

Vägen mot ett mer hållbart företag

Case: Williamsson Transport

Alicia Wahlgren

Examensarbete för Tradenom (YH)-examen

Utbildningen företagsekonomi

Vasa 2023

EXAMENSARBETE

Författare: Alicia Wahlgren

Utbildning och ort: Företagsekonomi Vasa

Inriktning: Internationell Handel

Handledare: Kajsa From

Titel: Vägen mot ett mer hållbart företag Case: Williamsson Transport

Datum: 20.11.2023 Sidantal: 36

Bilagor: 1

Abstrakt

Klimatförändringen är något som berör oss alla och därför är det viktigare nu än någonsin för organisationer att påbörja eller förbättra sitt hållbarhetsarbete. Transportbranschen är särskilt utsatt eftersom den bidrar med en stor del av växthusgasutsläppen. Vi behöver ett mer hållbart och mer effektivt transportsystem för att fortsätta stödja den ekonomiska tillväxten och landets konkurrenskraft och sysselsättning.

Syftet med detta examensarbete var att ta fram en grund samt riktlinjer åt transportföretaget Williamsson Transport så att de har en början på att utveckla sin verksamhet för att bli ett mera hållbart transportföretag. Genom en kvalitativ forskningsmetod är examensarbetet uppbyggt med en teoretisk del som innehåller information om hållbarhet och logistik, men även om olika globala miljösystem, handlingsplaner och regelverk som var relevanta för att kunna ta fram ett resultat med vilka riktlinjer Williamsson Transport kan implementera för att påbörja arbetet att bli ett mera hållbart transportföretag. Den empiriska delen innehåller en intervju med Williamsson Transports VD, som var grundläggande för att få fram ett så relevant resultat som möjligt.

Resultatet av examensarbetet visar vilka åtgärder Williamsson Transport redan har börjat ta för att bli ett hållbarare transportföretag, men det ger även rekommendation på vilka regelverk Williamsson Transport kan använda sig av för att börja mäta sina växthusgasutsläpp. Ett förslag på en hållbarhetsplan kommer även ges.

Språk: svenska

Nyckelord: hållbarhet, logistik, vägtransport, utsläpp

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Alicia Wahlgren

Koulutus ja paikkakunta: Liiketalous, Vaasa

Suuntautumisvaihtoehto: Kansainvälinen kauppa

Ohjaaja: Kajsa From

Nimike: Tie kohti kestävämpää yritystä Case: Williamsson Transport

Päivämäärä: 20.11.2023 Sivumäärä: 36

Liitteet: 1

Tiivistelmä

Ilmastonmuutos koskettaa meitä kaikkia. Siksi on tärkeämpää kuin koskaan että organisaatiot alkavat käynnistää tai parantaa vastuullisuustyötään. Kuljetus-ala on erityisen haavoittuvainen ja aiheuttaa suuren osan kasvihuonekaasupäästöistä. Tarvitsemme kestävämmän ja tehokkaamman kuljetusjärjestelmän joka tukee nyt ja jatkossa talouskasvua sekä koko maan kilpailukykyä ja työllisyyttä.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää suuntaohjeet kuljetusyhtiö Williamsson Transportille että se voisi aloittaa toimintansa uudelleenjärjestelyn kestävämmän kehityksen kuljetusyrityksen suuntaan. Tässä opinnäytetyössä on käytetty kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä. Teoreettinen osa sisältää tietoa kestävästä kehityksestä ja logistiikasta. Lisäksi erilaisista globaaleista ympäristöjärjestelmistä, toimintasuunnitelmista ja määräyksistä, joilla on ollut merkitystä tuloksen tuottamiseen, jonka linjauksia Williamsson Transportin on noudatettava voidakseen aloittaa työskentelyn kestävämmän kehityksen kuljetusyritykseksi. Empiirinen osa sisältää Williamsson Transportin Toimitusjohtajan Annica Fantin, haastattelun, joka oli pohjana relevantin tuloksen tuottamiseksi.

Opinnäytetyön tulos osoittaa mihin toimenpiteisiin Williamsson Transport on ryhtynyt tullakseen kestävämmän kehityksen kuljetusyritykseksi. Se antaa myös suosituksen siitä millä säännöksillä voidaan aloittaa kasvihuonekaasupäästöjen mittaaminen. Lisäksi annetaan ehdotus kestävä kehityksen suunnitelmasta.

Kieli: ruotsi

Avainsanat: kestävyys, logistiikka, maantiekuljetus, päästöt

BACHELOR'S THESIS

Author: Alicia Wahlgren

Degree Programme: Business Administration, Vaasa

Specialisation: International Business

Supervisor: Kajsa From

Title: Road to a more sustainable business Case: Williamsson Transport

Date: 20.11.2023 Number of pages: 36

Appendices: 1

Abstract

The climate change is something that effects all of us and that is why it is now more important than ever for organizations to start making changes and start improving their sustainability work. The transportation business is particularly vulnerable, as they contribute with a big part of all the greenhouse gas emissions. A more sustainable and efficient transport system is needed to be able to support the economic growth, the country's competitiveness and occupation.

The aim of this thesis was to establish a basis and guidelines for the transport company Williamsson Transport, for them to start the development of making their business more sustainable from. In this thesis, a qualitative research method is used, and the work is structured with a theoretical part that contains information about sustainability and logistics. Furthermore, different global environmental systems and frameworks that Williamsson Transport should implement to become a more sustainable transport company, are discussed. The empirical part contains an interview with the CEO of Williamsson Transport, which was fundamental for getting the most relevant result.

The result of the thesis shows the measures that Williamsson Transport has already taken in account to become a more sustainable transport company. Moreover, it gives a recommendation of which frameworks they can use to start measuring their greenhouse gas emissions. Finally, a suggestion for a sustainability plan will also be presented.

Language: Swedish

Key words: sustainability, logistics, road transport, emissions

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Problemformulering	2
1.2	Syfte och forskningsfrågor.....	3
1.3	Metod	3
1.4	Avgränsning.....	4
1.5	Definitioner.....	4
2	Företaget Oy Axel Williamsson Ab	5
2.1	Fordonspark.....	6
2.2	Krav från myndigheter och kunder	7
3	Vad är logistik?	8
3.1	Hållbara transportmetoder	9
3.2	Logistikbranschen i Finland.....	9
3.3	Cirkulär ekonomi och logistik	11
4	CSR och hållbar utveckling	12
4.1	CSR	12
4.1.1	Socialt ansvarstagande	13
4.1.2	Miljömässigt ansvarstagande.....	13
4.1.3	Ekonomiskt ansvarstagande	14
4.1.4	Etiskt ansvarstagande.....	14
4.2	Hållbar utveckling.....	14
5	Agenda 2030	15
5.1	De globala målen för hållbar utveckling.....	15
5.2	Hur man kan implementera de globala målen för hållbar utveckling	16
5.3	Finlands mål	16
6	Global Logistics Emissions Council	17
6.1	Målsättningar	18
6.2	Rapportering av utsläppen.....	20
6.3	GLEC och ISO 14083	21
7	Greenhouse Gas Protocol	21
7.1	Scope 1.....	22
7.2	Scope 2.....	22
7.3	Scope 3.....	23
8	Hållbarhetsredovisning	24
9	ISO standarder.....	26
9.1	ISO 14001	26

9.2	ISO 9001.....	27
9.3	ISO 14083	28
10	Resultat.....	28
10.1	Intervjuresultat.....	29
10.2	Litteraturanalys.....	29
10.3	Hållbarhetsplan	31
10.4	Hur ska Williamsson Transport gå vidare?.....	32
11	Avslutning.....	33
	Litteraturförteckning	34
	Figurförteckning	36

Bilaga: Intervjufrågor

1 Inledning

Följderna av den globala uppvärmningen syns nu nästan överallt och därför är det nu viktigare än någonsin för alla organisationer att utveckla sin verksamhet för att bli mera hållbar. Sanna Marins regering 2019 fastställde vid sitt klimatmöte måndagen 3.2.2020, att Finland ska vara klimatneutralt före 2035, och bli världens första fossilfria välfärdsområde. Vid klimatmötet offentliggjordes också den gemensamma färdplanen för en rättvis omställning till ett klimatneutralt Finland. Att agera som föregångare i klimatåtgärder skapar möjligheter för vår inhemska industri, men även för arbetstagarna i hela Finland (Stadsrådets kommunikationsavdelning, 2020). 1 juli 2022 trädde Finlands nya klimatlag i kraft, fortfarande med samma mål som Sanna Marins regering 2019 hade, att Finland ska vara klimatneutralt före 2035.

Vår inhemska trafiks utsläpp är skyldigt till nästan en femtedel av all Finlands växthusgasutsläpp. Majoriteten, 94% av dessa utsläpp, orsakas av vägtrafiken. För egen del har Traficom börjat verkställa färdplanen, genom att bevilja anskaffningsstöd för renodlade elbilar, och 2022 inledde de anskaffningsstöd för el- och gasdrivna paket- och lastbilar (Transport- och kommunikationsverket, 2022).

Stadsrådet har även lagt upp en färdplan för fossilfria transporter, alltså hur man kan minska växthusgasutsläppen från Finlands trafik. Målen för denna färdplan är växthusgasutsläppen ska vara halverad fram till 2030. Vi bor i ett glest bebyggt Finland, och bilen är för många ett nödvändigt medel för att förflytta sig. I större städer kan det finnas andra alternativ än egen bil, som t.ex. kollektivtrafik och gång eller cykling. Godstransporter kan även optimeras eller flyttas från väg till järnväg eller sjöfart. Målet för godstrafiken är att ökningen i trafikarbetet för paket- och lastbilar ska minska under 2020-talet. Godstransporter och den ekonomiska aktiviteten ska alltså inte minskas, utan godset ska börja transporteras mer effektivt i vägtrafiken (Kommunikationsministeriet, 2021).

Transportsektorn har en viktig roll i dagens ekonomi och samhälle, och har en stor inverkan på tillväxt och sysselsättning, och utan ett fungerande transportsystem fungerar inte heller den internationella handeln. Om vi har fungerande transporter inom EU så gynnar det alla medlemsländer, då det möjliggör en ekonomisk tillväxt och mera arbetstillfällen. Förutom för transportbranschen, så medför klimatförändringen nya utmaningar även för

handelsbranschen. Även om handelns egna utsläpp står för mindre än en procent av växthusgasutsläppen i Finland (Stadsrådet, 2022), så har klimatarbetet som företagen inom handeln gör en betydande inverkan på koldioxidhandavtrycket i hela värde-och leveranskedjan. Handeln har en betydande möjlighet att stärka koldioxidhandavtrycket eftersom hela finländska samhället är dess kund.

