Agata Rudnicka***RAPORTOWANIE POZAFINANSOWE DZIAŁAŃ NA RZECZ OCHRONY KLIMATU
W FIRMACH ŚWIADCZĄCYCH USŁUGI LOGISTYCZNE****Streszczenie**

Firmy z branży logistycznej coraz częściej stoją przed wyzwaniem związanym ze społecznym i środowiskowym kontekstem swojej działalności. Świadcząc różnorodne usługi, muszą brać pod uwagę rozmaite wpływy, jakie wywierają na różne grupy swoich interesariuszy. Konieczność zajęcia się sferą pozaekonomiczną jest wynikiem zarówno wzrastających potrzeb i oczekiwań otoczenia rynkowego, jak również regulacji rządowych i międzynarodowych, które mają skłaniać firmy do bardziej efektywnego zarządzania zasobami w szeroko rozumianym aspekcie zrównoważonego rozwoju czy społecznej odpowiedzialności. Raportowanie o kwestiach społecznych i środowiskowych to przejaw dojrzałości organizacyjnej i gotowości do ujawnienia ważnych z perspektywy przedsiębiorstwa i jego otoczenia informacji. W niniejszym artykule przedstawiono przykłady działań i inicjatyw podejmowanych na rzecz zarządzania emisjami, w tym w szczególności CO₂, o których firmy komunikują w swoich raportach pozafinansowych.

Słowa kluczowe: CSR, raportowanie społeczne w branży logistycznej, inicjatywy na rzecz ograniczania emisji CO₂

* dr Agata Rudnicka – Katedra Logistyki, Wydział Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego, adres e-mail: rudnicka@uni.lodz.pl.

Wstęp

Obecne oczekiwania i wyzwania rynku związane ze sferą pozaekonomiczną (działania na rzecz społeczeństwa i środowiska) w wymiarze strategicznym sprawiają, że zarówno całe branże, jak i pojedyncze przedsiębiorstwa aktywnie włączają się w działania na rzecz rozwoju zrównoważonego, wykorzystując w tym celu np. ideę społecznej odpowiedzialności (*social responsibility*). Przejawia się to zarówno w politykach i strategiach społecznej odpowiedzialności poszczególnych organizacji, jak i w nowo powstających i już funkcjonujących inicjatywach krajowych i międzynarodowych, za pośrednictwem których wypracowywane są standardy postępowania wobec wyzwań oraz problemów społecznych i środowiskowych, jak np. inicjatywa Global Compact, standard SA 8000, wytyczne OECD dla przedsiębiorstw wielonarodowych czy *Wytyczne ONZ dotyczące biznesu i praw człowieka* oraz towarzyszące dokumentowi *Ramy sprawozdawczości zgodnej z Wytycznymi ONZ dotyczącymi biznesu i praw człowieka*.

Na wyzwania w tym zakresie odpowiadają operatorzy logistyczni. Biorąc pod uwagę specyfikę branży i związane z nią wpływy społeczne i środowiskowe, firmy logistyczne podejmują wysiłek na rzecz świadomego i odpowiedzialnego zarządzania tymi sferami, które potencjalnie generować mogą największe koszty (społeczne i środowiskowe) i niszczenie wspólnej wartości (negatywne efekty zewnętrzne). W literaturze przedmiotu funkcjonują nawet określenia dedykowane temu aspektowi zarządzania, jak np. społeczna odpowiedzialność logistyki czy zrównoważona logistyka.

Adresatami działań społecznie odpowiedzialnych są liczne grupy interesariuszy oczekujące od firm rozliczalności i przejrzystości, możliwych dzięki otwartej komunikacji, dającej możliwość uzyskania pełnej informacji o kwestiach mogących wpływać na kluczowe dla nich decyzje. Dane pozafinansowe można traktować jako rezultat wysiłku podjętego na rzecz doskonalenia organizacji w sferze będącej ważną, lecz wciąż często niedocenianą częścią systemu zarządzania. Raportowanie o kwestiach rozwoju zrównoważonego jest jednym ze sposobów na komunikowanie się z zainteresowanymi stronami, a przez to daje im możliwość poznania kluczowych wyników, planów i celów organizacji.

