



CAMPUS  
HELSINGBORG

Institutionen för tjänstvetenskap

**Examensarbete för kandidatexamen**

# Transporter och vägen till en grönare framtid

En kvalitativ studie ur ett tillverkningsföretags perspektiv

Didrik Bjurling

Karl Nilsson

Antal ord: 12946

Gruppenr: 43

Handledare:  
Johan Hultman

Examensarbete  
VT 2023

## **Förord**

Vi vill börja med att tacka respondenter från fallföretaget som tagit av sin tid för att ställa upp för intervju i denna studie. Intervjuerna har varit inspirerande, lärorika och informationen har gjort denna studie genomförbar.

Vi vill även tacka vår handledare Johan Hultman för hans stöttning, idéer och kommentarer. Johan har varit ett givande bollplank som drivit oss framåt genom hela uppsatsprocessen.

Slutligen vill vi tacka varandra för ett gott samarbete under studiens gång.

Helsingborg 2023-05-24

Didrik Bjurling & Karl Nilsson

# Sammanfattning

**Titel:** Transporter och vägen till en grönare framtid - En kvalitativ studie ur ett tillverkningsföretags perspektiv

**Nivå:** Kandidatuppsats i Logistics Service Management, VT 2023

**Universitet:** Lunds Universitet, Campus Helsingborg, Institutionen för Service Management

**Syfte och frågeställning:** Studiens syfte är att undersöka hur ett tillverkande företag inom byggindustrin ställer krav på transporter och transportörer utifrån de ökade hållbarhetskraven. Även hur valbeteendet förändras till följd av ökade krav och lagar från diverse intressenter. Vår frågeställning lyder: Hur arbetar ett tillverkningsföretag med sina interna och externa transporter utifrån ett hållbarhetsperspektiv?

**Metod:** För att besvara studiens frågeställning har en kvalitativ fallstudie använts. Vår empiri har erhållits genom semistrukturerade intervjuer med personer med aktiv roll för vår valda fallstudie samt två dokumentanalyser. Studien har utgått från en abduktiv metod, vilket innebär att vi regelbundet växlat mellan teori och empiri.

**Teoretisk referensram:** Grön logistik, grön logistikpolicy, hållbarhetsrapportering, CSR och en litteraturöversikt inkluderat lastoptimering, hållbara transporter och variabler vid val av transportör.

**Slutsatser:** Ökade krav kring hållbarhetsrapportering kommer resultera i minskning av generisk data, påtvinga en högre transparens mellan aktörerna och medför en högre jämförbarhet kring hållbarhet som ger stöd för beslutsfattare vid val av transportör. Ett företags kunder spelar en stor roll för hållbarhetsarbetet. Hårdare GLP kommer att driva vidare denna utveckling och hållbarhetsvariabeln vid val av transportör får allt större vikt i framtiden.

**Nyckelord:** Grön logistik, CSR, kundkrav, hållbara transporter, variabler vid val av transportör, GLP.

## Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning.....</b>	<b>2</b>
<b>1. Inledning.....</b>	<b>4</b>
1.2 Syfte och frågeställning.....	6
<b>2. Metod.....</b>	<b>7</b>
2.1 Introduktion av fallföretag.....	7
2.2 Metodologi.....	8
2.3 Kvalitativ metod.....	10
2.3.1 Fallstudie.....	10
2.4 Val av respondenter och dokument.....	11
2.4.1 Intervjuer.....	12
2.4.2 Dokumentanalys.....	13
2.5 Analys av material.....	15
2.6 Etiska forskningsprinciper.....	17
2.7 Tillförlitlighet.....	18
<b>3. Litteraturoversikt och teori.....</b>	<b>19</b>
3.1 Litteraturoversikt.....	19
3.2 Grön logistik.....	21
3.2.1 Grön logistikpolicy.....	22
3.3 Hållbarhetsrapportering.....	24
3.4 Corporate Social Responsibility.....	26
<b>4. Analys.....</b>	<b>28</b>
4.1 Gröna transporters roll och påverkan.....	28
4.2 Kravställning från kund till leverantör: balans mellan ledtid och hållbarhet.....	32
4.3 Transportinvesteringar: kostnader kontra hållbarhet.....	34
4.4 Rapportering: komplexitet och jämförbarhet.....	36
4.5 Effekten av socialt ansvar och hållbara praxis: lastoptimering och val av transportslag.....	38
<b>5. Diskussion och slutsats.....</b>	<b>41</b>
5.1 Förslag till vidare forskningsstudier.....	44
<b>Källförteckning.....</b>	<b>45</b>
<b>Bilagor.....</b>	<b>52</b>

# 1. Inledning

Klimatproblematiken är ett allmänt problem som påverkar hela världen och för att klara av de åtaganden som uppställts i Parisavtalet rörande koldioxidutsläpp, krävs det att företagen tar initiativ till att agera hållbart. Cosimato och Troisi (2015) betonar att logistikbranschen har en betydande roll för utvecklingen, där företags transporter spelar en viktig roll för miljöinitiativ. Detta eftersom de ofta fortfarande är beroende av fossila drivmedel. Al-Ghussain et al. (2022) menar att det framöver är nödvändigt att hitta hållbara och gröna transportlösningar för att samhället ska kunna klara av att bemöta de utmaningar som klimatförändringarna innebär. Det finns inget ramverk för hur hållbarhetsutmaningarna kring transporter ska hanteras och är därav en utmaning för alla företag som innehar transporter.

När värdet av hållbarhet ökar bland intressenter, möter företag högre press på att bedriva sin verksamhet på ett hållbart sätt (Sanchez-Teba, Benitez-Marquez, Bermudez-Gonzalez & Luna-Pereira 2021). Intressenternas ökade fokus speglar sig i den senaste uppgången av hållbarhetslagar och regler som införts. De allt hårdare lagarna innefattar inte endast krav på minskning av utsläpp utan även innehållet i hållbarhetsrapporter. I år har bland annat *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD) trätt i kraft, vilket är ett EU-direktiv som medfört strängare krav på innehållet i företags hållbarhetsredovisningar (EU 2023 a). CSRD resulterar i ytterligare utmaningar för företag inom transportbranschen att hantera. För att bemöta utmaningarna kring hållbarhet är *Corporate Social Responsibility* (CSR) ett koncept som kan användas. CSR innefattar tre dimensioner: sociala, ekologiska samt ekonomiska, där stor vikt läggs på samtliga (Žak 2015). CSR påverkar det operativa arbetet inom företag och därigenom valbeteendet vid val av transportör.

Definitionen av valbeteende beskrivs som handlingen att välja mellan två eller flera olika alternativ, vanligen efter en tids funderande (Chang & Thai 2017). Inom ramarna för denna studie behandlas valbeteendet för de faktorer som påverkar valet av transportslag och transportör. Valbeteendet är således ett viktigt moment i försörjningskedjan, inte endast utifrån ett hållbarhetsperspektiv utan också ur ett service- och kostnadsperspektiv.

Merkert och Hoberg (2023) menar att hållbarhetslagstiftning kan komma att utvecklas och bli hårdare för att på så sätt även bötfälla företag som gör affärer med en aktör som inte uppfyller hållbarhetskraven. I denna studie analyseras ett fallföretag som är aktivt inom tillverkningsbranschen där merparten av transporterna outsourcas till tredjepartstransportörer. Eventuella framtida lagförändringar skulle således kunna innebära att företag som fallföretaget, kan få påföljder i form av böter för sina transporter, trots att de inte hanterar dem själva. Således kan hållbarhet som faktor vid valbeteendet av transporter och därav användningen av gröna transporter få allt större vikt i framtiden.

För närvarande finns det begränsad kunskap hur företag, särskilt tillverkningsföretag som inte har logistik som sin primära aktivitet, förhåller sig till de framtida förändringar som uppstår till följd av klimatförändringarna. Samtidigt beskriver Dahlgren och Ammenberg (2022) att transporter av företags produkter har en stor roll i ett tillverkningsföretags klimatutsläpp och att stor vikt därmed bör läggas på att hitta hållbara transportlösningar. Man kan ifrågasätta om detta är aktuellt för alla sorters tillverkningsföretag och om hållbarhetsarbetet kommer att fokuseras mot transporter eller snarare mot produktionen. Då CSR påverkar det operativa arbetet i företag är det värt att undersöka om det finns en koppling mellan CSR-arbete och valbeteende för att bemöta förändrade hållbarhetskrav och lagregleringar.

## 1.2 Syfte och frågeställning

Till följd av att hållbarhetskraven från intressenterna ökar har synen på företags val av transportör förändrats och allt fler aspekter har behövt analyseras. Denna studie inriktar sig därför på att undersöka hur ett tillverkande företag inom byggindustrin ställer krav på transporter och transportörer utifrån de ökade hållbarhetskraven. Studien syftar även till att undersöka valbeteendet inom fallföretaget samt analysera hur det i framtiden kan komma att förändras till följd av ökade krav och lagar från diverse intressenter. Studien bidrar till en ökad förståelse för vilket hållbarhetsfokus som finns rörande transporter och hur fallföretaget arbetar med transporter ur ett hållbarhetsperspektiv för att möta de nya kraven. Således har följande frågeställning formulerats:

*Hur arbetar ett tillverkningsföretag med sina interna och externa transporter utifrån ett hållbarhetsperspektiv?*

Lind (2019) nämner att intervjuer, observationer, enkäter och dokument är vanliga metoder för att inhämta empiriskt material inom samhällsvetenskapen. Det empiriska materialet som ligger till grund för besvarandet av den valda frågeställningen har erhållits genom intervjuer samt dokumentanalys.

## 2. Metod

### 2.1 Introduktion av fallföretag

I denna studie kommer det empiriska materialet att hämtas från ett fallföretag inom tillverkningsbranschen med huvudkontor i södra Sverige. Tillverkningsföretaget har cirka 1000 anställda, är verksamt i 20 olika länder och har representanter i ytterligare 30 länder. Vidare är företaget en del av en koncern och tillverkar produkter ämnade för byggbranschen. Leveranser mellan företagets olika lager inom Sverige hanteras internt, medan alla externa leveranser av sålda produkter outsourcas till andra aktörer. Leveranser till kunder kan dels ske genom att tillverkningsföretaget bokar transporter med sina godkända transportörer, eller genom att kunderna själva hämtar upp produkterna vid tillverkningsföretagets lager. Företaget har förutom anläggningen vid huvudkontoret, produktionsanläggningar på ett flertal destinationer i Europa. Produktionsanläggningarna möjliggör snabbare leveranser av attraktiva produkter närmare specifika marknader till följd av de kortare distanserna. De outsourcade transportörerna utses av företagets transportchef. Företaget har separata avtal med sina kunder gällande villkor vid leveranser. Företagets transportsätt varierar enligt kundens krav, avstånd till kund samt tillgänglighet och kan bestå av transport via lastbil, båt, flyg, tåg eller en kombination av dessa. För en del länder används en och samma transportsätt och transportör, medan för andra länder är urvalet större. Transporterna väljs då av logistikkoordinatorerna i samråd med kunden. Vid mindre sändningar används även expressleveranser med kurir.



## 2.2 Metodologi

Ontologi rör frågor om verkligheten och kan delas upp i två huvudområden, objektivism samt konstruktionism (Bryman 2018). Vidare förklarar nämnda författare att utifrån ett konstruktivistiskt synsätt är sociala händelser och deras mening inte bara något som skapas via socialt samspel utan också något som är under kontinuerlig revision. Ett av huvudargumenten för konstruktivistisk ontologi är därmed att den tar hänsyn till kulturella sammanhangs roll för att forma förståelsen av verkligheten. Skillnader inom kultur för olika grupperingar samt samhällen bidrar till olika sätt att tolka världen och därför kan personers verklighet inte ses som objektiv. Det finns på så sätt ingen bestämd sanning av verkligheten. Eftersom syftet med denna studie påverkas av de sociala interaktioner som sker varje dag mellan medarbetarna inom fallföretaget och den företagskultur som råder, skapas fallföretagets verklighet kring det sociala samspelet mellan dess olika parter. På så sätt accepterar vi att studiens resultat inte är det enda rätta utan att verkligheten är subjektiv och kan uppfattas på flera olika sätt. Det konstruktivistiska synsättet är därmed det synsätt som vi identifierar oss med.

Dawadi, Shrestha och Giri (2021) förklarar att epistemologi handlar om utvecklingen av kunskap och menar då att eftersom kunskap är grunden för ontologiska förutsättningar är epistemologin och ontologin sammanlänkade. Nämnda författare menar att med ett interpretivistiskt synsätt på epistemologi tas hänsyn till individens och samhällets komplexitet, vilket skiljer sig från de metoder, principer och verklighetsbild som finns inom naturvetenskapen. Det interpretivistiska synsättet kring epistemologi betonar vikten av att individens tolkning av verkligheten ständigt påverkas av de sociala och kulturella sammanhang individen verkar inom. Vidare är kunskapsproduktionen inte heller den objektiv utan påverkas av faktorer såsom tidigare erfarenheter och värderingar. Studiens syfte är att skapa en förståelse för, snarare än en förklaring till, hur medarbetarna inom olika positioner arbetar med transporter ur ett hållbarhetsperspektiv, vilket Dawadi, Shrestha och Giri (2021) påpekar är i fokus i det interpretivistiska synsättet. Kunskap som studien baseras på utgår från flera individers tidigare kunskap, erfarenhet samt tolkning av hållbarhet, vilket därigenom påverkar den kunskap studien bidrar med. Följaktligen hör det interpretivistiska synsättet bäst ihop med den konstruktivistiska verklighetssynen som vi har, och det är detta synsätt på kunskap som vi använde oss av i studien.

Abduktiv ansats innebär en blandning av deduktivt och induktivt angreppssätt (Bryman & Bell 2017). Innan empiriinsamlingen valdes breda teorier som styrde intervjuguiden i en viss riktning. Dubois och Gadde (2002) fortsätter med att förklara att med ett abduktivt angreppssätt modifieras det ursprungliga teoretiska ramverket successiv, dels på grund av oförutsedda empiriska fynd, dels till följd av de teoretiska insikter som erhållits under forskningsprocessen. Eftersom syftet med studien var att undersöka hur det specifika fallföretaget arbetar med hållbarhet var det därför till en början svårt att veta exakt vilka teorier som var betydelsefulla och applicerbara. Bryman (2018, ss. 478-479) påpekar att det abduktiva angreppssättet innehåller ett induktivt element, men det som skiljer dem två åt är att “[...] abduktionen förlitar sig till förklaring och förståelse av deltagarnas synsätt och perspektiv”.

