

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ
ΕΥΘΥΝΗ ΩΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Χαράλαμπος Κωνσταντίνου

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς
Απρίλιος 2012

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

«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:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος
- Χλωμούδης Κωνσταντίνος

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

Πρόλογος

Πρώτα απ' όλα, θέλω να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της διπλωματικής εργασίας μου, Καθηγητή κ. Θεόδωρο Κ. Πελαγίδη, για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή του κατά τη διάρκεια της δουλειάς μου.

Επίσης, ευχαριστώ τα υπόλοιπα μέλη της εξεταστικής επιτροπής της διπλωματικής εργασίας μου, για την προσεκτική ανάγνωση της εργασίας μου και για τις πολύτιμες υποδείξεις τους.

Πάνω απ' όλα, είμαι ευγνώμων στους γονείς μου, για την ολόψυχη αγάπη και υποστήριξή τους όλα αυτά τα χρόνια.

Χαράλαμπος Ε.Κωνσταντίνου

Αφιερώνεται
στην οικογένειά μου
σαν ελάχιστο δείγμα τιμής

5 Απριλίου 2012

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ABSTRACT ΣΕΛ. 1

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΣΕΛ . 2-5

ΚΕΦ . 1 : ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΚΕ ΣΕΛ. 6-9

ΚΕΦ 1.1 : ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΕΛ . 9

ΚΕΦ 1.2 : ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ-ΚΡΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΕ ΣΕΛ . 10-15

ΚΕΦ 1.3 : Η ΕΚΕ ΩΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΣΕΛ . 16-20

ΚΕΦ . 2 : ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΙΤΑΝ ΣΕΛ. 21-29

Α) ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΚΕ ΣΤΟΝ ΤΙΤΑΝ

Β) ΑΣΦΑΛΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Γ) ΑΝΘΡΩΠΙΝΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

Δ) ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

Ε) ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

ΣΤ) ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ

Ζ) ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η) ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΕΚΕ

ΚΕΦ 2.2 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΣΕΛ . 30

ΚΕΦ 3 : Η ΕΚΕ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕΛ . 31

ΚΕΦ . 3.1 : ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕΛ. 33-34

ΚΕΦ . 3.2 : ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ ΣΕΛ. 35-38

ΚΕΦ . 3.2.1 : ΤΣΑΚΟΣ ΣΕΛ. 39-43

Α) ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Β) ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

Γ) ΠΕΛΑΤΕΣ

Δ) ΦΙΛΑΝΘΡΩΠΙΚΗ ΔΡΑΣΗ

ΚΕΦ . 3.2.2 : ENTERPRISES SHIPPING P44-50

Α) ΚΩΔΙΚΑΣ ΗΘΙΚΗΣ

Β) ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ

Γ) ΔΩΡΕΕΣ

ΚΕΦ . 3.2.3 : ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΝΥΚ (Nippon Yusen Kaisha) ΣΕΛ. 51-54

ΚΕΦ . 3.3 : ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΣΕΛ. 55-58

ΚΕΦ . 4 : ΕΙΝΑΙ ΧΡΗΣΙΜΗ Η ΕΚΕ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ? ΣΕΛ . 59-66

Α) ΚΟΣΤΟΣ

Β) ΚΕΡΔΗ-ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ

ΚΕΦ . 5 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΣΕΛ . 67-68

ΕΠΙΛΟΓΟΣ ΣΕΛ . 69-70

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ABSTRACT

The purpose of this study is to examine the content of CSR and how it can be applied to shipping. As one of the latest proposals in the area of corporate governance, CSR offers an alternative mode of operation of various agencies. CSR having incorporate ethical and social objectives help to achieve the economic goals of an organization. Within the study there is the history of CSR and on what principles it is based. It is also attempted to highlight the positive aspects of its implementation, as well as opposing views on the integration of CSR within the context of operating companies. It also analyzes various cases of companies applying CSR in the context of their strategy. The central theme of the analysis is the case with the implementation of social action in the field of shipping, taking into account two sub-sectors of shipping, the passenger and the sea going. In each case there is an analysis of specific companies and what CSR means to them. The question is how dominant is CSR in this area with particular characteristics and whether the inclusion in the strategy of companies ultimately pay. The work ends with the conclusions of how practical and effective implementation of CSR in shipping is.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ξεκινώντας την περιήγησή μας στον κόσμο της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης μπορεί κανείς να διαπιστώσει αρκετά ενδιαφέροντα πράγματα για τον τρόπο λειτουργίας, αλλά και το κατά πόσο ωφελεί έναν οργανισμό. Κάθε επιχείρηση, ιδιωτική ή δημόσια, έχει την ανάγκη να δημιουργήσει ένα πλαίσιο λειτουργίας το οποίο θα είναι προσιτό στο ευρύ κοινό και θα εξυπηρετεί καλύτερα τους στόχους του. Η κοινωνικά υπεύθυνη πολιτική ίσως αποτελεί τον πολιτικά ορθότερο δρόμο για μια εταιρεία, ούτως ώστε να διαμορφώσει τη δική της ταυτότητα και μέσω αυτής να διακριθεί ανάμεσα στον κλάδο της επιτυγχάνοντας μεγαλύτερα οφέλη. Στην παρούσα εργασία η οπτική με την οποία αντιμετωπίζετε η ΕΚΕ είναι μέσα από την εφαρμογή της στον τομέα της ναυτιλίας.

Έχοντας τα παραπάνω στο μυαλό μας, ξεκίνησε αυτό το “ταξίδι” βλέποντας αρχικά την ΕΚΕ στο σύνολό της. Το θέμα έγινε προσπάθεια να αντιμετωπιστεί σε σχέση με την ιστορική του εξέλιξη, αλλά και πάνω σε ποιες αρχές – θεωρίες στηρίζεται. Η θεωρητική προσέγγιση του John Elkington μέσω του Triple Bottom Line, καθώς και η πυραμίδα του Carroll αποτελούν ενδεχομένως τη βάση της ΕΚΕ. Ο μεν πρώτος βασίζει την επιτυχία ενός οργανισμού στο σεβασμό των επενδυτών, της κοινωνίας και του περιβάλλοντος. Ο Carroll από την δική του πλευρά δημιουργεί μία πυραμίδα, βάση της οποίας είναι ο βασικός στόχος της εταιρείας, δηλαδή το κέρδος. Στην κορυφή αυτής της πυραμίδας βρίσκεται η φιλανθρωπική δράση της εταιρείας για την ανταπόδοση των κερδών στην κοινωνία. Στο μέσο της τοποθετούνται η νομική και ηθική ευθύνη που αφορούν το νομοθετικό και κοινωνικό πλαίσιο μέσα στο οποίο οφείλει να λειτουργεί μια επιχείρηση.

Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στο περιβάλλον, εξωτερικό και εσωτερικό, που λειτουργεί μία εταιρεία. Κάθε οργανισμός έχει να αντιμετωπίσει εξωγενής παράγοντες, όπως το διεθνές οικονομικό περιβάλλον, η κοινωνία κ.α., αλλά επίσης λειτουργεί και ο ίδιος σαν περιβάλλον. Οι εργαζόμενοι και η διοίκηση αποτελούν παράγοντες που επηρεάζουν όλο το εύρος της δραστηριότητας ενός οργανισμού.

Προχωρώντας, θα ήταν αναγκαίο να δούμε αν τελικά η ΕΚΕ μπορεί να φέρει αποτελέσματα ή αποτελεί κενό γράμμα για τις εταιρείες. Η κρίση που διανύει η παγκόσμια κοινότητα τα τελευταία χρόνια έχει κάνει πιο έντονη την ανάγκη για στροφή προς την παροχή ποιοτικότερων υπηρεσιών και την προστασία του περιβάλλοντος, φυσικού και κοινωνικού. Αρκετοί παράγοντες της επιχειρηματικής, επιστημονικής και πολιτικής σκηνής ενστερνίζονται την παραπάνω άποψη. Θεωρούν πως η προώθηση των ζητημάτων όπως η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και οι κοινωνικά υπεύθυνες δράσεις πρέπει να μπουν δυναμικά στην ατζέντα των επιχειρήσεων. Βέβαια στο σημείο αυτό έρχονται να αντιπαρατεθούν και οι πολέμιοι της ΕΚΕ, οι οποίοι υποστηρίζουν πως οι επιχειρήσεις δημιουργούν κέρδη και τα

κράτη προστατεύουν την κοινωνία και το περιβάλλον . Τελικά ποια από τις δύο πλευρές έχει δίκιο ?

Με το πέρασμα των ετών και την καταγραφή διαφόρων περιπτώσεων μπορεί να διαπιστώσει κανείς πως η ΕΚΕ ωφελεί μια επιχείρηση μεσοπρόθεσμα . Τα παραδείγματα της BP, της Exxon Mobile, της Siemens και το πλέον πρόσφατο παράδειγμα της Lehman Brothers αποτελούν σημείο αναφοράς για το πόσο πολύτιμη είναι μια κοινωνικά υπεύθυνη επιχείρηση . Η ΕΚΕ βοηθάει στην ελαχιστοποίηση των αρνητικών παραγόντων που μπορούν να οδηγήσουν σε καταστροφικές επιπτώσεις για το εταιρικό , αλλά και γενικότερο οικονομικό και κοινωνικό οικοδόμημα .

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μια ανάλυση για το πώς η ΕΚΕ θα μπορούσε να ενταχθεί στην στρατηγική μιας εταιρείας . Αρχικά γίνεται η διαπίστωση για το ποια είναι η έννοια της στρατηγικής και έπειτα το πώς και αν μπορεί να εισαχθεί η ΕΚΕ μέσα σε αυτή . Φέρνοντας και πάλι αρκετά παραδείγματα εταιρειών είναι δυνατή η εξαγωγή κάποιων συμπερασμάτων σχετικά με την έννοια της ΕΚΕ ως στρατηγικής . Οι περιπτώσεις της Coca-Cola, Mac Donald's, Nestle κ.α. δείχνουν το πώς μπορεί να ενταχθεί η ΕΚΕ στην στρατηγική μιας επιχείρησης και να αποδώσει καρπούς . Οι καρποί αυτοί δεν είναι μόνο η αναγνώριση από την κοινωνία, αλλά και η αύξηση της κερδοφορίας μέσω δράσεων .

Στη συνέχεια εξετάζετε η περίπτωση του ομίλου Τιτάν και το πώς έχει ενταχθεί η κοινωνική ευθύνη στην στρατηγική του ομίλου . Η συγκεκριμένη αναφορά γίνεται με βάση ότι αποτελεί ίσως μια από τις λίγες εταιρείες, στον ελλαδικό χώρο κυρίως , οι οποίες έχουν ασχοληθεί με τις κοινωνικά υπεύθυνες δράσεις . Επίσης είναι και μια επιχείρηση σχετική με τον κλάδο της ναυτιλίας , ο οποίος είναι και το κεντρικό θέμα της εργασίας όσον αφορά την ΕΚΕ . Μέσα στην ανάλυση του Τιτάνα γίνονται αναφορές για σχεδόν όλη τη διάσταση της ΕΚΕ . Θέματα και δράσεις που αφορούν τον εργασιακό χώρο , την επικοινωνία και συνεργασία των συμμετεχόντων , η κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού , η προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων , οι κοινωνικές δράσεις της εταιρείας , αλλά και το φλέγον θέμα της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος .

Ο τομέας της ναυτιλίας είναι αυτός για τον οποίο γίνεται αναφορά από το κεφάλαιο 3 και έπειτα . Το ερώτημα που τίθεται από εδώ και πέρα είναι αν τελικά η ΕΚΕ μπορεί να σταθεί ως στρατηγική επιλογή στον τομέα της ναυτιλίας . Ο τομέας έχει χωριστεί σε επιβατηγό και ποντοπόρο ναυτιλία ούτως ώστε να γίνει όσον το δυνατόν καλύτερη και εις βάθος ανάλυση σε όλο το εύρος του συγκεκριμένου τομέα . Γίνετε αναφορά σε 3 εταιρείες ελληνικών συμφερόντων . Η Blue Star είναι από πλευράς της επιβατηγού και οι Tsakos και Enterprises από την μεριά της ποντοπόρου ναυτιλίας . Πέρα από αυτές εξετάζετε και η περίπτωση ενός γίγαντα της ναυτιλίας , της ιαπωνικής εταιρείας NYK . Η εξέταση αυτών των περιπτώσεων γίνεται με βάση τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν την ΕΚΕ . Το περιβάλλον, οι εργασιακές σχέσεις, οι

σχέσεις με τους πελάτες, η συνεργασία με τους μετόχους και η φιλανθρωπική δράση αποτελούν ίσως το κορμό της πολιτικής της ΕΚΕ .

Όσον αφορά την επιβατηγό ναυτιλία , μπορεί να διαπιστώσει κανείς πως η δράση τους είναι πιο επικεντρωμένη στους παράγοντες που αφορούν τους πελάτες και την φιλανθρωπική δράση . Με άλλα λόγια δείχνουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον στις πολιτικές που αφορούν την κοινωνία . Αυτό σε γενικές γραμμές είναι και λογικό καθώς το προϊόν που προσφέρουν έχει μια πιο άμεση σχέση με τον τελικό δέκτη που είναι ο επιβάτης .Βέβαια δε θα πρέπει να ξεχνάει κανείς πως η πολιτική προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος βρίσκεται στην κορυφή των επιλογών των εταιρειών αυτού του κλάδου .

Η ποντοπόρος ναυτιλία και ιδιαίτερα οι δύο εταιρείες που λαμβάνονται υπόψη, ρίχνουν μεγάλο βάρος στην εύρυθμη λειτουργία της επιχείρησης . Έχοντας πάρει μέτρα για την προστασία και βελτίωση των εργασιακών σχέσεων, καθώς και για τη συνεχή εκπαίδευση και εξέλιξη των υπαλλήλων, έχουν σαν στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας μέσα στον όμιλο . Σίγουρα δεν αφήνουν σε δεύτερη μοίρα τους μετόχους τους , οι οποίοι άλλωστε αποτελούν σημαντικό κομμάτι της χρηματοδότησης των επενδυτικών προγραμμάτων των εταιρειών . Ο παράγοντας περιβάλλον θεωρείται και σε αυτές τις περιπτώσεις πολύ σημαντικός . Οι διεθνείς κανονισμοί άλλωστε δεν αφήνουν και πολλά περιθώρια για λάθη και παραλήψεις όσον αφορά το συγκεκριμένο θέμα . Η φιλανθρωπική δράση τέλος επιτυγχάνεται και στις δύο εταιρείες μέσω των ιδρυμάτων που χρηματοδοτούν .

Η περίπτωση του ΝΥΚ, ιαπωνικών συμφερόντων ναυλωτής, θα μπορούσε να θεωρηθεί ως κάτι το ιδιαίτερο στον τομέα της ναυτιλίας . Πέρα από την εφαρμογή της ΕΚΕ και των διεθνών κανονισμών έχει προχωρήσει και σε περαιτέρω δράσεις που ενισχύουν το κοινωνικά υπεύθυνο προφίλ του ομίλου . Η φιλοσοφία της εταιρείας βασίζεται στο “monohakobi” και αποτελεί το μονοπάτι το οποίο οδηγεί στην καλύτερευση της κοινωνίας με την ταυτόχρονη βελτίωση και ενδυνάμωση της εταιρείας σε παγκόσμιο επίπεδο . Με αυτόν τον τρόπο γίνεται αντιληπτό πως η ΕΚΕ είναι σχεδόν ολοκληρωτικά ενσωματωμένη στη λειτουργία και αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της στρατηγικής του ΝΥΚ .

Στο 4^ο κεφάλαιο η ανάλυση προχωράει και στις ελληνικές πέρα από τις περιπτώσεις οι οποίες λύφθηκαν υπόψη. Αποτελεί ίσως γενικότερη διαπίστωση πως οι περισσότερες εξ αυτών δε δραστηριοποιούνται σχεδόν καθόλου στον τομέα της ΕΚΕ και αν το κάνουν είναι μόνο λόγω «μόδας» θα μπορούσε να πει κανείς .Το μεγαλύτερο κομμάτι από τις εταιρείες ασχολείται μόνο με θέματα περιβάλλοντος κυρίως μέσω της Helmera. Ακόμη και όσες δραστηριοποιούνται πέρα από αυτό δεν εμφανίζουν πουθενά στατιστικά στοιχεία και έξοδα, ούτως ώστε να έχει κανείς μια πλήρη άποψη για τα κόστη , αλλά και τα οφέλη που έχει μια εταιρεία από την εφαρμογή της ΕΚΕ . Ενδεχομένως αυτά να είναι ενσωματωμένα στα λειτουργικά κόστη .

Φθάνοντας προς το τέλος της ανάλυσής το ερώτημα που παραμένει είναι αν είναι τελικά χρήσιμη η ΕΚΕ ως στρατηγική στη ναυτιλία ή όχι . Για να μπορέσει κανείς να αντιληφθεί τη χρησιμότητα θα ήταν καλό να δει τα κέρδη και τις ζημιές από την χρησιμοποίηση της ΕΚΕ μέσα σε μια ναυτιλιακή εταιρεία . Στα κέρδη βέβαια θα μπορούσαν να ενταχθούν τα οφέλη από τη μείωση των ρύπων, τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων μέσω εξέλιξης της τεχνογνωσίας, η αποφυγή συχνών ατυχημάτων λόγω πλημμελούς συντήρησης και ελλιπούς εκπαίδευσης . Όλα αυτά όμως χρειάζονται σημαντικά κεφάλαια από τους προϋπολογισμούς των εταιρειών . Αυτά τα κεφάλαια , ειδικά στις περιόδους χαμηλών αποδόσεων δεν είναι και τόσο εύκολο να επενδυθούν . Ειδικά στις μέρες από το 2008 και μετά, που οι αγορές, ειδικά αυτή του ξηρού φορτίου , είναι αρκετά χαμηλά , οι εταιρείες θα ενδιαφερθούν για την μείωση των εξόδων ούτως ώστε να διατηρηθούν τα καθαρά κέρδη σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο για αυτές . Στον αντίποδα όμως αυτής της κατάστασης βρίσκονται οι μέτοχοι των εταιρειών, κυρίως των εισηγμένων στα διεθνή χρηματιστήρια . Οι συγκεκριμένες επιχειρήσεις είναι υποχρεωμένες να εντάσσουν την ΕΚΕ μέσα στην στρατηγική τους, καθώς λογοδοτούν στους μετόχους, οι οποίοι σε σημαντικό ποσοστό είναι αρκετά ευαισθητοποιημένοι με το θέμα της κοινωνικής ευθύνης .

Σε κάθε περίπτωση όμως, η ΕΚΕ είναι τελικά χρήσιμη ή όχι ? Στο συμπέρασμα που καταλήγει το «ταξίδι» αυτό είναι πως δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζεται η ΕΚΕ ως πανάκεια, άλλωστε πρώτα πρέπει μία εταιρεία να επιτύχει οικονομικά αποδεκτούς στόχους και έπειτα να διαθέσει πόρους προς όφελος της κοινωνίας . Σίγουρα θα ήταν άστοχο να θεωρηθεί η ΕΚΕ και ως κάτι ζημιογόνο. Σε βάθος χρόνου μόνο σταθερότητα και ικανοποιητικά κέρδη θα μπορούσε να προσφέρει . Αυτό που έχει σημασία είναι τι τελικά επιλέγει ο κάθε επιχειρηματίας . Κέρδη χωρίς έλεγχο ή ελεγχόμενα κέρδη, δημιουργία σωστής φήμης και διατήρηση της εταιρείας σε βάθος χρόνου ? Η απάντηση ίσως δείχνει εύκολη, αλλά η εύκολη κερδοφορία πάντοτε ήταν πολύ προκλητική για να την αγνοήσει κανείς .

ΚΕΦ . 1 : ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΚΕ

Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη. Η αρχική φάση της ΕΚΕ τοποθετείται στις αρχές του προηγούμενου αιώνα. Σύμφωνα με αρκετούς ερευνητές (Frederick, Vercic, Gruinig) η αρχή έγινε μεταξύ του 1900 και του 1930. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής οι διευθυντές των σιδηροδρομικών εταιρειών προσπαθούσαν να πείσουν το κοινό ότι οι συγχωνεύσεις ήταν για το « δημόσιο συμφέρον». Η επιθυμία για το κοινό καλό, αλλά προς όφελος των σιδηροδρόμων ήταν η πρώτη τοποθέτηση πάνω στη Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη. Ο όρος κάνει την εμφάνισή του στη διεθνή βιβλιογραφία τη δεκαετία του '50, οπότε και άρχισε η έρευνα πάνω στο θέμα, ενώ παγκοσμίως το ενδιαφέρον εντάθηκε από τις αρχές του 1970. Ο όρος αποτελεί ουσιαστικά την απάντηση ορισμένων διευθυντικών στελεχών της Wall Street στην «ακόρεστη» δίψα των συναδέλφων τους για κέρδος. Αν και αρχικά η σύγχυση ως προς τα σημεία της ΕΚΕ ήταν μεγάλη, με το πέρασμα του χρόνου πολλοί άρχισαν να διαπιστώνουν πως η εταιρική κοινωνική ευθύνη δεν αποτελεί άλλη μία ηθικοπλαστική «συνταγή» η οποία περιορίζει τα κέρδη. Αντιθέτως με σωστή χρήση της είναι αυτή που ενδεχομένως προσφέρει σε μία εταιρεία τις ευκαιρίες για αειφόρο ανάπτυξη.

Με βάση την Πράσινη Βίβλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη (ΕΚΕ), η ΕΚΕ μπορεί να οριστεί ως μία έννοια κατά την οποία « οι εταιρείες ενσωματώνουν κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανησυχίες στις καθημερινές τους επιχειρηματικές δραστηριότητες και στην αλληλεπίδρασή τους με τις ομάδες ενδιαφέροντος σε εθελοντική βάση»¹. Όμως, κοινωνικά υπεύθυνα δεν είναι η πολιτική μιας εταιρείας που κινείται μόνο με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, αλλά είναι η ικανότητα και η διάθεση να προχωράει πέρα από τη συμμόρφωση με τους κανόνες και να επενδύει περισσότερο από ότι απαιτείτε στο ανθρώπινο δυναμικό, στο περιβάλλον, να αναπτύσσει τις σχέσεις της με τα ενδιαφερόμενα μέρη καθώς και σε άλλους τομείς του ενδιαφέροντός της.

Οι νόμοι αποτελούν την βάση, όμως η έννοια της ΕΚΕ θα μπορούσε να ενταχθεί σε ένα ευρύ πλαίσιο συμπεριφοράς μιας εταιρείας η οποία υπερβαίνει τα στενά όρια λειτουργίας της. Ως γνωστών στόχος είναι το κέρδος για όλους. Η ΕΚΕ όμως πηγαίνει ένα βήμα παραπάνω και στοχεύει στη διαρκή εισροή χρημάτων μέσα από δράσεις που αφορούν και το κοινωνικό σύνολο. Λέγοντας κάτι τέτοιο εννοούμε την υιοθέτηση μέτρων για την αντιμετώπιση των συνεπειών του περιβαλλοντικού προβλήματος, την ύπαρξη βελτιωμένων, ευέλικτων και αποδοτικών εργασιακών σχέσεων, γιατί αν «μεταχειρίζεστε άσχημα τους εργαζομένους, συνήθως θα μεταβιβάσουν την κακή μεταχείριση στους πελάτες»². Επίσης η ΕΚΕ μπορεί να περιλαμβάνει και δράσεις για την καταπολέμηση των ναρκωτικών, της εταιρικής διαφθοράς, πυροπροστασίας των δασών, προώθηση του εθελοντισμού κ.α.

Το περιεχόμενο τη Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης γίνεται ξεκάθαρο με του παρακάτω ορισμούς-θεωρίες:

¹ Promoting a European framework for Corporate Social Responsibility (Green Paper 2001).

² Ken Blanchard, " Ηγεσία σε υψηλότερο επίπεδο" Εκδόσεις ΚΛΕΙΔΑΡΙΘΜΟΣ , 2008 ,p. 30

- ΕΚΕ είναι οι διαφανείς και ανοιχτές επιχειρηματικές δραστηριότητες που έχουν σαν βάση τις ηθικές αξίες και το σεβασμό απέναντι στους εργαζόμενους, τις κοινότητες και το περιβάλλον³.
- Οι οργανισμοί που δρουν με βάση την ΕΚΕ είναι υπεύθυνοι σε τρεις τομείς: την οικονομία, το περιβάλλον και την κοινωνία. Μέσα σε αυτούς τους τομείς ενσωματώνονται ο σεβασμός στα ανθρώπινα δικαιώματα, η βελτίωση του εργασιακού περιβάλλοντος, ο κοινωνικός περίγυρος, αλλά και το ενδιαφέρον για τους μετόχους και τις στρατηγικές που έχουν χαράξει οι διάφορες εταιρείες.
- Η θεωρητική προσέγγιση του “Triple Bottom Line” (Τριπλή Βασική Αρχή) του John Elkington (1997)⁴. Η ιδέα πίσω από αυτήν την έννοια είναι ότι ένας οργανισμός για να μπορέσει να επιτύχει τη βιώσιμη ανάπτυξη (sustainable development) θα πρέπει οικονομικά να είναι ασφαλής, να ελαχιστοποιεί κατά το δυνατόν ή και να εξαλείφει (δύσκολο) τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και να ενεργεί με βάση τις συνθήκες που επικρατούν στο γενικότερο κοινωνικό περιβάλλον. Συνεπώς απαιτείτε ο σεβασμός προς τους επενδυτές, την κοινωνία και το περιβάλλον.