W artykule zostanie poruszona problematyka raportowania pozafinansowego w kontekście podejścia przedsiębiorstw logistycznych do zarządzania emisjami, w tym w szczególności CO₂. Jest to jedna z kwestii, która w ostatnich latach jest dość często dyskutowana w odniesieniu do możliwości i sposobów wpierania

idei rozwoju zrównoważonego przez biznes. W artykule dokonano analizy treści raportów przykładowych firm, prezentując wybrane programy i inicjatywy podejmowane przez branżę logistyczną w obszarze przeciwdziałania zmianom klimatycznym.

Raportowanie kwestii społecznych i środowiskowych

Różnorodność podejść do kwestii informowania o społecznej i środowiskowej aktywności firm sprawia, że na rynku funkcjonuje wiele typów raportów – od wąsko zorientowanych np. na kwestie środowiskowe (raporty środowiskowe), po zintegrowane raporty uwzględniające kwestie środowiskowe, społeczne oraz dotyczące ładu organizacyjnego (ESG – *environment, society, governance*) czy tzw. raporty potrójnej linii wyników¹. Inne nazwy, jakimi posługują się autorzy w literaturze przedmiotu dla określenia tego typu dokumentów, to raporty społecznej odpowiedzialności (*CSR reports*), raporty zrównoważonego rozwoju (*sustainability reports*), raporty pozafinansowe (*non-financial reports*) czy raporty społeczne (*social accounting reports*).

Raport zrównoważonego rozwoju publikowany przez firmę jest „dokumentem, w którym zaprezentowano informacje związane z kwestiami rozwoju zrównoważonego. Jest on dostępny jako publikacja drukowana, w formacie PDF lub w wersji online na stronie organizacji odrębnie lub zintegrowany z raportem rocznym”². Raport jest zbiorem informacji pozwalającym na poznanie różnych wymiarów funkcjonowania organizacji. Poprzez zawarcie informacji o wynikach ekonomicznych, społecznych, środowiskowych i zarządczych raportowanie jest traktowane jako ważny krok w kierunku zmiany zarządzania w stronę bardziej świadomego budowania przewagi konkurencyjnej na podstawie zasad zrównoważonego rozwoju, osiągania długookresowych zysków, sprawiedliwości społecznej i troski o środowisko³.

Jednym z najbardziej znanych standardów dotyczących raportowania kwestii rozwoju zrównoważonego są wytyczne *Global Reporting Initiative* (GRI), które

¹ F. Fortanier, A. Kolk, J. Pinkse, *Harmonization in CSR Reporting MNEs and Global CSR Standards*, „Management International Review” 2011, Vol. 51, s. 667.

² K. van Wensen, W. Broer; J. Klein, J. Knopf, *The State of Play in Sustainability Reporting in the EU*, 2011, s. 14, ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=6727&langId=en (dostęp 20.02.2013).

³ Strona internetowa Global Reporting Initiative, www.globalreporting.org (dostęp 20.02.2013).

umożliwiają zainteresowanym organizacjom zaprezentowanie danych w kilku obszarach: ekonomii, środowiska, społeczeństwa, praw człowieka, zatrudnienia oraz odpowiedzialności za produkt. Opracowane wytyczne mają służyć każdej organizacji bez względu na wielkość, formę i rodzaj działalności oraz region, w jakim działa. Przedsiębiorstwo określa zakres i sposób swojego wkładu w działania na rzecz zrównoważonej przyszłości, pokazując konkretne dane ilościowe i jakościowe na poparcie swojej deklaracji⁴. Dodatkowe wskaźniki przygotowane są dla konkretnych sektorów (tzw. suplementy, które uzupełniają i poszerzają zakres raportowanych danych). W 2006 roku GRI wspólnie z grupą ekspertów opracowało pilotażowe wytyczne dla sektora logistyki i transportu. Adresatami dokumentu byli usługodawcy oraz spedytorzy, czyli firmy, które są bezpośrednio związane z przepływem różnorodnych towarów przy użyciu różnych środków transportu. W suplemencie znaleźć można było specyficzne wskaźniki dla sprawozdawczości firm logistycznych i transportowych, jak np. bezpieczeństwo drogowe⁵. Innym przykładem inicjatywy wspierającej raportowanie zintegrowane są wytyczne dla tego typu dokumentów opracowane przez The International Integrated Reporting Council⁶.