Den internationella handeln och dess värdekedjor spelar idag en viktig roll i Finlands övergång till hållbarhet, koldioxidneutralitet och ansvarsfullhet. Klimatarbetet som företagen inom handeln för har en stor inverkan på koldioxidhandavtrycket, och handeln skapar möjligheter för konsumenterna, men även samhället, att minska klimatkonsekvenserna av det egna agerandet (Stadsrådet, 2022).

1.1 Problemformulering

Idag bidrar frakttransporter och logistik med 8-10 % av de globala växthusgasutsläppen, och efterfrågan på frakttransporter kommer att tredubblas fram till 2050. Transportsektorn är skyldig till att vara den tredje största källan av de globala växthusgasutsläppen, efter industrier och byggnader. Men även om transportsektorn fortsätter att växa, betyder det inte att utsläppen behöver växa. För att kunna möta klimatmålen i FN:s Parisavtal, är det nu avgörande att göra transporter effektivare och minska på transport-relaterade utsläpp. De kommande åren är avgörande i detta ärende, och misslyckas vi att nå klimatmålen, kan det ha massiva ekonomiska konsekvenser, men även en ökning av extrema väderförhållanden och förödelse av miljön (International Transport Forum).

Bara i Finland bidrar trafikutsläppen till ungefär en femtedel av Finlands växthusgasutsläpp, och vägtrafiken är skyldig till ca 94% av dessa utsläpp. I färdplanen för fossilfria transporter riktas målen främst mot vägtrafiken, eftersom största delen av växthusgasutsläppen kommer därifrån och därför har den även största potentialen för utsläppsminskning (Kommunikationsministeriet, 2021). Enligt färdplanen för fossilfria transporter är målet att Finland ska åtminstone halvera de inhemska trafikutsläppen fram till 2030 jämfört med utsläppen 2005, och före 2045 ska alla transporter vara fossilfria.

Transportföretagen i Finland måste enskilt bli mera hållbara, men vägen dit kan vara lång, svår och dyr. Många företag är dock redan på god väg att bli mera hållbara, eller i alla fall

så redovisar de effektivt vad de gör för att uppnå sina mål. Detta examensarbete kommer alltså handla om hur ett enskilt företag, Williamsson Transport, kan utveckla sitt arbete mot att bli ett mera hållbart transportföretag.

1.2 Syfte och forskningsfrågor

Att bli ett mera hållbart transportföretag händer inte över en natt. Det krävs en noggrann och omfattande planering för ett företag att ställa om till att bli mera hållbar, och någon sorters grund krävs så man har en botten att börja från. Syftet med detta examensarbete är att hitta ett system som stöder utsläppsrapportering, och som passar Williamsson Transports verksamhet och värdegrund. Slutmålet med detta arbete är att kunna ge en grund och riktlinjer åt Williamsson Transport som kan användas i arbetet mot att bli ett hållbarare transportföretag från. Resultatet kommer även besvara nedanstående frågor:

1. Varför måste Williamsson Transport bli ett mera hållbart transportföretag?
2. Vilka verktyg ska Williamsson Transport använda sig av för att bli ett mer hållbart transportföretag?

1.3 Metod

I detta examensarbete har en kvalitativ forskningsmetod använts, som enligt Patel och Davidson (2019) fokuserar på mer mjuk data, som kvalitativa intervjuer och tolkande analyser. Då man gör en kvalitativ studie fokuserar man oftast på ord och språk i stället för siffror, och man har väldigt öppna forskningsfrågor som ofta ändras eller specificeras under forskningsprocessen. Examensarbetet är uppbyggt med en teoretisk del och en empirisk del. Den teoretiska delen av examensarbetet innehåller information om hållbarhet och logistik, men är avgränsat till vägtransporter. De regelverk, handlingsplaner och globala miljösystem som nämns i arbetet är sådana som skulle kunna vara början på utvecklingen för Williamsson Transports hållbarhetsarbete, och den empiriska delen består av en intervju med Annica Fant som är VD för Oy Axel Williamsson Ab. Jag valde att intervjua henne för att hon är VD, men hon har också varit med en lång tid som chaufför och transportplanerare åt företaget och besitter därför mycket kunskap om var företaget kommer från och vart de vill nå när det gäller hållbarhet.

1.4 Avgränsning

Logistik är ett väldigt brett ämne, och den logistiska delen i detta examensarbete kommer att avgränsas för vägtransporter. Bara i Österbotten finns många transportföretag, och då detta examensarbete är skrivet på uppdrag av Williamsson Transport kommer resultatet handla om hur just de kan utveckla sin verksamhet att bli mer hållbar.

1.5 Definitioner

I detta examensarbete kommer jag nämna flera begrepp som används i olika hållbarhets- och logistiksammanhang, här nedan har jag listat begreppen jag kommer ta upp i examensarbetet.

GHG = Greenhouse Gas-protocol

CSR = Corporate Social Responsibility

NGO = Non-Governmental Organization

SDG = Sustainable Development Goals

GRI = Global Reporting Initiative

ISO = International Organization for Standardization

GLEC = Global Logistics Emissions Council

CDP = Carbon Disclosure Project

TOC = Transport operation categories

HOC = Hub operation categories

TCE = Transport chain element

KPI = Key Point Indicator

WWT = Well-To-Tank

TTW= Tank-To-Wake

WTW = Well-To-Wheel

2 Företaget Oy Axel Williamsson Ab

I början på 1950-talet körde Axel Williamsson virke i Lappland för Wiik & Höglund, som idag är känt som KWH-gruppen. 1952 bestämde Axel och hans bror Levi sig för att köpa en begagnad Commer som de fortsatte att köra virke med, och på samma gång grundades Oy Axel Williamsson Ab. 1955 beställde Axel en Volvo, som blev den första helt egna bilen. 1959 kom en förfrågan av AB Wärtsilä om vägtransport från Vasa till Kristinehamn, som skulle gå via Haparanda. Ryktet om denna transport spred sig och utrikestrafiken ökade. Samma år inledde Axel linjetrafik på sträckan Vasa – Oslo, via Haparanda. Resan tog cirka två veckor och krävde två chaufförer. Under 1960 talet fortsatte transporterna att öka, mycket tack vara Finlandsfärjorna. Färjetrafiken mellan Vasa och Umeå kom igång först 1965, och en av Williamssons bilar var den första tunga bilen som backade ombord på M/S Wasa Express i Vasa hamn. Williamsson fortsatte expandera och flyttade runt på olika adresser i Vasa, och vid ett skede låg kontoret på Handelsplanaden, men på grund av svårigheterna som följde med att parkera långtradare på Vasas huvudgata insåg man snabbt att en flytt var nödvändig, så 1980 flyttade företaget in i den nybyggda terminalen på Vasklot (Fredman, 2020).

För att ha möjligheten att utvidga verksamheten och köpa fler bilar bestämde sig Axel för att expandera i Sverige, och där bildades åkeriet AW-Trans AB under ledning av Axels dotter Yvonne. I Finland var det ännu begränsat till trafikillstånden och körningarna hur många bilarna man fick ha. Några bilar flyttades till det nya bolaget, dragbilar införskaffades och några av de svensktalande chaufförerna skaffade sig svenska körkort och så var verksamheten i Sverige igång i slutet på 1970-talet (Fredman, 2020). I samband med att EU bildades så försvann behovet för att ha flera verksamheter, så verksamheten i Sverige avslutades. Efter att Axel avled 1983, fortsatte hans fru och döttrar att driva företaget framåt, och än idag ägs och drivs företaget av Williamsson familjen.

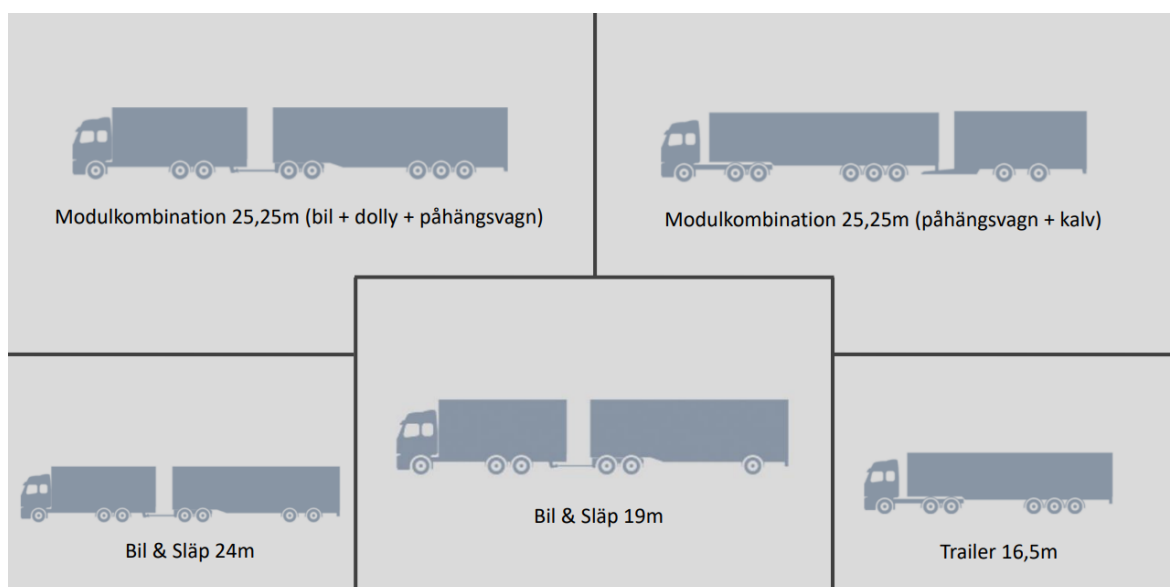
Idag är Annica Fant, Axels barnbarn och en av tre delägare, VD för företaget. Williamsson Transport kör internationella transporter mellan Finland och Sverige, Norge och Danmark och erbjuder allt från vägtransporter till ADR-transporter, expressleveranser, flytt-tjänster, specialtransporter och terminaltjänster för både företag och privatpersoner.

Williamssons kontor, verkstad samt godsterminal ligger fortfarande på Vasklot, och i personalstyrkan ingår 35 anställda.