Den konstruktivistiska ontologin samt interpretivistiska epistemologin påverkar studiens teorival genom att vi som författare påverkas av de tidigare uppfattningar och fördomar vi har om verkligheten, men också av det kulturella och sociala sammanhang som råder inom fallföretaget. Vi är därmed medvetna om dessa influenser och förde kontinuerligt diskussioner om vilka teorier som var av relevans för studien. Vidare bestämdes att teorierna skulle utvecklas i samband med dokumentanalysen och de utförda intervjuerna inom fallföretaget. Vi var därmed öppna för revidering när ny information och nya erfarenheter inhämtades. Eftersom de valda teorierna till stor del baseras utifrån det insamlade empiriska materialet är det teoretiska angreppssättet i studien det abduktiva angreppssättet.

## 2.3 Kvalitativ metod

Den studie som vi gjort baserar sig på en kvalitativ studie. Eneroth (1984) påpekar att genom en kvalitativ forskningsmetod kan forskaren få insikt om vilka kvaliteter en viss företeelse har. Vidare nämner Bryman (2018, s. 477) att kvalitativa forskare har en vilja att förstå den sociala verkligheten och det som pågår i den på samma sätt som den som lever i verkligheten upplever den, vilket författarna beskriver som "*se världen med de andras ögon*". Eftersom syftet med denna studie var att undersöka hur ett tillverkningsföretag arbetar med sina interna och externa transporter utifrån ett hållbarhetsperspektiv, krävdes det en förståelse för den subjektiva sociala verkligheten som finns inom företaget, vilket vidare hänger ihop med det ontologiska synsätt som har valts i studien.

Inom den kvalitativa metoden finns det också en rad olika metoder för att inhämta detaljerat empiriskt material såsom intervjuer. En faktor till valet av kvalitativ metod grundar sig därmed på dess metoder för att analysera de sociala och kulturella faktorer som formar deltagarnas tidigare erfarenheter, vilket härleds till det epistemologiska synsätt vi har. Avslutningsvis lämpar sig därmed den kvalitativa forskningsmetoden bäst för studiens syfte, frågeställning samt de ontologiska och epistemologiska synsätt som valts i studien.

### 2.3.1 Fallstudie

Enligt Bryman (2018) är fallstudier en forskningsmetod som rör den specifika natur och komplexitet som det specifika fallet uppvisar. Nämnda författare fortsätter med att detta specifika fall som ska undersökas kan vara en enskild organisation. I denna studie har det valts att inhämta empiriskt material från endast ett fallföretag samt att analysera detta utifrån den valda frågeställningen. Genom användningen av fallstudier kan rika empiriska beskrivningar av det särskilda fallet erhållas (Eisenhardt & Graebner 2007). Det operativa arbetet inom företag påverkas av en mängd olika parametrar och kan därmed anses vara specifikt för företaget. Eftersom den valda frågeställningen påverkas av hur det operativa arbetet fungerar samt att syftet var att undersöka hur det specifika fallföretaget arbetar gentemot den valda frågeställningen, ansågs en fallstudie vara en lämplig metod.

## 2.4 Val av respondenter och dokument

Vid urval av respondenter har vi valt att använda oss av bekvämlighetsurval i kombination med målstyrt urval. Scholtz (2021) menar att bekvämlighetsurval innebär att forskaren samlar in data från de personer som är lättillgängliga för forskaren samt villiga att delta i studien. Bekvämlighetsurvalet användes i studien då vi inom det valda fallföretaget redan hade kontakter vilket förenklade arbetet med att få tillgång till information om fallföretaget, vilket i sin tur även förenklade insamlingen av empiriskt material. Teddlie och Yu (2007) nämner att genom ett målstyrt urval väljs deltagare eller fall på ett strategiskt sätt utifrån att de ska kunna ge relevant information i förhållande till den valda frågeställningen. För att kunna göra en så resultatrik analys av det empiriska materialet som möjligt valdes därför endast relevanta intervjupersoner samt dokument, inom fallföretaget, i förhållande till den valda frågeställningen.

Vidare fortsätter Teddlie och Yu (2007) med att påpeka att det finns olika tillvägagångssätt för att genomföra ett målstyrt urval, där ett sätt är vad författarna kallar för ett sekventiellt tillvägagångssätt. Tillvägagångssättet innebär att forskarna vanligtvis inleder med ett ursprungligt urval som sedan ökar efter hand om något nytt dyker upp som kan bidra till forskningsfrågornas besvarande. I denna studie har det sekventiella tillvägagångssättet använts. Till en början hade vi en uppfattning om vilka intervjupersoner som var relevanta att intervjua, exempelvis transportchefen. Detta innebar att vi började med ett snävt urval som baserades på vår uppfattning om vilka som skulle bidra med empiriskt material för att besvara frågeställningen. Efter fastställandet av de ursprungliga intervjupersonerna skickade vi ut ett mejl som kort förklarade studiens syfte och frågeställning samt efterhörde om de var villiga att delta i en intervju. Om personen var villig att delta i en intervju bokades det därefter in en tid och plats som passade intervjupersonen. Efter hand när vi började hålla intervjuerna insåg vi att det fanns fler inom företaget som arbetade med och hade kunskap om valet av transportör som därmed skulle kunna bidra med nya perspektiv och nyttig information till studien. Det valdes därför att vidga urvalet och inkludera även dessa personer, och det tidigare mejlet vi skrivit skickades därefter ut till de kompletterande intervjupersonerna.

Urvalet av den empiri som skulle användas till dokumentanalysen baserar sig också på ett bekvämlighetsurval. I samband med intervjuerna bad vi om tillgång till samt

rekommendationer om lämpliga dokument att analysera, vidare dokument inhämtades därefter från fallföretagets hemsida. Då en del av de dokument vi fick tillgång till, som inte finns på deras hemsida, är av känslig natur för fallföretaget var det till en början svårt att försäkra intervjupersonerna om att alla dokument skulle anonymiseras samt hållas säkra för att förhindra spridning. För att lösa detta användes samtyckesformuläret för att förklara att studiens etiska principer även gällde dokumentanalysen. Vidare betonades syftet med dokumentanalysen samt att informationen skulle anonymiseras, vilket fick intervjupersonerna att dela med sig av dokumenten.

De tre kvinnor och tre män som har intervjuats i studien är inom åldersgrupperna (28-60). Åldern samt könen för intervjupersonerna var inget som på förhand var bestämt utan var snarare ett resultat av vårt bekvämlighetsurval.

#### 2.4.1 Intervjuer

För att inhämta empiriskt material genomfördes bland annat sex stycken semistrukturerade intervjuer. Kallio, Pietilä, Johnson och Kangasniemi (2016) nämner att semistrukturerade intervjuer ger flexibilitet både för forskaren och intervjupersonen. Flexibiliteten som semistrukturerade intervjuer erbjuder var en stor anledning till att detta arbetssätt användes i studien. Till följd av syftet med studien ville vi få intervjupersonernas perspektiv på hur de arbetar med hållbarhet, för att därefter kunna analysera det ur ett hållbarhetsperspektiv utifrån de valda teorierna.

Innan intervjuerna skapades en intervjuguide, vilket Kallio et al. (2016) menar förenklar och påminner forskaren vilka områden som ska täckas. Intervjuguiden underlättade arbetet med att hålla rätt inriktning under intervjuerna samtidigt som guiden endast användes som stöd för att inte förlora den flexibilitet som semistrukturerade intervjuer medför. Som tidigare nämnts var urvalet till en början snävt och utökades senare, vilket resulterade i att flera arbetsroller inom företaget intervjuades. För att få så relevanta svar som möjligt reviderades vissa delar av intervjuguiden kontinuerligt i förhållande till vilken arbetsroll intervjupersonen hade. Dock ansågs många intervjufrågor vara av allmänt intresse och eftersom vi ville få så många perspektiv som möjligt samt jämförbara intervjusvar användes dessa intervjufrågor i samtliga intervjuer. Till följd av det abduktiva angreppssättet tillkom även intervjufrågor efterhand som att de valda teorierna utvecklades.

Alla intervjuer genomfördes i något av fallföretagets lokaler mot bakgrund av att det skulle vara så enkelt som möjligt för intervjupersonerna att hitta tid i sina scheman för deltagande i studien. Edwards och Holland (2013) påpekar att intervjumiljön är viktig för att intervjupersonerna ska känna sig trygga. Tanken var därför att ett av fallföretaget tillhandahållit rum skulle vara en bekant miljö och därmed skapa en trygghet för intervjupersonerna. Vid intervjutillfällena användes mobiltelefoner för att spela in materialet. Att använda mobiltelefoner för att spela in materialet kan bryta mot de etiska principerna då det går emot det som Bell och Bryman (2007) kallar för konfidentialitetskravet. Detta eftersom materialet på mobiltelefoner riskeras att spridas. Valet av att spela in intervjumaterialet på mobiltelefoner grundade sig på att materialet skulle ha så bra ljudkvalitet som möjligt till transkriberingsarbetet. För att säkerställa att de etiska principerna följdes fördes intervjumaterialet över till ett USB. Direkt därefter togs materialet bort från mobiltelefonerna. Vidare framgick det i samtyckesformuläret att intervjun spelades in.

Vid två intervjuer deltog studiens båda författare och vid de resterande intervjuerna deltog endast en. Detta eftersom transkriberingen tog i anspråk en stor mängd tid och det beslutades därmed att en skulle transkribera medan den andra genomförde intervjun. För att ytterligare effektivisera transkriberingarna användes transkriberingsfunktionen i Word. Därefter granskades samt korrigerades transkriberingarna för att säkerställa att de stämde överens med vad som sagts på intervjuerna. Tabell 1 i avsnitt 2.4.2 redovisar ytterligare intervjuspecificering.

#### 2.4.2 Dokumentanalys

För att samla in mer empiriskt material användes i studien även dokumentanalys. Bowen (2009) skriver att dokumentanalys innebär att forskaren granskar och analyserar både tryckta och elektroniska dokument. I denna studie har det valts att granska och analysera elektroniska dokument, där tillträdet till dokumenten antingen har säkerställts genom dialog med fallföretaget eller inhämtats via fallföretagets hemsida. Ett av dokumenten som analyserats, Hållbarhetsrapport 2022, är utgivet av fallföretagets moderbolag. Dokumentet för val av transportör innefattar frågor som transportörerna får gradera sig på en skala från 1-10, vilket företaget senare använder som beslutsunderlag vid val av transportör. Eftersom de båda

dokumenterna är aktuella och påverkar alla företag inom koncernen, och därmed även det valda fallföretaget, anses de vara av betydelse för studien. Vidare nämner Bowen (2009) att dokumentanalys oftast används i kombination med en annan form av datainsamlingsmetod, såsom intervjuer, som ett sätt för triangulering, vilket innebär en kombination av metoder för att studera samma fenomen.

Den data som dokumentanalysen bidragit med har i första hand fungerat som stöd till det empiriska material som insamlades genom intervjuerna. Dock har mer specifik data kring hur fallföretaget i stort arbetar med hållbarhet samt vidare planerar att förbättra hållbarheten kunnat inhämtas genom dokumentanalysen. Valet av att kombinera dokumentanalys och intervjuer grundar sig på att intervjuerna kunde förse oss med specifika detaljer samt utvecklade svar kring hur det operativa arbetet med hållbarhet av transporter inom företaget fungerade, medan dokumenten fungerade som ett bredare och mer allmänt empiriskt material. Bryman (2018) skriver att viktiga bedömningskriterium för dokument är autenticitet, trovärdighet, representativitet och meningsfullhet. Eftersom de dokument som analyserats inhämtats via intervjupersonerna eller fallföretagets webbsida är dokumentens autenticitet säkerställd. Samtidigt är dokumenten också meningsfulla i den bemärkelse att de är tydliga och begripliga för oss som författare.

Trovärdigheten och representativiteten är något som är svårare att bedöma i de dokument som analyserats. Vi kan inte med full säkerhet säga att det inte finns några förvrängningar eller felaktigheter i dokumenten. Hållbarhetsrapporten 2022 anses vara av sådan natur att det granskas hårt av myndigheter, vilket därigenom till viss grad säkerställer trovärdighet samt representativitet. Dokumentet som avser val av transportör anses vara trovärdigt då vi i samband med en av intervjuerna fick ta del av och se detta dokument. Representativiteten av dokument blir dock svårare att säkerställa då det inte finns officiella dokument angående val av transportör från liknande företag att jämföra med. Nedan tabell redovisar empirispecificeringen:

Tabell 1. Empirispecifisering

<b>Empiriskt material</b>	<b>Titel</b>	<b>Kön</b>	<b>Ålder</b>	<b>Datum</b>	<b>Tid/Antal sidor</b>
Intervjuperson 1	Transportchef	Man	45	2023-04-21	2 timmar
Intervjuperson 2	Kundservicechef Export	Kvinna	49	2023-04-25	1 timme
Intervjuperson 3	Logistikkoordinator	Kvinna	57	2023-04-28	45 minuter
Intervjuperson 4	Regional Försäljningschef	Man	60	2023-05-08	30 minuter
Intervjuperson 5	Hållbarhetsingenjör	Man	28	2023-05-08	1,75 timmar
Intervjuperson 6	Kundservicechef Logistik	Kvinna	49	2023-05-09	30 minuter
Dokument vid val av ny transportör					6 sidor
Hållbarhetsrapport 2022					84 sidor

## 2.5 Analys av material

Skjott Linneberg och Korsgaard (2019) skriver att ett viktigt verktyg i processen att omvandla den råa kvalitativa empiriska data som inhämtats till mer förståeliga data, är kodning. I denna studie har kodning använts för att se vilka teman som är återkommande men också för att kunna urskilja intervjusvar som skiljde sig från resterande intervjusvar. Skjott Linneberg och Korsgaard (2019) nämner att program som Word kan förenkla kodningen av stora mängder empiriskt material. Som nämndes ovan användes transkriberingsfunktionen i Word och data fördes sedan över till Google-dokument där de enkelt kunde färgkodas, och där varje färg representerade ett tema. De teman som används i studien är: hållbarhet, internt och externt socialt ansvar, ekonomiskt ansvar, kundkrav samt lagar/krav från myndigheter. Utöver dessa teman färgkodades även information som inte passade in på befintliga teman men som ändå ansågs kunna vara vikt för analysen.



Cho och Lee (2014) nämner att en kvalitativ innehållsanalys innefattar en datareduceringsprocess, vilket innebär att man temporärt plockar bort data och i stället fokuserar på de aspekter av det empiriska materialet som är relevanta för den valda forskningsfrågan. Detta var något som genomfördes i studien genom att relevanta data från intervjupersonerna fördes över till ett separat dokument, där empirisk data delades upp efter vilken intervjuperson som sagt vad. På detta sätt sorterades irrelevant information bort samtidigt som originaltranskriberingarna sparades för att vi skulle kunna återkomma och analysera dem igen ifall någon ny synvinkel kunde upptäckas. Rennstam och Wästerfors (2015) nämner betydelsen av att aktivt bearbeta och jobba med det insamlade materialet. Genom att först reflektera och bearbeta empirin på varsitt håll och för att sedan gå igenom och diskutera det tillsammans, säkerställdes att det empiriska materialet analyserades grundligt. De ovannämnda teman, förutom kundkrav och lagar/krav från myndigheter, är också det tema som analyseras i studien. Dessa teman valdes eftersom de var återkommande i intervjuvaren samt var av relevans för den valda frågeställningen. Kundkrav och lagar/krav från myndigheter identifierades som relevanta för alla dess teman och därför valdes de inte till att användas som huvudteman.