Potrzebę uporządkowania kwestii związanych z ujawnianiem danych pozafinansowych dostrzegła również Unia Europejska. W dyrektywie dotyczącej ujawniania danych pozafinansowych nakładającej na określone grupy przedsiębiorstw obowiązki sprawozdawcze znaleźć możemy m.in. zakres informacji, jakie będą miały przygotować podmioty objęte tym obowiązkiem: „dotyczące przynajmniej kwestii środowiskowych, społecznych i pracowniczych, poszanowania praw człowieka, przeciwdziałania korupcji i łapownictwu. Sprawozdanie takie powinno zawierać opis polityki, wyników oraz ryzyka związanych z tymi sprawami oraz powinno być włączane do sprawozdania z działalności danej jednostki. Oświadczenie na temat informacji niefinansowych powinno też zawierać informacje na temat procesów należytej staranności wdrażanych przez jednostkę, również w stosownych przypadkach i na zasadzie proporcjonalności

⁴ G4 Sustainability Reporting Guidelines, Reporting Principles and Standard Disclosures (dokument elektroniczny), www.globalreporting.org (dostęp 20.02.2013).

⁵ Strona internetowa Global Reporting Initiative, www.globalreporting.org (dostęp 20.02.2013).

⁶ The International Integrated Reporting Council, <http://integratedreporting.org> (dostęp 27.09.2015).

w odniesieniu do jej łańcuchów dostaw i podwykonawców, w celu identyfikacji obecnego lub potencjalnego negatywnego wpływu, zapobieżenia mu lub złagodzenia go”⁷.

Ideą raportowania pozafinansowego jest dostarczenie rzetelnych i obiektywnych informacji na temat wyników przedsiębiorstwa w szczególności w odniesieniu do kluczowych interesariuszy, a także do oceny wpływu, jaki organizacja wywiera na społeczeństwo. W obszarze raportowania widoczny jest ciągły rozwój⁸. Dlatego tak ważna jest jakość prezentowanych danych, na podstawie których coraz częściej podejmowane są decyzje inwestycyjne⁹ i zakupowe czy nawiązywana jest współpraca¹⁰.

Raportowanie jest tylko jedną z form umożliwiającą otoczeniu weryfikację zachowań przedsiębiorstwa, w tym jego wkładu w przestrzeganie ogólnie przyjętych zasad. Niespełnienie oczekiwań interesariuszy w tym względzie może wiązać się z utratą licencji na działanie czy akceptacji społecznej¹¹. Dlatego tak istotne jest wyważenie proporcji w prezentowanych danych. Otoczenie biznesu ma prawo poznać zarówno dane świadczące o sukcesie organizacyjnym, jak i wskaźniki, które pokazują obszary do poprawy i doskonalenia.

Branża logistyczna wobec wyzwań klimatycznych

Zakres aktywności przedsiębiorstw świadczących usługi logistyczne jest bardzo duży. Niestety, większość z tych procesów związana jest z emisjami do atmosfery. Warto chociażby skupić się na transporcie, który nabiera coraz większego znaczenia w kontekście postępującej globalizacji i wzrostu gospodarczego. Szacuje się, że działalność związana z transportem odpowiedzialna jest za 14%

⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/95/UE z dnia 22 października 2014 r. zmieniająca dyrektywę 2013/34/UE w odniesieniu do ujawniania informacji niefinansowych i informacji dotyczących różnorodności przez niektóre duże jednostki oraz grupy.

⁸ Więcej na ten temat: P. Roszkowska, *Revolucja w raportowaniu biznesowym, interesariusze, konkurencyjność, społeczna odpowiedzialność*, Difin, Warszawa 2011, s. 82 i n.

