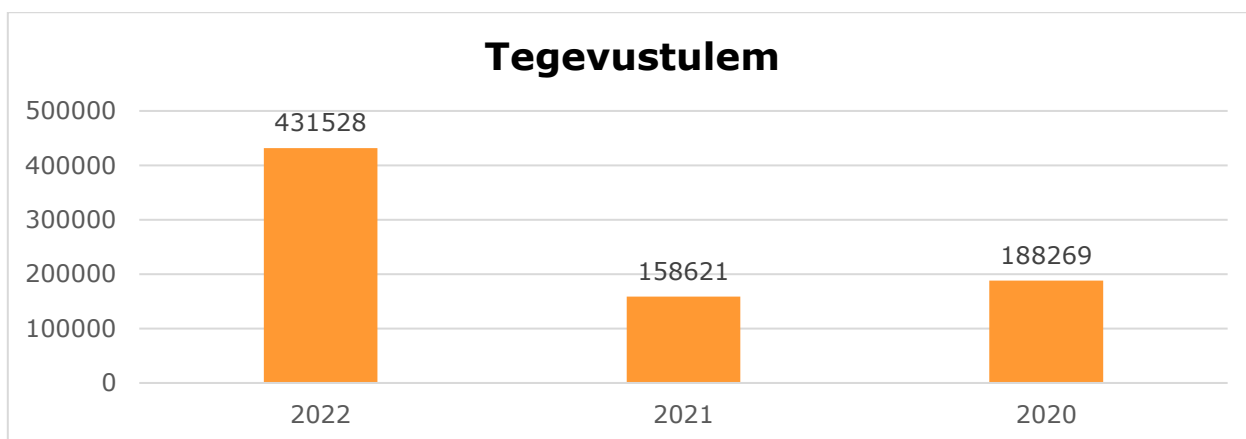
Tabel 7. Stsenaarium 1 hübriid autopargi suhtarvude võrdlus stsenaarium 0-ga ehk omatud autopargiga.

LÜHIAJALISE VÕLGNEVUSE KATTEKORDAJA			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	2,00	1,60	1,80
1- Stsenaarium	2,80	2,70	2,70
TEGEVUSE TULEM			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	320931,00	38870,00	86828,00
1- Stsenaarium	431528,00	158621,00	188269,00
VARADE RENTAABLUS			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	0,08	0,01	0,04
1- Stsenaarium	0,16	0,09	0,13
VÕLAKORDAJA			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	0,51	0,53	0,43
1- Stsenaarium	0,53	0,55	0,50

NETOVÕLAKOORMUS			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	43,80	51,70	5,70
1- Stsenaarium	30,70	-48,40	-54,00

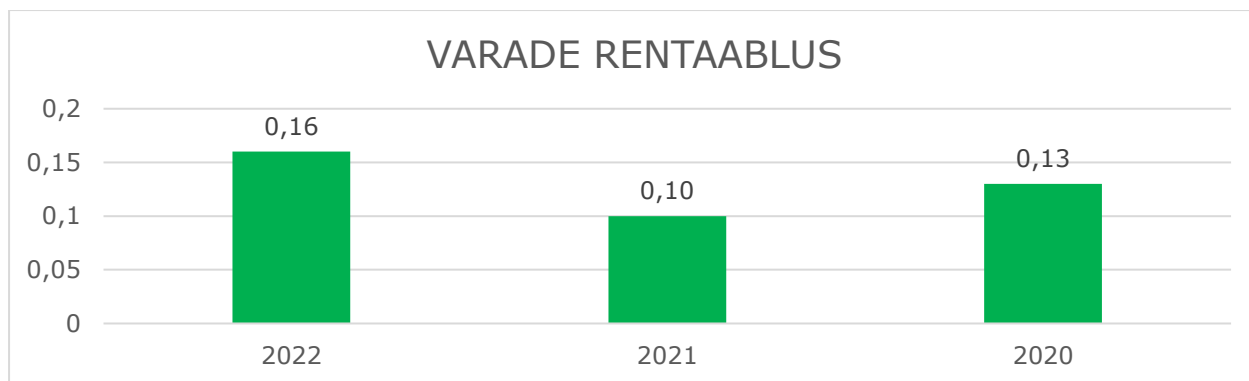
Lühiajalise võlgnevuse kattekordaja näitab, kas ettevõtte suudab majandusaasta kohustisi täita. 1-stsenaariumi puhul on näha võrreldes 0-stsenaariumiga, et lühiajalise võlgnevuse kattekordaja on tõusnud tugevalt üle 2 ehk ettevõtte ei kasuta oma käibevara tõhusalt. Ettevõttel kohustiste täitmisega probleeme ei esine, kuna kattekordaja ei ole väiksem kui 1.

Suurt muutust on näha tegevuse tulemis, kus 1-stsenaariumi puhul on näha võrreldes 0-stsenaariumiga, et tulemi ehk kogukasumi muutus on keskmiselt tõusnud 100 000€- võrra paremuse poole (Joonis 11).



