



Bacheloroppgave

PET600 Petroleumslogistikk

Bærekraft i logistikkbransjen:

**En kvalitativ studie av hvordan logistikkbedrifter i
Norge jobber med bærekraft**

Fataah Jama Nuur

kandidatnr: 11

Totalt antall sider inkludert forsiden: 39

Molde, 19.05.22



Obligatorisk egenerklæring/gruppeerklæring

Den enkelte student er selv ansvarlig for å sette seg inn i hva som er lovlige hjelpemidler, retningslinjer for bruk av disse og regler om kildebruk. Erklæringen skal bevisstgjøre studentene på deres ansvar og hvilke konsekvenser fusk kan medføre. Manglende erklæring fritar ikke studentene fra sitt ansvar.

Du/dere fyller ut erklæringen ved å klikke i ruten til høyre for den enkelte del 1-6:		
1.	Jeg/vi erklærer herved at min/vår besvarelse er mitt/vårt eget arbeid, og at jeg/vi ikke har brukt andre kilder eller har mottatt annen hjelp enn det som er nevnt i besvarelsen.	<input checked="" type="checkbox"/>
2.	Jeg/vi erklærer videre at denne besvarelsen: <ul style="list-style-type: none">• ikke har vært brukt til annen eksamen ved annen avdeling/universitet/høgskole innenlands eller utenlands.• ikke refererer til andres arbeid uten at det er oppgitt.• ikke refererer til eget tidligere arbeid uten at det er oppgitt.• har alle referansene oppgitt i litteraturlisten.• ikke er en kopi, duplikat eller avskrift av andres arbeid eller besvarelse.	<input checked="" type="checkbox"/>
3.	Jeg/vi er kjent med at brudd på ovennevnte er å <u>betrakte som fusk</u> og kan medføre annullering av eksamen og utestengelse fra universiteter og høgskoler i Norge, jf. Universitets- og høgskoleloven §§4-7 og 4-8 og Forskrift om eksamen §§16 og 36.	<input checked="" type="checkbox"/>
4.	Jeg/vi er kjent med at alle innleverte oppgaver kan bli plagiatkontrollert, jf. høgskolens regler og konsekvenser for fusk og plagiat	<input checked="" type="checkbox"/>
5.	Jeg/vi er kjent med at høgskolen vil behandle alle saker hvor det forligger mistanke om fusk etter høgskolens retningslinjer for behandling av saker om fusk	<input checked="" type="checkbox"/>
6.	Jeg/vi har satt oss inn i regler og retningslinjer i bruk av kilder og referanser på biblioteket sine nettsider	<input checked="" type="checkbox"/>

Personvern

Personopplysningsloven

Forskningsprosjekt som innebærer behandling av personopplysninger iht.

Personopplysningsloven skal meldes til Norsk senter for forskningsdata, NSD, for vurdering.

Har oppgaven vært vurdert av NSD?

ja nei

- Hvis ja:

Referansenummer:

- Hvis nei:

Jeg/vi erklærer at oppgaven ikke omfattes av Personopplysningsloven:

Helseforskningsloven

Dersom prosjektet faller inn under Helseforskningsloven, skal det også søkes om forhåndsgodkjenning fra Regionale komiteer for medisinsk og helsefaglig forskningsetikk, REK, i din region.

Har oppgaven vært til behandling hos REK?

ja nei

- Hvis ja:

Referansenummer:

Publiseringsavtale

Studiepoeng: 15

Veileder: Terje Batch

Fullmakt til elektronisk publisering av oppgaven

Forfatter(ne) har opphavsrett til oppgaven. Det betyr blant annet enerett til å gjøre verket tilgjengelig for allmennheten (Åndsverkloven. §2).

Alle oppgaver som fyller kriteriene vil bli registrert og publisert i Brage HiM med forfatter(ne)s godkjenning.

Oppgaver som er unntatt offentlighet eller båndlagt vil ikke bli publisert.

Jeg/vi gir herved Høgskolen i Molde en vederlagsfri rett til å gjøre oppgaven tilgjengelig for elektronisk publisering:

ja nei

Er oppgaven båndlagt (konfidensiell)?

ja nei

(Båndleggingsavtale må fylles ut)

- Hvis ja:

Kan oppgaven publiseres når båndleggingsperioden er over?

ja nei

Dato:

Sammendrag

Hensikten med dette studiet var å finne ut hvordan selskaper i logistikkbransjen jobber med bærekraft i Norge. Forskningsspørsmålene som er: hvilke tiltak logistikk selskapene har tatt, hvilke utfall disse har resultert i og hvordan bærekrafts rapportering utføres var grunnlaget for arbeidet og gjennom intervjuer med spørsmålene som grunnlag undersøkte jeg på hvordan bærekrafts aspektene blir tatt hensyn til av selskapene.

Arbeidet er begrenset til to logistikkselskaper DB Schenker og DHL. For å svare på forskningsspørsmålene ble en person fra begge selskapene, DB Schenker og DHL intervjuet for å få et inntrykk av hvordan bærekrafts aspektene i selskapene tas i betraktning. Siden en miljøvennlig, sosialt og etisk forsvarlig næringsvirksomhet er noe bedrifter og virksomheter etterstreber, er temaet ganske relevant.

Forskningen er gjort som en kvalitativ studie med et semistrukturert intervju. Bærekraftsaspektet i studien er i stor grad basert på Carrolls pyramide for samfunnsansvar og dens fire ulike punkter; økonomisk, juridisk, etisk og filantropisk. I tillegg ble teorier og metoder for bærekraftig rapportering blitt brukt. Gjennom implementering av CSR kan bedrifter øke sin konkurransevne i markedet samt bli mer innovative ettersom det trengs nye teknologier og prosesser i dagens verden.

Resultatet fra studien konkluderer at både DHL og DB Schenker har implementert mer bærekraftige prosesser i driften av selskapene og bærekrafts rapportering håndteres på konsernnivå av begge selskapene. Transport av gods er den prosessen der det skjer mest forurensning og dermed delområdet hvor begge selskapene aktivt streber etter å minimere utslipp. Intervjuene resulterte i lignende svar i bærekrafts aspektet, og det vil være relevant og viktig i fremtiden å redusere ikke bare karbondioksidutslipp, men også øke miljøpraksis.

Innhold

1.0	INTRODUKSJON	1
1.1	Bakgrunn	1
1.2	Formål	3
1.3	Avgrensning	3
1.4	Definisjoner av begreper	3
1.5	Disposisjon	4
2.0	METODE	5
2.1	Kvalitativ metode	5
2.2	Kasusstudie	6
2.3	Valg av metode	7
2.4	Utvalg	7
2.5	Kritisk metodediskusjon	7
2.6	Etikk	8
3.0	TEORI	10
3.1	Grønn logistikk	10
3.2	CSR og bærekraft	10
3.3	CSR og logistikk	13
3.3.1	Hvorfor er CSR så viktig i dag?	13
3.3.2	CSR-rapportering	14
3.4	Logistikkens innvirkning på miljøet	15
3.5	CSR i returlogistikk	16
4.0	EMPIRI	19
4.1	Resultater og analyse	19
4.1.1	Betydningen av CSR for logistikkbransjen og din virksomhet	19
4.1.2	Tiltak selskapet har iverksatt vedrørende CSR de siste fem årene og resultatene disse beslutningene førte til	20
4.1.3	Hvordan ses CSR konkret i din virksomhet?	22
4.1.4	Bærekraftsrapportering og dagens situasjon	23
4.1.5	Fremtiden i logistikkbransjen med CSR	24
5.0	DISKUSJON OG KONKLUSJON	27
	KILDER:	29
	VEDLEGG	32

FIGURLISTE

<i>Figur 1. CSR pyramiden</i>	<i>11</i>
<i>Figur 2. Betydningen av CSR for selskapene</i>	<i>20</i>
<i>Figur 3. Tiltak selskapene har iverksatt vedrørende CSR</i>	<i>21</i>
<i>Figur 4. DB Schenkers og CSR</i>	<i>23</i>
<i>Figur 5. DHL og CSR</i>	<i>23</i>
<i>Figur 6. Bærekraftsrapprtering for DHL og DB Schenker</i>	<i>24</i>

1.0 INTRODUKSJON

1.1 Bakgrunn

Det å arbeide med bærekraft er en prosess som mange bedrifter i dag jobber aktivt med og som det også finnes en del forskning om (Kreisel, 2018). Med støtte fra bærekraftsarbeidet kan bedrifter øke sin økonomiske aksjeverdi og markedsandeler gjennom blant annet merkevarestyrkende aktiviteter (Meixell & Luoma, 2015). I våre dager er det også vanlig at større organisasjoner krever at bedrifter følger deres spesifikke retningslinjer og regelverk og knytter disse til deres bærekraftsarbeid (Aarseth, et.al.,2017). I dag er det også krav om at børsnoterte selskapers årsrapporter skal inneholde bærekraftsrapporter. I bærekraft er det ifølge (Mahfuja, 2014) ulike perspektiver å følge, som inkluderer Corporate Social Responsibility og Triple Bottom Line. Flere og flere interessenter begynner også å legge press på bedrifter angående deres bærekraftsarbeid innen logistikk (Quarshie, Salmi & Leuschner, 2016).

