

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην  
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΤΗ  
ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

**Βαλτατζή Μαρία  
MN09082**

**Διπλωματική εργασία**

**που υποβλήθηκε στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος  
των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη  
Ναυτιλία**

**Πειραιάς  
Ιούνιος 2012**

Δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα διπλωματική εργασία δεν έχει υποβληθεί για την απόκτηση άλλου μεταπτυχιακού τίτλου ειδίκευσης ή άλλου πτυχίου, πέραν αυτού, ολικά ή μερικά, στο Πανεπιστήμιο Πειραιά ή σε άλλο Πανεπιστήμιο του εσωτερικού ή εξωτερικού.

Η δηλούσα

Βαλτατζή Μαρία

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται στη συγγραφέα.

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Χλωμούδης Κωνσταντίνος (Επιβλέπων)
- Παζαρζής Μιχαήλ
- Μηλιαράκη Μαρία

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Η παρούσα εργασία δεν θα μπορούσε να είχε γίνει δίχως τις συμβουλές και την καθοδήγηση του επιβλέποντος καθηγητή μου, κύριο Χλωμούδη Κωνσταντίνο.

Αφιερώνεται στην οικογένεια μου και ιδιαιτέρως στη μητέρα μου για την αμέριστη συμπαράσταση και στήριξη καθ όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ.....	v
ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	vi
<b>1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....</b>	<b>1</b>
<b>2.ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ .....</b>	<b>2</b>
2.1 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ .....	2
2.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ .....	11
<b>3.ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ .....</b>	<b>13</b>
3.1 ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	14
3.2 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	15
3.3 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ .....	17
<b>4.ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ .....</b>	<b>20</b>
4.1 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ .....	22
<b>5.ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ- ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ Ε.Κ.Ε. ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ .....</b>	<b>26</b>
5.1.ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	26
5.2 ΣΧΟΛΙΑ ΠΙΝΑΚΑ.....	31
<b>6.ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΣΧΕΔΙΟ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ.....</b>	<b>33</b>
<i>Ε.Κ.Ε. ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</i> .....	33
<i>Ε.Κ.Ε. ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</i> .....	34
ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ .....	34
ΧΡΗΣΤΕΣ , ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ, ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ LOGISTICS & ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ....	35
<i>Ε.Κ.Ε. ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ</i> .....	36
<i>Ε.Κ.Ε. ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</i> .....	36
<b>7.ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ .....</b>	<b>38</b>
<b>8.ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ MASTER PLAN ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ. ....</b>	<b>39</b>
<i>ΣΤΟΧΟΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ</i> .....	39
ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ.....	39
ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ .....	39
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	40
ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ .....	41
<b>9.ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Ε.Κ.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ .....</b>	<b>42</b>

10.ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Ε.Κ.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ .....	45
12. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ .....	47
13.ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	48
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	49

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

<i>Εικόνα 1-Πυραμίδα Carroll.....</i>	<i>6</i>
<i>Εικόνα 1-Είδη ενδιαφερόμενων μερών-Stakeholders .....</i>	<i>24</i>
<i>Εικόνα 2- Στο παρακάτω σχήμα η εταιρική κοινωνική ευθύνη βρίσκεται στο κέντρο και περιβάλλεται από τους τομείς οι οποίοι συνθέτουν την έννοια της - ενδιαφερόμενα μέρη απέναντι στα οποία πρέπει να εφαρμοστούν οι κοινωνικά υπεύθυνες πρακτικές. ....</i>	<i>38</i>

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη έχει ένα σημαντικό ρόλο. Στην εργασία αυτή εξετάζεται έννοια της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης γενικά και διαχρονικά. Έπειτα, γίνεται αναφορά στον τομέα των μεταφορών, για να καταλήξουμε στην Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη της Λιμενικής Επιχείρησης, μιας και το λιμάνι αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της εφοδιαστικής αλυσίδας. Τρόποι εφαρμογής, τομείς στους οποίους αναφέρεται, τι δράσεις περιλαμβάνει και τι πλεονεκτήματα/μειονεκτήματα αποφέρει στην Λιμενική Επιχείρηση είναι τα κυρίως περιεχόμενα της εργασίας αυτής. Από την ανάλυση, προκύπτει ότι η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη στην Λιμενική Επιχείρηση και αυτό ενισχύεται και από τα πραγματικά παραδείγματα που αναφέρονται.

## ABSTRACT

Corporate social Responsibility in modern port industry plays an important role. This paper examines the concept of CSR in time. Then Corporate Social Responsibility in the transport is examined such as to reach Corporate Social Responsibility in Port Industry, as port is an integral part of supply chain. Ways of implementing Corporate Social Responsibility, where it is applied as well as advantages/ disadvantages are the main content of subject paper. Finally, it occurs that Corporate Social Responsibility can bring significant benefits to the port corporation and this something which can also be supported by actual, empirical examples.

## 1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Εταιρική κοινωνική ευθύνη συνιστά αντικείμενο διαμάχης στον ακαδημαϊκό και επιχειρηματικό κόσμο και έχει μεταμορφωθεί σε μια ιδέα παγκόσμια με εφαρμογή σε διάφορους τομείς και βιομηχανίες, στις μεταφορές και στη λιμενική επιχείρηση. Σκοπός της διπλωματικής εργασίας η εξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με την επίδραση των κοινωνικά υπεύθυνων δράσεων στην απόδοση της λιμενικής επιχείρησης και η ανάλυση του οφέλους της επιχείρησης από την κοινωνική δραστηριότητα. Περιγράφεται η έννοια της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, εξετάζοντας την υπάρχουσα βιβλιογραφία. Στη συνέχεια θα ερευνηθεί πώς μπορεί να ενσωματωθεί η εταιρική κοινωνική ευθύνη στη στρατηγική της επιχείρησης, πώς δηλώνεται η κοινωνική ευθύνη της λιμενικής επιχείρησης προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη(stakeholders), αν είναι ένα εργαλείο μάρκετινγκ, εάν δίνει το αίσθημα ηθικής – χρηστής διοίκησης στη διοίκηση, αποτελεί λύση για κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα.

Αρχικά πραγματοποιείται βιβλιογραφική έρευνα σχετικά με την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη και τις διάφορες απόψεις που έχουν διατυπωθεί τις τελευταίες έξι δεκαετίες. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στην Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη στις μεταφορές για να καταλήξουμε στην Ε.Κ.Ε. στα λιμάνια. Ακολουθεί πρόταση για σχέδιο Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης από τη Λιμενική αρχή και η συγκρότηση master plan και τέλος ανάλυση κόστους ωφέλειας με τη σύγκριση πλεονεκτημάτων-μειονεκτημάτων για την λιμενική επιχείρηση από την εφαρμογή κοινωνικά υπεύθυνων πρακτικών.



## 2.ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

### 2.1 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Η έννοια της εταιρικής ευθύνης έχει αποκτήσει τις τελευταίες έξι δεκαετίες ιδιαίτερη σημασία και πολλοί συγγραφείς έχουν ασχοληθεί μαζί της. Η εταιρική κοινωνική ευθύνη είναι μια έννοια σύμφωνα με την οποία οι εταιρείες ενσωματώνουν, σε εθελοντική βάση, κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανησυχίες στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες και στις επαφές τους με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Πρόκειται για επιχειρήσεις που αποφασίζουν να προχωρήσουν πέρα από τις ελάχιστες νομικές υποχρεώσεις που τις βαρύνουν και απορρέουν από συλλογικές συμβάσεις, με σκοπό να ανταποκριθούν στις ανάγκες κοινωνικών ομάδων<sup>1</sup>.

Λόγω του πολυσύνθετου χαρακτήρα του όρου δεν υπάρχει ένας συγκεκριμένος ορισμός καθώς κάθε φορέας έχει δώσει το δικό του. Σύμφωνα με το Ελληνικό Δίκτυο για τη Κοινωνική Ευθύνη, Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη είναι η *οικειοθελής δέσμευση των επιχειρήσεων για ένταξη στις επιχειρηματικές τους πρακτικές κοινωνικών και περιβαλλοντικών δράσεων, που είναι πέρα από όσα επιβάλλονται από τη νομοθεσία και έχουν σχέση με όλους όσους άμεσα ή έμμεσα επηρεάζονται από τις δραστηριότητές τους*.<sup>2</sup>

Οι ευθύνες της επιχείρησης προς την κοινωνία αποτελούν αντικείμενο μακροχρόνιας συζήτησης με αποτέλεσμα τη διαμόρφωση διάφορων θεωρήσεων. Από τη μια πλευρά βρίσκεται η άποψη σύμφωνα με την οποία η επιχείρηση έχει μοναδικό σκοπό τη μεγιστοποίηση των κερδών υπακούοντας το νόμο (pure profit maximizing view)<sup>3</sup>. Κατά την άποψη αυτή η παραγωγικότητα και η αποδοτικότητα είναι βασικό μέλημα της επιχείρησης σε αντίθεση με την κοινωνική δραστηριοποίηση. Την άποψη αυτή πλησιάζει η περιορισμένη άποψη μεγιστοποίησης κέρδους (constrained profit-maximization view)<sup>4</sup>. Μια μέση θέση είναι εκείνη που θέλει το management των επιχειρήσεων να είναι περισσότερο ευαισθητοποιημένο ως προς τις διάφορες ομάδες ενδιαφερομένων (stakeholders)<sup>5</sup>. Στην άλλη πλευρά βρίσκεται η άποψη που θέλει τη σύγχρονη επιχείρηση να έχει ενεργή κοινωνική δράση και να ασχολείται με κοινωνικά-περιβαλλοντικά προβλήματα ακόμα και αν αυτό κοστίζει στους μετόχους (community service view)<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> COM(2006) 136 τελικό

<sup>2</sup> Ιστοσελίδα [www.csrhellas.org](http://www.csrhellas.org)

<sup>3</sup> Geoffrey Lantos (Journal of Consumer Marketing, June 2001)

<sup>4</sup> Geoffrey Lantos (Journal of Consumer Marketing, June 2001)

<sup>5</sup> Geoffrey Lantos (Journal of Consumer Marketing, June 2001)

<sup>6</sup> Geoffrey Lantos (Journal of Consumer Marketing, June 2001)

Στη συνέχεια θα εξετάσουμε απόψεις που έχουν διατυπωθεί για την Ε.Κ.Ε. τα τελευταία εξήντα χρόνια ξεκινώντας από την δεκαετία του 1950 έως τις αρχές του 21<sup>ο</sup> αιώνα.

Ο Howard Bowen τη δεκαετία του 1950 ξεχώρισε με το βιβλίο του "Social responsibilities of Businessman" και από πολλούς θεωρήθηκε ο πατέρας της Ε.Κ.Ε. Αναγνωρίζει την Ε.Κ.Ε σαν μια υποχρέωση των επιχειρήσεων να υιοθετούν πολιτικές, να λαμβάνουν αποφάσεις και να ακολουθούν την πορεία που είναι επιθυμητή προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι οι οποίοι είναι σύμφωνοι με τις αξίες της κοινωνίας<sup>7</sup>. Ο Bowen αντιλαμβάνεται την κοινωνική ευθύνη των επιχειρήσεων όχι σαν μια λύση σε όλα τα κοινωνικά προβλήματα, αλλά σαν μια πρακτική που μπορεί να βοηθήσει την ανάπτυξη των επιχειρήσεων μελλοντικά.

Τη δεκαετία του 1960 ο William Frederick ασχολήθηκε με την Ε.Κ.Ε και διατύπωσε έναν από τους πρώτους ορισμούς της. Κατά τον συγγραφέα, οι επιχειρηματίες πρέπει να επιβλέπουν τη λειτουργία ενός οικονομικού συστήματος το οποίο ανταποκρίνεται στις προσδοκίες του κοινού και αυτό συνεπάγεται ότι τα μέσα παραγωγής πρέπει να εκμεταλλεύονται με τέτοιο τρόπο ώστε η παραγωγή και η διανομή να αυξάνουν το συνολικό κοινωνικό-οικονομικό πλούτο. Θεωρεί την Κοινωνική Ευθύνη μια δημόσια στάση προς τους οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους της κοινωνίας και λειτουργεί σαν μια διαπίστωση ότι οι πόροι αυτοί χρησιμοποιούνται προς κοινό όφελος και όχι για τα συμφέροντα περιορισμένων ατόμων και επιχειρήσεων<sup>8</sup>. Σε σχέση με τον Bowen, μια δεκαετία αργότερα εισήγαγε κατά κάποιον τρόπο την έννοια της φιλανθρωπίας στην Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη με την αναφορά του στην βελτιστοποίηση του κοινωνικού-οικονομικού πλούτου.

Ο Albert Carr το 1968 στο άρθρο του "Is business bluffing ethical?" θεωρεί ότι μοναδικός στόχος μιας επιχείρησης είναι η διάθεση αγαθών με κέρδος. Η επιχείρηση κατά τον Carr είναι σαν ένα παιχνίδι με απρόσωπη φύση και το διέπουν κανόνες που έχουν θεσπιστεί νομικά από νομοθέτες και το κράτος. Ο ανταγωνισμός και οι διαπραγματεύσεις διαφθείρουν τα άτομα που εμπλέκονται με τις επιχειρήσεις με αποτέλεσμα να έχουν χαμηλότερα ηθικά πρότυπα. Τα χαμηλότερα ηθικά πρότυπα οδηγούν σε εσφαλμένες δηλώσεις, συγκάλυψη γεγονότων και άλλες απάτες. Τα καθήκοντα που έχει ένας εργαζόμενος προς τον εργοδότη του ως πιστός αντιπρόσωπος του καταπατούν τις ηθικές υποχρεώσεις. Σύμφωνα με τον Carr το μόνο πρότυπο Ε.Κ.Ε. μιας επιχείρησης είναι η συμμόρφωση με το νόμο<sup>9</sup>. Εκφράζει μια εκ διαμέτρου διαφορετική άποψη σε σχέση με τον Bowen και το Frederick και μέσω της άποψης του αυτής

<sup>7</sup> Bowen Howard, 1953

<sup>8</sup> Frederick William (California Management Review, 1960)

<sup>9</sup> Albert Z. Carr, "Is Business Bluffing Ethical," Harvard Business Review (January-February, 1968).

προκύπτει ένα ερώτημα το οποίο ακόμα διχάζει τον επιστημονικό κόσμο «Κατά πόσο η συμμόρφωση με τη νομοθεσία μπορεί να θεωρηθεί κοινωνικά υπεύθυνη πρακτική?»

Το 1970 ο Milton Friedman ανήκοντας στους πιο συντηρητικούς οικονομολόγους έγραψε ότι η κοινωνική ευθύνη της επιχείρησης είναι να αυξάνει τα κέρδη της. Μόνο οι άνθρωποι μπορούν να έχουν υποχρεώσεις και όχι οι επιχειρήσεις. Επιπλέον, σε σχετικό άρθρο του τονίζει ότι οι managers σαν άτομα μπορεί να έχουν ευαισθησίες και να κάνουν φιλανθρωπίες αλλά σε αυτές τις περιπτώσεις θα πρέπει λειτουργούν σαν οντότητες και δαπανούν δικά τους χρήματα, χρόνο και όχι του επιχειρηματία. Για τους παραπάνω λόγους ο Friedman θεωρεί την Ε.Κ.Ε. καθαρά ρητορική έννοια εφόσον συνεπάγεται με συμπεριφορά που αντίκειται στο συμφέρον του επιχειρηματία. Ο Friedman αναγνώρισε κάποιες υποχρεώσεις της επιχείρησης οπότε υπάρχουν στοιχεία της Ε.Κ.Ε στη θεωρία του. Πρόκειται για ηθικές και νομικές ευθύνες της επιχείρησης προς άλλα μέρη ενδιαφερομένων (stakeholders) που αφορούν την διατήρηση του ελεύθερου ανταγωνισμού, την υπακοή στους νόμους, αποφυγή της απάτης και τη διεξαγωγή δίκαιου παιχνιδιού<sup>10</sup>.

Ο Harold Johnson (1971) παρουσίασε μια σειρά ορισμών για την Ε.Κ.Ε. Κατά τον Johnson η κοινωνική ευθύνη μπορεί να περιγραφεί ως εξής: 1. Μια κοινωνική υπεύθυνη επιχείρηση είναι αυτή που τα στελέχη της κρατούν της ισορροπία σε πολλαπλά συμφέροντα. Πέρα από τα κέρδη των μετόχων, μια κοινωνική υπεύθυνη επιχείρηση πρέπει να λαμβάνει υπόψη της τους εργαζόμενους, τους προμηθευτές της, την κοινωνία. 2. Μια κοινωνικά υπεύθυνη επιχείρηση ενσωματώνει κοινωνικά προγράμματα τα οποία την βοηθούν να αυξάνει τα κέρδη της. 3. Ένας κοινωνικός υπεύθυνος επιχειρηματίας και manager είναι εκείνος που δεν ενδιαφέρεται αποκλειστικά για το προσωπικό του όφελος αλλά και για το όφελος του συνεργάτη του συνανθρώπου του.<sup>11</sup> Ο Johnson για πρώτη φορά αναφέρει τα «πολλαπλά συμφέροντα» και εισάγει την έννοια των ενδιαφερόμενων μερών, μάλιστα αναφέρει και κάποια είδη. Αναφορικά με τον δεύτερο ορισμό που έδωσε στην εταιρική κοινωνική ευθύνη, την αντιμετωπίζει σαν μέσο αύξησης των κερδών της επιχείρησης. Σχετικά με τον τρίτο ορισμό αναφέρεται σε διαφορετικούς στόχους που έχει μια επιχείρηση πέρα από την μεγιστοποίηση των κερδών της. Αν και οι τρεις ορισμοί παρουσιάζουν διαφορές, συνδυαστικά μας δίνουν μια εικόνα της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης.

<sup>10</sup> Milton Friedman (New York Times Magazine ,1970)

<sup>11</sup> Johnson Harold 1971

Ο Carroll το 1979 διακρίνει διάφορα είδη κοινωνικών υποχρεώσεων που έχει μια επιχείρηση: 1) οικονομικές υποχρεώσεις (να είναι παραγωγική και οικονομικά βιώσιμη) 2) νομικές και ηθικές υποχρεώσεις (να ακολουθεί τους νόμους και να σέβεται τις αξίες και τα πρότυπα) και 3) ηθικές υποχρεώσεις (υποχρέωση να είναι να πράττει το δίκαιο) 4) Φιλανθρωπικές υποχρεώσεις<sup>12</sup>. Οι δύο τελευταίες δεν είναι υποχρεωτικές αλλά βρίσκεται στη διακριτική ευχέρεια των επιχειρήσεων για το αν θα τις εφαρμόσουν ή όχι. Ο Carroll πρώτη φορά εισάγεται η έννοια της φιλανθρωπίας στην Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη και έβαλε έτσι ένα ακόμα λιθάρι στον ορισμό της.

