

2003:MV15



**HÖGSKOLAN**  
TROLLHÄTTAN · UDDEVALLA

*Institutionen för Informatik och Matematik*

# EXAMENSARBETE

---

**Hållbar utveckling**  
**Integrerade nyckeltal för hållbarhetsredovisning**

Utfört på uppdrag av Schenker AB

**Helén Johansson**

**2003-06-03**

---

**Högskolan Trollhättan/Uddevalla**  
**Institutionen för Informatik och Matematik**  
Box 957, 461 29 Trollhättan  
Tfn: 0520-47 50 00 Fax: 0520-47 50 87  
E-post: [im@htu.se](mailto:im@htu.se)

# EXAMENSARBETE

## Hållbar utveckling Integrerade nyckeltal för hållbarhetsredovisning

### Sammanfattning

En hållbar utveckling innebär ekonomisk tillväxt med social välfärd utan att miljön påverkas negativt.

Många företag redovisar sitt arbete för att åstadkomma en hållbar utveckling i en hållbarhetsredovisning som tar upp företagets ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekter. Till skillnad från de finansiella redovisningarna saknas det idag enhetliga, internationellt vedertagna anvisningar för hur hållbarhetsredovisningar ska utformas.

Global Reporting Initiative, GRI, har tagit fram en uppsättning riktlinjer för hållbarhetsredovisning, med syftet att de ska kunna accepteras och användas över hela världen. GRI rekommenderar att fyra slags nyckeltal redovisas: ekonomiska nyckeltal, miljönyckeltal, sociala nyckeltal och integrerade nyckeltal.

Detta examensarbete beskriver hur arbetet gick till med att ta fram förslag på integrerade nyckeltal, som är av värde att redovisa i en hållbarhetsredovisning för transport- och logistikföretaget Schenker AB.

Resultatet blev ett antal integrerade nyckeltal, som när de ses som en helhet, kan redovisa Schenker AB:s arbete för en hållbar utveckling, men GRI:s önskan om jämförbarhet mellan olika företag är svår att uppfylla. Att ta fram ett eller några få integrerade nyckeltal som självständigt visar företagets hållbarhetsarbete har inte varit möjligt inom ramen för den begränsade tid som står till förfogande för detta examensarbete.

**Nyckelord:** Hållbar utveckling, hållbarhetsarbete, integrerade nyckeltal för ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekter

---

<b>Utgivare:</b>	Högskolan Trollhättan/Uddevalla, Institutionen för Informatik och Matematik Box 957, 461 29 Trollhättan Tel: 0520-47 50 00 Fax: 0520-47 50 87 E-post: im@htu.se				
<b>Författare:</b>	Helén Johansson				
<b>Examinator:</b>	Åsa Kasimir-Klemedtsson				
<b>Handledare:</b>	Monica Jadsén-Holm, Schenker AB, Ullika Lundgren, Tjärnö Marinbiologiska Lab. och Ingrid Tano, Högskolan i Trollhättan/Uddevalla				
<b>Poäng:</b>	10	<b>Nivå:</b>	C		
<b>Huvudämne:</b>	Miljövetenskap	<b>Inriktning:</b>	Hållbar utveckling - hållbarhetsredovisning		
<b>Språk:</b>	Svenska	<b>Nummer:</b>	2003:MV15	<b>Datum:</b>	2003-06-03

# DISSERTATION

## Sustainable development Integrated Indicators for Sustainability Reporting

### Summary

A sustainable development means an economic growth combined with social welfare without compromising the environment.

Today, many companies chose to present to the public their work to obtain a sustainable development of their company and of the society in which they operate. The work is often presented in a Sustainable Development Report, which includes information about economic, environmental and social aspects. However, unlike traditional Financial Reports, Sustainability Reports lack an internationally accepted and well establish form.

GRI, short for the Global Reporting Initiative is an international organization with a mission to develop globally applicable Sustainability Reporting Guidelines. GRI recommends that four types of indicators are included in a Sustainability Report; integrated indicators, economic performance indicators, environmental performance indicators and social performance indicators.

This dissertation aim to describe the process of presenting a suggestion for integrated indicators, which should be important to include in a Sustainability Report for the Swedish transport- and logistics company Schenker AB.

This dissertation resulted in a suggestion for a number of integrated indicators, which put together, will show the position of Schenkers work with sustainability issues. GRI's demand for comparability between different companies is hard to fulfil. Finally, within the frame of this dissertation, it has not been possible to create a single indicator or even a few indicators that independently demonstrates the status of Schenker AB's achievement within this area.

**Keywords:** Sustainable development, sustainability reporting, integrated indicators for economic, environmental and social aspects

---

**Publisher:** University of Trollhättan/Uddevalla, Department of Informatics and Mathematics  
Box 957, S-461 29 Trollhättan, SWEDEN  
Phone: + 46 520 47 50 00 Fax: + 46 520 47 50 87 E-mail: im@htu.se

**Author:** Helén Johansson

**Examiner:** Åsa Kasimir-Klemedtsson

**Advisor:** Monica Jadsén-Holm, Schenker AB, Ullika Lundgren, Tjärnö Marinbiologiska Lab.  
and Ingrid Tano, Högskolan i Trollhättan/Uddevalla

**Subject:** Sustainable Development - Sustainability Reporting

**Language:** Swedish      **Number:** 2003:MV15      **Date:** June 3, 2003

## **Förord**

Detta examensarbete avslutar min utbildning i Miljövetenskap 120 poäng, med inriktning mot kvalitet, säkerhet och hälsa samt ledningssystem inom dessa områden, vid Högskolan i Trollhättan/Uddevalla.

Jag vill härmed tacka alla som på något sätt bidragit till mitt examensarbete;

**Tack!** – till min handledare Monica Jadsén-Holm på Schenker AB för ditt engagemang, dina goda råd och inspirerande diskussioner. Och till alla Schenkermedarbetare som jag på ett eller annat sätt har kommit i kontakt med.

**Tack!** – till mina handledare Ullika Lundgren, på Tjärnö Marinbiologiska Laboratorium, och Ingrid Tano, på Högskolan i Trollhättan/Uddevalla, för att ni har gett mig bra tips och entusiasmerande kommentarer under genomförandet av examensarbetet.

Och till sist...

**Tack!** – till alla nära och kära som på olika vis har sporrat mig under examensarbetet och hela studietiden.

*Helén*

## Innehållsförteckning

<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>I</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>II</b>
<b>FÖRORD</b> .....	<b>III</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING</b> .....	<b>IV</b>
<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>1</b>
1.1 FN DRIVER HÅLLBARHETSARBETET .....	1
1.2 HÅLLBARHETSREDOVISNING I NÄRINGSLIVET .....	2
1.2.1 Om Global Reporting Initiative .....	2
1.2.2 Schenker AB.....	3
1.3 PROBLEMOMRÅDE .....	4
1.4 NYCKELTAL OCH INTEGRERADE NYCKELTAL .....	4
<b>2 BAKGRUND</b> .....	<b>5</b>
2.1 PROBLEMFORMULERING .....	5
2.2 SYFTE OCH MÅL MED EXAMENSARBETET.....	5
2.3 AVGRÄNSNINGAR OCH OMFATTNING .....	6
2.4 MÅLGRUPP FÖR RAPPORTEN .....	6
2.5 ÖRDLISTA .....	6
<b>3 TEORI</b> .....	<b>7</b>
3.1 FÖRFATTARENS SYNSÄTT .....	7
3.2 KLOCKMODELLEN .....	8
3.3 OMVÄRLDSANALYS .....	10
3.4 ANDRA GRUNDDATA.....	10
3.5 KOMMUNIKATION.....	10
3.6 MIN AVSIKT MED DE INTEGRERADE NYCKELTALEN .....	11
<b>4 EMPIRI</b> .....	<b>11</b>
4.1 SAMSPEL MED INTRESSEENTER.....	11
4.2 INSAMLING AV ANDRA GRUNDDATA .....	12
<b>5 INDIKATORER AV REDOVISNINGSVÄRDE FÖR SCHENKER</b> .....	<b>13</b>
5.1 BRÄNSLEFÖRBRUKNING .....	13
5.2 UTSLÄPP AV FOSSIL KOLDIOXID (CO <sub>2</sub> ) .....	13
5.3 ENERGIANVÄNDNING .....	14
5.4 MILJÖFÖRBÄTTRANDE ÅTGÄRDER.....	14
5.5 UTSLÄPP AV HÄLSOSKADLIGA ÄMNEN.....	14
5.6 JÄMSTÄLLDHET .....	15
5.7 TRAFIKOLYCKOR.....	16

---

5.8	SJUKFRÅNVARO .....	16
5.9	ARBETSMILJÖFÖRBÄTTRANDE ÅTGÄRDER OCH PERSONALINVESTERING .....	16
5.10	ÖVERBLICK ÖVER UTVALDA INDIKATORER.....	17
<b>6</b>	<b>ENHETER FÖR PRESENTATION AV INDIKATORER.....</b>	<b>18</b>
6.1	ANTAL ANSTÄLLDA .....	18
6.2	TRANSPORTARBETE .....	18
6.2.1	<i>Fraktdragande vikt</i> .....	18
6.3	EKONOMISK OMSÄTTNING .....	18
<b>7</b>	<b>DISKUSSION AV FÖRSLAG .....</b>	<b>19</b>
<b>8</b>	<b>BERÄKNING OCH DATAINSAMLING.....</b>	<b>19</b>
8.1	BRÄNSLEFÖRBRUKNING .....	19
8.2	UTSLÄPP AV FOSSIL KOLDIOXID (CO <sub>2</sub> ) .....	19
8.3	ENERGIANVÄNDNING .....	20
8.4	MILJÖFÖRBÄTTRANDE ÅTGÄRDER.....	20
8.5	UTSLÄPP AV HÄLSOSKADLIGA ÄMNER.....	21
8.6	JÄMSTÄLLDHET .....	21
8.7	TRAFIKOLYCKOR .....	21
8.8	SJUKFRÅNVARO .....	21
8.9	ARBETSMILJÖFÖRBÄTTRANDE ÅTGÄRDER OCH PERSONALINVESTERING .....	21
8.10	ANTAL ANSTÄLLDA .....	22
8.11	TRANSPORTARBETE .....	22
8.11.1	<i>Skrymmeberäkning - Fraktdragande vikt</i> .....	22
8.12	EKONOMISK OMSÄTTNING .....	22
<b>9</b>	<b>FÖRSLAG TILL INTEGRERADE NYCKELTAL .....</b>	<b>23</b>
9.1	SYSTEMRELATERADE NYCKELTAL.....	23
9.2	KORSRELATERADE NYCKELTAL.....	25
<b>10</b>	<b>DISKUSSION .....</b>	<b>26</b>
<b>11</b>	<b>SLUTSATS.....</b>	<b>27</b>
<b>12</b>	<b>REFERENSFÖRTECKNING.....</b>	<b>28</b>
<b>BILAGA 1 .....</b>	<b>I</b>	
ORGANISATIONSÖVERSIKT .....	I	
<b>BILAGA 2 .....</b>	<b>II</b>	
INTRESSENTUNDERSÖKNING - HÅLLBAR UTVECKLING .....	II	
<b>BILAGA 3 .....</b>	<b>IV</b>	
INTRESSENTERNAS SYNPUNKTER.....	IV	
<b>BILAGA 4 .....</b>	<b>V</b>	
MILJÖASPEKTER OCH MEDARBETARMÅL .....	V	
<b>BILAGA 5 .....</b>	<b>VI</b>	

NYCKELTALSINSTITUTETS ARBETSVILLKORINDEX .....	VI
<b>BILAGA 6 .....</b>	<b>VII</b>
SYSTEMRELATERADE NYCKELTAL.....	VII
<b>BILAGA 7 .....</b>	<b>XI</b>
KORSRELATERADE NYCKELTAL.....	XII

## 1 Inledning

Miljöarbetet integreras allt oftare i företagens övergripande strategier och styrning av verksamheten. Tillsammans med övriga ansvarsområden – ekonomi, hälsa, säkerhet, etik och socialt ansvar – utgör miljöarbetet en av hörnstenarna i arbetet mot en hållbar utveckling.

Begreppet ”hållbar utveckling” myntades av FN:s kommission för miljö och utveckling i rapporten ”Vår gemensamma framtid” (1987), som också kallas Brundtlandrapporten. Där fastslås bland annat att:

*”En hållbar utveckling är en utveckling som tillgodoser våra behov av idag utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina.”<sup>1</sup>*

Detta innebär ekonomisk tillväxt med social välfärd utan att miljön påverkas negativt.

### 1.1 FN driver hållbarhetsarbetet

Sedan begreppet hållbar utveckling etablerades 1987 i Brundtlandkommissionens rapport har arbetet gått framåt. I rapporten, liksom under FN-konferensen om miljö och utveckling i Rio de Janeiro 1992, betonades att enskilda människor och frivilligorganisationer har en viktig roll i arbetet för en global hållbar utveckling. Man kom överens om att den miljömässiga, sociala och ekonomiska utvecklingen var grundläggande, Agenda 21 antogs och målet var en hållbar utveckling. Samma mål skrevs in i EU:s grundlagar i och med Amsterdamfördraget, som trädde i kraft 1999.

Vid FN-konferensen, The World Summit on Sustainable Development, i Johannesburg 2002 bekräftade mötesdeltagarna åter åtagandet om att sträva mot en hållbar utveckling. De deltagande länderna presenterade sina strategier för att översätta begreppet till praktisk handling, och en genomförandeplan för hållbar utveckling accepterades. Mötet bidrog också till att ge ny kraft åt arbetet med att genomföra Agenda 21.

