



Hållbarhet inom logistikbranschen

Janina Gädda

Examensarbete
Företagsekonomi
2019

EXAMENSARBETE	
Arcada	
Utbildningsprogram:	Företagsekonomi
Identifikationsnummer:	6534
Författare:	Janina Gädda
Arbetets namn:	Hållbarhet inom logistikbranschen
Handledare (Arcada):	Robert Henriksson
Uppdragsgivare:	
<p>Sammandrag:</p> <p>Syftet med arbetet är att ta reda på hur hållbarhetsaspekterna tas i beaktan i logistikföretag i Finland. Forskningsfrågorna, vilka åtgärder har företaget tagit, hurudana utfall dessa resulterat i och hurudan hållbarhetsrapportering använder sig företagen av är basen för arbetet och genom intervjuer med frågorna som bas forskas det i hur hållbarhetsaspekterna beaktas vid företagen. En person från båda företagen, DB Schenker Oy samt DHL Freight Finland Oy intervjuades för att få en bild av på vilket sätt man tar hänsyn till hållbarhetsaspekterna i företagen. Eftersom en miljövänlig, socialt och etiskt försvarbar företagsverksamhet är något som företag och verksamheter strävar efter är ämnet rätt så aktuellt. Arbetet är avgränsat till två logistikföretag och deras verksamhet inom de finska gränserna under de senaste fem åren. Forskningen görs som en kvalitativ studie med en semi-strukturerad intervju. Hållbarhetsaspekten i arbetet är baserat till en stor del på Carrolls pyramid om Corporate Social Responsibility och dess fyra olika baser; ekonomiska, rättsliga, etiska och filantropiska samt hållbarhetsrapportering. Genom implementering av CSR kan företag öka sin konkurrenskraft på marknaden likaså bli mer innovativa eftersom nya teknologier och processer behövs i dagens värld. Både DHL Freight Finland Oy samt DB Schenker Oy har implementerat mer hållbara processer i deras företagsverksamhet och hållbarhetsrapporteringen sköts på koncernnivå av bägge företag. Transporter av gods är den processen där mest föroreningar sker och därmed det delområdet där båda företagen aktivt stävar efter att minimera emissionerna. Intervjuerna resulterade i liknande svar inom hållbarhetsaspekten och den kommer vara aktuell och viktig i framtiden för att minska inte endast koldioxidutsläppen men också öka miljöfrämjande praxis.</p>	
Nyckelord:	Hållbarhetsaspekter, Hållbarhetsrapportering, Corporate Social Responsibility, Transporter
Sidantal:	37
Språk:	Svenska
Datum för godkännande:	17.5.2019

DEGREE THESIS	
Arcada	
Degree Programme:	Business Administration
Identification number:	6534
Author:	Janina Gädda
Title:	Corporate Social Responsibility in the business field of logistics
Supervisor (Arcada):	Robert Henriksson
Commissioned by:	
<p>Abstract:</p> <p>The purpose of this study is to research how Corporate Social Responsibility is taken into consideration in logistics companies in Finland. The research questions on which this study is based on are the following, what kind of actions the companies have taken regarding Corporate Social Responsibility and what these actions have resulted in as well as what kind of Sustainability Reports they use or if they use them at all. The aim is to answer these questions through an interview with experts in their field at DB Schenker Oy and DHL Freight Finland Oy. Due to the fact that an environmentally friendly, socially and ethically driven business is something companies should aim to the subject is quite current. The thesis is delimited to two logistics companies and their business in Finland during the past five years. The research is a qualitative study with two semi-structured interviews. The theoretical base for the thesis is largely based on Carroll's pyramid about Corporate Social Responsibility and the four different bases that are described as Economic Responsibilities, Legal Responsibilities, Ethical Responsibilities and Philanthropic Responsibilities. By implementing Corporate Social Responsibility in businesses' strategies they can better their competitiveness due to the fact that new and improved processes and technology is needed in today's world. Both companies, DB Schenker Oy and DHL Freight Finland Oy are implementing more sustainable choices in their strategies and do yearly give out a Sustainability Report on a global scale. Transportation of goods is their biggest polluter and this is where both companies try to reduce their emissions most. The interviews resulted in similar results concerning Corporate Social Responsibility and as the importance of this subject most likely will only increase in the future it is of vital importance to not only aim to minimize the emissions but also develop environmentally friendly ways of conducting business.</p>	
Keywords:	Sustainability, Corporate Social Responsibility, Sustainability Reporting, Transport
Number of pages:	37
Language:	Swedish
Date of acceptance:	17.5.2019

INNEHÅLL

1 Inledning.....	6
1.1 Problemformulering	7
1.2 Syfte	8
1.3 Avgränsning	8
1.4 Begreppsdefinitioner	8
2 Metod	8
2.1 Kvalitativ metod	9
2.2 Fallstudie	10
2.3 Val av metod	11
2.4 Urval	11
2.5 Tillvägagångssätt	12
3 Teori.....	12
3.1 Corporate Social Responsibility	12
3.1.1 CSR och logistik	14
3.1.2 Varför är CSR så viktigt idag?	15
3.1.3 CSR rapportering	16
3.2 Logistikens påverkan på miljön	18
3.2.1 CSR inom returlogistiken.....	19
4 Empiri	21
5 Resultat och analys	21
5.1. Betydelsen av CSR för logistikbranschen och er verksamhet.....	21
5.2. Åtgärder företaget har tagit angående CSR under de senaste fem år och resultaten dessa beslut lett till	23
5.3. Hur syns CSR konkret i er verksamhet?	25
5.4. Hållbarhetsrapportering och nuvarande situationen.....	26
5.5. Framtiden inom logistikbranschen med CSR	28
5.6 Sammandrag av resultat	30
6 Diskussion	31
Källor	33
Bilagor	37
Bilaga 1	37

FIGURER

Figur 1. Carrolls pyramid om Corporate Social Responsibility.....	13
Figur 2. Betydelsen av CSR för logistikbranschen och er verksamhet.....	22
Figur 3. Åtgärder som företagen DHL och DB Schenker tagit angående CSR.....	24
Figur 4. DB Schenkers CSR verksamhet.....	26
Figur 5. DHLs CSR verksamhet.....	26
Figur 6. Hållbarhetsrapportering för DHL och DB Schenker.....	28

1 INLEDNING

”We’re evolving as consumers and as a society, and we expect a deeper level of commitment from businesses to do more than just make money” Christopher Gavigan

I en värld där ekologiskt tänkande blir mer och mer aktuellt dag för dag lönar det sig att granska hur man som konsument kan bidra till en grönare vardag. Som konsument har man i många fall möjligheten att påverka genom vardagliga val.

Under de senaste åren har ekologiskt tänkande fått en helt ny mening och kan anses vara alldeles vardagligt för en stor del av konsumenterna. Man strävar att hitta allt mer gröna produkter och återvinning har utvecklats till en del av vardagen för många.

Att driva en grönare verksamhet är i dagens läge en trend och eftersom konsumenterna ändrar sina vanor mot grönare sakta men säkert, uppstår frågan hur företag möter den efterfrågan. Naturligtvis betyder det här att företag måste vara mer innovativa och komma upp med lösningar som är grönare än deras tidigare förfaranden. Kan man genom att implementera Corporate Social Responsibility in i företagsstrategier till en hög grad identifiera sig som ett miljöfrämjande företag, och därmed marknadsföra sig som ett sådant till konsumenter och konkurrerande företag?

Konkurrenskraften blir högre och innovativa processer föds då marknaden ändras mot mer gröna praxis. Detta är en av orsakerna varför CSR ökar inom diverse verksamhetsområden och likaså inom logistiken. Speciellt mycket har etiskt, socialt och miljömässigt ansvarstagande ökat på sistone då konsumenterna prioriterar grönt tänkande vid sina köpvanor. Dessutom har hållbarhets riktlinjer blivit mer aktuella och gröna processer inom företag anses idag vara en oundviklig del av företagets möjligheter till tillväxt

inom samhället och till och med en del av dess chanser för överlevnad. (Johan Nyländer, 2008)

CSR kräver alltid en monetär investering, men kan utvecklas till mycket mer än en kostnad, det kan vara en källa för innovationer, möjligheter och konkurrensfördelar (Freji, V. & Eke stolpe, O., 2013).

1.1 Problemformulering

Idag borde en miljövänligare, socialt och etiskt försvarbar företagsverksamhet vara något som alla företag och verksamheter strävar efter och därmed också synas i företagsvärlden. Är CSR och arbetet inom området, det som definierar ett företag som grönt inom logistikbranschen och vad betyder termen egentligen inom det logistiska verksamhetsområdet?