(Meixell og Luoma, 2015) mener imidlertid at forskningen begynner å vokse på spørsmål om distribusjon og dermed har det også dukket opp et begrep om Logistic Social Responsibility (LSR), som er et ytterligere konsept innen bærekraft. (Meixell og Luoma, 2015) nevner at transport er sterkt knyttet til miljøet, så det kan være interessant å se hvordan logistikselskaper verdsetter sin transportkjede og hvilke faktorer som til syvende og sist er vesentlige og avgjørende for å være en del av bærekraftsarbeidet. For å få et fungerende, men også givende LSR-arbeid kreves det at samarbeidet fungerer mellom en virksomhets interne aktiviteter og de eksterne funksjonene som foregår mellom andre parter i distribusjons- og produksjonskjeden (Carter & Jennings, 2002). (Carter og Jennings, 2002) understreker også verdien av et koordinert samarbeid mellom partene og at dette igjen kan øke mulighetene for å drive givende og utviklende LSR-arbeid. (Carter og Jennings, 2002) forklarer videre at det er et problem med sosialt og miljømessig ansvar i logistikkbransjen. Forfatterne beskriver at LSR, håndterer denne typen problemer.

Globalisering er noe som har blitt stadig viktigere de siste årene og det skyldes at kommunikasjons- og transaksjonskostnadene har gått ned som følge av teknologisk fremgang og politiske beslutninger (King, 1997). Dette har ført til at flere og flere

selskaper deltar i den globale økonomien og tilbudet til kunden har økt. Konsekvensen for bedriftene er at konkurransen øker og marginene synker. Bedrifter leter derfor stadig etter områder å effektivisere og mange bedrifter har valgt å flytte deler av produksjonen til lavlønsland for å redusere kostnadene ytterligere. Samtidig som denne utviklingen har funnet sted, har også kravene til bedriftenes bærekraft blitt stadig høyere. Ettersom infrastruktur og lovgivning i ulike deler av verden er markant forskjellig når det gjelder bærekraftsspørsmål, kan det oppstå vanskeligheter med å designe bærekraftige produksjonslinjer (Govindan, 2021). Det kan være miljømessige, sosiale og økonomiske aspekter hvor harmonisering av globale krav kan være vanskelig å oppnå.

De siste årene har miljøaspektet blitt stadig viktigere, og en stor del av karbondioksidutslippene kommer fra transport. Etter hvert som produksjonen flyttes til lavlønsland, øker avstandene til sluttforbrukerne. Dette medfører økt transportbehov og at transportene vil utgjøre en større del av totalkostnaden. Ettersom transportvolumene fortsetter å øke, øker også miljøbelastningen av disse. Denne utviklingen er problematisk og derfor for EU å jobbe aktivt med mål om å redusere utslippene fra transportsektoren. (European Commission 2001) Ettersom transport står for en stor del av miljøpåvirkningen, krever mange bedrifter mer miljøvennlig og energieffektiv transport. Dette gjør arbeidet med grønn logistikk og miljøspørsmål hos logistikkbedriftene viktigere, samtidig som det oppfyller krav til ledetid og leveringssikkerhet og holder kostnadene lave. (Govindan, 2021)

Logistikk er et bredt område og en prosess som brukes i mange ulike bransjer, og mens bærekraft er et voksende område, har LSR vokst frem som en gren innenfor det (Guja & Sady, 2014). Som (Carter og Jennings, 2002) understreker, kan det å ha et sterkt LSR-arbeid skape verdier for bedrifter. Likevel ser vi i dag hvordan bedrifter ser ut til å mangle erfaring og kunnskap å lene seg på for å jobbe med LSR i praksis. Teorier og strategier eksisterer for å demonstrere hvordan forbedringer kan gjøres, men det kan være lettere å vite hvilke tiltak bedrifter bør ta hvis andre bedrifter har gjort eller gjør det samme. Disse praktiske anvendelsene kan igjen bidra til økt kunnskapsutvikling. Som tidligere nevnt handler mange deler av LSR om samarbeid innad i og mellom parter for å kunne utvikle logistikk og distribusjonskjeden. Ved å samle informasjon skapes det rom for erfaring og sammenligninger som igjen kan føre til å finne forskjeller eller likheter. Det kan gagne utviklingen både innenfor selve LSR-modellen men også bærekraftsarbeidet for bedriftene.

1.2 Formål

I takt med omverdenens stadig økende krav til bedrifters bærekraftsarbeid, er det interessant å studere hvordan bedrifter i dag jobber med bærekraft innen logistikk. Logistikk er en viktig prosess og LSR, som er et relativt nytt konsept, tar opp dette. Formålet med denne studien er å undersøke hvordan logistikkbedrifter i Norge jobber med bærekraft. Videre har jeg til hensikt å identifisere og undersøke hvilke muligheter og forutsetninger som finnes for implementering av miljøvennlighet i logistikkbedrifter for å skape ytterligere ressurseffektivitet og bærekraft.. På denne måten kan andre bransjer dra nytte av studiens resultater og konklusjoner for å kunne dele erfaringer med hverandre i fremtiden.

På bakgrunn av denne problemstillingen har jeg definert følgende forskningsspørsmål:

- Hvilke tiltak har selskapene tatt??
- Hvilke utfall har disse tiltakene resultert i?
- Hvordan rapporterer logistikkbedriftene bærekraftsarbeidet?

1.3 Avgrensning

I denne studien har jeg avgrenset datainnsamlingen til to logistikkselskaper som driver med logistikktransport i Norge. De to logistikkselskapene er DB Schenker og DHL.

1.4 Definisjoner av begreper

CSR: Bedriftens samfunnsansvar er en form for selvregulering som tar sikte på å bidra til samfunns mål av filantropisk, aktivistisk eller veldedig karakter.

JIT: Just in Time, en produksjonsmetode som har som formål å produsere og levere varer i nøyaktig tid

Primærdata: Informasjon som forskeren selv samler inn, for eksempel gjennom intervjuer

Sekundærdata: Informasjon som allerede eksisterer og som er samlet inn av noen andre.

GRI: Global Reporting Initiative hjelper bedrifter, myndigheter og andre organisasjoner å forstå og kommunisere deres innvirkning på spørsmål som klimaendringer, menneskerettigheter og korrupsjon.

1.5 Disposisjon

Studiet starter med en innledende del som inneholder bakgrunn, formål, spørsmål, avgrensning og definisjon av de viktige begrepene. Deretter følger en teoridel som utgjør beskrivelser av teorien som rukes i studien, som har som mål å styrke leserens forståelse av studiens forskningsområde. Metodedelen omhandler studiens tilnærming, utvalgsprosesser og valg av metode er begrunnet. Deretter presenteres resultatene generert av studien, som deretter analyseres. Til slutt oppsummeres resultatene fra studien og avsnittet besvarer studiens forskningsspørsmål. Etter dette kommer det en liten diskusjon som reflekterer over hvordan studien er utført og forslag til fremtidig forskning.

2.0 METODE

For å gjennomføre en forskning kan man bruke enten en kvalitativ eller kvantitativ metode. Når du bruker kvantitative metoder, baserer du forskningen din på numeriske tall og analyserer dem, mens kvalitative metoder analyserer tekst. De vil si at kvalitativ metode ofte svarer på spørsmål om hvordan og hvorfor og anses dermed å være mer induktive, mens kvantitative metoder, som begrepet også indikerer, er basert på at man kvantifiserer svar og dermed er deduktiv. Med induksjon menes at man gjennom kvantitative observasjoner skaper en teori som er basert på generalisering mens deduksjon er en konklusjon hvor man setter opp en rekke premisser som man antar være sann og fra disse bygger man en logisk konklusjon. (Jacobsen, 2005)

Forskjellen mellom disse to er at deduksjon utleder konklusjoner fra teori mens induksjon genererer konklusjoner fra observeringer. Kvalitative metoder resulterer vanligvis i en slags generell beskrivelse av ethvert fenomen gjennom tolkning og kan derfor ikke antas som absolutte sannheter. Metoder for kvalitativ forskning inkluderer intervjuer og observasjoner mens kvantitative metoder er for eksempel undersøkelser hvor svarene er ja/nei eller tall. Kvalitative metoder kan anses som mindre pålitelige fordi resultatene kan påvirkes av intervjueren meninger da det fort kan tolkes som litt subjektivt mens kvantitative metoder gjelder sett på som mer objektiv.