2.1 Fordonspark

Williamsson Transport har en väldigt modern fordonspark som består av trailers, modul kombinationer och helsläpskombinationer. Även öppna vagnar hör till deras fordonsflotta. Hösten 2023 äger de 21 tunga enheter, en paketbil, en hjullastare samt två el-truckar. Williamsson använder sig även av tre underleverantörer som kör med egna bilar under Williamssons namn, dessa är Håkan Stråka Ab, Sandström Transport Ab samt Transport Österberg Ab. Sedan 2021 är alla bilar som körs med utrikes utrustade med motortypen EURO 6, vilket är en del av europeisk lagstiftning vars syfte är att göra bilar mer miljövänliga genom att kunna begränsa avgasutsläppen. Själva fordonen har en medelålder på cirka åtta år, och när de byts ut till nya används en del som handpenning på de nya bilarna. Påbyggnader används oftast till två bilar, och vagnar lämnar som reserver tills de inte går att använda mera (A. Fant 8.11.2023). Terminalområdet där Williamsson Transport finns klassas som industriområde, och då terminalverksamheten medför tung trafik både till och från området, är det i detta fall trafiken som orsakar den största miljöbelastningen.

Idag ingår fem olika fordonskombinationer i Williamsson Transports fordonsflotta, dessa är illustrerade här nedan:



Figur 1: Williamsson Transports fordonsflotta

2.2 Krav från myndigheter och kunder

EU och medlemsländerna har förbundet sig till en väldigt ambitiös klimatpolitik, och på EU-nivå är målet att klimatneutralitet ska nås senast 2050.

Enligt VD Annica Fant (Diskussionsmöte 8.11.2023) är kraven som Williamsson Transport har på sig i dag är inte så stora, med hänsyn till företagets storlek. I dagsläget ligger myndigheternas krav på olika utsläpps-rapporteringar mera på de stora företagen, men Williamsson Transport vill ändå vara väl förberedda den dagen som kraven kommer gälla dem också. Från kundernas sida frågas det ofta vad Williamsson Transport gör för att minska sitt avtryck, och hur de kan visa det. Vissa kunder kräver redan utsläppsrapportering. Något som frågas efter av kunder är även hur de arbetar med CSR.

Som ett modernt och växande transportföretag är det viktigare nu än någonsin att börja utveckla verksamheten mot att bli ett mera hållbart företag, och att kunna redovisa för det man gör.

3 Vad är logistik?

Enligt Jonsson och Mattson (2016) kan logistik beskrivas som läran om effektiva materialflöden. Logistik är inte bara teknik, metoder eller verktyg, utan borde definieras som planering, organisering och styrning av alla aktiviteter i materialflödet. Viktigt att ta i beaktande är även att kunna ge god kundservice, erhålla låga kostnader, ha en god social kompetens samt att ta miljön i beaktande. Syftet med logistik är att kunna förbättra effektiviteten i företag, och på så sätt uppnå en positiv resultatpåverkan. Effektiviteten kan uttryckas med hjälp av olika effektivitetsvariabler som var och en representerar effektivitet i ett visst avseende (Jonsson & Mattson, 2016).

I ett logistiksystem utgörs materialflödet av förflyttning, hantering och lagring av varor. När man flyttar och hanterar dessa varor inom logistiksystemets anläggningar, som lager och terminaler, kallas det materialhantering. Till stor del så sker materialflödet till och från någon sorters lager, som ett förråd eller distributionslager. Enligt Jonsson och Mattson (2016) så strävar man vid utformningen av ett fysiskt lager efter att minimera lagerhållningskostnaderna och hanteringskostnaderna genom att uppnå hög fyllningsgrad och låga driftskostnader.

Det är främst fyra olika trafikslag man använder sig av för att förflytta gods mellan två geografiskt skilda anläggningar; sjö-, järnvägs-, väg- eller flygtransport. Man kan också kombinera olika trafikslag under ett transportuppdrag, t.ex. kan en container fraktas på båt första delen av transporten för att sedan flyttas över till lastbil under andra delen. Använder man sig av fler än ett trafikslag kallas det intermodala transporter.

Det vanligaste transportsättet att genomföra både kort- och långväga godstransporter är vägbunden lastbilstrafik. Enligt Jonsson och Mattson (2016), är det egentligen det enda trafikslag som kan erbjuda transporter direkt från leverantörens till kundens anläggning. Man kan transportera nästan vad som helst med vägbundet transportmedel, då det nästan alltid är möjligt att skräddarsy transporten. Vanligtvis så konkurrerar vägtransporten med flygfraktsalternativen för små volymer och högvärdiga produkter, och med järnväg för stora volymer och lågvärdiga produkter (Jonsson & Mattson, 2016). En av de största konkurrensmässiga nackdelarna för vägtransporter och lastbilstransporter är de negativa miljökonsekvenserna.

3.1 Hållbara transportmetoder

I juni 2020 publicerade Finsk Handel en färdplan för koldioxidsnålhet för handelsbranschen, som en del av genomförandet av färdplanerna för koldioxidsnålhet som finns i regeringsprogrammet (Stadsrådet, 2022). Syftet med denna färdplan Förnybar handel 2035 är att den finska handeln ska vara en global föregångare inom sin bransch, och att den ska ha nått koldioxidneutralitet 2035. Vartefter näthandeln ökar, så ökar även godstrafiken, och därför föreslår handeln klimatåtgärder i form av effektivare planering av hela transportkedjan, där man tar hänsyn till nätverket av fordon och ruttplanering, men även system som kan stöda ekonomisk körning.

Inom Finlands utrikeshandel transporteras ungefär 90 procent av exporten och 80 procent av importen sjövägen, medan landsvägstransportens andel ligger på ungefär 10 procent. Inom Finlands inrikestransport av varor används landsvägstransporter till cirka 86 procent (Stadsrådet, 2022).

Efter att upphandlingsfunktionen utvecklas så har handelsbranschens leveranskedjor blivit effektivare, på samma gång som de har blivit mer komplicerade och känsligare för störningar i logistiken. Då näthandeln har ökat de direkta leveranserna till kunderna, transporteras nu produkterna med mindre materiel och med flera fordon. Men det är hur produkten transporteras den sista kilometern till kunden som påverkar miljöbelastningen (Stadsrådet, 2022).

3.2 Logistikbranschen i Finland

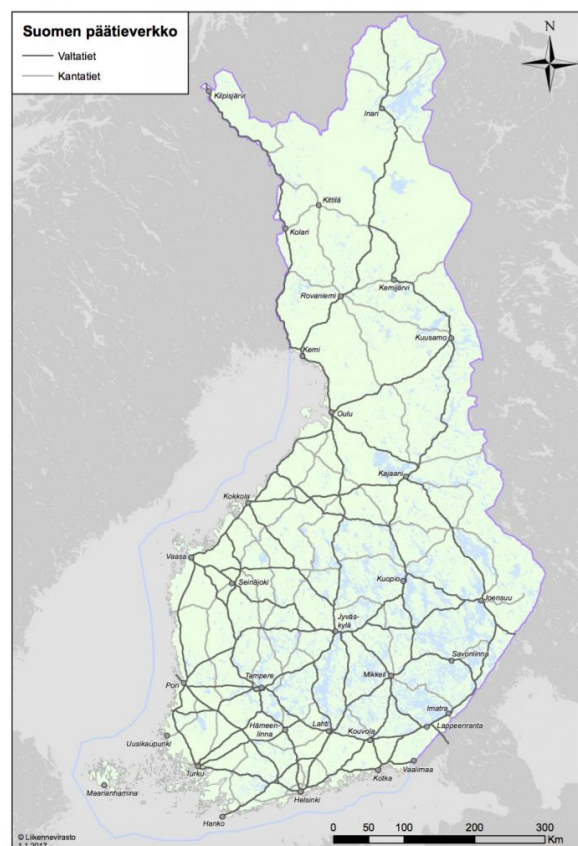
Den internationella handeln och de ekonomiska relationerna till utlandet är en viktig del av Finlands utrikes- och säkerhetspolitik, som även stöder landets konkurrenskraft, sysselsättning och välfärd.

I Finland är transportbranschen en viktig bransch och sysselsättare med tanke på Finlands konkurrenskraft. Eftersom efterfrågan på varor i samhället ökar, så ökar också volymen på godstransporterna. Idag står vägtransporten för ca 90 procent av dessa (SKAL, u.d.). I Finland finns det i dagsläget ungefär 350-380 speditorsföretag, och branschen sysselsätter ungefär 5900 personer. Totalt sysselsätter logistik- och transportsektorn ungefär 120 000

personer, inklusive transportslag inom både person-och godstransporter (Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto RY, u.d.).

Finland toppar vanligtvis listan då man jämför den internationella logistikens prestanda. Finland har klarat de senaste årens logistiska utmaningar väldigt bra, och Finlands logistiksystem för utrikeshandel har visat att det är flexibelt och kan anpassa sig till nya situationer (Suomen Huolinta- ja Logistikkaliitto RY, 2023). Logistikbranschen har dock under senaste åren mött förändringar i branschen, så som covid-pandemin samt Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Det är ännu oklart hur stor inverkan det kommer ha på det finländska näringslivet och exportindustrins konkurrenskraft.

Det finska vägnätet består av ca 454 000 kilometer (Trafikledsverket, 2021), och av detta uppgår huvudvägarna, alltså riks- och stamvägarna, till ungefär 13 000 kilometer. Som man ser på kartan är Finland ett land med väldigt långa avstånd, och därför samlar transportföretagen på sig mer kilometer per produkt än någon annanstans i Europa (SKAL, u.d.)



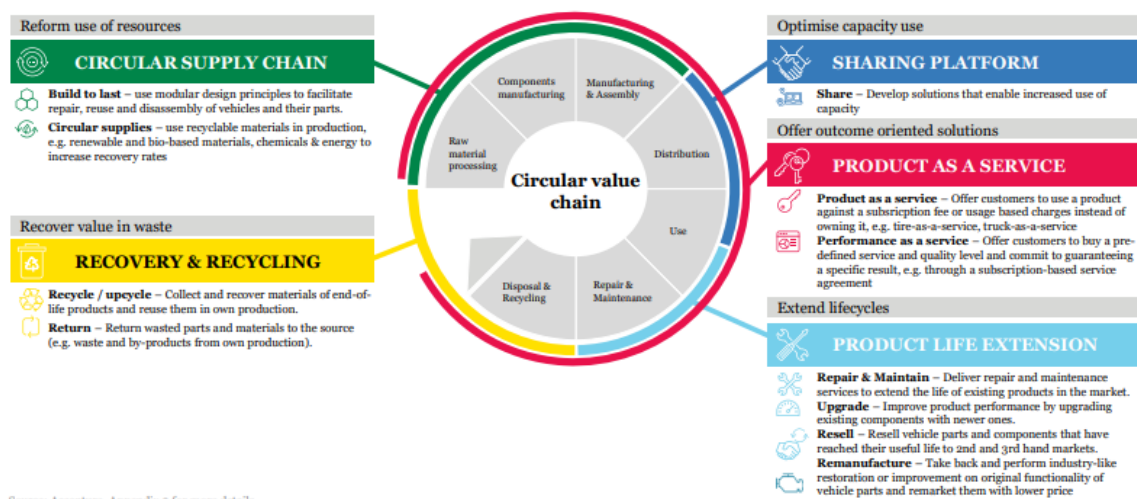
Figur 2: Karta över Finlands vägnät (Logistiikan Maailma, u.d.)