Ο Thomas M. Jones τη δεκαετία του 1980 όρισε την Ε.Κ.Ε ως την υποχρέωση που έχουν οι επιχειρήσεις προς τις ομάδες της κοινωνίας, η οποία είναι διαφορετική από αυτή προς τους μετόχους και υπεράνω αυτών που καθορίζονται από το νόμο και τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Βασικά σημεία είναι ότι η υποχρέωση πρέπει να υιοθετείται εθελοντικά και επίσης η υποχρέωση είναι ευρεία και εκτείνεται πέρα από τους μετόχους σε πελάτες, εργαζόμενους, προμηθευτές, γειτονικές κοινότητες<sup>13</sup>. Ο Jones περιέγραψε την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη σαν μια διαδικασία και όχι ένα αποτέλεσμα συμπεριφορών και επίσης τόνισε ότι είναι δύσκολο να φτάσει κανείς σε συμφωνία σχετικά με ποιές πτυχές περιλαμβάνει μια κοινωνικά υπεύθυνη συμπεριφορά.

Ο Freeman το 1984 με τη θεωρία του για τους stakeholders έδωσε μια καινούρια στην βιβλιογραφία για την Ε.Κ.Ε. Σύμφωνα με την θεωρία αυτή, στους stakeholders περιλαμβάνονται πελάτες, ανταγωνιστές, εμπορικές ενώσεις, μέσα ενημέρωσης, περιβαλλοντικές οργανώσεις, προμηθευτές, κυβέρνηση, τοπική κοινωνία και επιχειρηματική κοινωνία, που παίζουν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη της επιχείρησης και στην εφαρμογή πρακτικών κοινωνικής ευθύνης<sup>14</sup>. Η διαφοροποίηση στη θεωρία του Freeman είναι στο ότι ορίζει τους stakeholders όλες αυτές τις ομάδες που έχουν ενεργό ρόλο και μπορούν να επηρεάσουν την επιτυχία της επιχείρησης.

Κατά τον Wood, όπως έγραψε το 1991 η βασική ιδέα της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης είναι ότι οι εταιρείες και η κοινωνία είναι συνυφασμένες παρά διακριτές. Η κοινωνία έχει συγκεκριμένες προσδοκίες από την επιχειρηματική συμπεριφορά. Για να αξιολογήσουμε αν μια επιχείρηση ανταποκρίνεται στις προσδοκίες της κοινωνίας πρέπει να εξετάσουμε το βαθμό στον οποίο οι αρχές της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης παρακινούν δράσεις που έχουν αναληφθεί για λογαριασμό της εταιρείας. Επίσης ο Wood υποστηρίζει ότι οι managers είναι "ηθικοί φορείς"

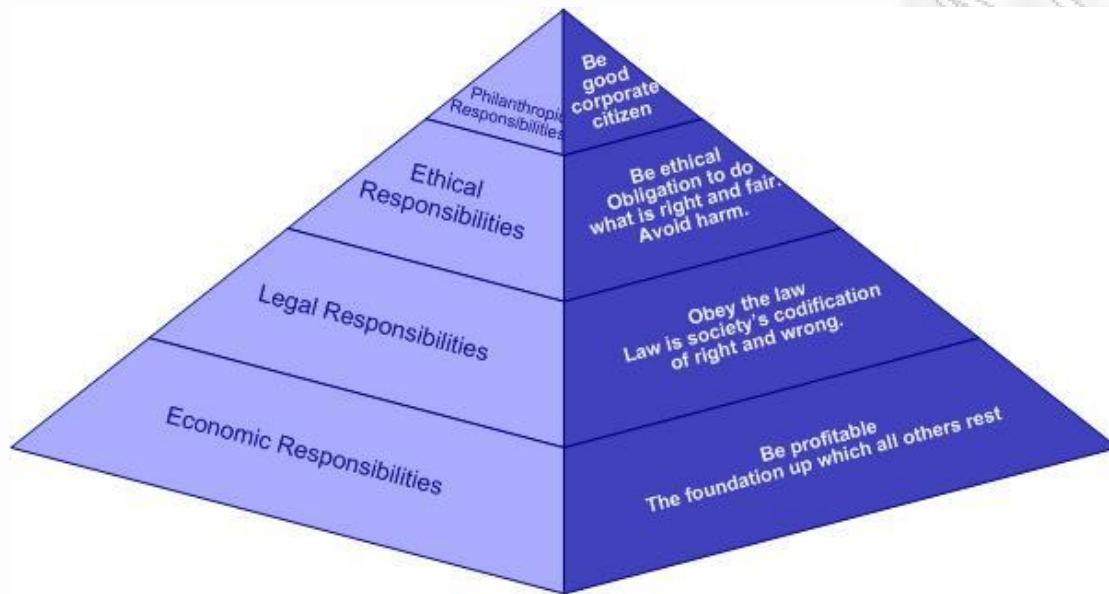
<sup>12</sup> Archie B. Carroll (Academy of Management review, 1979)

<sup>13</sup> Tomas Jones (California Management Review, 1980)

<sup>14</sup> Freeman, 1984, Strategic management: A stakeholder approach.

που έγκειται στη διακριτική τους ευχέρεια το να ανταποκριθούν στις προσδοκίες της κοινωνίας<sup>15</sup>.

Το 1991, ο Carroll (1991) παρουσίασε το πρώτο μοντέλο του ΕΚΕ ως μια πυραμίδα, όπως φαίνεται στο παρακάτω σχήμα:



Carroll's CSR Pyramid

#### ΠΥΡΑΜΙΔΑ CARROLL 1

Σύμφωνα με την πυραμίδα του Carroll οι κοινωνικές ευθύνες που συνιστούν την Ε.Κ.Ε. διακρίνονται σε οικονομικές, νομικές, ηθικές και φιλανθρωπικές. Και οι τέσσερις συνιστώσες υπήρχαν ανέκαθεν αλλά μόνο τα τελευταία χρόνια η ηθική και η φιλανθρωπική συνιστώσα απέκτησαν σημαντικό ρόλο.

Οικονομικές υποχρεώσεις: Οι επιχειρήσεις αποτελούν οικονομικές μονάδες που στόχο έχουν την παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών και την παραγωγή κέρδους. Η ιδέα παραγωγής κέρδους μετατράπηκε στην μεγιστοποίηση του κέρδους και αυτή είναι η κύρια υποχρέωση κάθε επιχείρησης. Όλες οι υπόλοιπες υποχρεώσεις βασίζονται στις οικονομικές διότι χωρίς αυτές οι άλλες δεν υφίστανται.

Νομικές υποχρεώσεις: Οι επιχειρήσεις οφείλουν να συμμορφώνονται με τη νομοθεσία και τους κανονισμούς προκειμένου να λειτουργούν. Εκτός απ αυτό η συμμόρφωση με τη νομοθεσία καθιστά τις επιχειρήσεις αποδεκτές από το κοινωνικό σύνολο. Έτσι δικαιολογείται ώστε οι

<sup>15</sup> Wood (Academy of Management Review, 1991)

νομικές υποχρεώσεις να καταλαμβάνουν το δεύτερο επίπεδο της πυραμίδας. Η συνύπαρξη οικονομικών και νομικών υποχρεώσεων είναι τα βασικά επίπεδα του ελεύθερου επιχειρηματικού σστήματος και επίσης βάση για οτιδήποτε περαιτέρω.

Ηθικές υποχρεώσεις: Παρόλο που οικονομικές και νομικές υποχρεώσεις εμπεριέχουν ηθική καθώς οι ηθικές ευθύνες σχετίζονται με τις δραστηριότητες της επιχείρησης. Οι ηθικές υποχρεώσεις ενσαρκώνουν αυτά τα πρότυπα, τους κανόνες ή τις προσδοκίες καταναλωτών, εργαζομένων, μετόχων καθώς και το τι θεωρεί η κοινότητα σωστό και δίκαιο.

Φιλανθρωπικές υποχρεώσεις: Οι φιλανθρωπικές υποχρεώσεις αποτελούν πράξεις οι οποίες εκπληρώνουν τις προσδοκίες της κοινωνίας από την επιχείρηση. Αυτό περιλαμβάνει την ενεργό συμμετοχή της επιχείρησης σε δραστηριότητες που προάγουν την ευημερία του κοινωνικού συνόλου π.χ. εισφορές στην εκπαίδευση, τέχνη και τον αθλητισμό. Αυτό που ξεχωρίζει τις φιλανθρωπικές από τις ηθικές υποχρεώσεις είναι ότι η φιλανθρωπία δεν προσδοκείται από το κοινωνικό σύνολο απλώς είναι κάτι επιθυμητό χωρίς όμως να σημαίνει ότι επιχειρήσεις που δεν παρέχουν φιλανθρωπικό έργο να θεωρούνται ανήθικες.

Ο Cannon το 1992 τονίζει ότι μια επιχείρηση συνεισφέρει πλήρως στην κοινωνία αν είναι αποδοτική, κερδοφόρα και κοινωνικά υπεύθυνη. Εξετάζει την ανάπτυξη E.K.E. διαμέσου της ιστορικής εξέλιξης της επιχειρηματικής δραστηριοποίησης και οδηγεί σε μια μεταπολεμική επανεξέταση της φύσης των σχέσεων επιχείρησης – κοινωνίας- κυβέρνησης. Θεωρεί ότι πρωταρχικός ρόλος της επιχείρησης είναι η παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών που χρειάζεται η κοινωνία. Παρ' όλα αυτά υποστηρίζει ότι υπάρχει μια αλληλεξάρτηση κοινωνίας – επιχειρήσεων που αφορά την ανάγκη για ένα σταθερό περιβάλλον από την μία και εκπαιδευμένο εργατικό δυναμικό από την άλλη<sup>16</sup>.

Το 1993 γίνεται ουσιαστικά η πρώτη αναφορά στην έννοια της Κοινωνικής Ευθύνης στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο Jacques Delors πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έκανε έκκληση στις εταιρείες να συμμετάσχουν στην καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού. Αυτή η έκκληση είχε ως αποτέλεσμα την κινητοποίηση και την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών δικτύων επιχειρήσεων<sup>17</sup>.

Το 1997 ο Elkington εισήγαγε την θεωρία του *Triple Bottom Line* η οποία εστιάζει σε τρία βασικά ζητήματα που αφορούν την κοινωνική ευθύνη, τον άνθρωπο (People), το περιβάλλον

<sup>16</sup> Lance Moir (MCB University Press, 2001)

<sup>17</sup> Βαξεβανίδου (Περιοδικό Σπουδαί 2008).

(Planet), και το κέρδος (Profit). Σύμφωνα με τη θεωρία του κοινωνικά υπεύθυνη επιχείρηση είναι εκείνη που είναι κερδοφόρα εκπληρώνοντας παράλληλα την προστασία του περιβάλλοντος και κοινωνική ισότητα.<sup>18</sup>

Το 1999 ένα παγκόσμιο δίκτυο επιχειρήσεων και οργανισμών για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη με την ονομασία Global Compact. Το δίκτυο αυτό ξεπερνά τις 80 χώρες και τα 2000 μέλη και όταν μια εταιρεία ή οργανισμός γίνεται μέλος σε αυτό υποχρεούται κάθε έτος να παρουσιάζει έναν ετήσιο κοινωνικό απολογισμό. Πρόκειται για μια συνεχή διαδικασία αξιολόγησης σύμφωνα με την οποία γίνονται πράξη 10 παγκόσμιες αρχές (10 universal principles). Αυτές είναι<sup>19</sup>:

1. Οι επιχειρήσεις θα πρέπει να στηρίζουν και να σέβονται την προστασία των διεθνώς διακηρυγμένων ανθρωπίνων δικαιωμάτων
2. Οι επιχειρήσεις οφείλουν να διασφαλίζουν ότι δεν συνεργούν σε καταπατήσεις ανθρωπίνων δικαιωμάτων
3. Οι επιχειρήσεις οφείλουν να προασπίζουν την ελευθερία του συνδικαλιζέσται και την αποτελεσματική αναγνώριση του δικαιώματος για συλλογικές διαπραγματεύσεις
4. Οι επιχειρήσεις οφείλουν να προασπίζουν την εξάλειψη κάθε μορφής καταναγκαστικής ή υποχρεωτικής εργασίας
5. Οι επιχειρήσεις οφείλουν να προασπίζουν την ουσιαστική κατάργηση της παιδικής εργασίας
6. Οι επιχειρήσεις οφείλουν να προασπίζουν την εξάλειψη των διακρίσεων σε σχέση με τις προσλήψεις και την απασχόληση
7. Οι επιχειρήσεις οφείλουν να υποστηρίζουν μια προληπτική προσέγγιση ως προς τις περιβαλλοντικές προκλήσεις
8. Οι επιχειρήσεις οφείλουν να αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες για την προώθηση μεγαλύτερης περιβαλλοντικής υπευθυνότητας
9. Οι επιχειρήσεις οφείλουν να ενθαρρύνουν την ανάπτυξη και διάδοση φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών
10. Οι επιχειρήσεις οφείλουν να αντιτίθενται σε κάθε μορφής διαφθορά, συμπεριλαμβανομένων του εκβιασμού και της δωροδοκίας.

<sup>18</sup> Elkington John (Environmental Quality Management 1998)

<sup>19</sup> <http://www.unglobalcompact.org>

Η υπέρβαση των παραπάνω υποχρεώσεων μέσω της κατάρτισης του προσωπικού, τη δημιουργία θετικών εσμών με την τοπική κοινότητα μπορεί να επηρεάσει άμεσα την παραγωγικότητα και την ανάπτυξη μιας επιχείρησης. Με την τήρηση ενός οδηγού βέλτιστων πρακτικών αλλά και με τη δημοσίευση των αξιών τους οι επιχειρήσεις έχουν την ευκαιρία να βελτιώσουν και να διατηρήσουν την εικόνα τους.

Το 2000 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισσαβόνας προέβη σε έκκληση ως προς τις επιχειρήσεις για βελτίωση πρακτικών που αφορούν τη δια βίου μάθηση, οργάνωση της εργασίας, την παροχή ίσων ευκαιριών στο χώρο της εργασίας, την κοινωνική ένταξη ευπαθών ομάδων και τη βιώσιμη ανάπτυξη<sup>20</sup>.

Ένα χρόνο αργότερα το 2001 η Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εξέδωσε την Πράσινη Βίβλο για την προώθηση ενός Ευρωπαϊκού πλαισίου για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη. Ορίζεται η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη ως η έννοια σύμφωνα με την οποία *οι εταιρείες ενσωματώνουν σε εθελοντική βάση κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανησυχίες στις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες και στις επαφές τους με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Ως ενδιαφερόμενα μέρη ορίζονται οι υπάλληλοι, οι μέτοχοι, οι επενδυτές, οι καταναλωτές, οι δημόσιες αρχές και οι μη-Κυβερνητικές οργανώσεις.*<sup>21</sup> Αναγνωρίζεται ότι η Ε.Κ.Ε. μπορεί να συμβάλει στον στρατηγικό στόχο που τέθηκε στη Λισσαβόνα, ο οποίος αποβλέπει στο να γίνει η Ε.Ε. πιο ανταγωνιστική, δυναμική κοινωνία της γνώσης ικανή για βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη με περισσότερες θέσεις εργασίας και κοινωνική συνοχή. Ο ορισμός αυτός αποτελεί ουσιαστικά ένας συνδυασμός πολλών θεωριών που αναφέρθηκαν καθώς στον ορισμό της Ε.Κ.Ε. περιλαμβάνονται κοινωνική, περιβαλλοντική, οικονομική διάσταση, τα ενδιαφερόμενα μέρη (stakeholders) και φυσικά η εθελοντική εφαρμογή των κοινωνικά υπεύθυνων πρακτικών, η οποία ξεφεύγει από το μοντέλο των «υποχρεώσεων» των επιχειρήσεων.

Το 2002 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε την δημιουργία ενός πολυμερούς Φόρουμ European Multi-Stakeholder Forum (EMSF) για την Ε.Κ.Ε. με στόχο την προώθηση της διαφάνειας των ενεργειών για την Ε.Κ.Ε. και της σύγκλισης των πρακτικών και των εργαλείων που χρησιμοποιούνται για την υλοποίηση της Ε.Κ.Ε.<sup>22</sup> Το 2004 πραγματοποιήθηκε το φόρουμ το οποίο κατέληξε σε σημαντικά συμπεράσματα για την ανάπτυξη της Ε.Κ.Ε. σε πολυεθνικές επιχειρήσεις αλλά και στις ΜΜΕ.

<sup>20</sup> Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισσαβόνας  
[http://europa.eu/legislation\\_summaries/education\\_training\\_youth/general\\_framework/c10241\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/education_training_youth/general_framework/c10241_el.htm)

<sup>21</sup> COM 2001,366 τελικό.

<sup>22</sup> COM 2002,347.



Το 2006 τίθεται η πρόταση για τη δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής συμμαχίας για την Ε.Κ.Ε. Η συμμαχία αυτή είναι μια πολιτική ομπρέλα για τις υπάρχουσες αλλά και νέες πρακτικές Κοινωνικής Ευθύνης. Δεν πρόκειται για κάποια σύμβαση ούτε είναι νομικό μέσο ώστε να απαιτείται υπογραφή και καλεί τις επιχειρήσεις να δηλώσουν την υποστήριξη τους εθελοντικά. Αξιοσημείωτο είναι ότι η Επιτροπή αναφέρει ότι η Ε.Κ.Ε. είναι εργαλείο που μπορεί να συνεισφέρει στην αειφόρο ανάπτυξη ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση. Γι αυτό το λόγο κάλεσε όλους τους φορείς να συμμετάσχουν στην συμμαχία αυτή προκειμένου να γίνει η Ευρώπη πόλος αριστείας σε θέματα Ε.Κ.Ε<sup>23</sup>.

Οι Oliver Falck και Stephan Hebllich το 2007 καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η στρατηγική εφαρμογή της Ε.Κ.Ε έχει σχέση μακροπρόθεσμα με την μεγιστοποίηση της αξίας των shareholders. Στην περίπτωση μιας manager-led επιχείρησης απαιτείται μια αλλαγή στη δομή των κινήτρων, ώστε ο manager να έχει καλές επιδόσεις κάνοντας χρηστή διοίκηση "*does well by doing good*". Σύμφωνα με τους συγγραφείς όσο ο στόχος της επιχείρησης είναι να είναι βιώσιμη και να ευημερεί, δεν μπορεί να κάνει τίποτα άλλο από το να ακολουθεί μια μακροπρόθεσμη πολιτική και να αντιληφθεί ότι αν συμπεριφέρεται σωστά στην κοινωνία, αυτή θα της ανταποδώσει τη χάρη<sup>24</sup>.