Bland de nya åtaganden som antogs i Johannesburg var bland annat att utveckla rekommendationer kring företagens ansvar för hållbar utveckling.

---

<sup>1</sup> Brundtlandkommissionen, 1987.



## **1.2 Hållbarhetsredovisning i näringslivet**

Många företag har i flera år jobbat med att förbättra sin miljöprestanda till exempel genom att införa ett miljöledningssystem.

Företag, vars miljöledningssystem är registrerat enligt EMAS<sup>2</sup> har krav på sig att varje år externt redovisa sitt miljöarbete i en miljöredovisning. Något motsvarande krav finns inte för företag vars miljöledningssystem är certifierat enligt ISO 14001:1996<sup>3</sup>, men många väljer ändå att redovisa företagets miljöarbete externt.

Det finns heller inga krav i någon standard eller lagstiftning som kräver att företagen ska redovisa sitt arbete med hållbar utveckling, hållbarhetsarbetet, vilket många företag ändå gör.

Anledningarna till att företag i slutet på 1990-talet i allt större utsträckning började övergå från att enbart redovisa sitt miljöarbete till att redovisa sitt arbete för hållbar utveckling, kan ha varit flera. Många företag kommunicerar sitt hållbarhetsarbete externt enbart i marknadsföringssyfte. Att visa sitt miljömässiga och sociala engagemang har blivit allt viktigare med en miljö- och hälsointresserad allmänhet samt i konkurrens med andra företag om marknadsandelar och kompetent personal.

Detta tror Mats Blomberg, imagekonsult på Svensk Image, kommer att förändras. I en artikel i Miljö Rapporten<sup>4</sup>, säger han att presentationen av företags hållbarhetsarbete är en modenyck som nu är på väg ut. Blomberg menar att lågkonjunkturen medverkar till att företagets satsningar på marknadsföring genom hållbarhetsredovisningar minskar. Detta anser Blomberg är bra, men det ska inte uppfattas som att miljö- och sociala frågor är på väg ut. Det är dags för steg två, menar han; att avlägsna all marknadsföring ur hållbarhetsredovisningarna och istället visa hur man integrerar frågorna i verksamheten.

### **1.2.1 Om Global Reporting Initiative**

För de företag som väljer att externt redogöra för sitt hållbarhetsarbete finns, till skillnad från de finansiella redovisningarna, idag inga enhetliga, internationellt vedertagna anvisningar för hur hållbarhetsredovisningar ska utformas. Detta skapar problem, inte minst när man försöker jämföra siffror och företag med varandra. Däremot finns flera olika nationella och internationella riktlinjer att följa. En av dessa har utarbetats av samt är under ständig utveckling på initiativ från Global Reporting Initiative, GRI<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> EMAS = Eco Management and Audit Scheme – EU-förordning som trädde i kraft 1995, är ett inslag i EU-kommissionens femte aktionsprogram ”Mot en hållbar utveckling”.

<sup>3</sup> ISO 14001:1996 är en kravstandard för miljöledningssystem.

<sup>4</sup> MiljöRapporten, 2003-04-20, [www.miljorapporten.se](http://www.miljorapporten.se).

<sup>5</sup> [www.globalreporting.org](http://www.globalreporting.org)

GRI lanserades 1997 som ett gemensamt initiativ från den oberoende amerikanska organisationen CERES (Coalition for Environmentally Responsible Economies) och UNEP (United Nations Environment Programme). Syftet var att höja kvaliteten och ge relevant och trovärdig information om företags ekonomiska, miljömässiga och sociala förhållanden. Tanken var också att underlätta jämförelser mellan olika typer av organisationer, företag och branscher.

GRI har fått ett positivt bemötande och bland annat internationella koncerner, ideella organisationer, handelsunioner och branschorganisationer världen över har visat sitt stöd och engagemang. Tillsammans har man tagit fram en uppsättning riktlinjer för hållbarhetsredovisning, som behandlar ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekter, med syftet att de ska kunna accepteras och användas över hela världen.

Se [www.globalreporting.org](http://www.globalreporting.org) för mer information samt *2002 Sustainability Reporting Guidelines* (riktlinjerna).

### **1.2.2 Schenker AB**

Examensarbetet utförs på uppdrag av Schenker AB med huvudkontor i Göteborg. Företaget ingår i den Tysklandsbaserade koncernen Schenker AG som är en av världens ledande leverantörer av integrerade logistik tjänster. Ägare är Stinneskoncernen som i sin tur ägs av Deutsche Bahn.

År 2002 hade Schenker i Sverige 4 350 anställda och en omsättning på 9,5 miljarder kronor<sup>6</sup>. Under samma år blev alla Schenker AB:s verksamheters miljöledningssystem certifierade enligt ISO 14001:1996, och företaget håller på att uppgradera sitt kvalitetsledningssystem till att uppfylla kraven i ISO 9001:2000.

Verksamhetsområdet landtransporter med lastbil utgör den största delen av företagets verksamhet, ca 95%<sup>7</sup>.

Schenker kan, med sina lastbilstransporter, uppfattas som en stor miljöbov med tanke på utsläpp av luftföroreningar som hotar klimatet och vår hälsa. Även när det handlar om trafiksäkerhetsfrågor ses man som en stor risk, även om lastbilsföraren sällan är den som är vållande till en olycka<sup>8</sup>. Konsekvenserna av en olycka med en lastbil inblandad blir dock allvarigare på grund av lastbilens tyngd och storlek. Media har under en tid fokuserat på dessa ämnen och Vägverket genomför en satsning för ökad trafiksäkerhet. Att aktivt redovisa miljö-, arbetsmiljö- och trafiksäkerhetsåtgärder externt kan komma att bli viktigare i framtiden.

---

<sup>6</sup> [www.schenker.nu/local/se.html](http://www.schenker.nu/local/se.html), 2003-04-28.

<sup>7</sup> Efter en grov uppskattning av Jadsén-Holm M., Schenker AB, 2003-05-09.

<sup>8</sup> Vägverkets utredning, [www.vv.se](http://www.vv.se), 2003-05-06.

### **1.3 Problemområde**

Schenker AB har sedan 1996 gett ut en årlig miljöredovisning. De sista åren har riktlinjerna från Global Reporting Initiative, GRI, följts när miljöredovisningen tagits fram. Företaget vill nu höja ambitionsnivån från att ha tagit fram miljöredovisningar till att göra hållbarhetsredovisningar enligt GRI, som redovisar hur framgångsrikt företaget arbetar med frågor inom ekonomi, miljö och socialt ansvarstagande.

GRI rekommenderar att fyra slags nyckeltal redovisas:

- Ekonomiska nyckeltal
- Miljönyckeltal
- Sociala nyckeltal
- Integrerade nyckeltal

I det här examensarbetet ligger fokus på de integrerade nyckeltalen som är av två typer:

1. Systemrelaterade nyckeltal och
2. Korsrelaterade nyckeltal.

Den första typen sätts företagets ekonomiska, miljömässiga eller sociala aspekter i relation till eller jämförs med motsvarande värden för ett större sammanhang, som till andra företag i samma bransch eller till ett land. Till exempel att Schenkers koldioxidutsläpp sätts i förhållande till hela transportsektorns totala utsläpp av koldioxid.

I ett korsrelaterat nyckeltal relateras någon av de tre aspekterna - ekonomiska, miljömässiga och sociala - till en eller två av de andra. Till exempel det antal ton koldioxid som Schenker är upphov till i förhållande till utfört transportarbete (mäts i tonkilometer). Se ordlista i avsnitt 2.5 för ordförklaring.

De integrerade nyckeltalen ska enligt GRI spegla förändringar i prestationsförmåga inom de ekonomiska, miljömässiga och sociala områdena som ett led i företagets handlande.

### **1.4 Nyckeltal och integrerade nyckeltal**

Tillämpning av och svårigheter med att konstruera nyckeltal gäller även för integrerade nyckeltal, då dessa är en typ av nyckeltal.

Intresset för att använda och externt redovisa andra nyckeltal än de rent finansiella ökar. Ett nyckeltal är ofta en kvot av två tal. Ett exempel är antalet kvinnliga chefer i relation till det totala antalet chefer på ett företag. Inom ekonomin benämner man även absoluta tal som nyckeltal, t.ex. företagets omsättning.

Nyckeltal används med fördel vid styrning och jämförelser av företag, verksamheter, processer etc. Ett bra konstruerat och väldefinierat nyckeltal speglar verksamheten, och tanken med nyckeltalen är att de ska beskriva läget och att det som mäts kan förbättras.

Nyckeltal för extern redovisning bör vara<sup>9</sup>:

- jämförbara över tid och mellan olika företag.
- väl definierade, vilket bl.a. innebär att de är väl avgränsade, en bra definition utelämnar andra möjligheter att beräkna dem och de blir trovärdiga.
- lätta att följa upp, vilket kräver att tillvägagångssättet för att ta fram dem är samma från gång till gång.
- enkla att mäta och lätta att ta fram data till.

Det är också av betydelse att redovisa samma nyckeltal år från år för att jämförelser över tid ska vara möjliga. I en hållbarhetsredovisning bör antalet redovisade nyckeltal begränsas. Tar man med för många kan det också bli svårt att överblicka företagets hållbarhetsarbete för dem som inte är kunniga i ämnet. Det är därför viktigt att man från början tänkt igenom vilka nyckeltal man vill redovisa så att företagets hållbarhetsarbete åskådliggörs på ett trovärdigt och lättillgängligt sätt. Man bör inte plocka bort ett nyckeltal ett år därför att det visar ett oönskat resultat, utan för trovärdighetens skull redovisas det ändå, kanske med en förklaring till resultatet.

## **2 Bakgrund**

Schenkens syfte med att presentera integrerade nyckeltal är att man vill följa GRI:s riktlinjer, men även för att jämföra sig med andra företag samt att visa upp sitt arbete för en hållbar utveckling externt.

### **2.1 Problemformulering**

Vilka integrerade nyckeltal kan vara av värde att redovisa för Schenker AB? Vilken information finns idag tillgänglig inom företaget, och hur kan den kombineras i syfte att ta fram integrerade nyckeltal som beskriver verksamheten? Finns det ytterligare information som behövs samlas in för att konstruera dessa integrerade nyckeltal och hur ska den samlas in?

### **2.2 Syfte och mål med examensarbetet**

GRI lämnar inte någon detaljerad beskrivning om integrerade nyckeltal för hållbarhetsredovisning, utan ger mer allmänna rekommendationer. Syftet med mitt examensarbete är att ta fram förslag, baserade på Schenkens verksamhet, på hur dessa skulle kunna se ut.

Mitt examensarbete är slutfört när jag lämnat förslag på olika integrerade nyckeltal, som ska kunna användas i Schenkens Hållbarhetsredovisning 2003, för att komplettera de befintliga nyckeltalen inom ekonomi, miljö och sociala områdena.

---

<sup>9</sup> Bergström S. m.fl., 1998.

## 2.3 Avgränsningar och omfattning

Schenkers Hållbarhetsredovisning, omfattar inte bara Schenker AB, utan alla Schenker North's<sup>10</sup> företag i Sverige, se Bilaga 1. Jag har valt att låta mitt examensarbete omfatta de företag som innefattas av Schenkers hållbarhetsredovisning.

Då verksamhetsområdet landtransporter med lastbil utgör den största delen av företagets verksamhet, ligger tonvikten i examensarbetet på detta transportsätt.

Fokus i examensarbetet ligger på de integrerade nyckeltalen enligt bl.a. GRI:s riktlinjer från 2002, och jag har endast tagit hänsyn till integrerade nyckeltal för extern redovisning.

Min handledare på Schenker AB, Monica Jadsén-Holm, har en önskan om att jag ska tänka fritt och inte endast utgå ifrån de riktlinjer som GRI satt upp för olika nyckeltal. Detta innebär att arbetet kommer att baseras på olika sorters grundinformation som kan vara intressant när det gäller vilka integrerade nyckeltal som kan vara av värde att redogöra för i en hållbarhetsredovisning för Schenker AB.

## 2.4 Målgrupp för rapporten

Examensarbetet kommer att resultera i en rapport som främst riktar sig till Schenker AB, som är min uppdragsgivare, men är även avsett att vara en hjälp för andra företag i arbetet med att ta fram integrerade nyckeltal för hållbarhetsredovisning enligt GRI:s riktlinjer.

## 2.5 Ordlista

För att underlätta fortsatt läsning av rapporten ges här förklaringar till olika begrepp som används.

**Emission Calculation** - Schenkers program för framräkning av utsläpp/emissioner från transporter i företagets regi.

**Fraktdragande vikt**<sup>11</sup> – Ett uttryck för volymen omräknad till att motsvara ca 275 kg/m<sup>3</sup>. Används då godset har stor volym och låg vikt.

275 kg/m<sup>3</sup> kallas ”skrymmefaktor”.

**Fyllnadsgrad** - Andel utnyttjat lastutrymme<sup>12</sup>.

**Logistik** - Den strategiska ledningen av inköp, förflyttning och förvaring av material, artiklar och färdigvarulager och tillhörande informationsflöde genom organisationen

---

<sup>10</sup> I Schenker North ingår Schenkers företag i Sverige, Norge och Danmark.

<sup>11</sup> Nätverket Transporter och Miljön, [www.ntm.a.se](http://www.ntm.a.se), 2003-05-07.