Då det finns ett tryck på företag för att kunna producera mer ekologiska produkter och ha en grönare verksamhet kommer CSR in i bilden. Genom integrering av CSR och hållbarhetsrapporter, vilka är ett sätt att visa konsumenterna och marknaden hurudan praxis företaget har kan man framföra en grönare helhetsbild av verksamheten. Logistikbranschen ansvarar idag för en stor del av luftföroreningar på grund av transporter och tillverkning av produkter och har därmed ett ansvar för att jobba för en grönare affärsrörelse. (Freji, V. & Eke stolpe, O., 2013)

Det är inte ovanligt för logistikföretag att använda sig av utlokalisering och detta kan uppstå som ett problem ur ett miljöperspektiv då produkterna skall transporteras mellan exempelvis produktion. Man kan marknadsföra sig som ett socialt ansvarstagande företag med transporter som är mer skonsamma för miljön men transporterna kan bli onödigt många genom utlokalisering. Produktionen blir i många fall billigare medan transportkostnaderna är fler för att inte tala om utsläppen som blir högre. Med krav på kortare ledtider kan ett fenomen uppstå där transportmedlen inte packas fulla och transporterna kan anses ur ett miljöperspektiv som onödiga. (Freji, V. & Eke stolpe, O., 2013)

Är CSR svaret och bär företag sitt ansvar?

1.2 Syfte

Syftet med detta arbete är att studera hur logistikföretag har implementerat hållbarhet i sin verksamhet inom de senaste 5 åren. Arbetet söker svar på tre forskningsfrågor.

Vilka åtgärder har företagen tagit?

Hurudana utfall har dessa beslut resulterat i?

Hurudan rapportering använder sig företagen av?

1.3 Avgränsning

Arbetet avgränsas till två logistikföretag och deras verksamhet inom de finska gränserna under de senaste 5 åren. Dessa är DB Schenker Oy samt DHL Freight Finland Oy.

1.4 Begreppsdefinitioner

CSR – Corporate Social Responsibility, företagens sociala ansvarstagande i samhället (National encyklopedin, 2018).

JIT – Just in Time, en industriell produktionsmetod vars syfte är att producera och leverera varor i precis tid (National encyklopedin, 2018).

Primärdata – Information som utredaren själv samlar in, exempelvis genom intervjuer (Primära och sekundära data, 2016)

Sekundärdata – Uppgifter som redan existerar och som samlats in av någon annan (Primära och sekundära data, 2016)

2 METOD

För att utföra en forskning kan man använda sig av antingen en kvalitativ eller kvantitativ metod. Då man använder sig av kvantitativa metoder baserar man sin forskning på numeriska tal och analyserar dem, medan man i kvalitativa metoder analyserar text. Det

vill säga kvalitativ metod besvarar ofta frågor om hur och varför och anses därmed vara mer induktiv, medan kvantitativa metoder, såsom termen också indikerar, baserar sig på att man kvantifierar svar och är därmed deduktiv. Med induktion avses att man genom kvantitativa observationer skapar en teori som är baserad på generalisering medan deduktion är en slutledning där man ställer upp ett antal premisser som man förutsätter vara sanna och av dessa bygger man upp en logisk slutsats. Skillnaden mellan dessa två är att deduktion härleder slutsatser ur teori medan induktion genererar slutsatser av observationer. Kvalitativa metoder brukar resultera i någon slags generell beskrivning av något fenomen genom tolkning och kan därmed inte antas som absoluta sanningar. (Psykologiskt vetande, 2016)

Metoder för kvalitativ forskning är bland annat intervjuer och observationer medan kvantitativa metoder är exempelvis enkäter där svaren är ja/nej eller siffror. Kvalitativa metoder kan anses mindre tillförlitliga eftersom resultatet kan påverkas av intervjuarens åsikter då den snabbt kan tolkas som aningen subjektiv medan kvantitativa metoder anses vara mer objektiva. (Bryman, A. & Bell, E., 2005, s. 320-333)

2.1 Kvalitativ metod

Kvalitativ forskning har ofta tyngden på ord och inte siffror och är därmed tolkningsbar, metoden betonar relationen mellan teori och forskning och genererar därmed teorier istället för totala sanningar.

I detta arbete kommer jag att använda mig av kvalitativa forskningsmetoder. Detta innebär att jag får ett mer omfattande resultat och inte direkt sådant där slutsatser kan dras som exakta fakta. Jag anser att detta är en bra forskningsmetod för detta arbete på grund av att jag undersöker fenomenet CSR som en omfattande del av logistikföretag och dess verksamhetsstrategi. Teorin baseras på sekundära informationskällor såsom dokument och tidigare gjorda forskning om ämnet, vilket gör studien rätt så induktiv och ger rum för tolkning av data. (Bryman, A. & Bryman, E., 2005, s. 160-165, s. 297-332)

Tillförlitligheten kan variera i mångas åsikt och detta kan man också anse just på grund av den orsaken att resultatet är rätt tolkningsbart och beroende av den forskare som bedrivit undersökningen. Grundtanken med en kvalitativ studie är att man via den försöker belysa varför olika processer eller beslut tagits, hur de implementerats och huruvida resultatet beslutet eller processerna har genererat. (Robert K. Yin, 1994, s. 6-15)

2.2 Fallstudie

En fallstudie kan i nötskal definieras som en studie där man försöker få en djupare förståelse och kunskap för det man forskar i. Fallstudier brukar ge en bild på vad som händer men också varför det händer, alltså svarar den många gånger på frågor såsom hur och varför. Forskningsstrategin lämpar sig bra till små studier där fokuset ligger på ett eller några händelser, vilket leder till att studien möjliggör beskrivning av företeelser i detalj samt jämförelser och redogörelse för olika situationer. Informationen som fallstudier kan generera kan användas för att förstå orsakerna för varför något händer, på grund av detta kan informationen användas för att hitta nya sätt att utföra processer. Man kan också använda fallstudier som ett sätt att testa teorier, det vill säga man har en teori som sedan genom fallstudier forskas vare sig det teorin förutsäger verkligen händer i praktiken. Även dock används fallstudier mer som en forskningsstrategi då man forskar i något fenomen som redan existerar och fortsätter existera efter undersökningen, alltså exempelvis processer. I många fall kan iakttagelser som görs genom studien användas för utveckling av teorier samt processer. Idén med fallstudier är att analysera situationen som den är idag och sedan komma fram till exempelvis förslag eller hypoteser som kan förklara vad som händer och varför, i just den miljön där fenomenet utspelar sig. Fallstudier kan generalisera teorier men kan dock inte betraktas som absoluta sanningar. Utan för att kunna härleda en sådan behövs också andra forskningar vars tillförlitlighet kan verifieras. (Forskningsstrategier, 2018)

För fallstudier kan både kvalitativ och kvantitativ data användas, i detta arbete kommer fallstudien att utföras med semistrukturerade intervjuer, det vill säga primärdata samt data från sekundära informationskällor. Fokus på ett eller några fall ger forskaren en

helhetssyn på fenomen inom en viss miljö samt kan den generera bra resultat i både byggandet av teorier samt testande av existerande teorier. (Forskningsstrategier, 2018)

2.3 Val av metod

För detta arbete kommer jag att utföra en fallstudie i vilken jag tillämpar mig av en kvalitativ metod, en fallstudie. Datainsamlingsmetoder för fallstudier är bland andra observationer och intervjuer. Man kan använda sig av ostrukturerade eller semi-strukturerade intervjuer som datainsamlingsmetod inom kvalitativa forskningsmetoder medan en strukturerad intervju anses vara en kvantitativ forskningsmetod. För detta arbete kommer en semi-strukturerad intervju att genomföras på basen av en intervjuguide. I semi-strukturerade intervjuer är det inte ovanligt för diskussionen att leva då tyngdpunkten ligger till en stor del på personens egna uppfattningar om vad som anses vara väsentligt och relevant för ämnet i fråga. (Bryman, A. & Bryman, E., 2005, s. 360-361)

Teorin baseras på litteratur som samlats av sekundära informationskällor, i detta fall internetsidor och böcker om grön logistik och CSR samt dess tillväxt, medan empiriska delen genomförs som en semistrukturerad intervju med olika logistikföretag.

2.4 Urval

Jag kommer att använda mig av sekundära informationskällor i arbetets teoridel, som består av akademiskt kontrollerade informationsbaser och artiklar. Exempelvis Emerald och ScienceDirect är relevanta baser för informationen i arbetet. Väsentliga sökord är ”Corporate Social Responsibility”, ”green logistics”, ”Corporate Social Responsibility and Logistics” och ”Triple Bottom Line”.