Med temat hållbarhet syftar vi till de aspekter som innefattar hur fallföretaget arbetar med frågor kring miljö. Framst med hur företaget arbetar med sina transporter och de delar av försörjningskedjan som påverkar dessa, men även hur företaget rent generellt arbetar med hållbarhetsrapportering. Temat internt socialt ansvar kopplas till det arbete som sker internt inom organisationen för att dels motivera användningen av gröna transporter, dels generellt hur fallföretaget arbetar för en hållbar arbetsplats. Temat externt ansvar syftar till det arbete som fallföretaget gör för att skapa en hållbar omgivning utifrån hälsa, miljö och säkerhet.

Dokumentanalysen färgkodades utifrån samma principer och teman som den empiriska data som inhämtades från intervjuerna. Vi har valt att använda citat från dokumentanalysen, dock har dessa citat formulerats om för att förhindra risken att röja fallföretagets anonymitet vid webbsökningar.

## 2.6 Etiska forskningsprinciper

Vi har i denna studie lagt stor vikt kring etik och det har därför valts att anonymisera alla intervjupersoner samt även fallföretaget. Roth och von Unger (2018) skriver att anonymisering innebär att de uppgifter som gör att läsaren kan identifiera personen eller företaget raderas och att det är vanligt att använda pseudonymer. Intervjupersonernas namn i studien har på så sätt anonymiserats och i stället har det valts att benämnas som intervjuperson 1, intervjuperson 2 osv. Eftersom studien är examinerande för dess författare har vi informerat alla intervjupersoner om att fullständig anonymitet inte kan ges. Detta då examinatorn kan komma att behöva åtkomst till en viss del av den personliga informationen för att säkerställa trovärdigheten i studien.

Det inspelade materialet från intervjuerna sparades på ett på ett USB, för att förhindra risken att materialet spreds. Det inspelade materialet har även raderats efter transkriberingarna och uppfyller därför det som Bell och Bryman (2007) kallar för konfidalitetetskravet. Vidare nämner Bryman (2018) också informationskravet, samtyckeskravet samt nyttjandekravet, vilka vi tagit hänsyn till i studien. Innan intervjuerna genomfördes skickades det ut ett mejl till de personer som vi såg som relevanta till studien. I mejlet gavs en beskrivning av vad som skulle undersökas samt om de var villiga att delta i en intervju. Vi valde att göra detta för att intervjupersonerna skulle ha tillräckligt med betänketid och information om syftet med studien samt vilket ändamål det insamlade materialet skulle användas för. Innan intervjuernas start delade vi även ut ett samtyckesformulär där det bland annat framgick att citat från intervjupersonerna kan komma att användas i studien samt att de när som helst kunde lämna undersökningen och att materialet som då samlats in skulle tas bort och inte användas. Såväl intervjupersonen som vi själva signerade samtyckesformuläret för att på så sätt säkerställa att det fanns samtycke. Citat där fallföretaget eller specifika personers namn har nämnts har omformulerats för att på så sätt säkerställa anonymiteten.

Som nämnts har även en dokumentanalys genomförts för att samla in empiriskt material. Eftersom viss information i dokumenten kan vara av känslig natur för fallföretaget har ovan etiska forskningsprinciper även tillämpats i denna del.

## 2.7 Tillförlitlighet

Shenton (2004) påpekar att tillförlitlighet består av fyra delkriterier, det vill säga trovärdighet, överförbarhet, pålitlighet och möjligheten till att styrka och konfirmera, vilka tillsammans används för att bedöma kvaliteten av kvalitativa studier.

Connelly (2016) påpekar att trovärdighet bland annat innebär att man säkerställer att forskningsreglerna som finns har följts. Även Bryman (2018) skriver om trovärdighet och påpekar att forskaren ska säkerställa att de uppfattat undersökningspersonernas sociala uppfattning på rätt sätt. I samband med intervjuerna har kontrollfrågor ställts för att säkerställa att svaren uppfattats korrekt. Forskningsreglerna har tidigare redovisats under rubriken etiska forskningsprinciper.

Överförbarhet inom kvalitativ forskning avser generaliserbarheten av studiens resultat (Shenton 2004). Eftersom syftet med studien är att studera hur ett specifikt fallföretag arbetar kan vi inte säkerställa att resultaten är generaliserbara för andra företag, vilket inte heller är syftet med kvalitativa studier.

För att stärka pålitligheten i studien ska alla stadier av forskningsprocessen redovisas (Shenton 2004). I metodavsnittet har alla metoder som valts presenterats samt argumentation varför dessa val har gjorts för att på så sätt uppvisa transparens gentemot studiens läsare. De val som har gjorts har diskuterats tillsammans i gruppen samt med vår handledare där värdefull kritik kunnat erhållas under hela forskningsprocessen. Vidare tillhandahålls också examinatorn originaltranskriberingarna samt dokumenten för att stärka pålitligheten.

Bryman (2018) påpekar att möjligheten att styrka och konfirmera handlar om att hålla studien värderingsfri och att forskarens värderingar inte ska påverka utformandet och slutsatserna av studien. Allt empiriskt material har diskuterats mellans studiens författare för att minska risken för att personliga åsikter påverkar slutsatserna samt att den abduktiva ansatsen breddat infallsvinklarna kring teorin successivt, vilket resulterat i att inga teoretiska påståenden varit fast bestämda.

### 3. Litteraturöversikt och teori

#### 3.1 Litteraturöversikt

Den sociala medvetenheten kring miljöproblemen ökade i slutet av 1980-talet och början av 1990-talet till följd av offentliga debatter kring global uppvärmning samt föroreningar (Cosimato & Troisi 2015). Demir, Bektaş och Laporte (2014) nämner att logistiksektorn har en stor påverkan på miljön till följd av att merparten av lastbilarna som används drivs av diesel, vilket Cosimato och Troisi (2015) påpekar har resulterat i att logistiksektorn inte kan undvika att göra sina verksamheter mer hållbara. Idag värdesätter allt fler intressenter hållbarhet vilket ställer krav på företagen att agera hållbart (Sanchez-Teba et al. 2021). Samtidigt uppskattas att en fjärdedel av de globala koldioxidutsläppen kommer från transporter (Zhang, Zhang, Zhang, Zhou & Zhang 2020). Ett sätt att minska logistikens klimatavtryck är att förbättra fyllnadsgraden och på så sätt ökar effektiviteten i fordonsutnyttjandet (Ahmad, Sarwo Utomo, Dadhich & Greening 2022). Genom att minska förpackningarnas volym och vikt minskas antalet lastmeter som behövs vid transporter (Carter, Kale & Grimm 2000), vilket påverkar både miljön och kostnaderna eftersom färre transporter behöver utföras. För att bemöta de utmaningar som klimatförändringarna medför menar Al-Ghussain et al. (2022) att det är nödvändigt att hitta hållbara och gröna transportlösningar.

Med hållbara transporter avses "low- and zero-emission, energy-efficient, affordable modes of transport, including electric and alternative-fuel vehicles, as well as domestic fuels" (Energy.gov 2023). Ett sådant alternativt drivmedel är *hydrotreated vegetable oils* (HVO), Gray, McDonagh, O'Shea, Smyth och Murphy (2021) menar att HVO minskar negativa utsläpp utan att påverka luftkvaliteten negativt. Vidare menar författarna att den främsta fördelen med HVO är att bränslet är kompatibelt med den infrastruktur som finns idag och att det kan användas inom transportsektorn utan att det krävs några större förändringar. Däremot finns det invändningar mot hur hållbart HVO-bränsle är sett ur ett livscykelperspektiv (Karatzos, van Dyk, McMillan & Saddler 2017). Anledningen till detta är att HVO-bränsle kommer från vegetabiliska oljor. Om HVO skulle användas i större utsträckning skulle det sannolikt kräva en markanvändning som inte bara tränger undan naturliga livsmiljöer utan också konkurrerar med livsmedelsproduktionen.

Inom ramarna för hållbara transporter inkluderas även olika transportsätt. Zhang et al. (2020) påpekar att tåg och båt föredras ur ett hållbarhetsperspektiv framför väg- och flygtransport. Gleave et al. (2015) nämner att trots att tåg eller intermodaltransport med tåg och lastbil är bättre ur ett hållbarhetsperspektiv, har andelen tågtransport minskat under de senaste decennierna, samtidigt som andelen vägtransport ökat. Nedgången av tågtransporter kan tillskrivas olika faktorer, bland annat nämnda författares betoning av bristfällig infrastruktur kring järnvägar. Genom investeringar i tågtransportsektorn från såväl EU som dess medlemsstater kan förbättrad tillförlitlighet, ledtid och servicekvalitet uppnås, vilket skulle resultera i bättre intermodala transportlösningar. I sin tur hade detta kunnat bidra till en ökning av tågtransporter.

Gleave et al. (2015) påpekar också att valet av transportsätt påverkas av en mängd olika variabler såsom vilken typ av gods som ska transporteras och i vilken kvantitet. Företagets storlek, tillgång till järnvägsnätet samt hur lång godset ska transporteras är likaså faktorer som styr transportvalet. Patterson, Ewing och Haider (2007) påpekar att det finns betydande fördomar mot järnvägs- och intermodala transporter. Trots att järnvägs- och intermodala transporter uppfyller kvalitetsstandarder som är jämförbara med alternativa transportalternativ, visar beslutsfattare konsekvent en ovilja att välja det. Denna observation understryker behovet av en förändring av uppfattningen och ryktet förknippat med järnvägs- och intermodala transporter.

Reis (2014) tar upp ytterligare variabler som påverkar transportörers beslutsprocess angående transportval. Dessa inkluderar transportsäkerhet, transporttid, flexibilitet, pris, servicefrekvens, servicenivå och tillgång till övervakning. Chang och Thai (2017) tillägger även den allt viktigare variabeln koldioxidutsläpp. Danielis och Marcucci (2007) undersöker i sin studie graden av variation i olika variabler innan de når en tröskel som de kallar för "cut-off"-punkten. Denna gräns representerar en nivå på vilken de som väljer transportalternativ inte längre är villiga att acceptera ytterligare ändringar. Enligt författarna visade det sig att en ökad transporttid varierade icke-linjärt. Små ökningarna av transporttiden, till exempel några timmar, visade sig vara obetydliga eller krävde bara en kompenserande justering i en annan variabel, såsom sänkning av transportkostnaden, för att alternativet skulle anses vara acceptabelt. När höjningarna översteg en viss nivå, till exempel en eller två dagar, ansågs de ofta vara helt oacceptabla och resulterade i att den föreslagna transporten

avvisades. I vissa fall ansågs de vara acceptabla endast om de åtföljdes av betydande förbättringar av andra variabler. Att välja ett transportsätt är därmed ett komplext beslut som kräver avvägning mellan många olika variabler. Utöver detta finns det specifika trösklar över vilka ändringar i dessa variabler anses vara oacceptabla för de som väljer transporter.

## 3.2 Grön logistik

Grön logistik innefattar en mängd olika gröna åtgärder som har syftet att minska den totala miljöpåverkan (Jarašūnienė & Bazaras 2023), samtidigt som det är en viktig och integrerad del av företagets ansträngningar för att agera på ett hållbart sätt (Karaman, Kilic & Uyar 2020). Det primära målet med grön logistik är att minska negativ extern miljöpåverkan vilket huvudsakligen är relaterat till växthusgaser, buller samt andra former av externaliteter (Jarašūnienė & Bazaras 2023). Grön logistik är på så sätt ett miljövänligt logistiksystem som bland annat inkluderar miljövänligare transporter (Zhang et al. 2020). Vidare nämner Jarašūnienė och Bazaras (2023) att begreppet är nära förknippat med hållbar utveckling. Hållbar utveckling nämns första gången i den så kallade Brundtlandrapporten och definieras som “[...] development sustainable to ensure that it meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.” (FN 1987).

Kravet på företag att prioritera hållbarhet ökar också i takt med att allt fler intressenter inser dess betydelse för framtiden (Sanchez-Teba et al. 2021). Sezer och Fredriksson (2021) menar att hållbarhetscertifiering av byggnader blir allt vanligare. Det finns många certifieringar att välja mellan och ett flertal av dem berör transporter som en av parametrarna som mäts. Transporter har en stor påverkan på koldioxidutsläpp inom byggnadsprojekt, där transporter står för cirka tio procent av utsläppen. Vidare finns det många olika aktörer inom byggnadsprojekt, vilket försvårar arbetet med att implementera gröna logistiksystem (Fredriksson & Hüge-Brodin 2022). De många aktörerna har olika parametrar som påverkar transporternas miljöprestanda, såsom att investerare sätter krav på att alternativa bränslen används för transporterna samt att arkitekter redan i designfasen av byggnationen planerar för leverantörsväl.

Seroka-Stolkas (2014) påpekar att kunder besitter makten att påverka grön logistik genom sitt starka miljömedvetande. Som ett resultat kan kunder kräva miljövänliga transportmetoder eller utsläppsreducerande tillvägagångssätt för sina produkter, vilket tvingar leverantörer att anta gröna lösningar för att bibehålla sin konkurrenskraftighet. Samtidigt som kundernas intresse för gröna lösningar ökar, så behöver företagen säkerställa att övriga kundkrav inte inskränks i alltför stor utsträckning. Björklund (2011) menar att företag i vissa fall kan tvingas välja ett mindre miljövänligt alternativ för att möta kundernas krav på kort ledtid. Vidare argumenterar författaren att goda kundrelationer tillåter företag att ha en större påverkan för att få igenom hållbara transporter.

Enligt Björklund (2011) kan ett företags leverantörer, som exempelvis transporttjänsteleverantörer, påverka ett företags hållbarhetsarbete och därmed även grön logistik. Vidare påpekar författaren att transporttjänsteleverantörers brist på kunskap för att uppnå en effektiv miljöprestanda är ett hinder för gröna transporttjänster. De leverantörer som innehar god kunskap kring ämnet och kan presentera fördelarna med gröna transporttjänster kan ha stor påverkan på köparen av transporttjänstens val. Relationer mellan leverantörer och köparen av transporttjänster är en viktig faktor för att förbättra hållbarheten (Allenbacher & Berg 2023). Forskning kring ämnet har dock visat att samverkansnivån och kunskapsutbytet gällande miljöaspekter är låg mellan köparen av transporttjänsten och transporttjänsteleverantören (Björklund 2011). Köparen undersöker ofta miljötilståndet, såsom ISO 14001, hos leverantören genom att använda sig av frågeformulär. Få leverantörer får dock information om hur den insamlade informationen används av köparna eller hur de kan utveckla sin verksamhet för att bättre uppnå köparens miljökrav.