3.3 Cirkulär ekonomi och logistik

För att lösa klimatkrisen behöver vi även nya lösningar inom den cirkulära ekonomin. Under ledningen av Sitra, utarbetades 2016 världens första nationella vägkarta för cirkulär ekonomi. Vägkartan uppdaterades 2019, och hjälper Finland med övergången till en mer cirkulär ekonomi och en mer effektiv ekonomi där man inte bara producerar mer, utan konsumtionen bygger på användning av olika tjänster, som att dela, hyra samt återanvända och återvinna i stället för att äga (Sitra, u.d.). För att nå en cirkulär ekonomi krävs strategiska mål som går genom hela samhället.

Även i transportens värdekedja finns det brister. Även fast det mesta av insatsmaterialen går att återvinna, är ofta själva produktdesignen inte optimerad för att regenereras. Fordon står också ofta länge oanvända, och deras fulla kapacitet är inte använd, vilket skapar onödiga kostnader. De flesta fordon och fordonskomponenter är ändå hållbara och har en lång livscykel, men fordonsunderhåll sker oftast enligt tidtabell och inte enligt behov, vilket i sin tur kan slösa på livscykeffekten (Arponen, Juvonen, & Vanne, 2018). Majoriteten av tillverkningsavfallet och produkter i slutet på livscykel återvinns, men på grund av ökad komplexitet som till exempel användning av lim vid fixering eller mer avancerad elektronik kan göra återvinningen och reparationen av fordon mer utmanande. Möjligheterna för efter- och tilläggsförsäljning är dock väl utnyttjad jämför med andra tillverkningsundersektorer (Arponen, Juvonen, & Vanne, 2018).

Arponen, Juvonen & Vanne förklarar också hur transportföretag kan hantera ineffektiviteter genom att utforska fem cirkulära affärsmodeller enligt nedan figur:



Figur 3: De fem cirkulära affärsmodellerna som hjälper transportföretag hantera ineffektiviteter (Arponen, Juvonen, & Vanne, 2018)

4 CSR och hållbar utveckling

Vad är egentligen skillnaden mellan CSR och hållbarhet? Man kan säga att CSR-begreppet har kommit ur frågan om det sociala ansvaret som företag har, och har haft företagen som en konkret aktör från början, medan hållbarhetsfrågorna har varit en samhällsutvecklingsfråga som växt ur frågan om jordens tillgångar samt ländernas socioekonomiska utveckling (Borglund, De Geer, & Sweet, 2017).

4.1 CSR

Corporate Social Responsibility (CSR) kan definieras som företags ansvar för deras påverkan på samhället (Projektledning, 2020). Hur olika organisationer agerar har oftast en betydande inverkan på landets befolkning där företaget är aktivt, men också globalt. Det är större än bara produkterna eller arbeten som ett företag kan erbjuda, det har också att göra med t.ex. hur deras arbetsvillkor ser ut, hur de arbetar med mänskliga rättigheter, miljö, utveckling och innovation. Företagen måste utreda och förstå de positiva och negativa effekterna de har på samhället, omvärlden och miljön, så de är förberedda och kan agera förebyggande för att motverka negativa effekter och konsekvenser som kan uppstå (Projektledning, 2020).

CSR kan även beskrivas som att organisationer ska ta sitt ansvar i samhället genom att integrera sociala, miljömässiga, etiska, konsumentrelaterade frågor samt mänskliga rättigheter i sin affärsplan, strategi och verksamhet (Projektledning, 2020). Flera politiska och internationella ramverk, som Agenda 2030 och FNs riktlinjer för mänskliga rättigheter, stöttar också användandet av CSR inom organisationer. CSR är uppdelat i fyra olika områden, och för att en organisation ska anses uppfylla CSR kraven så behöver företaget ta sitt ansvar inom varje område. De fyra områdena är:



Figur 4: CSR områden (Projektledning, 2020)

4.1.1 Socialt ansvarstagande

I företagets sociala ansvar ingår både internt och externt ansvarstagande. Internt ska företaget kunna garantera att deras anställdas arbetsmiljö är både psykologiskt och fysiskt trivsamt och bra, och det kan de göra genom att t.ex. se till att det finns en hälsosam och logisk balans på arbetsplatsen mellan kön, etnicitet, åldrar, religioner etc. Det externa ansvarstagandet riktas i stället mot företagets kunder, eller mot donationer som företaget kan ge till olika välgörenheter (Projektledning, 2020).

4.1.2 Miljömässigt ansvarstagande

Inom det miljömässiga ansvarsområdet så är tiden en viktig faktor. Företaget måste genomföra sin verksamhet på ett sätt som är långsiktigt hållbart utifrån ett miljö- och klimatperspektiv (Projektledning, 2020). Även här delar man upp ansvaret i internt och externt ansvarstagande. Inom det interna ansvarsområdet håller företaget koll på faktorer som val av produktionsmetoder, inköp och utvinning av råvaror, medan inom det externa ansvarsområdet fokuserar företag på dess direkta och indirekta påverkan på miljön och dess omgivning. Genom att ta det miljömässiga ansvaret så säkerställer också företaget att

sina kunder och underleverantörer också agerar utifrån en miljömässig medvetenhet (Projektledning, 2020).

4.1.3 Ekonomiskt ansvarstagande

I företagets ekonomiska ansvarsområde är det viktigast att se till att man bedriver verksamheten på ett sätt så man kan säkerställa att verksamheten är lönsam (Projektledning, 2020). Har man en lönsam verksamhet så innebär det oftast också att den är långsiktig. Förutom det så handlar det ekonomiska ansvaret också om företagets affärsetik, alltså hur företaget utövar affärerna och om man följer etiska riktlinjer. Genom att företaget ställer krav på sina underleverantörer genom t.ex. olika riktlinjer och policys som de då har en skyldighet att följa, kan de garantera att underleverantörernas anställda har t.ex. rimliga arbetsvillkor och arbetstider, samt att de har en säker arbetsplats (Projektledning, 2020).

4.1.4 Etiskt ansvarstagande

Förut bestod oftast CSR endast av de tre ovan nämnda områdena, men idag så inkluderar nästan alla även det etiska ansvarsområdet. Inom det etiska ansvarsområdet krävs det att företaget har olika kontrollmekanismer på arbetsplatsen för att kunna säkerställa att de olika avdelningarna och dimensionerna arbetar enligt och följer de olika etiska riktlinjerna och värderingarna som företaget själv har beslutat att ska styra dess verksamhet på marknaden och i samhället (Projektledning, 2020).

4.2 Hållbar utveckling

Själva ordet hållbarhet används ofta som beskrivning för hur samhället och organisationer använder och förhåller sig till olika naturresurser och ekosystem, som t.ex. ren luft, biologisk mångfald, men även till social rättvisa och stabilitet. Första gången i modern tid som någon uppmärksammade miljöfrågan, kan sägas vara under miljökrisen som pågick under början av 1970-talet då de industrialiserade länderna blev påmind om hur beroende de egentligen är av energi och fossila bränslen för den ekonomiska välfärden och utvecklingen. Enligt Borglund, De Geer och Sweet (2017) började frågan om skydd om miljö på global politisk nivå kopplas ihop med ekonomisk utveckling. Ännu ett steg som kopplade miljöfrågorna till utveckling av regioner, länder och företag var när World Commission on

Environment and Development (WCED) lanserade rapporten *Our Common Future*, även känd som *Brundtlandrapporten*, 1987. Denna rapport blev en milstolpe för hållbarhetsarbetet på både lokal och global nivå.

5 Agenda 2030

FN:s medlemsstater enades på toppmötet 2015 om en handlingsplan och målen för en hållbar utveckling som kommer att styra arbetet för en hållbar utveckling 2016–2030. Syftet med handlingsplanen och målen är att avskaffa extrem fattigdom i världen och trygga välfärden på ett sätt som är hållbart med tanke på miljön (Utrikesministeriet, u.d.). Agenda 2030 berör alla världens länder och deras mål för hållbar utveckling.

5.1 De globala målen för hållbar utveckling

Det finns totalt 17 mål för hållbar utveckling, samt 169 delmål. På engelska kallas dessa mål Sustainable Development Goals (SDG). Hur dessa mål ska uppfyllas följs upp med över 200 globala mätare, och vid sidan av detta har staterna egna nationella indikatorer (Utrikesministeriet, u.d.). Mottot med de globala målen för hållbar utveckling är att ingen ska lämnas efter i utvecklingen.

Idag är det många företag som väljer ut ett par av dessa mål som de vet att de kan påverka och implementera i deras dagliga verksamhet.



Figur 5: De globala målen för hållbar utveckling (Utrikesministeriet, u.d.)

5.2 Hur man kan implementera de globala målen för hållbar utveckling

Agenda 2030s globala mål innehåller tre dimensioner av hållbar utveckling – ekonomisk, sociala och miljömässig hållbarhet. För att lyckas med att använda Agenda 2030 och integrera hållbarhet i företagets verksamhet bör företaget ha en etablerad strategi där hållbarhet redan är integrerat i affärsstrategin samt i affärsmodellen (almi, u.d.). Man kan sammanfatta processen i sex olika steg:

1. Identifiera vilka hållbarhetsfrågor som är relevanta för företaget och företagets intressenter, till exempel genom en väsentlighetsanalys
2. Sätt mätbara mål som kan stöda företagets verksamhet och strategi
3. Sätt upp KPI:er som stödjer strategin ur både hållbarhets- och affärsperspektiv
4. Gör upp en handlingsplan och identifiera nyckelpersoner som kan driva denna förändring och analysera eventuella ekonomiska konsekvenser av förändringen
5. Säkerställ att hållbarhetsarbetet blir uppföljt inom verksamhetens uppföljningsprocesser
6. Kommunicera både internt och externt för att motivera för detta arbete och hålla upppe energin

5.3 Finlands mål

Sanna Marins regeringsprogram bygger på hållbar utveckling, och sedan 2016 har en handlingsplan för global utveckling, Agenda 2030, lett Finland samt andra länder mot en mera hållbar framtid. Finland har redan uppnått och håller på att uppnå flera av huvudmålen i Agenda 2030. Det är regeringen som har ansvaret för genomförandet av Agenda 2030 i Finland, och arbetet styrs av en nationell genomförandeplan som är utarbetad av regeringen (Stadsrådets kansli, u.d.).