De valda företagen hör till de ledande aktörerna inom sin bransch. Därför kan man förvänta sig att de har noterat CSR i sin verksamhet under den givna tidsperioden. Samtidigt är mina resurser begränsade att utföra en mer omfattande studie. De två företagen, DB Schenker Oy och DHL Freight Finland Oy är relativt stora inom logistikverksamheten i Finland och är därför valda för detta arbete.

2.5 Tillvägagångssätt

Jag kommer att använda mig av litterära informationskällor för att få en helhetsbild om CSR. Därefter kommer jag att göra en intervjuguide och utforma den utgående från uppgifter i teorin och arbetets tre forskningsfrågor. Med hjälp av uppgifterna i arbetets teoridel och svaren från den semi-strukturerade intervjun hoppas jag att arbetet når sitt syfte.

3 TEORI

3.1 Corporate Social Responsibility

CSR har att göra med hur företag är ansvariga för den miljö inom vilken de driver sin verksamhet, detta innebär att betydelsen för termen ändras beroende på inom vilken bransch man driver sitt företag (Collette Butterworth, 2015). Genom att integrera sociala, miljöfrämjande, etiska och mänskliga rättigheter in i företagsverksamheten framför man att verksamheten är socialt ansvarsfull. (European Commission, 2018)

Inom logistikbranschen har distributionskedjan blivit en stor del av företagens CSR. Idag har tankesättet utvecklats från ett endast vinst inriktat till ett där en social, etisk och ekologiskt hållbar verksamhet är essentiell och spelar en viktig roll inom verksamheten. Det är ingen överraskning då miljövänlighet är den nya trenden. Företag har redan länge implementerat miljövänliga lösningar in i deras försäljningsstrategier i ett hopp om att de genererar en större kundbas och vinstmarginal (Investopedia, 2018). I och med att man kan påstå att distributionskedjan står för en stor del av luftföroreningarna har CSR blivit mer väsentligt för logistik företag för att kunna etablera sig som ekologiskt hållbara och socialt ansvarsfulla. (United Nations Industrial Development Organization, 2018)

Det har argumenterats att den bäst kända illustrationen av CSR är den som illustrerats av Carroll 1991 i figuren av en pyramid. Även ifall den snart närmar sig en 30 års ålder är den än idag en av de illustrationer som används mest för att kunna simplificera CSR. Pyramiden är uppbyggd på fyra olika bas skyldigheter vilka anses vara sådana som företag bör jobba med aktivt inom sitt CSR-arbete. Skyldigheterna innefattar följande; ekonomiska, rättsliga, etiska samt filantropiska (se figur 1). (Archie B. Carroll, 2016)



Figur 1. Carrolls pyramid om Corporate Social Responsibility

Basnivån består av ekonomiska skyldigheterna, finansiella basen måste finnas för att en verksamhet skall kunna utföra aktiviteter inom CSR (Lundgren, M. & Petterson, A. & Rickström, S., 2013). Man kan också säga att företag har en ekonomisk skyldighet att vara lönsamma inför samhället och verksamhetens investerare. Vinst är både nödvändigt för att kunna belöna sina ägare men också för att kunna expandera sin verksamhet bland annat genom att återinvestera vinsten i företaget (Archie B. Carroll, 2016). Den

andra och tredje nivån innefattar företagets rättsliga skyldigheter. Samhället förväntar att man som verksamhetsdrivare inte handlar mot lagar och förordningar. Etiska skyldigheterna innebär sådana aspekter som företagen förväntas leva upp till även medan de inte är lagstadgade. Alltså innefattar de sådana aktiviteter som samhällets normer förespråkar. I många fall resulterar sådana normer i något skede i lagar och förordningar, exempelvis som nya skyldigheter i Miljöskyddslagen. Miljöskyddslagen tillämpas på all verksamhet som orsakar förorening av miljön samt ger upphov till både avfall och därmed också behandling av avfall (Finlex, 2018). Högst på pyramiden behandlas den filantropiska delen, att företaget involverar sig i aktiviteter som sträcker sig utöver vad som förväntas. Till denna punkt kan man exempelvis anknyta ekonomiska donationer. Filantropiskt ansvarstagande behöver inte direkt sammankopplas till någon skada som företaget kanske åstadkommit med sin verksamhet utan genomförs enbart för det syfte att man ökar sin status som en bra samhällsmedborgare. (Archie B. Carroll, 2016)

Illustrationen ger en god bas för en förenklad CSR. Företag borde se sitt arbete inom miljömässiga och sociala frågor som en process, detta innebär att man börjar från att vara lönsamt och sedan progressivt ökar sitt ansvarstagande inom diverse delområden. (Lundgren, M et al., 2013)

3.1.1 CSR och logistik

CSR har att göra med företagets eller verksamhetens roll i samhället och dess handlingar som sker utanför verksamhetens vinstintresse. Det vill säga tar i beaktan de andra delområden som berörs i och med att man driver sin företagsverksamhet. I detta fall, områden som gäller sociala, etiska och miljörelaterade frågor. CSR har under de senaste tiotals åren vuxit fram från att ha varit en marginell del av beslutsprocesserna i företag till något som nu är en oundviklig del av dem. (Lundgren, M et al., 2013)

I dagens läge kan inte företag längre fokusera sig endast på finansiell vinst och inte bry sig om de andra aspekterna av deras företagsverksamhet. Dessa omfattar frågor om naturresurser samt ekologisk och social hållbarhet. Delvis också på grund av att dagens företagsverksamhet sällan är endast nationell, utan ofta blir delar av verksamheten oundvikligen internationella genom bland annat transport och produktion. På grund av

detta fenomen har dessa frågor vilka redan uppkom ett antal år tillbaka, resulterat i att företag börjat fokusera sig på problemen vilka framkommer och därmed har behovet av CSR rapportering och diverse program uppstått. (Piecyk, M. & Björklund, M., 2015)

Corporate Social Responsibility är särskilt betydelsefullt inom logistikbranschen just på grund av problematiken som uppstår kring en hållbar utveckling. Den hållbara utvecklingen stöter på problem i och med den stora förbrukningen av naturresurser och föroreningar vid exempelvis transporter. Det är till en stor del tack vare den externa pressen av konsumenter och konkurrenskraftiga företag som CSR har intensifierats under de gångna åren, och verkar fortsätta göra så i framtiden speciellt angående verksamhetsområdet som behandlar logistik. (Lundgren et al., 2013)

3.1.2 Varför är CSR så viktigt idag?

CSR är inte endast viktigt för att uppehålla ekologisk hållbarhet utan också för att företag skall kunna vara konkurrenskraftiga och därmed också innovativa. Då företagen främjar en innovativ och hållbar verksamhetsstrategi, samt konkret strävar efter detta blir också marknadsomgivningen mer hållbar. (European Commission, 2018)

Logistik branschen är inget undantag då det pratas om CSR, i dagens värld där ekologiskt tänkande är på tapeten mer än kanske någonsin kan det vara bra att granska hurudan effekt företagen har på miljön, speciellt då klimatförändringen är mer än endast aktuell. (Collette Butterworth, 2015)

Eftersom affärsverksamhet idag inte endast är lokalt utan verksamheten sträcker sig i många fall utanför nationens egna gränser är också distributionskedjorna integrerade internationellt och detta höjer också behovet att tillämpa CSR till en helt ny nivå. Företagen bör inte endast vara socialt och etiskt försvarbara inom landets egna gränser utan också i relation med dess internationella partners. Hit hör, ifall export och import utförs inom verksamheten, distributörer och tredjeparts logistiska parter såsom speditörer och diverse mellanhänder. (Journal of Business Ethics, 2006)

3.1.3 CSR rapportering

Även dock det är rätt så vanligt för företag idag att samla in data internt om deras processer och därmed mäta på ett sätt hurudan dess inverkan är på miljön är det endast företag som använder sig av CSR som kontinuerligt mäter, överser och avslöjar hållbarheten av deras processer. (Piecnyk, M. & Björklund, M., 2015)

Olika hållbarhetsrapporter har utvecklats för att både kunna stöda företag genom ett gemensam botten men också för att kunna jämföra och uppfölja deras prestation inom hållbarhetsarbetet. Det finns olika rapporteringssystem bland de mest kända är bland andra ISO 14001: Environmental Management, Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) samt GRI; Global Reporting Initiative. GRI:s nyaste version, G4, som uppdaterades i maj 2013 hör idag till en av de mest omfattande miljörapporteringsbotten. (Piecnyk, M. & Björklund, M., 2015)