### 3.2.1 Grön logistikpolicy

Europeiska unionen arbetar kontinuerligt med att påverka europeiska företag till att gå mot mer hållbara val och lösningar genom lagstiftningar, riktlinjer och information kring hållbarhet (Pavlovskaja 2014). Eftersom transporter förbrukar stora mängder fossila drivmedel utgör de en bidragande faktor till den globala uppvärmningen och därför ett hot mot hållbar utveckling (Demir, Bektaş & Laporte 2014). Zhang et al. (2020) belyser att regeringar uppmärksammat betydelsen av grön logistik vilket bidragit till införandet av gröna

logistikpolicyer (GLP) för att främja och reglera logistikbranschens gröna beteende. Att minska koldioxidutsläppen som associeras med logistiktransporter är en utmaning för regeringar och implementeringen av utsläppsmålen påverkas av två aspekter. Den första aspekten handlar om vilket transportsätt som används, vilket härleder tillbaka till hållbar logistik, där tåg och båt är att föredra ur ett hållbarhetsperspektiv framför vägtransport samt flyg. Vidare förklarar författarna att förbättringar av trafikillståndet resulterar i att flyg och lastbilar sätter större press på utsläppsminskningar.

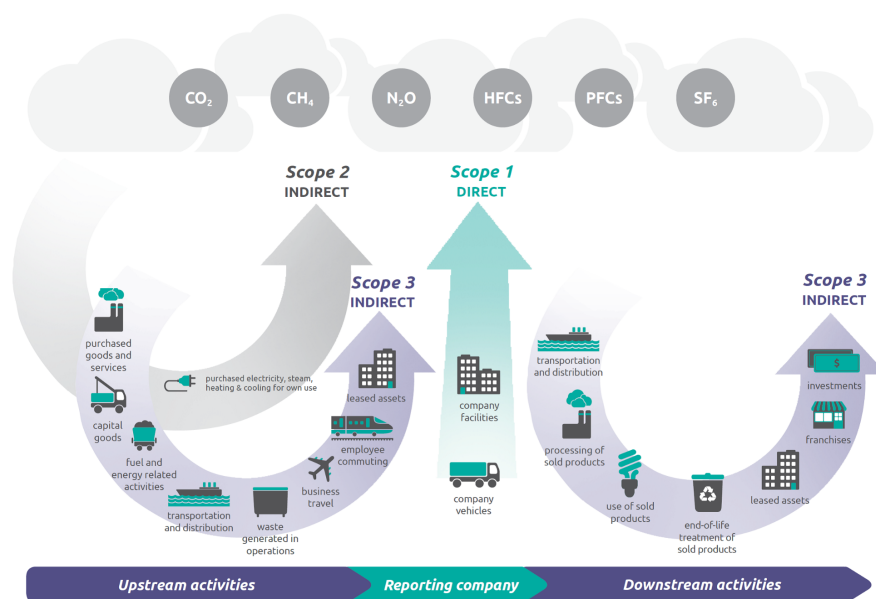
Den andra aspekten är regeringsförordningar såsom reglering av koldioxidprissättning som har syfte att minska användningen av fossila drivmedlen och främja användningen av gröna transporter (Fahimnia, Sarkis, Boland, Reisi & Goh 2015). Detta kan härledas till den så kallade "*polluter pays principle*" (PPP) som används av EU (EU 2023 b). Sammanfattningsvis innebär PPP att förorenaren ska bära bördorna av de negativa effekter som tillkommer i samband med utsläppen verksamheten genererar. Detta innebär att desto mer skadlig transporten är för miljön desto mer får transportören betala i skatter och andra avgifter. Vidare påpekar (Gleave et al. 2015) att EU också infört regleringar med syfte att främja gröna transportsätt, såsom tåg- eller intermodaltransport. EU har försökt stimulera en övergång till järnväg genom monetära incitament men dessa försök har varit föremål för ett antal brister, såsom att lärdomar inom branschen inte delats. För att adressera denna brist har Shift2Rail-initiativet skapats, vilket är det första europeiska järnvägsinitiativet som syftar till att driva riktad forskning, innovation och marknadsdrivna järnväglösningar (EU 2023 c).

Genom att tillåta längre och tyngre lastbilar, så kallade High Capacity Transport (HCT), finns potential att minska transportkostnaderna samtidigt som det minskar koldioxidutsläppen då större volymer gods kan transporteras samtidigt (Meers, van Lier & Macharis 2018). HCT:s potential har fått uppmärksamhet från Trafikverket i Sverige och exempelvis har maxvikten för lastbilar ökat från 60 ton till 64 ton samt till 74 ton på vissa delar av vägnätet (Asp, Åkesson & Wandel 2019). Trafikverkets mål är att 80 procent av vägtransporterna ska utföras av HCT-fordon år 2030. För att detta ska vara möjligt pågår ett arbete kring hur avgifter, skatter och andra styrmedel ska främja omställningen. Samtidigt går utvecklingen kring HCT snabbt i andra länder såsom i Finland där det redan tillåts en maxvikt på 76 ton samt en maxlängd på 34,5 meter (Natanaelsson & Brandt 2019). Författarna skriver i rapporten att 4500 kilometer av det svenska vägnätet är redo för fordonskombinationer upp till 34,5 meter, vilket ännu inte är godkänt men är under utredning.



### 3.3 Hållbarhetsrapportering

För att avgöra ett företags miljöpåverkan har det tagits fram ett användbart och allmänt accepterat verktyg som kallas *GHG Protocol Corporate Standard* vilket inkluderar tre olika *scope* (nivåer) (Ranganathan et al. 2004), se figur 1.



Figur 1. *Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard*. (World Resources Institute and World Business Council for Sustainable Development 2011, s. 5)

Verktygets tre olika nivåer avgör vilka aktiviteter som inkluderas i hållbarhetsrapporteringen och förbättrar företags transparens (Ranganathan et al. 2004). Scope 1 är den lägsta nivån och innefattar endast de direkta växthusgaserna som släpps ut från källor som företaget äger eller kontrollerar, vilket kan vara transporter som företaget ansvarar för. Scope 2 inkluderar även de indirekta växthusgaserna som släpps ut när företaget köper elektricitet för att driva verksamheten. Den mest omfattande nivån, scope 3, anses vara mer frivillig än scope 1 och 2. Scope 3 inkluderar övriga indirekta utsläpp som är en konsekvens av företagens verksamhet, men som kommer från källor som varken ägs eller kontrolleras av företaget själva, vilket kan vara alla outsourcade transporter som företaget använder sig av. Den tredje nivån är betydligt mer komplicerad att redovisa eftersom det innefattar aktiviteter som företaget inte har kontroll över (Patchell 2018), men ger samtidigt en mer rättvis representation av företagens miljöpåverkan (Ranganathan et al. 2004). Nämnade författare menar att genom att inkludera

scope 3-utsläpp i sin rapportering ökar möjligheterna till att förbättra företagets förståelse för att effektivt kunna hantera sina utsläpp.

Större fokus på företags hållbarhetsarbete har resulterat i allt hårdare lagar angående företags hållbarhetsrapportering (Ottenstein, Erben, Jost, Weuster & Zülch 2022). Lagarna omfattar bland annat vilka scope som ska inkluderas i hållbarhetsrapporteringen. I Europa 2023 trädde *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD) i kraft (EU 2023 a), vilket enligt Ottenstein et al. (2022) innebär direktivet att scope 3 rapportering inte längre är frivilligt utan ett krav. Nämda författare menar också att antalet företag som tvingas till att ta fram hållbarhetsrapporter kommer öka från cirka 11600 till 49000. Implementeringen av CSRD är en uppföljning av det tidigare hållbarhetsrapporterings direktivet, NFR, och kommer leda till stora förändringar. Eftersom fler företag tvingas hållbarhetsrapportera kommer det att bli en stor utmaning för de företag som inte har tidigare erfarenhet av det.

Största utmaningen för NFR har varit brist på jämförbarhet mellan olika hållbarhetsrapporteringar (La-Torre, Sabelfeld, Blomkvist, Tarquinio & Dumay 2018). Ottenstein et al. (2022, s. 76) skriver att "Policy makers should not simply aim for more standardization at the expense of the materiality principle. Indeed, it might be that transparency is an even more suitable quality criterion than comparability for sustainability reporting". Vidare menar nämnda författare att CSRD ger politiker en chans att adressera tidigare problem med jämförbarhet, där det exempelvis inom CSRD finns en vilja att göra hållbarhetsinformation mer jämförbar med finansiell information.

Ytterligare utmaning är kvaliteten på informationen i rapporterna, då det oftast används generisk data i samband med framställandet av scope 3 rapporteringen eftersom att det är kostsamt och tidskrävande att ta fram specifik information för alla aktiviteter (Patchell 2018). Detta leder i sin tur till att den faktiska miljöprestationen för företaget inte fastställs. En annan utmaning är att rapporteringen kräver hantering av relationer samt samarbete mellan köpare och leverantörer för att begära, producera och hantera lämpliga data som krävs för scope 3 rapportering. Relationer mellan aktörer i försörjningskedjan har blivit allt viktigare för att hantera hållbarhetutmaningarna (Allenbacher och Berg 2023). Detta har i sin tur andra former av utmaningar där en avgörande faktor för ett bra samarbete mellan olika företag är förtroende. Utan förtroende och viljan att samarbeta kan fördelarna med att arbeta tillsammans inte uppnås, vilket därigenom försvårar scope 3 rapporteringen.

### 3.4 Corporate Social Responsibility

Sanchez-Teba et al. (2021) påpekar att det finns en nära relation mellan CSR-arbete och hållbarhet och menar att CSR-arbete är ett av de första stegen till att uppnå hållbarhet. Žak (2015) nämner att en av grunderna inom CSR är konceptet Triple Bottom Line (TBL), vilket är en modell som går ut på att hitta en balans inom företaget för att arbeta för ekonomisk hållbarhet, hållbarhet ur ett miljöperspektiv samt social hållbarhet. För att uppnå hållbarhet måste alla tre dimensionerna i TBL beaktas. Vad ett företags sociala ansvar innebär är svårdefinierat då det förändras över tid samtidigt som det är situationsbetingat, vilket innebär att vad som anses vara ett acceptabelt företagsbeteende konstrueras tillsammans med andra intressenter (Grafström, Göthberg & Windell 2015). Carter, Kale och Grimm (2000) beskriver socialt ansvar som ledningens ansvar för de interna och externa sociala aspekter av företagets verksamhet utanför den marknad de verkar inom. Det externa CSR arbetet kan vara samhällsprogram, donationer till välgörenhet och arbete för en hållbar miljö. Det interna CSR arbetet innefattar aktiviteter som positivt påverkar medarbetarnas arbetsmiljö, utbildning, hälsa och säkerhet (De Roeck & Maon 2018).

Carter, Kale och Grimm (2000) belyser samhällets kunskap och medvetenhet kring miljöfrågor som växande och är en viktig del att arbeta med inom socialt ansvar. Björklund (2011) beskriver vikten av chefernas sätt att leda och den påverkan det kan ha för företagets hållbarhetsarbete. Att prioritera hållbara lösningar, ge stöd till medarbetare och ha kunskap kring ämnet kan bidra till framgångsrikt hållbarhetsarbete. Genom ett fungerande ledarskap där hållbarhet premieras, kan anställdas förtroende, intresse, kunskap och medvetenhet påverkas i positiv riktning och därmed även visas i de val de gör inom arbetet (Björklund 2011).

I företagens arbete mot hållbarhet är även den ekonomiska aspekten något som måste tas hänsyn till. Ekonomisk hållbarhet innefattar att företaget ska vara lönsamt, kostnadsbesparande och ha en ekonomisk tillväxt över tid (Žak 2015). Berniak-Woźny, Kwasek, Gąsiński, Maciaszczyk och Kocot (2023) skriver att handlingar som följer efter ekonomisk lönsamhet bidrar till det sociala ansvaret. Nämnda författare beskriver hur ekonomisk tillväxt möjliggör att fler arbetstillfällen skapas lokalt, förbättra arbetsmiljön, högre löner och att större investeringar kan göras på social hållbarhet. Belas och Zvarikova (2021) framhäver att implementering av CSR är en dyr investering, men att positivt

CSR-arbete leder till att företaget får bättre rykte och skapar konkurrensfördelar vilket möjliggör en högre lönsamhet.

## 4. Analys

### 4.1 Gröna transporters roll och påverkan

Miljöproblem är som tidigare framförts en framväxande utmaning som har ställt krav på företag att agera i en grönare riktning. Transporter står för en stor del av logistiksektorns klimatavtryck till följd av beroendeförhållandet till fossila drivmedel (Demir, Bektaş och Laporte 2014). Transportbranschen är under kontinuerlig utveckling och nya bränslen tas i användning för att gröna transportslag ska optimeras. Av intervjuvaren framgår det att fallföretagets transporter utgör en liten del av företagets totala miljöutsläpp medan den största påverkan följer av företagets produktion. Att detta påverkar fallföretagets hållbarhetsfokus konstateras även av intervjuperson 5.

Men ser man transporter genom vårt koldioxidavtryck och ur vår livscykelanalys eller på vår organisation. Ja, absolut det är viktigt, men det finns många grejer som är mycket viktigare. Det är inte så att transporter är en tredjedel av vårt koldioxidutsläpp, det är liksom inte en tredjedel av hela vår påverkan, det är det absolut inte. [...] Ja, det kommer ofta frågor internt också, vad våra transporter påverkar, men då har jag försökt belysa det genom att säga "ja, vi ska jobba där vi gör mest skillnad". Jag säger inte att vi ska sluta jobba med vissa grejer, men jag tycker för att göra så bra för miljön som möjligt så ska man fokusera på där man kan göra stor skillnad och det är ju ofta mestadels våra råmaterial, rent CO2 mässigt. Pratar vi andra kategorier som kanske lokala partikelutsläpp och buller, där är transporter jätteviktigt. Dåliga arbetsvillkor kanske? Det finns kanske fler risker associerade till transportsektorn, som inte tas i beräkning då. (Intervjuperson 5)

Intervjuperson 5 menar att fallföretaget ska fokusera sitt arbete inom de områden där det kan göra störst skillnad för miljön. Jarašūnienė och Bazaras (2023) påpekar att externaliteter är en del av grön logistik. Vidare påpekar intervjuperson 5 att arbetet för hållbara transporter inte ska negligeras eftersom transporterna påverkar externaliteter såsom buller och lokala partikelutsläpp. Även om Dahlgren och Ammenberg (2022) påpekar att transporter av ett företags produkter har en stor påverkan på ett tillverkningsföretags klimatutsläpp, säger intervjuperson 5 att det är utvinningen av råmaterial som bidrar till den största delen av fallföretagets koldioxidutsläpp. Intervjuperson 1 utvecklar detta och menar att transporternas förhållande till det totala koldioxidutsläppet beror på vilka produkter ett tillverkningsföretag producerar, och nämner då att fallföretagets transporter har en liten påverkan på miljön jämfört med produktionen. Intervjuperson 1 framhäver dock att även om det största

hållbarhetsfokuset inom fallföretaget ligger på produktionen så arbetar man ständigt med att göra sina transporter mer hållbara.