2.1 Kvalitativ metode

Kvalitativ forskning legger ofte vekt på ord og ikke tall og er dermed tolkbar, metoden vektlegger forholdet mellom teori og forskning og genererer dermed teorier. I dette arbeidet vil jeg bruke kvalitativ forskningsmetode. Dette betyr at jeg får et mer utfyllende resultat og ikke direkte et resultat der konklusjoner kan trekkes som eksakte fakta. Jeg synes dette er en god forskningsmetode for dette arbeidet på grunn av ved å undersøke fenomenet CSR som en omfattende del av logistikkbedrifter og dets forretningsstrategi kan jeg få innsikt hvordan bedriftene jobber med bærekraft. Teorien er basert på sekundære informasjonskilder som dokumenter og tidligere forskning på emnet, noe som gjør studiet ganske induktivt og gir rom for tolkning av data. (Jacobsen, 2005)

Pålitelighet kan variere etter manges oppfatning og dette kan også vurderes nettopp på grunn av den grunn at resultatet er riktig tolkbart og avhengig av forskeren som gjennomfører undersøkelsen. Grunntanken med en kvalitativ studie er at man prøver å belyse hvorfor ulike prosesser eller beslutninger ble tatt, hvordan de ble implementert og hva slags resultater beslutningene eller prosessene har generert. (Robert K. Yin, 1994, s. 6-15)

2.2 Kasusstudie

En case-studie kan i nøtteskall defineres som en studie hvor man prøver å få en dypere forståelse og kunnskap om hva man forsker på. Casestudier gir vanligvis et bilde av hva han driver med, men også hvorfor det skjer, så det svarer ofte på spørsmål som hvordan og hvorfor. Forskningsstrategien egner seg godt for små studier hvor fokus er på én eller noen hendelser, som fører til at studien muliggjør beskrivelse av fenomener i detaljer samt sammenligninger og beretninger om ulike situasjoner. Man kan også bruke casestudier som en måte å teste teorier på, det vil si at du har en teori som så forskes på gjennom casestudier om det teorien forutsier virkelig skjer i praksis. Likevel brukes casestudier mer som en forskningsstrategi når man haster i ethvert fenomen som allerede eksisterer og fortsetter å eksistere etter etterforskningen, altså for eksempel prosesser.

I mange tilfeller kan observasjoner som er gjort gjennom studien være omvendt for utvikling av teorier og prosesser. Ideen med casestudier er å analysere situasjonen slik den er i dag for så å komme frem til for eksempel forslag eller hypoteser ser som kan forklare hva som skjer og hvorfor, i selve miljøet der fenomenet utspiller seg. Kasusstudier kan generalisere teorier, men kan ikke betraktes som absolutte sannheter. Men for å kunne utlede en, trengs det også annen forskning slik at pålitelighet kan verifiseres. (Jacobsen, 2005)

For casestudier kan både kvalitative og kvantitative data brukes, i dette arbeidet kommer jeg til å utføre casestudien med semistrukturerte intervjuer, altså primærdata, i tillegg data fra sekundære informasjonskilder. Fokus på ett eller noen få tilfeller gir forskeren et helhetlig syn på fenomener innenfor et bestemt miljø og det kan gi gode resultater i begge konstruksjon av teorier og utprøving av eksisterende teorier. (Jacobsen, 2005)

2.3 Valg av metode

Til dette arbeidet vil jeg utføre en casestudie der jeg bruker en kvalitativ metode. Datainnsamlingsmetoder for casestudier er blant andre observasjoner og intervjuer. Du kan bruke ustrukturert eller semistrukturert intervjuer som datainnsamlingsmetode i kvalitative forskningsmetoder mens et strukturert intervju regnes som en kvantitativ forskningsmetode. For dette arbeidet kom mer et semistrukturert intervju som skal gjennomføres på grunnlag av en intervjuguide. Det er ikke uvanlig at semi-strukturerte intervjuer generer en diskusjon da fokuset ligger i stor grad på personens egne oppfatninger av hva som anses som vesentlig og relevant for det aktuelle emnet. (Denscombe, 2014) Teorien er basert på litteratur som er samlet inn av sekundære informasjonskilder, i dette tilfellet Internett-sider og bøker om grønn logistikk og CSR og Bærekraftig logistikk, mens empirisk delen gjennomføres som et semistrukturert intervju med to logistikkbedrifter.

2.4 Utvalg

Jeg vil bruke sekundære informasjonskilder i den teoretiske delen av arbeidet, som består av akademisk kontrollerte informasjonsbaser og artikler. For eksempel Emerald og ScienceDirect er relevante grunnlag for informasjonen i arbeidet, i tillegg til Oria som er det digitale biblioteket ved HiMolde. Nøkkelordene i denne studien er Samfunnsansvar, grønn logistikk og bærekraftig logistikk. De utvalgte selskapene er blant de ledende aktørene i logistikkbransjen. Derfor kan man forvente at de tar arbeidet med CRS seriøst og har tiltak for å bli mer bærekraftige. Mine ressurser er imidlertid begrenset til å gjennomføre en mer omfattende studie. Derfor har jeg valgt bare de to selskapene DB Schenker og DHL som er ledende og store selskaper innen logistikkbransjen i Norge og håper derfor at de kan ha verdifulle data, slik at de kan representere hele bransjen.

2.5 Kritisk metodediskusjon

I kvalitative intervjuer er det ønskelig å vite hvordan intervjuobjektet oppfatter et fenomen (Jacobsen, 2005). (Denscombe, 2014) mener at troverdighet kan være problematisk når det gjelder kvalitative studier. Høy reliabilitet betyr at en undersøkelse gjøres på en måte hvor situasjonen er lik for alle og at undersøkelsesmetoden ikke har påvirket selve resultatet

(Jacobsen 2005, s. 269). Kvale og Brinkmann (2014, s. 295) beskriver sammenhengen mellom reliabilitet og hvor godt studien kan reproduseres i fremtiden av andre. Jeg var nøye med å unngå å påvirke svarene på noen måte ved å dermed unngå å stille ledende spørsmål eller stresse over svarene (Kvale og Brinkmann 2014, s. 295). Av respondentene som ga samtykke, tok jeg opp disse intervjuene for å øke påliteligheten til vår studie. En studie bør også ha høy grad av validitet, som betyr at studien måler det den hevder å måle og beskriver et fenomen riktig (Bryman og Bell 2011, s. 395).

Validitet er sannheten, nøyaktigheten og styrken til en mening (Kvale og Brinkmann 2014, s. 296). jeg brukte primærkilder i vår studie og intervjuene ble gjennomført med personer som hadde god kunnskap på fagområdet om hvordan virksomheten fungerer. Jacobsen (2005, s. 255) deler validitet i to deler, intern og ekstern validitet. Intern validitet handler om validiteten til resultatet. Jo flere som er enige om noe, jo større er sannsynligheten for at informasjonen er korrekt (Jacobsen 2005, s. 256). Ekstern validitet refererer til informasjonen som kan overføres til andre kontekster (Jacobsen 2005, s. 255-256), altså i hvilken grad det er mulig å generalisere (Jacobsen 2005, s. 266). Kontakten med to store selskaper innenfor bransjen ble gjennomført for å øke validiteten og bidro dermed til en større kunnskapsbredde med ulike perspektiver i vår studie.

For at en studie skal kunne kategoriseres med høy validitet, har (Kvale og Brinkmann, 2014, s. 297) utviklet syv stadier, som er tematisering, planlegging, kvaliteten på intervjuene, transkripsjonen, vurderingene og rapportene. For nærmere beskrivelse mener disse kategoriene hvordan undersøkelsen krever støttende teoretisk materiale, hvor godt intervjumetoden samsvarer med formålet, og hvor logiske tolkningene av tekstene er. Vurderingen av validiteten skal også måles riktig, reliabilitetsnivået og kvaliteten på det rapporterte materialet fra intervjuene, og hvordan det ble trykket i utskriften. Til slutt innebærer det graden av troverdighet til resultatet i den endelige rapporterte rapporten (Kvale og Brinkmann, 2014, s. 298).

2.6 Etikk

I vitenskapelig forskning kan det forekomme at et intervju omhandler temaer som er av sensitiv karakter og at respondenten publiserer informasjon som kan klassifiseres som konfidensiell (Kvale og Brinkmann 2014, s. 227). Det finnes fire hovedkrav basert på det

grunnleggende individuelle beskyttelseskravet som jeg har lagt til grunn i denne studien; informasjonskravet, samtykkekravet, taushetsplikten og brukskravet.

Det første er informasjonskravet, som betyr at respondenten har blitt informert om formålet med studien. Dette ble sikret og forklart allerede ved første kontakt da respondentene ble bedt om å delta i studien. Intervjuene foregikk etter det Jacobsen (2005, s. 483) beskriver som informert samtykke, som betyr at respondenten deltok frivillig og bestemte seg for deltakelse i studien. Dette kan sammenlignes med samtykkekravet, som forskningsrådet mener er oppfylt av respondentenes samtykke til å delta i undersøkelsen.

Taushetskravet tar hensyn til intervjuobjektets integritet (Denscombe, 2014) og alt materiale som er samlet inn er derfor behandlet konfidensielt. For ikke å ha den registrerte informasjonen på noen måte misvisende, ble disse slettet når transkripsjonen ble gjort for å unngå fremtidige komplikasjoner (Kvale og Brinkmann 2014, s. 228). Det var også av største betydning at jeg som intervjuet tok ansvar for å unngå etiske problemer og derfor tok hensyn til intervjuobjektene og bedriftene som ønsket å være anonyme i denne studien (Kvale og Brinkmann 2014, s. 227-228).

Brukskravet sikrer at all informasjon som samles inn kun vil bli brukt til forskningsformål og at jeg behandlet selskapenes informasjon konfidensielt og at jeg ikke har avslørt noen av deres svar, som det transkriberte materialet eller opptak, til noen andre. Til slutt ble respondentene på forhånd tilbudt å ta del i et sammendrag og informasjonen de bidro med som skulle brukes i studien.