EMAS - The Eco-Management and Audit Scheme är ett frivilligt miljörapporteringsystem som är tillgängligt för alla företag och verksamheter. Med hjälp av denna kan företag lära känna igen hurudan miljöinverkan dess verksamhet, produkter och tjänster har. Det går att kartlägga både verksamhetens direkta och indirekta inverkan på miljön. Detta gör det lättare för företagen att ändra och förbättra sin strategi för miljövänligare processer. EMAS är tredjeparts granskad av en opartisk auditör och bör uppdateras med jämna mellanrum vilket ökar pålitligheten. (Suomen ympäristökeskus, 2013)

Enligt Institute of Environmental Management and Assessment, IEMA, 2008, finns EMAS till för att kunna värdesätta och vedergälla företag och organisationer vars miljöfrämjande verksamhet överstiger de lägsta möjliga kraven som lagen ställer på dem och kontinuerligt fortsätter sätta ekologiskt hållbart tänkande som en av prioriteterna inom företagsstrategierna. (McKinnon, 2010, s. 42)

ISO 14001, International Organization of Standardization, är en miljöstandard som ger bland andra verktyg åt företag och organisationer för att förbättra sin verksamhet miljömässigt. Standarden är tillämpbar i så långt som alla verksamheter och möjliggör en bas ur vilken företag kan utvärdera sin miljöprestanda och förbättra deras praxis. ISO

14001:2015 är ett certifikat som företag kan ansöka då de uppnått olika miljömässiga mål. Certifikatet är ett slags generellt ramverk då de kan implementeras i så gott som vilket som helst företag. På basis av detta ramverk kan företag sedan identifiera, kontrollera och förbättra sina processer ur en intern synvinkel. Miljöfrågor som exempelvis luftföroreningar och naturresursers användning tas upp i standarden och en kontinuerlig förbättring krävs av företag. (ISO 14001, 2015)

GRI - Global Reporting Initiative hjälper organisationer och företag att förstå och vidare kommunicera deras ekologiska hållbarhetsproblem ända sen 1997 då den introducerades. Till dessa ekologiska hållbarhetsaspekter räknas klimatförändringen, mänskliga rättigheterna och socialt välbefinnande. Rapporten anger riktlinjer så att man kan uppmuntra handlingar för att öka både miljöns och företagets ekonomiska fördelar. (GRI, 2018)

GRI kan tillämpas globalt och ger ett botten för att företag bättre skall kunna följa riktlinjerna och se var möjliga problemen ligger. GRI har sina rötter i Triple Bottom Line, som handlar i ett nötskal om att man inte endast kan mäta ett företags framgång genom dess finansiella lönsamhet utan man bör likaså granska verksamhetens sociala och miljöfrämjande prestanda för att få en helhetsbild om företagsverksamheten. (Journal of Cleaner Production, 2013) Global Reporting Initiative har tre huvudindikatorer på vilka rapporten baseras, economic (ekonomiska), environmental (miljömässiga) och social (sociala aspekter).

Till delområdet som behandlar miljömässiga aspekten tas bland annat följande i hänsyn; avfallshantering, föroreningar, energianvändning, materialval, vattenanvändning, transport, distributörer, produkter och tjänster samt biodiversiteten. Allt som allt används 35 olika mätinstrument för delområdet som behandlar miljön i rapporten, däremot används det 49 stycken till den sociala delen. Den sociala omfattar bland annat frågor gällande kvalitén på företagsledningen, aspekter som innefattar hälsa och säkerhet, löner och förmåner samt utbildning och människorätt. (Journal of Cleaner Production, 2013)

3.2 Logistikens påverkan på miljön

Då man pratar om miljövänlighet och ekologisk hållbarhet kommer nog logistiken fram som en av de stora delarna inom företagsvärlden som förorsakar förutom positiva också en hel del negativa följder. Produktion och transport av gods, vilka är stora delar av distributionskedjan, förorsakar bland annat olyckor och skadar luftkvalitén, vilket är några av många orsaker som leder till klimatförändringen som sker hela tiden. Transporten har en av de högsta negativa miljökonsekvenserna av alla delar i distributionskedjan tillsammans med tillverkningen av produkter som använder en hel del energi och naturresurser. Klart är att, för att producera gods måste man använda naturresurser, men frågan gäller ju hur mycket av dem man måste slösa i dagens värld. Detta leder naturligtvis också till att man bör komma fram med mer innovativa sätt att öka på den ekologiska hållbarheten inom branschen. (McKinnon, 2010 s. 4) Investering i ekologiska praxis på intern nivå också inom distributionskedjan kan, och oftast har en positiv inverkan på företagets prestation. (Graham, S. & Graham, B. & Holt, D., 2017)

Man kan mäta logistikens miljöpåverkan på många olika sätt, ett av de vanligaste sätten är exempelvis att man granskar energianvändningen i jämförelse med hur mycket gods man transporterar och hur långa sträckor de transporteras. Med att välja rätt transportsätt för diverse gods kan man påverka miljön positivt gentemot negativt. Som ett exempel kan man ta sjöfrakt och flygfrakt, tidsmässigt är flygfrakt det självklara valet medan utsläppsmässigt förorenar flygfrakt 47 gånger mer än sjöfrakt på ton per kilometer (Logistiikan maailma, 2018). Tillverkning av produkter hör också till den delen av distributionskedjan där en stor del av de negativa miljöpåverkningarna uppstår.

Inom hela distributionskedjan står transport och hantering av gods, exempelvis lagerhållning, för hela 75 % (2011) av all koldioxidutsläpp som kommer från flödesekonomin. Av dessa två är transport den som påstås vara den som orsakar mer negativa miljöpåverkningar. Idag bör företag sträva efter att reducera frekvensen på transport med att fylla fordonen till deras fulla kapacitet samt använda sig av energi effektiva transportmedel. Det är i transport av produkter, både färdiga och såna inom produktion där man lättast som företag kan påverka ur ett miljöperspektiv, eftersom det är här som största delen av koldioxidutsläppen sker. Dock är tillverkning av produkter också en

stor del av problemet då det kommer till distributionskedjan men återvinning, återanvändning och minimering av naturresurser går en lång väg då man strävar efter att bli miljövänligare inom det området. (Graham, S et al., 2017)

Eftersom det beror på produkten i vilket skede av dess livscykel som största negativa inverkan på miljön sker, är det viktigt att förstå hela livscykeln samt precisera vad som skall åstadkommas i miljöfrämjande processerna och var det skall ske för att kunna uppnå målen. Exempelvis tillverkningsprocessen är den som har mest negativa påverkningar för miljön då det talas om papper medan tvättmedel för exempelvis kläder och disk är mest skadliga då de används. (Logistiikan maailma, 2018)

3.2.1 CSR inom returlogistiken

"The movement of materials from the earth through production, distribution and consumption back to earth" Jonathan Weeks

För flödesekonomin finns ingen enkel definition utan den behandlar en stor del av hela produktens livscykel, materialflödet, informationsflödet och kapitalflödet som dess tre huvudsakliga flöden. (Flödesekonomi, 2000, s. 24)

I dagens läge granskar det på hela produktens livscykel då man strävar efter att vara ekologiskt hållbar. Alla aspekter från, råvara, produktplanering och tillverkning, förpackning, transport, lagring, försäljning, användning, återanvändning till återvinning och bortskaffning har att göra med hur miljövänlig produkten är. Distributionskedjan har en stor roll i detta, då den egentligen har att göra med hela livscykeln. (Greenwashing Index, 2018) Företag vars verksamhet strävar efter att vara grön, och miljövänliga mål implementerats i deras interna processer önskar också att deras samarbetspartner, exempelvis distributörerna, möter de samma miljövänliga standarderna. Detta leder till att flödesekonomin i dagens läge har möjligheter till att vara miljövänligare och blir bättre på det hela tiden (McKinnon, 2010, s. 16).

Returlogistiken anses ha en essentiell betydelse när det kommer till grön logistik och en grön distributionskedja. Returlogistiken innefattar allting från återvinnande av avfall och förpackningar till återanvändning eller bortskaffande. Eftersom en stor del av avfall idag återanvänds och återvinns och det fortsätter öka har det presenterat möjligheter till innovativa avfallshanteringssystem och därmed har det också öppnas nya potentiella forskningsmöjligheter för att ännu förbättra avfallshanteringen globalt. (McKinnon, 2010, s. 13) Att kunna behandla återanvändning och återvinning av material och den monetära besparingen det genererar, för att inte tala om det värde som kan beaktas i att man återanvänder material är något som ökar hela tiden och det resulterar i att man strävar efter att optimera distributionskedjan också inom returlogistiken.