Υπάρχει μια αβεβαιότητα ορισμού σχετικά με την Ε.Κ.Ε που έχει οδηγήσει σε διαμάχη ακαδημαϊκό και επιχειρηματικό κόσμο. Η ποικιλία των ορισμών οδηγεί σε σύγχυση για τον τρόπο λειτουργίας και τη μέτρηση της. Σημαντικός αριθμός διοικητικών στελεχών θεωρεί την ανάληψη της Ε.Κ.Ε πολύ σοβαρό ζήτημα και είναι υπέρ της κοινωνικής δραστηριοποίησης των επιχειρήσεων. Επιπλέον, πολλές κοινωνικές ομάδες ασχολούνται με το περιβάλλον, τους εργαζόμενους και τους καταναλωτές και έτσι δίνουν μεγάλη σημασία στην Ε.Κ.Ε. Συγκεκριμένα τα πλεονεκτήματα από την εφαρμογή της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης είναι:

- Εξισορροπείται η δύναμη με την υπευθυνότητα των επιχειρήσεων.
- Αυξάνονται τα μακροχρόνια κέρδη για την επιχείρηση.
- Βελτιώνεται η αξία και η φήμη της επιχείρησης.
- Διορθώνονται κοινωνικά προβλήματα

Από την άλλη πλευρά μια μεγάλη μερίδα επιστημόνων και επιχειρηματιών βλέπουν με σκεπτικισμό την Ε.Κ.Ε. Θεωρούν ότι είναι δαπανηρή η εφαρμογή της, ότι δεν αφορούν την

<sup>23</sup> COM 2006,136.

<sup>24</sup> Oliver Falck, Stephan Hebllich (Business Horizons, 2007)

επιχείρηση τα κοινωνικά προβλήματα και ότι η ενασχόληση με κοινωνικά θέματα μπορεί να στερήσει από την κοινωνία χρήσιμα αγαθά και υπηρεσίες. Επίσης, πολλοί υποστηρίζουν ότι οι πράξεις κοινωνικής ευθύνης υποκρύπτουν τις προθέσεις μιας επιχείρησης για μεγιστοποίηση των κερδών. Τα επιχειρήματα κατά της Ε.Κ.Ε είναι :

- Μειώνεται η αποτελεσματικότητα και η κερδοφορία.
- Επιβάλλονται άνισα κόστη μεταξύ ανταγωνιστικών επιχειρήσεων.
- Επιβάλλονται κόστη που πολλές φορές μετακυλίνουν σε ομάδες ενδιαφερόμενων.
- Απαιτούνται κοινωνικές ικανότητες που μπορεί να στερείται η επιχείρηση.
- Ανατίθεται η ευθύνη στην επιχείρηση παρά στα άτομα.

## 2.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Εξετάζοντας τη βιβλιογραφία και τις εξελίξεις σχετικά με την Ε.Κ.Ε. διαχρονικά μπορούμε να διαπιστώσουμε τα παρακάτω:

Τη δεκαετία του '50 οι managers και τα διοικητικά συμβούλια άρχισαν να αντιλαμβάνονται ότι οι επιχειρήσεις υπάρχουν όσο υπάρχει και η κοινωνία. Στη βιβλιογραφία της περιόδου αυτής αναφέρεται η Ε.Κ.Ε. ως μια υποχρέωση της επιχείρησης να ανταποκριθεί στους επιθυμητούς από την κοινωνία στόχους, αξίες και πολιτικές.

Στη βιβλιογραφία του 1960 τονίζεται πόσο στενή είναι η σχέση εταιρείας-κοινωνίας και φαίνεται ότι οι εταιρείες έχουν ηθική υποχρέωση απέναντι στην κοινωνία και πρέπει να λειτουργούν με βάση το κοινό όφελος.

Τη δεκαετία του 1970 η έννοια της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης είναι συνυφασμένη με την φιλανθρωπία και τις κοινωνικές σχέσεις. Το κοινωνικό όφελος, το ενδιαφέρον για τους stakeholders, η βελτίωση της ποιότητας ζωής είναι κριτήρια σύμφωνα με τα οποία πρέπει να λειτουργεί η κοινωνικά υπεύθυνη επιχείρηση.

Την περίοδο του 1980, ο Freeman παρουσίασε την θεωρία των stakeholders στην οποία αναφέρει τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών στην προαγωγή της κοινωνικής ευθύνης.

Χαρακτηριστικό είναι ότι γίνεται σαφής ο ορισμός των stakeholders και τονίζεται ο ενεργός ρόλος που διαδραματίζουν στην πορεία μιας επιχείρησης.

Κατά το 1990 εισήχθη η θεωρία περί κοινωνικής ευθύνης του Elkington (Three Bottom Line), η οποία έγινε κοινώς αποδεκτή. Η εταιρική κοινωνική ευθύνη άρχισε να κερδίζει έδαφος στις επιχειρήσεις και να παγιώνεται η ιδέα σύμφωνα με την οποία ό,τι είναι καλό για το περιβάλλον και ό,τι είναι καλό για την κοινωνία είναι εξίσου καλό και για το κέρδος της εταιρείας.

Ο 21ος αιώνας είναι η περίοδος κατά την οποία η εταιρική κοινωνική ευθύνη γίνεται αναγκαία. Οι μεγάλοι οργανισμοί έχουν ειδικά τμήματα E.K.E., συμβούλους κοινωνικής ευθύνης και managers. Η E.K.E. γίνεται θέμα σε συνέδρια και σε ερευνητικές εργασίες. Το κοινό παρακολουθεί ιδιαίτερα τις πρακτικές κοινωνικής ευθύνης των εταιρειών και η δημοσίευση των report E.K.E. στην ιστοσελίδα των επιχειρήσεων γίνεται υποχρεωτική σε πολλές χώρες και οργανισμούς ώστε να είναι διαθέσιμα στα ενδιαφερόμενα μέρη (stakeholders).

### 3.ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι μεταφορές έχουν θεμελιώδη σημασία για την οικονομία και την κοινωνία μας. Η κινητικότητα είναι ζωτική για την εσωτερική αγορά και την ποιότητα διαβίωσης των πολιτών, διότι απολαμβάνουν ελευθερία μετακινήσεων. Οι μεταφορές επιτρέπουν την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας<sup>25</sup> αλλά θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες της κοινωνίας, να είναι βιώσιμες. Τα αποτελεσματικά συστήματα μεταφορών είναι ουσιαστικής σημασίας διότι επηρεάζουν σημαντικά την οικονομική μεγέθυνση, την κοινωνική ανάπτυξη και το περιβάλλον. Η κινητικότητα εμπορευμάτων και προσώπων είναι βασική συνιστώσα της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και των ευρωπαϊκών υπηρεσιών.

Μέχρι πρόσφατα, οι περισσότεροι οικονομολόγοι πίστευαν ότι ανεξάρτητα από το κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος, η αυξημένη κινητικότητα παρέχει καθαρά οικονομικά οφέλη. Όμως μια έρευνα<sup>26</sup> δείχνει ότι πέρα από το βέλτιστο επίπεδο, η αύξηση των ταξιδιών με μηχανοκίνητα οχήματα μπορεί να έχει συνολικά αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις, επειδή η οριακή παραγωγικότητα της αύξηση των ταξιδιών μειώνεται, και χρήση του οχήματος επιβάλλει το εξωτερικό κόστος που μπορεί να αντισταθμίσει άμεσα οικονομικά οφέλη.

Η Παγκόσμια Τράπεζα έχει προσδιορίσει τρεις τύπους βιώσιμης ανάπτυξης στις επενδύσεις για τις μεταφορές: 1. Οικονομική και χρηματοπιστωτική 2. Περιβαλλοντική 3. Κοινωνική. Σύμφωνα με αυτές τις τρεις κατηγορίες, για να είναι βιώσιμο ένα σύστημα μεταφορών πρέπει να έχουν σταθερή χρηματοδότηση, να αντιμετωπίζει τις δυσμενείς επιπτώσεις των μεταφορών στο οικοσύστημα και στην υγεία και να εξυπηρετεί τις ανάγκες για μεταφορά των ασθενέστερων και μη κοινωνικών ομάδων<sup>27</sup>.

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο η Λευκή Βίβλος το 1992<sup>28</sup>, το 2001<sup>29</sup>, η επανεξέταση της το 2006<sup>30</sup> και το 2011<sup>31</sup> θέτουν τους ίδιους ακριβώς στόχους:

---

<sup>25</sup> COM(2011) 144 τελικό, Μάρτιος 2011, "Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών"

<sup>26</sup> Boarnet, 1997; Helling, 1997

<sup>27</sup> World Bank 1996 Sustainable Transport. International Bank for Reconstruction and Development, Washington, DC

<sup>28</sup> COM(92) 494 τελικό "Ανακοίνωση της Επιτροπής - Η μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών (Λευκή Βίβλος).

- Να προσφέρουν υψηλό επίπεδο κινητικότητας σε κοινό και επιχειρήσεις σε όλη την Ένωση.
- Να προστατεύουν το περιβάλλον, εγγυώνται ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού,
- Να προστατεύουν τον επιβάτη και τον εργαζόμενο πολίτη.
- Επίσης, ως ένας από τους κυριότερους καταναλωτές ενέργειας, οι μεταφορές πρέπει να συμβάλλουν στην ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού.

Στη συνέχεια θα εξετάσουμε πως η Ε.Κ.Ε. εφαρμόζεται σε διάφορους τομείς μεταφοράς.

### 3.1 ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι πόλεις υποφέρουν περισσότερο από τη συμφόρηση, την κακή ποιότητα του αέρα και την ηχορύπανση. Οι αστικές συγκοινωνίες είναι υπεύθυνες περίπου για το ένα τέταρτο των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τις μεταφορές, και για ένα μεγάλο μέρος των τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνουν στις πόλεις. Η σταδιακή εξάλειψη των οχημάτων «που κινούνται με συμβατικά καύσιμα» από το αστικό περιβάλλον αποτελεί μείζονα συμβολή στην αισθητή μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο, των εκπομπών θερμοκηπιακών αερίων και της ρύπανσης του τοπικού αέρα και της ηχορύπανσης.

Στα αστικά κέντρα, η στροφή προς καθαρότερες μεταφορές είναι πασιφανής. Η υψηλότερη πυκνότητα του πληθυσμού και οι απαιτήσεις για μεταφορά καθιστούν τη χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων ασύμφορη και επιβαρυντική για τα περιβάλλον. Φιλική επιλογή προς το περιβάλλον αλλά και τον άνθρωπο αποτελούν οι δημόσιες συγκοινωνίες, καθώς και η δυνατότητα πεζοπορίας και ποδηλασίας.

Οι αστικές συγκοινωνίες προκειμένου να συμβάλουν στην βιώσιμη ανάπτυξη της οικονομίας εφαρμόζουν κοινωνικά υπεύθυνες πρακτικές, που έχουν στόχο όχι μόνο την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και των ίδιων των εργαζομένων και του κοινωνικού συνόλου.

Για την προστασία του περιβάλλοντος χρησιμοποιούνται λεωφορεία αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, με ειδικούς καταλύτες που μειώνουν τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου ή ακόμα

<sup>29</sup> COM(2001) 370 τελικό, Σεπτέμβριος 2001. “Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών”

<sup>30</sup> COM(2006) 314, Ιούνιος 2006. Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας - Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές.

<sup>31</sup> COM(2011) 144 τελικό, Μάρτιος 2011, “Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών”

λεωφορεία που κινούνται με φυσικό αέριο<sup>32</sup>. Επιπλέον, ειδικές μονάδες ανακύκλωσης ελαστικών και άλλων αναλώσιμων λειτουργούν προκειμένου να επαναχρησιμοποιηθούν κατά την συντήρηση και επισκευή των μέσων μαζικής μεταφοράς<sup>33</sup>.

Σχετικά με το ανθρώπινο δυναμικό εκτός από την εκπαίδευση που παρέχεται για οικολογική οδήγηση αλλά για την ειδίκευση του εργαζομένου, προσφέρονται και πολλές παροχές. Για παράδειγμα, συμβουλές για την υγιεινή και για τους κινδύνους του επαγγέλματος, παροχές στην οικογένεια του εργαζόμενου και επιδόματα ανάλογα με τον αριθμό των μελών της οικογένειας, άδειες μετ' αποδοχών για εκπαιδευτικούς σκοπούς ή για λόγους υγείας.

Η κοινωνικά υπεύθυνη στάση των αστικών μέσων μεταφοράς φανερώνεται μέσα από την παροχή μειωμένου κομίστρου σε άτομα που το δικαιούνται (μαθητές, φοιτητές, ηλικιωμένοι, πολύτεκνοι) με τις υπηρεσίες που παρέχονται στα άτομα με ειδικές ανάγκες (Αμεα) για την εύκολη πρόσβαση τους στα Μέσα Μεταφοράς και την εξάλειψη των δυσκολιών που αντιμετωπίζουν τα άτομα αυτά. Επιπλέον, οι δωρεές εκ μέρους των οργανισμών προς κοινωνικούς φορείς, η υποστήριξη πολιτιστικών και αθλητικών εκδηλώσεων με την παροχή της δωρεάν μετακίνησης αθλητών, συμμετεχόντων και του κοινού είναι ένας τρόπος για την επιχείρηση να δείξει το ενδιαφέρον για το κοινωνικό σύνολο<sup>34</sup>.

### 3.2 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σε γενικές γραμμές οι αερομεταφορές και η αειφόρος ανάπτυξη είναι αντιθετικές δραστηριότητες. Η αύξηση των αερομεταφορών συνεπάγεται με αύξηση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα, αύξηση κατανάλωσης πρώτων υλών και τελικά αύξηση της ρύπανσης. Ως εκ τούτου, πρέπει να αναπτυχθούν δράσεις που να υποστηρίζουν και να εκπληρώνουν τις προσδοκίες των ενδιαφερόμενων μερών, καθώς και τη φροντίδα του περιβάλλοντος.

Η πρόσφατη αύξηση των τιμών του αργού πετρελαίου είναι μια σημαντική ανησυχία για τις αεροπορικές εταιρείες<sup>35</sup> και έχει οδηγήσει την αποδοτικότητα του καυσίμου να αποτελεί μείζονα στόχο της εταιρείας. Αυτό, σε συνδυασμό με τις εντεινόμενες ανησυχίες των περιβαλλοντικών

<sup>32</sup> [www.oasa.gr](http://www.oasa.gr)

<sup>33</sup> [www.athens-trolley.gr](http://www.athens-trolley.gr)

<sup>34</sup> [www.uitp.org](http://www.uitp.org)

<sup>35</sup> Abdelghanya et al., 2005

επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών, είχε ως αποτέλεσμα τα προγράμματα Ε.Κ.Ε. να γίνονται σημεία εστίασης σε επιχειρηματικές στρατηγικές αεροπορικών εταιρειών<sup>36</sup>.

Τα προγράμματα κοινωνικής ευθύνης τα οποία ενσωματώνουν οι αεροπορικές εταιρείες χωρίζονται σε 1) Προγράμματα που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος 2) την κοινωνία 3) το ανθρώπινο δυναμικό 4) ασφάλεια.

Ενδεικτικά θα αναφερθούν παραδείγματα Ε.Κ.Ε. που εφαρμόζονται δύο Ελληνικές αεροπορικές εταιρείες.

Η Aegean Airlines στα πλαίσια της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης έχει υπογράψει και συμμετάσχει στο Οικουμενικό Σύμφωνο, ένα διεθνές πλαίσιο που λειτουργεί υπό την αιγίδα των Ηνωμένων Εθνών. Με τη συμμετοχή της η εταιρεία δεσμεύεται να εφαρμόζει τις αρχές του Συμφώνου και να τις χρησιμοποιεί ως βάση για την προαγωγή της εταιρικής της υπευθυνότητας. Aegean έχει προχωρήσει σε πολλές ενέργειες και βελτιώσεις και έχει καθιερώσει ένα περιβαλλοντικό σύστημα διαχείρισης σύμφωνα με τα υψηλότερα διεθνή πρότυπα. Από το Σεπτέμβριο του 2008 έχει πιστοποιηθεί κατά ISO 14001/2004 για την εξυπηρέτηση επιβατών, τη συντήρηση αεροσκαφών, καθώς και για τον έλεγχο απορριμμάτων ώστε να αποτελεί πρότυπο σε θέματα ανακύκλωσης και περιβαλλοντικής διαχείρισης, επιβεβαιώνοντας έτσι την ισχυρή θέληση και την ικανότητα που διαθέτει για μια σωστή αντιμετώπιση όλων των περιβαλλοντικών ζητημάτων. Επίσης, συμμετέχει προγράμματα που αφορούν την προστασία και υπεράσπιση των παιδιών (χορηγός στο Συνήγορο του παιδιού, Παιδικά χωριά SOS) , των ατόμων με ιδιαιτερότητες(χορηγός των special Olympics) καθώς και τέλος συμμετέχει στην εκστρατεία ενημέρωσης για τον καρκίνο του μαστού.<sup>37</sup>

Αναφορικά με τις δράσεις της Olympic, η Olympic Handling διαθέτει από 09/09/2011 πιστοποίηση σύμφωνα με της απαιτήσεις του πρότυπου ENV ISO14001:2004 για τις δραστηριότητές της στο σύνολο των Ελληνικών Αερολιμένων όπου επιχειρεί. Η εφαρμογή των απαιτήσεων του πρότυπου αυτού αποτελεί ακόμη ένα εργαλείο για την Olympic Handling, μέσω του οποίου η εταιρεία επιδιώκει να ελαχιστοποιήσει τον τρόπο με τον οποίο οι δραστηριότητές της επιδρούν και επηρεάζουν το περιβάλλον και να πετύχει την συνεχή

<sup>36</sup> Wen-Hsien Tsai , Jui-Ling Hsu,2008

<sup>37</sup> <http://el.aegeanair.com>

βελτίωση της περιβαλλοντικής της επίδοσης, προσθέτοντας στις εθνικές και παγκόσμιες προσπάθειες για την ορθή περιβαλλοντική διαχείριση και προστασία.

Επιπλέον, η Olympic Air συμμετέχει σε πρόγραμμα ανακύκλωσης υλικών. Στο πλαίσιο του προγράμματος ανακυκλώνονται σε πρώτη φάση όλα τα πλαστικά ποτήρια, τα οποία μετά τη χρήση τους συλλέγονται από το πλήρωμα και τοποθετούνται σε ειδικές πράσινες σακούλες ανακύκλωσης. Με αυτό τον τρόπο, μειώνονται τα ανεπεξέργαστα απορρίμματα και εξοικονομούνται πολύτιμες πρώτες ύλες και ενέργεια, μειώνοντας το λειτουργικό της κόστος προς όφελος όμως του επιβάτη. Η δένδροφύτευση είναι μια ακόμα κοινωνικά υπεύθυνη πρακτική της εταιρείας για τη βελτίωση των οικοσυστημάτων και την προστασία του περιβάλλοντος.

Σχετικά με την προσφορά στο κοινωνικό σύνολο η Ολυμπιακή εταιρεία, έχει προχωρήσει στην προώθηση τοπικών προϊόντων, φαγητών και ποτών. Κατά τη διάρκεια της πτήσης οι επιβάτες έχουν την ευκαιρία να δοκιμάσουν παραδοσιακά Ελληνικά φαγητά και συνοδευτικά ηδύποτα λικέρ. Στόχος είναι να τα καταστήσει γνωστά στο επιβατικό κοινό και ειδικά σε ξένους επισκέπτες καθώς και να ανεβάσει την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών της<sup>38</sup>.