Förutom regeringen så har också företag, forskning och aktörer i vårt civila samhälle en viktig roll när det kommer till att genomföra de globala målen för hållbar utveckling. Företag kan t.ex. bidra med bättre arbetsvillkor och göra produkter mer miljövänliga, universitet och forskningsinstitut kan ta fram hållbarhetsinformation samt innovationer,

och aktörer i vårt civila samhälle kan ta upp frågor som är viktiga om hållbar utveckling till debatt (Stadsrådets kansli, u.d.).

6 Global Logistics Emissions Council

Regelverket GLEC utvecklades med syftet att ta fram effektiva och transparenta metoder för att beräkna och rapportera växthusgasutsläpp på frakttransporter. På förfrågan från industrier, började de också 2019 ta fram en ny ISO standard som är baserad på GLEC regelverket, vilket ger ett internationellt erkänt format för beräkning och rapportering av transport-relaterade GHG-utsläpp. 2023 blev ISO 14083 publicerad med namnet Växthusgaser – Kvantifiering och rapportering av transportkedjors växthusgasutsläpp. GLEC regelverket är det primära regelverket för att stöda implementeringen av ISO 14083, och kan användas av speditörer, transportörer och logistik tjänstleverantörer (Smart Freight Centre, u.d.). GLEC regelverket har under åren fortsatt att utvecklas, från GLEC Framework version 1 till GLEC Framework version 2 till GLEC Framework version 3 som publicerades i september 2023, se figur 6.



Figur 6: Utvecklingen av GLEC regelverket v3 (Smart Freight Centre, 2023)

Det har blivit en standard att använda växthusgasutsläpp som kommunikation om klimathållbarhet mellan köpare, leverantörer, kunder, investerare m.m. Genom att spåra sina växthusgasutsläpp får företag möjligheten att använda både totala utsläpp samt utsläppsintensiteten som KPI:er i sin drift- och leveranskedjeplanering och målsättning. Men det är fortfarande en relativt ny och komplicerad praxis, och komplexitetens sektor behöver ett enkelt och praktiskt tillvägagångssätt som alla organisationer kan tillämpa (Smart Freight Centre, 2023). Det är här GLEC regelverket kan erbjuda ett sådant tillvägagångssätt.

GLEC regelverket ger företaget en klar vägledning, men lämnar tillräckligt med rum för anpassning av företagets egna specifika behov. Regelverket ger information om kraven mot definitionen av gränser och datasourcing genom hela transportkedjan, på samma gång som den kartlägger rapporteringskraven från de grundläggande behoven till mer avancerade nivåer av detaljerad information, så företaget kan säkerställa att de får så bra insikter som möjligt i förbättringspotentialen inom de egna transport- och logistiktjänsterna (Smart Freight Centre, 2023). GLEC regelverket introducerar även konceptet av verksamhetskategorier, som TOC (transport operation categories) och HOC (hub operation categories). En identifiering av TOC och HOC ger företaget ett verktyg för att strukturera transporttjänsterna, och för att identifiera relevanta utsläpp.

GLEC regelverket täcker hela transportkedjan, allt från transportörer, leverantörer och speditörer, till t.ex. myndigheter och investerare. Regelverket kan följas av både företag som just börjat med att redogöra sina utsläpp, och de som redan har full uppsyn av deras utsläpp. GLEC regelverket är även erkänt av GHG-protokollet.

6.1 Målsättningar

Förutom att ge verktyg för utsläppsredovisning och rapportering, hjälper GLEC regelverket organisationen också att optimera sina aktiviteter, samt att nå klimatmålen. GLEC regelverket stöder också organisationen med att sätta mål, hur man kan använda minskningen av utsläpp som nyckeltal, att ta fram en minskningsplan, hur man gör satsningarna synliga, hur man motiverar personal och utnyttjar försäljning och upphandling, samt förespråkar politik (Smart Freight Centre, 2023).

Det rekommenderade första steget är att lägga mål i linje med målet för Parisavtalets mål, alltså att hålla sig inom 1,5 °C inom den globala uppvärmningen. Målen ska helst utvecklas på en transportsättnivå, som är baserad på totala mängden utsläpp samt utsläppsintensiteten. När målen har blivit upprättade, kan man använda GLEC regelverket för att utvärdera olika åtgärder man kan vidta samt uppskatta vilka av dessa åtgärder som har potentialen att hjälpa organisationen uppnå sina satta mål. När det är bestämt vilken strategi som organisationen kommer använda sig av, kan man också använda GLEC regelverket som verktyg för att etablera eventuella delmål och mäta om man närmar sig

målen (Smart Freight Centre, 2023). Viktigast är att sätta mål som är startpunkt för en kontinuerlig utsläppningsminskningsprocess.

Målen för utsläppningsminskningen måste bli integrerade i hela organisationen. Hållbarhet och utsläppningsminskning bör vara en viktig del i hela organisationens vision och strategi, och behöver stödjas av företagspolitiken som gynnar transporter och logistik med låga utsläppsnivåer. En noggrann och regelbunden utsläppsredovisning är ett viktigt verktyg för att kunna mäta och optimera mot organisationens effektivitets-KPI:er och minimera utsläppen. Det kommer även göra det möjligt att b.l.a:

- Spåra utvecklingen av utsläpp och de satta målen
- Utvärdera olika transportlösningar samt jämföra dessa
- Identifiera "hot spots" i transportaktiviteterna där det behövs mest effektivitetsförbättring
- Använda utsläppen som en KPI vid sidan av kostnad och kvalitet för att förstå klimatimplikationer av ny teknik för att och besluta om nya strategier för att minska på utsläppen
- Jämföra den egna organisationen med andra och kunna avgöra var och hur man göra bättre

Användningen av en standardiserad växthusgasutsläppsredovisning är en respekterad åtgärd som också blir alltmer begärd, och det hjälper organisationer att synliggöra sitt hållbarhetsarbete och att bevisa engagemanget de har för att möta klimatmålen (Smart Freight Centre, 2023).

6.2 Rapportering av utsläppen

När man har beräknat växthusgasutsläppen, är det dags för rapportering. Beräkningen av utsläpp och rapporteringen av utsläpp är precis lika viktiga. Rapportering är verktyget som en organisation kan använda för att kommunicera och visa sina ansträngningar för beräkningar och resultatet av deras växthusgasutsläppsminskning. Syftet med rapporteringen är att visa en transparent och korrekt information, men det hjälper även intressenter som investerare, kunder och myndigheter att förstå organisationens miljöpåverkan och deras hållbarhetsprestanda (Smart Freight Centre, 2023).

Utsläppen borde bli rapporterade med hjälp av två KPI:er i samband med:

- det totala värdet för växthusgasutsläppen, som visar omfattningen av den totala påverkan som ett absolut värde och
- ett växthusgasintensitetsutsläpp som länkar utsläppen till en transportverksamhet eller produktmängder, genom att ange dessa värden i förhållande till varandra

Man kan dela upp utsläppen i

- well-to-tank (WTT) utsläpp, även kallad energiförsörjnings-växthusgasutsläppen inom GLEC regelverket och ISO 14083 och
- tank-to-wheel (TTW) utsläpp, även kallad operativa växthusgasutsläpp inom GLEC regelverket och ISO 14083

Tillsammans blir dessa två well-to-wheel (WTW) utsläpp, och är uppbyggda på utsläppen från hela transportkedjelementet. GLEC regelverket, samt ISO 14083, är baserade på WTW konceptet, alltså alla utsläpp från en transportkedja och dess element (Smart Freight Centre, 2023).

Växthusgasutsläppen som GLEC regelverket och ISO 14083 står för är också omfattade av GHG protokollet. Dock finns det skillnader i var utsläppen representeras, vilket beror på vilken plats i kedjan som organisationen är på, så man kan inte riktigt jämföra dem. GHG protokollet tar hänsyn till alla utsläpp från olika intressenter som är relaterade till organisationer, i alla olika Scope (scope 1, 2 och 3) (Smart Freight Centre, 2023).

Rapporteringen av en KPI-kombination av totala utsläpp och utsläppsintensitetsvärden är det bästa sättet att förstå hur långt förbättringen av transport-effektiviteten och hållbarhet uppnås, genom att t.ex. rapportera en ton-kilometer baserad utsläppsintensitet KPI tillsammans med totala utsläpp (Smart Freight Centre, 2023).

6.3 GLEC och ISO 14083

Internationella standarder ger kunder och investerare mera kredibilitet i produkter och tjänster som organisationer förser dem med. Myndigheter och regeringar räknar med att standarderna hjälper dem att utveckla bättre och mer genomgående policyer och regler. Själva företagen sparar även tid när de vet att de kan lita på dessa standarder (Smart Freight Centre, u.d.). GLEC regelverket har snabbt blivit den vanligaste riktlinjen för att beräkna och rapportera utsläpp från frakt-transporter och logistik. I samarbete med det tyska institutet för certifiering och medlemmar i en ISO arbetsgrupp var det SFC som var avgörande för att grunda processen för den nya ISO 14083 standarden. Utvecklingen av denna nya ISO standard var en viktig milstolpe för att få en bredare acceptans av principerna som blivit fastställda i GLEC regelverket (Smart Freight Centre, u.d.).

Enkelt sagt så möjliggör implementeringen av GLEC regelverket och ISO 14043 standarden en konsekvent beräkning och rapportering av växthusgasutsläpp i global logistik.

7 Greenhouse Gas Protocol

Greenhouse Gas Protocol, eller GHG-protokollet, är en internationell standard som utvecklades i slutet på 1990 talet, och har sedan dess använts inom både privat och offentlig sektor för att mäta och redovisa växthusgasutsläpp. GHG-protokollet används nu alltmer globalt som ett standardramverk för att kunna mäta klimatrisker samt klimatprestanda (Ecochain, 2023). GHG rapportering har blivit ett krav i de årliga hållbarhets och CSR rapporterna, och spelar därför en stor roll i företagets strategiska klimatbeslut.

Eftersom GHG-protokollrapporter är ett regelverk, så finns det några standarder för olika organisationsnivåer, och dessa standarder kan hjälpa företaget att uppnå hållbarhetsuppdraget och -målen. De viktigaste standarderna lyder:

Produkt-standarden: kan användas för att förstå en produkts livscyklus utsläpp, och fokusera på de viktigaste GHG-reduktionsmöjligheterna.

Företags-standard: denna standard förser företag och andra organisationer som NGOs, regeringar etc., med både krav och vägledning som förbereder för inventeringen av växthusgasutsläppen.

Företags värdekedja (scope 3) standarden: hjälper företaget att göra en bedömning över hela värdekedjans utsläppseffekt och identifiera var de kan fokusera på att minska aktiviteterna.