<sup>12</sup> Personlig kommentar Jadsén-Holm M., Schenker AB, 2003-05-09.

och dess marknadskanaler på ett sådant sätt att nuvarande och framtida lönsamhet maximeras genom att kostnadseffektivt tillgodose order<sup>13</sup>.

**Medarbetarindex** - Schenkers mätning av medarbetarnas trivsel på företaget.

**Nätverkstäthet** - Nätverkets täthet. I nätverket ingår alla lastnings- och lossningsplatser som är knutna till företaget på något sätt.

**Sändning** - Ett uppdrag från kund att transportera gods, från ett ställe till ett annat, som beskrivs på en och samma fraktsedel

**Tonkilometer (tonkm)** - Produkten mellan antal transporterade ton och antal transporterade kilometer<sup>14</sup>.

**Transportarbete** - Utförda transporter, mäts i tonkilometer, se ovan.

## **3 Teori**

### **3.1 Författarens synsätt**

Utbildningen i miljövetenskap med inriktning mot kvalitet, säkerhet och hälsa samt ledningssystem inom dessa områden, har gett mig ett holistiskt synsätt på företag och verksamheter. Jag tycker det är viktigt att kunna se helheten och för mig är det självklart att flera olika aspekter kan påverka en och samma företeelse inom en verksamhet.

Arbetet med den yttre miljön kan påverkas mycket negativt av ett eftersatt kvalitets- och arbetsmiljöarbete, även om man satsar stora resurser på att förbättra miljöarbetet. Låg kvalitet på produkter och tjänster, dålig arbetsmiljö och ett skralt miljöarbete leder också till onödiga kostnader. Företaget kanske måste göra stå för garantikostnader eller om-arbetningar av produkter, vilket leder till ökad materialförbrukning. Om arbetsmiljön är dålig kanske sjukskrivningar och personalomsättning ökar, vilket medför kostnader för nyrekrytering, produktionsnedsättning etc. Om man på företaget kanske inte är med-vetna om vilken miljölagstiftning som gäller, kan följden bli att lagöverträdelse sker och företaget blir straffat.

Ett svagt intresse från företagets sida för dessa områden kan också ge företaget minskade intäkter, då kunderna kanske väljer en leverantör med bättre miljö-, kvalitets- och arbetsmiljöarbete.

Jag anser att en hållbarhetsredovisning enligt GRI:s riktlinjer kan leda till en större integration av miljö- och arbetsmiljöfrågor i företaget. Ofta är det ekonomifrågorna som redovisas och övriga frågor tas om hand av "experter" på olika avdelningar. Där för de ett eget undanskymt liv vid sidan av den övriga verksamheten. Ett sätt att underlätta integrering och låta mjuka frågor vara med och styra i ett företag, som domineras av

---

<sup>13</sup> Green Cargo Års- och hållbarhetsredovisning 2002.

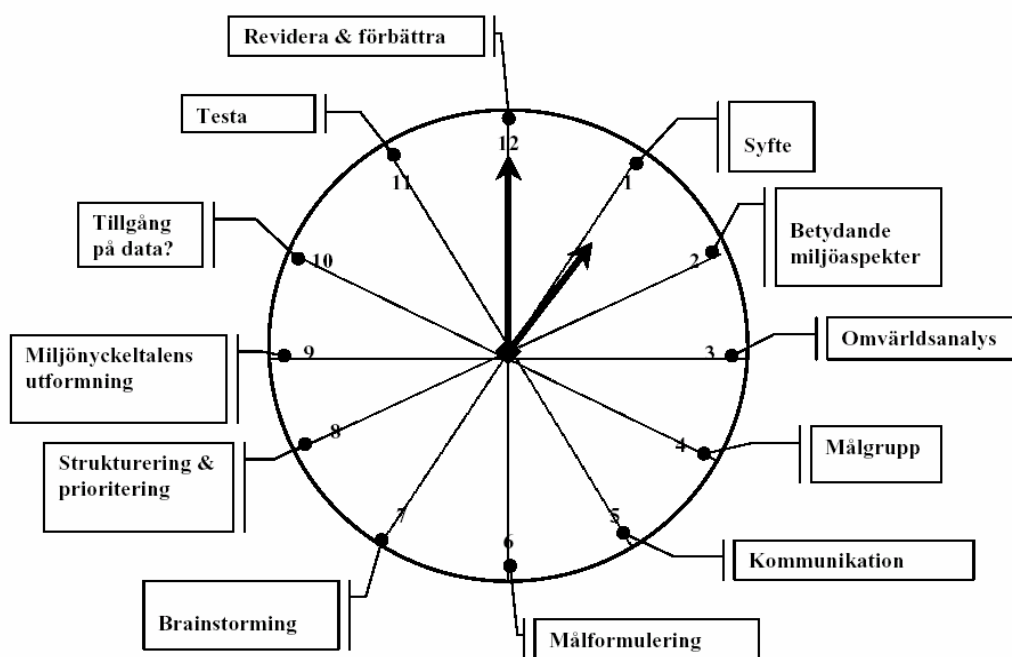
<sup>14</sup> Nätverket Transporter och Miljön, [www.ntm.a.se](http://www.ntm.a.se), 2003-05-07.

ekonomistyrningen, är att använda sig av metoder som balanserade styrkort och natur-ekonomi<sup>15</sup>.

Jag tror att miljö- och arbetsmiljöfrågor kommer att spela en allt större roll i framtiden, i konkurrensen om kunder och om kompetenta och engagerade medarbetare. Hög lön och hög status är inte allt utan företagets värderingar och handlingar blir också viktiga i valet av arbetsgivare. Därför tycker jag det är intressant med ”hållbar utveckling” och har valt att göra mitt examensarbete inom området.

### 3.2 Klockmodellen

För att ta fram förslag till integrerade nyckeltal kommer jag att använda en modell - Klockmodellen - framtagen av studenter vid Mälardalens Högskola<sup>16</sup>. Klockmodellen är framtagen för att steg för steg beskriva vad som bör beaktas vid utformning av miljönyckeltal. Efter att ha studerat de olika delarna i modellen ansåg jag att den, efter en anpassning till integrerade nyckeltal, med fördel kan användas i mitt examensarbete.



Figur 3.2.1 Klockmodellen, efter Ljung M m.fl. 2000.

<sup>15</sup> Bergström S. m.fl., 1998.

<sup>16</sup> Ljung M. m.fl. 2000.

Här beskrivs klockmodellens tolv steg, anpassade efter mitt examensarbete:

1. Syfte – Varför ska företaget utarbeta och redovisa integrerade nyckeltal?
2. Betydande ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekter – Det är viktigt att man mäter ”rätt” saker, det som är viktigast och mest betydande för företagets hållbara tillväxt och utveckling.
3. Omvärldsanalys – För att de integrerade nyckeltalen ska vara aktuella krävs en analys av vilka frågor som diskuteras i samhället. Uppdatering av de nyckeltal som presenteras bör göras regelbundet för att försäkra sig om att nyckeltalen är relevanta.
4. Målgrupp – Genom att målgruppen för de integrerade nyckeltalen definieras kan de integrerade nyckeltalen anpassas efter dess kompetens och göra nyckeltalen mer lättförståeliga.
5. Kommunikation – För att de integrerade nyckeltalen ska bli användbara och tas emot på ett positivt sätt krävs en aktiv tvåvägskommunikation med interna och externa intressenter.
6. Målformulering – De målen som tagits fram är främst till för internt bruk. Mitt examensarbete är inriktat mot att ta fram integrerade nyckeltal för extern redovisning och därför har jag hoppat över detta steg.
7. Brainstorming – I detta skede konstrueras de första förslagen på integrerade nyckeltal baserade på de betydande ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekter som tagits fram. Det är viktigt att låta alla idéer komma fram. Till exempel ska man inte låta sig begränsas av tillgången på information, eftersom den kanske inte ger grunden för de mest relevanta integrerade nyckeltalen.
8. Strukturering och prioritering – Efter brainstormingen måste resultatet från den struktureras och prioriteras för att se vilka integrerade nyckeltal som kan vara intressanta att presentera i hållbarhetsredovisningen.
9. De integrerade nyckeltalens utformning – I detta steg specificeras vad de olika integrerade nyckeltalen visar för att se om de förmedlar intressant och relevant information. Nyckeltalen bör inte vara för många till antalet eftersom de ska redovisas externt, risken är annars att målgruppen upplever informationen som alltför svår och omfattande.
10. Tillgång på data – Det kan vara svårt att få fram all data som krävs för att utforma relevanta och tillförlitliga integrerade nyckeltal. Kanske behöver nya rutiner läggas upp för insamling av den information som saknas.
11. Testa – Detta steg ingår inte i mitt examensarbete, men innebär att ta tid på sig att testa de integrerade nyckeltalen, som tagits fram, på målgruppen för att företaget ska få uppgifter om hur informationen som nyckeltalen ger uppfattas.



12. Revidera och förbättra – Detta steg ingår inte i mitt examensarbete, men är en naturlig del i ett förbättringsarbete. Målgruppens synpunkter tas tillvara och för att de integrerade nyckeltalen ska vara relevanta och aktuella bör de regelbundet uppdateras.

### **3.3 Omvärldsanalys**

Jag startade mitt arbete med en insamling och analys av synpunkter från olika intressenter då GRI förordar samspel med dessa. Dessa synpunkter kom i viss mån att påverka mina förslag till integrerade nyckeltal. Insamlingen syftar till att ta reda på vilken eller vilka aspekter av de ekonomiska, miljömässiga och sociala, som intressenterna anser är mest väsentliga för Schenker att redovisa i sin hållbarhetsredovisning.

De utvalda intressenterna kommer att få svara på ett antal frågor via e-post. Jag valde detta sätt att samla in synpunkterna på framför att t.ex. träffa intressenterna personligen för en intervju eller att göra en telefonintervju, därför att det hade tagit längre tid samt att jag bedömde att jag skulle få in de svar jag ville ha med ett frågeformulär, se Bilaga 2.

Exempel på Schenkers intressenter är kunder, anställda, ägare, långivare, underleverantörer, branschorganisationer, fackliga organisationer, allmänheten m.fl. Med hållbarhets-redovisningen vänder sig Schenker alla sina intressenter, men den är främst framtagen med tanke på kunder och anställda.

Därefter kommer jag att titta på Sveriges 15 miljökvalitetsmål samt aktuella frågor som tas upp i media, som trafiksäkerheten, sjukfrånvaron, kvinnliga chefer, miljöns påverkan på människors hälsa, olika miljöproblem m.m. Även olika rapporter från Vägverket om trafiksäkerhet, transporter och miljön samt material från NyckeltalsInstitutet kommer att studeras.

### **3.4 Andra grunddata**

Till grund för hur jag ska komma fram till vilka integrerade nyckeltal som kan vara av värde att redovisa för Schenker AB kommer också mina litteraturstudier samt den information som finns att hämta på internet att ligga.

Schenkers verksamhet beaktas liksom de betydande miljöaspekter som framkommit vid miljöutredningar samt företagets mål för medarbetare

### **3.5 Kommunikation**

Jag tog först fram olika indikatorer och enheter, baserade på intressenternas synpunkter och andra grunddata. Dessa kombinerades på olika sätt genom en "brainstorming" för att ta fram arbetsunderlaget.

De första grundläggande förslagen på integrerade nyckeltal kommer jag att diskutera med de Schenkeranställda, som ingår i den grupp som tar fram Schenkers hållbarhetsredovisning 2002. Dessa arbetar på miljö-, marknads-, personal- och ekonomiavdelningarna. Jag kommer även att samtala med miljöchefen på Schenker AG (koncernnivå). Min tanke med att diskutera är inte enbart att få åsikter om dem utan även att få nya idéer samt att jag får berätta hur jag har tänkt och vad jag strävar efter att det enskilda nyckeltalet ska redogöra för. Jag kan också få indikationer på vilken kunskap som finns inom företaget innan jag väljer att kontakta externa "experter".

Synpunkterna som kommer upp i diskussionerna kommer jag att beakta när jag väljer vilka förslag som till slut presenteras.

### **3.6 Min avsikt med de integrerade nyckeltalen**

Det är viktigt att beakta ett helhetsperspektiv. Jag vill visa att det inte endast är de finansiella aspekterna som är viktiga för ett företag utan även de mjukare miljömässiga och sociala aspekterna. Mina studier har givit mig en bred bakgrund inom miljö, kvalitet, säkerhet och hälsa, därför har jag för avsikt att visa ett samband mellan de olika integrerade nyckeltalen som presenteras samt vilka kostnader de kan medföra.

## **4 Empiri**

### **4.1 Samspel med intressenter**

Min handledare på Schenker AB gav förslag på lämpliga intressenter och av dem valde jag ut fem olika - Svenskt Papper AB, Atlet AB, en anställd på Schenker AB:s terminal i Bäckebo, Ecoplan AB och Schenker Consulting AB.

Svenskt Papper AB och Atlet AB är Schenkers kunder och de har själva gjort leverantörsbedömningar av Schenker AB:s miljöarbete.

Representanten ur personalen valdes ut därför att Schenker med sin hållbarhetsredovisning vänder sig till sina anställda samt att jag vill ha deras syn på vad som är viktigt i Schenkers hållbarhetsarbete.

Ecoplan AB och Schenker Consulting AB är båda konsultföretag som säljer tjänster inom bland annat miljöområdet. Schenker Consulting omfattas dessutom av Schenkers hållbarhetsredovisning.