⁹ *Decyzje inwestycyjne a odpowiedzialny biznes. Raport z badania*, www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/pl/Documents/Brochures/pl_raport_decyzje_inwestycyjne_odpowiedzialny.pdf (dostęp 27.09.2015).

¹⁰ *Corporate ESG/Sustainability/Responsibility Reporting: Does It Matter? Analysis of S&P 500 Companies' ESG Reporting Trends & Capital Markets Response, and Possible Association with Desired Rankings & Ratings*, Governance & Accountability Institute, Inc., www.ga-institute.com/fileadmin/user_upload/Reports/SP500_-_Final_12-15-12.pdf (dostęp 27.09.2015).

¹¹ *Guidance on Corporate Responsibility Indicators in Annual Reports*, United Nations Conference on Trade and Development, New York–Geneva 2008, s. 5–6.

globalnej emisji dwutlenku węgla. W Unii Europejskiej emisja związana z transportem stanowi 25% całkowitej emisji. W latach 1990 i 2007 emisja pochodząca z transportu wzrosła o 36% przy jednoczesnym wzroście wydajności samochodów, co związane jest z rosnącą liczbą samochodów osobowych, jak i transportem towarowym¹². Dla przykładu pojazdy ciężkie często wykorzystywane przez firmy logistyczne odpowiedzialne są za 6% łącznej emisji¹³.

Niepokój może budzić nieefektywna organizacja procesów transportowych podwyższających koszty funkcjonowania przedsiębiorstw, jak np. puste przebiegi, opłaty drogowe czy nadmierne zużycie paliwa¹⁴. Nadmierne emisje mogą okazać się istotne również z innego punktu widzenia, mianowicie operatorzy logistyczni narażeni są na ryzyko związane ze zmianami klimatu skutkującymi nieoczekiwanymi zjawiskami pogodowymi, które mogą utrudniać normalne funkcjonowanie.

Według raportu *Future Supply Chain* kwestie dotyczące emisji dwutlenku węgla będą, obok zagęszczenia ruchu w obszarach miejskich, zużycia energii i ciągłego wzrostu kosztów transportu, czynnikami krytycznymi dla funkcjonowania łańcuchów dostaw¹⁵. Na konieczność redukcji emisji dwutlenku węgla zwrócono uwagę w dokumencie Vision 2050 autorstwa Światowej Rady na rzecz Rozwoju Zrównoważonego (*World Business Council for Sustainable Development*), w którym uznano, że jednym z kierunków działania powinna być 50% redukcja CO₂ (w stosunku do danych z roku 2005) do roku 2050¹⁶. Również dla Unii Europejskiej cele związane z ograniczaniem emisji są kluczowym elementem strategii do roku 2020¹⁷. W dokumencie podkreśla się konieczność zmiany dotychczasowych wzorców produkcji i konsumpcji, m.in. poprzez działania na rzecz klimatu i wydajności energetycznej, na takie, które sprzyjają inteligentnemu wzrostowi gospodarczemu. Oznacza to, że przemysł ilości wpływające

¹² Informacje pochodzą z oficjalnej strony Komisji Europejskiej, ec.europa.eu (dostęp 15.09.2015).

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *SMART 2020: Enabling the Low Carbon Economy in the Information Age*, The Climate Group, The Global e-Sustainability Initiative, 2008.

¹⁵ *2016 Future Supply Chain, Serving Consumers in a Sustainable Way*, www.nl.capgemini.com/resource-file-access/resource/pdf/Future_Supply_Chain_2016_0.pdf (dostęp 15.09.2015).

¹⁶ *Vision 2050 The New Agenda for Business*, World Business Council for Sustainable Development, www.wbcsd.org/WEB/PROJECTS/BZROLE/VISION2050-FULLREPORT_FINAL.PDF (dostęp 28.12.2012).

¹⁷ *Europa 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, Bruksela, 3.3.2010, KOM(2010) 2020 wersja ostateczna.

na zwiększenie emisji CO₂, w tym właśnie sektor logistyki, będą musiały podjąć konkretne działania.