Projekt-protokollet: GHG-protokollet för projektredovisning är det mest omfattande samt policyneutrala redovisningsverktyget för att mäta växthusgas-fördelarna med projekt, för att på så sätt minska klimatförändringarna.

När det gäller GHG standarderna, lägger organisationerna oftast fram nyckeltal och mål som är baserade på vetenskap. Detta hjälper även organisationerna att visa att de följer Parisavtalet.

GHG utsläppen bildas från olika typer av organisatoriska aktiviteter genom hela värdekedjan, och GHG protokollet kategoriserar dessa utsläpp i tre olika scopes – scope 1, 2 och 3 (Ecochain, 2023).

7.1 Scope 1

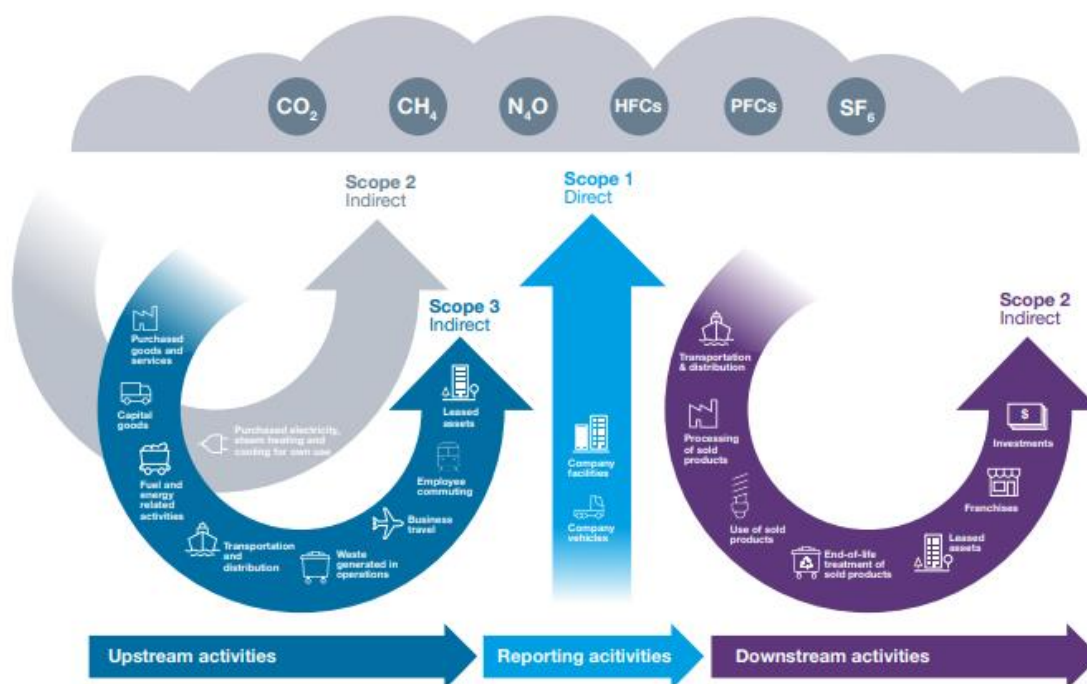
Utsläppen som ingår i scope 1 är direkta utsläpp från den egna verksamheten. Dessa utsläpp kommer alltså direkt från den egna organisationens ägda eller kontrollerade källor, t.ex. energi på plats som naturgas och bränsle, från fordonsparker – bilar, skåpbilar, lastbilar.

7.2 Scope 2

Utsläppen i scope 2 omfattar indirekta utsläpp från köpta källor, som organisationens el, ånga, värme och kyla. Som exempel, utsläppen från förbränningen av fossila bränslen vid ett kraftverk som genererar organisationens el (Ecochain, 2023).

7.3 Scope 3

Utsläppen i scope 3 räknas som de mest invecklade utsläppen att beräkna. Scope 3 omfattar alla andra indirekta utsläpp inom organisationens hela värdekedja, det gäller alltså allt från leverantörer till kundanvändningen, t.ex. affärsresor, avfallstransporter och investeringar (Ecochain, 2023). För de flesta organisationer är det här som majoriteten av alla utsläpp kommer från.



Figur 7: Scope 1,2 och 3 enligt GHG protokollet (Smart Freight Centre, 2023)

Som man kan se så är det mycket enklare att beräkna utsläppen inom scope 1 och 2 än vad det är inom scope 3. Dock så bidrar scope 3 utsläppen till en stor förbättringspotential för organisationen, genom att t.ex. införa cirkulära lösningar.

8 Hållbarhetsredovisning

GRI, Global Reporting Initiative, publicerades för första gången år 2000 och levererade det första globala ramverket för hållbarhetsredovisning. År 2016 gick GRI från att leverera riktlinjer till att sätta de första globala standarderna för hållbarhetsredovisning – GRI standarderna. Idag är GRI standarderna de mest använda standarderna för hållbarhetsredovisning globalt, och används i mer än 100 länder (Global Reporting Initiative, 2023).

GRI standarderna innehåller information om ett brett utbud av ämnen, allt från anti-korruption till vatten, sysselsättning, skatt till biologisk mångfald, och täcker de relevanta ämnena som ekonomiska, miljömässiga och sociala mått. Organisationerna kan välja bland dessa för att redovisa deras betydande effekter. Standarderna hjälper även organisationerna att förbereda sig för en komplett hållbarhetsredovisning som täcker alla ämnen där de har betydande effekter (Global Reporting Initiative, 2023). Vid behov kan organisationerna också välja att redovisa endast enskilda ämnen.

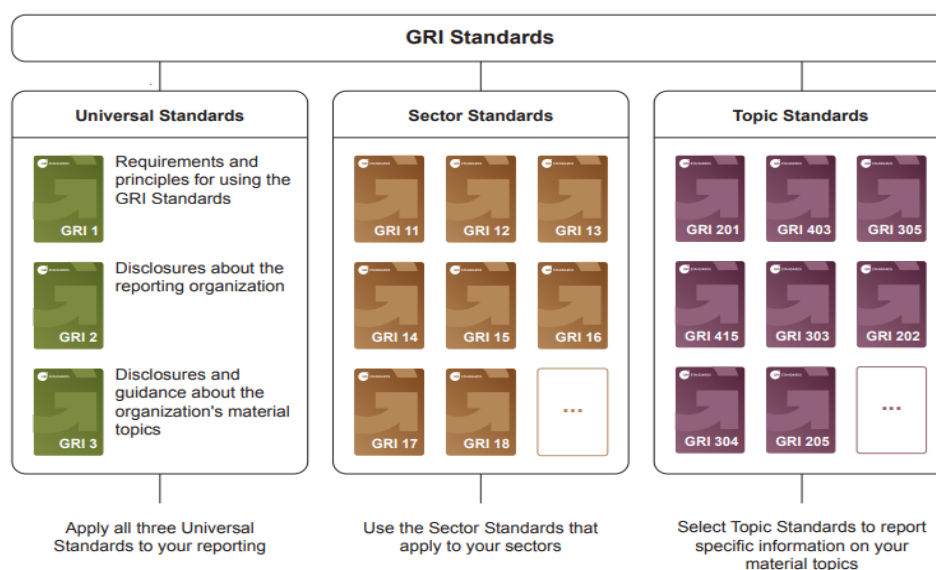
Standarderna ger möjlighet för en konsekvent redovisning, som hjälper organisationerna att möta databehoven av deras intressenter. Dessa standarder lämpar sig för vilken organisation som helst, liten eller stor, privat eller offentlig, oavsett sektor, plats och rapporteringserfarenhet. Som exempel, en biltillverkare i Japan kan rapportera sin energikonsumtion på samma sätt som ett gruvföretag i Brasilien (Global Reporting Initiative, 2023). GRI arbetar ständigt med andra organisationer som stöd för visionen om en sammanhängande global uppsättning av rapporteringsstandarder. Företag kan använda sig av GRI standarderna i kombination med andra regelverk.

Hållbarhetsredovisningsprocessen börjar med att organisationen identifierar redovisningsämnena som reflekterar till deras ekonomiska, miljömässiga och sociala effekter. GRI standarderna består av tre serier av standarder; de universella standarderna, sektor-standarderna och ämnes-standarderna.

De Universella Standarderna stöder organisationen i att identifiera sina materiella ämnen genom att ge viktiga principer som behövs när man förbereder en rapport. De innehåller också tips om organisationens specifika sammanhang, som dess storlek, verksamhet, styrning och intressenternas engagemang.

Sektor Standarderna, när de är tillgängliga och användbara för den rapporterande organisationen, stöder företagen inom olika sektorer för att avgöra deras materiella ämnen och vad som ska rapporteras för vardera ämne. Som exempel: för ett oljebolag som rapporterar i enlighet med GRI standarderna krävs det att de använder olje- och gassektor standarden (Global Reporting Initiative, 2023).

Ämnesstandarderna innehåller information som en organisation kan använda för att rapportera sina effekter i relation till ett ämne, samt hur de hanterar dessa effekter.



Figur 8: GRI standarderna: Universella, Sektor och Ämnes Standarder (Global Reporting Initiative, 2023)

9 ISO standarder

Historien om ISO standarderna började 1946, och idag är internationellt erkända av experter och fungerar som en oberoende och icke-statlig internationell organisation. Deras huvudkontor ligger i Geneve, Schweiz, och har medlemskap i 168 nationella standardiseringsorgan (International Organization for Standardization, u.d.).



Figur 9: ISO logo (ISO, u.d.)

Man kan beskriva ISO standarderna som en formel som visar bästa sättet att göra någonting. Standarderna täcker olika aktiviteter, som att göra en ny produkt, hantera en process samt leverera material eller en tjänst. Det finns över 24 979 olika ISO standarder, men de som kommer presenteras här nedan är kvalitetscertifieringen ISO 9001, miljöcertifieringen ISO 14001 samt den nya ISO 14083 om växthusgasutsläpp.

9.1 ISO 14001

ISO 14001 är en internationellt erkänd standard som anger kraven för ett miljöledningssystem och används över hela världen (Bureau Veritas, 2019-2023). Att vara miljöcertifierad ger vägledning för organisationer som vill att deras produkter och tjänster metodiskt uppfyller kraven för miljöpolitiska åtaganden. Det blir ständigt viktigare för företag att visa att de tar en förebyggande ställning till miljön. Fördelarna med en miljöcertifiering är en minskad miljöpåverkan, ökad kontroll över miljöaspekterna i organisation, förbättrad kundnöjdhet genom att man förstår riskerna och möjligheterna för miljöledningen, integrerad miljööversikt i affärsstrategi samt optimerad prestanda för miljöledningssystemet (Bureau Veritas, 2019-2023).