Joonis 11. 1-stsenaariumi hübriid ettevõtte tegevustulem viimase 3 aasta jooksul

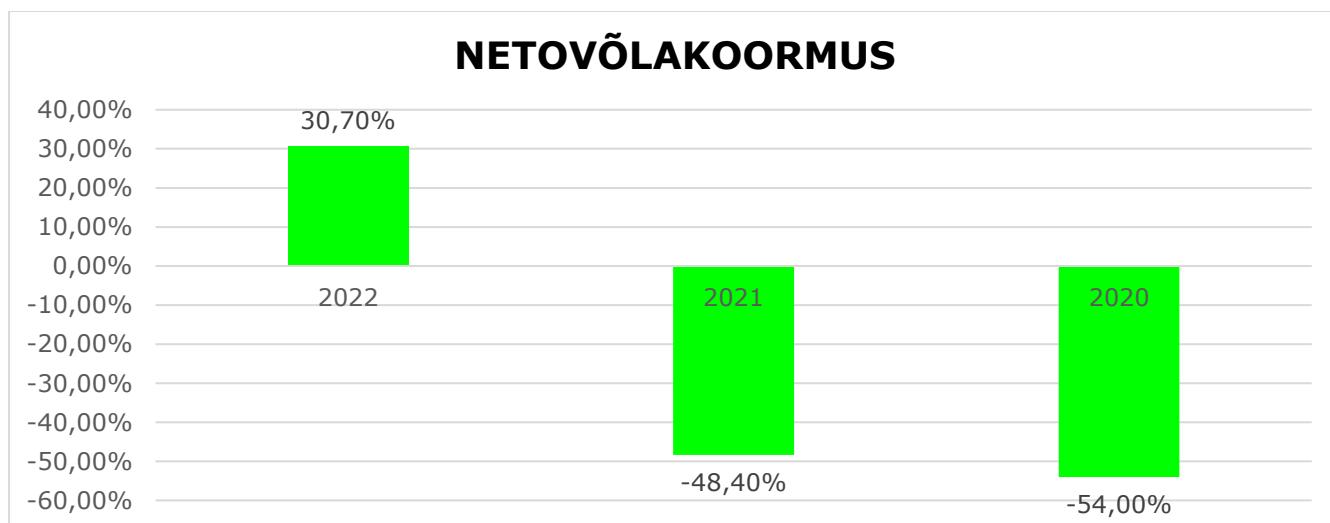
Varade rentaablus (ROA) ehk üks rentaabluse suhtarve näitab, kui efektiivselt ettevõtte kasutab oma varasid ehk kui hästi on korraldatud organisatsiooni majanduslik tegevus. Varade rentaablus kordaja mitmekordistumine näitab ära, et ettevõtte kasutab oma varasid palju efektiivsemalt (Joonis 12).



Joonis 12. 1-stsenaariumi hübriid ettevõtte varade rentaablus viimase 3 aasta jooksul

Võlakordaja on finantssuhtarv, mis näitab ära, kui suure osa ettevõtte koguvarest moodustab laenukapital. 1-stsenaariumi puhul on näha võrreldes 0-stsenaariumiga, et kordajad jäävad samasse suurusjärku aga on näha ikkagi väikest tõusu. Kordaja tõus viitab sellele, et finantseeritakse enam ettevõtja varasid võõrkapitalist.

Netovõlakoormus näitab seda, kui majanduslikult jõuline on ettevõtte oma likviidsete varade alusel oma võlgasi likvideerida ning kui suur osakaal nendest likviidsetest varadest ettevõttel on. 1-stsenaariumi puhul on näha võrreldes 0-stsenaariumiga, et positiivne netovõlakoormus on muutunud negatiivseks netovõlakoormuseks ehk potentsiaalsed ettevõtte finantsraskused ja maksejõuetus on muutunud positiivseks finantsseisundiks (Joonis 13).



Joonis 13. 1-stsenaariumi hübriid ettevõtte netovõlakoormus viimase 3 aasta jooksul

3.3 Stsenaarium 2 tulemused

Stsenaarium 2 põhines täielikult renditud autopargi opereerimisel. Stsenaarium 2 puhul on välja arvatud sarnaselt 0-stsenaariumile vastavad kriteeriumite näitajad. Kriteeriumiteks on eelnevalt mainitud käibevara, lühiajalised kohustised, pikaajalised kohustised, tegevuskulud, tegevustulud, koguvara ja kogukasum.

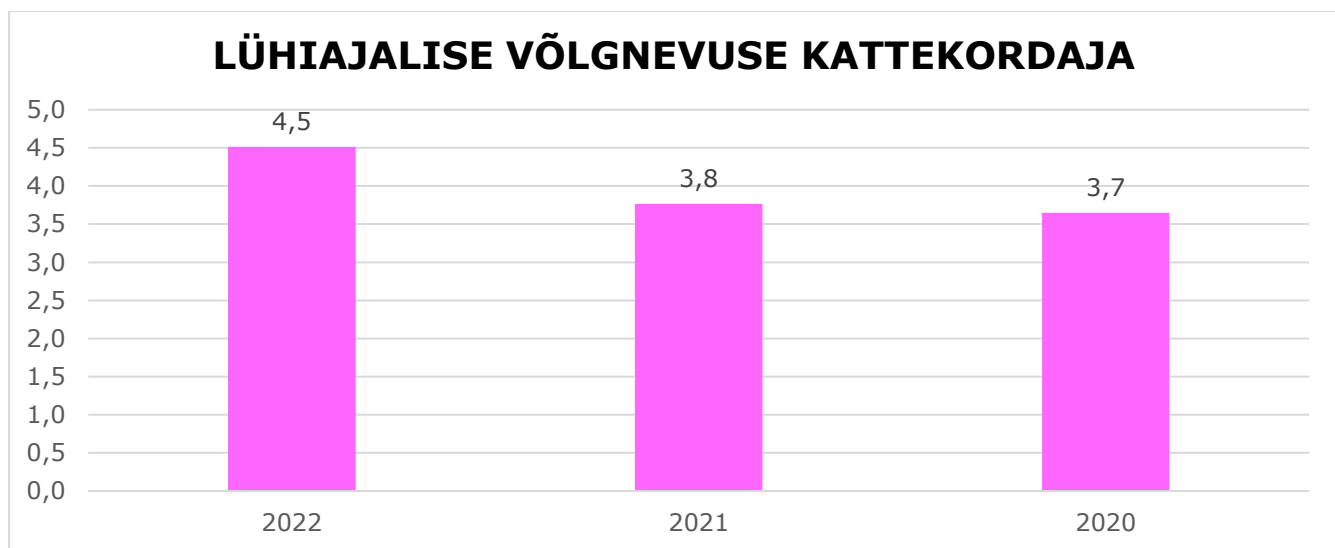
Edasi oli võimalik arvutada välja sarnaselt 0-stsenaariumile suhtarvud stsenaarium 2-le (Tabel 8). Suhtarvude kirjeldus on toodud lõputöö autori poolt alapeatükis 1.9. Uute suhtarvude võrdlustega on võimalik näidata ettevõtete finantsseisu muutusi kas paremuse või halvemuse poole.

Tabel 8. Stsenaarium 2 täielikult renditud autopargi suhtarvude võrdlus stsenaarium 0-ga.