### 3.3 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η ναυτιλία από τη φύση της είναι μια διεθνής βιομηχανία. Οι ναυτιλιακές εταιρείες εξυπηρετούν την παράγωγο ζήτηση για μεταφορά φορτίων και ανθρώπων. Έτσι παραδοσιακά, δεν υπήρχε κάποιος λόγος για τις ναυτιλιακές εταιρείες να επενδύουν σε διαφημίσεις και δραστηριότητες που βελτιώνουν την εικόνα τους στο κοινό. Το κυριότερο ζήτημα για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις το πώς θα παραμείνουν ανταγωνιστικές με χαμηλές τιμές. Η ποιότητα των υπηρεσιών ή οποιοδήποτε άλλο χαρακτηριστικό που θα βελτίωνε τη φήμη της εταιρείας ήταν απλά ένα πλεονέκτημα στο βαθμό εκείνο που η εταιρεία μπορούσε να προσφέρει τις υπηρεσίες σε χαμηλές τιμές.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ο τομέας που τις δύο τελευταίες δεκαετίες έχουν υποστεί τις περισσότερες μεταρρυθμίσεις αναφορικά με την πολιτική τους. Ειδικότερα η δεκαετία του '90 δικαίως μπορεί να θεωρηθεί η δεκαετία επιβολής ρυθμίσεων για τη ναυτιλία. SOLAS,

---

<sup>38</sup> [www.olympicair.com](http://www.olympicair.com)



MARPOL, COLREG<sup>39</sup> είναι μερικοί από τους κυριότερους κανονισμούς με στόχο την ανάπτυξη της κοινωνικά υπεύθυνης συμπεριφοράς των επιχειρήσεων του κλάδου. Επιπλέον, υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον σε θέματα σχετικά με τη ρύπανση και την ασφάλεια. OPA' 90<sup>40</sup>-κανονισμός που υποχρεώνει κάθε οργανισμό να είναι υπεύθυνη για την ρύπανση που προκαλεί- , ISM Code<sup>41</sup>- κώδικας για την ασφαλή διαχείριση των πλοίων διεθνώς και την πρόληψη ρύπανσης- και η συνθήκη STWC<sup>42</sup> που θεμελιώνει υποχρεωτική εκπαίδευση, πιστοποίηση σε διεθνές επίπεδο είναι παραδείγματα κανονισμών που τέθηκαν σε ισχύ την τελευταία δεκαετία.

Οι κανονισμοί αυτοί βέβαια είναι υποχρεωτικοί, δεν αφήνουν κανένα περιθώριο επιλογής στις εταιρείες, άρα η συμμόρφωση με αυτούς δεν μπορεί να θεωρηθεί πρακτική κοινωνικής ευθύνης από την πλευρά της εταιρείας, παρά μόνο όσον αφορά τη συμμόρφωση με τη νομοθεσία. Κοινωνικά υπεύθυνη πράξη θα μπορούσε να θεωρηθεί εάν και μόνο συνδυάζονταν με κάποια μη υποχρεωτική πρακτική<sup>43</sup> την οποία η εταιρεία ενσωματώνει για να προχωρήσει πέρα από το νόμο. Τέτοιες πρακτικές είναι περισσότερο δημοφιλείς στις μεγάλες εταιρείες που αντέχουν να υποστηρίξουν δραστηριότητες κοινωνικής ευθύνης.

Τα παραδείγματα κοινωνικής ευθύνης από ναυτιλιακές επιχειρήσεις αφορούν τις σχέσεις με την κοινωνία, τη σχέση με το φυσικό περιβάλλον, τις σχέσεις με τους μετόχους.

Αναφορικά με το εσωτερικό περιβάλλον, οι πρακτικές κοινωνικής ευθύνης απευθύνονται στις συνθήκες εργασίας, στην πολιτική της εταιρείας απέναντι στις μειονότητες, την εκπαίδευση και επιμόρφωση του προσωπικού. Στη σύγχρονη ναυτιλιακή επιχείρηση συναντάμε την προσπάθεια για βελτίωση των συνθηκών εργασίας. Ο χώρος εργασίας φυσικά αποτελεί καθοριστικό παράγοντα στις συνθήκες εργασίας. Πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις τα τελευταία χρόνια μεταφέρουν τις εργασίες τους σε σύγχρονες εγκαταστάσεις, σε προάστια της πόλης με διάφορες ευκολίες προς τους εργαζομένους όπως οι θέσεις στάθμευσης<sup>44</sup>, χώρος για το διάλειμμα, καπνιστήριο, εστιατόριο ακόμα και γυμναστήριο. Είναι επίσης σύνηθες εφόσον η ναυτιλία πρόκειται για μια παγκόσμια βιομηχανία, να ενσωματώνονται άτομα από διάφορες εθνικότητες στο εργατικό δυναμικό της επιχείρησης. Έτσι σε πολλές ναυτιλιακές εταιρείες βλέπουμε το φαινόμενο του πολύ-πολιτισμικού περιβάλλοντος, γεγονός που φανερώνει την υποστήριξη της διαφορετικότητας από τις επιχειρήσεις αυτές. Τέλος, η επιμόρφωση και η συνεχής εκπαίδευση

<sup>39</sup> <http://www.imo.org/About/Conventions/Pages>

<sup>40</sup> <http://www.epa.gov/oem/content/lawsregs>

<sup>41</sup> [http://www.imo.org/SharePoint/mainframe.asp?topic\\_id=287](http://www.imo.org/SharePoint/mainframe.asp?topic_id=287)

<sup>42</sup> <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions>

<sup>43</sup> Fafaliou I., Lekakou M. and Theotokas J., 2002

<sup>44</sup> [www.thenamaris.com](http://www.thenamaris.com)

προσωπικού και πληρωμάτων<sup>45</sup> είναι μια κοινωνικά υπεύθυνη πρακτική που αφενός ευνοεί το εργατικό δυναμικό, αφετέρου προσφέρει πλεονέκτημα στην ίδια την επιχείρηση. Παραδείγματα κοινωνικής ευθύνης που αφορούν το κοινωνικό σύνολο είναι η προσφορά θέσεων εργασίας και συνεπώς η μείωση της ανεργίας, η συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας, η παροχή υποτροφιών για σπουδές σε νέους, οι χορηγίες προς τον αθλητισμό<sup>46</sup>.

Όσον αφορά το περιβάλλον, πολλές επιχειρήσεις προχωρούν πέρα από όσα οι οδηγίες και οι κανονισμοί ορίζουν και υιοθετούν πρότυπα για την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια και ποιότητα στις μεταφορές. Ένα απ αυτά τα πρότυπα είναι το ISO 14001 που πιστοποιεί τη δυναμική περιβαλλοντική προσέγγιση τους. Πολλές εταιρείες αναφέρουν τις σχετικές δραστηριότητές τους στο κοινό μέσω ετήσιων εκθέσεων για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους. Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν και εταιρείες που αναπτύσσουν και εφαρμόζουν συστήματα για τη διαχείριση της ποιότητας και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, είτε για λόγους που σχετίζονται με τον ανταγωνισμό ή εξαιτίας των απαιτήσεων των ναυλωτών<sup>47</sup>.

---

<sup>45</sup> [www.tsakos.net](http://www.tsakos.net), [www.deltatankers.gr](http://www.deltatankers.gr)

<sup>46</sup> [www.capitalship.gr](http://www.capitalship.gr)

<sup>47</sup> Theotokas I., Kaza V.

#### 4.ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Το λιμάνι αποτελεί σημαντικό κρίκο στην εφοδιαστική αλυσίδα τόσο όπως τα πλοία είναι αναπόσπαστο κομμάτι της θαλάσσιας διαδικασίας μεταφοράς. Η λειτουργία των αποτελεσματικών λιμένων που έχουν την ικανότητα και την υποδομή μαζί με την παροχή ανταγωνιστικών πλοίων και αξιόπιστων υπηρεσιών μεταφορών που έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς φορτίων στη θάλασσα μπορούν να αυξήσουν τα κοινωνικά οφέλη για τους χρήστες των μεταφορών, τους παραγωγούς των μεταφορών, και την κοινωνία στο σύνολό της<sup>48</sup>.

Ως βιομηχανία το λιμάνι αποτελεί κέντρο απασχόλησης άμεσα αλλά και έμμεσα εφόσον συμβάλλει στη δημιουργία ενός ευρύ φάσματος δευτερογενών υπηρεσιών στην τοπική οικονομία, που ποικίλουν από τη στέγαση σε εστιατόρια, μεσίτες ακινήτων και των τοπικών καταστημάτων-cluster<sup>49</sup>. Αυτό συνεπάγεται τα λιμάνια να έχουν δημιουργήσει μια ευρύτερη οικονομική σχέση με την τοπική κοινωνία.

Τα τελευταία χρόνια η αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου, η ενίσχυση της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ο γιγαντισμός των πλοίων και η σύνδεση των λιμένων με τις διατροπικές αλυσίδες μεταφοράς απαιτούν προσθετές λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι τάσεις 'μεγέθυνσης' των λιμένων συνοδεύονται από σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον<sup>50</sup>. Πολύ σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι λιμένες είναι αυτό της ρύπανσης της γης, των υδάτων, η ηχορύπανση από εργασίες καθώς και η απαγορευμένη πρόσβαση του κοινού στο λιμάνι λόγω ασφάλειας. Επιπλέον ζήτημα που αφορά τα σύγχρονα λιμάνια σήμερα είναι αυτό της ασφάλειας. Στο κέντρο των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού, τα λιμάνια πρέπει να είναι σε θέση να ελέγχουν ότι οι διαδικασίες ασφαλείας τους είναι κατάλληλες να εμποδίσουν φαινόμενα δολιοφθοράς και λαθραίας εισαγωγής στη χώρα.

Η κοινωνική ένταξη των λιμένων είναι ένα αναπόσπαστο κομμάτι της λιμενικής διακυβέρνησης που αφορά ενέργειες των λιμενικών αρχών με στόχο να βελτιώσουν τις σχέσεις μεταξύ λιμανιού και του περιβάλλοντος τόπου και κοινωνίας και επικεντρώνονται στον ανθρώπινο παράγοντα, το

<sup>48</sup> Pallis A. ( Maritime Policy & Management,1997)

<sup>49</sup> Langen P.W. de, 2001.

<sup>50</sup> Πάλλης Α. , Τσιώτσης Γ. («Περιβάλλον και θαλάσσιες μεταφορές: βιώσιμη κινητικότητα» Χίος, Απρίλιος 2007)

εργατικό δυναμικό(υπάρχον και μελλοντικό), τους κατοίκους των γύρω περιοχών και το γενικά το κοινό.<sup>51</sup>

Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα να αναπτύσσονται τόσο σε εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο ρυθμιστικές παρεμβάσεις με στόχο την ενίσχυση της περιβαλλοντικής διάστασης των λιμενικών πολιτικών. Η σχετική περιβαλλοντική νομοθεσία αποσκοπεί στο να εξασφαλίσει τη βιώσιμη ανάπτυξη των λιμένων και των παράκτιων περιοχών . Η πρόοδος σε ορισμένα θέματα Κοινοτικών πολιτικών περιβαλλοντικής διαχείρισης είναι αρκετά σημαντική. Επιπλέον, οι ίδιες οι λιμενικές αρχές, μέσω του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλάσσιων Λιμένων (European Sea Ports Organisation – ESPO) αναπτύσσουν τις δικές τους πρακτικές ενώ παράλληλα παρεμβαίνουν ενεργά στην διαμόρφωση των Κοινοτικών πολιτικών.

---

<sup>51</sup> Codes on practice on Societal Integration of ports ,ESPO 2010.

#### 4.1 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Οι λιμενικές επιχειρήσεις δεν κρίνονται αποκλειστικά από το στενό οικονομικό τους αποτέλεσμα και την παραγωγικότητα τους αλλά και από την απόδοση τους σε περιβαλλοντικά και κοινωνικά θέματα. Τα λιμάνια έχουν άμεση επίδραση στην κοινωνία στην οποία λειτουργούν. Οι επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται σωστά τις επιδράσεις που δημιουργούν είναι αυτές που επιτυγχάνουν ένα καλύτερο προφίλ στην κοινωνία και γίνονται πιο ανταγωνιστικές.

Τα λιμάνια αναγνωρίζουν ότι ο αντίκτυπος των δραστηριοτήτων τους και των εργασιών στο περιβάλλον αυξάνεται ολοένα και περισσότερο και επηρεάζει ένα ευρύ φάσμα ενδιαφερομένων μερών (stakeholders), συμπεριλαμβανομένων των τοπικών κοινοτήτων και των διεθνών νομοθεσιών.

Οι Moglia και Sanguineri<sup>52</sup> έχουν εντοπίσει τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι λιμενικές αρχές στη δημιουργία ενός σχεδίου ανάπτυξης. Σύμφωνα με τους συγγραφείς, η ανάπτυξη αυτού του σχεδίου πρέπει να λαμβάνει υπόψη διαφορετικά συμφέροντα των ενδιαφερόμενων μερών και στοιχεία όπως οικονομικές, περιβαλλοντικές, συνέπειες, τη σχέση μεταξύ κοινωνίας και λιμένα. Συμφωνούν στο ότι οι λιμενικές αρχές συναντούν δυσκολίες έχοντας να αντιμετωπίσουν παράλληλα τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας, τους στρατηγικούς στόχους της κυβέρνησης και να ανταποκριθούν στις ανάγκες των χρηστών και διαχειριστών του λιμένα, οι οποίοι επηρεάζονται από τις δυνάμεις της αγοράς και την παγκοσμιοποίηση.

Οι Notteboom & Winkelmanns<sup>53</sup> έχουν επισημάνει τέσσερα είδη ενδιαφερόμενων μερών (stakeholders) σε μια λιμενική κοινωνία:

1. Τους εσωτερικούς παράγοντες (internal stakeholders). Αποτελούν κομμάτι του λιμένα και σχετίζονται με τη λειτουργία και την οργάνωση του π.χ. διοίκηση, εργαζόμενοι, μέλη του διοικητικού συμβουλίου, συνδικάτα, μέτοχοι.

<sup>52</sup> Moglia, F., Sanguineri M. (Maritime Economics & Logistics, 2003)

<sup>53</sup> Notteboom, T., Winkelmanns, W. (IAME 2002 Maritime Economics)

Σύμφωνα με τον Beresford<sup>54</sup> οι εργαζόμενοι είναι λιγότερο παραγωγικοί όταν η νοοτροπία «ασφάλειας» είναι φτωχή ή απουσιάζει από τη λιμενική επιχείρηση και μακροπρόθεσμα μπορεί να εμποδίσει την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας ενός λιμένα καθώς. Είναι λοιπόν πολύ σημαντικό να εξασφαλιστεί μια γενική κουλτούρα σε όλη την Ευρώπη με ελάχιστα πρότυπα, μέσα από την οποία μπορεί να αναπτυχθεί και να εφαρμοστεί μια κουλτούρα «Σώοι και αβλαβείς στα λιμάνια» (safe and sound ports). Αυτή ακριβώς η εργασιακή κουλτούρα είναι που θα αποτελέσει σημαντικό τομέα της ανταγωνιστικότητας στο μέλλον.

2. Τους εξωτερικούς παράγοντες (economic/contractual). Πρόκειται για λιμενικές επιχειρήσεις και συμπληρωματικές βιομηχανίες που επενδύουν στην λιμενική περιοχή και δημιουργούν θέσεις εργασίας. Ένα λιμάνι είναι συνήθως και ένα σύμπλεγμα (cluster) με έντονα συνυφασμένες οικονομικές δραστηριότητες που συνδέονται με τις δραστηριότητες που εξελίσσονται γύρω από το λιμάνι. Καθένας απ αυτούς τους παράγοντες της λιμενικής κοινότητας μπορεί να έχει σχέσεις με έναν ή περισσότερους φορείς του συμπλέγματος αυτού. Παραδείγματα τέτοιων επιχειρήσεων είναι οι μεταφορικές εταιρείες, εταιρείες logistics, βιομηχανίες παραγωγής ενέργειας, υποστηρικτικές βιομηχανίες όπως επισκευές πλοίων, επιθεωρήσεων καθώς και σωματεία εργατών. Άλλες ομάδες ενδιαφερομένων αυτής της κατηγορίας είναι οι πελάτες, οι χρήστες, οι εμπορικές εταιρείες, οι εισαγωγείς/ εξαγωγείς. Οι εταιρείες αυτές δεν έχουν άμεση σχέση με το λιμάνι και δεν επενδύουν άμεσα σε αυτό απλώς παρακολουθούν στενά την εξέλιξη του διότι η λιμενική δραστηριότητα μπορεί να επηρεάσει τη δική τους δραστηριότητα.

3. Η νομοθεσία και οι δημόσιοι φορείς πολιτικής. Η ομάδα αυτή δεν περιλαμβάνει μόνο υπουργεία που είναι αρμόδια για τις μεταφορές και τις οικονομικές υποθέσεις σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και υπερεθνικό επίπεδο, αλλά και περιβαλλοντικές υπηρεσίες και αρχές χωροταξικού σχεδιασμού.

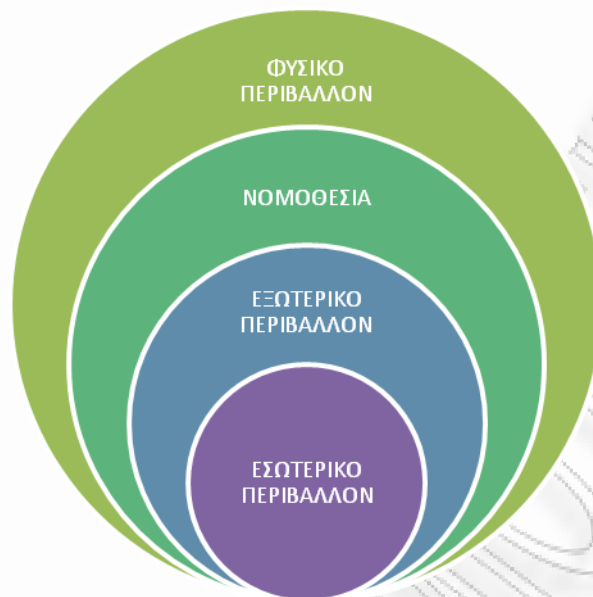
4. Ενδιαφερόμενους φορείς της Κοινότητας. Συμπεριλαμβάνει κοινοτικές ομάδες ή τις οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών, το ευρύ κοινό, τον Τύπο, και άλλες ομάδες εκτός αγοράς. Οι πολίτες ανησυχούν για την εξέλιξη του λιμανιού, δηλαδή, κυρίως σχετικά με τα προγράμματα επέκτασης του, για λόγους ευημερίας. Μπορούν να υποστούν πραγματικές ή δυνητικές βλάβες ή οφέλη, ως αποτέλεσμα της δράσης του λιμένα ή της αδράνειας. Είναι πιθανό

---

<sup>54</sup> Beresford et all (Maritime Policy & Management, April- June 2004)

ότι ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη μπορεί να αγνοούν τη σχέση τους με το λιμάνι μέχρι κάποιο συγκεκριμένο γεγονός -ευχάριστο ή όχι - εφιστά την προσοχή τους.