Fallföretaget utvärderar ständigt de transportslag som används, för att på så sätt optimera transporten till de olika destinationerna runt om i världen. Enligt Zhang et al. (2020) är tåg att föredra framför lastbil ur ett hållbarhetsperspektiv. Ett flertal av intervjupersonerna berättar att företaget av hållbarhetsskäl har provat att använda sig av intermodala transporter med tåg och lastbil tidigare. Intervjuperson 1 lyfter fram de nackdelar och problem som företaget har upplevt kring intermodala transporter.

Vi har provat och kört Norrland med en järnvägslösning. Men det är fantastiskt tråkigt hur dålig leveransprecision det är på tåg. Godståg både i Sverige och Europa har en lägre prioritet än persontåg. Och det gör att om du inte har dubbelspår och du behöver låta någon vänta, då går persontåget alltid före. [...] Men det gör ju också att godstågen kan bli sena av olika anledningar. Och höstarna då är det alltid löv på tågbanorna och då blir det lövhalka och så blir det sent och så där... så att det är tråkigt hur dålig precision det är i tåglösningarna. (Intervjuperson 1)

Gleave et al. (2015) påpekar att den bristfälliga infrastrukturen kring järnväg är en bidragande faktor till att tåg- och intermodaltransport minskat de senaste decennierna. Enligt intervjuperson 1 har intermodaltransporten och följaktligen infrastrukturens brister slutligen resulterat i att fallföretaget främst valt andra transportalternativ. Ökade krav från EU sätter press på företag att använda sig av mer gröna transportslag (Pavlovskaja 2014). För att lösa problemen med den bristfälliga infrastrukturen och öka användning av tågtransportlösningar krävs investeringar inom sektorn för att förbättra tillförlitligheten, ledtiden och servicekvalitet (Gleave et al. 2015). Intervjuperson 2 menar att godset som transporterades med tåg ofta råkade ut för transportskador, vilket resulterade i att nytt gods fick skickas ut till kunderna. Några av variablerna som beslutsfattare vid val av transport tar i beaktning är vilken typ av gods som transporteras och vilken transporttid som krävs (Gleave et al. 2015 & Reis 2014). Ovannämnda intervjusvar indikerar att dessa två variabler inte uppfyllts på ett tillfredsställande sätt då fallföretagets produkter som transporterats är fragila och ledtiden som avtalats med transportörerna inte uppfyllts. Företaget slutade därmed att använda sig av tågtransporter.

Enligt Patterson, Ewing och Haider (2007) finns fördomar mot järnvägstransporter och intermodala transporter som påverkar valet av transportör. Intervjuperson 2 nämner att

fallföretaget har utvecklat sina produkter och förpackningar för att bland annat göra dem mer stöttåliga. Mot bakgrund av detta är fallföretaget villigt att testa tåglösningar igen. De fördomar som finns mot tåg- och intermodaltransport kan inte ses påverka fallföretagets val av transportör, utan får snarare anses bero på den bristfälliga infrastrukturen.

Det är ju inte så att vi inte kommer titta in på det igen, om möjligheten dyker upp så tar vi den. Vi har blivit bättre på att förpacka vårt gods också och sen beror det ju på servicen på banan, men vi är absolut villiga att prova igen. (Intervjuperson 2)

Shift2Rail-initiativet skulle kunna resultera i att tågtransport i framtiden blir ett mer attraktivt transportalternativ (EU 2023 c). Detta tillsammans med fallföretagets produktutveckling och lastoptimering kan möjligen förbättra situationen samt stimulera företaget till att använda sig av tågtransporter igen. Utöver alternativet att byta transportslag belyser intervjuperson 1 företagets arbete med att byta drivmedel för sina transporter externt till mer hållbara alternativ som exempelvis HVO.

[...] jag menar det finns ju en snabb lösning på det och det är ju ställa krav på HVO, så har man löst det problemet. Det kommer kosta men skulle det bli ett krav, då har vi ju inget val liksom, men så länge det är valfritt så behöver vi ju inte. Då är det ju mer en fråga om vad vi själva tycker och vill. Men det finns ju lösningar på det om det skulle komma ett krav från myndigheter till 2030, men 2029 kan vi gå över till HVO då så är det problemet löst. (Intervjuperson 1)

Genom att ställa krav på sina transportörer att fordonen som används ska drivas av HVO, kan företaget påverka sina externa transporter i en mer hållbar riktning. Gray et al. (2021) menar att HVO-bränsle bidrar till att minska negativa utsläpp. Intervjuperson 1 tror att framtida hållbarhetskrav kan nås genom användningen av HVO.

Chang och Thai (2017) menar att koldioxidutsläpp har blivit en allt viktigare variabel som påverkar valet av transportör. Dock finns det många andra variabler som vidare påverkar valet av transportör (Gleave et al. 2015 & Reis 2014). Intervjuperson 1 menar att det idag inte finns några krav på användning av HVO-bränsle och att det därför inte används i stor utsträckning av fallföretaget. Detta påvisar att koldioxidvariabeln inte är av tillräckligt stor vikt för att företaget ska kräva att alla dess externa transporter utförs med HVO-bränsle. Myndigheter arbetar för att främja hållbara transporter (Zhang et al. 2020). Detta kan vara en bidragande faktor till användningen av HVO. Samtidigt ifrågasätts det hur hållbart HVO är

sett ur ett livscykelperspektiv eftersom framställningen av bränslet i stora kvantiteter påverkar miljön negativt (Karatzos et al. 2017). Detta resulterar i att HVO som resurs är begränsad och kan ifrågasättas ur ett hållbarhetsperspektiv.

Utöver att ställa krav på fordonen för de externa transporterna pågår en utveckling av fallföretagets interna transporter. Av intervjuerna framgår det att för de interna transporterna mellan fallföretagets produktionsanläggningar i Europa används externa aktörer, men att det mellan lokala anläggningar i Sverige transporteras med lastbil som fallföretaget kontrollerar. Diesel är ett fossilt drivmedel och därigenom inte hållbart (Demir, Bektaş & Laporte 2014). Intervjuperson 2 berättar om ett projekt rörande lastbilen i Sverige där byte av drivmedel från diesel till elektricitet är i planeringsstadiet, vilket på så sätt skulle vara positivt ur miljöperspektiv. Vidare innefattar grön logistik att minska externaliteter såsom buller (Jarašūnienė & Bazaras 2023). Eftersom eldrivna lastbilar är tystgående minskar bullret och är därför ett grönt transportalternativ till dagens dieslbilar även ur den aspekten. En annan faktor som påverkar de förändringar som fallföretaget undersökt är kundkrav.



## 4.2 Kravställning från kund till leverantör: balans mellan ledtid och hållbarhet

Kundkrav påverkar fallföretagets transporter och därigenom påverkar det de krav som fallföretaget ställer på sina transportörer. Björklund (2011) betonar vikten av att ha en god relation med sina kunder och leverantörer. Att ha en samsyn på hållbarhet ger stort inflytande vid val av transportslag. Kundkraven som ställs på fallföretaget gällande transporter är varierande, men flertalet intervjupersoner påpekar att ledtiden är viktig.

Våra kundkrav är också väldigt fokuserade på korta ledtider och det gör också att allt det här med containrar kan vi liksom i princip skrota därför att det tar för lång tid. Mellan våra lager när du kan jobba med säkerhetslager och en längre ledtid, då kan du alltid jobba med den typen av systemlösningar för att sänka miljöpåverkan. Men för kundleveranserna så är det en omöjlighet. Kunderna i Spanien kan inte vänta i 15 dagar för att en container ska levereras. (Intervjuperson 1)

Fallföretaget måste således ta hänsyn till kundkraven vilket i sin tur påverkar företagets transporter och begränsar valet av transportslag samt arbetet kring grön logistik. Det är i slutändan kunderna som besitter makten att påverka den gröna logistiken (Seroka-Stolkas 2014). Kundkraven på kort ledtid kan tvinga företag att använda mindre gröna transportsätt (Björklund 2011). Intervjuperson 1 menar att kundkrav på korta ledtider begränsar möjligheter att använda sig av containertransporter, vilket för fallföretaget är det mest hållbara transportsättet. I stället använder sig fallföretaget av snabbare, men mindre gröna transporter, såsom vägtransport eller flyg. Vidare leder kundkraven till att den punkt som Danielis och Marcucci (2007) kallar för "cut-off"-punkten är låg för variabeln ledtid vilket påverkar valet av transportör. Större variationer som påverkar ledtiden accepteras inte av kunderna och begränsar därmed vilka transportalternativ som företaget kan acceptera. Dock påpekar intervjuperson 6 att kundkrav också kan påverka miljön positivt, såsom vid gröna byggnader.

Vi har kunder som ställer krav gällande hållbarhet, framför allt vid transporter till Gröna byggnader. Jag har bara varit involverad i Sverige inrikes och då är det ju krav på motorer och bilar... ibland är det speciellt bilmärke kunden vill ha också. (Intervjuperson 6)

Antalet byggnadsprojekt med krav på olika miljöcertifieringar ökar (Sezer & Fredriksson 2021). Certifieringar innehåller olika parametrar vid bedömning och för en del ingår transporter till och från bygget som en del av bedömningen. Det har inneburit att en del av

företagets kunder har begärt gröna transporter som företaget då måste förhålla sig till. Vid dessa fall blir variabeln koldioxidutsläpp (Chang & Thai 2017) av stor vikt vid val av transportör. Det finns många aktörer inom byggnadsprojekt vilket försvårar implementeringen av gröna logistiksystem (Fredriksson & Hüge-Brodin 2022). Intervjuperson 1 betonar också att eftersom en del av företagets produkter transporteras direkt till byggarbetsplatsen kan produkterna inte vara sena eftersom byggprojekt då avstannar. Detta leder slutligen till den låga "cut-off"-punkten för ledtid.

Koncernens Hållbarhetsrapport 2022 tar upp ett av de hållbarhetskrav som ställs på transportörerna är att "I samarbete med leverantörer av logistiktjänster föredrar koncernen användningen av fordon som uppfyller EURO V- och VI-emissionsnormerna eller främjar övergången till bränslen med lägre utsläpp för transport-flottan.". De krav som ställs från moderbolaget återspeglar sig i det dokument som företaget använder sig av vid val av transportör. Enstaka av dessa frågor är obligatoriska för transportören att uppfylla för att ett avtal ska slutas. Björklund (2011) framhåller att transportörer påverkar företags hållbarhetsarbete. Fallföretaget ställer krav på sina transportörer i syfte att göra sina transporter mer hållbara. För att säkerställa att de krav fallföretaget ställer på transportörerna uppfylls görs det uppföljningar kring transportörernas ISO 14001 certifieringar, vilket Björklund (2011) menar är vanligt.

Enligt intervjuperson 1 är det av stor vikt för företaget att försöka skapa relationer med transportörerna, vilket Allenbacher och Berg (2023) menar är väsentligt för att kunna förbättra hållbarheten. Genom relationen kan transportörerna förstå företags hållbarhetskrav och därigenom utveckla sin verksamhet för att bättre bemöta dessa (Björklund 2011). Intervjuperson 1 menar att genom relationer med transportörerna lär de sig kraven samt variablerna som är viktiga för företagets transporter. På så sätt menar intervjuperson 1 att antalet transportskador minskar, vilket betyder att inga extra transporter behöver utföras eller att någon ytterligare miljöpåverkan tillkommer. Kundernas krav bör givetvis tas i beaktning men samtidigt behöver den ekonomiska aspekten analyseras.

### 4.3 Transportinvesteringar: kostnader kontra hållbarhet

Som framgår av tidigare analys har fallföretaget undersökt möjligheter att börja använda sig av alternativa drivmedel. Externt har fallföretaget undersökt om ett krav på transportörerna att använda HVO-bränsle kan fastställas. Intervjuperson 1 menar att det tillkommer merkostnader för företaget att använda sig av HVO-transporter.

Vi har undersökt till exempel använda HVO som är ett miljöbränsle för leveranser inom Sverige. Ja, det skulle kosta 2 procent mer i transportkostnad. Okej, 2 procent är inte jädra mycket kan man tänka. Men omsätter man 50 miljoner så blir det helt plötsligt en miljon. Och då är ju frågan, vill vi liksom betala en miljon? (Intervjuperson 1)

Gray et al. (2021) belyser att HVO-bränsle är kompatibelt med dagens infrastruktur och att det därför kan användas inom transportsektorn utan några stora förändringar. Implementering av HVO kan komma att bli kostnadseffektivt för fallföretagets transportörer eftersom en implementering kan ske snabbt och bidra till mer hållbara transporter. Pris är en variabel som påverkar valet av transportör (Reis 2014). Samtidigt nämner intervjuperson 1 att HVO-bränsle är dyrare än diesel. Detta innebär att HVO blir dyrare för transportörerna att använda sig av, vilket därigenom ökar transportkostnaderna för fallföretaget. Intervjuperson 5 menar att en liten förändring i transportkostnaderna i slutändan ökar kostnaderna väsentligt. Det blir på så sätt en fråga om företaget är villiga att betala den extra kostnaden som HVO-transporter medför. Regeringar har dock infört koldioxidprissättning vilket innebär ett pris baserat på hur skadliga transporterna är för miljön (Fahimnia et al. 2015). På så sätt skulle transportören genom användningen av HVO-bränsle minska sina koldioxidkostnader, jämfört med användning av fossila drivmedel. Därigenom kan detta motverka faktorn att HVO-bränsle är dyrare än diesel.