³ Γαλανόπουλος Α. « Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη ως μέσου επίτευξης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στο σύγχρονο επιχειρηματικό περιβάλλον» (Διπλωματική Εργασία) σελ. 64

⁴ Elkington J. “ Cannibals with Forks: The Triple Bottom line of 21st Century Business”, New Society Publishers, 1997 , London.

Αν όμως θα έπρεπε να δοθεί ένας ορισμός για την εταιρική κοινωνική ευθύνη, αυτός θα ήταν το μοντέλο Carroll αναφέρεται σε τέσσερα είδη κοινωνικών υποχρεώσεων που συγκροτούν την ΕΚΕ: την οικονομική ευθύνη του κέρδους, τη νομική ευθύνη της συμμόρφωσης της επιχείρησης στους νόμους, την ηθική υποχρέωση να δρουν με βάση τις κοινωνικές νόρμες, αν και μη νομοθετικά κωδικοποιημένες και, τέλος, τη φιλανθρωπική ευθύνη να προωθούν δράσεις που προάγουν την κοινωνική ευημερία (Carroll, 1991). Μάλιστα, οι παραπάνω εταιρικές υποχρεώσεις μπορούν να εξεικονιστούν ως μια πυραμίδα:



Πίνακας 1: Η πυραμίδα των τεσσάρων συστατικών της ΕΚΕ –ειδών ευθύνης των επιχειρήσεων (Carroll, 1991).

Καλά όμως όλα αυτά, αλλά όπως θα έλεγε και ο Robert Reich, οι εταιρείες δεν είναι φιλανθρωπικά ιδρύματα που νοιάζονται για την κοινωνία και όχι το κέρδος. Όντως η υπεύθυνη επιχειρηματικότητα δεν έχει να κάνει με την φιλανθρωπία. Η φιλανθρωπία είναι μία ενέργεια η οποία πηγάζει από την ψυχή του ατόμου, το οποίο θέλοντας να καθησυχάσει τη συνείδησή του προσφέρει κυρίως χρήματα σε απόρους και σε ιδρύματα. Η ΕΚΕ έχει να κάνει με δράσεις που προέρχονται από την «ψυχή» της εταιρείας και έχει σαν στόχο να ικανοποιήσει την ανάγκη της για κέρδος. Κέρδος το οποίο θα προέλθει από την βελτίωση της εικόνας της εταιρείας, την απόκτηση καλής φήμης και την ύπαρξη ενός Esprit de corp στη βάση της εταιρείας που είναι οι εργαζόμενοί της. Αμφισβητίες της ΕΚΕ θεωρούν πως είναι δύσκολο, αν όχι αδύνατον, να υπάρξει εταιρεία η οποία θα λειτουργεί στα πλαίσια της κοινωνικής υπευθυνότητας και θα είναι διαθέσιμη να απολέσει μέρος των κερδών της προσωρινά προς όφελος του κοινωνικού περιγυρου. Κέρδη όμως τα οποία θα επιστραφούν σε βάθος χρόνου στην εταιρεία. Για αυτό το λόγο θα πρέπει να ξεκαθαριστεί σε αυτό το σημείο ποια είναι η έννοια της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης ή επιχειρηματική ηθική ή υπεύθυνη επιχειρηματικότητα, μέσα σε ποία πλαίσια κινείτε και ποια τα οφέλη που αποκομίζει η εκάστοτε εταιρεία που την εφαρμόζει.

ΚΕΦ 1.1 : ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Πριν προχωρήσει η ανάλυσή μας θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι η καμία εταιρεία δεν λειτουργεί ανεξάρτητα από το περιβάλλον της, οικονομικό, κοινωνικό ή φυσικό. Με βάση το παρακάτω διάγραμμα γίνεται αντιληπτό πως υπάρχουν πολλοί παράγοντες οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν την εξέλιξη μιας επιχείρησης. Κάθε οργανισμός πρέπει να λαμβάνει υπόψη του κάποια σημαντικά πράγματα αν επιθυμεί να προχωρήσει σε έναν κλάδο. Σε κάθε περίπτωση υπάρχουν ανταγωνιστές, προμηθευτές, πελάτες οι οποίοι αν δεν λυφθούν υπόψη τότε τα αποτελέσματα θα είναι αρνητικά για την εταιρεία. Επίσης οι τράπεζες και οι μέτοχοι παίζουν σημαντικό ρόλο, διότι καθορίζουν και το ύψος της χρηματοδότησης που μπορεί να επιτύχει μία εταιρεία. Το Διεθνές Περιβάλλον και οι οικονομικές συνθήκες που διαμορφώνονται σε ολόκληρο τον κόσμο έχουν τη δύναμη να επηρεάζουν άμεσα πολλές εταιρείες. Μάλιστα τα τελευταία χρόνια έχει αναδειχθεί σε νούμερο ένα παράγοντα επιρροής σχεδόν σε όλες τις εταιρείες παγκοσμίως. Η αγορά είναι πλέον διεθνοποιημένη και αλληλεξαρτώμενη, κάτι το οποίο φάνηκε χαρακτηριστικά στην πρόσφατη διεθνή χρηματοπιστωτική κρίση. Καμία εταιρεία δεν έμεινε ανεπηρέαστη από τις εξελίξεις προκαλώντας ένα ντόμινο εξελίξεων χωρίς προηγούμενο. Δεν πρέπει να ξεχνάμε και τους κρατικούς φορείς, οι οποίοι με τους νόμους και το κανονιστικό πλαίσιο το οποίο θέτουν καθορίζουν και τον τρόπο λειτουργίας μιας εταιρείας και τα όρια λειτουργίας της.

Στο σημείο αυτό θα αναφερθούμε και στο κοινωνικό περιβάλλον που και αυτό με τη σειρά του θέτει όρια. Οι κοινωνικοί παράγοντες επιδρούν με μεγάλη δύναμη στην εκάστοτε επιχείρηση. Οι αλλαγές στον τρόπο ζωής των σύγχρονων ανθρώπων, τα ενδιαφέροντά τους, η επαγγελματική αποκατάσταση, η γεωγραφική και ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού, ο ρυθμός των γεννήσεων, η κουλτούρα και η πολιτιστική ταυτότητα κ.α. ενδεχομένως να δίνουν ευκαιρίες για εξέλιξη ή να αποτελούν εν δυνάμει απειλές για την παρουσία της επιχείρησης. Πέρα από αυτό η κοινωνία επιδρά και μέσω των κοινωνικών φορέων, οι οποίοι έχουν απαιτήσεις για σεβασμό του χώρου τους και διεκδικούν κατά το δυνατόν περισσότερα δικαιώματα από το κράτος και τις επιχειρήσεις. Τον τελευταίο καιρό αυτά τα δικαιώματα έχουν σαν κύριο σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος. Εξίσου σημαντικό θέμα, διότι δεν μπορεί να υπάρξει ποτέ μια εταιρεία μέσα σε ένα άρρωστο φυσικό περιβάλλον. Αν συμβεί αυτό θα είναι για μικρό χρονικό διάστημα. Διαφορετικά η εταιρεία έχει δύο επιλογές. Ή θα φύγει από το σημείο δραστηριοποίησης της, με όποιο κόστος αυτό έχει, ή θα προσπαθήσει και με τη βοήθεια των κρατικών και κοινωνικών φορέων να διορθώσει την κατάσταση. Μια κατάσταση η οποία μόνο προς όφελός της μπορεί να φανεί στο μέλλον.

Η παραπάνω ανάλυση αφορά τους εξωτερικούς παράγοντες μιας επιχείρησης. Κάθε οργανισμός όμως έχει και εσωτερικό περιβάλλον. Οι εργαζόμενοι και η διοίκηση αποτελούν τα εσωτερικά όργανα, τα οποία είναι εξαιρετικά κρίσιμα για την εύρυθμη λειτουργία της εταιρείας. Επομένως θα πρέπει και αυτοί να λαμβάνονται σοβαρά και να μην αφήνονται στην τύχη τους όπως συνέβαινε συχνά στο παρελθόν και δυστυχώς και στο παρόν. Έχουν και αυτοί ανάγκες και απαιτήσεις και με τις αποφάσεις και τις ενέργειές τους επηρεάζουν την πορεία και την εξέλιξη της εταιρείας.

Η πρόσφατη κρίση φανέρωσε εγγενείς αδυναμίες του παγκόσμιου συστήματος. Έφερε στην επιφάνεια όμως και τους «άσους στο μανίκι» των εταιρειών που άντεξαν την πίεση και με λίγη βοήθεια θα προχωρήσουν. Εταιρείες που βασίστηκαν μόνο στην επίτευξη κέρδους, χωρίς να έχουν δημιουργήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις για έκτακτες περιπτώσεις, απλά κατέρρευσαν γιατί το οξυγόνο που τους έδινε ζωή σταμάτησε, έστω και προσωρινά. Αντιθέτως αυτές που είχαν επενδύσει και σε περιφερειακές δράσεις, όπως έχει ήδη αναφερθεί, υπέστησαν μικρότερη ζημιά και δείχνουν να αντέχουν τους κραδασμούς.

Συνεχίζοντας αυτή την άτυπη αντιπαράθεση πως παράγοντες της αγοράς και σημαντικοί επιχειρηματίες, όπως ο Bill Gates, Jack Welch κ.α., υποστήριζαν πως “real men don’t do CSR (Corporate Social Responsible)”. Όντως οι «αληθινοί άντρες» δεν κάνουν, οι «έξυπνοι» όμως κάνουν. Τα παραδείγματα μάλιστα αφθονούν στην πρόσφατη ιστορία, BP, IBM, Motorola, Exxon Mobile κ.α. Η τελευταία μάλιστα απέδειξε περίτρανα μετά το ατύχημα με το Exxon Valdez, που ακόμη πληρώνει, πως οι στρατηγικές που έχουν σαν μοναδικό στόχο το κέρδος στο τέλος οδηγούν σε ζημιά. Η προώθηση του περιβαλλοντικού ζητήματος για παράδειγμα και η λύση του δεν αποτελούν μια ανησυχία κοινωνικού περιεχομένου για τις εταιρείες. Σε μεγάλο ποσοστό είναι χάραξη στρατηγικής που έχει σαν στόχο να διατηρήσει τον παγκόσμιο κοινωνικό ιστό ώστε οι εταιρείες να μην απολέσουν κάποια στιγμή στο μέλλον τις πηγές των εσόδων τους. Εκτός αυτού τις προστατεύει και από τις αρνητικές εξελίξεις του μέλλοντος, καθώς οι ΜΚΟ (Μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί) караδοκούν για να δράσουν την ευκαιρία και να ζητήσουν υπέρογκες αποζημιώσεις σε περίπτωση ατυχήματος.

Πέρα από τα ζητήματα της προστασίας του περιβάλλοντος, το οποίο πολλοί θεωρούν ίσως λανθασμένα το μοναδικό αντικείμενο της ΕΚΕ, μια κοινωνικά υπεύθυνη εταιρεία πρέπει να έχει σαν μέλημά της και την προώθηση των εργασιακών σχέσεων. Ένα οικοδόμημα όπως οι επιχειρήσεις έχουν ανάγκη από γερά θεμέλια και υποστηρικτικούς μηχανισμούς. Οι εργαζόμενοι, από τον κατώτερο υπάλληλο έως το ανώτερο διευθυντικό στέλεχος αποτελούν ίσως το σημαντικότερο κομμάτι της εταιρείας. Σε κάθε περίπτωση είναι αναγκαία η ύπαρξη υγιούς περιβάλλοντος μέσα στο οποίο θα μπορούν να αναπτυχθούν οι ίδιοι και κατά συνέπεια η ίδια η εταιρεία. Η διασφάλιση της ιατρικής περίθαλψης και της προσωπικής ασφάλειας είναι ζωτικής σημασίας ζητήματα. Υγεία και ασφάλεια συνεπάγονται αύξηση της παραγωγικότητας, μειωμένα κόστη περίθαλψης (λόγω φαρμάκων και αδειών) και λιγότερες εργατοώρες χαμένες. Συνεπώς οι επιχειρήσεις αν επιδιώκουν τη διατήρηση και την ενίσχυση της φήμης τους θα πρέπει να έχουν δημιουργήσει το πλαίσιο αυτό που θα παρέχει αυτές τις υπηρεσίες.

Εκτός αυτού οι εταιρείες που έχουν φιλοδοξίες για την αύξηση του ποσοστού της αγοράς πρέπει να έχουν στόχο και τη δημιουργία ενός γεμάτου ζήλο προσωπικό. Το κλειδί για αυτό είναι η ενδυνάμωση⁵. Κατά τον Ken Blanchard « ενδυνάμωση είναι η

⁵ Ken Blanchard, “ Ηγεσία σε υψηλότερο επίπεδο” , Εκδόσεις ΚΛΕΙΔΑΡΙΘΜΟΣ , 2008 , p.91.

δημιουργία ενός οργανωτικού κλίματος που απελευθερώνει τις γνώσεις, την πείρα και το ζήλο που βρίσκονται μέσα στους εργαζομένους». Για να επιτευχθεί αυτό είναι αναγκαία η σύσφιξη των σχέσεων μέσα στην εταιρεία, ούτως ώστε όλοι να αισθάνονται ότι βρίσκονται στο ίδιο σώμα και να λειτουργούν με βάση το συμφέρον του. Τα bonus παραγωγικότητας, όπως συνηθίζεται στις περισσότερες περιπτώσεις, δεν αποτελούν το σημαντικότερο κίνητρο. Οι απλοί υπάλληλοι καλό θα ήταν να αισθάνονται ότι έχουν συμμετοχή στις αποφάσεις. Για το λόγο αυτό η σωστή πληροφόρησή τους για πολλά θέματα της εταιρείας, καθώς και η αυτονομία –εντός ορίων – στις δράσεις και τις αποφάσεις είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε εκπληκτικά αποτελέσματα. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Yum! (μεγαλύτερη εταιρεία εστιατορίων στον κόσμο) όπου οι εργαζόμενοι σύμφωνα με τις δικές τους δηλώσεις νιώθουν δυνατοί και ικανοί μέσω της συνεργασίας και της πρωτοβουλίας να αντιμετωπίσουν όποιο πρόβλημα και αν παρουσιαστεί. Συνεπώς γίνεται κατανοητό πως η δημιουργία του κατάλληλου εργασιακού περιβάλλοντος θέτει τις βάσεις για την καλύτερη προώθηση των συμφερόντων του οργανισμού.

Ως γνωστόν η διαφθορά στο δημόσιο και ιδιωτικό βίο είναι ένα ζήτημα διαχρονικό και το οποίο οδηγεί σε παθογένειες και βάζει προσχώματα τα οποία δεν βοηθούν την οικονομική ανάπτυξη. Το ζήτημα αυτό αφορά και τις ίδιες τις επιχειρήσεις. Μέσα στο χρόνο δεν είναι λίγα τα παραδείγματα δωροδοκιών, «κρυφών» συναλλαγών και διακίνησης μαύρου χρήματος. Όλα αυτά εκτός από χρηματικά επώδυνα για τις ίδιες τις εταιρείες, πλήττουν τον υγιή ανταγωνισμό, τη διαφάνεια και την καλή φήμη τους. Πρόσφατο παράδειγμα που έλαβε μεγάλου ενδιαφέροντος σε διεθνές επίπεδο είναι η περίπτωση της Siemens. Το μέγεθος της διαφθοράς είναι τέτοιο που η φήμη και η αξιοπιστία της εταιρείας έχει δεχθεί ένα πολύ σοβαρό πλήγμα. Ο ανταγωνισμός έχει υπονομευθεί και αυτό με τη σειρά του μπορεί να επηρεάσει τις τιμές των προϊόντων, τις αμοιβές των στελεχών κ.α. Στο σημείο αυτό εμφανίζετε και ένας ισχυρός αντίλογος. Πολλά στελέχη θεωρούν πως αν δεν πληρώσουν «κάτω από το τραπέζι» πολιτικούς και δημόσιους λειτουργούς ή στελέχη άλλων εταιρειών οι δουλειές δε θα γίνουν. Σε κάθε περίπτωση οι «καθαρές» ή κατά συνθήκη «καθαρές» δουλειές είναι αυτές που είναι πιο κερδοφόρες σε βάθος χρόνου. Αυτό συμβαίνει γιατί δεν αφαιρούνται πόροι οι οποίοι μπορούν να χρησιμοποιηθούν για σκοπούς ανάπτυξης και επένδυσης και η εταιρεία διατηρεί την καλή φήμη της, γεγονός που είναι πολύ σημαντικό για την προσέλκυση πελατών, επενδυτών και στελεχών. Επομένως καλό θα ήταν να απαλλαχθεί το σύστημα από το απόστημα της διαφθοράς ή αν δεν μπορεί να γίνει ολοκληρωμένα ας γίνει με διάκριση και όχι σε υπερβολικό βαθμό.

Με βάση την κοινωνικά υπεύθυνη στάση των εταιρειών έγινε αναφορά στους εργαζομένους μιας εταιρείας. Υπάρχει όμως και το κομμάτι των καταναλωτών που τις αφορά. Ο σεβασμός και η προστασία του καταναλωτή αποτελεί τη βάση πάνω στην οποία εδράζεται η ανάπτυξη μιας επιχείρησης. Πλέον, στη σύγχρονη εποχή όπου όλοι έχουν γρήγορη πρόσβαση και στην πιο απομακρυσμένη αγορά οι καταναλωτές δεν είναι ένα άβουλο όν το οποίο μπορεί εύκολα να επηρεαστεί και να οδηγηθεί σε συγκεκριμένες αγορές. Οι πελάτες έχουν αναβαθμίσει ποιοτικά τις

αγορές τους. Η τιμή του προϊόντος, αν και σημαντικό, δεν αποτελεί πλέον το βασικό κριτήριο. Κύριο μέλημά τους είναι να δουν αν υπάρχει από την πλευρά των εταιρειών διάθεση συμμετοχής και επίλυσης καιρίων κοινωνικών προβλημάτων, ακόμη και αν αυτή η δραστηριότητα οδηγεί σε αύξηση της τιμής του προϊόντος.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημάνουμε και την αντίθετη άποψη που αναφέρεται στη συνήθεια των καταναλωτών να αγοράζουν ότι είναι φθηνότερο “...even if the difference was a penny”⁶. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείτε έντονα σε περιόδους κρίσεων, σαν και αυτή που βιώνει ο κόσμος το τελευταίο έτος. Σε κάθε περίπτωση οι καταναλωτές πρέπει να γίνουν αντικείμενο προσοχής από τις επιχειρήσεις και να τους προσφέρουν υπηρεσίες οι οποίες θα είναι ποιοτικά αναβαθμισμένες και θα τους ενεργοποιούν για θέματα που άπτονται του γενικότερου ενδιαφέροντος. Συνεπώς μέσω της ΕΚΕ οι εταιρείες μπορούν να επιτύχουν τη δημιουργία μιας αφοσιωμένης πελατείας και να αποφύγουν την πλήρωση του ρητού « αν δεν φροντίσετε εσείς τους πελάτες σου θα τους φροντίσει κάποιος άλλος»⁷.

Πέρα όμως από τις ενέργειες και τις ευθύνες των εταιρειών υπάρχουν και οι αντίστοιχες των καταναλωτών. Η κοινωνική ευθύνη είναι διαδραστικό ζήτημα. Όσες στρατηγικές και να χαράξουν οι εταιρείες προς αυτή την κατεύθυνση και όσα χρήματα και να δαπανήσουν, ο καταναλωτής είναι αυτός που οδηγεί τις εξελίξεις με τις επιλογές του. Επομένως είναι και αυτοί με τη σειρά τους υπεύθυνοι για την υιοθέτηση κοινωνικά υπεύθυνης συμπεριφοράς από την μεριά των επιχειρήσεων. Δυστυχώς όμως τον τελευταίο καιρό παρουσιάζετε έντονα ένα ανησυχητικό φαινόμενο. Σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες ενώ η πλειοψηφία των καταναλωτών επιθυμεί να προστατεύσει το περιβάλλον αλλάζοντας τις αγοραστικές του συνήθειες, τελικά μόνο ένα ελάχιστο ποσοστό το κάνει. Οι αγοραστές ενδιαφέρονται μόνο για το προσωπικό τους όφελος και όχι για το κοινό καλό. Η κατάσταση αυτή θα πρέπει να αλλάξει και το ενδιαφέρον να μετατοπιστεί σε ποιο κοινωνικά ωφέλιμες αγορές και από τους καταναλωτές.

Η γνωστοποίηση των δράσεων από πλευράς εταιρείας γίνεται και μέσω διαφημιστικής καμπάνιας. Σκοπός αυτής είναι η προώθηση της ιδέας ότι η εκάστοτε εταιρεία έχει αποκτήσει «ηθική» στη συμπεριφορά της και πως ενδιαφέρεται για το κοινωνικό σύνολο. Ωστόσο στη διαφήμιση υφάρχει ο κίνδυνος της αποδοκιμασίας από τους καταναλωτές. Τίτλοι όπως « με προτεραιότητα τον άνθρωπο, το περιβάλλον και τον πολιτισμό», « με πρόσωπο στη κοινωνία» ή « εργαζόμαστε για ένα πιο αειφόρο μέλλον» είναι εύηχοι, ευχάριστοι και αισιόδοξοι. Αν όμως οι δράσεις των εταιρειών δεν συνάδουν με τα λόγια, τότε αυτοί οι τίτλοι στα αυτιά των καταναλωτών θα ισοδυναμούν με το «... μια φορά και έναν καιρό ήταν η κοκκινোসκουφίτσα...» των παιδικών μας χρόνων. Όμορφα παραμύθια με αίσιο τέλος που όταν μεγαλώσαμε καταλάβαμε πως απέχουν παρασάγγας από την σκληρή πραγματικότητα. Συνεπώς

⁶ Robert B. Reich, “ The Case Against Corporate Social Responsibility”, Goldman School Working Paper Series, August 2008,p.17

⁷ Ken Blanchard, “ Ηγεσία σε υψηλότερο επίπεδο” , Εκδόσεις ΚΛΕΙΔΑΡΙΘΜΟΣ , 2008 p.29.

είναι αναγκαία η ταύτιση λόγων και πράξεων ώστε να μην υπάρξει ευκαιρία αποδοκιμασίας από τους καταναλωτές και ουσιαστικά αποτυχία αυτής της στρατηγικής. Τον τελευταίο καιρό παρατηρείτε πως ολοένα και περισσότερες επιχειρήσεις πραγματώνουν σε μεγάλο βαθμό τους στόχους τους όσον αφορά την ΕΚΕ. Αυτό είναι παρήγορο γιατί βοηθάει στην εμπέδωση της υπευθυνότητας έναντι όλων και της διαφοροποίησης του σκηνικού που σαν μοναδικό ενδιαφέρον έχει το κέρδος. Πλέον έχει μπει στο κάδρο της επιχείρησης και η κοινωνική ευθύνη, η οποία φέρνει κέρδη, αλλά όχι με το ρυθμό που κέρδιζε η Lehman Brothers (λίγο πριν καταρρεύσει)!

Το ερώτημα παραμένει. Η ΕΚΕ έχει αποτελέσματα για τις εταιρείες που την χρησιμοποιούν σαν στρατηγική; Πολλοί αναλυτές υποστηρίζουν πως η ΕΚΕ έχει μπει πλέον στην καθημερινότητα των επιχειρήσεων και αυτό φέρνει αποτελέσματα σε ποιοτικό και ποσοτικό επίπεδο. Ωστόσο, υπάρχουν σκεπτικιστές οι οποίοι θεωρούν πως η συζήτηση για αυτό το ζήτημα δεν έχει να προσφέρει και πολλά στην ανάπτυξη της οικονομίας και των ίδιων των εταιρειών. Σημαντικοί άνθρωποι της αγοράς όπως ο Robert Reich και ο David Vogel διατηρούν τις αμφιβολίες τους για την επιτυχία του εγχειρήματος αντιπαραθέτοντας σημαντικά κατά τους ίδιους μειονεκτήματα ως προς την λειτουργία της ΕΚΕ.

Η κυριότερη κριτική που ασκείτε στην ΕΚΕ είναι ότι τα χρήματα που τα στελέχη δαπανούν για αυτού του είδους την πολιτική είναι χρήματα των μετόχων⁸. Αυτού του είδους η «κλοπή» χρημάτων από τους μετόχους για χάρη της ΕΚΕ προβληματίζει έντονα τα στελέχη των επιχειρήσεων. Κύριο μέλημά τους είναι η διασφάλιση των χρημάτων και η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη κερδοφορία και όχι η φιλανθρωπία με όποια μορφή και αν εμφανίζεται. Πολλοί επαγγελματίες του χώρου παρόλο που διάκινται θετικά ως προς την ΕΚΕ δεν παύουν να βάζουν πρώτα στη λίστα τους μετόχους τους. Αυτοί αποτελούν την εταιρεία και από αυτούς εξαρτάται. Αν άρουν την εμπιστοσύνη και μαζί και τα χρήματά τους τότε δεν θα υπάρχει ουσία σε καμία στρατηγική.

Μιας πρώτης τάξεως λύση θα ήταν να επιλεγθεί αυτό το κομμάτι της ΕΚΕ το οποίο θα ευνοούσε και το κοινωνικό προφίλ και τα έσοδα. Το περιβάλλον είναι ένα ζήτημα που επηρεάζει τους πάντες και έχει ευαισθητοποιήσει πολύ κόσμο. Για το λόγο αυτό παρατηρείτε μία στροφή τον τελευταίο καιρό προς την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτοκινητοβιομηχανίες, βιομηχανίες καπνού, πετρελαίου κ.α. τοποθετούν σε πρώτο πλάνο στην καμπάνια τους την πράσινη ανάπτυξη. Αυτό δε συμβαίνει λόγω ευαισθησίας, αλλά λόγω κέρδους.