Το ακόλουθο σχήμα δείχνει τα είδη των ενδιαφερόμενων μερών:



### **Εικόνα 1-Είδη ενδιαφερόμενων μερών-Stakeholders**

Ο Marlow το 2003 στο άρθρο του “Measuring lean ports performance” τονίζει ότι ενώ παραδοσιακά τα λιμάνια χρησιμοποιούσαν ποσοτικά στοιχεία για την μέτρηση της απόδοσης τους όπως το μέγεθος, στα λιμάνια τέταρτης γενιάς απαιτείται νέα προσέγγιση στη μέτρηση επιδόσεων. Οι νέοι δείκτες μέτρησης της απόδοσης των λιμένων, θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη εκτός από τα ποσοτικά στοιχεία και τα ποιοτικά. Η ποιότητα κατά τους συγγραφείς είναι ο μοναδικός παράγοντας που μπορεί μακροχρόνια να κάνει έναν λιμένα ανταγωνιστικό και να οδηγήσει στην ικανοποίηση των ενδιαφερόμενων μερών. Η ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού κατά τους συγγραφείς είναι από τις προτεραιότητες των σύγχρονων λιμένων. Επιπλέον, υποστηρίζουν ότι το ανθρώπινο δυναμικό σε συνδυασμό με σωστή διοίκηση είναι τα στοιχεία-κλειδί για την επιτυχή ανάπτυξη παρά το κεφάλαιο και η τεχνολογία<sup>55</sup>.

<sup>55</sup> Marlow P., Paixao Casaca (International Journal of Transport Management,2003)

Τα 2006 στο άρθρο “A business excellent approach for the port industry”<sup>56</sup> ο ανταγωνισμός είναι αυτός που οδηγεί την λιμενική επιχείρηση να εφαρμόζει συστήματα διοίκησης που στοχεύουν στην βελτίωση της ποιότητας του προϊόντος. Προκειμένου να επιτευχθεί υψηλής ποιότητας λιμενικό προϊόν/ υπηρεσία είναι απαραίτητος ο συνδυασμός όλων των ενδιαφερόμενων μερών που συμβάλλουν στη λειτουργία του λιμένα.

Στο άρθρο “Average wage level as new port performance indicator; A method and illustration of U.S. port counties” των P. Langen, B.Dumay,C.Ducruet το 2007 αναφέρεται ότι λόγω της πολυπλοκότητας του λιμενικού προϊόντος, η μέτρηση της επίδοσης των λιμένων είναι δύσκολο να πραγματοποιηθεί με τα παραδοσιακά εργαλεία, έτσι χρειάζονται νέοι δείκτες επίδοσης καθώς και διεύρυνση της έννοιας της απόδοσης.<sup>57</sup>

Στο άρθρο “Quality and safety systems for the port industry: empirical evidence for the main Greek ports” η προσπάθεια για την εφαρμογή προτύπων ποιότητας και ασφάλειας στους λιμένες σε συνδυασμό με τις συνθήκες για τη ναυτιλία μπορούν να προσφέρουν πλεονέκτημα και να οδηγήσουν στη βελτίωση του ανταγωνισμού του λιμένα. Σε έρευνα που διεξήχθη για τα Ελληνικά λιμάνια και ποιοί είναι οι κύριοι παράγοντες που επηρεάζουν τη διοίκηση για την εφαρμογή συστημάτων ποιότητας, απαντήθηκε ότι η κυριότερη αιτία εφαρμογής συστημάτων ποιότητας είναι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που προσφέρουν, έπειτα η πιστοποίηση, η υποχρέωση, η βελτίωση της παροχής λιμενικών υπηρεσιών, η βελτίωση της εικόνας της λιμενικής επιχείρησης και τέλος επισημάνθηκε η χρήση συστημάτων ποιότητας ως εργαλείο μάρκετινγκ<sup>58</sup>

---

<sup>56</sup> C. I. Chlomoudis, C. D. Lampridis (International Conference, Shipping in the era of Social Responsibility. In honor of late professor Basil Metaxas 1925-1996,Argostoli, Cephalonia ,2006)

<sup>57</sup> Langen P,Dumay B.,Ducruet C., International Association of Maritime Economists (IAME) ,Athens Greece,2007.

<sup>58</sup>Chlomoudis C., Kostagiolas P. ,Lampridis Ch.(European Transport Research Review,2010)



## 5. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ- ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ Ε.Κ.Ε. ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

### 5.1. ΠΙΝΑΚΑΣ ΜΕ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Με βάση τα στοιχεία από τις ιστοσελίδες του κάθε λιμένα, πραγματοποιείται αναφορά σε στοιχεία Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης που συναντάται σε λιμάνια της Ευρώπης, Αμερικής, Ασίας, Αυστραλίας και Αφρικής.

<u>ΛΙΜΑΝΙ</u>	<u>ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</u>	<u>ΑΣΦΑΛΕΙΑ/ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ</u>	<u>ΚΟΙΝΩΝΙΑ</u>
ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πρωτοβουλία για την Κλιματική αλλαγή. Συνεργασία για την μείωση εκπομπών CO2 με άλλους λιμένες και την τοπική κοινότητα.</li> <li>• Βιώσιμη χρήση ενέργειας στις εγκαταστάσεις του λιμένα.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nautical Safety Index (NSI) μετρά τα ατυχήματα σε συνδιασμό με την κίνηση.</li> <li>• Safety and Environmental Index (SEI) μετρά το επίπεδο συμμόρφωσης των πλοίων που επισκέπτονται το λιμάνι με τους κανονισμούς.</li> <li>• Έλεγχοι</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RDM Campus. Τεχνική εκπαίδευση και κατάρτιση μαθητευομένων σχετικά με τις λιμενικές λειτουργίες.</li> <li>• Διάλογος με Stakeholders.</li> <li>• Διαφάνεια μέσω έκδοσης ετήσιων εκθέσεων.</li> </ul>
ΑΜΒΕΡΣΑ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ανάπτυξη οικολογικών υποδομών.</li> <li>• Διαχείριση αποβλήτων.</li> <li>• παραγωγή πράσινης ενέργειας.</li> <li>• Η χρήση συνδυασμένης παραγωγής θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επιμονή στην εκπαίδευση πριν την ανάληψη καθηκόντων εργασίας.</li> <li>• Χρήση αξιόπιστου και ασφαλούς εξοπλισμού.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενημέρωση τοπικής κοινωνίας μέσω έκδοσης ετήσιων εκθέσεων.</li> <li>• Χρηματοδότηση κοινωνικών οργανώσεων.</li> <li>• Χορηγός σε τοπικές αθλητικές ομάδες.</li> </ul>
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εναλλακτική διαχείριση (ανακύκλωση ή/και επεξεργασία) των αποβλήτων που παράγονται στις εγκαταστάσεις του.</li> <li>• Φύτευση νέων δέντρων και θάμνων.</li> <li>• διερευνά τρόπους υλοποίησης έργων Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ)</li> </ul>	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΝΑΦΟΡΑ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανθρωπιστικές και πολιτιστικές δράσεις.</li> <li>• Ενίσχυση ΜΚΟ.</li> </ul>
ΚΟΡΚ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αρχή «πρόληψη της ρύπανσης» , διαχείριση/ελαχιστοποίηση</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εκπαίδευση, συνεργασία με National Maritime</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημόσια υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις περιβαλλοντικές</li> </ul>

	<p>ηση αποβλήτων, αποδοτική χρήση πόρων, διατήρηση και ευαισθητοποίηση</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Σύστημα διαχείρισης περιβάλλοντος σύμφωνο με τα κριτήρια του οργανισμού ECOPOINTS και πιστοποίηση ISO 14001</li> <li>• Χρήση βιοκαυσίμων.</li> </ul>	<p>College of Ireland.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δήλωση πολιτικής υγείας και ασφάλειας στην εργασία.</li> <li>• Συνεχής αναθεώρηση, βελτίωση και ενημέρωση για την πολιτική υγείας και ασφάλειας στην εργασία.</li> <li>• Εξασφάλιση πόρων/μέσω για ασφάλεια στην εργασία.</li> </ul>	<p>επιδόσεις.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δήλωση περιβαλλοντικής πολιτικής στους μετόχους και το ευρύ κοινό.</li> <li>• Υποστήριξη των τοπικών συνδέσμων της κοινότητας.</li> </ul>
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ευαισθητοποίηση, αλλαγή νοοτροπίας.</li> <li>• Χρήση οικολογικού εξοπλισμού και νέας τεχνολογίας φιλικής προς το περιβάλλον.</li> <li>• Ανακύκλωση.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εκπαίδευση και να εξοπλισμός για εργασία με ασφάλεια.</li> <li>• Προληπτική νοοτροπία για βελτίωση της ασφαλείας.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενθάρρυνση νεανικής επιχειρηματικότητας.</li> <li>• Ενδιαφέρον για την Τρίτη ηλικία και Άτομα με ειδικές ανάγκες.</li> <li>• Ενεργή υποστήριξη της εκπαίδευσης.</li> </ul>
ΣΑΓΚΑΗ	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΝΑΦΟΡΑ	OHSAS18000	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΝΑΦΟΡΑ
ΜΠΟΥΣΑΝ	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΝΑΦΟΡΑ	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΝΑΦΟΡΑ	ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΝΑΦΟΡΑ
ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βελτίωση της ποιότητας του αέρα μέσω της δράσης Clean Air Action Plan (CAAP).</li> <li>• Alternative Maritime Power: Χρήση ηλεκτρικής ενέργειας αντί diesel fuel από containership.</li> <li>• Σταδιακή απαγόρευση ρυπογόνων φορτηγών.</li> <li>• ISO 14001.</li> <li>• Περιβαλλοντικές μελέτες.</li> <li>• Έκθεση βιωσιμότητας.</li> <li>• Πρωτοβουλίες για την εξασφάλιση ποιότητας των υδάτων και</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Διασφάλιση ότι η περιβαλλοντική πολιτική έχει κοινοποιηθεί σε προσωπικό, πελάτες, κοινωνία.</li> <li>• Συμμόρφωση με όλους τους νόμους και κανονισμούς.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οικονομική ενίσχυση τοπικής κοινωνίας.</li> <li>• Κοινωνικοί σύμβουλοι για διάφορα ζητήματα.</li> <li>• Emergency management και ετοιμότητα σε συνεργασία με ποικίλους φορείς.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ιζημάτων.</li> <li>• Προστασία άγριων ζώων/ φύσης.</li> </ul>		
ΛΟΝΓΚ ΜΠΙΤΣ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Green port policy</li> <li>• Μείωση εκπομπής αερίων από τις λιμενικές δραστηριότητες- Ports Clean Air Action Plan (CAAP).</li> <li>• Βελτίωση ποιότητας νερού.</li> <li>• Προστασία άγριων ζώων.</li> <li>• όλα τα νέα κτίρια που κατασκευάζονται από το λιμάνι, χτίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό των των ΗΠΑ Green Building (USGBC) α, γνωστά ως Ηγεσία στην Ενεργειακή και Περιβαλλοντική Μελέτη, ή LEED.</li> <li>• Clean Trucks.</li> <li>• Χρήση νέων τεχνολογιών και εξοπλισμού για παροχή ενέργειας.</li> <li>• Σύνδεση με σιδηροδρομικό δίκτυο→μείωση οδικών μεταφορών.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αναλυτικό Safety Training Plan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μείωση κινδύνων για την ανθρώπινη υγεία.</li> <li>• Stakeholders→ενεργοί στη λήψη αποφάσεων.</li> <li>• Δημιουργία θέσεων εργασίας</li> <li>• Διαφάνεια.</li> <li>• Προστατεύει την ακεραιότητα των εργαζομένων.</li> <li>• Υποτροφίες σε φοιτητές και μαθητές τοπικής κοινωνίας.</li> <li>• Επιχορήγηση σε αθλητικές/πολιτιστικές δραστηριότητες.</li> <li>• Εκπαιδευτικά προγράμματα.</li> <li>• Δυνατότητα στο κοινό να γνωρίσει το λιμάνι μέσω ξενάγηση σε πλωτά μέσα.</li> </ul>
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (GHG) και ρύπων του αέρα.</li> <li>• Αγορά «πράσινων» οχημάτων.</li> <li>• Προώθηση της ποδηλασίας σαν τρόπο μεταφοράς.</li> <li>• Μείωση ενεργειακής κατανάλωσης.</li> <li>• Ανακύκλωση.</li> <li>• Εξοπλισμός φιλικός προς το</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Συνεργασία με τις αρχές για safety &amp; security.</li> <li>• Ενημέρωση κοινού για τις καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης.</li> <li>• Εθελοντικές ομάδες και οργανισμοί για την αντιμετώπιση καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Διεξαγωγή μουσικών φεστιβάλ.</li> <li>• Διεξαγωγή καλλιτεχνικών διαγωνισμών.</li> <li>• Ποδηλατόδρομος→προώθηση ως μέσω μεταφοράς.</li> <li>• Περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες σε σχέση με την κοινότητα και το cluster.</li> <li>• Αναλυτική ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών.</li> <li>• Ενημέρωση κοινού για τις καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• περιβάλλον.</li> <li>• Προγράμματα προστασίας παράκτιων οικοσυστημάτων.</li> <li>• Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και επενδύσεις στον τομέα αυτό.</li> <li>• Περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες σε σχέση με την κοινότητα και το cluster.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημοσιοποίηση στατιστικών στοιχείων που αφορούν τον αντίκτυπο των λιμενικών δραστηριοτήτων στο περιβάλλον.</li> <li>• Χώροι στάθμευσης.</li> <li>• Ανάπτυξη και βελτίωση ποιότητας ζωής.</li> </ul>
ΣΑΝΤΟΣ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Διαχείριση έρματος.</li> <li>• Διαχείριση επικίνδυνων φορτίων.</li> <li>• Καταγραφή χλωρίδας και πανίδας.</li> <li>• Περιορισμός ρυπογόνων ουσιών.</li> <li>• ISO 14001.</li> <li>• Ανακύκλωση.</li> <li>• Ολοκληρωμένη εταιρική ετήσια Εβδομάδα Υγείας, Ασφάλειας, Ποιότητας και Περιβάλλοντος έχει ως στόχο να διευρύνουν τις γνώσεις των εργαζομένων της μέσω εκπαιδευτικών διαλέξεων και διαγωνισμούς.</li> <li>• Προστασία φάλαινας southern right.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κώδικας ISPS</li> <li>• Ασφάλεια στο χώρο εργασίας.</li> <li>• Σχέδια δράσης για αντιμετώπιση ατυχημάτων.</li> <li>• Ολοκληρωμένη εταιρική ετήσια Εβδομάδα Υγείας, Ασφάλειας, Ποιότητας και Περιβάλλοντος έχει ως στόχο να διευρύνουν τις γνώσεις των εργαζομένων της μέσω εκπαιδευτικών διαλέξεων και διαγωνισμούς.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Project "The Port of Santos: Sailing through History".</li> <li>• Εκπαιδευτικά προγράμματα.</li> </ul>
BANKOYBEP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Περιβαλλοντική κουλτούρα εργαζομένων.</li> <li>• Προστασία οικοσυστημάτων μέσω ποικίλων προγραμμάτων.</li> <li>• Διατήρηση πόρων.</li> <li>• Environmental Management System (EMS)</li> <li>• ISO 14001.</li> <li>• Air action program → εφαρμογή /αξιοποίηση</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βελτίωση της κοινότητας και το επίπεδου ζωής.</li> <li>• Θέσεις εργασίας.</li> <li>• Δημοσιοποίηση των στοιχείων με εκθέσεις.</li> <li>• Διάλογος με την κοινωνία.</li> <li>• Έκθεση ποιότητας πόσιμου νερού.</li> </ul>

	<p>τεχνολογιών για τη μείωση εκπομπών αερίων.</p>		
ΣΥΔΝΕΥ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πολιτική αειφορίας→sustainability report.</li> <li>• Διαχείριση έρματος, βιοεισβολών.</li> <li>• Βιώσιμη ανάπτυξη λιμένα→Green port guidelines.</li> <li>• Μείωση εκπομπών αερίων μέσω ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών.</li> <li>• Διαχείριση ηχορύπανσης.</li> <li>• EMS πιστοποιημένο με ISO 14001.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εκπαίδευση και ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού.</li> <li>• Ασφάλεια στην εργασία.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Χορηγίες σε τοπικές εκδηλώσεις.</li> <li>• Δημιουργία συμβουλευτικών επιτροπών και ομάδων επαφής με την τοπική κοινότητα.</li> <li>• Επενδύσεις/Αναβάθμιση περιοχών.</li> <li>• Επενδύσεις σε υποδομή.</li> <li>• Γραμμή παραπόνων.</li> <li>• Δημοσιοποίηση στοιχείων, διαφάνεια.</li> <li>• Ενημέρωση του κοινού για τα projects λιμένα.</li> </ul>
ΜΕΛΒΟΥΡΝΗ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Στρατηγικός σχεδιασμός ανάπτυξης του λιμένα την προστασία του περιβάλλοντος.</li> <li>• EMS πιστοποιημένο με ISO 14001.</li> <li>• Πολιτική κατά του φαινομένου του θερμοκηπίου.</li> <li>• Πολιτική για τη διαχείριση των μολυσμένων εδαφών.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Safety &amp; Environmental Management Plan→Πολιτική για υγεία, ασφάλεια στην εργασία, διαχείριση εκτάκτου ανάγκης, κινδύνου.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Χορηγίες σε εκδηλώσεις.</li> <li>• Διαχείριση πολιτιστικής κληρονομιάς.</li> <li>• Συνεισφορά του λιμένα στην τοπική κοινωνία μέσω επενδύσεων.</li> <li>• Port education Center.</li> <li>• Δημοσιοποίηση στατιστικών στοιχείων.</li> <li>• Θέσεις εργασίας σε μόνιμους κατοίκους.</li> <li>• Τακτική Ενημέρωση του κοινού για τις δραστηριότητες το λιμένα.</li> <li>• Πόροι για την εκπαίδευση σε εκπαιδευτικό/ακαδημαϊκό προσωπικό αλλά και φοιτητές.</li> </ul>
ΛΑΓΟΣ		<ul style="list-style-type: none"> <li>• ISPS</li> <li>• Καταπολέμηση πειρατείας.</li> <li>• Security.</li> </ul>	
ΝΤΟΥΡΜΠΑΝ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Περιβαλλοντικές εκθέσεις</li> <li>• Διαχείριση αποβλήτων.</li> <li>• Προστασία θαλασσιού περιβάλλοντος.</li> <li>• Διαχείριση έρματος.</li> <li>• Διαχείριση καταλοίπων.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ISPS.</li> </ul>	

## 5.2 ΣΧΟΛΙΑ ΠΙΝΑΚΑ

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι οι πρακτικές κοινωνικής ευθύνης ποικίλουν ιδιαίτερα στους λιμένες του κόσμου. Καλύπτουν δράσεις που αφορούν το περιβάλλον, την ασφάλεια, το ανθρώπινο δυναμικό καθώς και την κοινωνία. Αυτές είναι οι συνηθέστερες κατηγορίες/άξονες πρακτικών κοινωνικής ευθύνης για αυτό το λόγο έχει γίνει και ο ανώτερο διαχωρισμός (Περιβάλλον – Ασφάλεια/ Ανθρώπινο δυναμικό – Κοινωνία).