Intervjuperson 1 belyser en investering av eldrivna lastbilar som tänkt göras för företagets interna transporter. Övergången till el-lastbilar innebär en investering på 100-150 000 kronor där företaget inte kommer göra någon ekonomisk vinning, utan det kommer bli kostnadsneutralt, däremot är övergången fördelaktig ur ett hållbarhetsperspektiv. Intervjuperson 4 beskriver att företagets hållbarhetsarbete används som en konkurrensfördel gentemot sina konkurrenter vid upphandlingar av nya projekt. Intervjupersonen menar att kunder efterfrågar gröna transporter och att fallföretaget med sitt hållbara arbete kan

tillgodose kundens önskemål. Sanchez-Teba et al. (2021) framhåller att allt fler intressenter värdesätter hållbarhet. Hypotetiskt kan en investering i eldrivna lastbilar resultera i att fler avtal sluts, vilket därigenom driver upp fallföretagets lönsamhet.

Investeringar som fallföretaget gör förhållande till sina interna och externa transporter påverkas av det interna koldioxidpriset som finns inom koncernen. Koldioxidpriset innebär en förutbestämd kostnad för varje ton koldioxid som släpps ut och är en del av beräkningarna vid de investeringar fallföretaget gör.

[...] tillsammans med vårt moderbolag så har vi infört ett internt koldioxidpris och det är en viss summa euro per ton koldioxid. Det innebär att i investeringskalkylen, så måste man ha med koldioxidminskning eller -ökningen. Koldioxidutsläppen blir därmed en kostnad, om vi minskar koldioxidutsläppen får räkna av, så det blir till exempel om man har ett projekt som avser att minska mängden transporter till exempel. Det kommer kosta så här mycket pengar och det kommer att vara en återbetalningstid på 5 år. Men sen lägger vi till koldioxidpriset som en parameter också och då kanske återbetalningstiden blir 4 år istället och då kommer man få ett helt annat beslut från ledningen. Det är sådana åtgärder som gör att vi har minskat koldioxidutsläppen med 60 procent sen 2017. (Intervjuperson 5)

Det interna koldioxidpriset innefattar två av de dimensioner som ingår i TBL, nämligen hållbarhet ur ett miljöperspektiv och ekonomisk hållbarhet (Žak 2015). Om investeringen bidrar till koldioxidminskning räknar man bort kostnader i förhållande till hur stor minskningen är. Motsatt sker om investeringen leder till koldioxidökningar. Detta innebär att om en investering bidrar till koldioxidminskning så påverkar det interna koldioxidpriset återbetalningstiden för investeringen, vilket i sin tur påverkar beslutet kring investeringen. Detta styrmedel från moderbolaget kan kopplas an till det Björklund (2011) skriver kring ledarskap och dess påverkan på hållbarhetsarbete. Fördelen med det interna koldioxidpriset moderbolaget implementerat är att det ökar medvetenheten kring att företaget gör hållbara investeringar men som också är ekonomiskt lönsamma. Samtidigt nämner dock intervjupersonerna 2 och 6 att företaget har ett stort kostnadsfokus och upplever att det medför att hållbara investeringar inte prioriteras. Intervjuperson 1 tar bland annat upp en investering inom transportsegmentet som resulterade i högre ekonomisk lönsamhet men sämre koldioxidpåverkan. Det visar att vissa initiativ kan utmärka sig i en dimension av TBL medan de faller till korta i en annan. En ytterligare aspekt som intervjuperson 1 nämnde var kostnader vid hållbarhetsredovisning.

#### 4.4 Rapportering: komplexitet och jämförbarhet

Högre krav på hållbarhetsrapporternas innehåll har skapat stora utmaningar för många av dagens företag. Framöver krävs utöver interna data även data från externa aktörer för att rapportera scope 3-utsläpp, vilket gör data svårare att hantera, definiera och samla in (Ranganathan et al. 2004). Intervjuperson 1 menar att detta kräver mer administration, vilket blir en kostnadsfaktor. I koncernens Hållbarhetsrapport 2022 framgår det att en stor del av scope 3-utsläppen kommer från transporter.

Logistik står för mer än en tredjedel av koncernens scope 3 CO<sub>2</sub>-utsläpp, så att optimera det både uppströms och nedströms i värdekedjan är en nyckelfaktor i att minska koncernens koldioxidpåverkan och uppnå målet om 16 % minskning av scope 3-utsläppen till 2030. (Hållbarhetsrapport 2022)

Genom koncernens hållbarhetsmål sätts det press på fallföretaget att arbeta med sina scope 3-utsläpp. Fokuset på scope 3-utsläppen beror på hårdare redovisningskrav från EU (EU 2023 a). Ottenstein et al. (2022) menar att scope 3 tidigare var frivilligt att rapportera men att det har förändrats till följd av CSRD. Mot bakgrund av att koncernens transporter står för en stor andel av scope 3-utsläppen behöver fallföretaget förbättra data kring transporters miljöpåverkan för att nå hållbarhetsmålen 2030. Intervjuperson 5 beskriver komplexiteten runt scope 3 och menar att det kommer påverka rapporteringen under de första åren för företagen.

[...] man förändrar ju inte över en natt. Och det här har ju jag påtalat ett par år nu, att vi vill ha specifik data och vi har jobbat väldigt bra med specifik data, ska jag också säga. Så det har absolut tillkommit en förändring bara för att vi har pushat för detta, så man har absolut förändrat beteendet från leverantörerna till följd av att vi har pushat det och det kommer nog förändras lite mer. Speciellt när de kommer behöva rapportera sina egna utsläpp i scope 3 också. Och det är ju win-win, för jag vet till exempel att jag har haft leverantörer som frågat om våra processer eftersom de behöver det till sin scope 3 rapportering. Då kan jag säga att det är svårt för mig att svara på och det kommer ju vara samma problem som våra leverantörer behöver hantera. De kan inte lämna ut för mycket confidential data, vi kan inte heller lämna ut hur mycket vi förbrukar och så för det är också confidential, så det är alltid det dilemmat också. Sen även fast man litar på varandra så kan man inte lämna ifrån sig precis allting, så det är alltid en avvägning. (Intervjuperson 5)

Intervjuperson 5 tror att det kommer ta lång tid innan det står klart vilket innehåll och vilka avgränsningar rapporten ska inkludera samt hur data ska tas fram. Detta är en utmaning som

Patchell (2018) menar är sedvanlig för scope 3-rapportering. Ottenstein et al. (2022) påpekar att scope 3-rapportering kommer bli en stor utmaning för de företag som inte tidigare besitter erfarenhet av ämnet. Intervjuperson 5 nämner att företaget tidigare har tagit fram en scope 3-rapport och har därför viss erfarenhet av det, vilket torde underlätta företagets framtida arbete med scope 3-rapportering. Patchell (2018) nämner att det ofta används generisk data i samband med scope 3-rapporteringen, vilket resulterar i att företags faktiska miljöpåverkan inte kan fastställas. Inhämtad generisk miljödata påverkar således kvaliteten i fallföretagets scope 3-rapportering. Intervjuperson 5 betonar att företaget idag kan ta fram en scope 3-rapportering av sina utsläpp men att kvaliteten i de siffror som tas fram kan ifrågasättas, eftersom företaget också använder sig av generisk miljödata.

Citatet ovan påvisar även vikten av samarbete och förtroende mellan företaget och dess leverantörer. Att inhämta sådan data som krävs för rapporteringen är en stor utmaning (Patchell 2018). Intervjuperson 5 framhäver att det finns konfidentiella data både inom fallföretaget samt från dess leverantörer, vilket resulterar i att inte vilken data som helst kan lämnas ut, vilket i sin tur försvårar scope 3-rapporteringen. Allenbacher och Berg (2023) skriver att en avgörande faktor för ett bra samarbete som underlättar hållbarhetsarbete mellan olika företag är förtroende. Inom fallföretaget finns det inte detta förtroende ännu, vilket medför ytterligare en utmaning i förhållande till 3-rapporteringen.

Ytterligare en utmaning som intervjuperson 1 tar upp i samband med scope 3 rapportering är bristen på jämförbarhet mellan olika hållbarhetsrapporteringar.

Men du vet ju trots allt inte hur respektive transportör har verkligen räknat på det... Och det gör att siffror kan bli väldigt, väldigt konstiga för att man har räknat på olika sätt och för mig personligen och det jag skulle vilja uppnå, det är ju att vi i alla fall har ett hyfsat bra måttetal som vi räknar på lika sätt. Det behöver inte nödvändigtvis vara hundra procentigt korrekt, men du ska i alla fall kunna räkna på och få en siffra som du kan jämföra över år och då måste man ju fånga om vi medvetet väljer att gå med på en intermodal lösning i någon form eller container eller vad det må vara så måste vi ju se att det också ger ett utslag i en sänkt miljöpåverkan för då stimulerar det ju oss att faktiskt jobba med frågan. (Intervjuperson 1)

Den största utmaningen för hållbarhetsdirektiv har sedan tidigare varit bristen på jämförbarhet mellan olika hållbarhetsrapporteringar (La-Torre et al. 2018). Det finns en vilja inom CSRD att göra hållbarhetsinformation mer jämförbar, vilket ger politiker en chans att adressera brister inom tidigare hållbarhetsdirektiv (Ottenstein et al. 2022). Intervjuperson 1

framhåller en önskan att kunna jämföra olika transportalternativ med hjälp av hållbarhetsdata från transportörer och betonar en avsaknad av ett standardiserat tillvägagångssätt att beräkna transporters miljöpåverkan. Då hållbarhet är en variabel som påverkar valet av transportör (Chang & Thai 2017), påverkar avsaknaden av jämförbara hållbarhetsdata valet av transportör.

#### 4.5 Effekten av socialt ansvar och hållbara praxis: lastoptimering och val av transportslag

I Hållbarhetsrapporten 2022 framgår ett stort fokus på *environmental*, *health* samt *safety* och att en dag om året ska tillägnas dessa ämnen, EHS-dagen. Vid frågor kring företagets sociala ansvar tog samtliga intervjupersoner upp företagets EHS-dag, vilken intervjuperson 3 menar är en dag då produktionen avstannar och fokus ligger på hållbarhet, hälsa samt säkerhet för samtliga medarbetare.

Ja alltså, där tänker jag kanske direkt på miljö, hälsa och säkerhet som implementerades på företaget för cirka 10 eller 15 år sedan. Jag tycker absolut att det är ett jättebra verktyg, och hela koncernen har ju en dag om året där alla släpper det de håller på med och koncentrerar sig bara på att diskutera [...] miljö, säkerhet och hälsa [...]. (Intervjuperson 3)

Flertalet av intervjupersonerna var positivt inställda till EHS-dagen. Björklund (2011) poängterar att chefernas sätt att leda, ge stöd och förse medarbetare med kunskap kring hållbarhet påverkar företagets hållbarhetsarbete. Grafström, Göthberg och Windell (2015) menar att vad som anses vara ett acceptabelt företagsbeteende konstrueras tillsammans med andra intressenter. Genom att moderbolaget tagit beslut om att EHS-dagen ska implementeras nämner flertalet intervjupersoner att det influerar dem till att tänka mer på ovanstående ämnen. På så sätt definieras vad som anses vara ett acceptabelt företagsbeteende av medarbetarna och fallföretagets ledning i samband med EHS-dagen. Fokus på internt socialt ansvar har påverkat fallföretagets operativa arbete. Intervjuperson 3 nämner att lastoptimeringen har förändrats på grund av arbetsmiljöskäl.

Men nu pallar man ju allt och så går det snabbare att lasta och då optimeras det på ett helt annat sätt och står bättre och det blir inte mycket kassmaterial och så vidare. Sen är det som sagt, att man skulle kunna få in mer paket till någonstans om man skulle gjort som man gjorde förr. Men av andra skäl så gör man inte det längre. Det handlar om arbetsmiljö och att det inte ska gå sönder under transporten så att man måste skicka nytt material och påverka miljön en gång till. (Intervjuperson 3)

Ett sätt att minska transporterens miljöpåverkan är att lastoptimera och därmed öka fyllnadsgraden (Ahmad et al. 2022). Enligt intervjuperson 3 var pallarna förr högre än vad de är idag och intervjuperson 6 utvecklar detta och säger att ändringen beror på att det inte var en optimal arbetsställning för medarbetarna att stapla kartongerna så högt på pallarna. Intervjuperson 6 förklarar hur lastningen genomfördes tidigare genom att varje kartong lastades för hand in i containern av lagerarbetarna. Detta medförde många tunga lyft men optimerade lastningen genom att använda hela höjden i transporten. Det sociala ansvaret innefattar även arbetsmiljön för de anställda (Carter, Kale & Grimm 2000). Ovan citat visar på att det numera läggs större vikt vid det sociala ansvaret än vad som gjorts tidigare. Förbättrad arbetsmiljö begränsar lastoptimeringen, vilket därigenom betyder att fler transporter krävs. Detta blir inte endast en kostnadsfaktor utan påverkar även miljön negativt.

Dock påpekar intervjuperson 3 att de förändringar som arbetsmiljön resulterat i har gjort att antalet transportskador minskat. Vid skadat gods menar intervjuperson 2 att nytt gods ofta skickas med flyg för att behålla ledtid till kund. Zhang et al. (2020) påpekar att flyg har större påverkan på miljön än andra transportslag. Detta innebär att fallföretaget idag har sämre lastoptimering men att arbetsmiljön och lastsäkringen påverkats positivt.

Intervjuperson 1 berättar att företaget överväger att börja använda sig av HCT-lösningar vid sina transporter till Finland eftersom det är mycket gods som transporteras dit. HCT-lösningar bidrar till färre lastbilar på vägarna och påverkar därmed miljön positivt (Meers, van Lier & Macharis 2018). I Sverige har möjligheten till HCT-lösningar uppmärksammas och både maxlängden och maxvikten på lastbilarna har höjts (Asp, Åkesson & Wandel 2019). Finland ligger långt fram i utvecklingen kring HCT där lastbilarna idag har en längre maxlängd än vad som tillåts i Sverige (Natanaelsson & Brandt 2019). Arbetet med HCT-lösningar fortgår i Sverige och kan därför vara ett alternativ för företaget att i framtiden kunna påverka sina transporter positivt ur ett hållbarhetsperspektiv. Dock påpekar intervjuperson 1 att det finns andra faktorer än hållbarhet som måste tas hänsyn till.



Och sen börjar man också prata lite grann om det här med alltså en allmän dialog kring säkerhet för att om du tänker dig på en E4 där det är två filer, då är det inga problem. Men där du har 90 sträckor som kanske är enfiliga och så ska du börja köra om som privatperson och inte förstår att det är väldigt långt ekipage. Då kanske du kan bli liggandes i ytterfilen och inte hinna köra om och så får du möte och sådana här saker, så att det kan finnas lite säkerhetsfrågor som man också måste ta hänsyn till. (Intervjuperson 1)

Ovan citat visar på att HCT-lösningar medför en säkerhetsrisk när privatpersoner ska köra om de långa lastbilarna och inte har insikt dess faktiska längd. Det externa CSR arbetet innefattar bland annat arbete för en hållbar extern miljö (Carter, Kale & Grimm 2000). De tre dimensionerna som tas upp av TBL bör tas hänsyn till vid hållbarhetsarbete (Žak 2015). Det externa sociala ansvaret tas därmed till hänsyn av företaget, i form av säkerheten för privatpersoner, då man överväger att börja använda sig av HCT-lösningar i framtiden.