Η οικολογία όμως δεν αποτελεί, όπως έχει ήδη αναφερθεί, το μοναδικό δρόμο της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης. Οι εργασιακές σχέσεις, η ποιότητα του εργασιακού χώρου, ο σεβασμός του καταναλωτή, η φιλανθρωπική δράση είναι μερικές άλλες κατευθύνσεις. Αυτές ενδεχομένως να μην έχουν τον ίδιο άμεσο αντίκτυπο στα

⁸ Αφιέρωμα The Economist για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη p.93.

κέρδη, αποτελούν όμως ένα πρώτης τάξεως μέσο για την ανάδειξη της κοινωνικής φήμης της εταιρείας. Η φήμη ή η καλή πίστη ενός οργανισμού μπορεί να θεωρηθεί το σημαντικότερο περιουσιακό στοιχείο. Μέσω της ΕΚΕ δίνετε η δυνατότητα για άμεση ή έμμεση διαφήμιση, η οποία θα βελτιώσει την εικόνα της εκάστοτε εταιρείας. Η νέα εικόνα ασκεί πίεση με τη σειρά της στην αγορά και τους πελάτες μέσω των stakeholders. Για παράδειγμα η Coca-Cola αντλεί ένα μεγάλο ποσοστό των εσόδων της από την καλή φήμη που έχει αποκτήσει σε όλα τα επίπεδα της δραστηριότητάς της⁹.

Ένα επιπλέον βέλος στη φαρέτρα των επιχειρημάτων ενάντια στην ΕΚΕ είναι και το γεγονός ότι «Σε μια δημοκρατία αυτό θα έπρεπε να είναι δουλειά των εκλεγμένων κυβερνήσεων, και όχι των κερδοσκοπικών επιχειρήσεων»¹⁰. Εν μέρει αυτό είναι σωστό. Δεν μπορεί η κοινωνία και οι Μ.Κ.Ο. να έχουν απαιτήσεις από τις επιχειρήσεις τη στιγμή που αποτελεί χρέος των κυβερνήσεων να προωθήσουν το κοινό καλό και την προστασία της κοινωνίας. Από την άλλη πλευρά όμως βλέποντας τις αρτηριοσκληρώσεις των κρατικών μηχανισμών ακούν πίεση στις επιχειρήσεις οι οποίες ούσες πιο ευέλικτες αντιδρούν άμεσα και ανταποκρίνονται καλύτερα από τα κράτη. Παρόλο που επικαλούνται έλλειψη ρευστού και χρόνου για την προώθηση τέτοιου είδους στρατηγική μπαίνουν στο παιχνίδι της ΕΚΕ.

Στο σημείο αυτό όμως υπάρχει ο κίνδυνος της εμπλοκής της εταιρείας σε κοινωνικές δράσεις πέρα από τα όρια. Αυτό θα έχει σαν συνέπεια να ξεφύγουν από τον στόχο-πυρήνα της δουλειάς, ο οποίος είναι η κερδοφορία. Θεμιτή η αειφόρος ανάπτυξη που επιζητούν οι Μ.Κ.Ο. , αλλά για να υπάρξει πρέπει να υπάρχει και εταιρεία που να εμφανίζει κερδοφορία. Συνεπώς το ενδιαφέρον διατήρησης και βελτίωσης της κατάστασης είναι αμοιβαίο, καθώς και οι δύο πλευρές (επιχειρήσεις και Μ.Κ.Ο.) έχουν θέσει ένα επιχειρησιακό πλάνο που έχει σχέση με την προώθηση της υπεύθυνης επιχειρηματικότητας.

Σήμερα οι εταιρείες που αντιμετωπίζουν με σοβαρότητα το ζήτημα της ΕΚΕ είναι πολύ λίγες, ειδικά στο χώρο της ναυτιλίας. Σύμφωνα με τον Porter, παρά το έντονο ενδιαφέρον που υπάρχει για αυτό το θέμα, οι περισσότερες επιχειρήσεις το θέτουν σε μια βραχυπρόθεσμη, ευκαιριακή βάση που σαν στόχο έχει να εκμεταλλευτεί τις παρούσες συνθήκες και συνήθειες¹¹. Αντιθέτως είναι ελάχιστες οι περιπτώσεις όπου τίθεται το θέμα σε σοβαρή βάση και συνδυάζεται με δραστηριότητες της επιχείρησης ούτως ώστε να έχει βάθος χρόνου.

Ο κυνισμός που διακρίνει τις εταιρείες έχει προσφέρει πολλά στα κέρδη τους. Ο κόσμος και το σύστημα αλλάζει και έτσι πρέπει να ακολουθήσουν και αυτές. Τα προβλήματα του περιβάλλοντος επιβαρύνουν σημαντικά την παγκόσμια οικονομία. Αυτό με τη σειρά του προκαλεί ένταση και κοινωνικές ανισότητες οδηγώντας σε

⁹ www.Businessrespect.com "Coca-Cola case".

¹⁰ Robert Reich, 2008, " Supercapitalism, The Transformation of Business, Democracy and Everyday Life " , 2008 .

¹¹ Αφιέρωμα The Economist για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη p.88.

αποσταθεροποίηση του ευρύτερου πλαισίου. Επομένως περιβάλλον και κοινωνική ένταση δείχνουν να συνδέονται. Αν δεν επιλυθούν τα ζητήματα που αφορούν την υπερεκμετάλλευση των φυσικών πόρων και το θέμα της φτώχειας, τότε ενδεχομένως να γίνουμε ένα μεγάλο «Νησί του Πάσχα»¹². Ως γνωστών εκεί βρίσκονται τα ίχνη ενός σημαντικού πολιτισμού και σίγουρα δεν αποτελεί πρόσφορο πεδίο δράσης για “business for real men who don’t do CSR”. Το ενδεχόμενο φαντάζει μακρινό, όπως άλλωστε και των πρώτων κατοίκων του νησιού του Πάσχα. Όμως χίλια χρόνια μετά απλά έμειναν μόνο τα πέτρινα αγάλματα και μια ανάμνηση σημαντικών πραγμάτων που συνέβησαν εκεί.

Σύμφωνα με τα παραπάνω θεμιτό θα ήταν όλοι οι ενδιαφερόμενοι να δραστηριοποιηθούν εντονότερα. Ζητήματα της κοινωνίας αφορούν όσους ζουν σε αυτή. Κυβερνήσεις, ομάδες πίεσης, επιχειρήσεις, καταναλωτές συνδέονται άμεσα και οι κρίκοι της αλυσίδας πρέπει να μείνουν σταθεροί και ισχυροί. Η πλευρά των επιχειρήσεων, η οποία μας ενδιαφέρει, είναι αυτή που πρέπει να μπει στη διαδικασία και να αρχίζει να ενσωματώνει δράσεις που αφορούν την ΕΚΕ μέσα στις μακροπρόθεσμες αναλύσεις της. Αν και είναι δύσκολη η προσέγγιση αυτή σύμφωνα με αναλυτές τις Goldman Sachs, αυτό όμως που πρέπει να επιδιώκουν οι ηγέτες της αγοράς είναι να οδηγηθούν σε μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση του ρόλου της ΕΚΕ¹³.

ΚΕΦ 1.3. : Η ΕΚΕ ΩΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

¹² Easter Island, Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Easter_Island).

¹³ Αφιέρωμα The Economist για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη p.94.

Ξεκινώντας την ανάλυσή μας για την εταιρική κοινωνική ευθύνη ως στρατηγική θα πρέπει να αποσαφηνίσουμε τον όρο στρατηγική. Είναι χαρακτηριστικό πως δεν υπάρχει ένας κοινά αποδεκτός ορισμός για της στρατηγική. Διακεκριμένοι επιστήμονες όπως ο Alfred Chandler, Michael Porter, Henry Mintzberg κ.α. δίνουν μία δική τους διάσταση, αν και με κοινά χαρακτηριστικά, στην έννοια της στρατηγικής. Ο πρώτος θεωρεί πως η στρατηγική είναι « ο καθορισμός των βασικών μακροχρόνιων στόχων και σκοπών μιας επιχείρησης, και την υιοθέτηση μιας σειράς πράξεων και τον προσδιορισμό των αναγκαίων μέσων για την πραγματοποίηση αυτών των στόχων»¹⁴. Ο καθηγητής του Harvard κ. Porter κάνει λόγο για « τοποθέτηση της επιχείρησης στο περιβάλλον της»¹⁵ και ότι «στρατηγική είναι η δημιουργία μιας μοναδικής και σημαντικής θέσης, η οποία αφορά ένα διαφορετικό σύνολο δραστηριοτήτων»¹⁶. Ο Mintzberg στο βιβλίο του «Το σαφάρι της στρατηγικής» δίνει πέντε ορισμούς και διαχωρίζει τη στρατηγική σε δέκα σχολές σκέψης. Ο ίδιος αναφέρει πως η στρατηγική μπορεί να είναι ένα πλάνο για το μέλλον. Επίσης ένα μοτίβο, δηλαδή μία συνεπής στάση κατά τη διάρκεια του χρόνου, η οποία εξετάζει το παρελθόν και βλέπει τις προοπτικές του μέλλοντος. Αυτού του είδους οι στρατηγικές είναι αυτές που γράφονται σε ένα χαρτί και η επιχείρηση επιδιώκει να τις υλοποιήσει. Αυτό όμως δεν συμβαίνει πάντοτε.

Πέρα από τα δύο παραπάνω υπάρχει και οι περίπτωση οι εταιρείες να παρεκκλίνουν από την πορεία που χάραξαν. Το γεγονός αυτό τους οδηγεί στην « αναδυόμενη στρατηγική» με βάση την οποία η πορεία που ακολουθήτε δεν είναι ακριβώς αυτή που είχε καθοριστεί εξ αρχής. Οι επιχειρήσεις σε αυτή την περίπτωση ξεκινάνε την υλοποίηση των αποφάσεων, αλλά στην πορεία προσαρμόζονται στα γεγονότα και τις συνθήκες που προκαλούνται από τη συνεχή εξέλιξη του συστήματος. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Honda, η οποία εισήλθε στην αγορά των Η.Π.Α. με στόχο τις μεγάλες κυβισμούς μηχανές και κατέληξε να κυριαρχήσει στις μικρού και μεσαίου¹⁷.

Το παράδειγμα αυτό μας βοηθάει να κατανοήσουμε σε βάθος πως οι αποτελεσματικές στρατηγικές δεν είναι κατ' ανάγκη οι εσκεμμένες. Πέρα από το πλάνο που πρέπει να υπάρχει, σε κάθε περίπτωση είναι αναγκαία η ευελιξία και η προσαρμοστικότητα στα νέα δεδομένα που μπορεί να εμφανιστούν. Αν οι τεχνικοί της Honda είχαν μείνει προσκολλημένοι στο αρχικό πλάνο, τότε δε θα ανταποκρίνονταν με την ίδια ταχύτητα στα « απροσδόκητα συμβάντα» που

¹⁴ Chandler A. " Strategy and Structure: Chapters in the History of the American Industrial Enterprise, 1962, p.13

¹⁵ Βασίλης Μ. Παπαδάκης, Αθήνα 2007, « Στρατηγική των Επιχειρήσεων: Ελληνική και Διεθνή εμπειρία», σελ. 31, Τόμος Α'. Εκδόσεις Ε. Μπένου.

¹⁶ Henry Mintzberg, " Το σαφάρι της στρατηγικής", Εκδόσεις ΚΑΣΤΑΝΙΩΤΗ, 2004, p.32.

¹⁷ Βασίλης Παπαδάκης, Μ. Παπαδάκης, Αθήνα 2007, « Στρατηγική των Επιχειρήσεων: Ελληνική και Διεθνή εμπειρία», Τόμος Α'. Εκδόσεις Ε. Μπένου.
Case study of Honda in USA .

συνάντησαν στις Η.Π.Α. Η στρατηγική είναι ένα πολύτιμο εργαλείο για την κάθε επιχείρηση. Με βάση αυτή τίθενται οι κατευθύνσεις, καταβάλλονται προσπάθειες, οργανώνονται καταστάσεις και δημιουργούνται καταστάσεις που προσφέρουν συνέπεια και σαφήνεια ως προς τους επιδιωκόμενους στόχους. Τα όρια όμως αυτά μπορεί να καθορίζουν το «γήπεδο» όπου θα γίνει το παιχνίδι, περιορίζουν όμως την φαντασία του ατόμου. Λειτουργούν πολλές φορές απαγορευτικά και για την ανάπτυξη νέων ιδεών που ανταποκρίνονται με μεγάλη ακρίβεια στην πραγματικότητα. Αυτό που γίνεται κατανοητό είναι πως η καλύτερη διαχείριση μιας στρατηγικής είναι «...να έχεις τη δυνατότητα να συνθέτεις αντίθετες απόψεις» (Spenser 1992)¹⁸. Δεν είναι απαραίτητο να λειτουργεί κάποιος με παρωπίδες γιατί ενδεχομένως έτσι νιώθει πιο ασφαλής. Είναι πιο χρήσιμο όταν τα μυαλά είναι ανοικτά. Απλά σκεφτείτε μία πτώση με κλειστό αλεξίπτωτο που καταλήγει! Το ίδιο ισχύει και με το μυαλό.

Τέλος θα πρέπει να αναφερθεί το φαινόμενο της μη υλοποίησης της στρατηγικής, όταν δηλαδή ξεφύγουν ολοκληρωτικά από την πορεία που χάραξαν οι εταιρείες. Αυτές είναι εκ διαμέτρου αντίθετες με τις εσκεμμένες οι οποίες αναφέρονται σε περιπτώσεις που οι στόχοι επετεύχθησαν πλήρως. Αυτές είναι ελάχιστες και ενδεχομένως να μην υπάρχουν γνωστά παραδείγματα που να αποδεικνύουν του λόγου το αληθές.

Έχοντας αναλύσει παραπάνω την έννοια της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και αυτή της στρατηγικής μπορούμε ευκολότερα πλέον να διακρίνουμε τον τρόπο με τον οποίο η ΕΚΕ υπό τις κατάλληλες προϋποθέσεις μπορεί να ενταχθεί στην στρατηγική μιας επιχείρησης.

Οι επιχειρήσεις κρίνονται, κατά βάση, με αριθμούς. Τζίρος, έσοδα, κέρδη, μερίδιο αγοράς. Σύμφωνα με αυτά κρίνετε και η αποτυχία ή η επιτυχία μιας επιχείρησης από τους παράγοντες της αγοράς. Πλέον όμως και κυρίως ύστερα από την πρόσφατη παγκόσμια οικονομική κρίση τα κριτήρια αυτά δείχνουν να διαφοροποιούνται. Η κοινωνία είναι αυτή που παίζει πλέον σημαντικό ρόλο και λαμβάνετε υπόψη από τις επιχειρήσεις σε μεγάλο βαθμό από ότι στο παρελθόν. Με βάση αυτή την πραγματικότητα θεμιτό θα ήταν οι επιχειρήσεις να άλλαζαν άποψη για την ΕΚΕ. Η κοινωνικά υπεύθυνη επιχειρηματικότητα πρέπει να γίνει βίωμα στις εταιρείες. Αποτελεί ίσως την ευκαιρία για πραγματικά βιώσιμη ανάπτυξη σε συνδυασμό με κερδοφορία. Επομένως τα στελέχη των εταιρειών θα πρέπει να σκεφτούν πολύ σοβαρά το ενδεχόμενο να αφιερώσουν ένα κομμάτι του προϋπολογισμού και της στρατηγικής τους στην ΕΚΕ.

Στρατηγική όπως είδαμε είναι ο σχεδιασμός, ο προγραμματισμός, η διαμόρφωση του περιβάλλοντος στο οποίο δραστηριοποιείται κάποιος. Με αυτό τον τρόπο η εταιρική κοινωνική ευθύνη έχει τη δυνατότητα να διαμορφωθεί υπό το πρίσμα της στρατηγικής. Το ενδιαφέρον για το περιβάλλον και την προστασία του, το ευέλικτο

¹⁸ Henry Mintzberg, " Το σαφάρι της στρατηγικής", Εκδόσεις ΚΑΣΤΑΝΙΩΤΗ, 2004, p. 39.

και ασφαλές εργασιακό περιβάλλον, ο σεβασμός των πελατών, η ανταπόδοση του κέρδους στην κοινωνία μέσω δωρεών ή προγραμμάτων στήριξης απόρων έχουν ουσία για την κερδοφορία της επιχείρησης. Όλα τα παραπάνω με τη σωστή χρήση και προώθηση μπορούν να αποφέρουν σημαντικά οφέλη σε οποιαδήποτε επιχείρηση. Επομένως κάτι που μπορεί να φέρει χρήμα γιατί να αντιμετωπίζεται ερασιτεχνικά και καιροσκοπικά και όχι σοβαρά στο βαθμό που το επιτρέπουν τα οικονομικά μεγέθη μιας εταιρείας; Ο αριθμός των εταιρειών που ασχολούνται με την ΕΚΕ μόνο ευκαιριακά είναι αρκετά μεγάλος. Η έλλειψη σοβαρής αντιμετώπισης του ζητήματος θέτει υπό αμφισβήτηση την ουσία του θέματος και τα απτά αποτελέσματα για την εταιρεία. Με άλλα λόγια δεν μπορεί κάποιος να έχει την απαίτηση να του αποδώσει η στρατηγική της ΕΚΕ όταν ο ίδιος ασχολείται επιδερμικά και χωρίς κάποιο συγκεκριμένο σχέδιο. Σε αυτή την περίπτωση δεν ευθύνεται ο γυαλός αν στραβά αρμενίζουμε.

Αντιθέτως εταιρείες κολοσσοί, αλλά και μικρότερες, που αντιμετώπισαν το θέμα αυτό με σοβαρότητα βγήκαν κερδισμένες στο χρόνο. Χάραξαν στρατηγική για την ΕΚΕ και αντιμετώπισαν με δράσεις σοβαρές παθογένειες, οι οποίες προκαλούσαν αρτηριοσκληρώσεις στην επιχείρηση και τη ζημίωσαν. Η ανακύκλωση για παράδειγμα εντός της εταιρείας και η ενστάλαξη αυτής της ιδέας και στους προμηθευτές, μετόχους και πελάτες λειτουργεί ευεργετικά. Εγχώριο παράδειγμα η Alpha Bank, η οποία μέσω αυτής της πολιτικής ουσιαστικά εξασφαλίζει ένα μεγάλο μέρος του χαρτιού που καταναλώνει από την ανακύκλωση. Ενώ προχώρησε και σε μείωση της κατανάλωσης υπόγειων υδάτων κατά 25% το 2007 μέσω εγκατάστασης αερόψυκτης κλιματιστικής μονάδας σε υποκαταστήματά της¹⁹. Στόχος της πλέον είναι η ανακύκλωση ηλεκτρονικού και ηλεκτρολογικού εξοπλισμού και λαμπτήρων σε πανελλαδική κλίμακα κατά 50%. Επίσης η δημιουργία δράσεων για την μείωση καταναλώσεως νερού στις λειτουργίες της τραπεζής²⁰.

Είναι γεγονός πως αυτού του είδους οι ενέργειες μπορούν να θεωρηθούν απλές. Απλές είναι γιατί αντιμετωπίστηκαν με σοβαρότητα τα προβλήματα και οι δράσεις αποδίδουν οφέλη. Αυτό δε γίνεται για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά κυρίως για να κερδίσει η εταιρεία είτε μέσω της εξοικονόμησης ενέργειας, είτε μέσω της διαφήμισης και της καλής φήμης που θα αποκτήσει η εταιρεία.

Συνεπώς γίνεται αντιληπτό πως η ΕΚΕ δεν είναι ευχολόγιο και ηθικοπλαστικές πράξεις που έχουν σαν σκοπό να σώσουν την ψυχή μας. Αποτελεί μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για να βελτιωθεί η εικόνα και η κατάσταση μιας εταιρείας. Άρα θα ήταν θεμιτό αν η ΕΚΕ έμπαινε πλέον στο επιχειρηματικό πλάνο των think tanks ενός οργανισμού, ο οποίος θέτει στόχους και επιδιώκει τη διατήρηση και επέκτασή του στην αγορά.

Άξιες αναφοράς είναι και οι περιπτώσεις των Ελληνικών Πετρελαίων, της MIG για τα ελληνικά δεδομένα. Ενώ σε παγκόσμιο επίπεδο η Coca-Cola, τα Mac Donald's, η

¹⁹ Alpha Bank: Απολογισμός Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης 2008,σελ.62-65.

²⁰ Alpha Bank: Απολογισμός Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης 2008,σελ.62-65.

Nestle, η BP κ.α. δίνουν το παράδειγμα για το πώς η ΕΚΕ μπορεί να ενταχθεί στη στρατηγική της εταιρείας και να αποτελεί μια βάση για επιτυχημένη πορεία. Αυτοί οι κολοσσοί φαίνεται να έχουν αντιληφθεί πως αν αποκλείσουν την κοινωνική ευθύνη από τις εταιρείες τους, τότε θα χάσουν και τις ευκαιρίες που τους δίνει. Σε πολλές περιπτώσεις τα διευθυντικά στελέχη των εταιρειών είτε ανακαλούσαν τον προϋπολογισμό για την ΕΚΕ, είτε δεν την ενέτασσαν στην στρατηγική. Στις δύο αυτές περιπτώσεις το κόστος είναι αρκετά υψηλό. Από την μία μεριά δίνετε η ευκαιρία στους Μ.Κ.Ο. και τους πολίτες να επιτύχουν μεγάλες αποζημιώσεις σε περίπτωση σφάλματος. Στη δεύτερη περίπτωση το κόστος είναι το χάσιμο των ευκαιριών. Είναι χαρακτηριστικό πως εταιρείες που απλά κάνουν φιλανθρωπίες ή προστατεύουν το περιβάλλον ευκαιριακά, χάνουν τη δυνατότητα του κέρδους. Κέρδος το οποίο θα προέλθει από τις ευκαιρίες που θα παρουσιαστούν από τη σωστή διαχείριση της υπεύθυνης επιχειρηματικότητας. Ο πίνακας που παρατίθεται μας δίνει τη δυνατότητα να κατανοήσουμε καλύτερα την έννοια των ευκαιριών που παρέχει η στρατηγική για την ΕΚΕ στις εταιρείες .

Τα παρακάτω παραδείγματα μπορούν να μας διαφωτίσουν για το πώς η αδιαφορία ή το ενδιαφέρον για την εταιρική κοινωνική ευθύνη μπορούν να οδηγήσουν σε αποτυχία ή επιτυχία αντίστοιχα.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα η χρήση αμιάντου θεωρούνταν ασφαλής, κυρίως λόγω έλλειψης γνώσεων για αυτού του είδους το υλικό. Με το πέρας του χρόνου το υλικό αυτό απεδείχθη εξαιρετικά βλαβερό για την υγεία. Όσες εταιρείες συνέχισαν την παραγωγή τους χωρίς να λάβουν υπόψη τον κοινωνικό αντίκτυπο διέκοψαν τη λειτουργία τους σε σύντομο διάστημα. Οι επιχειρήσεις αυτές αδιαφόρησαν για τον περίγυρό τους, λειτούργησαν εκτός κανόνων και τελικά ζημιώθηκαν οι ίδιες.

Αντιθέτως η περίπτωση της Nestle είναι χαρακτηριστική για το πώς το περιβάλλον, φυσικό και κοινωνικό, μπορεί να οδηγήσει μια εταιρεία στο να δραστηριοποιηθεί σε τομείς αμοιβαίου οφέλους και ενδιαφέροντος. Όταν το 1962 η εταιρεία ήθελε να μπει στην αγορά της Ινδίας το επίπεδο της φτώχειας στην επαρχία που δραστηριοποιήθηκε ήταν πολύ υψηλό. Η επαρχία Moga είχε έλλειψη από ηλεκτρικό, μεταφορές, κέντρα υγείας, τηλεφωνικό δίκτυο, υδροδότηση κ.α. οι αγρότες κατείχαν μικρά κομμάτια γης και ένα βουβάλι για να καλύπτει οριακά τις δικές τους ανάγκες. Αν και ο στόχος ήταν το κέρδος γρήγορα αντιλήφθηκαν πως χωρίς υποδομές στη γύρω περιοχή αυτό θα ήταν αδύνατο. Για αυτό το λόγο η ίδια η Nestle δημιούργησε υποδομές στην περιοχή απαραίτητες για τους αγρότες που αποτελούσαν την πηγή παραγωγής της εταιρείας. Βοήθησε με ηλεκτρικό, ιατρικό προσωπικό και κτηνιάτρους οι οποίοι βοήθησαν τους αγρότες να αντιληφθούν πως η ποιότητα του γάλακτος, που είναι ζωτικής σημασίας, εξαρτάτε από τη διατροφή των βοοειδών. Με την αλλαγή της διατροφής και την οικονομική ενίσχυση των αγροτών από τη Nestle μπορούσαν πλέον να παράγουν προϊόν ποιοτικά αναβαθμισμένο και σε μεγαλύτερες ποσότητες. Οι αλλαγές αυτές βοήθησαν την τοπική κοινωνία να αναπτυχθεί, καθώς από τους 180 αγρότες στην αρχή, η Nestle συνεργάζεται με πάνω από 7500 πλέον. Επιπλέον μειώθηκε και η θνησιμότητα μοσχάρια κατά 75%. Σήμερα η Moga είναι

μία από τις καλύτερες επαρχίες της περιοχής , ενώ οι πολίτες έχουν πλέον όλες τις ανέσεις που μπορούν να τους προσφέρουν μία ποιοτικότερη ζωή²¹.