Κάποιοι λιμένες δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην εφαρμογή της Ε.Κ.Ε. και αυτό αναδεικνύεται με την σύσταση στρατηγικού σχεδιασμού και ειδικών master plan Ε.Κ.Ε. έως και με την συμπεριφορά και την κουλτούρα των εργαζομένων. Οι περισσότερες λιμενικές επιχειρήσεις αναδεικνύουν τα προγράμματα που εφαρμόζουν μέσω των αναλυτικών εκθέσεων και των websites.

Συνήθως τα μεγάλα λιμάνια των ανεπτυγμένων χωρών που διαθέτουν κουλτούρα και καλή γεωγραφική θέση δίνουν έμφαση στην εφαρμογή της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης σε σχέση με λιμένες αναπτυσσόμενων χωρών χωρίς οικονομική ισχύ. Υπάρχουν βέβαια μεγάλοι λιμένες με αυξημένη κίνηση και συνεπώς υψηλή παραγωγή λιμενικού προϊόντος που δεν διαθέτουν ιδιαίτερο πρόγραμμα κοινωνικής ευθύνης π.χ. Σαγκάη, Μπουσάν.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το λιμάνι του Ρότερνταμ, της Αμβέρσας, του Λος Άντζελες, της Μεμβούρνης με εκτενή αναφορά στα websites για τον σχεδιασμό προγράμματος Κοινωνικής Ευθύνης σε όλους τους τομείς, τους στόχους του, τα επιτεύγματα, τις δράσεις τους και τις δεσμεύσεις τους.

Με βάση τα στοιχεία που συλλέξαμε από τους διάφορους λιμένες διαπιστώνουμε ότι η προστασία του περιβάλλοντος είναι ο κύριος άξονας της των Κοινωνικά Υπεύθυνων πρακτικών των λιμενικών επιχειρήσεων είναι το περιβάλλον. Σε όλους τους λιμένες που ερευνήθηκαν, βρέθηκαν στοιχεία στις ιστοσελίδες τους που αφορούν δράσεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Το στοιχείο αυτό είναι το ηγεμονεύον και είναι απολύτως δικαιολογημένο καθώς τα τελευταία χρόνια η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση έχει αυξηθεί σημαντικά. Οι λιμένες υπόκεινται σε νομοθεσίες/ κανονισμούς που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και έτσι ξεπερνώντας τις υποχρεώσεις και εκδηλώνοντας την πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος ή ακόμα εφαρμόζοντας ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης (EMS – Environmental Management System) έχουν σαφώς κάποιο όφελος.

Στη συνέχεια ακολουθεί η ασφάλεια/ ανθρώπινο δυναμικό. Τα δύο αυτά στοιχεία τα ομαδοποιήσαμε διότι συνδέονται άρρηκτα. Τα μέτρα που λαμβάνονται για την ασφάλεια έχουν

άμεση σχέση με την υγεία/ ασφάλεια των εργαζομένων. Επίσης, η ομαδοποίηση έγινε για λόγους ευκολίας. Η ασφάλεια προηγείται εφόσον σε όλους τους λιμένες εφαρμόζεται πλέον ο ISPS κώδικας μιας και ένα μέρος του είναι υποχρεωτικό από το νόμο. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε βέβαια να καταστήσει την συμμόρφωση του ISPS όχι κοινωνικά υπεύθυνη πρακτική αλλά δεν μπορεί να παραβλεπτεί ότι η επιχείρηση υπακούοντας την νομοθεσία δείχνει κοινωνικά υπεύθυνο προφίλ. Επίσης, σε πολλούς λιμένες συναντάται πολιτική πρόληψης ατυχημάτων ενώ σε λίγους λιμένες (Αμβέρσα, Λονγκ Μπιτς, Σγκαπούρη) η πολιτική αυτή γίνεται περισσότερο προληπτική με αναλυτικά προγράμματα εκπαίδευσης για τους εργαζομένους.

Σχετικά με την δραστηριοποίηση των λιμενικών επιχειρήσεων απέναντι στην κοινωνία, παρατηρείται εξίσου μια ποικιλία πρακτικών. Από οικονομική ενίσχυση, χορηγίες, προσφορά θέσεων εργασίας έως ανοικτό διάλογο με το κοινό και την αναλυτική ενημέρωση του.

Βλέπουμε τελικά ότι η Ε.Κ.Ε. στη λιμενική βιομηχανία είναι μια σχετικά πρόσφατη ιδέα, στρατηγική που εξελίσσεται συνεχώς. Βοηθά την αειφόρο ανάπτυξη των λιμένων με διαφάνεια και σεβασμό στο κοινωνικό σύνολο και τον εργαζόμενο. Αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την λειτουργία και την αποδοχή της λιμενικής επιχείρησης από το κοινό. Αυτό βέβαια προϋποθέτει όλες οι σχετικές στρατηγικές να μην μένουν μόνο σαν διακηρύξεις αλλά και να εφαρμόζονται πρακτικά.

## **6.ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΣΧΕΔΙΟ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ**

Η κοινωνική ενσωμάτωση των λιμένων είναι ένα κομμάτι της λιμενικής διακυβέρνησης που περιλαμβάνει τις δράσεις των λιμενικών αρχών με στόχο την βελτίωση των σχέσεων λιμένα και κοινωνικού περιβάλλοντος και επικεντρώνονται στον ανθρώπινο παράγοντα στο λιμάνι π.χ. εργαζόμενοι , μελλοντικά εργαζόμενοι, κάτοικοι τοπικής κοινωνίας, ευρύ κοινό. Η κοινωνική ενσωμάτωση έχει και μια περιβαλλοντική διάσταση που αφορά κυρίως την ρύπανση (αέρας, νερό, θόρυβος κλπ) . Η περιβαλλοντική διαχείριση των λιμένων πέρα απ' όλα αυτά περιλαμβάνει δράσεις για την οικολογική διατήρηση , την κλιματική αλλαγή και άλλα θέματα.

Παρακάτω θα δούμε αναλυτικά πως η Λιμενική αρχή μπορεί να ενσωματώσει κοινωνικά υπεύθυνες πρακτικές στην πολιτική / λιμενική διακυβέρνηση.

### **Ε.Κ.Ε. ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

Όσο οι λιμένες επιδιώκουν επιχειρηματικές ευκαιρίες μέσω επενδύσεων σε ακίνητα, ανάπτυξη και διαχείριση των βιομηχανικών περιοχών και τη δημιουργία ελεύθερων ζωνών συναλλαγών, εκτίθενται σε περιβαλλοντικά θέματα. Πολλοί από τους λιμένες σε όλη την Ευρώπη προχωρούν με την ανάπτυξη και εφαρμογή κάποιας μορφής του Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης ως εργαλείο για να βοηθήσει στην εκπλήρωση των περιβαλλοντικών τους υποχρεώσεων. Είναι ευρέως διαδεδομένο ότι η βέλτιστη πρακτική περιβαλλοντικής διαχείρισης αποτελεί βασικό συστατικό του επιτυχημένου λιμενικού σχεδιασμού και της ανάπτυξης.<sup>59</sup>

Ένα πρώτο αναγκαίο βήμα είναι η πιστοποίηση των λιμένων στη βάση συστημάτων ποιότητας, όπως το EMAS (Eco Management Audit Scheme) και το PERS (Port Environmental Review System) ή το ISO 14000, που θα εγγυώνται καλές περιβαλλοντικές επιδόσεις. Η εισαγωγή συστημάτων ποιότητας στους λιμένες θα αναδείξει ενδεχόμενα ελλείμματα, αλλά και δυνατότητες βελτίωσης της περιβαλλοντικής επίδοσης τους, ενώ θα δρομολογήσει συγκεκριμένες διαδικασίες προς αυτή την κατεύθυνση.

<sup>59</sup> Beresford et all (Maritime Policy & Management, April- June 2004)



Ειδικό ενδιαφέρον παρουσιάζει για τους λιμένες της χώρας η Οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία επιβάλλει την παράδοση των καταλοίπων φορτίου και των αποβλήτων που παράγονται στα πλοία, από το μεγαλύτερο εμπορικό πλοίο έως το μικρότερο σκάφος αναψυχής, στις λιμενικές εγκαταστάσεις όπου καταπλέουν. Για τη διασφάλιση της καταλληλότητας των ευκολιών παροχής υπηρεσιών παραλαβής αποβλήτων καταρτίζονται, με ευθύνη του Φορέα Διοίκησης του κάθε λιμένα, σχέδια παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, τα οποία και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του Κανονισμού Λειτουργίας των λιμένων. Η κάλυψη του κόστους παραλαβής, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς, αποθήκευσης, επεξεργασίας και διάθεσης των αποβλήτων εξασφαλίζεται εξολοκλήρου από τα πλοία, το δε σύστημα χρέωσης τελών που υιοθετείται σε κάθε λιμένα παρέχει κίνητρο στα πλοία για παράδοση των αποβλήτων τους στις προβλεπόμενες εγκαταστάσεις. Η καλή τήρηση και εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας εκτιμάται ότι συμβάλλει σημαντικά στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Γενικά η περιβαλλοντική πολιτική πρέπει το λιγότερο να δεσμεύεται σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης και τη συνεχή βελτίωση των διαδικασιών.

## **E.K.E. ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

### **ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ**

Οι επιδράσεις της λιμενικής δραστηριότητας δεν περιορίζονται εντός του λιμένα αλλά επηρεάζουν την ευρύτερη περιοχή. Για την επιτυχή ανάπτυξη του λιμένα είναι απαραίτητο ένα σχέδιο διαχείρισης σχέσεων ενδιαφερόμενων μερών “Stakeholders Relations Management (SRM)”<sup>60</sup>. Η δημιουργία δικτύων ,διασυνδέσεων/σχέσεων αποτελεί αναγκαιότητα πλέον.

Η λιμενική επιχείρηση προκειμένου να είναι καταστεί επιθυμητή από το κοινωνικό σύνολο πρέπει να υποστηρίζει πρωτοβουλίες που σχετίζονται με την ανάπτυξη της τοπικής κοινωνίας όπως η εκπαίδευση, ο αθλητισμός, ο πολιτισμός.

Πολύ σημαντικό ζήτημα για την αποδοχή της λιμενικής επιχείρησης από την τοπική κοινωνία είναι η δημιουργία θέσεων εργασίας. Το λιμάνι εκτός του ότι αποτελεί πόλο έλξης επιχειρήσεων και βιομηχανιών είναι από μόνο του μια επιχείρηση, η οποία ευνοεί την τοπική κοινωνία προσφέροντας θέσεις εργασίας στους κατοίκους, δίνοντας έτσι λύση στο πρόβλημα της ανεργίας που πιθανόν μπορεί να αντιμετωπίζει μια περιοχή.

<sup>60</sup> Winkelmans W. and Notteboom T.( The reality and dilemmas of globalization, The Foundation of the Development of Gdansk University: Gdansk,2007)

Η εξασφάλιση της βιωσιμότητας είναι καθοριστική για την αντιμετώπιση της λιμενικής επιχείρησης από την κοινωνία. Πέρα από τη λύση σε προβλήματα ανεργίας, την προώθηση της εκπαίδευσης, του πολιτισμού και του αθλητισμού, το λιμάνι θα πρέπει να λειτουργεί με τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η διατήρηση των φυσικών πόρων για τη χρήση από μελλοντικές γενιές.

Οι λιμενικές αρχές έχοντας επίγνωση των επιδράσεων που έχει το λιμάνι στο περιβάλλον θα πρέπει να προβαίνει σε έργα/ δραστηριότητες που έχουν στόχο την μείωση των αρνητικών επιδράσεων από τη λειτουργία του λιμένα. Έργα που αφορούν τη μείωση των θορύβων ή το ποσοστό φωτός που μεταδίδεται κατά τις νυχτερινές ώρες είναι συνηθισμένα σε μεγάλα λιμάνια όπως του λιμάνι του Gateway στο Λονδίνο<sup>61</sup>.

#### *ΧΡΗΣΤΕΣ, ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ, ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ LOGISTICS & ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ*

Η σύγχρονη λιμενική επιχείρηση πρέπει να είναι ανοικτή και αν διέπεται από διαφάνεια σχετικά με τις διαδικασίες που ακολουθεί και τα μελλοντικά της σχέδια. Διατηρώντας υγιείς σχέσεις όχι μόνο με την τοπική κοινωνία αλλά και με τους χρήστες και το λοιπό εξωτερικό περιβάλλον βελτιώνεται η εικόνα της επιχείρησης. Είναι επίσης πιθανό μέσω της κοινωνικής δραστηριοποίησης η διαδικασία έγκρισης της ανάπτυξης του λιμένα να καταστεί πολύ πιο ομαλή. Γι αυτό το λόγο, η δήλωση κοινωνικής ευθύνης με ετήσια report είναι μια πολύ αποτελεσματική μέθοδος για την ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων μερών και της κοινωνίας σχετικά με τη δραστηριότητα του λιμένα δηλώνοντας έτσι διαφάνεια. Η πρακτική των “annual social reports” χρησιμοποιείται από μεγάλους λιμένες π.χ. Ρότερνταμ, Αμβέρσα<sup>62</sup>.

Πολλές επιχειρήσεις προκειμένου να διαπιστώσουν ότι οι συνεργάτες τους εφαρμόζουν με κοινωνικά υπεύθυνες πρακτικές εφαρμόζουν κώδικες για τους προμηθευτές τους για να διασφαλίσουν ότι οι πρακτικές ή πολιτική της άλλης επιχείρησης δεν βλάπτουν τη φήμη τους.<sup>63</sup>

Η σωστή επιλογή συνεργαζόμενων μερών για τη λιμενική επιχείρηση μπορεί να αποτελέσει πολύ σημαντική προσέγγιση για την κοινωνική ευθύνη. Για παράδειγμα, είναι πολύ αποτελεσματική η συνεργασία και η επιλογή τοπικών επιχειρήσεων. Εκτός του ότι βοηθά στην

<sup>61</sup> <http://www.londongateway.com/>

<sup>62</sup> <http://www.portofrotterdam.com> , <http://www.portofantwerp.com/>

<sup>63</sup> <http://www.iisd.org>

ενίσχυση της τοπικής οικονομίας, ελαχιστοποιεί και το κόστος της μεταφοράς αλλά και τη ρύπανση από την μεταφορική διαδικασία.

Πολύ σημαντικό στην επιλογή συνεργατών, προμηθευτών είναι η εξέταση των συνθηκών εργασίας, υγείας και ασφάλειας στις επιχειρήσεις αυτές καθώς και η περιβαλλοντική πολιτική που ακολουθούν. Οι πελάτες/χρήστες δίνουν ιδιαίτερη σημασία στις ευρύτερες επιπτώσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας. Η φήμη της επιχείρησης μπορεί να καταστραφεί αν συνεργάζεται με επιχειρήσεις που εκμεταλλεύεται τα εργατικά δικαιώματα ή καταπατά κανονισμούς που αφορούν το περιβάλλον. Αποτελεσματική μέθοδος για την εξεύρεση και διατήρηση σωστών συνεργατών είναι ο έλεγχος των διαδικασιών που ακολουθούν μέσω των εκθέσεων κοινωνικών πρακτικών, εσωτερικών ελέγχων κτλ.

### **E.K.E. ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ**

Παρόλο που το νόημα της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης είναι η επιχείρηση να ξεπερνά τις υποχρεώσεις που θέτει η νομοθεσία, η κοινωνική υπευθυνότητα της επιχείρησης φαίνεται και από το πόσο ανταποκρίνεται, συμβιβάζεται και ξεπερνά με τους νόμους. Εφαρμόζοντας πρακτικές κοινωνικής ευθύνης που υπερβαίνουν τις υποχρεώσεις που θέτει η νομοθεσία, η λιμενική επιχείρηση μπορεί να έχει πολλά οφέλη άμεσα και έμμεσα. Στα άμεσα οφέλη συγκαταλέγονται τα εμπορικά πλεονεκτήματα έναντι των ανταγωνιστών της, το καλύτερο εργασιακό περιβάλλον, η δέσμευση και η μεγαλύτερη παραγωγικότητα του προσωπικού. Τα έμμεσα οφέλη είναι η αύξηση των επιχειρηματικών ευκαιριών μέσα από την βελτίωση της φήμης της εταιρείας και κατά συνέπεια του ενδιαφέροντος πελατών και επενδυτών προς αυτές. Άξιο αναφοράς έμμεσο όφελος είναι και η διάκριση που μπορεί να έχει με βάση τις δραστηριότητες της σε θέματα κοινωνικής ευθύνης.<sup>64</sup>

Είναι κοινή διαπίστωση ότι οι επιχειρήσεις που εμπλέκονται ενεργά σε διάλογο και συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα μέρη (stakeholders) έχουν καλύτερη εικόνα και παράλληλα, έχουν τη δυνατότητα να χειριστούν καλύτερα μια πιθανή κρίση και να εξέλθουν ταχύτερα και με μικρότερες απώλειες από αυτήν.

### **E.K.E. ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

<sup>64</sup> Χλωμούδης Κ., Λιμενικός σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία, 2005.

Σε μια επιχείρηση, οι κοινωνικά υπεύθυνες πρακτικές αφορούν κυρίως τους υπαλλήλους και συνδέονται με θέματα όπως η επένδυση στο ανθρώπινο δυναμικό, η υγεία και η ασφάλεια καθώς και η διαχείριση της αλλαγής ενώ οι περιβαλλοντικά υπεύθυνες πρακτικές σχετίζονται κυρίως με τη διαχείριση των φυσικών πόρων που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή. Ανοίγουν το δρόμο για τη διαχείριση της αλλαγής και το συνδυασμό της κοινωνικής ανάπτυξης με τη βελτιωμένη ανταγωνιστικότητα.

Σήμερα μία από τις κυριότερες προκλήσεις για τις εταιρείες είναι η προσέλκυση και η συγκράτηση εξειδικευμένου εργατικού προσωπικού. Στο πλαίσιο αυτό, τα σχετικά μέτρα μπορούν να περιλαμβάνουν τη διά βίου μάθηση, την παραχώρηση αρμοδιοτήτων και εξουσιών στους εργαζομένους, την καλύτερη ενημέρωση σε όλη την επιχείρηση, την καλύτερη ισορροπία μεταξύ εργασίας, οικογένειας και ελεύθερου χρόνου, τη μεγαλύτερη ποικιλομορφία του εργατικού δυναμικού, την ίση αμοιβή και τις προοπτικές σταδιοδρομίας για τις γυναίκες, τον καταμερισμό των κερδών και τα συστήματα παροχής μεριδίων του μετοχικού κεφαλαίου.