3.0 TEORI

3.1 Grønn logistikk

Grønn logistikk er en ledelsesmetode som tilstreber å utnytte de mest hensiktsmessige metodene for bruk av logistikkressurser og dermed unngå ødeleggelse av miljøet (Zheng og Zhang, 2010). Konseptet omhandler hvordan logistikkbedrifter kan redusere sine karbondioksidutslipp og adressere miljøproblemer ved å ta beslutninger angående selskapets lagring, risikofylt materialhåndtering, transport, anleggsplassering, lagerstyring og pakking. Det er gjennom eksistensen av grønn logistikk at den sirkulære økonomimodellen har fått sitt opphav (Zheng og Zhang, 2010). Den strømlinjeformede grønne bevegelsen av varer og tjenester oppnås ved å strebe etter å møte målene for sosial utvikling og kundetilfredshet ved å overvinne rom- og tidsbarrierene.

(Zheng og Zhang, 2010) rapporterer om effekten av grønn logistikk og dens reduksjon av den negative effekten av transport og argumenterer for at moderne logistikk dermed må tilpasses og finne sin plass i det miljøvennlige systemet. Hensikten med å implementere grønn logistikk er å øke hensynet til ressursene og miljøet, for dersom et grønt resirkulerbart perspektiv og bærekrafts styring ikke inkluderes når en krisesituasjon har oppstått, vil økonomien kollapse. Ikke-grønne bedrifter i logistikkbransjen tar vanligvis kun hensyn til den økonomiske verdien som oppstår fra deres aktiviteter, og sjelden effektene fra deres avfall, som kan betraktes som et enveisproblem. Dermed tas det til orde for at det kreves et bærekraftig system for å skape en endring for nye moderne bærekraftige logistikk- og transportløsninger som kan koble sammen både økonomiske og miljømessige aspekter i logistikkbransjen (Zheng og Zhang, 2010).

3.2 CSR og bærekraft

Corporate Social Responsibility er det engelske ordet for bedriftens samfunnsansvar og omfatter tre deler; sosiale, økonomiske og miljømessige aspekter (Liang og Renneboog, 2017). Disse tre perspektivene er ofte til stede i ulike CSR-modeller, som for eksempel Triple bottom line, som har som mål å styrke bærekraftig utvikling av en bedrift på et operasjonelt nivå (Elkington, 1998). Disse tre aspektene ved ansvar beskrives også som de

tre P-ene (people, planet and profit) og konseptet anses å være akseptert globalt (Wise, 2015).

CSR inkluderer samfunnsansvar og kan sees på som en tilnærming for å redusere de negative konsekvensene av selskapet, men også hvordan de kan forbedre bærekraftig utvikling i samfunnet. (Carroll, 1991) beskrev at selskaper tidligere antok at deres ansvar kun gjaldt deres økonomiske ansvar for å kunne levere utbytte til sine aksjonærer. Betydningen av Corporate Social Responsibility er altså en sammenheng mellom alle tre aspektene for å oppnå langsiktig bærekraft (Liang og Renneboog, 2017). Forklaringen på dette er at en bedrift ikke kan utelukke eller nekte å fokusere på kun ett av de tre aspektene. Et eksempel på dette er dersom en logistikkbedrift velger å kun ta ansvar for økonomisk overskudd, men ser bort fra sitt ansvar for eksempel sine sjåfører eller miljøkonsekvensene av kjøretøyutslipp, samtidig som det blir vanskelig for bedriften å ta ansvar for et hvert aspekt hvis det ikke går med noen økonomisk gevinst.



Figur 1, Carrolls CSR - pyramide

Carroll (1991) kartla fire kategorier som utgjør en såkalt CSR-pyramide for et selskap som inkluderer aspektene vedrørende økonomisk, juridisk, etisk og filantropisk ansvar. Det overordnede ansvaret bedrifter har fra et CSR-perspektiv betyr derfor at bedriften skal

«streve for et positivt resultat, adlyde loven, være etisk og være en god entreprenøriell medborger» (Carroll, 1991, s. 43). En kortfattet beskrivelse av økonomisk ansvar er at virksomheten tjener på å tilby det samfunnet etterspør av produkter eller tjenester, som er nødvendig for at virksomheten skal overleve og dermed danner grunnlaget for CSR-pyramiden. Når det gjelder det juridiske ansvaret, det andre trinnet opp i pyramiden, kreves det at virksomhetens virksomhet utføres innenfor rammen av statens og myndigheters lovfestede lover og regler. Det tredje nivået i pyramiden beskrives som de ansvarsområdene som berører aktørene (f.eks. ansatte, aksjonærer og kunder) og hva samfunnet anser som rettferdig i sammenheng med normer, standarder og forventninger og omtales som etisk ansvar.

På toppen av pyramiden står filantropisk ansvar, som Carroll (1991) beskrev som diskusjoner om hvorvidt dette ble ansett som det minst viktige ansvaret. Meningen beskrives altså som aktiviteter som styrker menneskelig velvære som er forpliktet utover det som forventes fra et moralsk eller etisk aspekt. I denne studien har jeg fokusert på alle tre delene av CSR, men miljøperspektivet undersøkes nærmere da transport har en sterkere tilknytning til miljøet, hovedsakelig med tanke på utslipp fra kjøretøy da virksomheten er basert på logistikk-løsninger.

Det nederste punktet består av de økonomiske forpliktelsene, det økonomiske grunnlaget må eksistere for en aktiviteter skal kunne utføre aktiviteter innenfor CSR. Det kan også sies at bedrifter har en økonomisk forpliktelse til være lønnsomt for samfunnet og virksomhetens investorer. Fortjeneste er både en nødvendighet for å kunne belønne sine eiere, men også for å kunne utvide sin virksomhet blant annet ved å reinvestere overskuddet i selskapet (Carroll, 2016). Den andre og tredje nivå inkluderer selskapets juridiske forpliktelser. Samfunnet forventer at du som næringsdrivende ikke handler i strid med lover og regler. Etisk omslag Dette er aspekter som bedrifter forventes å leve opp til selv mens de er ikke lovpålagte. Dermed inkluderer de slike aktiviteter som samfunnets normer før språk.

I mange tilfeller resulterer slike standarder på et tidspunkt i lover og forskrifter, for eksempel som nye forpliktelser i miljøvernloven. Miljøvernloven gjelder for alle aktiviteter som forårsaker forurensning av miljøet og gir opphav til både avfall og der med også avfallsbehandling (Kuzey et al., 2022). På toppen av pyramiden behandles den

filantropisk del, at selskapet driver med aktiviteter som går utover det som forventet. Økonomiske donasjoner kan for eksempel knyttes til dette punktet. Filantropisk ansvar trenger ikke være direkte knyttet til noen skade som selskapet kan ha utført sin virksomhet, men drives utelukkende for dette formålet og at man øker din status som god samfunnsborger. (Archie B. Carroll, 2016). Illustrasjonen gir et godt grunnlag for en forenklet CSR. Bedrifter bør se arbeidet sitt innenfor miljømessige og sosiale spørsmål som en prosess, betyr dette å starte fra være lønnsomt og deretter gradvis øke sitt ansvar på ulike delområder. (Kuzey et al., 2022)

3.3 CSR og logistikk

CSR har å gjøre med bedriftens eller virksomhetens rolle i samfunnet og dens handling som skjer utenfor virksomhetens overskuddsinteresse. Det vil si ta hensyn til de andre delområder som påvirkes av driften av virksomheten din. I dette tilfellet, områder knyttet til sosiale, etiske og miljømessige spørsmål. CSR har de siste årene tiår har oppstått fra å ha vært en marginal del av beslutningsprosessene i bedrifter til noe som nå er en uunngåelig del av dem. (Kuzey et al., 2022)

I dagens situasjon kan bedrifter ikke lenger fokusere utelukkende på økonomisk gevinst og ikke bry seg om de andre aspektene ved virksomheten deres. Samfunnsansvar er spesielt viktig i logistikkbransjen på grunn av problemene som oppstår rundt bærekraftig utvikling. Den bærekraftige utviklingen igjen møter problemer på grunn av stort forbruk av naturressurser og forurensninger som oppstår f.eks. under transport. Dette skyldes i stor grad det ytre trykket av forbrukere og konkurransedyktige selskaper som CSR har intensivert i løpet av siste årene, og ser ut til å fortsette å gjøre det i fremtiden, spesielt med hensyn til de som arbeider med logistikk. (Kuzey et al., 2022)

3.3.1 Hvorfor er CSR så viktig i dag?

CSR er veldig viktig i dag, fordi den gir bedrifter konkurransefordeler, men også for å fremme innovasjon. de selskapene som fremmer en innovativ og bærekraftig forretningsstrategi, og tilstreber dette konkret vil ha en stor markedsandel. Logistikkbransjen er ikke unntak når det kommer til CSR, i dagens verden hvor miljøvennlig tenkning står på agendaen mer enn kanskje noen gang, det kan være greit å rapportere hvordan innvirkning selskaper har på miljøet, spesielt når klimaendringene er

mer enn bare aktuell (Butterworth, 2015) Fordi virksomheten i dag ikke bare er lokal, men virksomheten strekker seg inn i mange tilfeller utenfor nasjonens egne grenser er også distribusjonsskjedene integrert internasjonalt, og dette øker også behovet for å bruke CSR til et helt nytt nivå. Før skal ikke bare være sosialt og etisk forsvarlig innenfor landets egne grenser, men også i forhold til sine internasjonale partnere. Dette inkluderer hvis eksport og import utføres innen virksomheten (Maloni, 2006)