Αντιλαμβανόμαστε πως η Nestle λειτούργησε κοινωνικά υπεύθυνα όχι γιατί είχε καλή πρόθεση, αλλά γιατί η αρχική κατάσταση δεν ευνοούσε την κερδοφορία της. Το αποτέλεσμα όμως ήταν θετικό για την ίδια την εταιρεία ,η οποία αύξησε την κερδοφορία της και βελτίωσε την εικόνα της η οποία είχε τραυματιστεί άσχημα από την συμπεριφορά της σε άλλες χώρες. Είναι φανερό πως καμία εταιρεία δε θα λειτουργήσει σαν φιλανθρωπικό ίδρυμα. Όπως επίσης καμία δεν μπορεί να λύσει όλων των ειδών τα προβλήματα της κοινωνίας. Αυτό που πρέπει να κάνει είναι να επενδύσει σε κάποιους τομείς της κοινωνικής ευθύνης στους οποίους μπορεί να αποδώσει και οι οποίοι θα τις αποβούν κερδοφόροι. Όπως αναφέρει και ο Porter το σημαντικό στην ΕΚΕ δεν είναι η σημασία του σκοπού της , αλλά το αν δίνει τη δυνατότητα στην εταιρεία να δημιουργήσει κέρδος. Αυτό ευνοεί και την ίδια , αλλά και μέσω των δράσεων και την ίδια την κοινωνία.

ΚΕΦ. 2 :ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΙΤΑΝ

²¹ Michael E. Porter and Mark R. Kramer, Strategy&Society The Link Between Competitive Advantage and Corporate Social Responsibility. Harvard Business Review (HBS Spotlight) , 2006, P.9.

Ο Όμιλος TITAN A.E. είναι μια βιομηχανία παραγωγής τσιμέντου παντός είδους και χρήσης με παγκόσμια εμβέλεια, καθώς διατηρεί εργοστάσια σε όλα τα Βαλκάνια (Ελλάδα, Βουλγαρία, Σερβία, ΠΓΔΜ, Αλβανία, Τουρκία), την Αίγυπτο, τη Σαουδική Αραβία, αλλά και στις ΗΠΑ (Roanoke, Virginia). Από το 1902 έως και σήμερα ακολουθεί μια συνεχώς βελτιούμενη πορεία σε όλους τους τομείς των δραστηριοτήτων του. Υπήρξε καινοτόμα εταιρεία πάνω σε θέματα παραγωγής και επιπλέον έδειξε έντονα κοινωνικό πρόσωπο σε κάθε βήμα της ιστορίας του. Χαρακτηριστικές είναι αρκετές περιπτώσεις όπου ο οργανισμός βρισκόταν μπροστά από την εποχή του σε θέματα κοινωνικής ευαισθησίας, όπως βελτίωση εργασιακού περιβάλλοντος, περιβαλλοντικής προστασίας, δωρεών κ.α. Με άλλα λόγια προσπάθησε να δημιουργήσει ένα πλαίσιο, αρχικά σχετικά ασύνδετο, εταιρικής κοινωνικής ευθύνης. Οι πρωτοβουλίες που άρθηκαν από τις εκάστοτε διοικήσεις ήταν τις περισσότερες φορές εκτός νομοθετικού πλαισίου. Παρακάτω παρατίθενται κάποιες χαρακτηριστικές στιγμές από την εκατονταετή και πλέον ιστορία του TITAN.

- 1922: Δωρεά τσιμέντου για την ολοκλήρωση της ανέγερσης Ελληνικού Πανεπιστημίου στη Σμύρνη. Ασφάλιση προσωπικού για εργατικά ατυχήματα.
- 1927: Μείωση ωρών εργασίας από 12 σε 8 ώρες (δίχως την ύπαρξη νομοθετικού πλαισίου).
- 1934 και 1938: Δώρο Χριστουγέννων και Πάσχα (δίχως την ύπαρξη νομοθετικού πλαισίου).
- 1951-1957: Δωρεά τσιμέντου για την αποκατάσταση των σεισμοπαθών των Ιονίων Νήσων.
- 1960: Ενεργοποίηση του θεσμού του Ιατρού Εργασίας.
- 1964: Ενεργοποίηση του θεσμού του Κοινωνικού Λειτουργού.
- 1967: Δημιουργία τράπεζας αίματος και εθελοντική αιμοδοσία από τους εργαζομένους.
- 1974: Δημιουργία ειδικής υπηρεσίας πρόληψης ατυχημάτων.
- 1976: Πρόσθετη ασφάλιση προσωπικού για ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη.
- 1979: Δημιουργία ομάδας μελετών Συνθηκών Εργασίας και Υγιεινής με τη συμμετοχή των εργαζομένων, 5 χρόνια πριν από την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας.
- 1983: 1^{ος} Κοινωνικός Απολογισμός.
- 1997: Θέσπιση υποτροφιών και οικονομικών ενισχύσεων για μεταπτυχιακές σπουδές εργαζομένων.
- 2000: Ίδρυση του Ελληνικού Δικτύου Επιχειρήσεων για την Κοινωνική Συνοχή.

Τα τελευταία 10 χρόνια η εταιρεία ακολουθεί πιο συγκεκριμένη τακτική, έχοντας συγκροτήσει μια στρατηγική που έχει σαν κύριο πυλώνα την ΕΚΕ και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Το 2002 ήταν ανάμεσα στις πρώτες 500 εταιρείες παγκοσμίως που συνυπέγραψαν το Οικουμενικό Σύμφωνο του ΟΗΕ(www.unglobalcompact.org). Σήμερα αυτή η πρωτοβουλία του ΟΗΕ είναι η μεγαλύτερης παγκόσμιας κλίμακας προσπάθεια για υπεύθυνη επιχειρηματικότητα με 6500 συμπράττοντες- 5000 επιχειρήσεις και 1500 εκπροσώπους της κοινωνίας των πολιτών και μη επιχειρηματικών φορέων από 135 χώρες. Συμμετέχει επίσης σε μια κοινή πρωτοβουλία μέσω της Παγκόσμιας Οργάνωσης για το Περιβάλλον (UNEP) με κυρίαρχο στόχο και τίτλο « Μέριμνα για το κλίμα». Η εξοικονόμηση ενέργειας και η μείωση των εκπομπών CO2 μέσω κατάλληλων στρατηγικών ως προς την παραγωγή των προϊόντων, την παροχή υπηρεσιών και την κατάλληλη ενημέρωση των καταναλωτών και, γενικότερα, της κοινής γνώμης αποτελούν τον σκοπό αυτού του εγχειρήματος. Τέλος αποτελεί ιδρυτικό μέλος του Ελληνικού Δικτύου για την ΕΚΕ έχοντας αναλάβει βασικό ρόλο για την προώθηση συνεργασιών με κυριότερη αυτή με τη Volkswagen, τη Hewlett Packard και τη L'Oreal για την Ευρωπαϊκή Επιχειρηματική Σύμπραξη για την ΕΚΕ.

Ολόκληρη η στρατηγική του ομίλου TITAN για την ΕΚΕ αποτυπώνεται στο παρακάτω σχεδιάγραμμα.

ΥΓΙΕΙΝΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΚΟΙΝΩΝΙΑ	ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΗΘΙΚΗ
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="300 689 587 943"> <ul style="list-style-type: none"> • ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ "ΣΥΜΜΕΤΟΧΟΥΣ" </div> <div data-bbox="608 707 1002 958" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="1054 707 1342 925"> <ul style="list-style-type: none"> • ΑΝΤΛΗΣΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗΣ ΑΞΙΑΣ </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> • ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ • ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΓΙΑ ΣΥΝΕΧΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ </div>			
<p>Σύστημα Διαχείρισης ΕΚΕ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Καθορισμός και επικοινωνία προτύπων και δεσμεύσεων • Εφαρμογή και αξιολόγηση πολιτικών και πρακτικών • Προσδιορισμός τομέων για βελτίωση και παραδείγματα καλής πρακτικής • Ανάπτυξη συστημάτων και παρακολούθηση επιδόσεων • Επικοινωνία και ανταλλαγή απόψεων με τους "συμμέτοχους" • Επανεξέταση πολιτικών, πρακτικών και αποτελεσμάτων 		<p>Κύριες ομάδες "συμμετοχών"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Εργαζόμενοι • Μέτοχοι • Πελάτες • Προμηθευτές • Τοπικές Κοινότητες • Δημόσιες Αρχές 	

Η στρατηγική του ομίλου έχει σαν στόχο πάντοτε τη συνεχή βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, της καθετοποίησης των δραστηριοτήτων και της αύξησης της κερδοφορίας. Οι δραστηριότητες όμως κατευθύνονται από αξίες όπως:

- Ακεραιότητα στη συμπεριφορά και διαφάνεια στις επιχειρηματικές πρακτικές.
- Τήρηση των δεσμεύσεων έναντι των ενδιαφερόμενων μερών.

- Συνεχή βελτίωση και εκπαίδευση των υπαλλήλων για την απόκτηση γνώσης και την αποφυγή λαθών του παρελθόντος.
- Αξία στον πελάτη μέσω της πρόβλεψης και ικανοποίησης των αναγκών του.
- Προτεραιότητα στην ασφαλή εργασία και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Το 2003 ο όμιλος εγκαινίασε τον πρώτο απολογισμό για την ΕΚΕ για κάθε έτος, δίνοντας στοιχεία για όλες τις δράσεις που αφορούν την κοινωνικά υπεύθυνη πολιτική του. Το « Κοινωνικό Αποτύπωμα» παρουσιάζει με ευκρινή και πλήρη τρόπο τις συνέπειες που έχει η λειτουργία της εταιρείας στη κοινωνία, το περιβάλλον και την οικονομία.

A) ΑΣΦΑΛΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η επίδοση του ομίλου στον τομέα της ασφάλειας επιδεινώθηκε το 2008 καθώς συνέβησαν πέντε δυστυχήματα, όλα στην Ελλάδα. Το γεγονός αυτό χαρακτηρίστηκε εξαιρετικά σοβαρό από τη διοίκηση και οδήγησε σε επιπλέον θέσπιση πολιτικών, την έκδοση οδηγιών για την πρόληψη ατυχημάτων, τη σωστή παρακολούθηση και τον έλεγχο, αλλά και τη συστημική αναφορά για ό,τι συμβαίνει στις δραστηριότητες του ομίλου. Αποτελεί δεδομένο το γεγονός ότι ο ανθρώπινος παράγοντας είναι απρόβλεπτος και για αυτό απαιτείτε διαρκής επαγρύπνηση. Για το λόγο αυτό ο διευθύνων σύμβουλος του ΤΙΤΑΝ έκανε λόγο για ένταση « των προσπαθειών μας για αποτελεσματικότερη εκπαίδευση και για ένα σύστημα «ηγεσίας δια παραδείγματος» στην εφαρμογή των προτύπων που έχει υιοθετήσει για την υγιεινή και την ασφάλεια ο Όμιλός μας». Γίνετε φανερό πως αυτή η δυσάρεστη εξέλιξη αποτελεί εφιαλτήριο για περεταίρω βελτίωση των συνθηκών. Το συγκεκριμένο εγχείρημα μπορεί να είναι δύσκολο, αλλά αποτελεί μια πρόκληση, η επιτυχία της οποίας θα κρίνει και την πορεία. Οι επιδόσεις στην ασφάλεια της εργασίας, ποικίλουν ση-μαντικά στο ευρύ φάσμα γεωγραφικών περιοχών όπου δραστηριοποιείται ο Όμιλός μας, αποδεικνύοντας ότι οι τοπικές αντιλήψεις, συνήθειες και συμπεριφορές παίζουν καίριο ρόλο στην επίτευξη των στόχων και γενικότερα των επιδιώξεων του Ομίλου σε όλα τα κρίσιμα ζητήματα. Η Αίγυπτος και οι ΗΠΑ είχαν τις καλύτερες επιδόσεις στον τομέα ασφάλειας το 2008 με δείκτη συχνότητας ατυχημάτων 0,64 και 1,97 αντίστοιχα, ενώ ο δείκτης αυτός στις δραστηριότητές του ομίλου στη ΝΑ Ευρώπη ήταν μεταξύ 3,32 και 9,83.

Παρόλη την αύξηση των ατυχημάτων όσων αφορά το προσωπικό σε όλες τις δραστηριότητες, ο αριθμός των απολεσθεισών ημερών εργασίας ανά εκατομμύριο ωρών μειώθηκε κατά 43%, δηλαδή 101 ημέρες το 2008 έναντι 178 ημέρες το 2007. Αυτή η μείωση είναι αποτέλεσμα της ορθής λειτουργίας του προγράμματος ασφάλειας στην εργασία, γεγονός που έχει προστατέψει την εταιρεία και την έχει βοηθήσει να περιορίσει τις απώλειες.

B) ΑΝΘΡΩΠΙΝΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

Συνεχίζοντας την περιγραφή του Ομίλου TITAN παρατηρείτε πως υπάρχει έντονο ενδιαφέρον για το σεβασμό της διαφορετικότητας των συμμετεχόντων. Ο σεβασμός των ανθρωπίνων δικαιωμάτων είναι κρίσιμος για τον όμιλο, καθώς διατηρεί μονάδες σε αρκετές χώρες με διαφορετική κουλτούρα. Επομένως η αποφυγή τριβών και συγκρούσεων είναι επιτακτική για την εργασιακή ηρεμία και πρόοδο της εταιρείας.

Γ) ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

Το πιο σημαντικό κομμάτι ενός οργανισμού είναι οι άνθρωποί του. Τίποτα δεν μπορεί να επιτευχθεί αν δεν υπάρχει επικοινωνία με τους υπαλλήλους όσον αφορά την ικανοποίηση ή τον προβληματισμό τους για τις συνθήκες εργασίας. Επίσης η συνεργασία κρίνεται απαραίτητη. Αυτή είναι που δίνει τις ευκαιρίες, διότι πολλά μυαλά σκέφτονται καλύτερα από ένα. Σημαντικός παράγοντας για τη συνεργασία είναι η πληροφόρηση των ενδιαφερόμενων μερών. Το γεγονός αυτό τους κάνει όλους συμμετοχούς και αποφεύγονται εκθέσεις σε διάφορους κινδύνους. Η παρακάτω ιστορία είναι χαρακτηριστική για τις συνέπειες που έχει η απουσία ενημέρωσης και πληροφόρησης σε πολλές περιπτώσεις. « Ένας άνδρας μπαίνει για μπάνιο τη στιγμή που η γυναίκα του μόλις βγαίνει. Εκείνη τη στιγμή χτυπά η πόρτα. Η σύζυγος τυλίγει μια πετσέτα γύρω της και τρέχει να ανοίξει. Ανοίγοντας, αντικρίζει το γείτονα. Πριν αρθρώσει λέξη, ο Γιάννης ο γείτονας της λέει: «Θα σου δώσω 800 Ευρώ αν αφήσεις την πετσέτα να πέσει στο πάτωμα. Αφού το σκέφτηκε για μια στιγμή, η γυναίκα, αφήνει την πετσέτα και στέκεται ολόγυμνη μπροστά στο Γιάννη. Μετά από λίγα λεπτά, ο Γιάννης, βγάζει 800 Ευρώ, της τα δίνει και φεύγει.

Η γυναίκα τυλίγει πάλι την πετσέτα και γυρίζει στο μπάνιο. Ο σύζυγος τη ρωτά ποιος ήταν και αυτή του απαντά ότι ήταν ο Γιάννης ο γείτονας. «Ωραία», λέει ο σύζυγος, «Σου είπα τίποτα για τα 800 Ευρώ που μου χρωστάει;»

Ηθικό Δίδαγμα: Αν μοιράζεσαι κρίσιμες πληροφορίες που αφορούν κέρδος με τους συνεργάτες σου, μπορεί να είσαι σε θέση να αποφύγεις αναπόφευκτη έκθεση!».

Για τον TITANA η επικοινωνία με τους εργαζομένους κατά τρόπο δομημένο και με προληπτικές δράσεις, είναι ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία της διαδικασίας σύμπραξης με τους «συμμέτοχους» του. Για κάθε εκδήλωση και κάθε εκπαιδευτικό πρόγραμμα ζητείται από τους εργαζομένους να διατυπώσουν κρίσεις και να εκφράσουν τη γνώμη τους, όπως επίσης και για άλλα ζητήματα που τους αφορούν ζητείται η άποψή τους με ειδικά εργαλεία, όπως «digi-voting», ερωτηματολόγια και ανοικτό διάλογο σε ανεπίσημες συναντήσεις. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη διενέργεια ερευνών ικανοποίησης, στις οποίες καλούνται όλοι οι εργαζόμενοι να συμμετέχουν. Κατά τη διάρκεια της τελευταίας διετίας, έχουμε δεχθεί απόψεις, προτάσεις κ.λ. για τη στρατηγική, τις πολιτικές, τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία μας, από σχετικές έρευνες με συμμετοχή του 75% των άμεσα εργαζομένων στον Όμιλο. Το 2008, αξιοποιώντας πληροφορίες μέσω αυτής της διαδικασίας, ξεκίνησε η εφαρμογή συγκεκριμένων σχεδίων δράσης διαμορφωμένων από ειδικές ομάδες εργαζομένων (focus groups), που ανέλαβαν την ευθύνη να κάνουν προτάσεις για βελτιώσεις σε τομείς που εντοπίστηκαν από τις έρευνες.

Η επικοινωνία διαθέτει και ένα επιπλέον πλεονέκτημα, βοηθάει στην αποφυγή δυσάρεστων εξελίξεων μέσα στους κόλπους της εταιρείας. Το πρόσφατο παράδειγμα της France Telecom είναι χαρακτηριστικό μιας έλλειψης επικοινωνίας και συνεργασίας με τους υπαλλήλους. Τους τελευταίους 18 μήνες έχουν γίνει 26 αυτοκτονίες στη συγκεκριμένη εταιρεία τηλεπικοινωνιών. Γιατί όμως;

Η συγκεκριμένη εταιρεία με βάση τις αναφορές των υπαλλήλων της προχώρησε σε ένα πρόγραμμα αναδιάρθρωσης χωρίς όμως να λάβει υπόψη της καθόλου τις ανάγκες και τις προσδοκίες των εργαζομένων της. Ο αριθμός των αυτοκτονιών, αν και θεωρήθηκε εντός των λογικών πλαισίων!!!!, προκάλεσε αλγεινή εντύπωση σε ολόκληρο τον πλανήτη και τσαλάκωσε το πρόσωπο της εταιρείας διεθνώς. Ήδη λόγω κρίσης είχε πληγεί σημαντικά, η κατάσταση όμως αυτή έπληξε περαιτέρω τη φήμη και κατ' επέκταση την οικονομική της κατάσταση.

Με βάση την κατάσταση που δημιουργήθηκε σε μια άλλη εταιρεία μπορεί εύκολα να καταλάβει κανείς γιατί στον Όμιλο TITAN επιλέγουν την επικοινωνία με τους εργαζόμενους.

Δ) ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

“Human capabilities will determine the winners and losers in tomorrow’s global markets”²². Αυτή η φράση περικλείει όλη την ουσία της αξίας του ανθρώπινου δυναμικού μιας εταιρείας και πως αυτό θα καθορίσει το μέλλον της. Οι ικανότητες των στελεχών είναι καθοριστικές για κάθε εξέλιξη και επομένως απαιτείτε ενίσχυση από την εταιρεία. Η εκπαίδευση των υπαλλήλων όπως έχει ήδη αναφερθεί είναι πολύ κρίσιμη για το αν μια επιχείρηση θα παραμείνει ή θα εξαφανισθεί από την αγορά.

Η σημασία του γεγονότος αυτό έχει γίνει αντιληπτή από τη διοίκηση του TITAN και έχουν προχωρήσει σε οργανωμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης των υπαλλήλων. Ο Όμιλος TITAN προσφέρει επαγγελματική κατάρτιση, συμβουλευτική και ευκαιρίες προγραμμάτων μεταπτυχιακών ή τεχνικής εξειδίκευσης στους εργαζόμενους του. Με τον τρόπο αυτό υποστηρίζει την καλύτερη ανταπόκρισή τους στις παρούσες και μελλοντικές προκλήσεις της επαγγελματικής αλλά και της προσωπικής τους ζωής. Το 2008 ο μέσος όρος ανθρωποωρών εκπαίδευσης ανά εργαζόμενο μειώθηκε σε 23,5 έναντι 29 το 2007, ενώ οι δαπάνες για την εκπαίδευση έφθασαν τα €4,5 εκ. (€692 ανά εργαζόμενο) σε επίπεδο ομίλου. Η ανάπτυξη διοικητικών δεξιοτήτων και τεχνικών ικανοτήτων, όπως και η υγιεινή και ασφάλεια της εργασίας απορρόφησαν την πλειονότητα των ωρών εκπαίδευσης σε όλα τα ιεραρχικά κλιμάκια. Το 30% του συνόλου των ανά τον κόσμο εργαζομένων του ομίλου παρακολούθησε στοχευμένα μαθήματα, που αφορούσαν σε κοινωνικά και περιβαλλοντικά θέματα, καθώς επίσης και πρακτικές του Ομίλου TITAN σχετικές με οικειοθελείς δεσμεύσεις του στο πλαίσιο του Οικουμενικού Συμφώνου του ΟΗΕ και του WBCSD/CSI. Η εκπαίδευση προσφέρει γνώση που είναι απαραίτητη για να μην χάνονται σπουδαίες ευκαιρίες. Διαφορετικά...

Ένας παπάς προσφέρθηκε να οδηγήσει μια καλόγρια με το αυτοκίνητό του. Μπαίνει η καλόγρια στο αυτοκίνητο και καθώς κάθεται, ανοίγει το ρούχο της και αποκαλύπτει τα πόδια της. Ο παπάς παραλίγο να τρακάρει. Αφού κέρδισε τον έλεγχο του αυτοκινήτου, διστακτικά άπλωσε το χέρι του στο γόνατό της. Η καλόγρια γυρίζει και του λέει: « Πάτερ θυμάσαι τον ψαλμό 129;» Ο παπάς δαγκώθηκε.. Μετά από λίγο όμως δεν άντεξε τον πειρασμό και ξαναάπλωσε το χέρι του. Η καλόγρια επανέλαβε: «Πάτερ, θυμάσαι

²² “ Are you losing the most valuable asset-people?” ,2008, www.ukinvest.gov.uk, UK Trade and Investment.

τον ψαλμό 129;» Ο παπάς απολογήθηκε: «Συγγνώμη, αδερφή, αλλά η σάρκα είναι αδύνατη».

Με τα πολλά έφτασαν στη Μονή και η καλόγρια πήγε στη δουλειά της. Φτάνοντας στην εκκλησία, ο παπάς τρέχει στο βιβλίο των ψαλμών και ψάχνει να βρει τον 129.

Διαβάζει: «Προχώρα μπροστά και ψάξε ψηλά, θα βρεις τη δόξα»

Ηθικό Δίδαγμα: Αν δεν είσαι καλά πληροφορημένος στη δουλειά σου, μπορεί να χάσεις μια σπουδαία ευκαιρία.

Ε) ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ

Τέλος, όσον αφορά το « Κοινωνικό Αποτύπωμα» του ομίλου έχουμε τον εθελοντισμό, την άμεση επαφή με τις κοινωνικές ομάδες και τις δωρεές. Αυτό το κομμάτι ίσως προσφέρει τα πιο απτά αποτελέσματα στην κοινωνία. Σε όλες τις χώρες ο όμιλος διαθέτει εθελοντές αιμοδότες, καθώς επίσης εργαζομένους που μετέχουν εθελοντικά σε δένδροφυτεύσεις και σε ομάδες και πρωτοβουλίες κοινωνικής υποστήριξης. Τα διευθυντικά στελέχη του TITAN και τα άλλα μέλη του προσωπικού προσφέρουν οικειοθελώς τις υπηρεσίες τους ως εκπαιδευτές και σύμβουλοι σε προγράμματα πρακτικής κατάρτισης για φοιτητές πανεπιστημιακού και μεταπτυχιακού επιπέδου. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σε ένα μόνο από τα εργοστάσια του ομίλου (στο Kosjeric της Σερβίας) προσφέρθηκαν, το 2008, 900 ανθρωπόωρες εθελοντικής διδασκαλίας-κατάρτισης σε φοιτητές, ενώ ο συνολικός αριθμός των φοιτητών που απασχολήθηκαν σε εταιρίες του Ομίλου TITAN –ώστε να αποκτήσουν επαγγελματικές εμπειρίες– ήταν 241.

Στο πρόγραμμα για τις συνεργασίες με τις κοινότητες ο TITAN έχει επιλέξει να προσφέρει τεχνογνωσία στους νέους μέσω σεμιναρίων ούτως ώστε να καταπολεμήσει τη μάστιγα της ανεργίας που πλήττει κυρίως τους νέους. Οι σχέσεις με τις κοινότητες θεωρούνται ζητήματα καίριας σημασίας σε όλες τις χώρες που δραστηριοποιείται ο TITAN. Πρόθεση της διοίκησης είναι να δώσει αξία στις τοπικές κοινωνίες και να βελτιώσει τις εν γένει συνθήκες. Αυτό φαίνεται και από την πληθώρα δράσεων που αναλαμβάνει και αφορούν τις κοινότητες. Στην ιστοσελίδα του ομίλου στο κομμάτι « EKE στην πράξη» αναφέρεται κάθε είδους πρωτοβουλία που πήρε η διοίκηση για να μπορέσει να γίνει αποδεκτή καλύτερα από τους τοπικούς φορείς μέσω του προγράμματος « Γνωρίστε το εργοστάσιο», αλλά και να προσφέρει στις κοινότητες μέσω δωρεών όπως συνέβη στην περίπτωση της υποστήριξης στο «Θριάσιο» Νοσοκομείο. Οι δωρεές όμως δεν σταμάτησαν σε αυτό το σημείο αλλά επεκτάθηκαν και παραπέρα. Το συνολικό πρόγραμμα δωρεών του Ομίλου για το 2008 (σε χρήματα και σε είδος) ανήλθε στα 1736 εκ.