LÜHIAJALISE VÕLGNEVUSE KATTEKORDAJA			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	2,00	1,60	1,80
2- Stsenaarium	4,50	3,80	3,70
TEGEVUSE TULEM			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	320931,00	38870,00	86828,00
2- Stsenaarium	533354,00	278372,00	289710,00
VARADE RENTAABLUS			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	0,08	0,01	0,04
2- Stsenaarium	0,28	0,16	0,24
VÕLAKORDAJA			

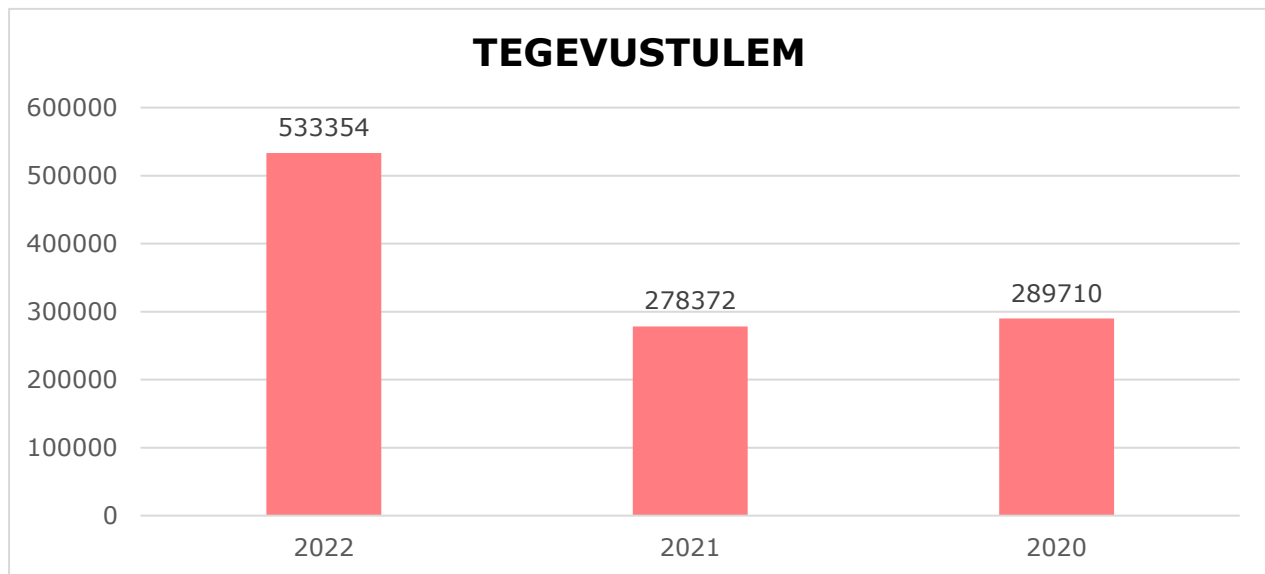
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	0,51	0,53	0,43
2- Stsenaarium	0,55	0,53	0,52
NETOVÕLAKOORMUS			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	43,80	51,70	5,70
2- Stsenaarium	9,20	-52,60	-53,00

Lühiajalise võlgnevuse kattekordaja näitab, kas ettevõtte suudab majandusaasta kohustisi täita. 2-stsenaariumi puhul on näha võrreldes 0-stsenaariumiga, et lühiajalise võlgnevuse kattekordaja on tõusnud tugevalt üle 3 ehk ettevõtte ei kasuta oma käibevara tõhusalt. Ettevõttel kohustiste täitmisega probleeme ei esine, kuna kattekordaja ei ole väiksem kui 1 (Joonis 14).

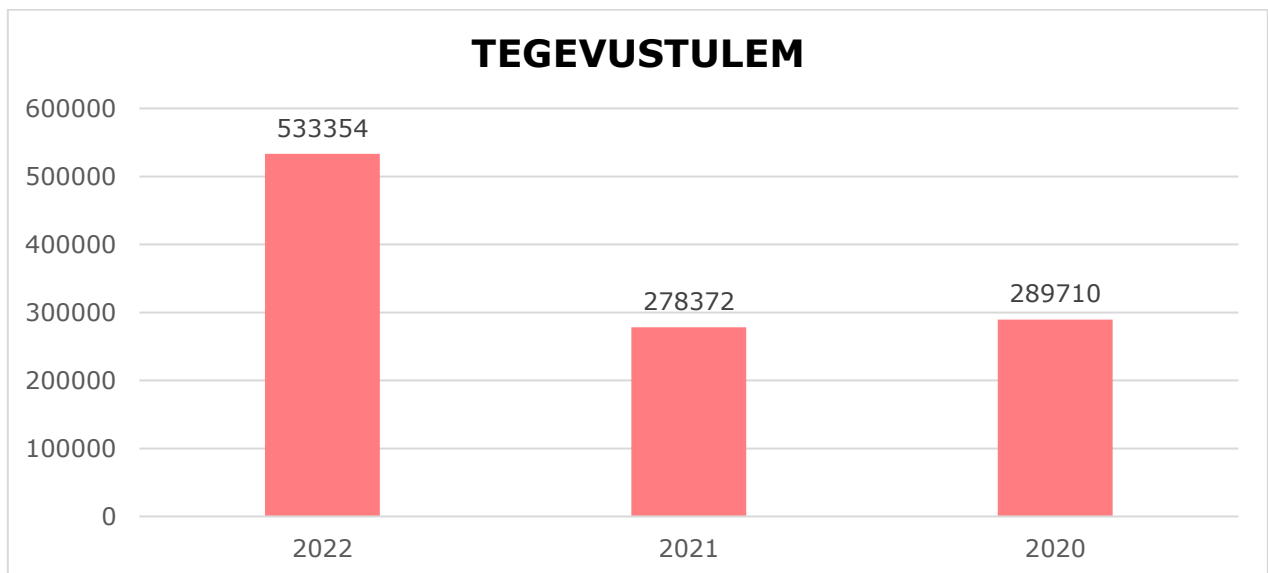


Joonis 14. 2-stsenaariumi täisrendil ettevõtte lühiajalise võlgnevuse kordaja viimase 3 aasta jooksul

Suurt muutust on näha tegevuse tulemis, kus 1-stsenaariumi puhul on näha võrreldes 0-stsenaariumiga, et tulemi ehk kogukasumi muutus on keskmiselt tõusnud 200 000€- võrra paremuse poole (