Jag tog en första kontakt med de utvalda intressenterna via telefon, för att fråga om de var villiga att svara på frågorna. Därefter skickades frågeformuläret, se Bilaga 2, till dem via e-post.

Tre av intressenterna skickade snabbt in sina svar, men två av dem hörde jag inget ifrån, trots påtryckningar. Därför kontaktades två nya intressenter, bland dem ännu en anställd, då jag inte fått svar från den första personalrepresentanten. Jag valde också ut

en ny kund, COOP Forum Sverige, därför att jag anser att de har en stark miljöprofil. Personalrepresentanten svarade, men inte COOP Forum Sverige.

De svar som skickats in var mycket intressanta och detaljerade, och jag beslöt därför att inte kontakta fler intressenter. Även tidsaspekten påverkade mitt beslut.

Svaren sammanställdes, se Bilaga 3, för att se vilka aspekter respondenterna ansåg vara mest väsentliga att redovisa med de integrerade nyckeltalen.

## **4.2 Insamling av andra grunddata**

Insamlingen av grunddata har till största del inriktat sig på att studera rekommendationer för hur nyckeltal i allmänhet bör konstrueras och utformas, eftersom det finns mycket lite litteratur som behandlar integrerade nyckeltal. Litteratur som tar upp områdena miljö- och hållbarhetsredovisning samt indikatorer (nyckeltal) för miljö och personal har också studerats. För närmare information se referensförteckningen i avsnitt 11.

Jag har också studerat Schenkers och andra företags miljö- och hållbarhetsredovisningar, dels sådana som följer GRI:s riktlinjer<sup>17</sup>, dels de enda, som jag kunnat få fram inom transportbranschen<sup>18</sup>. Jag har försökt se hur de gått tillväga, för att få idéer till hur de integrerade nyckeltalen skulle kunna se ut för Schenkers del.

Aktuella frågor som tas upp i media och som kan kopplas samman med Schenkers verksamhet har också beaktats. Exempel är trafiksäkerhet, sjukfrånvaro, arbetsmiljö, kvinnliga chefer, yttre miljöns påverkan på människors hälsa osv.

Jag har läst rapporter från statliga verk och myndigheter som handlar om Gröna Nyckeltal för en ekologiskt hållbar utveckling, Sveriges 15 Miljökvalitetsmål samt Vägverkets olika rapporter om trafiksäkerhet, transporter och miljön. Även material från Nyckeltals-Institutet, som tar fram och gör regelbundna mätningar av personalekonomiska nyckeltal, har studerats.

Grunddata från Schenker har utgjorts av en genomgång av Schenkerkoncernens organisation samt besök och rundvandring på Schenkers terminal i Bäckebo, Göteborg. Förståelse för hur organisationen fungerar har jag även fått genom samtal med anställda. Företagets betydande miljöaspekter samt de mål man satt upp för medarbetarna har studerats. Jag har också undersökt och letat mig igenom Schenker AB:s hemsida, [www.schenker.se](http://www.schenker.se), samt företagets intranät, kallat Nova, i jakt på information.

---

<sup>17</sup> Hållbarhetsredovisningar från ABB, Atlas Copco AB, Electrolux, ITT Flygt, Scandinavian Airline Systems, Volvo, alla från år 2001.

<sup>18</sup> Miljöredovisning från Danzas 2001 samt Års- och hållbarhetsredovisning från Green Cargo 2002.

Efter denna informationsinsamling gjordes en sammanställning av indikatorer som baserar sig på följande grunder. Indikatorerna presenteras närmare i avsnitt 5.

1. De synpunkter som intressenterna lämnade via frågeformuläret, se Bilaga 2.
2. Aktuella frågor som tas upp i medier och som har koppling till ett transportföretags verksamhet. Ex. trafiksäkerhet, sjukfrånvaro, kvinnliga chefer, miljöproblemen och deras påverkan på människors hälsa m.m.
3. GRI:s riktlinjer 2002.
4. Schenkers betydande miljöaspekter, se Bilaga 4.
5. Sveriges 15 Miljökvalitetsmål<sup>19</sup>.
6. Vägverkets olika rapporter om trafiksäkerhet, transporter och miljön.
7. Schenkers mål för medarbetare, se Bilaga 4.
8. Arbetsvillkorindex från NyckeltalsInstitutet<sup>20</sup>, se Bilaga 5.

## **5 Indikatorer av redovisningsvärde för Schenker**

Här presenteras de indikatorer som jag anser bör redovisas med hjälp av de integrerade nyckeltalen. Samtliga punkter har tagits fram med utgångspunkt från Schenkers verksamhet.

Efter varje indikator presenteras siffran/siffrorna för den/de poster (1 – 8) som motiverar den.

### **5.1 Bränsleförbrukning**

Bränsleförbrukningen är intressant att följa upp eftersom Schenkers största verksamhet är landtransporter med lastbil. Till största del används diesel som bränsle vid transporterna, vilken framställs ur råolja räknas till de ändliga, icke-förnyelsebara resurserna på jorden. Bränsleförbrukningen påverkar utsläppen av fossil koldioxid och andra miljö- och hälsoskadliga ämnen.

Denna indikator är relevant för Schenker att redovisa med avseende på: 1 – 6.

### **5.2 Utsläpp av fossil koldioxid (CO<sub>2</sub>)**

Fossil koldioxid bildas vid förbränning av fossila bränslen, och bidrar till växthuseffekten<sup>21</sup> som är ett av dagens största miljöproblem. Transportsektorn står för en betydande del av de fossila koldioxidutsläppen.

---

<sup>19</sup> Läs om Sveriges 15 miljömål på [www.miljomal.nu](http://www.miljomal.nu), 2003-04-22.

<sup>20</sup> NyckeltalsInstitutet vill effektivisera organisationers verksamhet genom analyser av nyckelresursen personal, [www.nyckeltalsinstitutet.se](http://www.nyckeltalsinstitutet.se).

Jag skiljer här på fossil koldioxid och koldioxid som bildas vid förbränning av förnyelsebara bränslen, till exempel biogas, för att kunna se hur en eventuell övergång till förnyelsebara bränslen påverkar nyckeltalet.

Denna indikator är relevant för Schenker att redovisa med avseende på: 1 – 6.

### **5.3 Energianvändning**

Miljön påverkas på olika sätt beroende på vilket energislag som används. Schenker utnyttjar till största del icke-förnyelsebara energikällor<sup>22</sup> som fossila bränslen. Dessa bidrar till växthuseffekten, försurning, bildandet av marknära ozon samt har negativ inverkan på människors hälsa, se avsnitt 5.5 nedan. Energin som används inom Schenker fördelar sig med ca 91% på drivmedel och ca 9% på fastigheter<sup>23</sup>.

Denna indikator är relevant för Schenker att redovisa med avseende på: 1 – 6.

### **5.4 Miljöförbättrande åtgärder**

Med miljöförbättrande åtgärder menar jag företagets satsningar för att höja sin miljöprestanda. Exempel på en kan vara inköp av motorvärmare, sorteringskärl för avfall, byte till lågenergilampor etc.

Denna indikator är relevant för Schenker att redovisa med avseende på: 1 – 6.

### **5.5 Utsläpp av hälsoskadliga ämnen**

**Kväveoxider** (NO<sub>x</sub>) är ett samlingsnamn för kväveoxid (NO) och kvävedioxid (NO<sub>2</sub>). Ämnena bildas vid förbränning av till exempel fossila bränslen, och bidrar till försurning av mark och vatten, övergödning av sjöar och vattendrag samt medverkar vid bildandet av marknära ozon<sup>24</sup>. Att det finns ett tydligt samband mellan kvävedioxid och lungcancer visar en omfattande medicinsk hälsostudie i Stockholms län på<sup>25</sup>.

**Lättflyktiga organiska ämnen**, förkortas VOC, är ett samlingsnamn för en del av de ämnen som bildas vid förbränning av bland annat fossila bränslen. Dessa bidrar till bildandet av marknära ozon samt påverkar människors hälsa negativt<sup>26</sup>.

Utsläppen av **partiklar** (PM10)<sup>27</sup> inverkar negativt på människors hälsa vid inandning och är främst ett lokalt miljöproblem. Partiklar kommer från många olika källor, till

---

<sup>21</sup> Naturvårdsverket, Vägskäl för miljön, 1998.

<sup>22</sup> Personlig kommentar Trouvé J., Schenker AG, 2003-04-22.

<sup>23</sup> Personlig kommentar Jadsén-Holm M., Schenker AB, 2003-05-08.

<sup>24</sup> Naturvårdsverket, Vägskäl för miljön, 1998.

<sup>25</sup> Länsstyrelsen i Stockholms län, [www.ab.lst.se](http://www.ab.lst.se), 2003-05-08.

<sup>26</sup> Naturvårdsverket, Vägskäl för miljön, 1998.

<sup>27</sup> Inandningsbara partiklar har vanligtvis en storlek på ca 10 µm (0,01 mm). De största partiklar som kan tränga ner i lungorna har en diameter kring 20 µm. Luftens innehåll av partiklar med en storlek på 10µm (0,01 mm) brukar betecknas som PM10 (Particulate Matter 10). [www.ab.lst.se](http://www.ab.lst.se), 2003-05-08.

exempel förbränning av fossila och biobränslen, väg- och fordonsslitage, skogsbränder, havssalt, ökensand och andra jordmaterial.

Dessa tre grupper av ämnen påverkar tillsammans främst människors hälsa negativt<sup>28</sup> och det är framför allt därför jag valt att presentera denna indikator, men den kan givetvis även användas ur miljösynpunkt.

Marknära ozon bildas av bilavgaser (NO<sub>x</sub> och VOC) under inverkan av solljus och kan orsaka huvudvärk, ögonirritationer och andningsbesvär. Det skadar också växter, särskilt odlade grödor, och tillväxten minskar<sup>29</sup>.

Partiklarna i utsläppen ger hälsoeffekter som astma, lungcancer och hjärt/kärl- och lungsjukdomar<sup>30</sup>.

Utsläppen av dessa ämnen drabbar inte bara anställda vid terminalerna, då lastbilarna kommer dit för lastning och lossning och i samband med detta kan gå på tomgång, utan även allmänheten påverkas.

Denna indikator är relevant för Schenker att redovisa med avseende på: 1 – 8, men det är främst hälsoaspekten jag vill komma åt.

## **5.6 Jämställdhet**

Generellt kan man säga att genom att balans råder mellan könen får man ett bättre ledarskap. Kvinnor och män tillför olika kvaliteter och utövar sitt ledarskap på olika sätt. Att inte låta till exempel kvinnor vara representerade på poster som chefer, arbetsledare m.m. är att inte dra nytta av hela den kapacitet som finns.

Bland annat kan en outnyttjad potential finnas i unga kvinnor som inte vågar eller tror att de kan om de inte har kvinnliga förebilder.

Jämställdheten är lagstadgad i Jämställdhetslag (1991:433). Där står bland annat att arbetsgivaren genom utbildning, kompetensutveckling och andra användbara åtgärder ska gynna en jämn fördelning mellan kvinnor och män i skilda typer av arbete och inom olika kategorier av arbetstagare. För närvarande debatteras möjligheten att lagstifta om kvotering kring sammansättningen av de börsnoterade företagens styrelser om detta inte regleras på frivillig basis.

Denna indikator är relevant för Schenker att redovisa med avseende på: 1 – 3,8.

---

<sup>28</sup> Länsstyrelsen i Stockholms län, [www.ab.lst.se](http://www.ab.lst.se), 2003-05-08.

<sup>29</sup> Naturvårdsverket, Vägskäl för miljön, 1998.

<sup>30</sup> Länsstyrelsen i Stockholms län, [www.ab.lst.se](http://www.ab.lst.se), 2003-05-08.

## 5.7 Trafikolyckor

Företaget bör inte bara se till olycksfrekvensen utan även till de kostnader som olyckan kan föra med sig för t.ex. produktionsstopp, sjukfrånvaro, rehabilitering, rekrytering osv.

Jag rekommenderar att använda samma definitioner av trafikolyckor som Vägverket gör på sin hemsida<sup>31</sup>.

### **Vägtrafikolycka:**

Händelse som inträffat i trafik på väg, där minst ett fordon i rörelse varit inblandat och som lett till person- eller egendomsskador.

### **Dödad i vägtrafikolycka:**

Person som avlider inom 30 dagar efter olyckan. Personen ska ha avlidit som en direkt eller indirekt följd av olyckan.

### **Svårt skadad i vägtrafikolycka:**

Person som fått brott, krosskada, sönderslitning, allvarlig skärskada, hjärnskakning eller inre skada eller andra skador som väntas medföra intagning på sjukhus. Övriga skador betecknas som lindriga.

Denna indikator är relevant för Schenker att redovisa med avseende på: 1 – 2, 7 – 8.

## 5.8 Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaron kan vara ett mått på hur bra arbetsmiljön är hos ett företag<sup>32</sup>. Det är av intresse att följa upp denna aspekt utifrån företagets perspektiv, men även för anställda och de som söker arbete hos företaget.

Indikatorn bör delas in i lång- och korttidssjukfrånvaro. Korttidssjukfrånvaron (<15 dagar) kostar betydligt mer per dag för arbetsgivaren än långtidssjukfrånvaro (>14 dagar). Långtidssjukfrånvaron kan generera kostnader i form av vikarier och rekrytering av vikarier, produktionsstörningar, rehabilitering osv. Korttidssjukfrånvaron är intressant att mäta eftersom en ökning av den är ett tidigt tecken på att det är något som är fel.