Στ) ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Οι πολιτικές για το περιβάλλον ίσως να αποτελούν τη βάση της βιώσιμης ανάπτυξης για κάθε οργανισμό. Τα οφέλη από την ανακύκλωση και τη χρηστή διαχείριση των αποβλήτων είναι σημαντικά για την αύξηση της κερδοφορίας αφού μειώνουν το κόστος λειτουργίας. Ο Όμιλος TITAN προάγει την ανάπτυξη δράσεων οι οποίες θα μειώσουν τις αρνητικές επιπτώσεις που προξενούνται από την παραγωγή και μεταφορά των προϊόντων του, κάτι που σημαίνει ελαχιστοποίηση του

περιβαλλοντικού αποτυπώματος και της όχλησης που προκαλείται στις κοινότητες εντός των οποίων δραστηριοποιείται. Πρόκειται για μια ευκαιρία « να κάνουμε περισσότερο καλό εκεί που κάνουμε περισσότερο κακό» όπως αναφέρει και το μύθο του TITAN. Χαρακτηριστικό είναι ότι από όλες τις παραγωγικές δραστηριότητες των εργοστασίων ανακυκλώνονται περισσότεροι από 550000 τόνοι αποβλήτων το χρόνο. Ο TITAN συμμετέχει στο πρόγραμμα CSI (Cement Sustainability Initiative) παγκόσμιας εμβέλειας που ξεκίνησε υπό την αιγίδα του Διεθνούς Επιχειρηματικού Συμβουλίου για την Βιώσιμη Ανάπτυξη (WBCSD). Στόχος του είναι να εστιάσει στο πρόβλημα της κλιματικής αλλαγής, στην υγιεινή και ασφάλεια στο χώρο εργασίας, στη βιοποικιλότητα και τις επιπτώσεις της από τη χρήση γης, την περιβαλλοντική απόδοση και τις σχέσεις της με τις κοινότητες.

Επιπλέον ο Όμιλος επενδύει στο περιβάλλον σημαντικά ποσά (27 εκ. ευρώ), από τα 587 εκ. ευρώ των συνολικών επενδύσεων για το 2008, σε τομείς όπως οι περιβαλλοντικές τεχνολογίες, η αναβάθμιση του συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης, η αποκατάσταση των λατομείων, η αναδάσωση, η διαχείριση των αποβλήτων και η περιβαλλοντική κατάρτιση και ευαισθητοποίηση. Αυτού του είδους οι επενδύσεις βοηθούν στο να περιοριστούν οι αρνητικές συνέπειες όπως η μείωση των εκπομπών CO₂, οι οποίες το 2008 άγγιζαν τα 685,5 kg/t προϊόντος, τιμή στόχο του ομίλου. Επίσης βελτιώνουν και τις επιδόσεις των εργοστασίων όσον αφορά τη κατανάλωση ειδικών τύπων ενέργειας και της κατανάλωσης εναλλακτικών πρώτων υλών. Με αυτό τον τρόπο βελτιώνεται το αρνητικό αποτύπωμα στο περιβάλλον και εξοικονομούνται χρήματα τα οποία είναι χρήσιμα για άλλες επενδύσεις του TITAN.

Σε πρόσφατη έκθεση του DNV (Det Norske Veritas) αναφέρετε η πρόοδος στη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού της εταιρείας, στο περιβαλλοντικό ενδιαφέρον και την προσπάθεια για βιώσιμη ανάπτυξη. Βέβαια προτείνετε η περεταίρω βελτίωση όλου του συστήματος της ΕΚΕ, ούτως ώστε να υπάρχει μεγαλύτερη επιτυχία των δράσεων και αποδοχή από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Ζ) ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΕΚΕ

Το ξεκίνημα της προσπάθειας για την υλοποίηση της ΕΚΕ βασίστηκε στη συνειδητοποίηση, από την ανώτατη διοίκηση, των εξελίξεων για το θέμα του περιβάλλοντος και της επίδρασης στην κοινωνία, αλλά και από τη σημασία του κοινωνικού περίγυρου για την εύρυθμη λειτουργία του ίδιου του οργανισμού. Ο φόβος για αρνητική δημοσιότητα, η επέμβαση μη κυβερνητικών οργανισμών και το μοϊκοτάζ από τους πελάτες που είδε η διοίκηση σε άλλες περιπτώσεις αποτελεί ενδεχομένως την πρώτη φάση πίεσης ώστε να οδηγηθούν τα πράγματα προς αυτή την κατεύθυνση. Σίγουρα κανένας δεν επιθυμούσε να υποστεί τις ζημιές ενός δημοσιεύματος σαν αυτό των Financial Times το 2002. Μέσα σε αυτό υπήρχαν αναφορές-καταγγελίες πως ο Όμιλος Chiquita (μπανάνες) προχωρούσε « σε επικίνδυνες και παράνομες επιχειρηματικές πρακτικές αδιαφορώντας για τους εργαζόμενους και το περιβάλλον»²³. Σίγουρα δεν είναι οι μόνοι λόγοι. Οι διοικήσεις « διαβάζοντας» την αγορά είδαν και τα μακροχρόνια οφέλη που προσφέρει μια τέτοια κίνηση. Η επιλογή του TITANA να προωθήσει την ΕΚΕ άλλαξε τη συμπεριφορά των πελατών και επενδυτών, καθώς αυτοί είδαν μια σοβαρή εταιρεία, άξια εμπιστοσύνης για να τοποθετήσουν τα χρήματά τους. Επίσης η εστίαση στην υγεία και ασφάλεια των εργαζομένων απεικονίζεται στα μειωμένα ασφαλιστικά έξοδα για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και στη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων (εκτός

²³ www.ft.com, “ The banana giant that found its gentle side”, 2002, Financial Times.

του 2008) που οδηγούν σε απώλεια εργατοωρών. Τέλος οι βελτιωμένες εργασιακές σχέσεις αναμένεται να εξασφαλίσουν σημαντικά μελλοντικά οφέλη αναφορικά με ευέλικτες πρακτικές εργασίας, με βελτιώσεις στην ποιότητα και την παραγωγικότητα των υπαλλήλων μέσω της εκπαίδευσης και της συνεργασίας των συμμετεχόντων.

ΚΕΦ 2.2 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η υλοποίηση της ΕΚΕ από τον Όμιλο ΤΙΤΑΝ έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη του. Στηρίχθηκε στη βάση του μοντέλου που προβλέπει:

α) Ενδιαφέρον για το περιβάλλον.

β) Ενδιαφέρον για τις εργασιακές συνθήκες.

γ) Ενδιαφέρον για τους μετόχους, τους πελάτες και την κοινωνία.

Η χρησιμότητα της πρακτικής εφαρμογής της ΕΚΕ στον οργανισμό κρίνεται από το αν αυτού του είδους τα μέτρα αποδίδουν θετικά ως προς τα οικονομικά, τα κοινωνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα. Έρευνες του Ομίλου ΤΙΤΑΝ δείχνουν πως πραγματικά δημιουργήθηκε προστιθέμενη αξία για την εταιρεία, αλλά και για τις ομάδες ενδιαφέροντος του. Τα θετικά αποτελέσματα και η προοπτική που δίνουν είναι τέτοια που αξίζει τον κόπο και τον χρόνο που δαπανήθηκαν για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου προγράμματος Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης.

Βέβαια δεν αποτελεί πανάκεια, αλλά σίγουρα προσφέρει περισσότερα από ό,τι στερεί. Σίγουρα το κέρδος είναι η κινητήρια δύναμη κάθε επιχείρησης. Κέρδος όμως χωρίς φυσικό περιβάλλον και κοινωνικό ιστό δεν μπορεί να υπάρξει. Η χρησιμότητα και η δύναμή τους είναι πολύ μεγάλη για να μπορεί κάποιος να αδιαφορεί για τις συνέπειες με τις οποίες επιβαρύνει η δραστηριότητά του αυτά τα δύο μέρη. Η κοινωνία χρειάζεται τις επιχειρήσεις και το αντίστροφο, όμως και οι δύο χρειάζονται το φυσικό περιβάλλον.

Με βάση την προηγούμενη ανάλυση αντιλαμβανόμαστε πως σε μεγάλο κομμάτι της επιχειρηματικής δραστηριότητας ανά τον κόσμο η ΕΚΕ έχει και βάση και χρησιμότητα. Τι γίνεται όμως σε ένα κλάδο όπως η ναυτιλία, ο οποίος χαρακτηρίζεται ως «δύσκολος» για την εφαρμογή μιας τέτοιου είδους πολιτική στις επιχειρήσεις του;

Για την διευκόλυνση στην κατανόηση του ζητήματος η ναυτιλία χωρίζεται σε επιβατηγό και ποντοπόρο. Οι δύο αυτοί τομείς της ναυτιλίας παρουσιάζουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά ως προς τον τρόπο λειτουργίας τους, αλλά και σημαντικές διαφορές. Η κύρια διαφορά όσον αφορά τον τομέα της ΕΚΕ είναι ότι η μεν επιβατηγός ναυτιλία έχει άμεση επαφή με την κοινωνία η δε ποντοπόρος βρίσκεται μακριά σε σχέση με τον τελικό καταναλωτή και την κοινωνία, αν και συνεισφέρει τα μέγιστα στην παγκόσμια παραγωγή και ανάπτυξη. Αυτό είναι σημαντικό στοιχείο, γιατί διαφοροποιεί και την σημασία που ενδεχομένως έχει η εφαρμογή της κοινωνικής ευθύνης στην μία και στην άλλη περίπτωση. Η άμεση σχέση που υπάρχει μεταξύ καταναλωτή και επιβατηγού ναυτιλίας κάνει πιο ισχυρή την ανάγκη για εφαρμογή δράσεων κοινωνικά υπευθύνων στις εταιρείες. Ενώ από την πλευρά της ποντοπόρου θα μπορούσε να πει κάποιος πως δεν είναι και τόσο αδήριτη η ανάγκη για εφαρμογή μιας στρατηγικής με αρκετά στοιχεία της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης.

Παρακάτω παρατίθεται και πίνακας ο οποίος περιέχει τα βασικά στοιχεία που πρέπει να χαρακτηρίζουν την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη και το πώς κάποιες από τις

ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες τα έχουν εντάξει μέσα στην στρατηγική τους.Ο πίνακας περιλαμβάνει μία εταιρεία της επιβατηγού (Blue Star) και δύο εταιρείες της ποντοπόρου (TEN and Enterprises).

ΜΕΤΑΒΑΗΤΕΣ ΕΚΕ	BLUE STAR	TSAKOS SHIPPING &TRADING	ENTERPRISES SHIPPING &TRADING
Περιβάλλον	<i>«Καθαρά» πλοία, πρόγραμμα καθαρισμού παραλιών, ανακύκλωση, πρόγραμμα προστασίας χελώνας κ.α.</i>	<i>«Καθαρά» πλοία(κυρίως λόγω κανονισμών)</i>	<i>«Καθαρά» πλοία, πρόγραμμα ανακύκλωσης στις διοικητικές υπηρεσίες</i>
Εργασιακές Σχέσεις		<i>Ασφάλεια στα πλοία, εκπαίδευση προσωπικού</i>	<i>Εκπαίδευση πάνω σε θέματα υγείας και ασφάλειας, επιμορφωτικά συνέδρια-σεμινάρια, πρόγραμμα επικοινωνίας και ιδεών</i>
Σχέσεις με Πελάτες	<i>Πρόγραμμα βελτίωσης παρεχομένων υπηρεσιών, “Sun Protection Programme”</i>	<i>Άμεση ανταπόκριση στις ανάγκες</i>	<i>Άμεση ανταπόκριση στις ανάγκες</i>
Μέτοχοι	<i>Προστασία επενδύσεων</i>	<i>Προστασία επενδύσεων</i>	<i>Προστασία επενδύσεων</i>
Φιλανθρωπική Δράση	<i>Δωρεές σε σχολεία της νησιωτικής Ελλάδος, χορηγίες σε πολιτισμικά φεστιβάλ.</i>	<i>Δωρεές μέσω ιδρύματος «Μαρία Τσάκος»</i>	<i>Δωρεές σε ιδρύματα, “Resteion elderly care centre”</i>

ΚΕΦ 3.1 : ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Από τον πίνακα φαίνεται να υπάρχει μια σχετικά ασαφής εικόνα στη ναυτιλία. Όσον αφορά την επιβατηγό ναυτιλία σχεδόν μόνο η Blue Star είναι αυτή που ασχολείται σοβαρά με την ΕΚΕ και την τοποθετεί σε πρώτο πλάνο στη στρατηγική της. Η προστασία του περιβάλλοντος μέσω βελτίωσης των πλοίων, αλλά και οι προσπάθειες για ανακύκλωση και καθαρισμό παραλιών είναι ένα από τα κομμάτια της ΕΚΕ με το οποίο ασχολείται. Πέραν αυτού συμμετέχει ενεργά σε προγράμματα ενημέρωσης των πολιτών για διάφορα ζητήματα που έχουν να κάνουν με το κοινωνικό ενδιαφέρον. Για παράδειγμα το “Sun Protection programme” κ.α. Ενώ συμμετέχει σαν χορηγός σε φεστιβάλ και προχωράει σε στοχευόμενες δωρεές, όπως για παράδειγμα στην προσφορά εξοπλισμού σε σχολεία των νησιών που εξυπηρετούν. Συνεπώς δείχνει το ενδιαφέρον της εταιρείας για την βελτίωση της σχέσης της με τους πελάτες της. Κάτι που ενδυναμώνει τη φήμη της και βελτιώνει την εικόνα της εταιρείας στην κοινωνία. Όμως η Blue Star δείχνει να μην προωθεί τη βελτίωση των εργασιακών σχέσεων. Αυτή η συνισταμένη όπως έχουμε δει περιλαμβάνει την ποιότητα του εργασιακού περιβάλλοντος, την ασφάλεια των εργαζομένων και την περεταίρω εκπαίδευσή τους. Πράγματα τα οποία αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την σταθερότητα στην παραγωγή έργου, την εργασιακή ειρήνη και την μείωση των απωλειών σε εργατοώρες.

Οι υπόλοιπες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη επιβατηγό ναυτιλία δείχνουν να στερούνται κάθε διάθεσης για δράση πάνω σε αυτόν τον τομέα. Αν εξαιρέσουμε την προστασία του περιβάλλοντος, μέσω ορισμένων βελτιώσεων στα πλοία τους, όλα τα υπόλοιπα που αφορούν την ΕΚΕ αποτελούν κενό γράμμα για τις ακτοπλοϊκές. Η φιλανθρωπική δράση κυρίως κινείται σε προσωπικό επίπεδο πλοιοκτητών, ενώ η προώθηση της σχέσης τους με τους πελάτες πολλές φορές είναι κάτι ανύπαρκτο. Σε πολλές περιπτώσεις μάλιστα εμφανίζονται τα αντίθετα φαινόμενα. Εταιρείες που ουσιαστικά αδιαφορούν για τους πελάτες τους, καθώς τους υπολογίζουν μόνο σαν χρήμα. Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί και η έλλειψη πολιτικής όσον αφορά τις εργασιακές σχέσεις. Είναι συχνές οι αναφορές για άσχημο και δύσκολο εργασιακό περιβάλλον σε πολλές ακτοπλοϊκές. Τα πληρώματα καθώς και το διοικητικό προσωπικό της εταιρείας εργάζονται πολλές φορές μέσα σε πλαίσια ελάχιστης ασφάλειας και δεν υποβοηθούνται όσο θα έπρεπε στον τομέα της εκπαίδευσης. Ως αποτέλεσμα να μην αποδίδουν τα αναμενόμενα, κάτι που θα έδινε ώθηση στην εταιρεία και θα βελτίωνε την εικόνα της στην κοινωνία, τους επιβάτες, αλλά και τους μετόχους. Οι μέτοχοι, οι οποίοι αποτελούν πολύ σημαντικό κομμάτι για την πορεία μιας εταιρείας, καθώς είναι η πηγή οικονομικής ενίσχυσης η οποία θα ενεργοποιηθεί πρώτη για να επιτευχθεί η διάσωση και η εξέλιξη μιας εταιρείας.

Πέρα από την ελληνική ακτοπλοΐα μπορούμε να παρατηρήσουμε πως και σε άλλες χώρες οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο εμφανίζουν σχεδόν την ίδια εικόνα. Κυρίαρχο ρόλο παίζει η προστασία του περιβάλλοντος μέσω «καθαρών» πλοίων, ενώ για θέματα ασφαλείας όλες κινούνται με βάση το “safety first” μόνο μέσα στο πλοίο. Άξια αναφοράς είναι η προσπάθεια που κάνει η Acciona

Transmediterranea πάνω στον τομέα της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης. Η συγκεκριμένη ακτοπλοϊκή τείνει να τοποθετεί στο κέντρο της στρατηγική της την ΕΚΕ. Οι δράσεις της επεκτείνονται πολύ σωστά και πέρα από τους κανόνες που επιβάλλονται στη ναυτιλία. Προσφέρει σημαντικά στο περιβαλλοντικό ζήτημα, μέσω της ανακύκλωσης υλικών και νερού, ενώ έχει μειώσει σημαντικά τους ρύπους των πλοίων της. Με τον τρόπο αυτό εξοικονομεί ποσά τα οποία είναι αναγκαία για την χρηματοδότηση άλλων δραστηριοτήτων. Πέρα από αυτό έχει προχωρήσει και σε κινήσεις οι οποίες αφορούν και την ποιοτική αναβάθμιση των εργαζομένων της. Το πλοίο δεν είναι ο μόνος στόχος, αλλά συνδυάζετε με το διοικητικό προσωπικό, το οποίο ενημερώνεται και εκπαιδεύεται μέσω σεμιναρίων και επιμορφωτικών προγραμμάτων.

Επομένως γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι σε σχέση με τις υπόλοιπες εταιρείες του κλάδου η συγκεκριμένη υπερτερεί σε αυτόν τον τομέα. Γεγονός που της δίνει τη δυνατότητα να προσελκύσει περισσότερους πελάτες και να καλύψει μεγαλύτερο μέρος της αγοράς. Αυτό θα συμβεί από τη στιγμή που οι υπόλοιπες, όπως και στη Ελλάδα, δεν έχουν ή παρουσιάζουν ένα επιδερμικό ενδιαφέρον για δράσεις που άπτονται του κοινωνικού ενδιαφέροντος.

ΚΕΦ 3.2 : ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ

Έχοντας περιγράψει την κατάσταση της ακτοπλοΐας, η ανάλυσή μας θα προχωρήσει στον τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας. Τομέα στον οποίο η ελληνική πλευρά έχει να επιδείξει μια σημαντική παράδοση αναγνωρισμένη σε παγκόσμιο επίπεδο. Μια παράδοση η οποία ξεκινάει πολύ πίσω στο χρόνο και φτάνει μέχρι και σήμερα, έχοντας κατακτήσει πολλές διακρίσεις κυρίως στον οικονομικό τομέα και της καινοτομίας. Είναι ευρέως γνωστές οι επιτυχίες πολύ σημαντικών προσωπικοτήτων της ελληνικής ναυτιλίας όπως ο Ωνάσης, ο Νιάρχος, ο Λάτσης κ.α., οι οποίοι τείνουν στα όρια του μύθου. Σχεδόν σε όλες τις περιόδους της παγκόσμιας ναυτιλίας οι έλληνες πλοιοκτήτες ήταν πρωτοπόροι. Οι στρατηγικές τους εμφάνιζαν σημαντικά ποσοστά επιτυχίας δίνοντάς τους τη δυνατότητα να καταλάβουν και να διατηρήσουν σημαντικά κομμάτια της παγκόσμιας αγοράς. Το status quo μέχρι πρόσφατα παρέμενε σχεδόν αναλύτο. Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση όμως έφερε πολλές και σημαντικές ανακατατάξεις στο παγκόσμιο εμπόριο. Η ναυτιλία δε θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστη. Η ζήτηση για μεταφορά, ούσα παράγωγη, δέχτηκε μεγάλη πίεση από την κρίση που χτύπησε σφοδρά όλο το παγκόσμιο οικοδόμημα. Η μείωση της ζήτησης εμπορευμάτων έφερε τη μείωση στη ζήτηση για μεταφορά. Με αυτό τον τρόπο η ναυτιλία έπαθε καθίζηση, φτάνοντας σε οριακό σημείο, αν και πέρασε μια περίοδο σημαντικής ανάκαμψης, σήμερα ζει πάλι μέρες του 2008 κινούμενη λίγο πάνω από το ψυχολογικό όριο των 1000 μονάδων.

Πριν προχωρήσουμε θα πρέπει να τονίσουμε πως η ναυτιλία είναι μια αγορά που εξαρτάται σε απόλυτο βαθμό από την προσφορά και την ζήτηση για αγαθά και επηρεάζεται από την κάμψη της παγκόσμιας ανάπτυξης . Το 2008 ο κλάδος ειδικά του ξηρού φορτίου έζησε στιγμές δόξας, αλλά και μεγάλης πίεσης μετά την οικονομική κατάρρευση οικονομικών γιγάντων. Με την μείωση της κίνησης φορτίων επήλθε φυσιολογικά και η μείωση στις τιμές των ναύλων . Η κατάσταση εξισορρόπησε για κάποιο σημαντικό διάστημα, αλλά και πάλι σήμερα η πτώση είναι σημαντική . Με την παγκόσμια οικονομία να μην έχει ανακάμψει πλήρως και την Κίνα να κρατάει τις μηχανές της ανάπτυξής της και πάλι η πτώση ήταν αναπόφευκτη λόγω της εισόδου μεγάλου αριθμού πλοίων στην θάλασσα. Με βάση στοιχεία που υπάρχουν αυτή την στιγμή μέσα στο 2011 ο αριθμός των πλοίων που θα εισέλθουν στην αγορά στον τομέα του ξηρού φορτίου αγγίζει περίπου το 15% του υπάρχοντος στόλου. Ο αριθμός αυτός θα αυξηθεί αν υπολογιστούν και τα πλοία που θα καθυστερήσουν να παραδοθούν ή θα ακυρωθεί η κατασκευή τους . Επομένως φυσικό επακόλουθο αυτής της κατάστασης είναι να πέσουν οι τιμές στα ναύλα αυτή την χρονική στιγμή, καθώς η ζήτηση για πλοία με δεδομένη το παγκόσμιο επίπεδο ανάπτυξης είναι μικρότερη της προσφοράς πλοίων . Κάτι αντίστοιχο έχει συμβεί και σε παλαιότερες εποχές στον τομέα του υγρού φορτίου .

Η παραπάνω αναφορά στον τρόπο λειτουργίας της ποντοπόρου ναυτιλίας έγινε με σκοπό να δείξει πως το κατά πόσο μπορεί να είναι επιτυχημένη και προσοδοφόρα μια εταιρεία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το πώς είναι η παγκόσμια αγορά . Τα κύρια έσοδα-κέρδη προέρχονται από το επίπεδο του ναύλου που θα επιτύχει το πλοίο .

Βέβαια οι εταιρείες πέφτουν έξω αν η διαχείριση των εσόδων δεν είναι και τόσο καλή, αλλά σίγουρα με μικρά ή και μηδενικά έσοδα όσο καλή διαχείριση και να κάνει κάποιος δεν θα αντέξει και πολύ καιρό .Τρανταχτό παράδειγμα λανθασμένης διαχείρισης και χαμηλών εσόδων είναι η περίπτωση της Korean Lines . Ο συγκεκριμένος Κορεάτης ναυλωτής διαχειρίζεται έναν στόλο από 150 πλοία ξηρού φορτίου διαφόρων μεγεθών, τα οποία ναύλωσε ως επί το πλείστον στην “καλή” αγορά. Έκανε μεγάλα ανοίγματα και η κάθετη πτώση της αγοράς οδήγησε τα πράγματα στην πτώχευση . Σίγουρα η λάθος χειρισμοί είναι μια σημαντική αιτία αυτής της κατάστασης, αλλά η υστέρηση εσόδων οφείλεται κυρίως στα χαμηλά επίπεδα των ναύλων τον τελευταίο καιρό . Με αυτό το παράδειγμα μπορεί να γίνει κατανοητό πως η ναυτιλία εξαρτάται σε τεράστιο βαθμό από την ανάπτυξη παγκοσμίως .

Παρόλα αυτά μέσα σε αυτό το περιβάλλον ακούγονται φωνές για το πόσο αξιόπιστο είναι το σύστημα και το τι είναι αναγκαίο να γίνει για να μην επαναληφθεί. Πολλοί μίλησαν για διαφθορά ανώτατων στελεχών που “τζόγαραν” ξένα λεφτά σε φούσκες ειδικά την περίοδο 2006-2008, άλλοι για ανέτοιμες επιχειρήσεις να αντέξουν την πίεση κ.α. Ένα όμως είναι το σίγουρο, ότι εταιρείες που διατήρησαν ένα κώδικα ηθικής και μετριοπάθειας στα χρόνια που γίνονταν το πάρτι, αυτές είναι και που βγήκαν με τις λιγότερες απώλειες από την κρίση. Η έννοια του “νοικοκυρέματος” , της εγκράτειας και της σωστής διαχείρισης είναι τα στοιχεία που μείωσαν τις ζημιές από την κρίση του 2008, αλλά και την σημερινή.