3.3.2 CSR-rapportering

Det er imidlertid også ganske vanlig at bedrifter i dag samler inn data internt og dermed måler på en måte hvordan dens påvirkning er på miljøet, men det er kun selskaper som bruker CSR kontinuerlig som måler, overvåker og avslører forurensing og miljøpåvirkning av deres prosesser. (Piecyk, M. & Björklund, M., 2015) Det er utviklet ulike bærekraftsrapporter for å kunne støtte bedrifter gjennom en felles metode, men også for å kunne sammenligne og følge opp sine prestasjoner innenfor bærekraftsarbeid. Det er ulike rapporteringssystemer blant de mest kjente er blant andra ISO 14001: Environmental Management, Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) med GRI; Global Reporting Initiative. GRI:s nyeste versjon, G4, som ble lansert i mai 2013 er i dag en av de mest omfattende miljørapporteringsbasene. (Piecyk, M. & Björklund, M., 2015)

EMAS – The Eco-Management and Audit Scheme er et frivillig miljørapporteringssystem som er tilgjengelig for alle selskaper og virksomheter. De som bruker denne kan lære å gjenkjenne miljøpåvirkningen av driften, produktene og tjenestene. Det er mulig å kartlegge både virksomhetens direkte og indirekte påvirkning på miljøet. Dette gjør det lettere for bedrifter å endre og forbedre sin strategi for å bli mer miljøvennlige. EMAS er tredjepartsrevidert av en upartisk revisor og bør oppdateres kontinuerlig noe som øker pålitligheten. I følge Institute of Environmental Management and Assessment eksisterer IEMA, 2008 EMAS for å kunne verdsette og tilbakebetale selskaper og organisasjoner som har mil salgsfremmende aktiviteter overskrider minimumskravene som er pålagt dem ved lov og fortsetter kontinuerlig å sette miljøvennlig og bærekraftig tenkning som en av prioriteringene innenfor bedriftsstrategier. (McKinnon, 2010, s. 42)

ISO 14001, International Organization for Standardization, er en miljøstandard som gir blant annet verktøy for bedrifter og organisasjoner for å forbedre sine forretninger

miljømessig. Standarden gjelder for alle aktiviteter og muliggjør et rom hvor selskaper kan evaluere sine miljøprestasjoner og forbedre sin praksis. ISO 14001: 2015 er et sertifikat som bedrifter kan søke om når de har oppnådd ulike miljøkrav og mål. Sertifikatet er en slags generell ramme som de kan implementeres i virtuelt hvilket som helst selskap. På grunnlag av dette rammeverket kan bedrifter deretter identifisere, kontrollere frem og forbedre prosessene sine fra et internt synspunkt. Miljøspørsmål som f.eks. luftforurensning og bruk av naturressurser tas opp i standarden og en kontinuerlig forbedring kreves av bedrifter. (ISO 14001, 2015)

GRI - Global Reporting Initiative hjelper organisasjoner og bedrifter å forstå og nå sine bærekraftspørsmål siden 1997 da den ble introdusert. Rapporten legger føringer slik at man kan oppmuntre handlinger for å øke både de miljømessige og selskapets økonomiske fordeler. (GRI, 2018) GRI kan brukes globalt og gir et grunnlag for at bedrifter skal kunne følge bedre med linjene og se hvor de mulige problemene ligger. GRI har sine røtter i Triple Bottom Line, som er i et nøtteskall som ikke bare kan måle en bedrifts suksess etter dens økonomiske lønnsomhet, men også undersøker det sosiale og virksomhetens miljøarbeid. (Nikolaou, et.al., 2013)

3.4 Logistikkens innvirkning på miljøet

Når man snakker om miljøvennlighet og bærekraft, vil nok logistikk dukke opp som en av de viktigste delene som forårsaker både positive også mange negative konsekvenser i samfunnet. Produksjon og transport av varer, som er store deler av distribusjonskjeden forårsaker blant annet ulykker og skader luftkvaliteten, som er noen av mange grunner som fører til at klimaendringer skjer hele tiden. Transporten har en av de høyeste negative miljøpåvirkningene av alle deler av distribusjonskjeden til sammen med produksjon av produkter som bruker mye energi og naturlig kilder. Det er klart at for å produsere varer må man bruke naturressurser, men spørsmålet gjelder hvor mye av dem man må kaste bort i dagens verden. Dette fører selvfølgelig også at man bør komme med flere innovative måter å øke det bærekraft i bransjen. (McKinnon, 2010 s. 4) Investering i miljøvennlig praksis på internt nivå også innenfor distribusjonskjeden kan, og har vanligvis en positiv innvirkning på bedriftens ytelse. (Graham, et al., 2017).

Miljøpåvirkningen av logistikk kan måles på mange forskjellige måter, en av de vanligste måtene er for eksempel at man undersøker energibruk i forhold til hvor mye varer man

transporterer og hvor lange avstander de fraktes. Ved å velge riktig transportmiddel for ulike varer kan man påvirke miljøet positivt kontra negativt. Som et eksempel kan man ta sjøfrakt og flyfrakt, med tanke på tid er flyfrakt det åpenbare valget mens om man er ute etter utslipp, forurenses luftfrakt 47 ganger mer enn sjøfrakt per tonn per kilometer (World of Logistics, 2018). Produksjonen av produktet er slik at det er til stede distribusjonsskjeden hvor en stor del av de negative miljøpåvirkningene skjer.

Gjennom hele distribusjonsskjeden foregår det transport og håndtering av varer, som for eksempel varehus og lager, for så mye som 75 % (2011) av alle karbondioksidutslipp kommer fra strømforbruket. Av disse to er transport den som påstås å være den som forårsaker flere negative miljø effekter. I dag bør bedrifter bestrebe seg på å redusere hyppigheten av transport med å fylle kjøretøyene til full kapasitet samt benytte seg av energieffektiv transport betyr. Det er i transport av produkter, både ferdige og slikt i produksjon der en lettest som bedrift kan påvirke fra et miljøperspektiv, for det er her det det meste av karbondioksidutslippene skjer. Imidlertid er produksjon av produkter også en stor del av problemet når det kommer til distribusjonsskjeden, men resirkulering, igjen snur og minimerer naturressurser går langt som man streber etter å bli mer miljøvennlig i det området. (Graham, et al., 2017). Fordi det avhenger av produktet på hvilket stadium av livssyklusen som det største negative påvirkning på miljøet skjer, er det viktig å forstå hele livssyklusen samt spesifisere hva skal oppnås i miljøfremmende prosesser og hvor det skal skje for å kunne nå målene. (World of Logistics, 2018)

3.5 CSR i returlogistikk

Det finnes ingen enkel definisjon på flytøkonomien, men den omhandler en stor del av helheten produktets livssyklus, materialflyten, informasjonsflyten og kapitalflyten som sine tre hovedstrømmer. I dagens situasjon undersøker den hele produktets livssyklus slik man streber etter å være miljøvennlig. Alle aspekter fra, råvare, produktplanlegging og produksjon, pakking, transport, lagring, salg, bruk, gjenbruk til gjenvinning og avhending har å gjøre med hvor miljøvennlig produktet er. Distribusjonsskjeden har en stor rolle i dette, da det egentlig har noe med i hele livssyklusen å gjøre (Greenwashing Index, 2018). Hvis virksomhetene streber etter å være grønn, og miljøvennlige mål implementert i deres interne prosesser og også deres samarbeid partnere, for eksempel distributører, oppfyller de samme miljøvennlige standardene. Dette fører til at flytøkonomien i dagens situasjon

har muligheter til å være mer miljøvennlig og bli bedre på det hele tiden (McKinnon, 2010, s. 16).

Returlogistikk anses å være av vesentlig betydning når det gjelder grønn logistikk og en grønn distribusjonskjede. Returlogistikk inkluderer alt fra gjenvinning av avfall og emballasje for gjenbruk. Fordi en stor andel av avfall i dag blir det gjenbrukt og resirkulert og det fortsetter å øke, har det gitt muligheter for innovative avfallshåndteringssystemer og dermed har det også åpnet opp for nye potensialer forskningsmuligheter for å forbedre avfallshåndteringen ytterligere globalt. (McKinnon, 2010, s. 13) For å kunne behandle gjenbruk og gjenvinning av materialer og de økonomiske besparelsene det genererer, for ikke å snakke om verdien som kan tas i betraktning i det gjenbruk av materialer er noe som øker hele tiden og det resulterer i at man anstrenger deg etter optimalisering av distribusjonskjeden også innen returlogistikk. Verden har opplevd en ganske stor økonomisk vekst de siste tiårene og med fremveksten av nye teknologier og med det også nye innovasjoner som i seg selv har også åpnet dører for internasjonal handling. (Wu, H & Dunn, S., 2013). I løpet av 2000-tallet og allerede på slutten av 1990-tallet har returlogistikk blitt mer og mer vanlig og viktig del av selskapenes måter å forbedre sine generelle resultater både økonomisk, men også miljøaspektet. Den økte interessen for returlogistikk må gjøre med å etablere seg som et konkurransedyktig selskap ikke bare økonomisk, men også miljømessig. (Nikolaou, et.al., 2013)

Å være en miljøansvarlig bedrift og drive en slike aktiviteter, bør man forbedre sine interne prosesser slik at man ikke sløser med ressurser og samtidig gjenbraker dem i høyest mulig grad. Bedrifter har muligheter å være kostnadseffektive ved å spare energibruk, redusere deres avhengighet bruk av naturressurser og gjenbruk og resirkuler materialer ved å basere deres materialvalg på nettopp de som kan gjenbrukes eller resirkuleres. Da har bedrifter som en del av strategien for å minimere kostnader og maksimere fortjeneste er kontinuerlig forbedring av sine interne prosesser uunngåelig og bør derfor minimere avfall og energibruk forekommer også. (Wu, H. & Dunn, S., 2013) Gjennom dette bedrifter bidra til en mer miljøvennlig virksomhet enn den er generelt mer miljøvennlig å gjenbruke sammenlignet med å produsere nytt. Gjennom å finne innovative og energieffektive måter å produsere samme produkt med mindre naturressurser og eiendeler enn før, kan man effektivisere returlogistikk og dermed også optimalisere CSR på dette området. (Wu, H. & Dunn, S., 2013)

4.0 EMPIRI

Følgende kapittel oppsummerer det empiriske materialet som ble samlet inn under intervjuene.