Varför ska man bli miljöcertifierad? Enligt Bureau Veritas (2019-2023), så underlättar det kommunikationen av byggnadens miljöprestanda, det försäkras energieffektiviteten, lägre energikostnader, leder högst troligen till en utvecklad och förbättrad slutprodukt, samt man får en långsiktig hållbarhet och lönsamhet under hela livscykeln. För att bli miljöcertifierad finns det även krav, som att organisationen eller företaget har infört ett ledningssystem som uppfyller kraven i ISO 14001:2015, och detta system ska ha del i organisationens dagliga verksamhet samt regelbunden utvärdering, organisationen ska

även övervaka, mäta samt utvärdera sitt system och miljöarbetets resultat. Verksamheten ska också bli granskad mot kraven ISO 14001:2015 av ett certifieringsbolag.

Ett ledningssystem för miljö beskriver hur organisationen styr sin verksamhet (Bureau Veritas, 2019-2023), och beroende på syftet så hanterar ledningssystemet ett eller flera olika ämnen, till exempel miljö – som standarden ISO 14001 gör. När man etablerar ett ledningssystem så går man genom hur verksamheten fungerar, och hur man ska arbeta i framtiden. Vartefter så tar man fram en policy, mål samt dokumentation som beskriver hur organisationen ska arbeta för att nå upp till målen man har satt för verksamheten.

9.2 ISO 9001

ISO 9001 är en certifiering som anger kriterierna för ett kvalitetsledningssystem, och ger vägledning för organisationer som vill säkerställa att deras produkter och tjänster uppfyller kvalitetskraven (Bureau Veritas, 2019-2023). Syftet med ISO 9100 kvalitetslednings certifieringen är att hjälpa organisationen att utveckla ett kvalitetsstyrningssystem, som driver regelbundna förbättringar. ISO 9100 standarden erbjuder din organisation en flexibilitet som ger dig möjligheten att forma ditt eget kvalitetshanteringssystem kring specifika produkter, kundbehov och risker. Standarden fungerar som en viktig faktor för företag och organisationer som vill förbättra sin risk- och kvalitetshantering. Kundfokus, ledarskap, processinriktning och relationshantering är bara några nämnda av ISO 9001 principerna. Att vara kvalitetscertifierad har flera fördelar, som förbättrad kundnöjdhet, kunna bidra till kontinuerlig förbättring, effektiv riskhantering och genom årliga granskningar kunna bidra till ständig förbättring.

Vad är egentligen ett kvalitetsledningssystem? Det är ett stöd för att kontinuerligt kunna utveckla, följa upp och säkra verksamhetens kvalitet. Tack vare ett sådant system kan ledning styra verksamheten så att rätt sak görs vid rätt tillfälle, på samma gång som man märker av förbättringsförslag och man får en löpande återkoppling.

Förutom lagar och föreskrifter, egna definierade kvalitetskrav, avtal och överenskommelser, certifieringar och krav från olika intressenter (Bureau Veritas, 2019-2023), så innehåller ett bra kvalitetsledningssystem:

Kvalitet i processen: här definieras processerna som krävs för att verksamheten ska kunna uppnå sina mål. På samma gång är det viktigt att processerna är uppdaterade vartefter omvärldens krav på verksamhet förändras, och nya människor kommer med i organisationen.

Kvalitet i ledarskapet: för att ett företag ska fungera, behövs det kvalitet i ledarskapet. Ledningen behöver ha en bra översikt över resurser, mål samt kontrollen av verksamheten.

Kvalitet i kulturen: kvalitet ska vara en del av företagskulturen, och har man ett konsekvent förbättringsarbete blir det enklare att föreslå förbättringar och på så sätt nå nya mål, vilket i sin tur oftast påverkar företagskulturen positivt.

Kvalitet i kommunikation: missförstånd kan tyvärr vara nyckeln till flera av ledningens problem, men med ett system för kommunikation och för att kunna visualisera kvalitetsledningen kan ofta hjälpa.

9.3 ISO 14083

Den nya ISO standarden ISO 14083, kvantifiering och rapportering av växthusgasutsläpp från transportverksamheter, är uppbyggd efter GLEC-regelverket, och den har nu blivit den första universella metoden för logistikutsläpps-redovisning. Denna nya standard kommer ge unika medel åt olika aktörer för att driva klimatåtgärder, grunda nya policyer och färdplaner för att minska på utsläppen på samma gång man kan spåra framstegen. Eftersom flera intressenter har del i denna standards utvecklingsprocess, är den förväntad att få större stöd från flera regeringar globalt, vilket kommer förbättra anpassningen mellan företagen och myndigheternas rapportering och redovisning av logistikutsläppen (Gould, 2023).

Syftet med denna standard går väldigt hand i hand med GLEC-regelverket, och detta styrker positionen som branschens riktlinje för logistikutsläpps-redovisning genom hela försörjningskedjan (Smart Freight Centre, u.d.).

10 Resultat

I detta kapitel tas resultatet av intervjun upp, samt resultatet av litteraturanalysen och riktlinjer för vad Williamsson Transport borde göra till näst kommer presenteras.

10.1 Intervjuresultat

Intervjun om Williamsson Transports hållbarhetsarbete hölls med VD Annica Fant, och i detta kapitel kommer svaren att sammanfattas, intervjufrågorna finns som bilaga.

För 20 eller ens 10 år sedan existerade knappt fokuset på miljöarbete, utan det är något som växt fram starkt under de senaste 5 åren. Miljöarbetet har dock varit en del av Williamsson Transports verksamhet sedan 2007 då de blev ISO 14001 certifierade. Att bli både ISO 14001 och ISO 9001 certifierade var en gång krav från en av deras största kunder just då, men de har inte funderat på möjligheterna som eventuella nya certifieringar kan ge. En ny lag är på väg för större företag att börja ha med en miljörapportering i samband med boksluten, men eftersom Williamsson Transport hör till de mindre företagen så har de inte detta krav på sig från myndigheterna ännu, men de räknar med att det kommer i framtiden. När det gäller krav från kunder, finns i dagsläget inga andra krav än utsläppsrapporering till vissa av dem, och vissa kunder önskar att man kör en viss del av transporterna på förnybart bränsle. ISO certifieringarna granskas varje år, och ska förnyas vart tredje år.

För att bli ett hållbarare transportföretag har Williamsson Transport vidtagit några åtgärder, som att förnya alla bilar till EURO6, de använder nu påbyggnader till två chassin och majoriteten av lamporna i kontorsbyggnaden har bytts ut till LED-lampor. För tillfället undersöks även möjligheten att investera i solpaneler för att kunna ha dem som energikälla på kontorsbyggnaden. Bilarna byts även in till verkstäder som i sin tur säljer dem vidare, och om Williamssons trailers inte går att sälja så förs de till Kuusakoski för återvinning.

Williamsson Transports mål med hållbarhetsarbetet är att implementera ett system med fungerande mätare, så att de kontinuerligt kan följa upp att koldioxidavtrycket minskar och att de är förberedda då myndigheterna lägger krav på en miljörapportering.

10.2 Litteraturanalys

Williamsson Transports mål med hållbarhetsarbetet är att implementera ett system med fungerande mätare, som enkelt går att följa upp vid behov. Därför skulle jag rekommendera regelverket GLEC till dem. GLEC regelverket jobbar redan med ISO standarderna, som även Williamsson Transport gör, och det är ett internationellt erkänt format för beräkning och

rapportering av transport-relaterade växthusgasutsläpp, vilket är nödvändigt då de kör transporter även utanför Finlands landsgränser. GLEC regelverket skulle passa dem väldigt bra eftersom det täcker hela transportkedjan, och lämpar sig för företag som ska börja redovisa sina utsläpp.

GLEC regelverket hjälper även Williamsson Transport att enkelt följa upp och spåra utsläppsminskningen, samt hur man rapporterar utsläppen. Men man får också hjälp med att optimera företagets aktiviteter. Eftersom GLEC regelverket även jobbar med GHG protokollet kan man ta hjälp av båda för att sätta upp en plan samt etablera delmål och mål för hur det går med utsläppsminskningen. I det här skedet är det kanske mest relevant för Williamsson Transport att beräkna utsläppen i Scope 1 och 2, alltså de direkta och indirekta utsläppen.

Eftersom Williamsson Transport redan är ISO 14001 och ISO 9001 certifierade kan det vara värt att se över en ISO 14083 certifiering, då även denna hör ihop med GLEC regelverket. En ny certifiering är dock en större kostnadsfråga än att bara göra upp en hållbarhetsplan, men det lönar sig i längden.

GLEC regelverket är överlag ett relativt enkelt regelverk att följa och ta tips av, och deras guide är lätt att först.

Williamsson Transport borde även implementera några av FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling i företagets verksamhet och politik. Även om Agenda 2030 är en global handlingsplan spelar också enskilda företag en viktig roll i utförandet av de globala målen för hållbar utveckling. Vilka av dessa mål man ska implementera beror på vad som är mest relevant för företaget och företagets intressenter och var man tror man kan göra skillnad.

Ett förslag på de första målen de kan implementera är:



10.3 Hållbarhetsplan

Att börja med hållbarhetsarbetet är ett stort steg och en utvecklingsprocess där företagen kommer lära sig vad som fungerar och inte fungerar så bra längs vägen. I nuläget har Williamsson Transport ingen person som arbetar enbart med hållbarhetsarbetet, så därför kan det vara värt att ta in en tredje part som kan hjälpa till med att sätta i gång arbetet och vara ett stöd i början på processen där det finns behov.

Att lägga upp en hållbarhetsplan kan även vara till stor hjälp längs vägen. Det finns inga direkta linjer för hur en hållbarhetsplan ska byggas upp, utan det beror helt på företagets verksamhet och vad de har för konkreta mål och hur det är tänkt att de ska uppnå dessa mål, samt inom vilken tidsram de tänker nå målen.

Exempel för Agenda 2030 målen:

Då man bestämt sig för vilka av de globala målen man har störst möjlighet att bidra till, kan man ta ut delmål till dessa. Som näst lägger man om delmålen till företagets egna mål, hur man ska nå dem och under vilken tidsram.

Exempel för utsläppsberäkningen:

I GHG protokollet finns olika standarder beroende på vilken nivå som organisationen är på, så viktigast här kan vara att analysera vilka standarder man ska följa och varför. GLEC

regelverket och Parisavtalets mål kan också vara till hjälp för att lägga upp de egna målen man vill nå.

Speciellt i början kan det vara bra att boka in regelbundna möten med de anställda i företaget för att gå genom planen och diskutera det som behövs.