Världen har varit med om en rätt så stor ekonomiskt tillväxt under de senaste årtionden i och med att nya teknologier uppkommit och med det också nya innovationer som i sig också har öppnat dörrar för internationella handlingar. Eftersom tillväxten skett rätt så fort har problem uppkommit med miljöfrågor, bland annat har klimatförändringen framkommit som en av dessa, för att inte tala om föroreningar av vatten och luft samt problem som gäller avfallshantering. (Wu, H & Dunn, S., 2013)

Under 2000-talet och redan i slutet på 1900-talet har returlogistiken blivit en allt mer viktig del av företagens sätt att förbättra deras helhetsprestanda både ur ett finansiellt men också miljöfrämjande aspekt. Det förhöjda intresset i returlogistiken har att göra med att etablera sig som ett konkurrenskraftigt företag inte endast monetärt utan också miljömässigt. (Journal of Cleaner Production, 2013)

För att vara ett miljömässigt ansvarstagande företag och driva en sådan företagsverksamhet bör man förbättra sina interna processer till sådana som inte slösar på resurser samt i samma väva återanvända dem till högsta möjliga grad. Företag har möjligheter till att vara kostnadseffektiva genom besparing av energianvändning, reducera sin användning av naturresurser och återanvända och återvinna material genom att basera sina materialval på just sådana som går att använda på nytt eller återvinna. Då företag har som en del av sin strategi att minimera kostnader och maximera vinst är kontinuerlig förbättring av dess interna processer oundvikligt och därmed torde minimering av spill och energianvändning också uppstå. (Wu, H. & Dunn, S., 2013)

Genom detta kan man som företag bidra till en mer miljöfrämjande verksamhet då det generellt är miljövänligare att återanvända i jämförelse med att producera nytt. Genom att hitta innovativa och energieffektiva sätt att producera samma vara med mindre naturresurser och tillgångar än tidigare kan man effektivisera returlogistiken och därmed också optimera CSR inom detta område. (Wu, H. & Dunn, S., 2013)

4 EMPIRI

Arbetet genomfördes som en kvalitativ semi-strukturerad intervju med två olika företag inom branschen, DB Schenker samt DHL. Respondenterna i detta fall var, Anni Lemola (Head of Operations Excellence) från DB Schenker samt Timo-Pekka Niiranen (Quality, Environment, Safety and Security Manager) från DHL och svaren är deras egna åsikter samt företagets gemensamma linjer angående ämnet. Respondenterna var valda på förhand likaså var intervjuguiden också skickad i förväg åt dem. Intervjun förverkligades individuellt med bägge respondenterna, med Anni Lemola på DB Schenkers huvudkontor i Vanda den 3.4.2019 och med Timo-Pekka Niiranen den 4.4.2019 på DHLs huvudkontor i Vanda. Respektive intervju räckte 45minuter.

5 RESULTAT OCH ANALYS

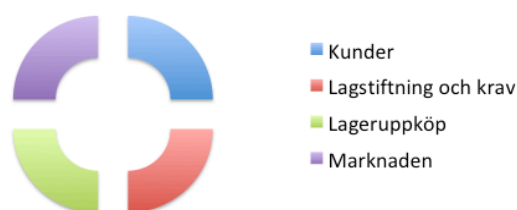
5.1. Betydelsen av CSR för logistikbranschen och er verksamhet

Corporate Social Responsibility har blivit alltmer viktigt inom logistikbranschen och då också lagstiftningen ändras och nya krav uppkommer växer också betydelsen för ett socialt och etiskt försvarsbart företag säger Anni Lemola från DB Schenker. Enligt både hen och Timo-Pekka Niiranen kan man se att också kunderna vill veta mer om hur företaget tar i hänsyn olika miljöfrågor som uppkommer genom deras verksamhet och därmed anser de att det är en viktig del av hela företagets strategi idag. Lemola påpekar att

också då man gör lager uppköp är det i det skede redan viktigt att fundera vilket alternativ är ekonomiskt bäst men också samhällsmässigt bra.

Niiranen anser att CSR idag är ett måste istället för endast en bra sak och därmed som ett delområde inom verksamhetsstrategin är den väldigt viktig. Hen tycker också att CSR inom logistikbranschen men också inom andra verksamhetsområden så anses det vara mer viktig då samhället har det ekonomiskt bra och en hög produktivitet medan under lågkonjunktur kan ämnet anses mindre viktigt, dock hoppas hen på att CSR framöver kommer att öka i betydelse såsom den gjort under de senaste fem åren (se figur 2).

Betydelsen för CSR för logistik branschen och er verksamhet



Figur 2. Betydelsen av CSR för logistikbranschen och er verksamhet

Dessa två företag ser väldigt liknande på CSR och dess betydelse för branschen och besvarar väl grundtanken inom CSR det vill säga att genom att integrera sociala samt miljöfrämjande praxis i företagsverksamheten så framför man att affärsrörelsen är socialt ansvarsfull.

5.2. Åtgärder företaget har tagit angående CSR under de senaste fem år och resultaten dessa beslut lett till

Inom DB Schenker har de största investeringarna inom CSR varit en mer hållbar infrastruktur på deras huvudkontor i Vanda samt nya fordon som använder alternativa bränslen till den mån som är möjligt i dagens läge med den infrastruktur som finns. DB Schenker har också skolningar för sina chaufförer där ekologiskt körande lärs ut och via ett spårningssystem kan chaufförerna sedan följa med hur de utvecklas och ifall målet uppnås. Via detta system kan också företaget följa med hurudana körvanor chaufförerna har och var förbättring kan krävas (se figur 3).

Lemola poängterar också i intervjun att fastän man har nya fordon är planering av transporter och fyllningsgraden av fordonen extremt viktiga. Hen påpekar också att nya fordon, återvinning och strävan efter en grönare vardag på kontoret bidrar till hur människorna i företaget känner och vare sig de anser att de jobbar för en grönare framtid och en grönare vardag på företaget. Detta anser Lemola att är en motiverare för arbetstagarna men likaså arbetsgivaren.

Niiranen säger att de vid huvudkontoret i Vanda har fokuserat sig mycket på återvinning och en så grön omgivning som möjligt. Företaget har också fordon som körs med alternativa bränslen samt med mer optimerade kör rutter försöker företaget driva en så ekologisk verksamhet som möjligt. DB Schenker och DHL erbjuder båda emissionsrapporter för deras kunder så kunderna konkret själv kan se hur deras transporter förorenar, vilket leder till att föroreningarna som orsakas vid transporter är rätt så transparenta.

Åtgärder som DHL och DB Schenker tagit angående CSR	DHL	DB Schenker
Grönare och mer energieffektiva val på huvudkontor	Ja	Ja
Alternativa bränslen för fordon i den mån infrastrukturen tillåter	Ja	Ja
Skolning för en mer ekologisk körstil		Ja
Emissionsrapporter för kunder	Ja	Ja

Figur3. Åtgärder som företagen DHL och DB Schenker tagit angående CSR

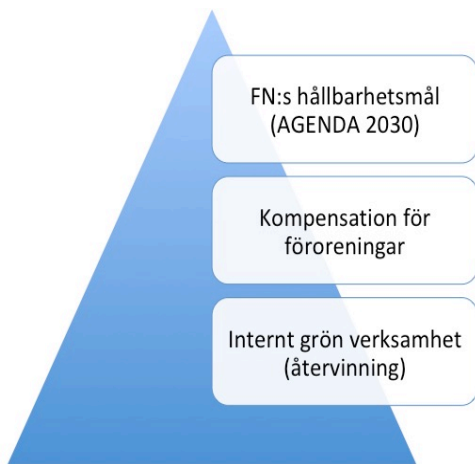
Åtgärdena företagen har tagit är rätt så ihop hängande med Carrolls pyramid om CSR. Bägge företagen har som botten en ekonomisk bas som ger möjligheter men också skyldigheter till att ta olika steg för att kunna vara bland annat mer miljövänliga. Både DB Schenker och DHL handlar redan på pyramidens två högsta plan, där företagen har att göra med aktiviteter som inte direkt är ett måste men i dagens läge ett krav i varje fall. Att företagen tar ansvar inom det delområde som verksamheten påverkar. Här kan man ta som exempel dess arbete inom huvudkontoren för att göra dem mer energieffektiva, skolningen för en mer ekologisk kör stil och kundernas möjligheter till att kompensera för deras emissioner. Åtgärder som tagits av bägge företagen är inte så överraskande, mer ekologiska fordon används till den grad som det är möjligt med dagens teknologi och infrastruktur. Som den andra största åtgärden skulle jag plocka upp hur mycket företagen satsar på återvinning och hållbar utveckling, inte endast i deras transporter utan också i huvudkontoren och lagren (se figur 3). Lemola och Niiranen ansåg båda att detta kontribuerar till en mer motiverad arbetsmiljö då arbetstagarna konkret ser att företaget inser att detta är ett riktigt och viktigt problem där förbättring och utveckling kan och bör ske.