Det empiriske dataene ble samlet inn som et kvalitativt semistrukturert intervju med to ulike selskaper i logistikkbransjen, DB Schenker og DHL. Respondentene i denne saken var Kristoffer (Head of Operations) fra DB Schenker og Kari (Leder for miljø og sikkerhet) fra DHL og svarene er deres egne meninger og selskapenes felles retningslinjer når det gjelder bærekraft og miljøspørsmålet. Respondentene ble kontaktet via mail og intervjuguiden ble også sendt til dem på forhånd via mail. Intervjuet ble gjennomført individuelt med begge respondentene ved hjelp av Zoom, intervjuet med Kristoffer fra DB Schenker var 27.april2022 og intervjuet med Kari fra DHL var 30. april. Hvert intervju varte i ca. 45 minutter.

4.1 Resultater og analyse

4.1.1 Betydningen av CSR for logistikkbransjen og din virksomhet

Corporate Social Responsibility har blitt stadig viktigere i logistikkbransjen. lovverket endres ofte og nye krav oppstår, i tillegg vokser betydningen av sosialt og etisk forsvarlig selskap, sier Kristoffer fra DB Schenker. Ifølge begge respondentene kan man se at kundene også ønsker å vite mer om hvordan selskapene tar hensyn til ulike miljøspørsmål som oppstår gjennom deres aktiviteter og de mener at dette er en viktig del av hele selskapets strategi i dag. Kristoffer påpeker også at f.eks. ved aksjeoppkjøp er det allerede veldig viktig for interessentene å vurdere hvilke alternativer som er økonomisk best, men også sosialt og miljømessig bra.

Kari mener at CSR i dag er et «must» i stedet for bare en god ting og dermed som et delområde innenfor forretningsstrategien, er det svært viktig. Hun mener også at CSR i logistikkbransjen, men også i andre forretningsområder vurderes slik at den kan være viktigere ettersom samfunnet har det bra økonomisk og en høy produktivitet mens under

selskap er resirkulering og jakten på en grønnere hverdag på kontoret som bidrar til at menneskene i selskapet er bevisste, slik at de jobber for en felles grønnere fremtid tid og en grønnere hverdag på bedriften. Kristoffer anser at dette gir motivasjon til de ansatte, men også arbeidsgiverne. Kari forteller at de ved hovedkontoret deres har fokusert mye på resirkulering og et så grønt miljø som mulig. Selskapet har også kjøretøy som går på alternativ drivstoff så vel som med mer optimaliserte kjøreruter, hun forteller videre at selskapet prøver å kjøre så miljøvennlig som mulig. DB Schenker og DHL tilbyr begge problemrapporter for kundene sine slik at kundene konkret selv kan se hvordan transportene deres forurenses, som betyr at forurensningene som oppstår under transport er ganske transparente.

Tiltak som DHL og DB schenker Har tatt angående CSR	DHL	DB Schenker
Grønnere og mer energieffektive valg på hovedkontor	ja	ja
Alternativt drivstoff for kjøretøy så langt infrastrukturen tillater det	ja	ja
oppfordring til en mer miljøvennlig kjørestil	ja	ja
Utslippsrapporter for kunder	ja	ja

Figur 3. Tiltak iverksatt av selskapene DHL og DB Schenker vedrørende CSR

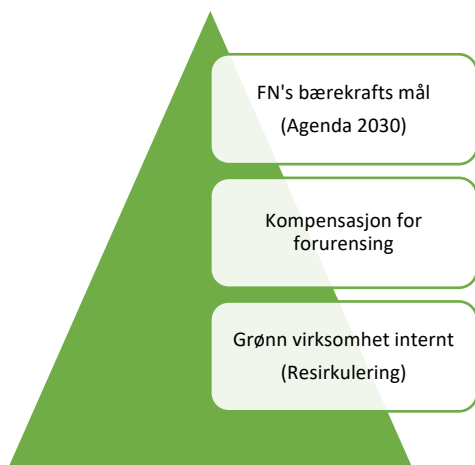
Tiltakene selskapene har tatt er ganske gode og samsvarer med Carrolls CSR-pyramide. Begge selskapene har i utgangspunktet et økonomisk grunnlag som gir muligheter, men også ferdigheter til å ta ulike grep for å kunne bli blant annet mer miljøvennlig. Både DB Schenker og DHL handler allerede på pyramidens to høyeste nivåer, der selskaper må gjøre med aktiviteter som ikke direkte er et «must» men i dagens situasjon et krav uansett. At virksomheter tar ansvar på delområdet som virksomheten berører. Her kan man ta som et eksempel dets arbeid ved hovedkvarteret for å gjøre dem mer energieffektive, opplæring for en mer miljøvennlig kjørestil og kundenes muligheter til å kompensere for sine utslipp. Tiltak fra begge selskapene er ikke så overraskende, mer miljøvennlige kjøretøy brukes i den grad det er mulig med dagens teknologi og infrastruktur. Som den nest største handlingen ville jeg plukket opp hvor mye for selskaper investerer i resirkulering og bærekraftig utvikling, ikke bare i sine transportere, men også i hovedkontorene og lagrene. Kristoffer og Kari fortalte meg at dette bidrar til et mer motivert arbeidsmiljø da de ansatte konkret ser at bedriften erkjenner at dette er et reelt og viktig problem hvor forbedring og utvikling kan og bør skje.

4.1.3 Hvordan ses CSR konkret i din virksomhet?

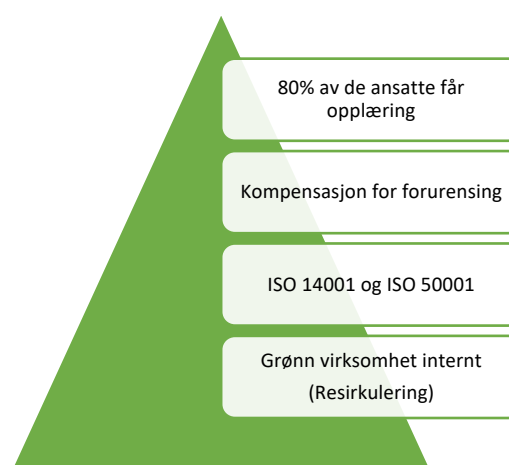
Kristoffer påpeker at kundene, dersom de ønsker det, har en mulighet til å få kompensasjon for forurensninger forårsaket av transportene, han påpeker imidlertid at Norske kunder ikke kan benytte denne muligheten så mye de vil. Ifølge Kristoffer kundene forventer at selskapet tar initiativ og kommer med grønnere løsninger i stedet for å betale ekstra. DB Schenker har globalt gått med på FNs bærekraftsmål (Agenda 2030) for å prøve å nå visse mål på følgende tre delområder; varig byer og samfunn (Sustainable Cities and Communities), ansvarlig forbruk og produksjon (Responsible consumption and production) og kanskje det viktigste som er for eksempel transport og dens forurensning (Climate Action) (se figur 4).

Begge selskapene har hovedkontor hvor resirkulering er av stor betydning, det betyr at i tillegg til transport prøver bedriftene også å ha en så grønn virksomhet som mulig internt. Både DHL og DB Schenker bruker LED-lys og vannforsyning til å minimere innvirkningen på miljøet og få mest mulig ut av fornybare energi. Kari forteller at deltrinn som er målbare innad i bedriften har resultert i at man kan se forbedring i for eksempel strømeffektivitet og en klar reduksjon i forurensingen.

DHL har som mål å lære opp 80 % av sine ansatte til å være eksperter på grønne valg og gjennom dette programmet også implementere stadig grønnere praksis på arbeidsplassen (se figur 5). DHL har sertifikater på ISO 14001 og ISO 50001 og er med ett kontinuerlig krav til bedrifter om å være mer miljøvennlige, Kari sier at for å ta neste skritt mot mer miljøvennlig og sosialt forsvarlige handlinger er det nødvendig med nyere teknologi og en mer forbedret infrastruktur . Både Kristoffer og Kari påpeker at selskapene tar de grepene som er hensiktsmessig, men at det blir stadig vanskeligere å bruke dagens virkemidler for å forbedre driften fra et miljøperspektiv.