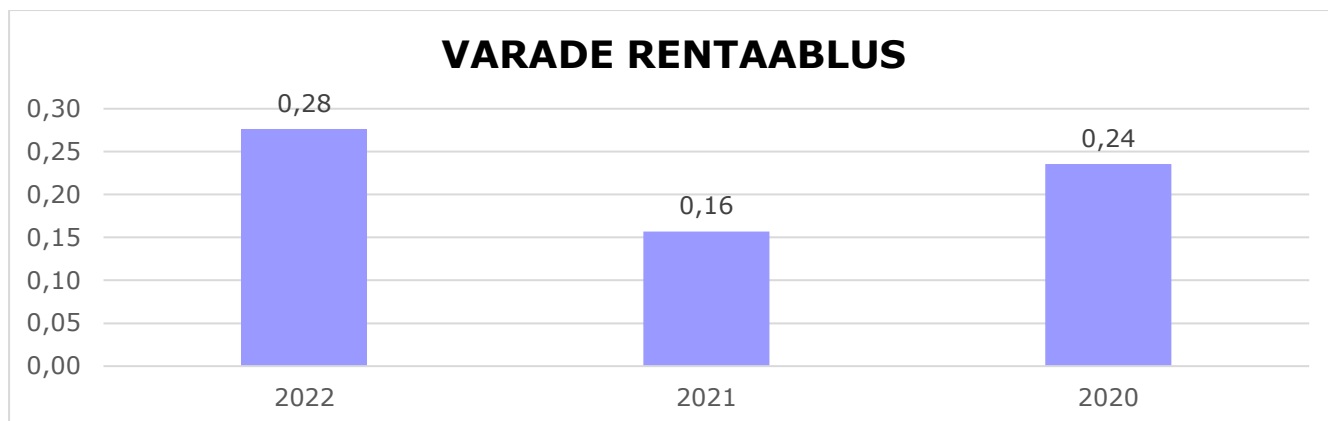


Joonis 15).



Joonis 15. 2-stsenaariumi täisrendil ettevõtte tegevustulem viimase 3 aasta jooksul

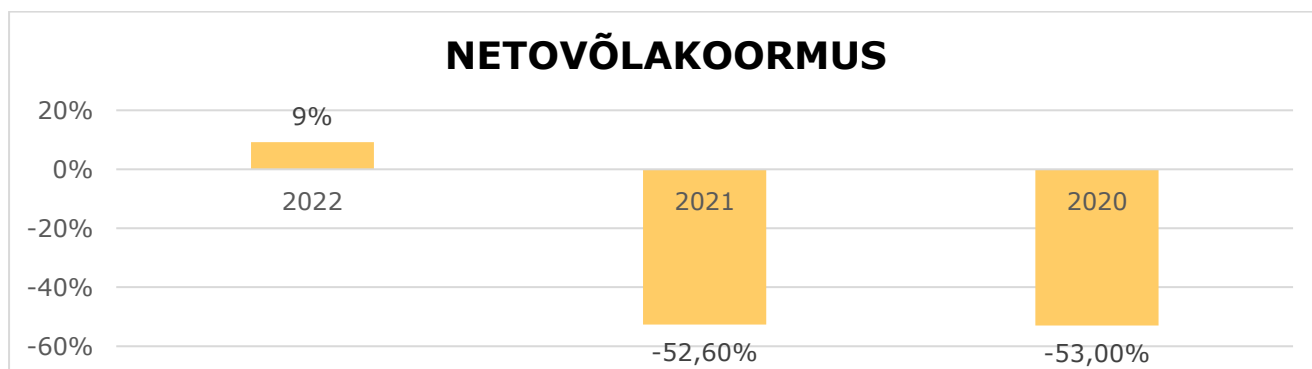
Varade rentaablus (ROA) ehk üks rentaabluse suhtarve näitab, kui efektiivselt ettevõtte kasutab oma varasid ehk kui hästi on korraldatud organisatsiooni majanduslik tegevus. Varade rentaablus kordaja mitmekordistumine näitab ära, et ettevõtte kasutab oma varasid palju efektiivsemalt (Joonis 16).



Joonis 16. 2-stsenaariumi täisrendil ettevõtte varade rentaablus viimase 3 aasta jooksul

Võlakordaja on finantssuhtarv, mis näitab ära, kui suure osa ettevõtte koguvarest moodustab laenukapital. 2-stsenaariumi puhul on näha võrreldes 0-stsenaariumiga, et kordajad jäävad samasse suurusjärku aga on näha ikkagi väikest tõusu. Kordaja tõus viitab sellele, et finantseeritakse enam ettevõtja varasid võõrkapitalist.

Netovõlakoormus näitab seda, kui majanduslikult jõuline on ettevõtte oma likviidsete varade alusel oma võlgasi likvideerida ning kui suur osakaal nendest likviidsetest varadest ettevõttel on. 2-stsenaariumi puhul on näha võrreldes 0-stsenaariumiga, et positiivne netovõlakoormus on muutunud negatiivseks netovõlakoormuseks ehk potentsiaalsed ettevõtte finantsraskused ja maksejõuetus on muutunud positiivseks finantsseisundiks (Joonis 17).



Joonis 17. 2-stsenaariumi täisrendil ettevõtte netovõlakoormus viimase 3 aasta jooksul

3.4 Võrdlusanalüüs

Transpordi ja logistika VKE-de rendiautodel põhineva autopargi kasulikkuse mõõtmiseks teostatakse võrdlusanalüüs, et näha 0-stsenaariumi, 1-stsenaariumi ja 2-stsenaariumi-st tulenevaid positiivseid ja negatiivseid majanduslikke aspekte (Tabel 9).

Tabel 9. Stsenaarium 1 ja stsenaarium 2 suhtarvude võrdlus stsenaarium 0-ga.