Μέσα σε ένα τόσο δύσκολο περιβάλλον πολλοί θα αναρωτηθούν πως μπορεί να αλλάξει αυτή η κατάσταση στασιμότητας και να επανέλθει ο κλάδος σε τροχιά ανόδου. Όντως υπάρχει δυσκολία, αλλά όχι καταστάσεις που δεν μπορούν να ξεπεραστούν και να βγάλουν την παγκόσμια οικονομία από το τέλμα στο οποίο έχει περιέλθει. Οι ενέσεις ρευστότητας στο τραπεζικό σύστημα έχουν βελτιώσει τα πράγματα και δείχνουν να έχουν βοηθήσει στην σχετική ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας. Παρόλα αυτά ο δρόμος είναι ακόμη μακρύς. Πέρα από τα θετικά δείγματα εμφανίζονται πάλι αλαζονικές και ανεύθυνες συμπεριφορές από παράγοντες της αγοράς οι οποίες προβληματίζουν για το αν θα έπρεπε να ενισχυθούν σε τόσο μεγάλο βαθμό οι καταρρέουσες επιχειρήσεις. Αρκετοί αναρωτιούνται αν τα μέτρα είναι αρκετά ή αποτελούν απλά «ασπιδίνες» σε μια μεγάλη και σοβαρή πληγή και χρειάζεται κάτι πιο συγκεκριμένο. Κατά γενική ομολογία αυτό που είναι αναγκαίο είναι να υπάρξει δομική αλλαγή του τρόπου λειτουργίας του συστήματος και μια λιγότερο άπληστη αντιμετώπιση των πραγμάτων.

Όσον αφορά την ναυτιλία δε θα μπορούσε να αποτελεί την εξαίρεση σε αυτή την πραγματικότητα καθώς αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του παγκόσμιου εμπορίου (σχεδόν το 85% του παγκόσμιου εμπορίου πραγματοποιείται δια θαλάσσης). Ειδικότερα για την ελληνική ναυτιλία τα πράγματα δε διαφέρουν και πολύ από τους υπόλοιπους κλάδους. Εμφανίζονται μεγάλες ζημιές, ενώ υπάρχουν προβλήματα ρευστότητας για τις ανάγκες των εταιρειών. Βέβαια οι ζημιές μειώθηκαν με την άνοδο των τιμών κατά την διάρκεια του 2009 και του 2010, αλλά και πάλι κάποιος φαίνεται να μην έβαλαν

μυαλό από την πίεση του 2008. Επίσης ακόμη και σήμερα οι ακυρώσεις συμβολαίων ναυπήγησης νέων πλοίων είναι συχνό φαινόμενο, ενώ υπάρχουν και περιπτώσεις επαναδιαπραγματεύσης συμβολαίων λόγω αδυναμίας πληρωμών.

Η ΕΚΕ σε αυτό το θολό τοπίο θα μπορούσε να φέρει αποτελέσματα ή είναι ακόμη μία θεωρητική προσέγγιση χωρίς πρακτικό αντίκρισμα; Στα κεφάλαια που ακολουθούν θα γίνει μια διαπίστωση της κατάστασης που επικρατεί στην ναυτιλία και ειδικότερα στην ελληνική. Έπειτα θα αναπτυχθούν παραδείγματα εταιρειών οι οποίες δραστηριοποιούνται έντονα στην ΕΚΕ και τι συμβαίνει με τις υπόλοιπες εταιρείες. Σκοπός αυτής της ανάλυσης είναι να δούμε αν υπάρχει χρησιμότητα της ΕΚΕ και αν έχει πρακτική εφαρμογή στην ναυτιλία.

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα από την αρχή. Η ποντοπόρος ναυτιλία έχει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά σε σχέση με τους υπόλοιπους κλάδους οι οποίοι ακολουθούν μια ξεχωριστή στρατηγική όσον αφορά το ζήτημα της κοινωνικής ευθύνης. Εταιρείες όπως ο Τιταν, η Εθνική Τράπεζα, η Coca Cola, η Nestle κ.α. κάνουν κινήσεις οι οποίες έχουν αντίκτυπο στην κοινωνία. Από την άλλη η κοινωνία προσαρμόζει και επηρεάζει τις επιλογές της με βάση αυτά που διαπιστώνει πως γίνονται από τις εταιρείες. Περιπτώσεις που επιβαρύνουν την κοινωνία και το φυσικό περιβάλλον πλέον δεν είναι ανεκτές από το ολοένα και πιο ευαισθητοποιημένο κοινό. Για το λόγο αυτό είναι ουσιαστικά αναγκασμένες να εφαρμόζουν κοινωνικά υπεύθυνες πολιτικές.

Στη ναυτιλία όμως και κυρίως στην ποντοπόρο η κατάσταση είναι έντονα διαφοροποιημένη. Η πελατεία στην οποία απευθύνετε αποτελείτε από μεγάλες επιχειρήσεις που εμπορεύονται τεράστιους όγκους αγαθών και πρώτων υλών, όπως μετάλλευμα, σιτηρά, πετρέλαιο κ.α. Επομένως δεν έρχεται σε άμεση επαφή με τη βάση της κοινωνίας. Αυτό έχει σαν συνέπεια οι δράσεις των ναυτιλιακών να μην κινούνται μέσα στο πλαίσιο της ΕΚΕ, αλλά να την χρησιμοποιούν ως επί το πλείστον σαν ένα επιπλέον διαφημιστικό κόλπο για να αναδείξουν το κοινωνικό τους ενδιαφέρον. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις εταιρειών που αναφέρουν ότι χρησιμοποιούν την ΕΚΕ μόνο και μόνο για να βελτιώσουν την εικόνα τους. Η πρακτική αυτή δεν είναι εντελώς αδικαιολόγητη, καθώς οι ναυτιλιακές δεν φαίνεται να έχουν κάποιο άμεσο όφελος από την εφαρμογή της κοινωνικής διακυβέρνησης, ειδικά αν δεν είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο. Αντιθέτως πολλοί υποστηρίζουν πως η ΕΚΕ μπορεί να τους στερήσει σημαντικούς πόρους, πολλώ δε μάλλον σήμερα, για την σταθεροποίηση και ανάπτυξη των εταιρειών. Βέβαια θα πρέπει να επισημανθεί και το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια έντονη δραστηριότητα για την προστασία του περιβάλλοντος. Αυτό επιτυγχάνεται κυρίως με τη δημιουργία ασφαλέστερων και καθαρότερων πλοίων από όλες τις ναυτιλιακές. Όμως η συγκεκριμένη δράση δεν μπορεί να ενταχθεί μέσα στα πλαίσια της ΕΚΕ, καθώς είναι επιβεβλημένη από τους διεθνείς κανόνες ασφάλειας που διέπουν την παγκόσμια ναυτιλία. Η SOLAS, MARPOL, COLREG αποτελούν μία σειρά από διεθνείς κανονισμούς οι οποίοι έχουν σαν κύριο στόχο την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Επίσης ο OPA'90, ο ISM Code και ο STWC έχουν δημιουργηθεί από τους διεθνείς οργανισμούς ούτως ώστε να

δημιουργήσουν ένα πιο αυστηρό πλαίσιο λειτουργίας της ναυτιλίας για να αποφευχθούν αποτελέσματα του παρελθόντος. Πάντα όμως υπάρχουν και οι «φωτεινές» εξαιρέσεις οι οποίες δεν ακολουθούν ούτε και αυτούς τους κανόνες. Πλοία, ευτυχώς όλο και λιγότερα, δεν τηρούν τους κανονισμούς λόγω του ότι τα δρομολόγια τους κινούνται σε «υποβαθμισμένες» γραμμές, αν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο όρος αυτός. Γραμμές οι οποίες δεν έχουν τις απαιτήσεις των διεθνών οργανισμών, καθώς έχουν ανάγκη από πλοία που θα μεταφέρουν τα αναγκαία υλικά στο χαμηλότερο κόστος. Επομένως γίνονται εκπτώσεις σε πολλά πράγματα σε αυτές τις περιπτώσεις. Πέρα όμως από αυτές τις περιπτώσεις η γενική τάση είναι να ακολουθούνται οι διεθνείς κανόνες για την ασφάλεια και το περιβάλλον.

Εκτός από αδιάφορες ή απλά προσαρμοσμένες στους κανόνες εμφανίζονται εταιρείες στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά που ξεχωρίζουν για τις πρωτοβουλίες που αναλαμβάνουν πάνω σε θέματα ασφάλειας, περιβάλλοντος, εργασιακών σχέσεων κ.α.. Εταιρείες οι οποίες έχουν ενσωματώσει όπως φαίνετε την ΕΚΕ στη στρατηγική τους και προχωράνε το δύσκολο δρόμο της κρίσης με γνώση του παρελθόντος και προοπτική για το μέλλον. Αυτές είναι η Tsakos Shipping συμφερόντων του κ. Τσάκου , η Enterprise Shipping συμφερόντων του κ. Ρέστη όσον αφορά την ελληνική ναυτιλία , καθώς και ο NYK όσον αφορά την κατάσταση και πέρα από τα ελληνικά δεδομένα. Οι εταιρείες αυτές κινούνται σε παγκόσμιο επίπεδο και κατέχουν σημαντική θέση στην παγκόσμια αγορά και τα διεθνή χρηματιστήρια. Όπως θα δούμε και παρακάτω στις δύο πρώτες έχει αναπτυχθεί έντονα η κοινωνική ευθύνη σχεδόν σε όλο το εύρος της πυραμίδας του Carroll, ενώ στην περίπτωση του NYK η εταιρεία έχει εξελίξει και δικό της σύστημα αξιών σε κάποιες περιπτώσεις το οποίο δίνει μια διαφορετική όθηση στην έννοια της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης.

ΚΕΦ 3.2.1 : TSAKOS SHIPPING & TRADING S.A.

Η ανάλυση των εταιρειών θα γίνει με βάση την πυραμίδα του Carroll, αλλά και με βάση τον πίνακα 1. Εκεί όπως είδαμε οι βασικές μεταβλητές για την ΕΚΕ είναι το περιβάλλον, οι εργασιακές σχέσεις, οι σχέσεις με τους πελάτες, οι μέτοχοι και η φιλανθρωπική δράση.

Η εταιρεία Tsakos shipping & Trading S.A. ως γνωστόν είναι μία από τις ισχυρότερες της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ είναι και εισηγμένη στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης στο δείκτη Nasdaq. Όσον αφορά την κινητοποίηση της πάνω σε ζητήματα κοινωνικής διακυβέρνησης, με βάση τα στοιχεία της εταιρείας που δημοσιεύονται στο διαδίκτυο, θα μπορούσαμε να πούμε πως κινείται σε πολύ καλό και αποτελεσματικό δρόμο, χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης.

Ξεκινώντας την ανάλυσή μας με τη μεταβλητή του περιβάλλοντος θα πρέπει να υπενθυμίσουμε πως η ΕΚΕ ασχολείται με δράσεις εκτός νόμου και όχι απλά με συμμόρφωση κανόνων.

A) ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η εταιρεία έχει δημιουργήσει ένα σύστημα ενημέρωσης (Environmental Management System) για το περιβάλλον, αλλά και διαχείρισης ούτως ώστε να επιτυγχάνετε η καλύτερη δυνατή χρήση των πόρων με όφελος στο περιβάλλον. Αυτό το σύστημα εφαρμόζετε στα πλοία, αλλά και στις διοικητικές υπηρεσίες του οργανισμού. Στα πλοία, τα οποία είναι πλήρως εναρμονισμένα με τους κανόνες της παγκόσμιας ναυτιλίας για την προστασία του περιβάλλοντος, γίνετε προσπάθεια ανακύκλωσης και ορθολογικής χρήσης των καυσίμων και αναλώσιμων ούτως ώστε να επιτευχθεί μια εξοικονόμηση πόρων. Στις στεριανές υπηρεσίες αυτό το σύστημα είναι ευρύτερο, καθώς έχουν να κάνουν με περισσότερα είδη ανακύκλωσης, όπως χαρτί, νερό και είδη εκτυπώσεως. Αριθμητικά δεδομένα δεν δίνονται, αλλά αναφέρονται στις αρχές και δράσεις της εταιρείας. Πέρα από τους κανόνες προστασίας η εταιρεία προχωράει και ένα βήμα παραπέρα. Μέσω προγραμμάτων εκπαίδευσης προωθεί την οικολογική συνείδηση σε όλους τους υπαλλήλους της. Αυτό έχει διττό αποτέλεσμα. Αφ' ενός η εκπαίδευση αυτού του είδους επιστρέφει στην εταιρεία, καθώς κερδίζει χρήμα και εργατοώρες μέσω της εξοικονόμησης πόρων. Αφ' ετέρου η οικολογική συνείδηση των υπαλλήλων της μπορεί να δράσει και πέρα από την εταιρεία, μέσα στην κοινωνία. Οι εργαζόμενοι με την αντίληψή τους θα έχουν τη δυνατότητα να επηρεάσουν τον κοινωνικό τους περίγυρο, πράγμα θετικό για την εξέλιξη μιας υγιούς κοινωνίας. Πέρα από αυτό θα έχει και θετικό αντίκτυπο στην εικόνα της εταιρείας σε όλο το φάσμα της αγοράς.

B) ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

Στο πρώτο κεφάλαιο είδαμε πως μια εταιρική διακυβέρνηση για να είναι κοινωνικά δίκαιη θα πρέπει να εφαρμόζει διάφορα μοντέλα διοίκησης, τα οποία προάγουν τη δημιουργία υγιούς και ασφαλούς εργασιακού περιβάλλοντος. Περιβάλλον το οποίο είναι εξίσου σημαντικό με το φυσικό για μια εταιρεία.

Σε αυτό τον τομέα η Tsakos shipping&Trading S.A. έχει δώσει μεγάλη βάση στην εκπαίδευση των στελεχών της. Οργανώνονται εβδομαδιαία σεμινάρια με διάφορα θέματα που αφορούν τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τις αγορές, στα οποία συμμετέχουν ειδικοί αναλυτές πάνω στα θέματα αυτά. Οι διαλέξεις και τα αποτελέσματα των σεμιναρίων αποστέλλονται ηλεκτρονικά στα πλοία της εταιρείας ούτως ώστε να υπάρχει συνεχής ενημέρωση για τις εξελίξεις και του προσωπικού του πλοίου. Επίσης έχει συναφθεί μεταξύ του οργανισμού και της Lloyd's Register συμφωνία εκπαίδευσης (Training Agreement). Σκοπός της είναι να οδηγήσει σε περαιτέρω εξειδίκευση τόσο τα διοικητικά στελέχη, όσο και τα πληρώματα των πλοίων. Παρακλάδι της παραπάνω συμφωνίας είναι η εκπαίδευση των πληρωμάτων εκτός του πλοίου, η οποία έχει σαν στόχο την εμπάθυνση και εξειδίκευση πάνω στις ανάγκες της ναυτιλίας ή των πλοίων που χρησιμοποιεί η εταιρεία. Τέλος, η ίδια η εταιρεία είναι χορηγός ναυτιλιακών κολλεγίων του εξωτερικού (Naga and Legaspi Mariner's Polytechnic Colleges, Philippines). Κολλέγια τα οποία παρέχουν τη

δυνατότητα για εύρεση χαμηλόβαθμων πληρωμάτων, αλλά και μετεκπαίδευσης των ήδη υπάρχοντων πάνω στις εξελίξεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Γίνετε εύκολα αντιληπτό πως έχουν επενδύσει χρόνο και χρήμα από την εταιρεία για την εκπαίδευση όλου του στελεχιακού δυναμικού της. Αυτό που φαίνεται να απουσιάζει είναι η ασφάλεια των εργαζομένων, αλλά και η προώθηση της ιδέας της συμμετοχής στις αποφάσεις και της επιβράβευσης των προσπαθειών. Η απουσία οργανωμένης δράσης πάνω στο θέμα της ασφάλειας δεν σημαίνει έλλειψη ασφάλειας. Τα πλοία πληρούν όλες τις προδιαγραφές ασφάλειας, ενώ τα πληρώματα έχουν γνώση αντιμετώπισης εκτάκτων καταστάσεων. Στις διοικητικές υπηρεσίες, αν και υφίσταται η ασφάλιση των εργαζομένων, δεν φαίνεται να υπάρχει πρόληψη και έγκαιρη αντιμετώπιση ασθενειών. Αυτό επιτυγχάνεται με την παρουσία ιατρικού προσωπικού στην εταιρεία. Το οποίο πέρα από παρεμβατικά θα λειτουργεί ενημερωτικά και προληπτικά, μέσω σεμιναρίων για την αντιμετώπιση καταστάσεων που βλάπτουν την υγεία των συμμετεχόντων και στην τελική και την ίδια την εταιρεία, καθώς χάνονται αρκετές εργατοώρες.

Όσον αφορά τη δεύτερη επισήμανση, η ενεργή συμμετοχή στις αποφάσεις μέσω μιας διαδραστικής διαδικασίας, ενημέρωσης των υπαλλήλων αλλά και επιβράβευσης των προσπαθειών τους, δείχνει να απουσιάζει παντελώς. Φαίνεται, τουλάχιστον από τα δημοσιοποιημένα στοιχεία, να υπάρχει μια μονομέρεια σε αυτόν τον τομέα. Γεγονός το οποίο στερεί από τον οργανισμό πολλές δημιουργικές και ενδεχομένως κερδοφόρες ιδέες. Το κέρδος όμως δεν είναι μόνο στην ιδέα αυτή καθεαυτή. Μέσω αυτής της διαδικασίας επιτυγχάνετε και το καλύτερο δέσιμο των μελών του οργανισμού, οι οποίοι πλέον μη νιώθοντας αποκομμένοι από την κορυφή, θεωρούν τους εαυτούς τους υπεύθυνους για την πορεία της επιχείρησης. Με τον τρόπο αυτό η αίσθηση του καθενός ξεχωριστά, αλλά και το εργασιακό περιβάλλον μεταβάλλεται προς το θετικότερο. Πράγμα το οποίο οδηγεί στη δημιουργία οικογενειακού και ευχάριστου κλίματος, παρόλη την πίεση της εργασίας. Ας συγκρίνουμε στο μυαλό μας μια επιχείρηση με παθητικούς συμμετέχοντες και μια με υπαλλήλους με έντονη δραστηριότητα. Είναι σχεδόν βέβαιο πως η δεύτερη έχει μεγαλύτερες πιθανότητες να ανταπεξέλθει στις δυσκολίες της αγοράς, καθώς όλοι θα αναλάβουν μέρος της γενικότερης ευθύνης και θα προσπαθούν να βρουν τρόπους να ξεφύγουν από την κρίση.

Στ ο σημείο αυτό θα πρέπει να τονίσουμε το γεγονός πως η Tsakos shipping&Trading S.A. ασχολείται έντονα με το πρόβλημα της διαφθοράς και την καταπολέμηση της μέσα στην ίδια την εταιρεία. Τα λόγια του ίδιου του κ. Τσάκου είναι ενδεικτικά της φιλοσοφίας που επικρατεί. Σε ομιλία του σε συνέδριο τον Μάιο του 2009 ανέφερε χαρακτηριστικά πως «...η ακόρεστη δίψα και η διαφθορά κάποιων στελεχών μας έφεραν εδώ», μιλώντας πάντα για την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση. Με τα λόγια αυτά φανερώνετε η διάθεση που επικρατεί στον οργανισμό να μάθει από τα λάθη των άλλων, αλλά και ενδεχομένως τα δικά του, ούτως ώστε να αποφύγει καταστάσεις που μπορούν να βλάψουν την εταιρεία.

Πέρα όμως από την πρόληψη και πάταξη της διαφθοράς των στελεχών της μέσω ηλεκτρικών μηχανισμών, η εταιρεία έχει προχωρήσει και ένα βήμα παραπάνω. Εφαρμόζει πρόγραμμα πάταξης ναρκωτικών και της κατανάλωσης αλκοόλ. Η κατοχή, κατανάλωση, διανομή ναρκωτικών και αλκοόλ αποτελεί λόγω δίωξης από τον οργανισμό. Επίσης υπάρχει πρόβλεψη ιατρικών εξετάσεων για τη διαπίστωση ύπαρξης ουσιών στον οργανισμό των υπό ένταξη υπαλλήλων της εταιρείας.

Η δράση αυτή φανερώνει μία υπεύθνη και σοβαρή επιχείρηση, η οποία έχει σαν στόχο να προασπίσει τα συμφέροντά της από κάθε είδους κακόβουλη πράξη. Επιπλέον επιδιώκει με αυτό τον τρόπο να διατηρήσει σε μεγάλο βαθμό την αξιοπιστία της και την καθαρή εικόνα που έχει προς τα έξω. Εικόνα η οποία είναι πολύ σημαντική, καθώς μπορεί να επηρεάσει τις αποφάσεις των πελατών της ή των εν δυνάμει πελατών.

Γ) ΠΕΛΑΤΕΣ

Οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορεί να περιορίζονται ως προς το πελατολόγιό τους, καθώς δεν απευθύνονται στην ευρύτερη μάζα, το γεγονός όμως αυτό δεν τους οδηγεί στην αδιαφορία για τους πελάτες των. Αντιθέτως, το ενδιαφέρον και οι απαιτήσεις είναι ενδεχομένως μεγαλύτερα από εταιρείες άλλων κλάδων. Η σχέση τους είναι αμφίδρομη και βασίζεται ως επί το πλείστον στην αξιοπιστία και την αμοιβαία εμπιστοσύνη.

Στην περίπτωση που μελετάμε εφαρμόζεται μια πολιτική ασφάλειας και ποιότητας (Quality and Safety Policy) που αφορά τις σχέσεις των δύο μερών. Αυτή προβλέπει ειδικές επιπλέον διατάξεις και ελέγχους για την ασφαλή μεταφορά των εμπορευμάτων και την όσο το δυνατόν γρηγορότερη εκτέλεση των παραγγελιών. Στόχος της είναι να επιτύχει την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ικανοποίηση των πελατών και τη διατήρηση και βελτίωση της εικόνας προς τα έξω. Για αυτό το λόγο προβλέπονται και διαδραστικές διαδικασίες ούτως ώστε να επιτυγχάνεται η αναβάθμιση των υπηρεσιών προς όφελος και των δύο μερών, εταιρείας- πελατών. Οι δύο μεριές μέσω συζήτησης και παρατηρήσεων προχωράνε στη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό της εταιρείας. Αυτού του είδους η πολιτική πέρα από τους άμεσα ενδιαφερόμενους ασκεί επηρροή και στους πιθανούς μετόχους της εταιρείας. Οι θεσμικοί κυρίως επενδυτές δείχνουν να επηρεάζονται από τέτοιου είδους κινήσεις, αφού θεωρούν πως ο κίνδυνος της επένδυσής τους μειώνεται όταν έχουν να κάνουν με τέτοιου είδους εταιρείες.

Δ) ΦΙΛΑΝΘΡΩΠΙΚΗ ΔΡΑΣΗ

Η φιλανθρωπική δράση, όπως όλοι γνωρίζουν και έχει ήδη αναφερθεί, αποτελεί ξεχωριστό και ειδικό κομμάτι για όλους σχεδόν τους εφοπλιστές. Το μεγαλύτερο μέρος των δωρεών γίνεται μέσω ιδρυμάτων. Ο κανόνας αυτός δε θα μπορούσε να εξαιρεθεί από τον κ. Τσάκο. Το ίδρυμα « Μαρία Τσάκος » , προς τιμήν της μητέρας του ιδιοκτήτη, αποτελεί τον προπομπό για όλες τις ενέργειες που αφορούν τις δωρεές, υποτροφίες κ.α. και έχουν σχέση με την εταιρεία και τον ίδιο τον κ. Τσάκο.

Μέσω του ιδρύματος « Μαρία Τσάκος » επιτυγχάνεται ένα μεγάλο φιλανθρωπικό έργο. Αυτό έχει σαν σκοπό να προωθήσει την ιδέα του φιλέλληνα σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης και να βοηθήσει στη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και ιστορικής μνήμης του έθνους. Επίσης αποτελεί αρωγό στις προσπάθειες των ελληνικών πανεπιστημίων για εκσυγχρονισμό και βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι δωρεές αυτές, αλλά και υποτροφίες σε φοιτητές είναι το ένα σκέλος. Το άλλο και ίσως σημαντικότερο είναι οι υποτροφίες σε φοιτητές του εξωτερικού ούτως ώστε να έρθουν στην Ελλάδα και να γνωρίσουν τον ελληνικό πολιτισμό και ιστορία. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω της συνεργασίας με το Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΕΚΠΑ) και το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, όπου μέσω υποτροφιών οι αλλόδαποι φοιτητές διδάσκονται την ελληνική γλώσσα, ενώ γίνονται και μαθήματα ιστορίας.

Τεράστια θα μπορούσαμε να πούμε είναι η και η προσπάθεια στήριξης του Οικουμενικού Πατριαρχείου από το ίδρυμα « Μαρία Τσάκος ». Οι δωρεές, αλλά και η εξ ολοκλήρου ανακατασκευή ρωμαϊκών εκκλησιών που βρίσκονται στην τουρκική επικράτεια αποτελεί σημαντική προσφορά για το ίδιο το Πατριαρχείο, αλλά και για το γένος. Δεν είναι τυχαίο που ο ίδιος ο κ. Τσάκος έχει τιμηθεί με την διάκριση του « Άρχων του Πατριαρχείου » για την προσφορά και το έργο του.

Οι φιλανθρωπίες δεν σταματάνε εκεί, αλλά επεκτώνονται και στη βοήθεια των απόρων και αναξιοπαθούντων. Όπως και να έχει το φιλανθρωπικό έργο του ιδρύματος μπορεί να ενταχθεί μέσα στην στρατηγική της ΕΚΕ για την εταιρεία. Μέσω αυτού δίνεται η εικόνα ενός οργανισμού που επιστρέφει με έμμεσο τρόπο μέρος των κερδών της εταιρείας στην κοινωνία. Αυτό βελτιώνει την εικόνα της και φανερώνει επιχείρηση που ναι μεν έχει σαν στόχο το κέρδος, αλλά δεν περιορίζεται μόνο σε αυτό. Έχει παράλληλα και άλλα, κοινωνικού περιεχομένου, ενδιαφέροντα.