10.4 Hur ska Williamsson Transport gå vidare?

Som nästa steg ska resultatanalysen presenteras för Williamsson Transports ledning, och en arbetsgrupp borde sättas ihop för att påbörja arbetet mot att bli ett hållbarare transportföretag. När arbetet är igång, en eventuell hållbarhetsplan eller annan plan är gjord, kan det bli dags att visa omvärlden vad de har gjort, vad de gör, och vad de planerar att göra. Idag visar många företag sitt hållbarhetsarbete genom sina hemsidor, rapporter eller broschyrer, vilket är något som Williamsson Transport också kan göra.

Williamsson Transport har redan ett ledningssystem som är uppbyggt på kvalitetscertifieringen ISO 9001. Ledningssystemet har en bra grund och är väldigt noga uppbyggt med allt från vision, policyer, förutsättningar, krav och strategier till förbättringsmål och resurser. Här finns en otrolig chans att integrera mera om hållbarhetsarbetet och lägga till sin hållbarhetsplan. Williamsson Transport borde också överväga att göra upp en CSR plan, eftersom kunder även frågar efter detta. I CSR planen kan de enkelt beskriva vad de gör och hur de tar ansvar inom varje område.

11 Avslutning

Den globala uppvärmningen och klimatförändringarna ökar nu väldigt snabbt och vi måste agera snabbt. Därför är det nu så viktigt att arbeta för att bli ett mera hållbart företag och göra sin del för att nå de nationella och globala målen.

I arbetet har det kommit fram mera om konsekvenserna som vägtransporter har på klimatet, men det har även tagits upp hur man kan göra för att bli mera klimatneutral. I arbetet har det även tagits upp hur man arbetar både nationellt och globalt för att minska på växthusgasutsläppen, genom olika färdplaner och regelverk. Syftet med examensarbetet var att hitta ett system som stöder utsläppsrapportering och som passar in i Williamsson Transports verksamhet, samt att en grund och riktlinjer för att bli ett mera hållbart transportföretag skulle presenteras. Examensarbetet skulle också svara på varför Williamsson Transport måste bli ett hållbarare transportföretag, och vilka verktyg de ska använda sig av för att bli det.

Frågeställningarna har besvarats och presenterats i arbetet, och jag hoppas Williamsson Transport kommer använda sig av informationen i detta arbete för att arbeta så effektivt som möjligt för att bli ett mera hållbart transportföretag. Williamsson Transport har en lång väg framför sig i utvecklingen mot att bli ett hållbarare transportföretag, och det ska bli väldigt intressant och givande att se hur de väljer att fortsätta med hållbarhetsarbetet.

Litteraturförteckning

- almi. (u.d.). *Vad är Agenda 2030- för ditt företag?* Hämtat från almi:
<https://www.almi.se/vara-tjanster/vill-du-vaxa/hallbar-utveckling/agenda-2030/> den 1 November 2023
- Arponen, J., Juvonen, L., & Vanne, P. (2018). *Circular economy business models for the manufacturing industry*. Helsinki: Sitra, Technology Industries of Finland and Accenture.
- Borglund, T., De Geer, H., & Sweet, S. (2017). *CSR och hållbart företagande* (2:a uppl.). Stockholm: Sanoma Utbildning Ab.
- Bureau Veritas. (2019-2023). *ISO 9001 Certifiering*. Hämtat från Bureau Veritas:
<https://www.bureauveritas.se/vara-tjanster/certifiering/iso-9001-kvalitet>
 den 27 september 2023
- Ecochain. (den 10 Augusti 2023). *Greenhouse Gas (GHG) Protocol Reporting - Everything you need to know (+more)*. Hämtat från Echochain:
<https://ecochain.com/blog/ghg-protocol-reporting/> den 4 Oktober 2023
- Fredman, T. (2020). Finlandsvensk Åkarvisionär. *Klassiska Fordon*.
- Global Reporting Initiative. (2023). *The global leader for impact reporting*. Hämtat från GRI: <https://www.globalreporting.org> den 4 Oktober 2023
- Gould, R. (den 20 Januari 2023). *Towards a net-zero logistics sectore*. Hämtat från ISO:
<https://www.iso.org/contents/news/2023/01/a-net-zero-logistics-sector.html> den 2027 September 2023
- International Organization for Standardization. (u.d.). *International Organization for Standardization - About Us*. Hämtat från International Organization for Standardization: <https://www.iso.org/about-us.html> den 11 Oktober 2023
- International Transport Forum. (u.d.). *The Carbon Footprint* .
- ISO. (u.d.). *ISO Name and Logo*. Hämtat från ISO: <https://www.iso.org/iso-name-and-logo.html> den 27 Septmber 2023
- Jonsson, P., & Mattson, S.-A. (2016). *Logistik, Läran om effektiva materialflöden* (Tredje uppl.). Lund: Studentlitteratur Ab.
- Kommunikationsministeriet. (2021). *Färdplan för fossilfria transporter*. Helsinki: Kommunikationsministeriet.
- Kossila, L. (2021). *Cirkulär logistik*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Logistiikan Maailma. (u.d.). *Suomen Tieverkko*. Hämtat från Logistiikan Maailma:
<https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/suomen-tieverkko/> den 25 Oktober 2023
- Miljöministeriet. (den 14 Juli 2023). *Kilmatårsberättelsen: För att klimatmålen ska uppnås krävs ytterligare åtgärder*. Hämtat från Stadsrådet:
<https://valtioneuvosto.fi/sv/-/1410903/klimatarsberattelsen-for-att-klimatmalen-ska-uppnas-kravs-ytterligare-atgarder> den 4 Oktober 2023

- Patel, R., & Davidson, B. (2019). *Forskningsmetodikens Grunder* (5:2 uppl.). Lund: Studentlitteratur Ab.
- Projektledning. (den 4 September 2020). *CSR: Hur du arbetar socialt, miljömässigt, ekonomiskt och etiskt hållbart*. Hämtat från Projektledning: <https://projektledning.se/csr-corporate-social-responsibility/> den 4 Oktober 2023
- Sitra. (u.d.). *Cirkulär ekonomi*. Hämtat från Sitra: <https://www.sitra.fi/sv/%C3%A4mnen/cirkular-ekonomi/> den 4 Oktober 2023
- SKAL. (u.d.). *Kuljetusala lukuina*. Hämtat från Skal: <https://skal.fi/kuljetusala/kuljetusala-lukuina/> den 18 Oktober 2023
- Smart Freight Centre. (2023). *Global Logistics Emissions Council Framework for Logistics Emissions Accounting and Reporting; v2.0 edition, revised and updated*. Smart Freight Centre.
- Smart Freight Centre. (u.d.). *ISO standard building on GLEC*. Hämtat från Smart Freight Centre: <https://www.smartfreightcentre.org/en/projects/completed-project-publications/iso-standard-building-on-glec-framework/> den 11 Oktober 2023
- Stadsrådet. (2022). *Stadsrådets framtidsredogörelse för handeln*. Helsingfors: Stadsrådet.
- Stadsrådets kansli. (u.d.). *Kestavakehitys*. Hämtat från Kestavakehitys: <https://kestavakehitys.fi/sv/agenda20301> den 4 Oktober 2023
- Stadsrådets kommunikationsavdelning. (den 3 Februari 2020). *Stadsrådet*. Hämtat från Stadsrådet: <https://valtioneuvosto.fi/sv/-//10616/hallitus-laati-tiekartan-hiilineutraaliin-suomeen-edellakavijyys-ilmastotoimissa-luomahdollisuuksia-koko-suomeen> den 11 Oktober 2023
- Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto RY. (u.d.). *Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto RY*. Hämtat från Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto RY: <https://www.huolintaliitto.fi/etusivu.html> den 25 Oktober 2023
- Suomen Huolinta- ja Logistikkaliitto RY. (den 25 Maj 2023). *Suomen ulkomaankaupan logistiikka huipputasoa*. Hämtat från Suomen Huolinta- ja Logistikkaliitto RY: <https://www.huolintaliitto.fi/ajankohtaista/artikkelit/2023/suomen-ulkomaankaupan-logistiikka-huipputasoa.html> den 25 Oktober 2023
- Trafikledsverket. (den 8 November 2021). *Vägnätet*. Hämtat från Trafikledsverket: <https://vayla.fi/sv/trafikleder/vagnatet> den 25 Oktober 2023
- Transport- och kommunikationsverket. (den 30 December 2022). *Transport- och kommunikationsverket - Klimatgärningar*. Hämtat från Transport- och kommunikationsverket - Klimatgärningar: <https://www.traficom.fi/sv/traficom/ansvar/klimatgarningar> den 11 Oktober 2023
- Utrikesministeriet. (u.d.). *Utrikesministeriet- Agenda 2030*. Hämtat från Utrikesministeriet: <https://um.fi/agenda-2030-de-globala-malen-for-hallbar-utveckling> den 1 November 2023

Figurförteckning

Figur 1: Williamsson Transports fordonsslotta	6
Figur 2: Karta över Finlands vägnät (Logistiikan Maailma, u.d.)	10
Figur 3: De fem cirkulära affärsmodellerna som hjälper transportföretag hantera ineffektiviteter (Arponen, Juvonen, & Vanne, 2018)	11
Figur 4: CSR områden (Projektledning, 2020)	13
Figur 5: De globala målen för hållbar utveckling (Utrikesministeriet, u.d.)	15
Figur 6: Utvecklingen av GLEC regelverket v3 (Smart Freight Centre, 2023)	17
Figur 7: Scope 1,2 och 3 enligt GHG protokollet (Smart Freight Centre, 2023)	23
Figur 8: GRI standarderna: Universella, Sektor och Ämnes Standarder (Global Reporting Initiative, 2023).....	25
Figur 9: ISO logo (ISO, u.d.)	26

Intervjufrågor

1. Vad fick er att börja med hållbarhetsarbetet?
2. Vad har ni gjort hittills för att bli ett hållbarare transportföretag?
3. Vad ser ni för skillnader inom hållbarhetsarbetet för 20 år och 10 år sedan vs idag?
4. Vad fanns det för krav för 20/10 år sedan?
5. Vad har ni för krav från kunder? När började kraven komma?
6. Vad ställer myndigheterna för krav?
7. Hur använder sig Williamsson av cirkulär ekonomi/cirkulär logistik?
8. Varför certifierat er enligt just ISO 14001 och ISO 9100?
9. När blev ni först certifierade?
10. Har ni funderat på möjligheter för nya certifieringar?
11. Vad tror ni själva är första steget mot att bli ett hållbarare transportföretag?
12. Vad är målet med hållbarhetsarbetet/miljöarbetet?
13. Hur arbetar Williamsson med CSR?