Wyzwania związane z koniecznością ograniczania emisji dotyczą kwestii strategicznych warunkujących dalszy rozwój branży logistycznej. Kluczową sprawą jest zrozumienie istoty dziejących się w środowisku naturalnym zmian, które mogą wpływać na sposób prowadzenia działalności. Oznacza to, że przedsiębiorstwa będą musiały podejmować wzmożony wysiłek w obszarze działań prośrodowiskowych, jak np. zmniejszenie zużycia energii czy bardziej wydajne planowanie systemu transportowego ograniczające zużycie paliwa. Unia Europejska w strategicznym dokumencie Europa 2020, odwołując się do celu, jakim jest redukcja CO₂, zakłada m.in. projekty dotyczące modernizacji sektora transportu, w tym poprzez działania infrastrukturalne, inteligentne zarządzanie ruchem czy dalszą redukcję emisji CO₂ w transporcie lądowym, morskim i lotniczym¹⁸. W obliczu tych wyzwań coraz więcej przedsiębiorstw logistycznych podejmuje aktywne działania zmierzające do bardziej zrównoważonych i odpowiedzialnych decyzji w kontekście zużycia energii i realizacji procesów logistycznych.

Komunikowanie w raportach społecznych o działaniach na rzecz przeciwdziałania zmianom klimatycznym w wybranych firmach świadczących usługi logistyczne

System zarządzania CO₂ w TNT Express Services na przykładzie Anglii i Irlandii¹⁹

Zarządzanie CO₂ jest jednym z najważniejszych filarów środowiskowych w opisywanym przedsiębiorstwie. Organizacja, chcąc sprostać trendom gospodarki niskowęglowej oraz wzrastającym oczekiwaniom różnorodnych grup interesariuszy, zainicjowała działania, które zmierzają do ograniczania emisji dwutlenku węgla. Działania firmy to ważny wkład w tworzone zrównoważone łańcuchy dostaw²⁰. Motywacją dla przedsiębiorstwa było nie tylko dopasowanie się do obecnych wymagań rynku, ale również łatwiejsze dostosowanie się

¹⁸ *Ibidem*, s. 19.

¹⁹ Opracowanie na podstawie raportu TNT Express Services UK & Ireland Corporate Responsibility Report 2010, TNT Express Annual Report 2014.

²⁰ Zrównoważony łańcuch dostaw to taki, w którym „zarządza się wpływami środowiskowymi, społecznymi i ekonomicznymi oraz działa na rzecz dobrych praktyk rządzenia przez cały cykl życia produktów i usług”. C. Sisco, B. Blythe Chorn, P.M. Pruzan-Jorgensen, *Supply Chain Sustainability a Practical Guide for Continuous Improvement*, UN Global Compact Office and Business for Social Responsibility, 2010, s. 5.

do zaostrzających się przepisów oraz wzrastające koszty paliw kopalnych. Firma jest świadoma, że zmiany klimatyczne to potencjalne ryzyko dla jej funkcjonowania. W 2007 roku organizacja zainicjowała program *Planet Me*, którego ideą była poprawa wyników finansowych poprzez ograniczanie negatywnych wpływów środowiskowych. W praktyce oznaczało to podejmowanie inicjatyw wykraczających poza obowiązujące regulacje czy oczekiwania płynące ze strony klientów. Jednym z elementów projektu była inicjatywa: *count carbon* – system ciągłego pomiaru i monitorowania CO₂ w kluczowych obszarach aktywności biznesowej. *Count carbon* pozwalał na ocenę śladu węglowego zarówno w organizacji, jak i u podwykonawców, a przede wszystkim na wyznaczenie celów efektywności węglowej. *Code orange* to drugi filar programu, zorientowany na ciągłą poprawę efektywności węglowej w obszarach będących źródłami emisji.

Element edukacyjny programu *choose orange* adresowany był do pracowników i ich rodzin. Program zachęcał do podejmowania inicjatyw przyjaznych środowisku w życiu codziennym.