Fallföretaget arbetar även med externt socialt ansvar är genom sitt Dokument för val av ny transportör. Det interna sociala ansvaret innefattar aktiviteter som positivt påverkar medarbetarnas arbetsmiljö (De Roeck & Maon 2018). Vidare innefattar det externa sociala ansvaret bland annat arbete för en hållbar miljö (Carter, Kale och Grimm 2000). Frågorna som ställs adresserar både hur transportörerna arbetar med det interna och externa sociala ansvaret och visar på så sätt att fallföretaget tar hänsyn till detta vid val av ny transportör.

## 5. Diskussion och slutsats

Av studien framgår det att fallföretagets hållbarhetsarbete gällande interna transporter är bristfällig. Företagets hållbarhetsarbete ligger mer på produktionen snarare än på transporterna då produktionen står för merparten av organisationens koldioxidutsläpp. Trots detta arbetar företaget med att göra sina transporter grönare, även om det inte alltid ges högsta prioritet. Däremot åskådliggör studien att företaget undersökt implementeringen av gröna transporter. Exempelvis har fallföretaget undersökt en implementering av el-lastbilar för transporter som går mellan företagets produktionsanläggningar, vilket är ett hållbart alternativ till den diesellastbil som används idag. Intressenters medvetenhet kring hållbarhet ökar kontinuerligt och man kan redan se en ökning i olika GLP som syftar till att främja gröna transporter. Dessa förväntas bli allt hårdare i framtiden för att nå de ambitiösa klimatmål som fastställts.

En Implementering av gröna interna transporter skulle visa på att fallföretaget tar ett klimatansvar samtidigt som det blir en konkurrenskraft i en marknad som allt mer efterfrågar detta. Implementering av el-lastbilar skulle innebära att företaget garderar sig inför de framtida krav och lagar som intressenter ställer till följd av klimatförändringarna vilket i sin tur medför en konkurrensfördel. Utöver ekologisk hållbarhet beaktar företaget två andra dimensioner av CSR. Detta visar sig exempelvis genom de förändringar som skett inom lastoptimeringen där företaget valt att sätta en intern maxhöjd på pallarna av arbetsmiljöskäl. Förändringen indikerar att fallföretaget inte endast tar hänsyn till den ekologiska dimensionen vid hållbarhetsarbete utan även i detta fall den sociala dimensionen. Interna transporter är enklare att påverka ur ett hållbarhetsperspektiv än de externa transporterna eftersom företaget idag kan bortse från kundkrav. De interna transporterna får även en större roll till följd av införandet av scope 3-rapportering.

Genom CSRD ökar antalet företag som måste rapportera sina scope 3-utsläpp. Detta innebär att kunder kan komma att behöva miljödata kring fallföretagets interna transporter, vilket i sin tur påverkar kundernas hållbarhetsrapportering. Eftersom fallföretagets interna transporter räknas med i kundernas hållbarhetsrapporter kan framtida kundkrav ställas på fallföretagets interna transporter. Genom att implementera gröna transporter internt blir företagets erbjudande mer attraktivt inför införandet av CSRD. Fallföretagets externa transporter styrs

idag av kundkraven där studien bevisar att ledtid prioriteras vid val av externa transporter. Detta eftersom fallföretagets produkter går ut till kunder inom byggsektorn som inte kan vänta då hela byggnadsprojekt kan stanna av. Ledtiden till byggnadsprojekt kan dock kopplas till alla delar av TBL om man skulle räkna med de utsläpp, kostnader och outnyttjad arbetskraft som uppstår när projekt står stilla. Därigenom argumenterar vi för att ledtiden blir en hållbarhetsfaktor i detta fall.

Kundkrav kring ledtid begränsar fallföretagets arbete med att implementera gröna externa transportalternativ i dagsläget. Exempelvis använder sig inte fallföretaget av tågtransporter till följd av dålig leveransprecision. För att göra tågtransporter mer attraktiva krävs det investeringar för att förbättra infrastrukturen, där vi anser att GLP spelar stor roll. De investeringar myndigheter gör kring infrastrukturen kan medföra att tågtransporter i framtiden används mer frekvent. Dock anser vi att det är lång väg kvar till att tågtransport blir ett tillräckligt attraktivt transportslag för fallföretaget eftersom fallföretaget ställt relativt låga krav kring sina tågtransporter som i dagsläget inte kan uppfyllas. Fallföretaget ställer grundläggande hållbarhetskrav som måste uppfyllas av externa transportörerna för ett avtal ska slutas. Vidare hållbarhetskrav på transportörerna ställs av fallföretagets kunder. Utvecklingen av GLP inom byggbranschen har resulterat i att fler kunder inkluderar hållbarhetskrav som fallföretaget måste nå upp till. Eftersom kundkraven styr de externa transporterna, styr det också de krav fallföretaget ställer på sina externa transportörer. Förändrade kundkrav kring hållbarhet påverkar därmed fallföretagets valbeteende vid val av transportör.

Utifrån vad som framkommit i studien kan vi konstatera ett flertal utmaningar med scope 3-rapportering. Eftersom CSRD implementerades i år finns det inga enkla svar på hur dessa utmaningar ska hanteras. För att kunna rapportera scope 3 krävs det förtroende och samarbete mellan företag och dess aktörer. Man måste i framtiden hitta en balans mellan vilken data som lämnas ut och kvaliteten av hållbarhetsrapporterna. Studien uppmärksammar rapporteringens komplexitet och att det väntas ta ett flertal år innan rapporternas innehåll samt innehållets beräkningar kan standardiseras. Variationen i rapporterna tillsammans med användningen av generisk data bidrar till att vi anser att jämförbarheten i dagens hållbarhetsrapporter är undermålig, men att det med tiden troligtvis kommer förbättras. Jämförbar miljödata kan vara till hjälp vid valet av transportör då olika transportalternativ kan ställas mot varandra. När rapporteringens utformning klargjorts anser vi att gröna

transporter kommer att bli en viktigare aspekt vid valet av transport och ett ökat intresse för hållbara transportalternativ, trots de ökade kostnaderna det medför.

GLP kan vidare motivera användningen av alternativa drivmedel, såsom HVO som en bidragande investering för att följa framtida lagar och krav. Att implementera HVO-lösningar är en kostnadsfråga för företag och det finns idag ingen som tvingar företag, som fallföretaget, att börja använda sig av det om det inte uppställs särskilda kundkrav. Genom att minska skatterna kring alternativa drivmedel adresseras kostnadsaspekterna och därigenom blir de ett attraktivare alternativ. Eftersom koldioxidprissättningen faller över i transportkostnader för fallföretaget kan ökad prissättning resultera i att större hänsyn tas till användning av alternativa drivmedel. Idag är dock inte koldioxidprissättningen tillräckligt effektiv för att fallföretaget skulle sätta krav på det mot transportörerna. Ökade hållbarhetskrav och lagar kan också resultera i att företag tvingas använda alternativa drivmedel. Om inga ändringar sker kring kostnadsaspekterna ökar transportkostnaderna. Det kan ifrågasättas var denna kostnad hamnar i slutändan, där vi anser att denna kostnad bidrar till ökade kostnader för slutkunden.

Sammantaget argumenterar vi för att framtidens rapporteringskrav innebär en förändring inom området då scope 3 behöver tas i beaktning. Rapporteringskrav som CSRD för transportörer samt en minskning av generisk data, kommer att påtvinga en högre transparens mellan aktörerna. Detta medför en högre jämförbarhet kring hållbarhet som ger stöd för beslutsfattare vid val av transportör, som kan vara av vikt för att bemöta framtida hållbarhetsutmaningar. Dock kommer CSRD medföra en uppläringsperiod där det kommer ta tid för alla bitar att falla på plats. Fallföretagets kunder har även visat sig spela en stor roll för hållbarhetsarbetet. Om kunderna ställer hållbarhetskrav påverkar detta hur fallföretaget väljer transportslag samt transportalternativ. Vidareutveckling av GLP som påverkar fallföretaget och dess kunder kan innebära att hållbarhetsvariabeln vid val av transportör får allt större betydelse i framtiden.

## 5.1 Förslag till vidare forskningsstudier

Eftersom CSRD implementeras i år finns det mycket att forska kring rörande ämnet och dess påverkan på företags val av transporter och hållbarhetsarbete. Ytterligare anser vi det vara intressant att forska kring eventuella förändrade kundkrav till följd av scope 3 rapportering. Eftersom vi avgränsar oss till endast ett tillverkningsföretag skulle det vara intressant att studera hur andra tillverkningsföretag förhåller sig till sina transporter och till de hårdare hållbarhetskraven samt de lagar som implementeras. Det skulle även vara intressant att få med kundernas perspektiv och hur de ställer krav på transporter gentemot deras leverantörer.

## Källförteckning

Ahmad, S., Sarwo Utomo, D., Dadhich, P. & Greening, P. (2022). Packaging design, fill rate and road freight decarbonisation: A literature review and a future research agenda. *Cleaner Logistics and Supply Chain*. doi:10.1016/j.clscn.2022.100066

Allenbacher, J. & Berg, N. (2023). How assessment and cooperation practices influence suppliers - adoption of sustainable supply chain practices: An inter-organizational learning perspective. *Journal of Cleaner Production*, 403. doi:10.1016/j.jclepro.2023.136852

Al-Ghussain, L., Darwish Ahmad, A., Abubaker, A., Mohamed, M., Hassan, M. & Akafuah, N. (2022). Optimal sizing of country-scale renewable energy systems towards green transportation sector in developing countries. *Case Studies in Thermal Engineering*, 39. doi:10.1016/j.csite.2022.102442

Asp, T., Åkesson, V. & Wandel, S. (2019). Underlagsrapport Färdplan HCT– Väg. *HCT-programmet vid CLOSER*.

Belas, J. & Zvarikova, K. (2021). Triple bottom line of the CSR concept and its reporting. *SHS Web of Conferences*, 129. doi:10.1051/shsconf/202112907001

Bell, E. & Bryman, A. (2007). The Ethics of Management Research: An Exploratory Content Analysis. *British Journal of Management*, 18(1), ss. 63–77. doi:10.1111/j.1467-8551.2006.00487.x

Berniak-Woźny, J., Kwasek, A., Gasiński, H., Maciaszczyk, M. & Kocot, M. (2023). Business Case for Corporate Social Responsibility in Small and Medium Enterprises—Employees' Perspective. *Sustainability*, 15(1660), s. 1660. doi:10.3390/su15021660

Björklund, M. (2011). Influence from the business environment on environmental purchasing — Drivers and hinders of purchasing green transportation services. *Journal of Purchasing and Supply Management*, 17(1), ss. 11–22. doi:10.1016/j.pursup.2010.04.002

- Bowen, G.A. (2009). Document Analysis as a Qualitative Research Method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), ss. 27–40. doi:10.3316/QRJ0902027
- Bryman, Alan. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber.
- Bryman, A. & Bell, E. (2017). *Företagsekonomiska forskningsmetoder*. (Upplaga 3). Liber.
- Carter, C.R., Kale, R. & Grimm, C.M. (2000). Environmental purchasing and firm performance: an empirical investigation. *Transportation Research Part E*, 36(3), ss. 219–228. doi:10.1016/S1366-5545(99)00034-4.
- Chang, C.-H. & Thai, V-V. (2017). Shippers' Choice Behaviour in Choosing Transport Mode: The Case of South East Asia (SEA) Region. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), ss. 199–210. doi:10.1016/j.ajsl.2017.12.003
- Cho, J-Y. & Lee, E.-H. (2014). Reducing confusion about grounded theory and qualitative content analysis: Similarities and differences. *Qualitative Report*, (32), ss. 1-21
- Connelly, L.M. (2016). Understanding Research - Trustworthiness in Qualitative Research. *MEDSURG Nursing*, 25(6), ss. 435–436
- Cosimato, S. & Troisi, O. (2015). Green supply chain management: Practices and tools for logistics competitiveness and sustainability: The DHL case study. *TQM Journal*, 27(2), ss. 256–276. doi:10.1108/TQM-01-2015-0007
- Dahlgren, S. & Ammenberg, J. (2022). *Environmental Considerations Regarding Freight Transport among Buyers of Transport Services in Sweden*. doi: 10.3390/su141811244
- Danielis, R. & Marcucci, E. (2007). Attribute cut-offs in freight service selection. *Transportation Research Part E*, 43(5), ss. 506–515. doi:10.1016/j.tre.2005.10.002

Dawadi, S., Shrestha, S. & Giri, R-A. (2021). Mixed-Methods Research: A Discussion on Its Types, Challenges, and Criticisms. *Journal of Practical Studies in Education*, vol. 2, no. 2, ss. 25–36

Demir, E., Bektaş, T. & Laporte, G. (2014). A review of recent research on green road freight transportation. *European Journal of Operational Research*, 237(3), ss. 775–793.  
doi:10.1016/j.ejor.2013.12.033

De Roeck, K., & Maon, F. (2018). Building the theoretical puzzle of employees' reactions to corporate social responsibility: An integrative conceptual framework and research agenda. *Journal of Business Ethics*, 149(3), 609–625.

Dubois, A. & Gadde, L.-E. (2002). Systematic combining: an abductive approach to case research. *Journal of Business Research*, 55(7), ss. 553–560.  
doi:10.1016/S0148-2963(00)00195-8

Edwards, R. & Holland, J. (2013). *What is qualitative interviewing?* Bloomsbury.

Eisenhardt, K.M. & Graebner, M.E. (2007). Theory Building from Cases: Opportunities and Challenges. *Academy of Management Journal*, 50(1), ss. 25–32.  
doi:10.5465/AMJ.2007.24160888

Energy.gov (2023). *Sustainable Transportation*.  
<https://www.energy.gov/eere/sustainable-transportation> [2023-04-24]

EU. (2023 a). *Corporate sustainability reporting*.  
[https://finance.ec.europa.eu/capital-markets-union-and-financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting\\_en](https://finance.ec.europa.eu/capital-markets-union-and-financial-markets/company-reporting-and-auditing/company-reporting/corporate-sustainability-reporting_en) [2023-04-26]

EU. (2023 b). *Ensuring that polluters pay - toolkit*.  
[https://environment.ec.europa.eu/economy-and-finance/ensuring-polluters-pay\\_en](https://environment.ec.europa.eu/economy-and-finance/ensuring-polluters-pay_en)  
[2023-04-25]

EU. (2023 c). *Shift2Rail*. <https://trimis.ec.europa.eu/programme/shift2rail> [2023-05-05]



Fahimnia, B., Sarkis, J., Boland, J., Reisi, M. & Goh, M. (2015). Policy insights from a green supply chain optimisation model. *International Journal of Production Research*, 53(21), ss. 6522–6533. doi:10.1080/00207543.2014.958592

FN. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*.