5.3. Hur syns CSR konkret i er verksamhet?

Lemola påpekar att kunderna, i så fall att de så önskar, har en möjlighet att kompensera för föroreningar som transporter orsakar, hen utpekar dock att finländska kunder inte använder sig av denna möjlighet så mycket som de hade möjlighet till. Enligt Lemola förväntar sig kunderna att företaget själv tar initiativ och hittar på mer gröna lösningar istället för att betala extra. DB Schenker har globalt gått med i FN:s hållbarhetsmål (Agenda 2030) för att försöka uppnå vissa mål inom följande tre delområden; hållbara städer och samhällen (Sustainable Cities and Communities), ansvarig förbrukning och produktion (Responsible Consumption and Production) och som kanske viktigaste på tal om exempelvis transporter och dess förorening så (Climate Action) det vill säga klimatverkan (se figur 4).

Bägge företag har huvudkontor där återvinning har en stor betydelse, detta innebär att företagen förutom vid transporter också försöker ha en så grön verksamhet som möjligt internt. Både DHL och DB Schenker använder sig av ledlampor och vattenel för att minimera sin impakt på miljön och utnyttjar förnybara källor så mycket som möjligt. Niiranen säger att delmoment som är mätbara inom företaget har resulterat i att man konkret kan se förbättring inom exempelvis effektiviteten samt en klar minskning i föroreningen.

DHL har som mål att skola upp 80 % av deras arbetstagare till experter på gröna val och genom detta program sedan också implementera alltmer grönare praxis inom arbetsomgivningen (se figur 5). DHL har certifikat på ISO 14001 samt ISO 50001 och med ett kontinuerligt krav på företag att vara mer miljövänliga säger Niiranen att för att kunna ta nästa steg mot mer ekologiska och socialt försvarsbara handlingar behövs nyare teknologi och en förbättrad infrastruktur. Både Lemola och Niiranen påpekar att alla så kallade lätta steg har nu tagits och det blir allt svårare att med dagens instrument att förbättra verksamheten ur ett miljöperspektiv.



Figur 4. DB Schenker CSR verksamhet



Figur 5. DHL CSR verksamhet

5.4. Hållbarhetsrapportering och nuvarande situationen

Koldioxidutsläppen rapporteras av Deutsche Bahn koncernen årligen alltså på en global nivå, det vill säga DB Schenker rapporterar åt Deutsche Bahn som sedan enligt GRI ger ut en årlig hållbarhetsrapport om hela koncernens koldioxidutsläpp (se figur 6). Enligt rapporten är det ännu flygfrakten som ansvarar för 1/3 av hela DB Schenkers koldioxidutsläpp medan lastbilstransporten ansvarar för 18 % och havstransporten är 11 %. Lemola poängterar att än idag bär logistiken i företaget ansvaret för ca 60 % av allt utsläpp som sker. Även så har företaget lyckats med att reducera deras utsläpp inom landtransporterna med 26 % sedan förra året genom nya fordon och ett tätt nätverk. Dessutom följer företaget med hur ekologiskt fordonen körs och diverse ny teknologi. Eftersom DB Schenker inte äger egna flygplan utan köper den servicen säger Lemola att det är ett svårare delområde att påverka beträffande utsläppen men poängterar att det just därför är viktigt att uppehålla ett gott samarbete. Angående havstransporterna har de ett mål på en reduktion på 66 % och har redan idag uppnått 61 % på grund av lägre kör hastighet samt nya fordon och nyare teknologi. Likasom med flygfrakten har DB Schenker inte heller egna fraktfartyg utan den servicen köps också in av samarbetspartners. Inom landtransporten används förnybar diesel i fordonen och företaget har ca 3000 fordon

som går med gas, el eller alternativa bränslen. Dock säger hen att infrastrukturen och teknologin idag ännu kräver förbättring för att kunna öka användningen av dessa fordon.

Koldioxid utsläppen är den största förorenaren inom DHLs verksamhet säger Niiranen. Lokala föroreningar är en stark tvåa på listan, hit hör alltså föroreningar som orsakas av fordon samt energikonsumtion av exempelvis huvudkontoret i Vanda. Hen uppger att mängden avfall är rätt så litet på grund av att företaget inte har någon produktion, en viss andel förpackningsmaterial men inte just något annat. Nästa år, 2020, har DHL Freight plan på att alla dess terminaler och kontor skulle ha certifikat på ISO 9001, ISO 14001 samt ISO 50001. Niiranen anser att certifikaten är en biprodukt av deras verksamhet istället för att vara en minimum som företaget jobbar för. DHLs egna interna krav på sig själv överstiger kraven på certifikaten säger hen. DHL ger årligen ut en Corporate Responsibility rapport på koncern nivå (se figur 6), ur vilken det framgår hurudana gärningar företaget tagit inom hållbarhetssektorn och hurudana framtidsplaner företaget har inom det delområdet. Hen tycker att CR-rapporten ger en bra och grundlig bild på företaget men påpekar också att rapporten är rätt så lång vilket kan orsaka egna utmaningar.

Lemola anser att en nackdel med hållbarhetsrapporteringen är mängden information som rapporten innehåller. Det kan betraktas svårt av kunder och andra intresseparter att hitta den så kallat essentiella informationen i rapporterna. Trots detta tycker hen att det är extremt viktigt att hållbarhetsrapporter finns för de med hämtar en viss struktur i arbetet och information samlas in årligen vilket leder till att det går att göra jämförelser inom själva företaget vilket återigen förhoppningsvis resulterar i framsteg inom de olika delområdena. Niiranen anser också att rapporten DHL koncernen ger ut är ett rätt så omfattande paket med en massa information ur vilken det kan kännas jobbigt att hitta det essentiella, oavsett tycker hen likasom Lemola att hållbarhetsrapportering är viktigt på koncern nivå.

Hållbarhetsrapportering inom DHL och DB Schenker	DHL	DB Schenker
Årlig rapportering på koncernnivå	Ja	Ja
Rapporteringsbotten	Eget botten (CR-rapport)	GRI

Figur 6. Hållbarhetsrapportering för DHL och DB Schenker

Hållbarhetsrapporterna utges endast på koncernnivå vilket betyder att DB Schenker och DHL inte uppger egna rapporter på nationell nivå. Detta gör det aningen jobbigt för kunder att följa med deras exakta hållbarhetstal och koldioxidutsläpp inom Finlands gränser för att inte tala om hur stora rapporterna är då det gäller globala tal. Jämförelsen kan också bli rätt jobbig då företagen inte använder sig av samma rapporteringsbotten.

5.5. Framtiden inom logistikbranschen med CSR

DB Schenker har som mål till år 2030 att minska på dess koldioxidutsläpp med hela 50 % (i proportion till ton/km). De har spjälkat upp målen som följande; transportererna, återvinning, samt energikonsumtion och användning av vatten i deras fastigheter. Inom transportererna har DB Schenker lyckats minska deras utsläpp med 26 % sen förra året med ett mål på 34 % tills år 2030.

Enligt Niiranen är DHLs plan tills 2025 att från föroreningarna som uppstår av DHLs verksamhet (alltså både företaget men också dess underleverantörer) förbättra dess kollektivitet med 50 % från 2007. I Finland har målet uppnåtts redan 2016. Planen är också att byta ut 70 % av deras fordon till elektriska eller sådana som körs med alternativt bränsle. Niiranen påpekar dock att detta är rätt så svårt i dagens läge då infrastrukturen ännu inte är så bred som den kanske kunde vara, exempelvis gasnätverket. Niiranen anser att alternativa bränslen inom nationens egna gränser ännu behöver tid för att utvecklas så de kan användas till fullo, ifall man jämför med länder som exempelvis Tyskland eller Norge där statens stöd är längre än i Finland just nu. Hen hoppas och tror

nog på att nätverket kommer att utvecklas inom följande fem år till ett sådant som går att utnyttja mer också utan att ekonomiska delen av företaget lider.

Hen framhäver att efterfråga genererar också utbud och tror att detta kommer att driva framåt CSR inom företagen. Niiranen påpekar att en del av biodieseln som används i Finland har hämtat med sina egna problem eftersom små mängder av palmolja har hittats i biodieseln, och varifrån det härstammar har visats vara svårt att bevisa. Även så används en viss mängd biodiesel av deras underleverantörer.