LÜHIAJALISE VÕLGNEVUSE KATTEKORDAJA			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	2,00	1,60	1,80
1- Stsenaarium	2,80	2,70	2,70
2- Stsenaarium	4,50	3,80	3,70
TEGEVUSE TULEM			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	320931,00	38870,00	86828,00
1- Stsenaarium	431528,00	158621,00	188269,00
2- Stsenaarium	533354,00	278372,00	289710,00
VARADE RENTAABLUS			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	0,08	0,01	0,04
1- Stsenaarium	0,16	0,09	0,13

2- Stsenaarium	0,28	0,16	0,24
VÕLAKORDAJA			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	0,51	0,53	0,43
1- Stsenaarium	0,53	0,55	0,50
2- Stsenaarium	0,55	0,53	0,52
NETOVÕLAKOORMUS			
	2022	2021	2020
0- Stsenaarium	43,80	51,70	5,70
1- Stsenaarium	30,70	-48,40	-54,00
2- Stsenaarium	9,20	-52,60	-53,00

Kui aastal 2020 oleks keskmises transpordi ja logistika VKE-s vastu võetud otsus kasutusele võtta rendiautod, kas osalisel määral või täielikul määral, oleks lühiajalise võlgnevuse kattekordaja näidanud stabiilset tõusu aastate lõikes (2020-2023). Lühiajalise võlgnevuse kattekordaja oleks tõusnud 1-stsenaariumi korral ja 2-stsenaariumi korral veel enamgi. Lühiajalise võlgnevuse kattekordaja tõus tähendab, et ettevõtte ei kasuta oma käibevara tõhusalt ning ühtlasi oleks see ka näidanud ära, et ettevõtte suudab majandusaasta kohustisi täita ehk teenindada ära oma laenud.

Rendiautode potentsiaalse kasutuselevõttuga oleks kaasnenud tegevustulemi tõus nii 1-stsenaariumi korral ja veelgi enam ka täielikult renditud autopargi korral, mis oleks näidanud, et ettevõtte on eesmärgipäraselt kasutanud oma varasid tegevustulemuste loomisel.

Varade rentaablus oleks aastatel 2020-2023 läinud tõusuteele ehk iga ettevõttesse varasse investeeritud euro oleks teeninud ettevõttele kõrgemat kasumit, seda nii 1-stsenaariumi korral kui ka 2-stsenaariumi korral.

Võlakordaja oleks pärast rendiautode potentsiaalset kasutuselevõttu jäänud üldiselt samasse suurusjärku aga trend oleks ikkagi olnud võlakordaja tõus nii 1-stsenaariumi korral kui ka 2-stsenaariumi korral, mis viitaks sellele, et võõrkapitalist finantseeritakse enamikke ettevõtja varasid.

Netovõlakoomus oleks liikunud aastatel 2020-2023 positiivse skaala pealt ehk võimalike finantsraskuste ja maksejõuetuse juurest negatiivse skaala peale ehk tugevamale finantsseisundile.

3.5 Järeldused ja ettepanekud

Uurimistöö autor on teinud keskmise transpordi ja logistika VKE finantstulemuste ja suhtarvude põhjal järeldused, mis puudutavad vastavates ettevõtetes rentautode kasutuselevõttu, kas osalisel või täielikul määral. Autor lisas ka omapoolsed ettepanekud, et kuidas transpordi ja logistika VKE võiks rentautod kasutusele võtta, milline finantsiline mõju rentautode kasutamisega kaasneb ja milliste riskidega vastavad ettevõtted autopargi ülemineku juures kokku puutuvad.

Analüüsi tulemuste käigus selgus, et enamus ettevõtteid (95%) opereerivad hetkeses majanduskeskkonnas omatud autopargiga, kuhu kuulub 6+autot (95%) ja tegeletakse rahvusvaheliste vedudega (90%). Igakuiste keskmiste veoringide tehnilised pikkused on suurusjärgus 4000-15000km (95%).

Rentautode osalise ehk hübriidvormis kasutuselevõttuga (1-stsenaarium) oleks tõusnud ettevõtete suutlikkus teenindada ära oma laenud, eesmärgipärasemalt kasutatud ära oma varasid tegevustulemuste loomisel, iga ettevõtte varasse investeeritud euro oleks toonud kõrgemat kasumit ja üleüldiselt oleks ettevõtte finantsseis paranenud.

Rentautode osalise ehk hübriidvormis kasutuselevõttuga (1-stsenaarium) kaasnenud negatiivsed mõjud oleks olnud käibevara mittetõhus kasutamine ja ettevõtja varade finantseerimine suures osas võõrkapitalist.

Täielikult renditud autopargi kasutuselevõttuga (2-stsenaarium) oleks veelgi enam tõusnud ettevõtete suutlikkus teenindada ära oma laenud võrreldes 1- stsenaariumiga, veelgi enam oleks eesmärgipärasemalt kasutatud ära oma varasid võrreldes 1- stsenaariumiga tegevustulemuste loomisel, iga ettevõtte varasse investeeritud euro oleks toonud veelgi kõrgemat kasumit võrreldes

1- stsenaariumiga ja üleüldiselt oleks ettevõtte finantsseis veelgi paranenud võrreldes 1- stsenaariumiga.

Täielikult renditud autopargi kasutuselevõtuga (2-stsenaarium) kaasnenud negatiivsed mõjud oleks olnud käibevara mittetõhus edasikasutamise jätkumine ja suurem tõus ning veelgi suurem võõrkapitalist ettevõtja varade finantseerimine.

Autori omapoolne ettepanek, kuidas transpordi ja logistika VKE-d võiksid rentautod kasutusele võtta oleks hübriidvormis ehk rentautode osalise kasutamise rakendamine. Rentautode osalise kasutamise rakendamine võimaldab ettevõtetel parandada oma finantstulemusi ja suhtarve, samas hoides transformatsiooniga kaasnevad riskid tasakaalus. Autor soovib täielikult renditud autoparki vältida, kuna transformatsiooniga kaasnevad riskid ületavad ettevõtte opereerimisest saadavat tulu ehk kasu.

KOKKUVÕTE

Käesoleva uurimistöö prioriteediks oli uurida, et mis meetodeid peavad transpordi ja logistika VKE-d rakendama enda autopargi suhtes, et vähendada keskkonna jalajälge ja paisata vähem CO₂ keskkonda, mis on sätestatud Euroopa Liidu erinevatele keskkonna ja kliimaalaste direktiivide tõttu.