Οι υπεύθυνες πρακτικές πρόσληψης, ιδιαίτερα με την εφαρμογή της αρχής των μη διακρίσεων, πιθανότατα θα διευκολύνουν να προσλαμβάνονται άτομα από εθνικές μειονότητες, μεγαλύτεροι σε ηλικία εργαζόμενοι, γυναίκες, μακροχρόνια άνεργοι κτλ. Τέτοιες πρακτικές είναι ουσιαστικής σημασίας για την απασχόληση, αφορούν τη μείωση της ανεργίας, την αύξηση του ποσοστού απασχόλησης και την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού.

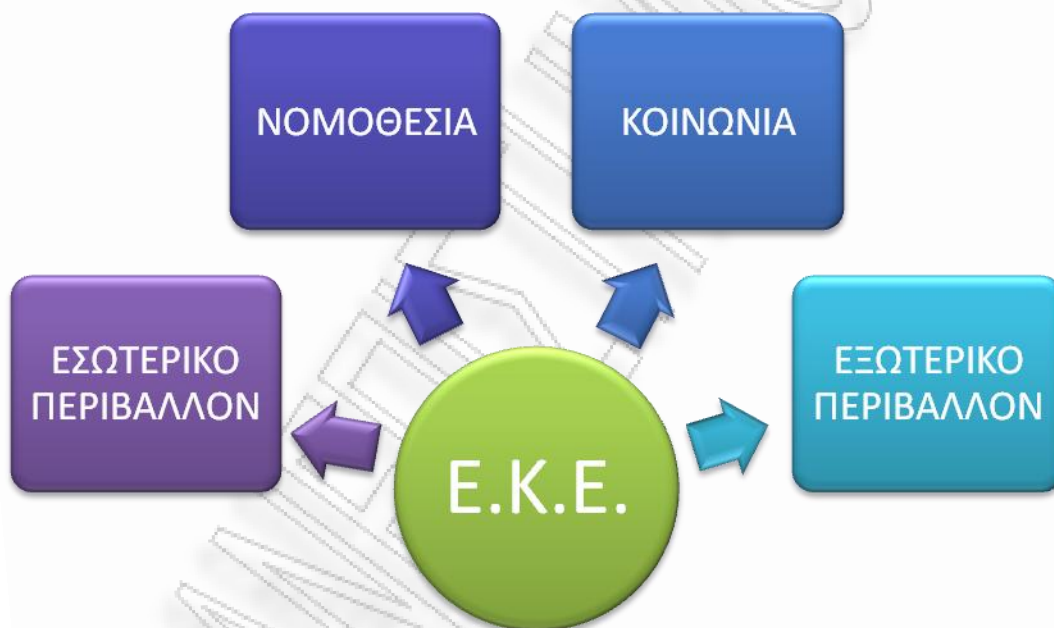
Σε σχέση με τη διά βίου μάθηση, οι εταιρείες μπορούν να διαδραματίσουν βασικό ρόλο σε διάφορα επίπεδα: θα συμβάλουν στον καλύτερο καθορισμό των αναγκών σε επαγγελματική κατάρτιση, μέσω της στενής συνεργασίας με τοπικούς φορείς που καταρτίζουν προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης, θα υποστηρίξουν τη μετάβαση των νέων από το σχολείο στην εργασία, δημιουργώντας για παράδειγμα θέσεις μαθητείας, θα προσδώσουν αξία στη μάθηση, ειδικότερα με την αναγνώριση προηγούμενων και εμπειρικών γνώσεων και θα διαμορφώσουν ένα περιβάλλον όπου θα ενθαρρύνεται η διά βίου μάθηση για όλους τους υπαλλήλους, ιδιαίτερα εκείνους με τη λιγότερη μόρφωση, τις λιγότερες δεξιότητες και τους μεγαλύτερους σε ηλικία εργαζομένους.

## 7.ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Σύμφωνα με την βιβλιογραφική έρευνα που πραγματοποιήθηκε αλλά και με την έρευνα των πρακτικών Ε.Κ.Ε. σε διάφορους λιμένες η Ε.Κ.Ε. μπορεί να οριστεί ως εξής:

*«Η ιδέα σύμφωνα με την οποία η λιμενική επιχείρηση να λειτουργεί με τέτοιο τρόπο και να εφαρμόζει πρακτικές που ανταποκρίνονται και ικανοποιούν όχι μόνο το συμφέρον της και τα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα μέρη (εργαζόμενοι, πελάτες, χρήστες, εταιρείες logistics) αλλά και να την καθιστούν τυπική απέναντι στο νόμο και υπεύθυνη ως προς το περιβάλλον.»*

Σχηματικά θα μπορούσε η Ε.Κ.Ε. να απεικονιστεί με το ακόλουθο σχήμα:



*Εικόνα 2- Στο παρακάτω σχήμα η εταιρική κοινωνική ευθύνη βρίσκεται στο κέντρο και περιβάλλεται από τους τομείς οι οποίοι συνθέτουν την έννοια της - ενδιαφερόμενα μέρη απέναντι στα οποία πρέπει να εφαρμοστούν οι κοινωνικά υπεύθυνες πρακτικές.*

## 8.ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ MASTER PLAN ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ.

### ΣΤΟΧΟΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

- ❖ Λειτουργία της επιχείρησης με τέτοια τρόπο ώστε να εξυπηρετεί εκτός των συμφερόντων της, τις ανάγκες του ανθρώπινου δυναμικού, του κοινωνικού συνόλου, του περιβάλλοντος και να είναι τυπική απέναντι στο νόμο.
- ❖ Να αποσαφηνίσει τον στρατηγικό σχεδιασμό του λιμένα στον τομέα της κοινωνικής ευθύνης.
- ❖ Να ενημερώσει τους χρήστες του λιμένα, τους εργαζόμενους και την τοπική κοινότητα για την ανάπτυξη του λιμένα τα επόμενα χρόνια.

### ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Το Πρόγραμμα κοινωνικής ευθύνης θα πρέπει καταρχάς να απευθύνεται στο ανθρώπινο δυναμικό. Πρέπει να εφαρμόζει σύγχρονες μεθόδους για την επιλογή του ανθρώπινου δυναμικού, να υποστηρίζει την ανάπτυξη του ως βασική επένδυση για το στο μέλλον της επιχείρησης και να εξασφαλίζει τη δυνατότητα για συνεχή εξέλιξη και ανάδειξη των ικανοτήτων του καθώς και άμεση αναγνώριση της αφοσίωσης, δέσμευσης και προσφοράς του.

#### *Πρακτικές:*

- ✓ Βοήθεια/ παροχές σε εργαζόμενους-φοιτητές υπό μορφή υποτροφιών, επιδομάτων, χορήγηση αδειών.
- ✓ Διοργάνωση εκπαιδευτικών σεμιναρίων/προγραμμάτων.
- ✓ Στήριξη του θεσμού της οικογένειας με την παροχή επιδομάτων και την διατήρηση συγκεκριμένων ωραρίων για τις εργαζόμενες μητέρες.
- ✓ Διοργάνωση εκδηλώσεων για τους εργαζόμενους και τις οικογένειες τους.
- ✓ Υγιεινή και Ασφάλεια Εργασίας.
- ✓ Σεβασμός στη διαφορετικότητα, παροχή ίσων ευκαιριών, εξάλειψη ρατσισμού.

### ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ

Ένας από τους βασικότερους σκοπούς του προγράμματος κοινωνικής ευθύνης της λιμενικής βιομηχανίας είναι η στήριξη και η συμβολή στην ευημερία των χωρών και κοινοτήτων στις οποίες δραστηριοποιείται. Επιπλέον μέσω της κοινωνικά ευαίσθητης δραστηριότητας η επιχείρηση καταφέρνει να γίνει αποδεκτή στο κοινωνικό σύνολο.

#### *Πρακτικές:*

- ✓ Η επιχείρηση για να τύχει της γενικής κοινωνικής εκτίμησης και αποδοχής, πρέπει να συνεισφέρει σε διάφορους οργανισμούς κοινωφελούς χαρακτήρα, οι οποίοι δραστηριοποιούνται στο χώρο της εκπαίδευσης, της υγείας, της τέχνης, της φιλανθρωπίας κ.α.
- ✓ Προσφορά εργασίας στην τοπική κοινωνία / επιλογή ανθρώπινου δυναμικού με χρήση κριτηρίου εντοπιότητας.
- ✓ Εκτός από την ενίσχυση της τοπικής κοινωνίας με λύση στο πρόβλημα της ανεργίας, συνεργασία με τοπικές-γειτονικές επιχειρήσεις, προμηθευτές, συμπληρωματικές βιομηχανίες.
- ✓ Καταπολέμηση της διαφθοράς.
- ✓ Διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος του λιμένα και της τοπικής κοινότητας ώστε να είναι προσβάσιμο από τους πολίτες.
- ✓ Λειτουργία του λιμένα με τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται αειφόρος ανάπτυξη.
- ✓ Διάλογος με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συγκρότηση επιτροπών από την τοπική κοινωνία, ανοικτές μέρες για το κοινό.

#### ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η δραστηριότητα των λιμένων είναι προφανές ότι έχει αντίκτυπο στο περιβάλλον. Ο στρατηγικός σχεδιασμός της λιμενικής επιχείρησης είναι απαραίτητο να περιλαμβάνει πρότυπα αλλά και οδηγίες περιβαλλοντικής πολιτικής, προκειμένου η επιχείρηση να λειτουργεί με βιώσιμο τρόπο, σεβόμενη το περιβάλλον.

#### *Πρακτικές:*

- ✓ Εφαρμογή συστημάτων ποιότητας, όπως το EMAS (Eco Management Audit Scheme) και το PERS (Port Environmental Review System) ή το ISO 14000, που θα εγγυώνται καλές περιβαλλοντικές επιδόσεις.

- ✓ Πρόγραμμα διαχείρισης απορριμμάτων και αποβλήτων.
- ✓ Ανακύκλωση.
- ✓ Ενίσχυση περιβαλλοντικής συνείδησης του ανθρώπινου δυναμικού μέσω εκπαίδευσης και ενημέρωσης.
- ✓ Πρόληψη ατυχημάτων και ρύπανσης.
- ✓ Πρωτοβουλίες μείωσης κατανάλωσης ενέργειας.
- ✓ Μείωση θορύβου/ ηχορύπανση.

### ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Η λιμενική επιχείρηση όπως και κάθε επιχείρηση προκειμένου να θεωρείται κοινωνικά υπεύθυνη πρέπει πέρα από όλα τα άλλα να είναι συνεπής απέναντι στο νόμο. Παρόλο που η βασική ιδέα της κοινωνικής ευθύνης είναι να προχωρά πέρα από τις υποχρεώσεις, στο στρατηγικό σχεδιασμό κοινωνικής ευθύνης προβλέπεται καταρχάς συμμόρφωση με τη νομοθεσία.

#### *Πρακτικές:*

- ✓ Σεβασμός ανθρωπίνων δικαιωμάτων.
- ✓ Τήρηση εργατικής νομοθεσίας.
- ✓ Εξάλειψη παιδικής εργασίας.
- ✓ Συμμόρφωση με κανονισμούς και οδηγίες σχετικά με το περιβάλλον.
- ✓ Διαφάνεια διαδικασιών.



## 9. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Ε.Κ.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η συμβολή της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης της λιμενικής επιχείρησης στην κοινωνική πρόοδο και ανάπτυξη είναι δεδομένη. Μέσα όμως απ αυτά τα πλεονεκτήματα μπορούμε να επισημάνουμε ορισμένα πλεονέκτημα από την εφαρμογή κοινωνικά υπεύθυνων πρακτικών που αφορούν την ίδια την επιχείρηση.

Τα κυριότερα οφέλη για την λιμενική επιχείρηση από την εξάσκηση κοινωνικά υπεύθυνης πολιτικής είναι:

### **1.** Η βελτιωμένη οικονομική απόδοση και κερδοφορία.

Η εφαρμογή προγράμματος Ε.Κ.Ε. μπορεί να αποφέρει έσοδα για την επιχείρηση και να βελτιώσει την απόδοση της. Πρακτικές που αφορούν την πολιτική της λιμενικής επιχείρησης για την προστασία του περιβάλλοντος ή ακόμα και για το ανθρώπινο δυναμικό, όπως η μείωση κατανάλωσης ενέργειας νερού, η διαχείριση αποβλήτων, η ύπαρξη καλού εργασιακού περιβάλλοντος μπορούν όχι μόνο να ελαττώσουν τις δαπάνες αλλά και να προσδιορίσουν άλλες ευκαιρίες για την εταιρεία, να προσελκύσουν νέους επενδυτές, εργαζόμενους, πελάτες.

Οι νέοι επενδυτές επιδιώκουν να επενδύουν σε επιχειρήσεις με σαφείς στόχους και στρατηγικό σχεδιασμό για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη όπως επίσης οι πελάτες/χρήστες έχουν την τάση να επιλέγουν λιμάνια που φημίζονται για την καλές πρακτικές κοινωνικής ευθύνης και τέλος οι υποψήφιοι και εργαζόμενοι επιθυμούν να εργάζονται για μια επιχείρηση που είναι κοινωνικά υπεύθυνη και δίνει βάση στην αειφόρο ανάπτυξη.

### **2.** Χαμηλότερα λειτουργικά έξοδα.

Η βελτίωση των συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης δεν συνεπάγεται αυτομάτως μεγαλύτερο κόστος. Αρχικά το κόστος της επένδυσης για την εφαρμογή συστήματος ISO 14001 ή EMAS μπορεί να είναι μεγάλο αλλά με το πέρασμα του χρόνου επιτυγχάνεται καλύτερη λειτουργική απόδοση, η οποία αποσβένει το αρχικό κόστος και αποφέρει εκτός από οικονομικά οφέλη όπως μείωση κόστους περιβαλλοντικής διαχείρισης, εξοικονόμηση κόστους υλικών, απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, περιβαλλοντικά αλλά και κοινωνικά.

Σχετικά με το ανθρώπινο δυναμικό, οι καλές και ασφαλείς συνθήκες εργασίας βοηθούν στην ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού και επιπλέον μειώνουν τα ατυχήματα και τις απουσίες των

εργαζόμενων, τους βοηθούν να είναι παραγωγικοί και οδηγούν στη μείωση των συνεχών αποχωρήσεων-προσλήψεων και συνεπώς η ανάγκη και το κόστος για εκπαίδευση φθίνει .

### 3. Βελτιωμένη εταιρική εικόνα και φήμη μέσω ενός κοινωνικά υπεύθυνου προφίλ.

Η εταιρική φήμη μπορεί να επηρεάσει την οικονομική απόδοση της επιχείρησης, αφού μπορεί να επηρεάσει την φήμη της εταιρείας στην αγορά. Η εικόνα /φήμη της επιχείρησης χτίζεται σταδιακά και χρειάζεται χρόνο. Οι υπάλληλοι, οι συνεργάτες και η πολιτική της επιχείρησης παίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαχείριση της φήμης, μια που με τη συμπεριφορά και τις ενέργειές τους μπορούν να τη προστατεύσουν και να τη μεγεθύνουν. Η επιχείρηση εφαρμόζοντας κοινωνικά υπεύθυνες πρακτικές εκτός του το ότι αποκτά της άδεια λειτουργίας της, αποκτά και την εμπιστοσύνη του κοινού με ότι οφέλη συνεπάγεται αυτό. Για ένα λιμένα η αναγνώριση και η αποδοχή από την τοπική κοινωνία αποτελεί ακρογωνιαίιο λίθο για την εικόνα την λιμενική επιχείρηση.

### 4. Καλύτερη διαχείριση κινδύνων και ασφάλεια.

Η διαχείριση κινδύνων είναι πολύ σημαντικό θέμα στη λιμενική βιομηχανία. Εκτός από τις οικονομικές επιδράσεις μπορεί να επηρεάσει την εικόνα της επιχείρησης, την ευκαιρία για δανειοδότηση-πρόσβαση στο κεφάλαιο και την κοινή γνώμη. Μέσω της E.K.E. η επιχείρηση μπορεί να διαχειριστεί καλύτερα κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς κινδύνους με μείωση των αναπόφευκτων απωλειών αλλά και να αντιμετωπίσει προβλήματα ευκολότερα σε σχέση με μια επιχείρηση που δεν εφαρμόζει πρόγραμμα κοινωνικής ευθύνης. Το 86% των θεσμικών επενδυτών σε ολόκληρη την Ευρώπη θεωρούν ότι η διαχείριση κοινωνικών και περιβαλλοντικών κινδύνων θα ασκήσει σημαντική επίδραση στη αξία μιας επιχείρησης.<sup>65</sup>

### 5. Καινοτομία.

Οι λιμενική επιχείρηση όντας σε ανοιχτό διάλογο με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και σεβόμενη όλες τις απόψεις μπορεί να αποκομίσει πολύ θετικά αποτελέσματα όπως είναι η καινοτομία και η εξέλιξη. Η E.K.E. βοηθά την επιχείρηση στην εκμάθηση και καινοτομία και την οδηγούν στο να εφαρμόζει ολοένα πιο αποδοτικές διαδικασίες βασισμένες πάντα στις ανάγκες της αγοράς.

---

<sup>65</sup> Taylor Nelson(2001) The European Survey on SRI and the Financial Community.

Πρακτικές όπως ανοικτές μέρες για το κοινό, port tours, η ίδρυση κοινοτικής συμβουλευτικής ομάδας με ενεργή ανάμειξη στο λιμενικό σχεδιασμό «ενεργοποιούν» την αποδοχή από το κοινό και ταυτόχρονα αποτελούν πηγές καινούριων/καινοτόμων ιδεών.

#### **6.** Εμπιστοσύνη πελατών.

Οι πελάτες αλλά και το κοινό διάκεινται φιλικά σε επιχειρήσεις που τα προϊόντα τους παράγονται με κοινωνικά και περιβαλλοντικά υπεύθυνο τρόπο. Το ίδιο συμβαίνει και με τις υπηρεσίες της λιμενικής βιομηχανίας, οι πελάτες και η κοινωνία δείχνουν εμπιστοσύνη στην επιχείρηση που είναι ευαισθητοποιημένη στα κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα και είναι ανοικτή σε θέματα που απασχολούν τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Για τους χρήστες/πελάτες του λιμένα είναι πολύ θετικό η λιμενική επιχείρηση να εφαρμόζει σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης, να διατηρεί καλές συνθήκες εργασίας και γενικότερα να προσπαθεί για την ανάπτυξη της τοπικής κοινότητας. Οι παράγοντες αυτές δημιουργούν θετικές εντυπώσεις και καλλιεργούν την εμπιστοσύνη.

#### **7.** Προσέλκυση και διατήρηση εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού.

Το ασφαλές εργασιακό περιβάλλον και η φήμη μιας επιχείρησης μπορεί να προσελκύσει εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό αλλά η διατήρησή τους εξαρτάται από το πόσο η εταιρεία επενδύει στην ανάπτυξη τους. Οι επιχειρήσεις που εφαρμόζουν πρακτικές Ε.Κ.Ε. τείνουν να έχουν αυξημένη πίστη από τους εργαζομένους. Αυτές οι συνθήκες επιπλέον συμβάλλουν στην πρόσληψη και διατήρηση εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού, στην υποκίνηση τους να αναπτύξουν τις δεξιότητες τους και να αναπτυχθούν. Έρευνα δείχνει ότι ένας στους τρεις επιθυμούν να εργάζονται σε μια εταιρεία της οποίας οι αρχές και οι αξίες είναι συνεπείς με τις δικές τους και ότι θα παραμείνουν εκεί όσο υπάρχει αυτή η συνέπεια<sup>66</sup>.