Denna indikator är relevant för Schenker att redovisa med avseende på: 1 – 2, 7 – 8.

## 5.9 Arbetsmiljöförbättrande åtgärder och personalinvestering

En arbetsmiljöförbättrande åtgärd är sådana insatser som förbättrar arbetsmiljön både fysiskt och psykiskosocialt. Det behöver inte vara i förebyggande syfte och anledningen behöver inte vara att få intäkter i framtiden. En arbetsmiljöförbättrande åtgärd kan till exempel vidtas om lagen skulle kräva det. Exempel på åtgärder kan vara utbildningar i ledarskap och systematiskt arbetsmiljöarbete för chefer, (att anpassa arbetsplatsen för en

---

<sup>31</sup> Vägverkets hemsida, [www.vv.se](http://www.vv.se).

<sup>32</sup> NyckeltalsInstitutets Arbetsvillkorindex, [www.nyckeltalsinstitutet.se](http://www.nyckeltalsinstitutet.se).

långtidssjukskriven som kommer tillbaka till arbetet), att genom utbildningar och andra insatser uppmärksamma den psykosociala arbetsmiljön för personalen osv.

En personalinvestering definieras som en satsning företaget gör idag för att få intäkter i framtiden genom t.ex. produktivitetshöjning, minskad sjukfrånvaro, ökad trivsel m.m. Denna indikator är framförallt intressant för anställda och framtida anställda på företaget, men även för företagsledningen.

Exempel på vad jag anser vara personalinvesteringar är:

- Kompetensutveckling/utbildning.
- Friskvård och andra hälsofrämjande åtgärder.
- Betalda kafferaster och personalfester.
- Förebyggande åtgärder som höj- och sänkbara skrivbord.

Personalinvesteringarna är en del av personalkostnaderna. Definitionen av den sistnämnda kan vara att endast låta de direkta kostnaderna ingå. Vilka är t.ex. löner, sociala avgifter, sjukfrånvaro, personalomsättning och personalinvesteringar m.m. Indirekta personalkostnader kan vara kostnader för lokaler, administrativ personal osv.

Dessa indikatorer är relevanta för Schenker att redovisa med avseende på: 1 – 3, 7 – 8.

### **5.10 Överblick över utvalda indikatorer**

- Bränsleförbrukning.
- Utsläpp av fossil koldioxid.
- Energianvändning.
- Miljöförbättrande åtgärder.
- Utsläpp av hälsoskadliga ämnen.
- Kvinnliga chefer.
- Trafikolyckor.
- Sjukfrånvaro.
- Arbetsmiljöförbättrande åtgärder och personalinvestering.



## **6 Enheter för presentation av indikatorer**

Här presenteras de enheter som valts ut för att tillsammans med ovanstående indikatorer främst bilda de korsrelaterade nyckeltalen. Enheterna möjliggör också att nyckeltalen kan jämföras över tid samt mellan företag och branscher<sup>33</sup>.

### **6.1 Antal anställda**

Kravet på jämförbarhet uppfylls om indikatorerna sätts i förhållande till antal anställda. Det gäller att vara uppmärksam på förändringar av resultatet som nyckeltalet visar då det kan bero på att förändringar i personalantal och sammansättning. Till exempel om mer administrativ personal anställs. Nyckeltalet blir även vilseledande om jämförelser görs mellan verksamheter som är olika personalintensiva.

### **6.2 Transportarbete**

Företagets utförda transportarbete, vilket mäts i tonkilometer, som enhet möjliggör jämförelser mellan transportföretag. Det gör det också möjligt att jämföra över tid, då en tonkilometer är ett konstant mått. Av dessa anledningar anser jag att transportarbetet är den mest användbara enheten i detta sammanhang.

#### **6.2.1 Fraktdragande vikt**

Om det som i Schenkers fall inte är möjligt att beräkna företagets transportarbete, kan istället den transporterade volymen eller vikten (fraktdragande) användas. Se avsnitt 2.5 för ordförklaring.

Skrymmande gods tar större plats på lastbäraren än s.k. normalgoods. För att hantera detta i olika sammanhang, exempelvis för att taxera godset till kund eller för att ange ett mått i miljösammanhang omvandlas godsets volym med en så kallad skrymmefaktor. Godset har nu fått en ”fraktdragande vikt.”

### **6.3 Ekonomisk omsättning**

Omsättning har valts som enhet dels för att den ger möjlighet till jämförelser mellan olika företag och branscher, dels på grund av att det är ett allmänt vedertaget mått. Omsättning är dock ingen särskilt bra indikator vid jämförelser över tid, men kan användas om man tar hänsyn till valutans varierande värde samt företagets skiftande pris-sättning i tolkningen av indikatorn.

Omsättning är även med som indikator för att visa företagets andel på marknaden.

---

<sup>33</sup> Jansson E., m.fl. 2000.

## **7 Diskussion av förslag**

När indikatorer och enheter var fastställda gjorde jag en ”brainstorming” där de första grundförslagen på integrerade nyckeltal togs fram. Dessa förslag diskuterade jag med de anställda som ingår i den grupp som arbetar med att ta fram Schenkers hållbarhetsredovisning för år 2002 samt miljöchefen på Schenker AG.

Att jag valde dessa personer är för att de känner till GRI:s riktlinjer samt att de är insatta i begreppet ”hållbar utveckling”.

Under diskussionerna med dem kom många olika intressanta synpunkter fram. Jag fick en del idéer till nya förslag som kan vara värda att presentera i en hållbarhetsredovisning för Schenker. En del av de integrerade nyckeltal som jag föreslagit kunde jag gallra ut efteråt. Orsakerna var bland annat att de kunde tolkas som Schenkers prissättning av sina tjänster, att ett integrerat nyckeltal visade på samma sak som ett annat, att nyckeltalen var svårtolkade etc.

## **8 Beräkning och datainsamling**

I detta kapitel redovisar jag de uppgifter som krävs för att beräkna de indikatorer och enheter som bygger upp de olika integrerade nyckeltalen. Samtliga indikatorer beräknas på årsbasis.

En beskrivning lämnas också av vilken information som finns tillgänglig dagsläget inom Schenker AB, samt vilken som är nödvändig att samla in och hur för att kunna beräkna nyckeltalen på ett idealiskt sätt.

För samtliga integrerade nyckeltal rekommenderas att ett basår väljs som utgångspunkt för att mäta förbättringar och kunna göra jämförelser från år till år.

### **8.1 Bränsleförbrukning**

Indikatorn för bränsleförbrukning beräknas på den sammanlagda mängden förbrukat bränsle.

Exakt information finns tillgänglig i dagsläget för inrikestrafiken. För utrikestrafiken får ett beräknat värde användas.

### **8.2 Utsläpp av fossil koldioxid (CO<sub>2</sub>)**

Indikatorn för utsläpp av fossil koldioxid bör beräknas på alla företagets aktiviteter, som förbrukning av fossila bränslen, elanvändning, fjärrvärme etc. vid transporter, för uppvärmning av terminaler och nedkylning av fryslager samt administrativ verksamhet<sup>34</sup>.

---

<sup>34</sup> Jansson E. m.fl., 2000.

Vid beräkning av utsläppen av fossil koldioxid från elanvändning och fjärrvärme behöver man ta kontakt med sin elleverantör för att få uppgift om hur energin produceras. Utsläppen av fossil koldioxid är proportionellt mot förbrukningen av fossila bränslen.

Exakta värden kan vara svårt att få fram till denna indikator, då jag anser att aktiviteter som i till exempel Schenkers fall transporter med järnväg skulle innebära att man ser hur stor andel av transporterna som sker med diesellok samt hur stor andel av den enskilda transporten som hör till företaget. Problemet är detsamma när det gäller sjö- och flygtransporter. Jag förordar ändå att hänsyn tas till de totala utsläppen av fossil koldioxid.

Uppgifter för beräkning av indikatorn finns tillgängliga i dagsläget förutom för de transporter som sker med sjö-, flyg- och järnvägstrafik. Man bör vara uppmärksam på att skilja mellan fossil koldioxid och koldioxid från förnyelsebara bränslen.

### **8.3 Energianvändning**

Indikatorn för energianvändning baseras på energikonsumtion för transporter, terminaler och administrativ verksamhet. För samtliga transportslag baseras energikonsumtionen på mängd förbrukade drivmedel samt elförbrukning (för eldrivna tåg). Terminalernas, lagrens och den administrativa verksamhetens energikonsumtion tas fram genom antal fakturerade kWh (el och fjärrvärme) samt mängd förbrukad eldningsolja.

Värden för de olika bränsleslagens energiinnehåll krävs för att kunna beräkna energianvändningen.

Uppgifter för att beräkna indikatorn finns inte tillgängliga i dagsläget, exakt bränsleåtgång saknas för utrikestransporter. Ett värde kan dock uppskattas.

### **8.4 Miljöförbättrande åtgärder**

Indikatorn för miljöförbättrande åtgärder beräknas på den sammanlagda summan av kostnaderna för åtgärderna.

Information för att beräkna indikatorn finns tillgängliga i dagsläget.

Det kan dock vara svårt att få fram data för jämförelse med andra företag till detta nyckeltal. Kanske skulle det kunna vara en fråga för Transportindustriförbundet, som i sin tur kunde ligga på SCB om insamling av information.

## 8.5 Utsläpp av hälsoskadliga ämnen

Indikatorn för utsläpp av kväveoxider (NO<sub>x</sub>), lättflyktiga organiska ämnen (VOC), och partiklar bör beräknas på företagets totala förbränning av fossila och förnybara bränslen vid transporter, terminaler och administrativ verksamhet<sup>35</sup>.

När indikatorerna tas fram är det viktigt att hänsyn tas till hur mycket bränsle som förbrukats av respektive fordon, eftersom Euroklass och vilken typ av reningssystem de är utrustade med påverkar utsläppen. Även för utsläpp från fasta förbränningsanläggningar bör hänsyn tas till anläggningens ålder och reningssystem.

Samtliga uppgifter för att beräkna indikatorn finns inte tillgängliga i dagsläget. Insamling av uppgifter krävs angående bränsleförbrukning per fordon, typ av bränsle, fordonets Euroklass samt reningssystem.

## 8.6 Jämställdhet

För indikatorn jämställdhet görs en uppdelning mellan antal kvinnliga chefer per antal kvinnliga anställda och antal kvinnliga chefer per det totala antalet chefer. En låg andel kvinnliga chefer av det totala antalet chefer behöver inte vara negativt om det är i en mansdominerad bransch. I verkligheten är det ofta tvärtom. I kvinnodominerade verksamheter som sjukvården är det oftare män som har en chefsställning.

Uppgifter om antal anställda, andel kvinnor respektive män och andel kvinnor i arbetsledande ställning finns tillgängliga inom Schenker i dagsläget.

## 8.7 Trafikolyckor

Jag rekommenderar att använda samma definitioner av trafikolyckor som Vägverket gör på sin hemsida<sup>36</sup>.

Information för att kunna beräkna antal trafikolyckor finns inte tillgänglig i dagsläget. Eventuellt kan en ny rutin behöva skapas för att samla in data.

## 8.8 Sjukfrånvaro

Beräkningsunderlag till indikatorn sjukfrånvaro finns tillgänglig i dagsläget.

För att ge företaget extra motivation att arbeta för att sänka sjukfrånvaron kan vara att mäta frånvarokostnaderna. Vad kostar det företaget att ha en person sjukskriven?

## 8.9 Arbetsmiljöförbättrande åtgärder och personalinvestering

Företaget bör ta fram en klar definition av vad som menas med arbetsmiljöförbättrande åtgärd och personalinvestering

---

<sup>35</sup> Jansson E. m.fl., 2000.

<sup>36</sup> Vägverkets hemsida, [www.vv.se](http://www.vv.se).

Beräkningsunderlag till indikatorerna finns tillgänglig i dagsläget, men ej uppdelade på poster för arbetsmiljöförbättrande åtgärd och personalinvestering.

### **8.10 Antal anställda**

Beräkning görs av genomsnittligt antal anställda under ett år.

Uppgifter finns tillgängliga i dagsläget.

### **8.11 Transportarbete**

För att beräkna företagets transportarbete, som mäts i tonkilometer, krävs information om hur många ton som transporterats samt den transporterade sträckan i kilometer.

För Schenkers del finns idag uppgifter om vikten som transporterats, men information angående antal kilometer finns inte. Här krävs en komplettering av befintliga datasystem för att klara informationsinsamlingen.

#### **8.11.1 Skrymmeberäkning - Fraktdragande vikt**

Sändningens verkliga vikt och volym behövs för beräkning av fraktdragande vikt. Se avsnitt 2.5 för ordförklaring.

Information för beräkning finns tillgänglig i dagsläget.

### **8.12 Ekonomisk omsättning**

Beräkningen av marknadsandelar baseras i Schenkers fall på och Dun & Bradstreets<sup>37</sup> sammanställning över de tio största företagen i branschen.

Beräkningsunderlag till enheten ”omsättning” finns tillgängligt i dagsläget.

---

<sup>37</sup> <http://dbsweden.dnb.com/Swedish/default.htm>, 2003-05-14.

## 9 Förslag till integrerade nyckeltal

Nedan presenteras mina förslag till integrerade nyckeltal som jag tycker är av värde att redovisa för Schenker AB. Förslagen grundar sig på de indikatorer och enheter som presenterats ovan och har diskuterats med anställda på miljö-, marknads-, personal- och ekonomiavdelningarna på Schenker AB samt miljöchefen på Schenker AG (koncernnivå).