<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf>  
[2023-05-11]

Fredriksson, A. & Huge-Brodin, M. (2022). Green construction logistics – a multi-actor challenge. *Research in Transportation Business & Management*, 45(Part A). doi:10.1016/j.rtbm.2022.100830

Gleave, D. S., Dionori, F., Casullo, L., Ellis, S., Ranghetti, D., Bablinski, K., Vollath, C., Soutra, C. (2015). Freight on road: Why EU shippers prefer truck to train. *EU policy department B: Structural and cohesion policies*.

Grafström, M., Göthberg, P. & Windell, K. (2015). *CSR : företagsansvar i förändring. 2:a uppl.* Liber.

Gray, N., McDonagh, S., O’Shea, R., Smyth, B. & Murphy, J-D. (2021). Decarbonising ships, planes and trucks: An analysis of suitable low-carbon fuels for the maritime, aviation and haulage sectors. *Advances in Applied Energy*, 1. doi:10.1016/j.adapen.2021.100008

Jarašūnienė, A. & Bazaras, D. (2023). The Implementation of Green Logistics in Road Transportation. *The Baltic Journal of Road and Bridge Engineering*, 18(1), ss. 185–207. doi:10.7250/bjrbe.2023-18.594

Kallio, H., Pietilä, A-M., Johnson, M. & Kangasniemi, M. (2016). Systematic methodological review: Developing a framework for a qualitative semi-structured interview guide. *Journal of Advanced Nursing*, 72(12), ss. 2954–2965. doi:10.1111/jan.13031

Karaman, A.S., Kilic, M. & Uyar, A. (2020). Green logistics performance and sustainability reporting practices of the logistics sector: The moderating effect of corporate governance. *Journal of Cleaner Production*, 258. doi:10.1016/j.jclepro.2020.120718

Karatzos, S., van Dyk, J.S., McMillan, J.D. & Saddler, J. (2017). Drop-in biofuel production via conventional (lipid/fatty acid) and advanced (biomass) routes. Part I. Biofuels, Bioproducts and Biorefining, 11(2), ss. 344–362. doi:10.1002/bbb.1746

La-Torre, M., Sabelfeld, S., Blomkvist, M., Tarquinio, L. & Dumay, J. (2018). Harmonising non-financial reporting regulation in Europe : Practical forces and projections for future research. *Meditari Accountancy Research*, 26(4), ss. 598–621. doi:10.1108/MEDAR-02-2018-0290

Lind, R. (2019). *Vidga vetandet: Teori, metod och argumentation i samhällsvetenskapliga undersökningar*. Lund: Studentlitteratur. Andra upplagan.

Meers, D., van Lier, T. & Macharis, C. (2018). Longer and heavier vehicles in Belgium: A threat for the intermodal sector?. *Transportation Research Part D*, 61 (Part B), ss. 459–470. doi:10.1016/j.trd.2016.08.007

Merkert, R. & Hoberg, K. (2023). *Global Logistics and Supply Chain Strategies for the 2020s: Vital Skills for the Next Generation*. 1:a uppl. Springer International Publishing

Natanaelsson, K. & Brandt, J. (2019). Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter. *Trafikverket*.

Ottenstein, P., Erben, S., Jost, S., Weuster, C-W & Zülch, H. (2022). From voluntarism to regulation: effects of Directive 2014/95/EU on sustainability reporting in the EU. *Journal of Applied Accounting Research*, 23(1), ss. 55–98. doi:10.1108/JAAR-03-2021-0075

Patchell, J. (2018). Can the implications of the GHG Protocol's scope 3 standard be realized?. *Journal of Cleaner Production*, 185, ss. 941–958. doi:10.1016/j.jclepro.2018.03.003

Patterson, Z., Ewing, G.O. & Haider, M. (2007). Shipper preferences suggest strong mistrust of rail: Results from stated preference carrier choice survey for quebec city-windsor corridor in Canada. *Transportation Research Record*. doi:10.3141/2008-09

Pavlovskaja, E. (2014). *Legal Analysis of the European Union Sustainability Criteria for Biofuels*. *Journal of Sustainable Development Law and Policy*, Vol. 3, ss. 4-21

Ranganathan, J., Corbier, L., Bhatia, P., Schmitz, S., Gage, P. & Oren, K. (2004). The Greenhouse Gas Protocol - A Corporate Accounting and Reporting Standard. *World Resources Institute and World Business Council for Sustainable Development*.

Reis, V. (2014). Analysis of mode choice variables in short-distance intermodal freight transport using an agent-based model. *Transportation Research*. ss. 100–120. doi:10.1016/j.tra.2014.01.002.

Rennstam, Jens & Wästerfors, David. (2015). *Från stoff till studie: Om analysarbete i kvalitativ forskning*. Lund: Studentlitteratur.

Roth, W-M. & von Unger, H. (2018). Current Perspectives on Research Ethics in Qualitative Research. *Forum: Qualitative Social Research*, 19(3), ss. 798–809. doi:10.17169/fqs-19.3.3155

Sanchez-Teba, E., Benitez-Marquez, M., Bermudez-Gonzalez, G., & Luna-Pereira, M. (2021). Mapping the Knowledge of CSR and Sustainability. *SUSTAINABILITY*, 13(18). doi:10.3390/su131810106

Scholtz, S.E. (2021). Sacrifice is a step beyond convenience: a review of convenience sampling in psychological research in africa. *SA Journal of Industrial Psychology*, 47. doi:10.4102/sajip.v47i0.1837

Seroka-Stolka, O. (2014). The Development of Green Logistics for Implementation Sustainable Development Strategy in Companies. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 151, ss. 302–309. doi:10.1016/j.sbspro.2014.10.028

Sezer, A.A. & Fredriksson, A. (2021). Environmental impact of construction transport and the effects of building certification schemes. *Resources, Conservation & Recycling*, 172. doi:10.1016/j.resconrec.2021.105688

Shenton, A.K. (2004). Strategies for ensuring trustworthiness in qualitative research projects. *Education for Information*, 22(2), ss. 63–75. doi:10.3233/EFI-2004-22201

Skjott Linneberg, M. & Korsgaard, S. (2019). Coding qualitative data: a synthesis guiding the novice. *Qualitative Research Journal*, 19(3), ss. 259–270. doi:10.1108/QRJ-12-2018-0012

Teddle, C. & Yu, F. (2007). Mixed methods sampling: A typology with examples, *Journal of Mixed Methods Research*, 1: ss. 77-100

Žak, A. (2015). Triple Bottom Line Concept in Theory and Practice. *Research Papers of the Wrocław University of Economics*, (387), ss. 251–264. doi:10.15611/pn.2015.387.21

Zhang, W., Zhang, M., Zhang, W., Zhou, Q. & Zhang, X. (2020). What influences the effectiveness of green logistics policies? A grounded theory analysis. *Science of the Total Environment*, 714. doi:10.1016/j.scitotenv.2020.136731

## Bilagor

### Intervjuguide

#### Inledande frågor som ställs till alla roller

- Vad heter du?
- Hur gammal är du?
- Vad är din huvudsysselsättning? Berätta om din roll på företaget.
- Hur länge har du arbetat i din nuvarande roll?
- Vad tänker du på när du hör ordet hållbarhet?
- Vilken vikt lägger du personligen på hållbarhet?

#### Huvudfrågor (som kan ställas till alla olika roller)

- Vilka transportslag använder ni er av?
- Vilket transportslag är vanligast i er verksamhet?
- Finns det någon (Har du kunskap om) hållbarhetsrapport från företagets sida där transporter mäts och följs upp? Är detta något vi/allmänheten kan få tillgång till?
- Hur säkerställer ni att speditör/transportör ni samarbetar med arbetar på ett hållbart sätt?
- Vad händer om kraven ni ställt inte uppfylls av en speditör/transportör efter att ett avtal skrivits? Görs någon uppföljning månadsvis/årligen?
- Har du genomfört någon intern utbildning gällande hållbarhet? Kan du ge exempel på vad du fick lära dig gällande företagets hållbarhetsarbete?
- Känner du att det finns ett stort fokus på hållbarhet inom organisationen? Dels generellt men också specifikt gällande era transporter.
- I din roll, hur kan du påverka företagets miljöpåverkan i samband med transporter? Ge exempel
- Anser du att företaget numera har ett större fokus på arbetet kring hållbarhet i jämförelse med hur det har varit tidigare? Om ja, utveckla.
- Vad har ni för hållbarhetsmål och hur jobbar ni för att uppnå dem?
- Hör produktionen (produktionsutveckling) och transporter ihop? Om ja, utveckla.

- Hur arbetar ni internt mot jämställdhet? (CSR-perspektiv)
- Många företag arbetar idag mycket med CSR, har du kunskap om hur ert företag arbetar med CSR?
- Har det under din tid på företaget gjorts hållbarhetsinvesteringar inom transportdelen? Har investeringarna gjorts ur ett hållbarhetsperspektiv eller lönsamhetsperspektiv (eller båda)?

## Uppföljningsfrågor

- Utveckla...
- Förklara...
- Vill du berätta mer om... Varför?
- Hur kommer det sig?

## Specifika huvudfrågor till olika roller:

### Transportchef:

- Berätta om processen när ett samarbetsavtal med en ny speditör/transportör ska utarbetas.
- Finns det specifika kriterier/villkor som ni utgår från?
- Vem tar beslutet om vilka kriterier/villkor som transportörerna ska uppfylla?
- Finns det olika kriterier beroende på transportsätt?
- Vad är idag den största utmaningen i samband med val av transportör?
- Hur har företagets syn på transporter och transportörer förändrats under tiden du arbetat här?
- Hur förhåller sig företaget till hållbarhet vid val av transportör?
- I samband med avtal med speditör/transportör används deras hållbarhetsrapporter? På vilket sätt?
- Vilka hållbarhetslagar och -regler påverkar företaget idag? På vilket sätt påverkar detta företaget?
- Har det märkts att det tillkommit allt fler hållbarhetslagar och -regler? Utveckla.
- Hur säkerställs det att företaget följer nya hållbarhetslagar och -regler?

- Hur tror du att lagstiftningen kommer förändras i framtiden? Om ja, hur tror du det kommer påverka ditt arbete?
- Hur förhåller ni er till Agenda 2030?
- Vad gör ni för att uppnå målen med Agenda 2030?
- Vid de fall där kunderna hämtar godset på företagets lager, vilka krav ställs på kundens transportör? Görs någon bakgrundskoll? Sätts några krav ur ett hållbarhetsperspektiv?
- Hur upplever du vad kunden brukar värdesätta högst vid val av transportör? (ledtid, hållbarhet, servicekvalitet osv)
- Har ni kunder som ställt krav gällande hållbarhet vid era transporter? Vid ja, hur förhåller ni er till detta?
- Vill ni att era speditörer ska ha valfrihet vid val av transportör?
- Vilka är de största utmaningarna med att behöva rapportera scope 3?
- Är er verksamhet redo för att rapportera scope 3? Kommer det behövas några förändringar/nya kunskaper inom företaget?
- Har ni tidigare rapporterat scope 3?
- Hur inhämtas informationen från transportörerna om deras utsläpp för att rapportera scope 3?
- Hur jobbar ni för att minska scope 3 utsläpp? (kopplat till transporter)
- Anser du idag att det är lätt att jämföra olika hållbarhetsredovisningar?

### **Logistikkoordinator:**

- Vilken roll har kunden vid val av transportör?
- Vad brukar kunden värdesätta högst vid val av transportör? (ledtid, hållbarhet, servicekvalitet osv)
- Har du erfarenhet av att kunden ber om ett miljövänligt alternativ?
- Tänker du på hållbarhet vid val av transporter?
- Påverkar ni kunden på något sätt till att välja ett mer hållbart alternativ för transport?

### **Kundservicechefer:**

- Berätta om processen när ett samarbetsavtal med en ny speditör/transportör ska utarbetas.

- Finns det specifika kriterier/villkor som ni utgår från?
- Vem tar beslutet om vilka kriterier/villkor som transportörerna ska uppfylla?
- Generella instruktioner till logistikkoordinatorer gällande hållbarhet?
- Mäts er avdelning på något sätt kring hållbarhet?
- Vid de fall där kunderna hämtar godset på företagets lager, vilka krav ställs på kundens transportör? Görs någon bakgrundskoll? Sätts några krav ur ett hållbarhetsperspektiv?
- Har ni kunder som ställt krav gällande hållbarhet vid era transporter?

## **Regional försäljningschef**

- Vilka transportslag används till de länder som du har ansvar för?
- Vilket transportslag är vanligast?
- Berätta om din roll i processen kring val av transport.
- Kontaktar transportörer/speditörer dig direkt gällande samarbetsavtal?
- Har du kunskap kring hur ni säkerställer att en speditör/transportör ni samarbetar med arbetar på ett hållbart sätt?
- Har företaget någon hållbarhetsrapport som de presenterar för er anställda?
- Mäts er avdelning på något sätt kring hållbarhet?
- Har ni generella instruktioner till era säljare gällande hållbarhet i deras arbete? Något specifikt kring transporter/lastning?
- Vet du om dina säljare använder sig av hållbarheten inom företaget som säljargument?
- Använder ni er av fill-up produkter till era sändningar?



## Hållbarhetsingenjör

- Vilka är de största utmaningarna med att behöva rapportera scope 3?
- Är er verksamhet redo för att rapportera scope 3? Kommer det behövas några förändringar/nya kunskaper inom företaget?
- Har ni tidigare rapporterat scope 3?
- Hur inhämtas informationen från transportörerna om deras utsläpp för att rapportera scope 3?
- Hur jobbar ni för att minska scope 3 utsläpp? (koppla till transporter)
- Anser du idag att det är lätt att jämföra olika hållbarhetsredovisningar?
- Vad har ni för hållbarhetsmål och hur jobbar ni för att uppnå dem?
- Hör produktionen (produktionsutveckling) och transporter ihop? Om ja, utveckla.
- Vilka hållbarhetslagar och -regler påverkar främst företaget idag? På vilket sätt påverkar detta företaget?
- Har det märkts att det tillkommit allt fler hållbarhetslagar och -regler? Utveckla.
- Hur säkerställs det att företaget följer nya hållbarhetslagar och -regler?
- Hur tror du att lagstiftningen kommer förändras i framtiden? Om ja, hur tror du det kommer påverka ditt arbete?
- Hur förhåller ni er till Agenda 2030? Har ni delmål?
- Vad gör ni för att uppnå målen med Agenda 2030?