#### **8.** Πρόσβαση στο κεφάλαιο.

Η Ε.Κ.Ε. μπορεί να βοηθήσει την επιχείρηση στην εξεύρεση κεφαλαίων. Κάθε επιχείρηση που επιδιώκει να προσελκύσει επενδυτές πρέπει να θεωρήσει την κοινωνική ευθύνη σαν μια ευκαιρία. Αντίθετα, αν μια επιχείρηση δεν συμπεριφέρεται με κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο, οι δανειστές και επενδυτές θα σχηματίσουν την εικόνα μιας επιχείρησης που είναι αυξανόμενα

<sup>66</sup> BITC(2003)Responsibility: Driving innovation, Inspiring employees.FastForward Research 2003,Bussiness in community.

επικίνδυνα και συνεπώς δεν συμβάλλουν στην αύξηση κεφαλαίου. Να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια οι θεσμικοί επενδυτές ασκούν τρομερή πίεση στις επιχειρήσεις να συμπεριφερθούν με κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο.

#### **9.** Υψηλή ανταγωνιστικότητα.

Οι επιχειρήσεις που ανταποκρίνονται στις πιέσεις των τοπικών κοινοτήτων, των πελατών, των προμηθευτών μπορούν να διαχειριστούν καλύτερα τις επιδράσεις τους στην κοινωνία και το περιβάλλον, να αναγνωρίσουν το πραγματικό τους συμφέρον και έτσι αποκτούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

#### **10.** Καλύτερη ανταπόκριση στις ανάγκες της κοινωνίας.

Κύριο χαρακτηριστικό της Ε.Κ.Ε. είναι η δέσμευση, η συμμετοχή και η συνεργασία της επιχείρησης με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Οι επιχειρήσεις χρησιμοποιώντας τη δέσμευση αυτή προσαρμόζει τις υπηρεσίες τις και τις τιμές της στις ανάγκες της κοινωνίας. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται ειλικρινείς σχέσεις μεταξύ επιχείρησης-κοινότητας με βάση την ειλικρίνεια και τη διαφάνεια. Αυτό αποτελεί πού σημαντικό πλεονέκτημα γιατί αυξάνονται οι προοπτικές υποστήριξης μακροπρόθεσμα από την τοπική κοινωνία.

#### **11.** Δυνατότητα προβολής της λιμενικής επιχείρησης και του προϊόντος.

Η λιμενική επιχείρηση έχοντας ένα πλάνο για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη και ένα στρατηγικό σχεδιασμό, της επιτρέπεται να προβάλλει τις δραστηριότητες της μέσα από την ιστοσελίδα. Μαζί με τις δραστηριότητες προβάλλεται και το λιμενικό προϊόν που σαφώς αναδεικνύεται πιο «ποιοτικό» και «ανώτερο» για τις επιχειρήσεις οι οποίες ακολουθούν κάποια πρότυπα για την προστασία του περιβάλλοντος, την ασφάλεια, την υγεία και την ανάπτυξη της κοινωνίας.

### **10.ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ Ε.Κ.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

Απέναντι στα πλεονεκτήματα που κατά πολλούς προσφέρουν οι κοινωνικά υπεύθυνες πρακτικές στις επιχειρήσεις, υπάρχει και ο αντίλογος. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, η εταιρική κοινωνική ευθύνη δεν ωφέλει την εταιρεία πάρα μόνο την επιβαρύνει.

Τα σημαντικότερα μειονεκτήματα της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης για την λιμενική βιομηχανία είναι τα εξής:

- 1.** Το κόστος που συνεπάγεται. Ο μοναδικός σκοπός της επιχείρησης είναι να παράγει κέρδος. Οι πρακτικές κοινωνικής ευθύνης μειώνουν τα κέρδη της επιχείρησης (τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα) καθώς την επιβαρύνουν οικονομικά.
- 2.** Η κοινωνική ευθύνη ασκείται με χρήματα τρίτων. Οι διοικούντες της επιχείρησης ασκούν κοινωνικά υπεύθυνα πολιτική με τα χρήματα των μετόχων/επενδυτών. Το μειονέκτημα αυτό εύκολα αντικρούεται εφόσον σε περίπτωση που ο επενδυτής δεν επιθυμεί να επενδύσει τα χρήματά του σε μια επιχείρηση που κάνει φιλανθρωπίες μπορεί να τα τοποθετήσει αλλού. Επίσης, τα τελευταία χρόνια οι επενδυτές προτιμούν επιχειρήσεις με κοινωνικά υπεύθυνα προφίλ.
- 3.** Σε περίπτωση που η κοινωνική ευθύνη ασκείται μέσω τιμολογιακής πολιτικής, η λιμενική επιχείρηση μπορεί να χρειαστεί να μειώσει τόσο τις τιμές της ώστε να μην αντέξει, δεδομένου ότι μια επιχείρηση δεν μπορεί να επιζήσει αν συμπεριφέρεται με περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια ενώ υφίσταται απώλειες.
- 4.** Τα κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη συνήθως επιδρούν μακροπρόθεσμα στη αξία της επιχείρησης.
- 5.** Αποκλεισμός μικρών επιχειρήσεων. Μια επιχείρηση πρέπει να διαθέτει κεφάλαιο προκειμένου να επενδύσει σε κοινωνικά υπεύθυνες δραστηριότητες γεγονός που αμέσως αποκλείει τις μικρές μονάδες απ τη στιγμή που δεν είναι ανταγωνιστικές στον τομέα της κοινωνικής ευθύνης. Ο αποκλεισμός κάποιων παικτών της αγοράς μπορεί να οδηγήσει σε επικίνδυνα μονοπώλια.

## 12. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Παρατηρώντας τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα από την εφαρμογή σχεδίου Κοινωνικής Ευθύνης μπορούμε να συμπεράνουμε τα εξής:

- Όσο τα πλεονεκτήματα τόσο και τα μειονεκτήματα αφορούν/επηρεάζουν το σύνολο των ενδιαφερόμενων μερών (π.χ. εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον).
- Τα πλεονεκτήματα τα οποία προκύπτουν υπερτερούν τουλάχιστον θεωρητικά των μειονεκτημάτων.
- Τα πλεονεκτήματα τα οποία προκύπτουν δεν αφορούν το άμεσο μέλλον.

Όλες οι επιχειρήσεις γνωρίζουν τα οφέλη που πηγάζουν από μια κοινωνικά υπεύθυνη συμπεριφορά. Τα οφέλη αυτά αφορούν τη βελτίωση της φήμης και την αύξηση της «δημοτικότητας» της λιμενικής επιχείρησης. Επιπλέον η λιμενική επιχείρηση που εφαρμόζει πρόγραμμα κοινωνικής ευθύνης απολαμβάνει αυξημένη αποδοτικότητα, ενδυνάμωση ανταγωνιστικής αξίας και τέλος, δυνατότητα εκμετάλλευσης βελτιωμένων επενδυτικών ευκαιριών.

Παρόλα αυτά, η αξιολόγηση κόστους /ωφέλειας μέσω της ανάλυσης πλεονεκτημάτων-μειονεκτημάτων δεν είναι μια εύκολη διεργασία. Η ίδια η λιμενική επιχείρηση πρέπει να διεξάγει την αξιολόγηση αυτή στο εσωτερικό της διότι μόνο η ίδια η επιχείρηση γνωρίζει τους στόχους τους, πώς είναι διατεθειμένη να τους επιτύχει, τι πόρους μπορεί να εξασφαλίσει και τι μέσα δύναται να διαθέσει.

### 13.ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η παρούσα συζήτηση έχει πολύ μέλλον ακόμα. Η λιμενική βιομηχανία έχει να αντιμετωπίσει ζητήματα/απαιτήσεις που θέτουν τόσο οι πελάτες όσο και οι τοπικές κοινωνίες. Χρήσιμο εργαλείο για την ταυτοποίηση των κινδύνων και συνεπώς την ανταπόκριση στις ανάγκες των ενδιαφερόμενων μερών αποτελεί ο στρατηγικός σχεδιασμός Κοινωνικής Ευθύνης διότι με αυτόν τον τρόπο αποσαφηνίζονται οι άξονες στους οποίους πρέπει να συσταθεί το πρόγραμμα Κοινωνικής Ευθύνης. Επιπλέον, σημαντικός λόγος για τον οποίο η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη βρίσκεται στο προσκήνιο όσον αφορά τη Λιμενική Βιομηχανία είναι σαφέστατα οι κανονισμοί με διεθνή ισχύ οι οποίοι το επιβάλλουν. Η επιτυχία για την Λιμενική Επιχείρηση βρίσκεται εκεί που οι απαιτήσεις από διάφορες πλευρές, οι οποίες ονομάζονται ενδιαφερόμενα μέρη-stakeholders καλύπτονται ουσιαστικά ενώ συγχρόνως η λιμενική επιχείρηση συνεχίζει τη λειτουργία της με βιώσιμο τρόπο.

## BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Abdelghanya, K., Abdelghanyb, A., Rainaet, S., 2005 "A model for the airlines' fuel management strategies" *Journal of Air Transport Management* 11, pp.199–206.
- Adams M., Quinonez P., Pallis A. ,Wakeman Th. "Environmental issues in port competitiveness" ,Dalhousie University , Atlantic Gateway Working Paper 7.
- Beresford et all, 2004 "The UNCTAD and WORKPORT models of port development: evolution or revolution?"*Maritime Policy & Management*, April- June 2004 Vol. 31, No. 2, pp.93–107.
- Boarnet M., 1997 "New highways & economic productivity: interpreting recent evidence",*Journal of Planning Literature*, May, Vol. 11, No. 4, pp.476–486.
- Bowen Howard 1953, "Social Responsibilities of the businessman" New York Harper and Row.
- Burwell D. , Litman T.,2006 *Int. J. Global Environmental Issues*, Vol. 6, No. 4,pp.331-347.
- Carr Albert, 1968,"Is Business Bluffing ethical?" *Harvard Business Review* 46, January-February, 1968, pp. 143-53.
- Carroll Archie 1979, "A three dimensional conceptual model of corporate performance", *Academy of Management Review*, vol.4,No 4,pp.497-505.
- Carroll Archie 1999, "CSR: Evolution of Definitional Construct", *Business Society* Vol.38, Issue: 3 pp. 268-295.
- Chlomoudis C., Kostagiolas P. ,Lampridis Ch.,2010 "Quality and safety systems for the port industry: empirical evidence for the main Greek ports",*European Transport Research Review*,vol.3,No 2, pp.85-93.
- Chlomoudis C.,Kostagiolas P.,Lampridis C. (2005) "Prospective employment of quality awards in the seaport industry: Old solution to contemporary questionsInternational Conference IAME, (CD-Rom), Cyprus 23 –25 June 2005 In:International Conference IAME Proceedings, Cyprus IAME.
- Chlomoudis C.,Lampridis C.(2006) "A Business Excellence Approach for the Port Industry" In: *Shipping in the era of Social Responsibility In Honour Of The Late Professor Basil Metaxas (1925-1996)* Argostoli, Cephalonia,Greece 14-16 September 2006.
- Chlomoudis, C.I. and Pallis, A.A. ,2005," The EU Port Policy in a historical Perspective" *European Research Studies*, 8(1), PP.21-42.
- Edwin, D.P., 2006. Corporate social responsibility in aviation. *Journal of Air Transportation* 11, 65–87.
- Erlington John, 1998," Partnerships from cannibals with forks: The triple bottom line of 21st-century", *Environmental Quality Management* ,Volume 8, Issue 1, pp. 37–51, Autumn (Fall) 1998
- European Commision COM(2001) 366 Final ,Brussels, 18.07.2001 GREEN PAPER: Promoting a European framework for Corporate Social Responsibility .
- European Commision COM(2001) 370 τελικό, Σεπτέμβριος 2001 "Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών"



European Commission COM(2002)347 Final, Brussels, 2.7.2002 Communication from the Commission concerning Corporate Social Responsibility: A business contribution to Sustainable Development .

European Commission COM(2006) 314, Ιούνιος 2006. Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση - Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας - Ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις μεταφορές

European Commission COM(2006)136 Final, Brussels, 22.3.2006 Communication from the commission to the European Parliament, the council and the European economic and social committee implementing the partnership for growth and jobs: making Europe a pole of excellence on corporate social responsibility.

European Commission COM(2011) 144 τελικό .ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών. Βρυξέλλες, 28.3.2011.

European Commission COM(92) 494 τελικό "Ανακοίνωση της Επιτροπής - Η μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών (Λευκή Βίβλος).

European Commission Communication and Proposals to the Council ,1985 "Progress towards a Common Transport Policy: Maritime Transport" based on COM(85)90 Final.

Fafaliou I.,Lekakou M. and Theotokas J. ,2006 "Corporate social responsibility in Greek Shipping" ,Marine Policy, vol.30,No.4,pp 412-419.

Falck Oliver , Stephan Hebllich 2007, "CSR: Doing good by doing well", Business Horizons (2007) 50,pp. 247–254.

Frederick William 1960, "The growing concern over business responsibility", California Management Review, vol. 2, pp. 54-61

Freeman, RE 1984, Strategic management: A stakeholder approach, Pitman, Boston.

Friedman Milton 1970, „The Social Responsibility of Business is to Increase its Profits" , New York Times Magazine, September 13th, pp. 32–33, 122, 126.

Helling, A., 1997 "Transportation and economic development; a review", Public Works Management & Policy, July, Vol. 2, No. 1, pp.79–93.

<http://www.londongateway.com/>

Johnson Harold 1971, "Business in contemporary society: Framework and issues", Wadsworth Pub. Co. edition, in English.

Jones, TM 1980 (Spring), „Corporate social responsibility revisited" , redefined. California Management Review, vol. 22, no. 3, pp. 59-67.

Lance Moir 2001, "What do we mean by CSR", Corporate Governance 1, 2 pp.16-22, MCB University Press.

Langen P, Dumay B., Ducruet C., "Average wage level as new port performance indicator; A method and illustration of U.S. port counties" International Association of Maritime Economists (IAME) ,Athens Greece,2007.

Langen P.W. de, 2001. Governance in Seaport Clusters, Proceedings of the 9th World Conference on Transport Research, (CD format), Seoul, Korea.

Lantos Geoffrey 2001, „The boundaries of strategic corporate social responsibility" . Journal of Consumer Marketing, vol. 18, no. 2, pp. 595–630.

Marlow P., Paixao Casaca ,2003 "Measuring lean ports performance" International Journal of Transport Management 1, pp. 189-202.

- Moglia, F., Sanguineri M., 2003. "Port planning: the need for a new approach" *Maritime Economics & Logistics*,5(4), pp.423-425
- Notteboom, T., Winkelmanns, W. ,2002 "Stakeholder Relations Management in ports:dealing with the interplay of forces among stakeholders in a changing competitive environment". IAME 2002 *Maritime Economics: setting the foundations for port and shipping policies 2002* Panama city, Panama.
- Pallis A., 1997 "Towards a common ports policy? eu-proposals and the ports industry's perceptions" , *Maritime policy and management*, September 1997.
- Rahman Shafiqur 2011, "valuation of Definitions: Ten Dimensions of Corporate Social Responsibility", *World Review of Business Research* Vol. 1. No. 1. March 2011. Pp. 166 – 176.
- Theotokas I. – Kaza V. "Environmental management in Greek shipping companies"
- Vaxevanidou Maria, 2008, «SPOUDAI», Vol. 58, No 1-2, (2008), University of Piraeus pp. 91-114
- Wen-Hsien Tsai, Jui-Ling Hsu, 2008 "Corporate social responsibility programs choice and costs assessment in the airline industry—A hybrid model" *Journal of Air Transport Management* 14 ,pp. 188– 196.
- Winkelmanns W. and Notteboom T.,2007 "The reality and dilemmas of globalization, The Foundation of the Development of Gdansk University: Gdansk"
- Wood D.J.,1991 "Corporate Social Performance revisited",*Academy of Management Review*,Vol. 16, pp.691-798.
- World Bank 1996 *Sustainable Transport*. International Bank for Reconstruction and Development, Washington, DC

#### Ελληνική βιβλιογραφία

- Θεοτοκάς I. 2011 «Οργάνωση & Διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων» ,εκδόσεις Αλεξάνδρεια, σελ. 425-454.
- Πάλλης Α. , Τσιώτσης Γ. «Περιβαλλοντική διάσταση της ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής» το άρθρο παρουσιάστηκε στο συνέδριο «Περιβάλλον και θαλάσσιες μεταφορές: βιώσιμη κινητικότητα» Χίος, Απρίλιος 2007
- Χλωμούδης Κ. 2005 «Λιμενικός σχεδιασμός στη σύγχρονη λιμενική βιομηχανία», εκδόσεις Τζεϊ-Τζεϊ, σελ.: 297-300.

## Ιστοσελίδες

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/education\\_training\\_youth/general\\_framework/c10241\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/education_training_youth/general_framework/c10241_el.htm)  
[www.csrhellas.org](http://www.csrhellas.org)  
<http://www.unglobalcompact.org>  
<http://el.aegeanair.com>  
[www.imo.org/About/Conventions/Pages/Home.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/Pages/Home.aspx)  
[www.epa.gov/oem/content/lawsregs/opaover.htm](http://www.epa.gov/oem/content/lawsregs/opaover.htm)  
[www.imo.org/SharePoint/mainframe.asp?topic\\_id=287](http://www.imo.org/SharePoint/mainframe.asp?topic_id=287)  
[www.stcw.org](http://www.stcw.org)  
<http://europa.eu/documentation/official-docs>  
[www.espo.be](http://www.espo.be)  
[www.portofrotterdam.com/en/Port-authority/corporate-social-responsibility](http://www.portofrotterdam.com/en/Port-authority/corporate-social-responsibility)  
[www.olympicair.com](http://www.olympicair.com)  
[www.thenamaris.com](http://www.thenamaris.com)  
[www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)  
[www.portofantwerp.com](http://www.portofantwerp.com)  
[www.olp.gr](http://www.olp.gr)  
<http://portofcork.ie>  
[www.singaporepsa.com](http://www.singaporepsa.com)  
[www.portshanghai.com.cn](http://www.portshanghai.com.cn)  
<http://busanpa.com>  
[www.portoflosangeles.org](http://www.portoflosangeles.org)  
[www.polb.com](http://www.polb.com)  
[www.panynj.gov](http://www.panynj.gov)  
[www.portodesantos.com.br/](http://www.portodesantos.com.br/)  
[www.portvanusa.com/](http://www.portvanusa.com/)  
[www.sydneyports.com.au/](http://www.sydneyports.com.au/)  
[www.portofmelbourne.com/](http://www.portofmelbourne.com/)  
[www.nigerianports.org](http://www.nigerianports.org)