De olika integrerade nyckeltalen visar inte var för sig på företagets hållbara utveckling utan det är tolkningen av samtliga nyckeltal tillsammans som ger en bild av den.

### 9.1 Systemrelaterade nyckeltal

De systemrelaterade nyckeltal som presenteras nedan ska alla sättas i relation till eller jämföras med motsvarande värden från ett större sammanhang, som branschgenomsnitt eller Sverigerelaterat etc. för att de ska kallas systemrelaterade nyckeltal. Se Bilaga 6 för en översikt.

#### MARKNADSANDEL

Företagets nettoomsättning/Totala omsättningen i branschen

Anges för att visa Schenkers andel av den svenska marknaden. Företagets omsättning i Sverige sätts i förhållande till den totala omsättningen i branschen.

#### SNÄLHETSMÅTT

Företagets drivmedelsförbrukning i liter/Totala förbrukningen i branschen och Sverige

För att visa Schenkers andel av drivmedelsförbrukningen jämfört med andra företag i branschen och i Sverige totalt.

#### UTSLÄPP TILL LUFT

Företagets utsläpp av fossil koldioxid i ton/Totala utsläppen i branschen och i Sverige

Nyckeltalet visar företagets andel av utsläppen av fossil koldioxid jämfört med andra företag i branschen och totalt i Sverige.

#### ENERGIKONSUMTION

Företagets totala energikonsumtion i kWh inkl. drivmedelsförbrukning/Branschens totala energikonsumtion

Företagets totala energikonsumtion i kWh exkl. drivmedelsförbrukning/ Branschens och Sveriges totala energikonsumtion

Detta nyckeltal visar Schenkers andel av energikonsumtionen i förhållande till branschen och Sverige.

#### MILJÖENGAGEMANG

Antal kronor som företaget satsar på miljöförbättrande åtgärder/Företagets omsättning

Detta integrerade nyckeltal visar Schenkers satsningar på miljö, och ska jämföras med motsvarande värden för andra företag i samma bransch eller i Sverige.

#### HÄLSOSKADLIGA UTSLÄPP

Företagets utsläpp av NO<sub>x</sub>, VOC och partiklar i ton/Totala utsläpp i branschen och i Sverige

Nyckeltalet visar hur stor andel av de hälsoskadliga utsläppen av NO<sub>x</sub>, VOC och partiklar, som Schenker står för inom branschen och i Sverige.

#### KVINNOR I ARBETSLEDANDE STÄLLNING, ALTERNATIV 1

Antal kvinnor i arbetsledande ställning på företaget/Totalt antal anställda kvinnor på företaget

Nyckeltalet visar proportionen av Schenkers kvinnliga anställda som har en arbetsledande ställning, och ska jämföras med motsvarande värden för andra företag i samma bransch eller i Sverige.

#### KVINNOR I ARBETSLEDANDE STÄLLNING, ALTERNATIV 2

Antal kvinnor i arbetsledande ställning på företaget/Totalt antal anställda i arbetsledande ställning på företaget

Nyckeltalet visar hur stor andel av Schenkers anställda i arbetsledande ställning som är kvinnor. Detta ska jämföras med motsvarande värden för andra företag i samma bransch eller i Sverige.

#### TRAFIKSÄKERHET

Antal trafikolyckor där företaget är inblandat/Företagets transportarbete (i tonkm)

Detta nyckeltal visar Schenkers inblandning i olyckor relaterat till utfört arbete och jämförs med företag i branschen.

#### SJUKFRÅNVARO

Företagets sjukfrånvaro i antal timmar/Företagets totala årsarbetstid

Nyckeltalet bör delas upp i lång- och korttidssjukfrånvaro för att få ut maximal information. Visar hur stor sjukfrånvaron är i procent av årsarbetstiden bland Schenkers anställda, och ska jämföras med motsvarande värden för andra företag i samma bransch eller i Sverige.

#### ARBETSMILJÖENGAGEMANG

Antal kronor som företaget satsar på arbetsmiljöförbättrande åtgärder/Företagets omsättning

Detta nyckeltal visar Schenkers satsning på arbetsmiljöförbättrande insatser jämfört med andra företag i samma bransch och i Sverige.

## **9.2 Korsrelaterade nyckeltal**

I de korsrelaterade nyckeltal som presenteras nedan relateras en av företagets ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekter till någon av de andra. Se Bilaga 7 för en översikt.

### DRIVMEDELSFÖRBRUKNING

Företagets drivmedelsförbrukning i liter/Företagets transportarbete (i tonkm)

Visar hur effektivt företagets drivmedelsförbrukning är i relation till transportarbetet.

### UTSLÄPP TILL LUFT

Företagets utsläpp av fossil koldioxid i ton/Företagets transportarbete (i tonkm)

Nyckeltalet visar företagets utsläpp av fossil koldioxid i förhållande till företagets transportarbete.

### MILJÖENGAGEMANG

Miljöförbättrande åtgärd i kr/Företagets omsättning

Det integrerade nyckeltalet visar hur många procent av omsättningen företaget satsar på miljöförbättrande åtgärder.

### HÄLSOSKADLIGA UTSLÄPP

Företagets utsläpp av NO<sub>x</sub>, VOC och partiklar i ton/Företagets transportarbete (i tonkm)

Nyckeltalet visar utsläppen av de hälsofarliga ämnena NO<sub>x</sub>, VOC och partiklar relaterat till företagets transportarbete.

### TRAFIKSÄKERHET

Antal trafikolyckor där företaget är inblandat/Företagets transportarbete (i tonkm)

Nyckeltalet visar hur ofta Schenker är inblandat i trafikolyckor i förhållande till hur mycket man transporterat och hur långt.

### ARBETSMILJÖENGAGEMANG

Arbetsmiljöförbättrande åtgärd i kr/Företagets omsättning

Visar hur stor andel av omsättningen som företaget satsar på arbetsmiljöförbättrande åtgärder.

### PERSONALINVESTERINGAR

Företagets personalinvesteringar i kr/Totala personalkostnader

Visar hur stor andel av de kostnader företaget har för sin personal som är personalinvesteringar, det vill säga satsningar för att i framtiden minska kostnaderna/öka intäkterna.



## **10 Diskussion**

De föreslagna integrerade nyckeltalen kan, när de ses som en helhet, redovisa Schenker AB:s arbete för en hållbar utveckling, men det är svårt att uppfylla GRI:s önskan om jämförbarhet mellan olika företag. Att ta fram ett eller några få integrerade nyckeltal som självständigt visar företagets hållbarhetsarbete har inte varit möjligt inom ramen för den begränsade tid som står till förfogande för detta examensarbete.

Om den intressentundersökningen jag gjorde i mitt examensarbete genomförts på ett annat sätt hade förmodligen ett annorlunda resultat uppnåtts. De intressenter som valdes ut att svara på frågorna utgjordes av en majoritet av personer som på något sätt är engagerade inom miljöområdet. Det påverkade troligtvis att synpunkterna från dem till största del berörde miljöfrågorna.

Jag hade också problem med att få in svar från alla intressenter, endast fyra av sju tillfrågade svarade. Det kan ha berott på den metod jag använde mig av, att skicka frågorna via e-post efter en första kontakt via telefon, inte var tillräckligt effektiv. Det var dock synd att inte fler av intressenterna svarade på mitt frågeformulär, då Schenkers transporter kan vara av betydelse för företagets miljöpåverkan. Särskilt COOP Forum hade varit intressant att få synpunkter ifrån, tycker jag, eftersom de själva har en stark miljöprofil och ett stort miljöengagemang. Jag tror att om jag träffat de utvalda intressenterna personligen för intervjuer så hade svarsfrekvensen blivit högre. Kanske hade jag också fått fram mer uttömmande svar.

De Schenkermedarbetare jag samtalade med, anställda på miljö-, marknads-, personal- och ekonomiavdelningarna kom med värdefulla kommentarer till mina förslag. De hade olika infallsvinklar, beroende på att de arbetar med skilda frågor på olika avdelningar, så när de tittade på mina förslag fick jag många olika, intressanta åsikter. Dessa hade i åtskilliga fall inte alls något gemensamt med någon annans. Samtalen kunde därför inte utgöra någon grund i sig i valet av förslag till integrerade nyckeltal, då de var alldeles för olika.

Ett stort problem har utgjorts av bristen på allmänt vedertagna riktlinjer för framtagning av de integrerade nyckeltalen. Riktlinjerna behövs för att nyckeltal och integrerade nyckeltal ska konstrueras på samma sätt inom olika företag samt från år till år. Detta för att möjlighet ska finnas att göra jämförelser mellan företag och över tid. Åsikterna varierar och varje företag sätter sina egna gränser för vad som ska räknas in och vad som utesluts. Jag har till exempel haft en del svårigheter med att ta fram definitioner till de indikatorer som ska bygga upp de integrerade nyckeltalen, delvis på grund av att jag fått olika information från olika personer. En bra definition av nyckeltalet utelämnar andra möjligheter att beräkna dem och de blir därigenom trovärdiga.

Definieringen av de framtagna indikatorerna som ska bygga upp de integrerade nyckeltalen har alltså varit det svåraste momentet, men också det viktigaste. I efterhand kan

jag se att tiden delvis har disponerats fel. Lite för mycket tid har lagts på att ta fram själva nyckeltalen, när det visade sig vara att definiera indikatorerna som tagit mest tid. Det skulle vara intressant att få testa nyckeltalen i verkligheten och få kommentarer från målgruppen och höra vad de anser. De förslag jag kommit fram till skulle kunna revideras och förbättras utifrån kommentarerna, och därmed skulle Klockmodellens alla tolv steg vara utförda.

Det skulle också vara intressant att se om det går att ta fram riktlinjer för integrerade nyckeltal, för användning i godstransportbranschen som helhet. Den skulle kunna innehålla riktlinjer för hur data ska tas fram, vilka data som ska bygga upp ett nyckeltal samt rutiner för insamling av informationen osv. Detta för att riktigt intressanta och värdefulla jämförelser skulle kunna göras av företagens arbete för hållbar utveckling.

Efter att ha genomfört detta examensarbete kan jag förstå att det ännu inte finns riktlinjer för att konstruera integrerade nyckeltal. Området är nytt och hänsyn måste tas till ett stort antal punkter. Att konstruera integrerade nyckeltal som uppfyller kraven på jämförbarhet över tid och mellan olika företag, som är lätta att mäta, att ta fram data till och att förstå samt att de ska vara väldefinierade för att bli trovärdiga, är inte enkelt.

Något man också måste tänka på när man jämför sig med andra företag inom samma bransch är hur företagen ser ut. Skillnader i storlek, verksamhetsområde osv. kan ge en felaktig bild vid jämförelser, som det är viktigt att vara medveten om.

Ett annat problem är hur, var och vem som ska stå för insamling av data så att den finns tillgänglig för alla att använda sig av vid jämförelser. Mitt förslag är att SCB samlar in informationen då de redan har ett väl fungerande system och kompetent personal för ändamålet.

## **11 Slutsats**

- Det går att konstruera integrerade nyckeltal som kan vara av värde för Schenker AB att presentera i hållbarhetsredovisningen, men GRI:s önskan om jämförelse mellan företag är svår att uppfylla.
- Mycket av den information som krävs för att ta fram de integrerade nyckeltalen finns i dagsläget tillgänglig inom Schenker.
- För den informationen som saknas inom företaget behöver nya rutiner läggas upp för insamling av data. Detta gäller till exempel information om antal transporterade kilometer. Här krävs bland annat en komplettering av befintliga data-system för att klara informationsinsamlingen.

## 12 Referensförteckning

### BÖCKER

- Ax C., Johansson C., Kullvén H. 2001, *Den nya ekonomistyrningen*, Malmö: Liber AB.
- Bergström S., Catasús B., Ljungdahl F. 1998, *Miljöredovisning*, Malmö: Liber AB.
- Catasús B., Gröjer J-E., Högberg O., Johrén A. 2001, *Boken om nyckeltal*, Malmö: Liber AB.
- Henricson C., Piper L., Ryding S-O. 2000, *Ständig förbättring med ISO 14000*, Stockholm: SIS Förlag AB.

### ARTIKLAR

- Andersson G., *Död åt miljöarbetet – länge leve hållbar utveckling*, 2002-10-24, Miljö & utveckling, [www.miljo-utveckling.com](http://www.miljo-utveckling.com).
- Andersson G., *Små företag viktiga för hållbar utveckling*, 2002-10-24, Miljö & utveckling, [www.miljo-utveckling.com](http://www.miljo-utveckling.com).
- Andersson G., *Storföretagen redan igång*, 2002-10-24, Miljö & utveckling, [www.miljo-utveckling.com](http://www.miljo-utveckling.com).
- Andersson H., *Miljöredovisning är laglöst område*, 2001-10-19, Miljö & utveckling, [www.miljo-utveckling.com](http://www.miljo-utveckling.com).
- Andersson H., *Nio steg till en lyckad hållbarhetsredovisning*, 2002-10-02, Miljö & utveckling, [www.miljo-utveckling.com](http://www.miljo-utveckling.com).
- Andersson H., *Ökat intresse för hållbarhetsredovisningar*, 2002-10-02, Miljö & utveckling, [www.miljo-utveckling.com](http://www.miljo-utveckling.com).
- Gröjer J-E., *Agria Djurförsäkring får utmärkelsen "Bästa arbetsvillkor"*, Skyddsingenjören, nr. 2, 2002.
- Hedlund N., *Forskarna formar nytt språk för att fånga det immateriella*, Personal & Ledarskap, nr. 1, 2003.
- Kindahl I., *Nyckel till nyckeltal för personal*, Ekonomi & Styrning, nr. 6, 2001.
- Pauser A., *Sikte på hållbarhet*, 2001-08-21, Miljö & utveckling, [www.miljo-utveckling.com](http://www.miljo-utveckling.com).
- Ringström L., *Lättare att hållbarhetsredovisa med webbguide*, Miljö Rapporten, 2003-01-30, [www.miljorapporten.se](http://www.miljorapporten.se).
- Wennberg U., *Trenden går mot "hållbarhetsredovisning"*, Miljö Rapporten, 1998-10-15, [www.miljorapporten.se](http://www.miljorapporten.se).