Kierunki strategiczne ograniczania emisji CO₂ w Grupie Maersk²¹

Firma Maersk w 2009 roku ustanowiła swój pierwszy cel związany z redukcją emisji dwutlenku węgla o 10% w 2012 roku w stosunku do roku bazowego (2007). Cel ten został osiągnięty – firma ograniczyła emisję o 13%. Nowym celem jest ograniczenie emisji CO₂ o 30% do 2020 roku (w stosunku do 2010 r.). Organizacja poszukuje rozwiązań pozwalających na godzenie celów biznesowych z ochroną środowiska, w tym w szczególności z możliwościami przeciwdziałania zmianom klimatycznym. Przedsiębiorstwo pracuje nad strategią klimatyczną, w której znajdują się zarówno cele emisyjne średniookresowe (3–10-letnie), jak i długookresowe (wytyczone na 20–40 lat). Dodatkowo firma weźmie pod uwagę emisje spowodowane przez swoich klientów i dostawców. Ważnym priorytetem dla organizacji jest niskoemisyjny transport (*low-carbon transport*), w tym w szczególności alternatywa dla transportu lotniczego, jaką jest transport morski, a także tzw. dystans węglowy (*carbon distance*), w którym ważniejsza od liczby przebytych kilometrów jest wielkość emisji CO₂. Jednym ze sposobów ograniczania emisji, oprócz alternatywnych środków transportu, będzie

²¹ Opracowanie na podstawie raportu, The A.P. Moller – Maersk Group's, Sustainability, Report 2010, *Setting the Course* oraz The A.P. Moller – Maersk Group's, Sustainability, Report 2011, *Global Business – Global Challenges*; Sustainability Report 2013 – Maersk; Sustainability Report 2014 – Maersk, Sustainability Strategy 2014–2018.

wykorzystanie nowoczesnych technologii w różnych obszarach biznesowych organizacji. Organizacja postawiła sobie za cel wspieranie rozwoju efektywnych łańcuchów dostaw i infrastruktury.

Zmiany klimatyczne jako element ryzyka biznesowego w UPS²²

Zmiany w środowisku wywołane działalnością gospodarczą nierzadko mają swoje konsekwencje dla biznesu. Ustanowiona przez UPS strategia ograniczania emisji gazów cieplarnianych oparta jest na trzech filarach, takich jak:

- globalne sieci transportowe – zmniejszanie liczby przebytych kilometrów, czyli zmniejszenie ilości zużytego paliwa bądź wykorzystywanie pojazdów niskoemisyjnych, alternatywnych paliw i zaawansowanej technologii,
- globalne sieci obiektów – ograniczanie zużycia energii oraz zwiększenie wykorzystania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych,
- klienci i dostawcy – dostarczanie klientom usług pozwalających na zmniejszenie śladu węglowego oraz współpraca z dostawcami i zwiększanie ich świadomości środowiskowej oraz pomoc w ograniczaniu emisji.

Dodatkowo w najnowszej deklaracji UPS wyznacza plany dalszej poprawy swoich rezultatów na rzecz przeciwdziałania zmianom klimatycznym. Są to:

- budowanie sieci kooperacyjnych w celu minimalizowania liczby przebytych mil oraz zużycia energii,
- inwestycje w technologie oszczędzania paliwa w celu ograniczenia zależności od paliw ropopochodnych,
- inwestycje w pojazdy na paliwa alternatywne,
- oszczędzanie energii w trakcie procesu projektowania, eksploatacji w tym wykorzystania energii odnawialnej,
- dokładna weryfikacja wielkości emisji gazów cieplarnianych.

Ze zmianami klimatycznymi może wiązać się określone ryzyko biznesowe, które firmy identyfikują i którym starają się zarządzać. UPS świadome jest również szans biznesowych, mogących pojawić się w wyniku planowej i długoterminowej strategii działania. Punktem wyjścia w opisywanej organizacji była

²² Opracowanie na podstawie raportu Sustainability at UPS 2010; UPS Corporate Sustainability Report 2011, Logistics at the Core; The 2014 UPS Corporate Sustainability Report.

analiza globalnych trendów charakterystycznych dla rozwoju zrównoważonego, na podstawie której zidentyfikowano możliwości i ryzyka z nimi związane.