Niiranen säger att ett kontinuerligt arbete mot en grönare vardag och arbetsomgivning är extremt viktigt inom branschen samt att företaget nog vill ta ansvar för deras verksamhet och förstår sin plats som en del av samhället. Hen anser att stora företag inte blott har en möjlighet att påverka på ett stort plan utan också en skyldighet att göra så. Hen önskar se i framtiden en förändring inom landsfrakten från kunderna i den mån att de skulle vara mer angelägna till mer miljövänliga alternativ vilket också skulle orsaka en viss positiv press på företag. I framtiden tror hen på att infrastrukturen kommer att ha utvidgas och förbättras till en sådan där mer miljövänliga fordon kan användas också på ett sätt som gynnar företaget likaså teknologin. Då man pratar om stora koncerner, som exempelvis DHL kan man påstå att de redan med interna beslut kan påverka marknaden stort. Niiranen berättar att DHL redan byggt elbilsfabriker där de tillverkar elbilar som idag används, inte endast av DHL själv utan också andra företag, som distributionsbilar i Europa. Med detta som exempel hänvisar han till att stora företag också har en skyldighet att försöka stöda samhället och miljön med allt mer grönare val.

Lemola säger att ju närmare man kommer ändamålen desto svårare blir det att minska på utsläppen speciellt då det inte ännu är klart hur teknologin och fordonen kommer att utvecklas i framtiden. Lemola anser att CSR borde prioriteras inom de områden där det är lättast att påverka den nuvarande situationen. Hen framhäver också hur viktigt det är att också fundera på situationen ur ett ekonomiskt perspektiv, den generella bilden är att som ett transportföretag borde alla fordon genast bytas ut till mindre förorenande medan hen menar att man också som ett företag kan påverka miljön på ett positivt sätt med andra men. På basen av detta framför hen att prioriteringen borde i varje fall till en början ske på sådana delområden där diverse företag har lättast att åstadkomma en positiv förändring. Detta innebär att företag borde påverka sådana delområden som går att på-

verkas. Här instämmer Niiranen att företag borde prioritera CSR i verksamhetens delområden där största miljö, - och samhällseffekterna sker, exempelvis transporter inom transportföretag.

Enligt Lemola ligger inte endast framtidens men också dagens problematik angående hållbarhetsrapporteringen i att, jämförelse mellan företagen är svår då alla har egna sätt att mäta exempelvis koldioxidutsläpp. Fastän det finns standarder och företagen följer dem borde man för att kunna jämföra företag veta hur data är insamlad, likväl anser Lemola att ramarna för rapporterna är bra och det är klart vilka saker som skall hämtas fram i dem. Hen avslutar intervjun med att poängtera att betydelsen för CSR i framtiden högst troligen inte kommer att minska utan hellre öka. Hen tror inte att endast en rapport på föroreningar av transporter kommer att räcka i framtiden utan att marknaden kommer att vill veta hurdana steg företaget tagit mot en mer hållbar företagsverksamhet samt hurudan planer framtiden innehåller.

5.6 Sammandrag av resultat

Forskningsfrågan, vilka åtgärder har företagen tagit? Båda företagen har gjort arbete inom kontoren för en mer grön arbetsomgivning likaså har de reagerat på transporter och föroreningarna de genererar (se figur 3). Både DHL och DB Schenker har också klara planer för framtiden medan de också väntar på att teknologin skall utvecklas och därmed också möjligheterna ökas.

Den andra forskningsfrågan, hurdana utfall har dessa beslut resulterat i? Företagen erbjuder båda på en möjlighet att kompensera för utsläpp transporter genererar åt sina kunder, vilket kan anses vara ett resultat av efterfrågan som härstammar från ett behov av mer ekologiska transporter. Båda huvudkontoren, belägna i Vanda, använder sig av energieffektiva lösningar och fordonen som används drivs av alternativa bränslen till den mån det är möjligt idag (se figur 4 och 5). Sammabetsparter som används exempelvis för havstransporter och flygtransporter behöver också möta en viss standard angående CSR.

Sista forskningsfrågan, hurudan rapportering använder sig företagen av? DHL har utvecklat ett eget rapporteringsbotten ur vilket det framkommer hela koncernens arbete inom hållbarhet medan DB Schenker också rapporterar årligen på koncernnivå men använder sig av GRI som botten (se figur 6).

6 DISKUSSION

Tanken med detta arbete var att ta reda på hur hållbarhetsaspekten syns i logistikföretag i Finland. Ämnet har redan en tid varit på tapeten och betydelsen för den har bara vuxit under åren. Med logistikföretag, och speciellt transportföretag har pressen på en mer grön praxis varit hård, inte endast från tävlande företag utan också från kunderna, speciellt på en internationell nivå.

Som utgångspunkt för arbetet hade jag tre olika forskningsfrågor; vilka åtgärder har företagen tagit, hurudana utfall har dessa beslut resulterat i samt hurudan rapportering använder sig företagen av? Jag beslöt att genomföra arbetets empiri del genom en semi-strukturerad intervju med två företag, DHL samt DB Schenker.

Jag anser att jag uppnått syftet med arbetet och fått en bra helhetsbild på hur hållbarhetsaspekterna syns i företagen och hur de tas i beaktan i framtiden. Resultatet anser jag vara rätt så förväntat angående problemen med infrastrukturen och framstegen som behöver tas för att nya innovationer skall kunna ta plats. Hållbarhetsrapporteringen var aningen överraskande då den inte alls rapporteras på nationell nivå. Jag anser att detta vore viktigt för att kunna bygga upp en mer transparent verksamhet samt skulle det vara lättare för kunder och diverse intresseparter att följa med verksamheten ur ett miljömässigt perspektiv.

Jag påstår att jag valt en bra metod för detta arbete, genom teorin och intervjuerna med Lemola och Niiranen har jag fått en bred förståelse för vad de ledande företagen inom logistikverksamheten i Finland anser som viktiga delmoment inom CSR och hur betydelsen kommer att öka i framtiden. Likaså har jag fått se vad som kan göras idag och vad som krävs för att framsteg skall kunna tas i framtiden.

Ifall intervjun skulle göras på nytt skulle jag definitivt vilja fokusera mig mer på framtiden på en djupare nivå och hur den troligen kommer att se ut, vad som konkret behövs och hur dessa mål skulle kunna uppnås. Detta skulle också leda till att jag skulle ha fått en bättre och mer konkret bild på själva utvecklingskurvan och framtidsbilden.

Fortsatta studier inom hållbarhetsaspekter inom logistiksektorn skulle vara extremt intressanta. Socialt och etiskt försvarbara företag inom alla marknader, också logistikverksamheten kommer troligen att vara mer aktuella än någonsin i framtiden med bland annat klimatförändring och de risker och möjligheter den hämtar med sig. Genom att ha chans till att intervjua fler företag och på en djupare nivå kunde undersökningen bli mer ingående och få fler nyanser. Speciellt då infrastrukturen förbättras, teknologin tar framsteg och hoppas politiken blir mer aktuell inom ämnet så riktig utveckling kan ske. Ämnet skulle definitivt vara intressant på en djupare nivå.

KÄLLOR

Archie B. Carroll, Carroll's pyramid of CSR: taking another look., 2016. Tillgänglig:
<https://jcsr.springeropen.com/articles/10.1186/s40991-016-0004-6>
Hämtad: 12.5.2018

Business Insider, 2013. Tillgänglig:
<http://www.businessinsider.com/sc/make-sure-your-company-isnt-greenwashing-2013-10?r=US&IR=T&IR=T>
Hämtad: 12.4.2018

Bryman, A. & Bell, E., 2005, *Företagsekonomiska forskningsmetoder*, 1 uppl., Liber AB, Malmö, s. 297-298, 24-25, 161-164, 320-333

Bryman A. & Bell E., 2013, *Företagsekonomiska forskningsmetoder*, 2 uppl., Liber AB, Malmö

Collette Butterworth, What does CSR mean to the logistics industry?, 2015. Tillgänglig:
<https://www.linkedin.com/pulse/what-does-csr-mean-logistics-industry-collette-butterworth>
Hämtad: 12.4.2018

European Commission, Corporate Social Responsibility, 2018. Tillgänglig:
http://ec.europa.eu/growth/industry/corporate-social-responsibility_sv
Hämtad: 12.4.2018

Finlex, Miljöskyddslagen, 2018. Tillgänglig:
<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2014/20140527#L1P1>
Hämtad: 7.11.2018

Forskningsstrategier, 2018. Tillgänglig:
<https://forskningsstrategier.wordpress.com/fallstudier/>
Hämtad: 5.12.2018