Örnberg M., *Krångla inte till det*, Miljö Rapporten, 2003-02-20,  
www.miljorapporten.se.

Örnberg M., *Så kommer några företag att redovisa sitt miljö- och hållbarhetsarbete i år*, Miljö Rapporten, 2003-02-20, www.miljorapporten.se.

## **RAPPORTER**

Antonsson A-B., Birgersdotter L., Karlsson A., 2002, IVL, Institutet för Vatten- och Luftvårdsforskning, IVL-Rapport B 1503, *Arbetsmiljöarbete i samordnade ledningssystem*, Stockholm.

Antonsson A-B., Schmidt L., 2002, IVL, Institutet för Vatten- och Luftvårdsforskning, IVL-Rapport B 1504, *Nyckeltal för arbetsmiljön*, Stockholm.

Zetterberg L., Åhman M. (IVL), Enroth M., Widing A. (Framkom), Brohammer G. (IVF), Stadig M. (SIK), Beyer G., Johansson R. (Trätek), 2002, IVL, Institutet för Vatten- och Luftvårdsforskning, IVL-Rapport B 1450, *Miljöindikatorer för näringslivet*, Stockholm.

GRI, Global Reporting Initiative, 2002, *2002 Sustainability Reporting Guidelines*, Boston, USA, www.globalreporting.org.

IEH, Statens Institut för Ekologisk Hållbarhet, 2002, *Rapport från Johannesburg2 september 2002*, Umeå, www.ieh.se.

IEH, Statens Institut för Ekologisk hållbarhet i samarbete med Vägverket, 2003, *Vart är vi på väg? Visioner, vetenskap och vinnande vägval för ett hållbart transportsystem*, Umeå.

Miljöbalksutbildningen, Grundkursen 1, *Miljöbalksutbildningens kompendium i miljöbalken och dess förordningar*, 1998.

Miljövårdsberedningen, *Tänk nytt, tänk hållbart! – dialog och samverkan för hållbar utveckling*, 2001.

SCB, Statistiska Centralbyrån, 2001, *Sustainable Development Indicators for Sweden – a first set 2001*, Stockholm.

Socialstyrelsen, 2001, *Environmental Health Report, Extended Summary*, Stockholm.

Regeringens skrivelse 2002/03:29, *Johannesburg – FN:s världstoppsmöte om hållbar utveckling*, Stockholm.

Regeringskansliet, EU-info, *Hållbar utveckling*, Faktablad om EU-samarbetet, nr 7, 2000, Stockholm.

Vägverket, Miljöenheten, Styrelsebeslut 2001, *Miljöprogram 2002-2005*.

Bellander T., Järup L., Staxler L., 2001, *Hälsoeffekter av luftföroreningar, 2001:2*, Miljömedicinska enheten, Stockholms län, Stockholm.

Jansson E., Widén A., 2000:03, *Indikatorer för utvärdering av miljöprestanda för transportföretag*, examensarbete, Institutionen för Transportteknik vid Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg.

Ljung M., Steinbach M., 2000, *Utformning av miljönyckeltal – En fallstudie av fyra svenska företags erfarenheter*, D-uppsats 10 poäng, Institutionen för Ekonomi och Informatik och Institutionen för Energiteknik vid Mälardalens Högskola, Västerås.

## **MILJÖ- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNINGAR**

ABB, 2001, *ABB-koncernens årsredovisning 2001 – hållbar utveckling*.

Danzas, 2001, *Miljöredovisning 2001*.

Electrolux, 2001, *Electrolux Environmental Report 2001*.

Ericsson, 2001, *Sustainability Report 2001*.

Green Cargo, 2002, *Års- och hållbarhetsredovisning 2002*.

ITT Flygt AB, 2001, *ITT Flygt Hållbarhetsredovisning 2001*.

Scandinavian Airline Systems, 2002, *SASKoncernens Årsredovisning 2002*.

Volvo, 2001, *2001 Corporate Citizenship Report*.

## **INTERNETSIDOR**

<http://dbsweden.dnb.com/Swedish/default.htm>

[www.danzas.se](http://www.danzas.se), 2003-04-17.

[www.globalreporting.org](http://www.globalreporting.org), 2003-05-05.

[www.greencargo.com](http://www.greencargo.com), 2003-04-29.

[www.ieh.se](http://www.ieh.se), 2003-05-05.

[www.johannesburgsummit.org](http://www.johannesburgsummit.org), 2003-04-17.

[www.ab.lst.se](http://www.ab.lst.se), 2003-05-08.

[www.miljomal.nu](http://www.miljomal.nu), 2003-05-08.

[www.miljorapporten.se](http://www.miljorapporten.se), 2003-04-23.

[www.nmc.a.se](http://www.nmc.a.se), 2003-05-08.

[www.ntm.a.se](http://www.ntm.a.se), 2003-05-08.

[www.nyckeltalsinstitutet.se](http://www.nyckeltalsinstitutet.se),

[www.sika.se](http://www.sika.se), 2003-04-28.

[www.un.org](http://www.un.org), 2003-04-17.

[www.vv.se](http://www.vv.se), 2003-05-06.

[www.wbcsd.ch](http://www.wbcsd.ch), 2003-04-17.

### **MUNTliga Källor**

Berggren, K., Personalavdelningen, Schenker AB, 2003-04-23.

Burén C., VD Nyckeltalsinstitutet, 2003-05-23.

Jadsén-Holm M., Miljöavdelningen, Schenker AB, 2003-05-05.

Karlsson, H., Marknadsavdelningen, Schenker AB, 2003-04-15.

Kjellén B., Högskolan i Trollhättan/Uddevalla, 2003-04-15.

Kjellin T., Högskolan i Trollhättan/Uddevalla, 2003-05-09.

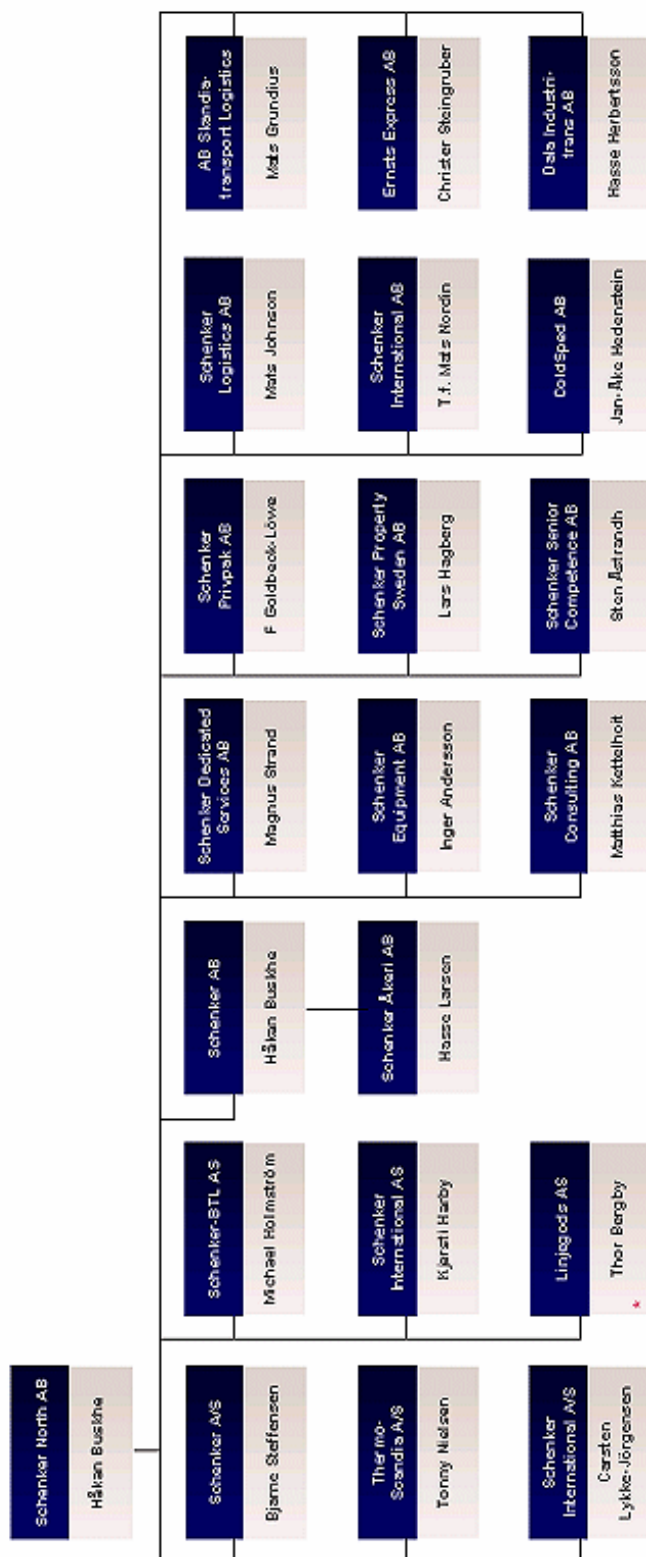
Landsbye D., Ekonomiavdelningen, Schenker AB, 2003-04-28.

Trouvé J., Koncernstab Miljö, Schenker AG, 2003-04-22.

Zetterquist H., Ecoplan AB, 2003-03-31.

Organisationsöversikt

Rörelsedrivande bolag inom Schenker-koncernens skandinaviska region



\* Minoritetsägt bolag

## **Bilaga 2**

### ***Intressentundersökning - Hållbar utveckling***

Schenker AB har under flera år gett ut en Miljöredovisning. De sista åren har man följt Global Reporting Initiative's (GRI) standard för hållbar utveckling. Där finns riktlinjer som ska följas vid hållbarhetsredovisning inom områdena ekonomi, miljö och sociala/etiska frågor. Schenker AB höjer nu ambitionsnivån för sin Miljöredovisning och gör från och med i år en Hållbarhetsredovisning. Finns det något du saknar har du nu möjlighet att påverka! Schenkers syfte med att ge ut en Hållbarhetsredovisning är bl.a. att tillfredsställa sina intressenter, både interna och externa, men också för att för egen del få struktur på all den information som finns inom dessa områden.

Bakgrunden till den här undersökningen är att GRI förordar kommunikation mellan det redovisande företaget och dess intressenter. Syftet med undersökningen är att samla in några av intressenternas synpunkter, för att sen utveckla och ytterligare förbättra nästa års Hållbarhetsredovisning.

Undersökningen gäller i första hand de s.k. integrerade nyckeltalen, som det finns två typer av. Den ena där effekten av Schenkers aktiviteter (t.ex. utsläpp av koldioxid, sjukfrånvaro) jämförs med andra företags i branschen eller Sverige i stort. Den andra typen av nyckeltal sätter två eller flera av områdena ekonomi, miljö, sociala/etiska frågor i relation till varandra. T.ex. att sätta Schenkers koldioxidutsläpp i relation till egen omsättning, antal sjukskrivna i förhållande till omsättning etc.

Är det något du undrar över, tag kontakt med mig!  
//Helén Johansson

**Telefon:** 031-703 87 18    **Mobil:** 0705-36 94 72    **E-post:** hallbar@passagen.se

Till frågorna... Försök att motivera dina svar.

1. Har du läst Schenker ABs tidigare redovisningar?
2. Vad är bra med den nuvarande miljöredovisningen?
3. Vad kan göras bättre?
4. Vilket av områdena ekonomi, miljö och socialt/etiskt anser du viktigast att redovisa mer av? Varför?



5. Vilka aktiviteter (koldioxidutsläpp, sjukfrånvaro etc.) anser du vara de viktigaste/ mest väsentliga att kunna ta del av i Schenker ABs hållbarhetsredovisning? Varför?
6. Har du förslag på nyckeltal av den första typen, där Schenker ABs verksamhet/aktiviteter jämförs med andra inom branschen eller i Sverige?
7. Har du förslag på nyckeltal av den andra typen, där Schenker AB relaterar ekonomi-, miljö- och sociala/etiska frågor?
8. Gör ditt företag en egen miljö- eller hållbarhetsredovisning? Om ja, varför?
9. Anser du det viktigt för ett företag/varumärke att förknippas med att arbeta för en hållbar utveckling? Gradera från 1 – 4, där 1 = Mycket viktigt och 4 = Helt oviktigt

Tack för att du tog dig tid!

Helén Johansson, gör examensarbete på Schenker AB.