Andmete kogumiseks filtreeris autor ERAA liikmete nimekirjast välja väike ja keskmise suurusega ettevõtted ning seejärel saatis ettevõtetele välja küsimustikud. Küsitluste vastuste põhjal oli võimalik moodustada nö. „keskmise“ ettevõtte, mis iseloomustaks hetkel majanduskeskkonnas opereerivaid transpordi ja logistika VKE-sid (0-stsenaarium).

Pärast vastuste saamist otsustas autor võtta küsimustikule vastanud ettevõtete hulgas 10-ettevõtte majandusaasta aruannetest vajalikud arvud, millega arvutada välja suhtarvud ning näidata ära viimase 3 aasta muutuste trend omatud autopargi suhtes.

Edasi töötati välja uued renditeenuste stsenaariumid nii hübriid autopargi omamisele (1-stsenaarium) ja ka täielikult renditud autopargi omamisele (2-stsenaarium), et arvutada välja finantstulemuste erinevused ja suhtarvude muutused.

Rentautode osalise ehk hübriidvormis kasutuselevõtuga (1-stsenaarium) oleks tõusnud ettevõtete suutlikkus teenindada ära oma laenud, eesmärgipärasemalt kasutatud ära oma varasid tegevustulemuste loomisel, iga ettevõtte varasse investeeritud euro oleks toonud kõrgemat kasumit ja üldiselt oleks ettevõtte finantsseis paranenud. Rentautode osalise ehk hübriidvormis kasutuselevõtuga (1-stsenaarium) kaasnenud negatiivsed mõjud oleks olnud käibevara mittetõhus kasutamine ja ettevõtja varade finantseerimine suures osas võõrkapitalist.

Täielikult renditud autopargi kasutuselevõtuga (2-stsenaarium) oleks veelgi enam tõusnud ettevõtete suutlikkus teenindada ära oma laenud võrreldes 1- stsenaariumiga, veelgi enam oleks eesmärgipärasemalt kasutatud ära oma varasid võrreldes 1- stsenaariumiga tegevustulemuste loomisel, iga ettevõtte varasse investeeritud euro oleks toonud veelgi kõrgemat kasumit võrreldes 1- stsenaariumiga ja üldiselt oleks ettevõtte finantsseis veelgi paranenud võrreldes 1- stsenaariumiga. Täielikult renditud autopargi kasutuselevõtuga (2-stsenaarium) kaasnenud negatiivsed mõjud oleks olnud käibevara mittetõhus edasikasutamise jätkumine ja suurem tõus ning veelgi suurem võõrkapitalist ettevõtja varade finantseerimine.

Uuringust tulenevate järelduste ja kogutud informatsiooni põhjal teeb autor ühe ettepaneku, kuidas transpordi ja logistika VKE-d võiksid rentautod kasutusele võtta. Ettepanek hõlmab hübriidvormis

autopargi rakendamist ehk rentautode osalist kasutamist. Rentautode osalise kasutamise rakendamine võimaldab ettevõtetel parandada oma finantstulemusi ja näha positiivseid suhtarvude muutusi, samas hoides transformatsiooniga kaasnevad riskid tasakaalus. Autor soovib täielikult renditud autoparki vältida, kuna transformatsiooniga kaasnevad riskid ületavad ettevõtte opereerimisest saadavat tulu ehk kasu.

Teravalt päevakorral oleva kliimapolitiika tõttu leiab autor, et hübriidvormis ehk rentautode osaline kasutamine aitab transpordi ja logistika VKE-del parandada majanduslikku kestlikkust ja samas hoida tasakaalus üleminekuga kaasnevad riskid tänapäeva kõrge euribori, Euroopa Liidu poolt sätestatud erinevate keskkonna ja kliimaalaste direktiivide ning täbara majandusolukorra tingimustes. Autor peab oluliseks, et antud teemat tuleks transpordi ja logistika VKE-del täiendavalt uurida, arvestades, et Euroopa Liidu kliimaseaduste kohaselt peavad EL-i riigid aastaks 2030 vähendama heitgaaside koguseid vähemalt 55%, et saavutada kliimanetraalsus aastaks 2050.

SUMMARY

This summary provides a comprehensive overview of a research study assessing: *The use of rental cars in logistics SME-s compared to owned car fleet in the context of economic sustainability*. This study is driven by the latest directives established by the European Union and development strategies in the short- and long-term planning horizon. This study aims to research what methods transportation and logistics SME-s have to apply to their fleet in order to reduce the environmental footprint and emit less CO₂ into the environment, which is stipulated due to the various environmental and climate directives of the European Union.

The purpose of this thesis is to clarify whether the use of rental cars and rental car service in transportation and logistics SME-s reduces the costs of owning a car fleet, and to investigate whether the economic sustainability of the company is thereby improved.

Research questions include:

1. What is the financial impact of using rental cars?
2. How could rental cars be integrated into the company's operations?
3. What risks are involved in this transition?

To collect data, the author filtered out SME-s from the list of ERAA members, and then sent out questionnaires to the companies. Based on the answers to the surveys, it was possible to form so called „average“ company, which would characterize transportation and logistics SME-s currently operating in the economic environment (scenario 0). After receiving the answers, the author decided to take the necessary numbers from the annual reports of 10 companies amongst the companies that answered the questionnaire, with which to calculate the ratios and show the trend of potential changes in the last 3 years in relation to the owned car fleet.

Further, new rental service scenarios for both hybrid (partial introduction of rental cars) fleet ownership (scenario 1) and fully rented fleet ownership (scenario 2) were developed to calculate differences in financial performance and changes in ratios.

The study revealed, that with the partial or hybrid introduction of rental cars (scenario 1), the ability of companies to service their loans would have increased, their assets would have been used more purposefully in creating operational results, each euro invested in the company's assets would have brought a higher profit, and overall the company's financial position would have improved. The

negative effects associated with the partial or hybrid introduction of rental cars (scenario 1) would have been the inefficient use of current assets and the financing of the company's assets largely from foreign capital.

With the introduction of a fully rented car fleet (scenario 2), the ability of companies to service their loans would have increased even more compared to scenario 1, their assets would have been used even more purposefully in creating operational results compared to scenario 1, each euro invested in the company's assets would have brought an even higher profit compared to scenario 1, and overall the company's financial position would have improved even more compared to scenario 1. The negative effects associated with the introduction of fully rented car fleet (scenario 2) would have been the continuation and higher increase in the inefficient use of current assets and even greater financing of the company's assets largely from foreign capital.