Freji, V. & Eke stolpe, O., Miljöaspektens prioritering vid logistikplanering, 2013. Tillgänglig:
<http://muep.mau.se/bitstream/handle/2043/15550/Milj%C3%B6aspektens%20prioritering%20vid%20logistikplanering.pdf?sequence=2>
Hämtad: 4.12.2018

Greenwashing Index, 2018. Tillgänglig:
<http://www.greenwashingindex.com/about-greenwashing/>
Hämtad: 12.4.2018

GRI, 2018. Tillgänglig:
<https://www.globalreporting.org/Pages/default.aspx>
Hämtad: 13.4.2018

Graham, S. & Graham, B. & Holt, D., The relationship between downstream environmental logistics practices and performance, 2017. Tillgänglig:
[https://www.sciencedirect-com.ezproxy.arcada.fi:2443/science/article/pii/S0925527317304176](https://www.sciencedirect.com.ezproxy.arcada.fi:2443/science/article/pii/S0925527317304176)
Hämtad: 13.5.2018

International Organization for Standardization, 2015. Tillgänglig:
https://www.iso.org/files/live/sites/isoorg/files/standards/docs/en/iso_14001_key_benefits.pdf
Hämtad: 7.11.2018

Investopedia, Corporate Social Responsibility, 2018. Tillgänglig:
<https://www.investopedia.com/terms/c/corp-social-responsibility.asp>
Hämtad: 13.4.2018

Investopedia, Triple Bottom Line, 2018. Tillgänglig:
<https://www.investopedia.com/terms/t/triple-bottom-line.asp>
Hämtad: 12.5.2018

Jan Trost, 2007, *Enkätboken*, 3 uppl., Pozkal, Polen

Johan Nylander, Ingen vill betala för grön logistik, 2008. Tillgänglig:
<https://www.aktuellhallbarhet.se/ingen-vill-betala-for-gron-logistik/>
Hämtad: 4.12.2018

Journal of Business Ethics, Corporate Social Responsibility in the Supply Chain: An Application in the Food Industry, 2006. Tillgänglig:
<https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2Fs10551-006-9038-0.pdf>
Hämtad: 13.4.2018

Journal of Cleaner Production, A reverse logistics social responsibility evaluation framework based on the triple bottom line approach, 2013. Tillgänglig:
<https://www.sciencedirect-com.ezproxy.arcada.fi:2443/science/article/pii/S0959652611005348#!>
Hämtad: 12.5.2018

Logistiikan Maailma, Vihreä logistiikka ja kestävä kehitys, 2018. Tillgänglig:
<http://www.logistiikanmaailma.fi/aineistot/logistiikka-lukiolaisille/vihrea-logistiikka-ja-kestava-kehitys/>
Hämtad: 13.5.2018

Lundgren, M. & Petterson, A. & Rickström, S., Corporate Social Responsibility som förtroendeskapande faktor, 2013. Tillgänglig:
<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:625602/FULLTEXT01.pdf>
Hämtad: 12.5.2018

McKinnon, A. & Cullinane, S. & Browne M. & Whiteing A., 2010. Green Logistics – Improving the Environmental Sustainability of Logistics, Edwards Brothers Inc, USA

Primära och sekundära data, 2016. Tillgänglig:
<https://www.mdh.se/student/stod-studier/examensarbete/omraden/metoddoktorn/soka-information/primara-och-sekundara-data-1.27203>
Hämtad: 18.2.2019

National encyklopedin, 2018. Tillgänglig:
<https://www.ne.se/s%C3%B6k/?t=uppslagsverk&q=ekologisk>
Hämtad: 13.4.2018

Paulsson, U. & Nilsson, C-H. & Tryggestad K., 2000. Flödesekonomi – Supply Chain Management, Studentlitteratur, Lund

Piecyk, M. & Björklund, M., 2015. *Logistics service providers and corporate social responsibility: sustainability reporting in the logistics industry*, Emerald Group Publishing Limited. Tillgänglig:
<https://www.emeraldinsight.com/doi/full/10.1108/IJPDLM-08-2013-0228>
Hämtad: 11.5.2018

Psykologiskt vetande, 2016. *Deduktion och induktion*. Tillgänglig:
<http://www.psykologisktvetande.se/deduktion-induktion.html>
Hämtad: 9.4.2018

Robert K. Yin, 1994, *Case Study Research - Design and Methods*, 2 uppl., Sage Publications, Inc. United States of America

Suomen ympäristökeskus SYKE, EMAS – järjestelmä ja sen toteuttaminen, 2013. Tillgänglig:
http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kulutus_ja_tuotanto/Ymparistojarjestelmat_ja_johtaminen/EMASin_toteuttaminen
Hämtad: 13.4.2018

United Nations Industrial Development Organization, 2018. Tillgänglig:
<https://www.unido.org/our-focus/advancing-economic-competitiveness/competitive-trade-capacities-and-corporate-responsibility/corporate-social-responsibility-market-integration>
Hämtad: 13.4.2018

Wu, H. & Dunn, S., 2013. Environmentally responsible logistics systems, MCB UP Limited. Tillgänglig: <https://www.emeraldinsight.com.ezproxy.arcada.fi:2443/doi/full/10.1108/09600039510083925>
Hämtad: 13.5.2018

BILAGOR

Bilaga 1

Intervjuguide

Intervjun kommer att bandas in och banden raderas när transkriberingen är klar. All information kommer endast att användas för denna undersökning.

Basfrågor:

Fråga 1. *Vem är du samt vilken arbetstitel har du inom företaget?*

Fråga 2. *Berätta kort om verksamheten i företaget?*

CSR idag

Fråga 3. *Vad anser du att CSR betyder för logistik branschen?*

Fråga 4. *Hur har betydelsen för CSR utvecklats under de senaste fem åren?*

Fråga 5. *Vad betyder CSR för er verksamhet?*

Fråga 6. *Vilka åtgärder har företaget tagit angående CSR under de senaste fem åren?*

Fråga 7. *Hurudana resultat har dessa beslut resulterat i?*

Fråga 8. *Hur syns CSR konkret i er verksamhet?*

Rapportering idag

Fråga 9. *Använder företaget hållbarhetsrapportering, ifall ja, hurudan?*

Fråga 10. *Anser du att hållbarhetsrapporterna ger en omfattande bild av företaget?*

Fråga 11. *Finns det nackdelar med hållbarhetsrapportering?*

Framtiden

Fråga 12. *Var anser du att CSR borde prioriteras? Inom er verksamhet, samt inom logistikbranschen?*

Fråga 13. *Finns det en klar plan för de kommande fem åren?*

Fråga 14. *Hurudana utmaningar kommer företagen att stöta på i framtiden angående CSR och hållbarhetsrapportering inom logistiken? Kommer betydelsen för dessa att utvecklas under de kommande fem åren?*

Kysymys 1. *Kuka olet ja mikä on työtittelisi tässä yrityksessä?*

Kysymys 2. *Kerro lyhyesti yrityksen toiminnasta?*

Kysymys 3. *Mitä ajattelet yritysten yhteiskuntavastuun merkitsevän logistiikkateollisuudelle?*

Kysymys 4. *Miten yritysten yhteiskuntavastuun merkitys on kehittynyt viimeisten viiden vuoden aikana?*

Kysymys 5. *Mitä yritysten yhteiskuntavastuu tarkoittaa teidän toiminnalle?*

Kysymys 6. *Mitä toimenpiteitä yritys on ottanut yhteiskuntavastuun osalta viimeisen viiden vuoden aikana?*

Kysymys 7. *Minkälaisiin tuloksiin nämä päätökset ovat johtaneet?*

Kysymys 8. *Miten yrityksen yhteiskuntavastuu nähdään konkreettisesti yrityksen toiminnassa?*

Kysymys 9. *Käyttääkö yritys kestävän kehityksen raportointia, jos kyllä, minkälaista?*

Kysymys 10. *Koetko että kestävän kehityksen raportit antavat kattavan kuvan yrityksestä?*

Kysymys 11. *Onko kestävän kehityksen raportoinnissa huonoja puolia?*

Kysymys 12. *Missä ajattelet että yritysten yhteiskuntavastuuta olisi priorisoitava? Yrityksesi toiminnassa ja ylipäätänsä logistiikkateollisuudessa?*

Kysymys 13. *Onko yrityksellä olemassa selkeää seuraavan viiden vuoden suunnitelmaa?*

Kysymys 14. *Mitä haasteita yritykset tulevat kohtaamaan yhteiskuntavastuun ja kestävän kehityksen raportoinnin osalta logistiikkateollisuudessa? Miten näiden merkitys tulee kehittymään seuraavan viiden vuoden aikana?*