## Bilaga 3

### **Intressenternas synpunkter**

*Här presenteras intressenternas synpunkter på vad de anser vara mest väsentligt för Schenker att redovisa i sin hållbarhetsredovisning.*

Mest väsentligt:

- Jämförelser mellan stora och liknande företag t.ex. Schenker, Danzas, DFDS och Posten. Vilket företag är bäst för miljön?
- Miljöfrågor är viktiga att redovisa. T.ex. CO<sub>2</sub>-utsläpp. Problemet är hur man ska jämföra företag. Nätverkets täthet och fyllnadsgrad spelar stor roll.
- Trafiksäkerhet blir allt viktigare:
  1. Antal dödade i olyckor där Schenker är inblandat.
  2. Antal olyckor totalt där Schenker är inblandat.
  3. Antal olyckor där Schenker ej är vållande.
- Det hade varit intressant med ett nationellt nyckeltal för vägtransporter. Alla åkerier skulle kunna ange hur mycket de transporterar, hur långt och hur mycket diesel de förbrukat. Kombinerat med vilka fordon som transporterat och vilken Euroclass.
- Vill gärna se hur mycket Schenker satsar på miljöförbättrande åtgärder, säkerhet samt forskning och utveckling. Schenker AB:s oms. är ju 9 miljarder...
- Logistik och miljötank är en intressant kombination. Viktigt att visa hur alla tre områdena (ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekter, författarens påpekande) påverkar varandra.
- Det skulle vara intressant att se huruvida mina transporter med Schenker är en betydande miljöaspekt.
- Viktigt att kunna följa den minskande miljöbelastningen.
- Viktigt att kunna se hur personalen trivs.
- Vill se redovisning av Schenkers emissioner i relation till Schenkers omsättning.
- Vill se hur Schenker hanterar sociala aspekter.
- Tycker ekonomi är viktigt, då efterfrågan på transport- och logistiktjänster påverkar så mycket annat.

## Bilaga 4

### **Miljöaspekter och medarbetarmål**

#### **Schenkers tre mest betydande miljöaspekter:**

- Utsläpp till luft
- Råvaror och energi
- Avfall

#### **Schenkers mål för sina medarbetare:**

##### **Aktivt ledarskap, mål finns för:**

- Ledarskapsindex
- Andel genomförda utvecklingssamtal
- Utbildningsdagar per ledare/år

##### **Motiverade medarbetare, mål finns för:**

- Svarsfrekvens på medarbetarenkät
- Trivsel mycket bra/bra

##### **Kompetensutveckling, mål finns för:**

- Kvalitativt utfall på utbildningsverksamhet
- Antal utbildningsdagar per medarbetare/år

##### **Produktivitet, mål finns för:**

- Personalomsättning
- Övertidsuttag
- Sjukfrånvaro

## **Bilaga 5**

### ***NyckeltalsInstitutets Arbetsvillkorindex***

Arbetsvillkorindex består av ett antal nyckeltal som summeras till ett index. Detta ger en lättolkad sammanfattning av organisationens arbetsvillkor, en ”temperaturmätare”. Denna kvantitativa information är ett underlag för kvalitativa diskussioner<sup>38</sup>.

I NyckeltalsInstitutets Arbetsvillkorindex ingår nio arbetsvillkor:

- Anställningstrygghet
- Arbetsbelastning
- Arbetsersättning
- Arbetsmiljö
- Jämställdhet
- Kompetensutveckling
- Personalansvar
- Rehabiliteringsbehov
- Turbulens

---

<sup>38</sup> [www.nyckeltalsinstitutet.se](http://www.nyckeltalsinstitutet.se), 2003-04-20.

## **Bilaga 6**

### ***Systemrelaterade nyckeltal***

## Integrerade nyckeltal – Systemrelaterade nyckeltal

Nyckeltalets namn	Beräkning	Exempel	Vad visar nyckeltalet?	Anmärkning
Marknadsandel	Företagets nettoomsättning delat med branschens nettoomsättning	<u>Företagets omsättning</u> Branschens omsättning	Visar företagets marknadsandel.	”Branschen” definieras som de tio största logistikföretagen enligt Dun & Bradstreet. Måste inte plocka andelar varje år, men bör inte tappa. Information finns tillgänglig i dagsläget.
Snålhet	Företagets sammanlagda drivmedelsförbrukning i liter delat med branschens och/eller Sveriges drivmedelsförbrukning.	Företagets <u>Drivmedelsförbrukning i liter</u> Branschens och Sveriges drivmedelsförbrukning	Visar hur stor företagets drivmedelsförbrukning är i förhållande till företag i branschen/Sverige.	Information finns tillgänglig om Schenkers inrikes förbrukning och totalt i branschen och Sverige.
Utsläpp till luft	Företagets utsläpp av fossil koldioxid i ton, baserat på drivmedelsförbrukningen, delat med branschen och/eller Sverige.	Företagets <u>fossila koldioxidutsläpp i ton</u> Branschens och Sveriges fossila koldioxidutsläpp	Visar företagets utsläpp av fossil koldioxid i förhållande till företag i branschen/Sverige.	Utsläppen av fossil koldioxid baseras på drivmedelsförbrukningen. Information finns tillgänglig inom Schenker, men ej SCB gör ingen skillnad på fossil och vanlig CO <sub>2</sub> .
Andel av energikonsumtionen	Företagets totala energikonsumtion i kWh inkl./exkl. drivmedelsförbrukning delat med branschens och/eller Sveriges totala energikonsumtion.	Företagets <u>Energikonsumtion i kWh</u> Branschens och Sveriges energikonsumtion	Visar hur stor andel av branschens/Sveriges totala energikonsumtion som företaget står för.	Information om företagets energikonsumtion samt konsumtionen i Sverige finns tillgänglig i dagsläget.

## Forts. systemrelaterade nyckeltal

Nyckeltalets namn	Beräkning	Exempel	Vad visar nyckeltalet?	Anmärkning
Miljöengagemang	Andel av företagets omsättning som satsas på miljöförbättrande åtgärder, jämfört med företag i branschen och/eller Sverige.	Miljö- <u>förbättrande åtgärd i kr</u> Företagets omsättning	Visar hur många procent av omsättningen som företaget satsar på miljöförbättrande åtgärder, jämfört med företag i branschen/Sverige.	Miljöförbättrande åtgärd definieras här som investering för att förbättra miljöprestanda. T.ex. Eco-driving, brunnstämningar.
Hälsoskadliga utsläpp	Summan av företagets utsläpp av NO <sub>x</sub> , VOC och partiklar i ton, baserat på drivmedelsförbrukningen delat med de totala utsläppen i branschen och/eller i Sverige.	Företagets <u>hälsoskadliga utsläpp i ton</u> Branschens/Sveriges hälsoskadliga utsläpp	Visar företagets utsläpp av hälsofarliga ämnen i förhållande till företag i branschen och de totala utsläppen i Sverige.	Utsläppens storlek baseras på drivmedelsförbrukning, fordonets Euroklass och reningssystem. Information om utsläpp av NO <sub>x</sub> finns i dagsläget.
Kvinnliga chefer, alt 1	Antal kvinnliga chefer i förhållande till antal kvinnliga anställda, jämfört med företag i branschen och/eller Sverige.	<u>Antal kvinnliga chefer</u> Antal kvinnliga anställda	Visar proportionen mellan kvinnliga chefer och kvinnliga anställda.	Nyckeltalet bör tolkas tillsammans med nedanstående. Information finns tillgänglig i dagsläget.
Kvinnliga chefer, alt 2	Antal kvinnliga chefer delat med det totala antalet chefer på företaget, jämfört med företag i branschen och/eller Sverige.	<u>Antal kvinnliga chefer</u> Totalt antal chefer	Visar jämställdheten mellan män och kvinnor i ledande ställning på företaget, jämfört med företag i branschen/Sverige.	Nyckeltalet bör tolkas tillsammans med ovanstående. Information finns tillgänglig i dagsläget.
Trafiksäkerhet	Antal trafikolyckor där företaget är inblandat delat med transportarbetet, jämfört med antal olyckor totalt i branschen.	<u>Antal trafikolyckor</u> Företagets transportarbete	Visar hur ofta företaget är inblandat i trafikolyckor relaterat till företag i branschen.	Endast olyckor med tunga fordon inblandade avses. Information för beräkning finns inte tillgänglig i dagsläget.

## Forts. systemrelaterade nyckeltal

Nyckeltalets namn	Beräkning	Exempel	Vad visar nyckeltalet?	Anmärkning
Sjukfrånvaro – < 15 dagar	Antal sjukfrånvarotimmar på företaget delat med årsarbetstid, jämfört med företag i branschen och/eller Sverige.	Företagets <u>Korttidssjukfrånvaro i timmar</u> Företagets årsarbetstid	Visar företagets korttidssjukfrånvaro i procent jämfört med företag i branschen/Sverige.	Information finns tillgänglig i dagsläget. Är ett tidigt varningstecken på att allt inte står rätt till.
Sjukfrånvaro – > 14 dagar	Antal sjukfrånvarotimmar på företaget delat med årsarbetstid, jämfört med företag i branschen och/eller Sverige.	Företagets <u>Långtidssjukfrånvaro i timmar</u> Företagets årsarbetstid	Visar företagets långtidssjukfrånvaro i procent jämfört med företag i branschen/Sverige.	Information finns tillgänglig i dagsläget.
Arbetsmiljö-engagemang	Andel av företagets omsättning som satsas på arbetsmiljöförbättrande åtgärder, jämfört med företag i branschen och/eller Sverige.	Arbetsmiljö- <u>förbättrande åtgärd i kr</u> Företagets omsättning	Nyckeltalet visar hur stor andel av omsättningen som företaget satsar på arbetsmiljöförbättrande åtgärder, jämfört med företag i branschen/Sverige.	Information finns tillgänglig internt, men saknas för att kunna göra jämförelser externt.



## **Bilaga 7**

### ***Korsrelaterade nyckeltal***

**Integrerade nyckeltal – Korsrelaterade nyckeltal**

Nyckeltalets namn	Beräkning	Exempel	Vad visar nyckeltalet?	Anmärkning
Snålhet	Företagets sammanlagda drivmedelsförbrukning i liter delat med företagets transportarbete.	<u>Drivmedelsförbrukning, liter</u> Transportarbete (tonkm)	Visar hur effektiv företagets drivmedelsförbrukning är relaterat till tonkm.	Hur bra är Schenker på att snåla med naturresurserna? Information om drivmedelsförbrukning finns tillgänglig, uppgift om tonkm finns inte tillgänglig i dagsläget.
Utsläpp till luft	Företagets utsläpp av fossil koldioxid i ton, baserat på drivmedelsförbrukningen, delat med företagets transportarbete.	Företagets <u>fossila koldioxidutsläpp i ton</u> Transportarbete (tonkm)	Visar företagets utsläpp av fossil koldioxid relaterat till tonkm.	Minskar utsläppen av fossil koldioxid relaterat till tonkm? Information om utsläpp av fossil koldioxid finns tillgänglig, uppgift angående tonkm saknas.
Miljöengagemang	Andel av företagets omsättning som satsas på miljöförbättrande åtgärder.	Miljö- <u>förbättrande åtgärd i kr</u> Företagets omsättning	Visar hur många procent av omsättningen som företaget satsar på miljöförbättrande åtgärder.	Hur mycket satsar Schenker på att förbättra miljöprestanda? Information finns tillgänglig i dagsläget, men den behöver struktureras.
Hälsoskadliga utsläpp	Summan av företagets utsläpp av NO <sub>x</sub> , VOC och partiklar i ton, baserat på drivmedelsförbrukningen, delat med företagets transportarbete	Företagets <u>hälsoskadliga utsläpp i ton</u> Transportarbete (tonkm)	Visar företagets utsläpp av hälsofarliga ämnen relaterat till tonkm.	Drabbar inte bara anställda vid terminalerna (kan öka sjukskrivningarna) utan även allmänheten. Information finns i dagsläget tillgänglig enbart angående utsläpp av NO <sub>x</sub> .

## Forts. korsrelaterade nyckeltal

Nyckeltalets namn	Beräkning	Exempel	Vad visar nyckeltalet?	Anmärkning
Trafiksäkerhet	Antal trafikolyckor där företaget är inblandat delat med företagets transportarbete.	<u>Antal trafikolyckor</u> Transportarbete (tonkm)	Visar hur ofta företaget är inblandat i trafikolyckor relaterat till tonkm.	Antalet trafikolyckor bör vara så litet som möjligt per tonkm. Kostnader för stopp i produktionen, försäkringar, ev. sjukfrånvaro, rehabilitering osv. Information finns inte tillgänglig i dagsläget.
Arbetsmiljö-engagemang	Andel av företagets omsättning som satsas på miljöförbättrande åtgärder.	Arbetsmiljö- <u>förbättrande åtgärd i kr</u> Företagets omsättning	Visar hur stor andel av omsättningen som företaget satsar på arbetsmiljöförbättrande åtgärder.	Sker ständig förbättring av arbetsmiljön på Schenker? Kan förbättrande åtgärder avläsas genom bättre resultat i ”Motivationsindex”, minskad sjukfrånvaro? Information finns i dagsläget, men den behöver struktureras.
Personalinvesteringar	Andel av företagets personalkostnader som är personalinvesteringar.	Företagets <u>Personalinvesteringar i kr</u> Totala personalkostnader	Visar hur stor andel av de kostnader som företaget har för sin personal som är personalinvesteringar, dvs. satsningar för att minska kostnaderna/öka intäkterna.	Vad gör Schenker för att personalen ska trivas? Vad görs i förebyggande syfte? Information finns i dagsläget, men den behöver struktureras.