Ryzyko regulacyjne związane jest z przepisami prawa. Do tego rodzaju ryzyka zaliczyć można np. podatek węglowy, handel emisjami, obowiązek ograniczania śladu węglowego oraz inne regulacje, którym w danym momencie organizacja nie podlega lub do których nie ma obowiązku wykonawczego. Ryzyko fizyczne związane jest z nieprzewidywalnymi zmianami klimatu. Nagłe zmiany pogody (powódzie, huragany itp.) mogą zakłócać normalne funkcjonowanie organizacji i wpływać na wyniki finansowe. Ryzyko związane z energią to ryzyko dotyczące niemożliwych do przewidzenia wzrostów cen czy dostępności zasobów w szczególności paliw kopalnych. Ryzyko reputacyjne odnosi się natomiast do postrzegania firmy jako podmiotu zużywającego znaczne ilości paliw kopalnych.

We wszystkich tych obszarach przedsiębiorstwo wdraża programy i projekty zorientowane na identyfikowanie procesów noszących ze sobą zarówno ryzyko, jak i możliwości dla rozwoju organizacji. Organizacja nie tylko identyfikuje potencjalne ryzyka, ale przede wszystkim wdraża programy ich ograniczania.

Zakończenie

Pogłębiającą się potrzeba interesariuszy do bycia informowanym o celach i strategiach działania organizacji powoduje, że organizacje coraz częściej decydują się na publikowanie raportów pozafinansowych czy zintegrowanych. Nie bez znaczenia pozostaje również prawodawstwo, podążające w kierunku jak największej przejrzystości funkcjonowania przedsiębiorstw. Operatorzy logistyczni nie pozostają w tym względzie bierni i dzielą się z opinią publiczną informacjami na temat wyzwań i rezultatów wysiłku podjętego na rzecz zrównoważonego zarządzania organizacją. Ma to duże znaczenie, ponieważ z aktywnością biznesową tej branży łączy się wiele kwestii mających bezpośredni wpływ na rozwój zrównoważony. Jedną z nich jest szeroko dyskutowana rola przedsiębiorstw w minimalizowaniu negatywnych skutków zmian klimatycznych. Na całym świecie podejmowane są działania zachęcające biznes do aktywnego uczestnictwa w programach i inicjatywach ograniczających emisję gazów cieplarnianych, w tym w szczególności CO₂. Niekiedy same przedsiębiorstwa, widząc potrzebę minimalizowania ryzyka, chęci osiągnięcia dodatkowych korzyści finansowych, zaspokajania potrzeb kluczowych interesariuszy czy spełniania wymogów prawnych,

inicjują programy na rzecz ochrony klimatu. Wybrane przykłady zaczerpnięte z raportów społecznych pokazują wkład branży logistycznej w tym zakresie.

Bibliografia

- 2016 Future Supply Chain, Serving Consumers in a Sustainable Way*, www.nl.capgemini.com/resource-file-access/resource/pdf/Future_Supply_Chain_2016_0.pdf.
- Corporate ESG/Sustainability/Responsibility Reporting: Does It Matter? Analysis of S&P 500 Companies' ESG Reporting Trends & Capital Markets Response, and Possible Association with Desired Rankings & Ratings*, Governance & Accountability Institute, Inc.
- Decyzje inwestycyjne a odpowiedzialny biznes. Raport z badania*, www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/pl/Documents/Brochures/pl_raport_decyzje_inwestycyjne_odpowiedzialny.pdf.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/95/UE z dnia 22 października 2014 r. zmieniająca dyrektywę 2013/34/UE w odniesieniu do ujawniania informacji niefinansowych i informacji dotyczących różnorodności przez niektóre duże jednostki oraz grupy, www.mf.gov.pl/c/document_library/get_file?uuid=457d39d0-bb29-4eae-9821-a741c4c34b07&groupId=764034.
- Europa 2020, Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, Bruksela, 3.3.2010, KOM(2010) 2020 wersja ostateczna.
- Fortanier F., Kolk A., Pinkse J., *Harmonization in CSR Reporting MNEs and Global CSR Standards*, „Management International Review” 2011, Vol. 51.
- G4 Sustainability Reporting Guidelines, Reporting Principles and Standard Disclosures*, www.globalreporting.org.
- Guidance on Corporate Responsibility Indicators in Annual Reports*, United Nations Conference on Trade and Development, New York–Geneva 2008.
- Roszkowska P., *Rewolucja w raportowaniu biznesowym, interesariusze, konkurencyjność, społeczna odpowiedzialność*, Difin, Warszawa 2011.
- Sisco C., Blythe Chorn B., Pruzan-Jorgensen P.M., *Supply Chain Sustainability A Practical Guide for Continuous Improvement*, UN Global Compact Office and Business for Social Responsibility, 2010.
- SMART 2020: Enabling the Low Carbon Economy in the Information Age*, The Climate Group, The Global e-Sustainability Initiative, 2008.
- Global Reporting Initiative, www.globalreporting.org.