Figur 4. DB Schenker CSR arbeid



Figur 5. DHL CSR arbeid

4.1.4 Bærekraftsrapportering og dagens situasjon

Utslipp av karbondioksid rapporteres årlig av Deutsche Bahn konsernet på globalt nivå, dvs. at DB Schenker rapporterer til Deutsche Bahn, som da ifølge GRI utgir en årlig bærekraftsrapport om hele konsernets karbondioksidutslipp (se figur 6). I følge rapporten er flyfrakt fortsatt ansvarlig for 1/3 av hele DB Schenkers karbondioksid utslipp mens lastebiltransport står for 18 % og sjøtransport er 11 %. Kristoffer påpeker at også i dag står logistikken i selskapet for ca 60 % av alle utslipp som skjer. Likevel har selskapet lyktes med å redusere utslippene sine innen landtransport og gikk ned med 26 % siden i fjor gjennom nye kjøretøy og strengere krav.

Siden DB Schenker eier ikke eget fly men kjøper den tjenesten, sier Kristoffer at det er et vanskeligere delområde å påvirke utslippsmessig, men påpeker at det er nettopp derfor at det er viktig å opprettholde et godt samarbeid. Når det gjelder sjøtransport har de et mål en reduksjon på 66 % og har allerede nådd 61 % i dag på grunn av lavere kjørehastighet samt nye kjøretøy og nyere teknologi. Som med flyfrakt, gjør ikke DB Schenker egne frakteskip uten at den tjenesten kjøpes også av partnere. Innenfor landtransport bruker de fornybar diesel i kjøretøyene og selskapet har ca 3000 kjøretøy som går på gass, elektrisitet eller alternativt drivstoff. Han sier imidlertid at infrastrukturen og teknologien i dag krever fortsatt forbedring for å øke bruken av disse verktøyene.

Utslipp av karbondioksid er den største forurenseren i DHLs virksomhet, sier Kari. Lokal forurensning er en sterk andre plass på listen, så dette inkluderer forurensning forårsaket av

kjøretøy og energiforbruk ved for eksempel hovedkontoret. Hun opplyser at avfallsmengden er ganske liten på grunn av at selskapet ikke har produksjon, bare en viss andel av emballasjen, men at dette forurenses ikke så mye og har ikke noe betydning. Neste år, 2023, planlegger DHL at alle terminalene og kontorene skal ha sertifikater for ISO 9001, ISO 14001 og ISO 50001. Kari mener at sertifikatene er et biprodukt av deres arbeid i stedet for å være et minimum krav som selskapet jobber for. DHLs egne interne krav i seg selv overstiger kravene til sertifikatene, sier hun. DHL utgir årlig en Corporate Ansvarsrapport på gruppenivå (se figur 6), som det fremgår av hvilke grep selskapet har tatt i bærekraftsektoren og hvilke fremtidsplaner selskapet har i det delområdet.

Hun synes CR-rapporten gir et godt og grundig bilde av selskapet, men påpeker også at rapporten er ganske lang som kan føre til utfordringer. Kristoffer mener at en ulempe med bærekrafts rapportering er mengden informasjon som rapporten inneholder. Det kan anses som vanskelig av kunder og andre interessenter å finne den såkalte essensielle informasjonen i rapportene. Til tross for dette mener han det at det er ekstremt viktig at bærekrafts rapporter er tilgjengelige for de som ønsker og at informasjon samles inn årlig er tilgjengelig, noe som gjør det mulig å foreta sammenligninger innad i selve selskapet og noe som igjen forhåpentligvis resulterer i fremgang innenfor de ulike delområdene.

Bærekraftsrapportering	DHL	DB Schenker
Årlig rapportering	ja	ja
Rapporteringsmetode	CR - rapport	GRI

Figur 6. Bærekrafts rapportering for DHL og DB Schenker

Bærekraftsrapportene publiseres kun på konsernnivå, noe som betyr at DB Schenker og DHL offentliggjør ikke egne rapporter på nasjonalt nivå. Dette gjør det litt vanskelig for kundene for å overvåke deres nøyaktige bærekraftstall og karbondioksidutslipp i Norge og begrenser ikke størrelsen på rapportene når det gjelder globale tall. Sammenligningen kan også være ganske vanskelig da bedrifter ikke bruker samme rapporteringsmetode.

4.1.5 Fremtiden i logistikkbransjen med CSR

Innen 2030 har DB Schenker som mål å redusere sine karbondioksidutslipp med så mye som 50 % (i forhold til tonn / km). De har delt målene som følger; transportene, resirkulering, samt energiforbruk og bruk av vann i deres eiendommer. Innenfor transport

har DB Schenker klart å redusere sine utslipp med 26 % siden i fjor med et mål på 34 % innen 2030. Ifølge Kari er DHLs plan frem til 2025 å kvitte seg med forurensningene som genereres av DHL-aktiviteter (dvs. både selskapet, men også dets underleverandører) forbedre effektivitet med 50 % fra 2022. Dette målet er nådd allerede i første kvartal i 2022. Planen er også å erstatte 70 % av kjøretøyene deres med elektriske eller de som kjører med alternativ drivstoff. Kari påpeker imidlertid at dette er ganske vanskelig i dagens situasjon når infrastrukturen er ennå ikke så bred som den muligens kan være, for eksempel gassnettet. Kari mener at alternative drivstoff innenfor nasjonens egne grenser fortsatt trenger tid til utviklet slik at de kan brukes fullt ut, dersom de sammenlignes med land som f.eks Tyskland eller Sverige hvor statsstøtten er større enn i Norge akkurat nå. Hun håper og tror nok til at nettverket vil utvikle seg i løpet av de neste fem årene til et som går å utnytte mer også uten at den økonomiske delen av selskapet lider.

Hun understreker at etterspørsel også genererer tilbud og tror dette vil drive videresende CSR i bedrifter. Kari påpeker at noe av biodieselen som brukes i Norge har kommet med egne problemer fordi det er funnet små mengder palmeolje i biodiesel, og hvor den kommer fra har vist seg å være vanskelig å bevise. Selv om en viss mengde biodiesel brukes av deres underleverandører. Kari sier at kontinuerlig arbeid mot en grønnere hverdag og arbeidsmiljø er ekstremt viktig i bransjen og at selskapet trolig ønsker å ta ansvar for deres drift og forstår sin plass som en del av samfunnet. Hun mener at store selskaper ikke er rettferdige, men har mulighet til å påvirke i stor skala, og at de også har en forpliktelse til det. Hun ønsker å se i fremtiden en endring i landfrakt fra kunder i den grad de ville vært og at man blir mer opptatt av mer miljøvennlige alternativer som også ville føre til en noe positivt press på bedriftene.

I fremtiden tror hun at infrastrukturen vil ha utvidet seg og forbedret til en hvor mer miljøvennlige kjøretøy også kan brukes en måte som gagnar selskapet så vel som teknologien. Når man snakker om store selskaper, som for eksempel DHL kan man si at de allerede kan påvirke markedet med interne beslutninger. Kari forteller at DHL allerede har bygget elbilfabrikker der de produserer elbiler og at de brukes i dag, ikke bare av DHL selv, men også andre selskaper, som distribusjonsbiler i Europa. Med dette som eksempel viser hun til at store bedrifter også har et ansvar å prøve å støtte samfunnet og miljøet med stadig grønnere valg.

Kristoffer sier at jo nærmere man kommer målene, jo vanskeligere blir det å redusere på utslipp, spesielt ettersom det ennå ikke er klart hvordan teknologien og kjøretøyene blir utviklet i fremtiden. Kristoffer mener at CSR bør prioriteres på de områdene der det er lettest å påvirke i dagens situasjon. Han understreker også hvor viktig det er å også tenke på situasjonen fra et økonomisk perspektiv, er det generelle bildet det som et transportselskap bør alle kjøretøy erstattes umiddelbart med mindre forurensende mens han mener at man som bedrift også kan påvirke miljøet på en positiv måte. men på bakgrunn av dette uttaler han at prioriteringen uansett bør foregå i slike delområder hvor ulike virksomheter har lettest å oppnå en positiv endring.

Her er Kari enig i at bedrifter bør prioritere CSR i områder hvor de største miljø- og samfunns effektene skjer, for eksempel transport. Ifølge Kristoffer er ikke dette bare fremtidens problemer, men også er bekymringsfulle i dag og at bærekrafts rapportering og sammenligning mellom selskapene er vanskelig, da alle har sine egne måter for å måle for eksempel karbondioksidutslipp. Selv om det er standarder og selskaper følger for å kunne sammenligne selskaper bør man vite hvordan data samles inn, likevel vurderer Kristoffer at rammene for rapportene er gode og det er tydelig hvilke ting som skal plukkes opp frem i dem. Han avslutter intervjuet med å påpeke viktigheten av CSR i fremtiden og at viktigheten vil mest sannsynlig ikke avta, men snarere øke. Han tror ikke at bare en rapport på forurensninger av transport vil være tilstrekkelig i fremtiden uten at markedet kommer med konkrete tiltak som endrer måten logistikkbransjen jobber med og reduserer betraktelig utslippene og den negative effekten bransjen har til miljøet.