Based on the conclusions from the research and collected information, the author makes one proposal on how transportation and logistics SME-s could use rental cars. The proposal includes the implementation of a car fleet in hybrid form, i.e. partial use of rental cars. The implementation of partial use of rental cars allows companies to improve their financial results and see positive changes in ratios, while keeping the risks associated with the transformation in balance. The author recommends avoiding a fully rented car fleet, as the risks associated with the transformation exceed the income or benefits, that come from operating the company.

Due to the climate policy that is acutely on the agenda, the author believes, that the hybrid form, i.e. the partial use of rental cars, helps transportation and logistics SME-s to improve their economic sustainability. Whilst improving the economic sustainability of transportation and logistics SME-s, at the same time it helps to balance the risks associated with the transition in the conditions of today's high Euribor, various environmental and climate directives set by the European Union, and the overall poor economic situation. The author considers it important, that this topic should be further investigated by transportation and logistics SME-s, considering that according to the climate laws of the European Union, EU countries must reduce the amount of exhaust gases by at least 55% by 2030 in order to achieve climate neutrality by 2050.

VIIDATUD ALLIKAD

- [1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2021/1119, 30. juuni 2021, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus), vol. 243. 2021, [Võrgumaterjal]. Available: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj/est>. [Kasutatud 29. oktoober, 2023].
- [2] "Intressitõusud - korduma kippuvad küsimused," Eesti Pank. [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.eestipank.ee/et/intressitõusude-kuks>. [Kasutatud 29. oktoober, 2023].
- [3] "Logistika TalTech." [Võrgumaterjal]. Available: <https://taltech.ee/sisseastuja/magistrioppeerialad/logistika>. [Kasutatud 07. november, 2023].
- [4] O. Omoruyi, "Competitiveness Through the Integration of Logistics Activities in SMEs," Stud. Univ. Babes-Bolyai Oeconomica, vol. 63, pp. 15–32, Dec. 2018, doi: 10.2478/subboec-2018-0012.
- [5] "Logistikasektor võib kujuneda kriisiaegadel majanduse päästerõngaks – Elea." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.elea.ee/logistikasektor-voib-kujuneda-kriisiaegadel-majandus-paasterongaks/> [Kasutatud 21. november, 2023].
- [6] Omniva, "5 innovatsiooni logistikasektoris ning nende rakendamise tõenäosus tulevikus." [Võrgumaterjal]. Available: <https://omniva.info/2021/05/12/5-innovatsiooni-logistikasektoris-ning-nende-rakendamise-toenaosus-tulevikus/> [Kasutatud 07. november, 2023].
- [7] "Hinnastabiilsuse tähtsus," Eesti Pank. [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.eestipank.ee/et/rahapoliitika/hinnastabiilsuse-tahtsus> [Kasutatud 07. november, 2023].
- [8] "Ringmajanduse tähendus, vajalikkus ja kasulikkus | Uudised | Euroopa Parlament." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.europarl.europa.eu/news/et/headlines/economy/20151201STO05603/ringmajanduse-tahendus-vajalikkus-ja-kasulikkus>. [Kasutatud 29. oktoober, 2023].
- [9] "Material flow accounts statistics - material footprints." [Võrgumaterjal]. Available: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Material_flow_accounts_statistics_-_material_footprints. [Kasutatud 29. oktoober, 2023].
- [10] "Elektroonika, riided, mänguasjad: kuidas pikendada toodete eluiga? | Uudised | Euroopa Parlament." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.europarl.europa.eu/news/et/headlines/economy/20170629STO78621/elektroonika-riided-manguasjad-kuidas-pikendada-toodete-eluiga>. [Kasutatud 29. oktoober, 2023].
- [11] A. Tulvi, "Logistika õpik kutsekoolidele | DIGAR." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.digar.ee/arhiiv/nlib-digar:197450>. [Kasutatud 21. november, 2023].

- [12] "EM001: ETTEVÕTETE MAJANDUSNÄITAJAD TEGEVUSALA JA TÖÖGA HÕIVATUD ISIKUTE ARVU JÄRGI," PxWeb. [Võrgumaterjal]. Available: https://andmed.stat.ee:443/pxweb/et/stat/stat__majandus__ettevetete-majandusnaitajad__ettevetete-tulud-kulud-kasum__aastastatistika/EM001.px/. [Kasutatud 29. oktoober, 2023].
- [13] "EMTAK_sisukorrage_0.pdf." [Võrgumaterjal]. Available: https://www.rik.ee/sites/www.rik.ee/files/elfinder/article_files/EMTAK_sisukorrage_0.pdf. [Kasutatud 29. oktoober, 2023].
- [14] "vke-definitsiooni-selgitus.pdf." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.eas.ee/images/doc/ettevotjale/vke-definitsiooni-selgitus.pdf>. [Kasutatud 29. oktoober, 2023].
- [15] "Kommertssõiduki liising - Swedbank." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.swedbank.ee/business/finance/leasing/commercial?language=EST>. [Kasutatud 21. november, 2023].
- [16] "Laen ettevõttele." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.swedbank.ee/business/finance/capital/loan?language=EST>. [Kasutatud 21. november, 2023].
- [17] "Automaks Eestis - aastamaks, registreerimismaks ja arvutamine," ID kaart. [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.idkaart.ee/automaks/> [Kasutatud 21. november, 2023].
- [18] "Sõidu maksumuse kalkulatsioon | CityBee abi." [Võrgumaterjal]. Available: <https://help.citybee.tech/et/articles/4890424-soidu-maksumuse-kalkulatsioon> [Kasutatud 21. november, 2023].
- [19] "Mis on Täisteenusrent?," Mobire. [Võrgumaterjal]. Available: <https://mobire.ee/miks-taisteenusrent/> [Kasutatud 21. november, 2023].
- [20] "Avis renditingimused." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.myavis.ee/et/uldised-renditingimused> [Kasutatud 21. november, 2023].
- [21] ABG, "Avis world wide," Avis | Rent a Car. [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.avis.com/content/avis/en/locations/avisworldwide> [Kasutatud 21. november, 2023].
- [22] "Tutvu meie rendiautode mudelitega," Mobire. [Võrgumaterjal]. Available: <https://mobire.ee/rendiautod/> [Kasutatud 21. november, 2023].
- [23] L. M. Ellram, "Total cost of ownership: an analysis approach for purchasing," Int. J. Phys. Distrib. Logist. Manag., vol. 25, no. 8, pp. 4–23, Jan. 1995, doi: 10.1108/09600039510099928.