- Sustainability at UPS 2010; UPS Corporate Sustainability Report 2011, Logistics at the Core, sustainability.ups.com/media/2011-sustainability-report.pdf.
- Sustainability Report 2014 – Maersk, www.maersk.com/en/the-maersk-group/press-room/press-release-archive/2015/2/press-release-sustainability-report-2014.
- Sustainability Strategy 2014–2018 Maersk, www.maersk.com/en/the-maersk-group/sustainability/~media/2ddaf141b19d4dfe9ae3772f8731dc7a.ashx.
- The 2014 UPS Corporate Sustainability Report.
- The A.P. Moller – Maersk Group's, Sustainability, Report 2010, Setting the course, www.maersk.com/en/the-maersk-group/sustainability/~media/BE7F39FD16E7409D816A0BF9BED8BA4E.ashx.
- The A.P. Moller – Maersk Group's, Sustainability, Report 2011, Global business – global challenges, www.maersk.com/en/the-maersk-group/sustainability/~media/2DA-5B81EAD8B46C7B09D3F782F43BCC3.ashx.
- Sustainability Report 2013 – Maersk, www.maersk.com/en/the-maersk-group/sustainability/~media/97169B32CA46458897FAE47C780CF69F.ashx.
- The International Integrated Reporting Council, <http://integratedreporting.org>.
- TNT Express Annual Report 2014, www.tnt.com/content/dam/corporate/pdfs/Archive/Quarterly%20reports/2015/AR2014/tnt-express-annual-report-2014.pdf.
- TNT Express Services UK & Ireland Corporate Responsibility Report 2010, www.tnt.com/content/dam/tntfashion/AboutUs/4191_TNT_CR_Report_2010aw2_june2011.pdf.
- Van Wensen K., Broer W., Klein J., Knopf J., *The State of Play in Sustainability Reporting in the EU*, 2011, ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=6727&langId=en.
- Vision 2050 The New Agenda for Business*, World Business Council for Sustainable Development, www.wbcsd.org/WEB/PROJECTS/BZROLE/VISION2050-FULLREPORT_FINAL.PDF.

NON-FINANCIAL REPORTING OF ACTIVITIES AIMED AT CLIMATE PROTECTION IN COMPANIES PROVIDING LOGISTICS SERVICES

Abstract

Logistics providers are increasingly faced with the challenges of social and environmental context of their businesses. Companies that offer wide range of services must take into account various influences they have on different groups of their stakeholders. The necessity to address non-economic sphere is the result of both growing needs and

expectations of consumers as well as governmental and international regulations, which aim to more efficient resource management in the wide aspects of sustainable development and social responsibility. Reporting on social and environmental issues is a sign of organizational maturity and willingness to disclose important information from the perspective of the company as well as its environment. The paper will present examples of actions taken by enterprises, in the area of management of emission and emission of CO₂ particularly, which are communicated in non-financial reports.

Keywords: CSR, social reporting in logistics, initiatives aimed at reduction of CO₂ emission