5.0 DISKUSJON OG KONKLUSJON

Tanken med dette arbeidet var å finne ut hvordan logistikkbedrifter i Norge jobber med bærekraft. Hos logistikkbedrifter, og spesielt transportbedrifter, er man presset til en mer grønn praksis og bærekraftig drift og dette har vært tøff, ikke bare fra konkurrerende selskaper, men også fra kunder, spesielt på internasjonalt nivå. Som utgangspunkt for arbeidet hadde jeg tre ulike forskningsspørsmål; hva tiltak har for selskaper, hvilke resultater disse beslutningene har resultert i og Hvordan rapporterer logistikkbedriftene bærekrafts arbeidet? Jeg bestemte meg for å utføre den empiriske delen av arbeidet gjennom en semistrukturert intervju med to selskaper, DHL og DB Schenker.

Jeg mener at jeg har oppnådd formålet med arbeidet og fått et godt helhetsbilde av hvor bærekraftig aspektene er synlige i virksomhetene og hvordan de ivaretas i fremtiden. Jeg tror resultatet var helt som forventet når det gjelder problemene med infrastrukturen og fremdriften som blir spurt bør tas slik at nye innovasjoner kan finne sted. Bærekrafts rapportering var litt overraskende da det ikke rapporteres i det hele tatt på nasjonalt nivå. Jeg tror dette ville være viktig for å kunne bygge en mer transparent virksomhet og ville være det enklere for kunder og ulike interessenter å følge virksomheten fra et miljø perspektiv. Jeg påstår at jeg har valgt en god metode for dette arbeidet, gjennom teorien og intervjuene med Kristoffer og Kari har jeg fått en bred forståelse av hvordan de ledende selskapene jobber med bærekraft i Norge. Jeg fant ut at selskapene tar veldig seriøst på CSR og at de er forberedt til at viktigheten blir enda mye større i fremtiden.

Jeg har også sett hva som kan gjøres i dag og hva som kreves for å gjøre fremskritt i fremtiden. Hvis intervjuet skulle gjøres på nytt, vil jeg definitivt fokusert mer på fremtiden og det på et dypere nivå og hvordan det sannsynligvis vil se ut, hva som er konkret behov og hvordan disse målene kan nås. Dette ville også ført til at jeg fikk et bedre og mer konkret bilde av selve utviklingskurven og fremtidsbildet.

Resultatene fra studien indikerer at det er et stort behov for å at bedriftene jobber mer med bærekraft og CRS for å forbedre bransjen og delta i dugnaden og bli mer miljøvennlige. Studiens funn og konklusjoner er ikke mulig å generalisere og taler derfor ikke for hele studiepopulasjonen. Ettersom denne studien er av kvalitativ karakter og dermed søker det unike og spesielle, åpner det for fremtidig forskning som er basert på andre

forskningstilnærminger. likevel tror jeg at denne studien fortsatt kan være et viktig utgangspunkt for fremtidige forskere til å undersøke mer detaljert med en større utvalgspopulasjon ved hjelp av kvantitative forskningsmetoder. Jeg har intervjuet bare to selskaper, men ved å ha sjansen til å intervjuere flere selskaper og på et dypere nivå kan undersøkelsen være mer i dybden og få flere nyanser. Spesielt når infrastrukturen forbedres, tar teknologien grep og håper politikken blir mer aktuell slik at reell utvikling kan finne sted.

KILDER:

Jacobsen, D.I., 2005. Hvordan gjennomføre undersøkelser? : innføring i samfunnsvitenskapelig metode 2. utg., Kristiansand: Høyskoleforl.

Denscombe, M., 2014. The good research guide: for small-scale social research projects 5th ed., Maidenhead: Open University Press.

Kvale, S. et al., 2015. Det kvalitative forskningsintervju 3. utg., Oslo: Gyldendal akademisk.

Yin, R.K., 1994. Case study research: design and methods 2nd ed., Thousand Oaks, Calif: Sage.

Meixell, M.J. & Luoma, P., 2015. Stakeholder pressure in sustainable supply chain management. *International journal of physical distribution & logistics management*, 45(1-2), pp.69–89.

Kreisel, D.K., 2018. Sustainability. *Victorian literature and culture*, 46(3-4), pp.895–900.

Aarseth, W. et al., 2017. Project sustainability strategies: A systematic literature review. *International journal of project management*, 35(6), pp.1071–1083.

Malik, M., 2015. Value-Enhancing Capabilities of CSR: A Brief Review of Contemporary Literature. *Journal of business ethics*, 127(2), pp.419–438.

Quarshie, A.M., Salmi, A. & Leuschner, R., 2016. Sustainability and corporate social responsibility in supply chains: The state of research in supply chain management and business ethics journals. *Journal of purchasing and supply management*, 22(2), pp.82–97.

Carter, C.R. & Jennings, M.M., 2002. Social responsibility and supply chain relationships. *Transportation research. Part E, Logistics and transportation review*, 38(1), pp.37–52.

John King (1997) Globalization of logistics management: present status and prospects, *Maritime Policy & Management*, 24:4, 381-387, DOI: [10.1080/03088839700000045](https://doi.org/10.1080/03088839700000045), (Hentet: 03.04.22)

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES, 2001. Promoting a European framework for Corporate Social. Tilgjengelig: [https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/devl/20020122/com\(2001\)366_en.pdf](https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/committees/devl/20020122/com(2001)366_en.pdf) (Hentet: 08.04.22)

Govindan, K. et al., 2021. Drivers and value-relevance of CSR performance in the logistics sector: A cross-country firm-level investigation. *International journal of production economics*, 231, p.107835.

Zheng, L. & Zhang, J., 2010. Research on Green Logistics System Based on Circular Economy. *Asian social science*, 6(11), pp.Asian social science, 2010–10-18, Vol.6 (11).

Piecyk, M.I. & Björklund, M., 2015. Logistics service providers and corporate social responsibility: sustainability reporting in the logistics industry. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 45(5), pp.459–485.

Kuzey, C. et al., 2022. Board gender diversity, CSR strategy, and eco-friendly initiatives in the transportation and logistics sector. *International journal of production economics*, 247, pp.International journal of production economics, 2022–05, Vol.247.

Elkington, J., 1998. ACCOUNTING FOR THE TRIPLE BOTTOM LINE. *Measuring business excellence*, 2(3), pp.18–22.

Liang, H. & Renneboog, L., 2017. On the Foundations of Corporate Social Responsibility. *The Journal of finance (New York)*, 72(2), pp.853–910.

Carroll, A.B., 1991. The pyramid of corporate social responsibility: Toward the moral management of organizational stakeholders. *Business horizons*, 34(4), pp.39–48.

Collette Butterworth 2015, What does CSR mean to the logistics industry? Tilgjengelig: <https://www.linkedin.com/pulse/what-does-csr-mean-logistics-industry-collettebutterworth> (Hentet: 19.4.2022)

Journal of Business Ethics, 2006. Corporate Social Responsibility in the Supply Chain: An Application in the Food Industry, 2006. Tilgjengelig: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2Fs10551-006-9038-0.pdf> (Hentet: 22.3.2022)

McKinnon, A.C., 2010. Product-level carbon auditing of supply chains. International journal of physical distribution & logistics management, 40(1/2), pp.42–60.

GRI, 2018. Tilgjengelig: <https://www.globalreporting.org/Pages/default.aspx> (Hentet: 10.4.2022)

Nikolaou, et.al., 2013. A reverse logistics social responsibility evaluation framework based on the triple bottom line approach. Tilgjengelig: <https://www-sciencedirectcom.ezproxy.arcada.fi:2443/science/article/pii/S0959652611005348#!> (Hentet: 12.4.2022)

Graham, S., Graham, B. & Holt, D., 2018. The relationship between downstream environmental logistics practices and performance. International journal of production economics, 196, pp.356–365.

Wu, H.-J. & Dunn, S.C., 1995. Environmentally responsible logistics systems. International journal of physical distribution & logistics management, 25(2), pp.20–38.

VEDLEGG

Vedlegg 1 : Intervjuguide

Presentasjon av oppgaven

Takker for at respondentene stiller til intervju

Presentasjon av oppgaven

Grunnleggende spørsmål

Spørsmål 1. Hvem er du og hvilken stillingstittel har du i bedriften?

Spørsmål 2. Fortell kort om aktivitetene i bedriften?

CSR i dag

Spørsmål 3. Hva tror du CSR betyr for logistikkbransjen?

Spørsmål 4. Hvordan har betydningen av CSR utviklet seg de siste fem årene?

Spørsmål 5. Hva betyr CSR for din virksomhet?

Spørsmål 6. Hvilke tiltak har selskapet iverksatt angående CSR de siste fem årene?

Spørsmål 7. Hvilke resultater har disse beslutningene resultert i?

Spørsmål 8. Hvordan ses CSR konkret i din virksomhet?

Rapportering i dag

Spørsmål 9. Bruker selskapet bærekraftsrapportering, i så fall hvordan?

Spørsmål 10. Synes du at bærekraftsrapportene gir et helhetlig bilde av selskapet?

Spørsmål 11. Er det noen ulemper med bærekraftsrapportering?

Fremtiden

Spørsmål 12. Hvor mener du CSR bør prioriteres?

Spørsmål 13. Er det en klar plan for de neste fem årene?

Spørsmål 14. Hvilke utfordringer vil bedrifter møte i fremtiden mtp CSR og bærekraftsrapportering i logistikk?