- [24] F. Wynstra and K. Hurkens, "Total Cost and Total Value of Ownership," in *Perspektiven des Supply Management: Konzepte und Anwendungen*, M. Eßig, Ed., Berlin, Heidelberg: Springer, 2005, pp. 463–482. doi: 10.1007/3-540-27018-3_21.
- [25] "Likviidsussuhtarvud." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.rahendus.ee/et/likviidsussuhtarvud> [Kasutatud 22. november, 2023].
- [26] "Tasuvuse suhtarvud." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.rahendus.ee/et/tasuvuse-suhtarvud> [Kasutatud 22. november, 2023].
- [27] "Finantsvõimenduse suhtarvud." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.rahendus.ee/et/finantsvoimenduse-suhtarvud> [Kasutatud 22. november, 2023].
- [28] "Liikmete nimekiri." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.eraa.ee/liikmete-nimekiri/> Accessed: [Kasutatud 12. november, 2023].
- [29] A. M. Agency, "Firmast - SakuABSakuAB." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.sakuab.ee/firmast/>. [Kasutatud 05. detsember, 2023].
- [30] "Astar Transport." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.astar.ee/#about> [Kasutatud 05. detsember, 2023].
- [31] "Masinad ja treilerid, millega kaupa veame," Olbtar. [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.olbtar.ee/masinad-ja-treilerid/> [Kasutatud 05. detsember, 2023].
- [32] "Garant Trans." [Võrgumaterjal]. Available: <http://garanttrans.ee/> [Kasutatud 05. detsember, 2023].
- [33] "Kommertssõidukiliising SEB." [Võrgumaterjal]. Available: <https://www.seb.ee/ariklient/finantseerimine/liising/kommertssoidukiliising> [Kasutatud 04. detsember, 2023].

Lisa 1. Ettevõtete küsimustik

Tallinna Tehnikakõrgkool lõputöö küsimustik

Tere!

Ma olen Kristo Veske ja ma õpin Tallinna Tehnikakõrgkoolis transporti ja logistikat.

Hetkel kirjutan lõputööd teemal:

Rentautode kasutamine väike ja keskmise suurusega logistikaettevõtetes võrreldes omatud autopargiga majandusliku kestlikuse kontekstis.

Lõputöö tegemise raames oleks mul vaja ettevõtete tagasisidet.

Küsimustik on väga kompaktne ja vastamisega kaua ei lähe.

Antud küsimustikule vastates oleksin ma väga tänulik.

Millist ettevõtet te esindate? *

Lühike vastuse tekst

1. Kas te omate enda ettevõtte autoparki 100% ulatuses (ei kasuta rendiautosid)? *

☐ Jah

☐ Ei

2. Kui suur on teie autopark? *

☐ 1-2

☐ 3-4

☐ 5

☐ 6+

...

3. Kui suure osa moodustavad autopargi hoolduskulud ettevõtte käibest? *

- ☐ 1-2%
- ☐ 3-4%
- ☐ 5-6%
- ☐ 7-8%

...

4. Milline on põhiline tegevuspiirkond? *

- ☐ Eesti sisesed veod
- ☐ Rahvusvahelised veod

...

5. Millised on igakuised keskmised veoringide tehnilised näitajad (pikkused)? *

- ☐ 2000-4000 km
- ☐ 4001-10000 km
- ☐ 10001-15000 km
- ☐ 15001-17000 km

Lisa 2. Ettevõtted, mis valimi moodustamiseks sobivad

Ettevõtte nimetus	Registri kood	Ettevõtte nimetus	Registri kood
OÜ A.Karuse	10136491	AS L&L	10303262
OÜ Aave Transport	10167646	OÜ MAURUS VEOD	10228112
AS Ahren Transport Eesti	10573725	OÜ Ne-va Trans	10224373
AS ALLANDO TRAILWAYS	10310902	AS OLBSTAR	10244246
OÜ ALPTER GRUPP	10224321	OÜ OMECAR	10231901
AS ANNISTON	10092463	OÜ ONRY	10221015
AO Transport OÜ	11898122	OÜ PARME TRANS	10193856
OÜ Astar Transport	10063148	OÜ Pettom Veod	10239185
AS Ater	10028943	OÜ PL Invest	11238785
AS Baltreiler	10330804	AS PN Transport	10167681
OÜ Contrailer	10034141	OÜ Pärnu Auto ETM	10373825
OÜ Decardo	11070481	OÜ RAVENNA AUTO	10214854
AS Eekmar	10057811	OÜ Realsten	10935602
OÜ Eist Veod	10413306	OÜ Rehetrans	10358174
OÜ Ekostep Grupp	10309218	OÜ RMW	10048485
AS ELSTERA	10367747	OÜ Safe Trans	12097631
AS Est-Trans Kaubaveod	10375161	AS SAKU AB	10055551
OÜ European Express	10707735	AS SAUE AUTO	10115980
AS Fastek	10389826	OÜ SILTRANS	10160041
OÜ GARANT TRANS	10158430	OÜ SIVITRANS	10327268
AS Heelix Grupp	10171895	OÜ SPEEDTRANS	10156387
AS Herentes	10451040	AS Stark Logistics	10111769
AS Hert-Transport	10254061	OÜ Sunway	10695546
AS Honga	10159641	OÜ TALLVRIE TRANSPORT	10137585
AS HRX	10117789	AS TESATRANS	10105013
OÜ Ingeen Transport	10744753	AS TRANSMIX	10163269
OÜ Irjako	10417793	OÜ TRANSPARTNER	11371751
AS JAKOCH	10256700	AS TREKTAL	10230899
AS JANVEMAR	10150433	OÜ VIISEMAR	10534903
AS Jupiter Plus	10052713	AS Viru Trans	10127486
AS KaroTrans	10967341	OÜ VIRU VEOK	10227265
AS Keila Trans	10312031	OÜ Väike-Maarja Auto	10268554