ΚΕΦ 3.2.2 : ENTERPRISES SHIPPING & TRADING S.A.

Η δεύτερη εταιρεία που θα αναλυθεί είναι η Enterprises Shipping & Trading S.A. συμφερόντων του κ. Ρέστη. Μια εταιρεία που ξεκίνησε από τον πατέρα του ιδιοκτήτη (Σταμάτη Ρέστη) το 1973 και πλέον κατέχει ένα σημαντικό μερίδιο της ναυτιλιακής αγοράς. Προσφάτως βελτίωσε τη θέση της μέσω του συμβολαίου με το κράτος του Ιράκ, για τη μεταφορά υλικών για την ανοικοδόμηση της χώρας μετά τον αιματηρό πόλεμο. Παράλληλα με τις αμιγώς οικονομικές και ναυτιλιακές δραστηριότητες, αναπτύσσετε και ένα ευρύ δίκτυο ενημέρωσης και εφαρμογής δράσεων που έχουν σχέση με την εταιρική κοινωνική ευθύνη.

Η συγκεκριμένη ναυτιλιακή δείχνει να εντάσσει σε πρωτεύουσα θέση την ΕΚΕ μέσα στη στρατηγική της. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι βραβεύθηκε πρόσφατα (Σεπτέμβριο 2009) από το EBEN (European Business Ethics Network) ως η καλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία της χρονιάς σε θέματα ΕΚΕ. Οι δράσεις της επιχείρησης καλύπτουν, θα μπορούσαμε να πούμε, όλο το φάσμα που απαιτεί η κοινωνική διακυβέρνηση. Επιπλέον μέσω του «Κώδικα Ηθικής» που έχει αναπτυχθεί προχωράει και ένα βήμα παραπάνω. Στόχος του οποίου είναι η βελτίωση των εργασιακών σχέσεων, η πάταξη της διαφθοράς, η προστασία του περιβάλλοντος, η ενδυνάμωση της σχέσης με τους πελάτες κ.α.

A) ΚΩΔΙΚΑΣ ΗΘΙΚΗΣ

Ο συγκεκριμένος κώδικας όπως αναλύεται από την εταιρεία έχει μια σειρά από αρχές. Συγκεκριμένα:

- ✓ Integrity and Ethics Excellence
- ✓ Continual Improvement
- ✓ Customer Focus
- ✓ Respect for People
- ✓ Full compliance with rules and regulations
- ✓ Sharing knowledge and information
- ✓ Social and environmental responsibility

Όλες οι παραπάνω αρχές αφορούν την συμπεριφορά όλων των συμμετεχόντων στην εταιρεία και το πώς πρέπει να κινούνται για να επιτύχουν καλύτερα αποτελέσματα.

Ξεκινώντας από την αρχή παρατηρούμε πως πρωτεύοντα ρόλο για την Enterprises shipping παίζει η πάταξη της διαφθοράς στο εσωτερικό της, κάτι το οποίο ενδεχομένως να μεταλαμπαδευτεί και προς τα έξω, καθώς η συνεργασία με τους πελάτες της μπορεί να τους επηρεάσει στη συνολική τους συμπεριφορά. Για να επιτευχθεί αυτό έχει αναπτυχθεί ένα ευρύ φάσμα μηχανισμών ελέγχου το οποίο ουσιαστικά λειτουργεί σαν δικλίδα ασφαλείας. Μέσω αυτού του δικτύου οι υπάλληλοι αλλά και τα διευθυντικά στελέχη αντιλαμβάνονται τη σημασία της ακεραιότητας απέναντι στην εταιρεία και τους πελάτες. Πέρα από αυτό όμως υπάρχει και μια δαμόκλειος σπάθη η οποία δεν αφήνει περιθώρια για αποκλίσεις από την γενικά σωστή συμπεριφορά των μελών της εταιρείας.

Απουσία αυτού του καρκινώματος που λέγετε διαφθορά σημαίνει απουσία ζημιών και βελτιωμένη εικόνα του οργανισμού ως προς αυτούς με τους οποίους συναλλάσσεται. Φανταστείτε ο οργανισμός να λειτουργούσε στα πλαίσια δημόσιων υπηρεσιών όπως η Πολεοδομία και η Εφορία, τις δύο πιο διεφθαρμένες υπηρεσίες του ελληνικού δημοσίου. Η εμπιστοσύνη των πελατών θα ήταν πολύ μικρή, αν όχι μηδενική και οι απώλειες της εταιρείας λόγω παραβατικής συμπεριφοράς θα ήταν τεράστιες. Δεν είναι τυχαίο που αυτές οι δύο υπηρεσίες αν και δέχονται τα μεγαλύτερα ποσά δεν έχουν εύρυθμη λειτουργία και όλοι οι πολίτες τις αντιμετωπίζουν με καχυποψία. Συνεπώς γίνεται εύκολα αντιληπτό το πόσο σημαντικός είναι ο παράγοντας της διαφθοράς, όχι μόνο για την εκάστοτε εταιρεία, αλλά και τις συνέπειες με τις οποίες επιβαρύνει τον ευρύτερο κοινωνικό ιστό.

Συνεχίζοντας την ανάλυση του κώδικα ηθικής της Enterprises shipping περνάμε στην επόμενη αρχή (Continual Improvement) η οποία έχει να κάνει με τη βελτίωση και

την εξέλιξη των υπαλλήλων της. Οι γνώσεις και οι ικανότητες των μελών κάθε οργανισμού ή επιχείρησης έχουν βαρύνουσα σημασία. Αυτές μπορούν να αποτελέσουν τη στερεή βάση πάνω στην οποία μπορεί να εξελιχθεί μία επιχείρηση. Στη συγκεκριμένη περίπτωση δίνεται μεγάλο βάρος στον εμπλουτισμό του πεδίου γνώσης των υπαλλήλων και τη βελτίωση των ικανοτήτων τους. Μια σειρά από σεμινάρια προσπαθεί να το εξασφαλίσει αυτό με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Ενημέρωση πάνω σε θέματα ασφάλειας, χρηματοδότησης, περιβάλλον, life at sea κ.α., δίνουν τη δυνατότητα απόκτησης επιπλέον γνώσεων. Αυτές με τη σειρά τους είναι χρήσιμες καθώς οι υπάλληλοι της εταιρείας παραμένουν ενήμεροι για τις εξελίξεις στην παγκόσμια αγορά. Επίσης δίνουν την ευκαιρία σκέψης και προβληματισμού ούτως ώστε να ανακαλυφθούν νέοι και αποτελεσματικότεροι τρόποι αντιμετώπισης των προβλημάτων που μπορούν να προκύψουν.

Όπως είδαμε και στην περίπτωση της Tsakos shipping έτσι και στην εταιρεία συμφερόντων του κ. Ρέστη δίνεται μεγάλη βαρύτητα στη σχέση της επιχείρησης με τους πελάτες της. Αυτό γίνεται εύκολα αντιληπτό από το γεγονός ότι το ενδιαφέρον για τους πελάτες αποτελεί ξεχωριστή αρχή στον κώδικα ηθικής της Enterprises. Η αξία « Customer Focus» έχει σαν στόχο να επιτύχει την όσο το δυνατόν καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση των πελατών. Η επιτυχία της βασίζεται στη συνεχή ενημέρωση και επικοινωνία των δύο μερών, εταιρείας- πελατών. Όλα τα στελέχη , από τα πιο υψηλόβαθμα έως και τον τελευταίο κρίκο της αλυσίδας, είναι υποχρεωμένοι να βρίσκονται σε διαρκή σύνδεση με τους πελάτες. Αυτό βοηθάει στην πρόληψη τυχόν καταστάσεων που μπορούν να δημιουργηθούν και στην ενημέρωση για την κατάσταση των εμπορευμάτων τους. Το γεγονός αυτό προσδίδει άλλη διάσταση στην εικόνα της εταιρείας. Οι πελάτες αισθάνονται πιο ασφαλείς και θεωρούν πως η επένδυσή τους δεν αντιμετωπίζει υψηλό ρίσκο σε σχέση με άλλες περιπτώσεις. Η αξιοπιστία αυτή λειτουργεί ευεργετικά, καθώς μόνο να κερδίσει πελάτες μπορεί και όχι να χάσει.

Ο σεβασμός στη διαφορετικότητα όλων των συμμετεχόντων αποτελεί μια επιπλέον αξία για την περίπτωση που εξετάζουμε. Θα μπορούσε να πει κάποιος πως σε αυτό το σημείο η Enterprises shipping πρωτοτυπεί , καθώς είναι από τις ελάχιστες – αν όχι η μοναδική- παγκοσμίως η οποία το αναφέρει σε ξεχωριστό κομμάτι. Σίγουρα αποτελεί δεδομένο για όλους ότι υπάρχει σεβασμός για κάθε τι διαφορετικό από τις νόρμες και τα πρότυπα που έχει κάθε άνθρωπος στο μυαλό του. Ο πολιτισμός, το χρώμα, η θρησκεία, η νοοτροπία, οι συνήθειες δεν είναι ίδια παντού. Αντιθέτως ο κόσμος εμφανίζει έναν πλουραλισμό όσον αφορά αυτά τα ζητήματα. Η τοποθέτηση του σεβασμού της διαφορετικότητας σε πρώτο πλάνο του κώδικα ηθικής αποτελεί όμως κάτι το ξεχωριστό.

Ουσιαστικά φέρνει τους υπαλλήλους προ των ευθυνών τους και τους απαγορεύει κατά έναν τρόπο τη ρατσιστική συμπεριφορά έναντι των συναδέλφων τους ή πελατών. Αυτό αποσκοπεί στο να ενσταλάξει τη νοοτροπία της ισότητας σε όλους τους υπαλλήλους. Με αυτό τον τρόπο αποφεύγεται η ένταση στις εργασιακές σχέσεις και επικρατεί ειρήνη μεταξύ συναδέλφων. Το αντίθετο θα είχε δυσάρεστα

αποτελέσματα για την εταιρεία, αφού θα δημιουργούσε έριδες οι οποίες μπορεί να χώριζαν την εταιρεία σε κομμάτια. Το κυριότερο όμως είναι πως σε αυτή την περίπτωση τα «διαφορετικά» άτομα θα ένοιωθαν άβολα και δε θα μπορούσαν να αποδώσουν τα μέγιστα. Συνεπώς αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την κοινωνικής διακυβέρνηση η αποδοχή και ο σεβασμός της διαφορετικότητας των ατόμων.

Η μελέτη συνεχίζεται μένοντας στο ίδιο πεδίο ανάλυσης, αυτό των εργασιακών σχέσεων. Σε αυτή την εταιρεία ίσως είναι το πιο ανεπτυγμένο κομμάτι όσον αφορά την εταιρική κοινωνική ευθύνη. Εφαρμόζονται σχεδόν όλες, αν όχι όλες, οι διατάξεις που αφορούν τις εργασιακές σχέσεις.

Τα διευθυντικά στελέχη έχουν την υποχρέωση να ενημερώνουν διαρκώς τους υπαλλήλους για τους νέους κανονισμούς που ισχύουν εντός της εταιρείας, αλλά και όσον αφορά την αγορά. Πέρα από το γεγονός της ενημέρωσης πρέπει να διαπιστώνουν με ποιο τρόπο αυτοί έγιναν ούτως ώστε να μην υπάρχει κάποιο πρόβλημα στην εφαρμογή τους. Η δράση αυτή αποσκοπεί στο να ενδυναμώσει τη σχέση μεταξύ των ανωτέρων και κατωτέρων στελεχών. Αυτό με τη σειρά του θα οδηγήσει στη βελτίωση της συνεργασίας, βήμα το οποίο είναι προς το θετικότερο για την πορεία και εξέλιξη της εταιρείας.

Όπως αναφέρθηκε και στο πρώτο κεφάλαιο οι υπάλληλοι λειτουργούν καλύτερα όταν τους δίνετε κάτι παραπάνω από απλές εντολές ή απλή ενημέρωση για τα εταιρικά θέματα. Η επιπλέον ενημέρωση και γνωστοποίηση κάποιων στοιχείων του οργανισμού τους δίνει το αίσθημα της συνυπευθυνότητας για τις αποφάσεις. Αυτό τους κάνει πιο δραστήριους και εποικοδομητικούς. Επίσης μια απλή ενημέρωση για κάτι νέο μπορεί να ισοδυναμεί με την απουσία ενημέρωσης. Πέρα όμως από την ενημέρωση ο υπάλληλος θα πρέπει να παίρνει και επιπλέον εξηγήσεις από τον προϊστάμενό του. Η κατάσταση αυτή βοηθάει στον εντοπισμό και διόρθωση λαθών και τη βελτίωση της απόδοσης, αρχικά του υπαλλήλου και κατ' επέκταση όλης της εταιρείας.

Η ενδυνάμωση όμως αυτής της σχέσης και συνεργασίας έχει και άλλες εκφάνσεις. Στην Enterprises Shipping εφαρμόζεται το πρόγραμμα IDEA. Αυτό προτρέπει τους εργαζόμενους να σκεφτούν και να παράγουν ιδέες χρήσιμες για την εταιρεία. Όπως έχει ήδη αναφερθεί αυτό τους κάνει κοινωνούς των αποφάσεων και επομένως συνυπεύθυνους για τις συνέπειες των αποφάσεων. Επίσης μέσω μιας ειδικής υπηρεσίας, αν θα μπορούσαμε να την ονομάσουμε έτσι, της Employee/Marine Satisfaction Survey η εταιρεία ενημερώνεται για το βαθμό ικανοποίησης των μελών της. Οι υπάλληλοι μέσω αυτής διατυπώνουν τους προβληματισμούς τους για την εργασία, αναφέρουν τις ανάγκες που έχουν και τι είδους προσδοκίες καλλιεργούν κατά τη διάρκεια της παρουσίας τους μέσα στην εταιρεία. Η όλη αυτή δράση λειτουργεί θετικά για την εξέλιξη του οργανισμού. Οι υπάλληλοι γνωστοποιούν τα προβλήματά τους και κοινοποιούν τις ανάγκες τους. Με αυτό τον τρόπο βελτιώνεται η κατάσταση στο εσωτερικό του οργανισμού και τα μέλη του νιώθουν να ικανοποιούνται τα θέλω τους χωρίς να έχουν το φόβο απόλυσης ή δυσμένειας.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονισθεί η απουσία επιπλέον ασφάλισης των εργαζομένων, κυρίως των διοικητικών υπηρεσιών. Όπως και στην περίπτωση της Tsakos Shipping έτσι και εδώ αυτό το στοιχείο δείχνει να απουσιάζει. Για τα πλοία της εταιρείας και τα πληρώματά τους δεν υπάρχει αμφιβολία για την κατάσταση που επικρατεί. Ενδεικτικό είναι το γεγονός ό,τι η Enterprises Shipping βραβεύθηκε ως η καλύτερη Dry Cargo εταιρεία για το 2006. Παρόλα αυτά δείχνει να στερείτε επιπρόσθετων υπηρεσιών πάνω στον τομέα της ασφάλειας και της ασφάλισης των εργαζομένων της. Χωρίς αυτό να σημαίνει πως η εταιρεία δεν ακολουθεί όλους τους κανόνες για την υγεία και την ασφάλεια των μελών της. Άλλωστε έχει τιμηθεί από το EFQM (European Foundation for Quality Management) με ISO 18001:1999 για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων της.

Φθάνοντας στο τέλος της λίστας των αρχών του «Κώδικα Ηθικής» εντοπίζουμε το κυρίαρχο θέμα της εποχής. Η προστασία του περιβάλλοντος, αν και για τους περισσότερους είναι νεωτερισμός, για την ναυτιλία αποτελεί μείζον θέμα εδώ και πολλά χρόνια. Τα τελευταία ειδικά χρόνια η είναι πλέον αδήριτη η ανάγκη για όσο το δυνατόν «καθαρά» πλοία. Κανονισμοί από τον IMO έχουν πλέον επιβάλει αλλαγές και τεχνολογικές εξελίξεις οι οποίες μειώνουν στο ελάχιστο τη ρύπανση και τις συνέπειές της κυρίως στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Η συγκεκριμένη εταιρεία δε θα μπορούσε να αποτελεί εξαίρεση, καθώς τα πλοία του στόλου της πληρούν στο έπακρο τις απαιτήσεις των διεθνών οργανισμών. Άλλωστε η προστασία της θάλασσας και κατ' επέκταση του πλανήτη εντάσσεται μέσα στις αρχές της Enterprises Shipping, η οποία έχει ως στόχο «...μηδενική απόρριψη πετρελαίου στη θάλασσα». Η δραστηριοποίηση πάνω σε αυτό το θέμα αποδεικνύεται και από το γεγονός της συνεργασίας με τον οργανισμό USA Environment. Σκοπός αυτής της συνεργασίας είναι η όσο το δυνατόν πληρέστερη ενημέρωση των μελών της εταιρείας για θέματα που αφορούν το περιβάλλον. Το 2008 πραγματοποιήθηκαν 692 ώρες σεμιναρίων στα οποία συμμετείχαν στελέχη από την εταιρεία. Επίσης το γεγονός της βράβευσης της εταιρείας με ISO 14001:2004 και ISO 9001:2000 φανερώνει την έντονη δράση πάνω σε θέματα περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος.

Μέχρι τα όρια των διεθνών κανόνων υπάρχει ενδεχομένως η πλήρης δραστηριοποίηση της εταιρείας. Οι δράσεις όμως που έχουν σχέση με την εταιρική κοινωνική ευθύνη κινούνται πέρα από τους νόμους και το κανονιστικό πλαίσιο που επιβάλλεται διεθνώς. Με βάση αυτά που κοινοποιούνται φαίνεται πως εντός της εταιρείας και κυρίως στις διοικητικές υπηρεσίες δεν εφαρμόζεται κάποια ιδιαίτερη πολιτική πάνω σε αυτό το θέμα. Ζητήματα όπως η εξοικονόμηση ενέργειας, η ανακύκλωση (χαρτιού, νερού, ηλεκτρονικού εξοπλισμού), διαχείριση αποβλήτων και φυσικών πόρων δείχνουν να μην εντάσσονται στην ευρύτερη στρατηγική για το περιβάλλον, όσον αφορά την ΕΚΕ. Τα συγκεκριμένα ζητήματα είναι πολύ σοβαρά και αφορούν άμεσα την κερδοφορία της εταιρείας μέσα στο χρόνο. Μόνο με την ανακύκλωση μπορεί να επιτευχθεί εξοικονόμηση πόρων οι οποίοι σε αυτούς τους χαλεπούς καιρούς είναι αναγκαίοι για την χρηματοδότηση άλλων δραστηριοτήτων. Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα της Alpha Bank η οποία το 2008 έφτασε να

επαναχρησιμοποιεί το 34% των δοχείων μελάνης για εκτυπωτές (toners) μέσω ανακύκλωσης²⁴. Είναι προφανές πως με τη συγκεκριμένη κίνηση βγήκε κερδισμένη, εφόσον μείωσε τη δαπάνη της για τέτοιου είδους εξοπλισμό. Υπάρχουν και πολλά άλλα παραδείγματα τα οποία αναδεικνύουν τη σημασία της οικολογικής συνείδησης για την κερδοφορία μιας εταιρείας. Τα δεδομένα όμως φανερώνουν πως τουλάχιστον στις ναυτιλιακές εταιρείες δεν αντιμετωπίζουν τέτοιου είδους θέματα με τη δέουσα σοβαρότητα ή αντιμετωπίζονται σπασμωδικά. Με άλλα λόγια μόνο για τα μάτια του κόσμου και όχι για το εταιρικό και κοινωνικό όφελος.

B) ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ

Η δράση της Enterprises Shipping & Trading S.A. όσον αφορά την ΕΚΕ δεν περιορίζεται στο «Κώδικα Ηθικής», αλλά επεκτείνεται και σε άλλες δραστηριότητες. Μία από αυτές είναι και η συνεργασία της εταιρείας με διάφορα εκπαιδευτικά ιδρύματα. Αυτή προβλέπει την παρουσία διευθυντικών στελεχών της εταιρείας σε διάφορα σεμινάρια στο Πανεπιστήμιο Πειραιά, σκοπός της οποίας είναι η παρουσίαση εισηγήσεων και ενημέρωση των φοιτητών για όλα τα θέματα που αφορούν το χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας. Επίσης προβλέπονται επισκέψεις φοιτητών στα γραφεία της εταιρείας για να διαπιστώσουν από κοντά το πώς λειτουργεί μία ναυτιλιακή και να λύσουν τυχόν απορίες που έχουν. Πέρα από αυτό η εταιρεία συνεργάζεται και με το πρόγραμμα Master Thesis. Αυτό αποτελεί ένα πρόγραμμα σπουδών το οποίο έχει σχέση με τη ναυτιλία και προσφέρει εξειδικευμένες γνώσεις πάνω σε αυτόν τον τομέα. Η εταιρεία προσφέρει επίσης σε φοιτητές αυτού του προγράμματος θέσεις εργασίας, αρχικά σε επίπεδο ημιαπασχόλησης και στο άμεσο μέλλον την ευκαιρία πλήρους ένταξης στον κόλπο του οργανισμού. Κάτι το οποίο κάνει και με φοιτητές του Πανεπιστημίου Πειραιά, αλλά μόνο για την εκπαίδευσή τους κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών.

Η πρακτική αυτή φανερώνει την προσπάθεια της εταιρείας να δώσει ευκαιρίες σε νέους ανθρώπους να εργαστούν στον τομέα της ναυτιλίας, κάτι το οποίο θα της επιστραφεί με την μορφή των αποτελεσμάτων της εργασίας αυτών των ανθρώπων. Επιπλέον έχει και διδακτικό χαρακτήρα αυτή η συνεργασία, καθώς η γνώση και η εμπειρία μεταφέρονται από τα στελέχη στους φοιτητές που εν δυνάμει αποτελούν τους συνεργάτες ή και τους διαδόχους τους. Συνεπώς γίνεται εύκολα αντιληπτό πως ακόμη και αυτή η δράση αποτελεί μια θετική εξέλιξη για την εκάστοτε εταιρεία. Δίνει τη δυνατότητα επένδυσης πάνω σε νέους επιστήμονες, οι οποίοι στην ουσία θα αποτελέσουν την αναπλήρωση και ενίσχυση των κενών της εταιρείας. Φρέσκα πρόσωπα με διάθεση για δουλειά και φιλοδοξία να επιτύχουν αποτελούν ίσως την καλύτερη βάση πάνω στην οποία θα στηριχθεί η εξέλιξη ενός οργανισμού. Πάντα σε συνδυασμό με την εμπειρία των παλαιότερων για να αποφευχθούν καταστάσεις σαν και αυτές που οδήγησαν στην παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση.

²⁴ Alpha Bank: Απολογισμός Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης 2008,σελ.62-65

Γ) ΔΩΡΕΕΣ

Έχει ήδη αναφερθεί πως οι ιδιοκτήτες παραδοσιακών και μη ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχουν έντονη φιλανθρωπική δράση. Στην περίπτωση της Enterprises Shipping αυτό επιτυγχάνεται μέσω του Ιδρύματος «Σταμάτιος Ρέστης» προς τιμήν του πατέρα του ιδιοκτήτη. Το συγκεκριμένο ίδρυμα μέσα στο 2008 έχει δείξει έντονη δραστηριότητα. Οι δωρεές σε ευαγή ιδρύματα και μη κερδοσκοπικές οργανώσεις αγγίζουν το 1.378.331 ευρώ. Σημαντικό είναι το γεγονός της οικονομικής βοήθειας στην οργάνωση «ΑΡΓΟ» το 2008. Μία οργάνωση η οποία αφορά τα παιδιά με ειδικές ικανότητες που έχουν γονείς ναυτικούς. Επίσης θα πρέπει να αναφερθούμε και στην προσφορά προς τους ηλικιωμένους. Μια ομάδα συνανθρώπων οι οποίοι μερικές φορές αν και μπαίνουν στην λήθη των συγγενών τους, παραμένουν εν ζωή και έχουν τις ίδιες ανάγκες με όλους. Το “Resteion elderly care centre” έχει αναλάβει το έργο αποκατάστασης και συμπαράστασης στους απόμαχους της ζωής, όπως συνηθίζετε να αναφέρονται. Αποτελεί ένα ολοκληρωμένο κέντρο που προσφέρει στέγη, περίθαλψη και ασφάλεια για τους ηλικιωμένους.

Πέρα από το πρόγραμμα δωρεών μέσω του ιδρύματος «Σταμάτιος Ρέστης» η ίδια η εταιρεία εφαρμόζει πρόγραμμα εθελοντικής αιμοδοσίας. Υπάρχει οργάνωση πάνω σε αυτό το ζήτημα και εφαρμόζεται η εθελοντική αιμοδοσία ανά τακτά χρονικά διαστήματα με τη συμμετοχή των υπαλλήλων και στελεχών της εταιρείας. Το προηγούμενο έτος πραγματοποιήθηκε στο νοσοκομείο «Σωτηρία» δωρεά αίματος από τα μέλη του οργανισμού. Μία ενέργεια η οποία αναδεικνύει την κοινωνική ευαισθησία που διακρίνει την εταιρεία, η οποία δεν είναι μόνο κέρδος αλλά και προσφορά στο κοινωνικό σύνολο.

ΚΕΦ 3.2.3 : ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ NYK (Nippon Yusen Kaisha)

Πέρα από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες , οι οποίες ασχολούνται δραστήρια με την ΕΚΕ, θα προχωρήσουμε και στην περίπτωση ενός διεθνούς κολοσσού της ναυτιλίας ο οποίος έχει τοποθετήσει σε περίοπτη θέση της στρατηγικής του το ζήτημα της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης .

Η περίπτωση της Nippon Yusen Kaisha (NYK) αποτελεί ενδεχομένως πρότυπο για σχεδόν όλες τις ναυτιλιακές στον τομέα της κοινωνικής ευθύνης . Με κινήσεις και πολιτικές αφήνει το στίγμα του μέσα στο χώρο . Το 1885 αποτελεί έτος ορόσημο για τον Ιαπωνικό όμιλο . Μέσα στο πέρασμα των ετών η όλη πορεία της εταιρείας χαρακτηρίζεται από τομές και επαναστατικότητα , αλλά και άμεση προσαρμογή στα δεδομένα της κάθε εποχής . Με την ενσωμάτωση της ΕΚΕ στην λειτουργία του οργανισμού δείχνει το πώς ένας κολοσσός μπορεί να έχει οφέλη από μια κοινωνικά ευαίσθητη πολιτική παραμερίζοντας βραχυπρόθεσμα την έννοια του κέρδους .

Η φιλοσοφία της εταιρείας συγκεντρώνεται στην ακόλουθη φράση “... contributing to the betterment of the society through safe and dependable *monohakobi*²⁵ “. Μέσα από αυτή την φράση μπορεί κάποιος να αντιληφθεί το πώς επιδιώκεται ο συνδυασμός της καλύτερευσης της κοινωνίας με την ταυτόχρονη βελτίωση και ενδυνάμωση της εταιρείας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Για την επιτυχία αυτού του σκοπού έχουν τεθεί οι ακόλουθοι τρεις πυλώνες :

- Διαφανείς διαχείριση
- Ασφαλής και περιβαλλοντικά φιλική δραστηριότητα
- Ασφαλής χώρος εργασίας ο οποίος δίνει την αίσθηση της υπερηφάνειας .

Αυτοί οι τρεις πυλώνες έχουν σαν απώτερο σκοπό να ενσταλάξουν στους εργαζόμενους την κατάλληλη νοοτροπία ούτως ώστε να κερδίσουν την εμπιστοσύνη της κοινωνίας και των μετόχων .

Το 2008 η εταιρεία σχεδίασε το πρόγραμμα “ New Horizon 2010 “ , το οποίο επικεντρώνεται στην ανάπτυξη , την σταθερότητα και την προστασία του περιβάλλοντος . Στο παρακάτω διάγραμμα μπορούμε ευκολότερα να δούμε αυτούς τους τρεις στόχους .

²⁵ Monohakobi: “the goal of business activities is to create a comprehensive logistics group that is world leader the provision of ocean, land, and air services. We call this monohakobi” . Σύμφωνα με τον πρόεδρο της NYK, Mr. Yasumi Kudo . NYK CSR Report 2010 .



Πηγή : NYK CSR Report 2010, p. 7

Με βάση αυτούς διαπιστώνουμε πως η βασική στρατηγική του οργανισμού έχει ενσωματώσει πλήρως την ΕΚΕ και ουσιαστικά στοχεύει στην ενδυνάμωση της για να επιτευχθεί η βελτίωση της του επιπέδου της εταιρείας. Μέσα στην στρατηγική της εντάσσονται σχεδόν όλοι οι στόχοι της κοινωνικής ευθύνης. Νομική συμμόρφωση με τους διεθνείς κανόνες, δίκαιο εμπόριο, ενστάλαξη εμπιστοσύνης προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, ασφάλεια στη λειτουργία της εταιρείας, προστασία του περιβάλλοντος, προστασία και σεβασμός των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, προστασία των δικαιωμάτων των εργαζομένων και ενδυνάμωση του αισθήματος συνεργασίας και δράσεις ενάντια στην διαπλοκή και την διαφθορά.

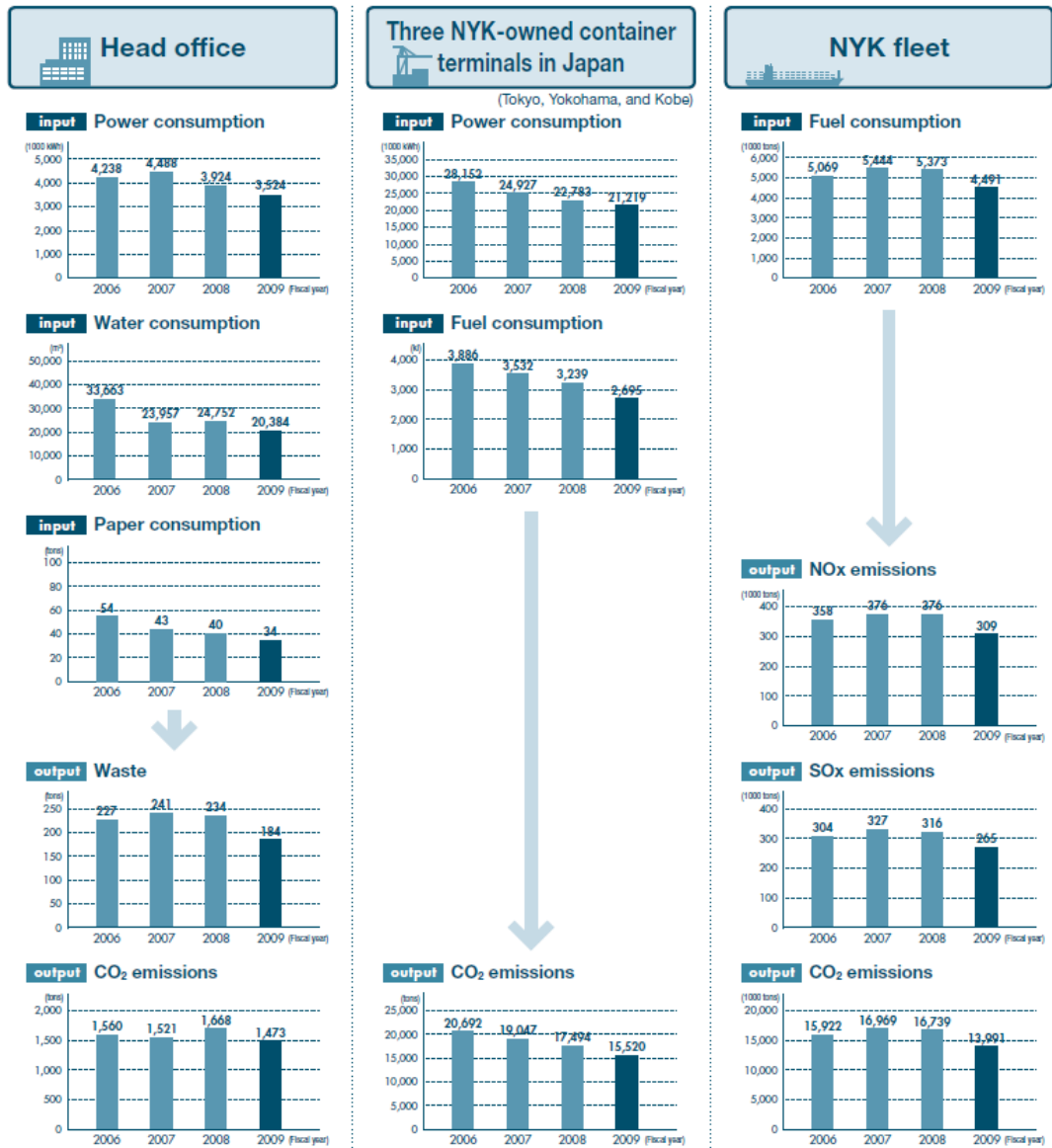
Η μελέτη των δραστηριοτήτων της εταιρείας θα μπορούσε να μας δείξει πως όλα τα παραπάνω αποτελούν την ραχοκοκαλιά της NYK. Σε όλο το φάσμα της λειτουργίας της διαφαίνεται η χρήση όλων αυτών των στόχων.

Στον τομέα του περιβάλλοντος, ο οποίος αποτελεί ίσως τον πιο σημαντικό, ένας από τους κεντρικούς στόχους είναι η δημιουργία μέχρι το 2030 του “Eco Ship” το οποίο θα έχει ενεργή προσφορά στο να γίνει η αρχή για την προώθηση και κατασκευή πλοίων τα οποία θα είναι φιλικότερα ως προς το περιβάλλον. Η ηλιακή και αιολική ενέργεια, καθώς και η χρήση συστημάτων εξοικονόμησης ενέργειας θα μπορούσε να οδηγήσει στην κατά 69% μείωση των εκπομπών ρύπων, σύμφωνα με το πρόγραμμα. Βέβαια, αυτό δεν είναι το μόνο που χαρακτηρίζει την περιβαλλοντική πολιτική του NYK. Υπάρχει ένα ολόκληρο σύστημα λειτουργίας των πλοίων το οποίο έχει σαν απώτερο στόχο την μικρότερη δυνατή επιβάρυνση του περιβάλλοντος.

Καλύτερη διαχείριση του έρματος (ballast), πιο χρηστή χρήση των καυσίμων είναι κάποιες από τις δράσεις που ακολουθούνται και για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και για την αύξηση των κερδών του ομίλου. Μέσα από το παρακάτω διάγραμμα βλέπει κανείς και το πώς υπάρχει άμεση σχέση μεταξύ της

λειτουργίας του NYK και της περιβαλλοντικής πολιτικής, βασικό μέλημα της οποίας είναι η ασφαλής μεταφορά των αγαθών με τις λιγότερες συνέπειες στο περιβάλλον.

Έχοντας προχωρήσει ένα βήμα μπροστά ο όμιλος έχει ενσταλάξει την περιβαλλοντική συνείδηση και στους υπαλλήλους των επίγειων επιχειρήσεων. Με το πρόγραμμα ανακύκλωσης και προστασίας του περιβάλλοντος έχει κατορθώσει να εξοικονομήσει σημαντικούς πόρους από την κατανάλωση νερού μέχρι την χρήση χαρτιού για τις εργασίες στα γραφεία. Τα παρακάτω στοιχεία φανερώνουν του λόγου το αληθές.



Πηγή : NYK CSR report 2010 , p. 41 I

Με βάση τα στοιχεία γίνεται φανερό πως πέρα από τον στόλο και τις εκπομπές ρύπων ο όμιλος ενδιαφέρεται και με δράσεις κερδίζει από την σωστή εφαρμογή μέρους της κοινωνικά υπεύθυνης πολιτικής. Τα νούμερα από πίσω τους κρύβουν κερδισμένα

δολάρια τα οποία είναι κρίσιμα για την λειτουργία της κάθε επιχείρησης και ειδικά των ναυτιλιακών σε αυτά τα επίπεδα που βρίσκεται η αγορά .

Οι πολιτικές όμως για την προστασία του περιβάλλοντος θα ήταν άχρηστες αν δεν υπήρχε και το κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό να τις εφαρμόζει . Ο NYK έχει επενδύσει σημαντικά κεφάλαια στην ασφάλεια και την εκπαίδευση του προσωπικού του . Έχοντας ένα ευρύ πλαίσιο εκπαίδευσης προσπαθεί να βελτιώσει τις ικανότητες των εργαζομένων ούτως ώστε να επιτύχουν τα μέγιστα δυνατά αποτελέσματα με τις όσο το δυνατόν μικρότερες συνέπειες . Ένα σύνολο εκπαιδευτικών σεμιναρίων , αλλά και προγράμματα εκπαίδευσης σε διάφορους τομείς στο Singapore Training Center αποτελούν την βάση για την βελτίωση των ναυτικών και του υπαλληλικού προσωπικού . Μέσα από αυτό το πρόγραμμα ενισχύεται το αίσθημα ασφάλειας που πρέπει να υπάρχει στη λειτουργία της εταιρείας , καθώς και οι τρόποι αντιμετώπισης διαφόρων κρίσεων . Επιπλέον ενισχύονται και οι γνώσεις πάνω σε νέες τεχνολογίες , αλλά και πρακτικές ελέγχου και διαχείρισης . Πέρα από την εμπειρία που αποκτούν οι εργαζόμενοι , μπαίνουν και στην διαδικασία ενίσχυσης του «κοινού» πνεύματος που πρέπει να υπάρχει στην κάθε επιχείρηση . Οι υπάλληλοι ανταλλάσσουν γνώσεις και εμπειρίες μεταξύ τους και έτσι μπορούν να δουν με μεγαλύτερη καθαρότητα ενδεχόμενα προβλήματα του μέλλοντος . Η γνώση για την διαχείριση και έρευνα δίνουν ώθηση στις δραστηριότητες του NYK και με αυτό τον τρόπο συμβάλουν στην βελτίωση των σχέσεων εμπιστοσύνης με το κοινό, αλλά και τους μετόχους της εταιρείας .

Πέρα από την εκπαίδευση οι εργαζόμενοι – εταιρεία έχουν σαν σκοπό την ενδυνάμωση της σχέσης τους με την παγκόσμια κοινότητα, αλλά και με τις τοπικές κοινωνίες . Μόνο τυχαίο δεν μπορεί να είναι το γεγονός ότι κάθε χρόνο πραγματοποιούνται δωρεές με χρηματική ή μη μορφή σε ευπαθείς ομάδες σε διάφορες χώρες ανά τον κόσμο . Αυτό όμως δεν γίνεται με στόχο απλά την επιδοκιμασία της ενέργειας αυτής καθεαυτής . Απώτερος σκοπός είναι η ενδυνάμωση των σχέσεων με τις διάφορες τοπικές κοινωνίες , η οποία μπορεί να αποτελέσει τη βάση για μια αμοιβαίως αποδεκτή και επικερδής συνύπαρξη .

Χαρακτηριστικές είναι οι δωρεές σε ποδήλατα στο Αφγανιστάν , σε φάρμακα στην Τανζανία , καθώς και σε σχολικά είδη στα παιδιά του Αφγανιστάν και σε διάφορες χώρες της Ν.Α Ασίας όπως το Λάος , η Ταϊλάνδη , η Μιανμάρ κ.α. Επίσης έχουν σταλεί και διάφορα σημαντικά ποσά σε χώρες του κόσμου μετά από μεγάλες φυσικές καταστροφές , όπως στην Αιτή μετά τον καταστροφικό σεισμό στις αρχές του 2010 .

ΚΕΦ 3.3 : ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Σε προηγούμενη ανάλυσή μας αναφερθήκαμε σε δύο μεγάλες και σημαντικές εταιρείες του κλάδου την Tsakos shipping & Trading S.A. και την Enterprises Shipping & Trading S.A. Με τις υπόλοιπες όμως τι γίνεται;

Ένα μεγάλο μέρος από τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, αν όχι όλες, δε δραστηριοποιούνται σχεδόν καθόλου στον τομέα της ΕΚΕ. Όπως έχει ήδη αναφερθεί αντιμετωπίζουν τα θέματα της κοινωνικής ευθύνης με επιφανειακό τρόπο και κυρίως λόγω της « μόδας» που κυκλοφορεί τα τελευταία χρόνια στην παγκόσμια αγορά για κοινωνική συνείδηση των εταιρειών. Κανένας όμως δεν μπορεί να υποστηρίξει πως οι εταιρείες αδιαφορούν εντελώς για τον κοινωνικό τους περίγυρο.

Το 1983 ένα μεγάλο κομμάτι της ελληνικής ναυτιλίας ίδρυσε έναν οργανισμό που κύριο μέλημά του θα ήταν η προώθηση της οικολογικής συνείδησης και η προστασία του περιβάλλοντος. Η Helmera αποτελεί κάτι το πρωτοποριακό για την Ελλάδα, αλλά και παγκοσμίως. Ιδρύθηκε σε μια εποχή κατά την οποία η οικολογική συνείδηση προσπαθούσε να βρει χώρο στην κοινωνία. Μια κοινωνία η οποία ασχολούνταν μόνο με το κέρδος και αδιαφορούσε για τις συνέπειες που είχε η προσπάθεια απόκτησής του. Σήμερα το κέρδος είναι πάλι στην πρώτη γραμμή, αλλά πλέον υπολογίζετε η κάθε κίνηση για τις συνέπειες που θα έχει στο ευρύτερο περιβάλλον, οικονομικό, πολιτιστικό, ηθικό, φυσικό.

Μέσω της Helmera εφαρμόζετε από τις εταιρείες μια πολιτική ποιότητας για τη ναυτιλία. Το Ναυτιλιακό Επιμορφωτικό Κέντρο που λειτουργεί στα πλαίσια της Helmera αποτελείτε από ένα πλήθος ελληνικών εταιρειών της ναυτιλίας, ναυτικούς, αλλά και απλά μέλη που θέλουν να συνδράμουν σε αυτό το έργο. Σκοπός αυτού του κέντρου είναι η πληροφόρηση πάνω στη ναυτιλία και η ενημέρωση των συμμετεχόντων, ούτως ώστε να καλλιεργηθούν δύο πράγματα: η περιβαλλοντική συνείδηση και το πνεύμα ασφάλειας στη ναυτιλία. Δύο πολύ σημαντικοί παράγοντες για τη δημιουργία μιας στερεής βάσης πάνω στην οποία θα στηριχθεί η δημιουργία και η ανάπτυξη μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Άλλωστε είναι χαρακτηριστικό το motto Helmera : «Ασφαλή πλοία σε καθαρές Θάλασσες».

Εν συνεχεία το επιμορφωτικό κέντρο έχει προχωρήσει και στη δημιουργία ενός ευρύτατου δικτύου συνεργασίας με κυβερνητικούς και μη φορείς παγκοσμίως. Σκοπός τους είναι η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και η ασφάλεια στη θάλασσα. Μέσω αυτού του δικτύου, αλλά κυρίως μέσω των ιδίων των συμμετεχόντων η Helmera έχει δημιουργήσει μια τεράστια βάση δεδομένων. Αυτή περιέχει στοιχεία με περιστατικά στη θάλασσα, ελλείψεις πλοίων, κρατήσεις πλοίων του παγκόσμιου στόλου, αλλά και αυτού με ελληνική σημαία. Στόχος αυτής της συλλογής πληροφοριών είναι να υπάρχει συνεχής ενημέρωση για τα τεκταινόμενα και τα προβλήματα που εμφανίζονται στο χώρο της ναυτιλίας. Συνεπώς θα είναι πιο εύκολος ο εντοπισμός των αδύνατων σημείων πάνω στη λειτουργία των εταιρειών και η διόρθωση των λαθών.

Επιπλέον διοργανώνονται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σεμινάρια, 20 τριήμερα και 6 μονοήμερα, που στόχο έχουν να κινητοποιήσουν και να ενημερώσουν τους ενδιαφερόμενους για το οξύτατο, πλέον, περιβαλλοντικό πρόβλημα. Αυτό το εθελοντικό επιμορφωτικό πρόγραμμα μέσω των σεμιναρίων διδάσκει ουσιαστικά το περιβαλλοντικό πνεύμα στη διαχείριση και λειτουργία του πλοίου, καθώς και την συνειδητοποίηση της σημασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος για τον πλανήτη. Η χρηστή διαχείριση του θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν σταματάει εκεί, αλλά περνάει και στο στάδιο του καθαρισμού των ακτών. Στο πλαίσιο αυτό συμμετέχουν εθελοντές από τις εταιρείες-μέλη της Helmera. Χαρακτηριστικό είναι και το γεγονός ότι το 2008 καθαρίστηκαν 60 χλμ. Παραλιών από 2155 εθελοντές οι οποίοι συνέλεξαν 16 τόνους απορριμμάτων. Αν και η δράση αυτή εντάσσεται μέσα στο πλαίσιο δραστηριοτήτων της Helmera, εταιρείες, τα ονόματα των οποίων κρίνεται σκόπιμο να μην αναφερθούν, χρησιμοποιούν και διαφημίζουν αυτή τη δράση ως στρατηγική για την ΕΚΕ. Ενδεχομένως έμμεσα να ισχύει, αλλά σίγουρα δεν είναι αυτόνομη και σοβαρή στρατηγική, παρά επιφανειακή και καιροσκοπική χρήση του όρου της ΕΚΕ που ουσιαστικά δεν παρέχει κανένα όφελος στην εταιρεία.

Η Helmera στα πλαίσια της λειτουργίας της εφαρμόζει και το αποκαλούμενο « Ετήσιο Ανανεούμενο Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα». Σκοπός αυτού του προγράμματος είναι να υπάρχει συνεχής ενημέρωση και ουσιαστικά συμπληρωματική εκπαίδευση των ελλήνων αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού σύμφωνα με το STCW (Standards of Training Certification and Watchkeeping) .Αυτό προβλέπει την εκπαίδευση των ναυτικών πάνω σε θέματα πυρκαγιάς πάνω στο πλοίο, πρώτων βοηθειών, τεχνικές επιβίωσης και προσωπικής ασφάλειας, αλλά και κοινωνικής ευθύνης στη συμπεριφορά των πληρωμάτων. Υπάρχει συνεχής επίβλεψη για την ποιότητα της γνώσης και τα αποτελέσματα της εκπαίδευσης. Με τον τρόπο αυτό γνωστοποιούνται νέες πληροφορίες που καλύπτουν το ευρύ φάσμα θεμάτων που αφορούν την ασφάλεια πάνω στο πλοίο.

Επίσης μέσω του προγράμματος οι έλληνες αξιωματικοί έχουν την ευκαιρία να παρακολουθούν συνεχώς τις νέες τάσεις που υπάρχουν σε συγκεκριμένους τομείς. Η ναυτική τεχνολογία και καινοτομία, η λειτουργία και συντήρηση του πλοίου και τα πρότυπα ικανότητας του προσωπικού του πλοίου είναι μερικοί από τους τομείς που απασχολούν τους ναυτικούς. Επιπλέον γίνονται σεμινάρια ανάλυσης ναυτικών ατυχημάτων που σκοπό έχουν να αναδείξουν τα λάθη και να εντοπίσουν τις λύσεις στα προβλήματα. Άλλο σημαντικό στοιχείο είναι και η ανάλυση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων πλοίων από εταιρείες μέλη. Οι επιθεωρήσεις διενεργούνται από την Αμερικάνικη Ακτοφυλακή, EMSA, MOU και άλλους οργανισμούς. Τα αποτελέσματα είναι χρήσιμα γιατί ο καθένας μπορεί να δει τις παραλήψεις αλλά και τις βελτιώσεις που μπορεί να επιτύχει στο πλοίο του.

Τέλος, η Helmera μέσω του εκπαιδευτικού προγράμματος παρακολουθεί τις τελευταίες εξελίξεις που αφορούν την ναυτιλιακή νομοθεσία παγκοσμίως. Η συμμετοχή της στις εργασίες διαφόρων επιτροπών προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος (MEPC), ναυτικής ασφάλειας (MSC) και τον IMO της δίνει τη

δυνατότητα συνεχούς ενημέρωσης. Συνεπώς κανένα από τα μέλη δεν υστερεί σε σχέση με τις παγκόσμιες αλλαγές που διαδραματίζονται και αφορούν την ναυτιλιακή νομοθεσία και όχι μόνο.

Η Helmera 10 χρόνια μετά την ίδρυση της προχώρησε και στη σύσταση της παιδικής Helmera . Η παιδική Helmera έχει σαν στόχο να δραστηριοποιήσει ένα πολύ ευαίσθητο και σημαντικό παράγοντα της κοινωνίας, τα παιδιά. Κατά γενική ομολογία τα παιδιά αποτελούν το μέλλον της ανθρωπότητας. Μέσω της παιδικής Helmera αυτά αποκτούν περιβαλλοντική συνείδηση και δραστηριοποιούνται πάνω σε εθελοντική βάση για την προστασία του περιβάλλοντος. Συμμετέχουν ετησίως σε διάφορα forum τα οποία έχουν σαν στόχο να διαδώσουν την ανάγκη για μεγαλύτερο ενδιαφέρον πάνω σε θέματα που αφορούν τον πλανήτη. Με την οργάνωση αυτής της δράσης επιτυγχάνεται η δημιουργία συνετών και συνειδητοποιημένων πολιτών που στο μέλλον θα πάρουν την οικονομία και την κοινωνία στα χέρια τους και ενδεχομένως να αντιμετωπίσουν με μεγαλύτερη ευαισθησία τα παγκόσμια κοινωνικά θέματα. Θέματα τα οποία ήρθαν στο προσκήνιο με τον χειρότερο τρόπο λόγω της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης.

Το συμπέρασμα που βγαίνει από τα παραπάνω είναι πως ενώ δεν εφαρμόζετε καμιά οργανωμένη πολιτική για ολόκληρο το φάσμα της ΕΚΕ, παρόλα αυτά υπάρχει ενδιαφέρον και δραστηριοποίηση όσον αφορά το περιβαλλοντικό ζήτημα και σχετικά το θέμα της επιπλέον εκπαίδευσης. Αυτό αποτελεί μια καλή αρχή, αλλά σίγουρα δεν μπορεί να ενταχθεί στις σοβαρές προσπάθειες που οφείλει να κάνει η κάθε εταιρεία και αφορούν την κοινωνική ευθύνη. Πληθώρα εταιρειών με πρόσχημα τη συμμετοχή τους σε τέτοιου είδους οργανισμούς αναφέρουν την ΕΚΕ ως ενταγμένη στη στρατηγική της εταιρείας. Μάλιστα χρησιμοποιούν ένα ευρύ και γενικόλογό θεωρητικό πλαίσιο για να αναδείξουν τη σοβαρότητα με τη οποία αντιμετωπίζουν την κατάσταση. Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση της εταιρείας Α, το όνομα της οποίας δεν θα αναφέρουμε, η οποία διαφήμιζε στα ΜΜΕ την προσπάθειά της για καθαρισμό των ακτών μέσω του προγράμματος της Helmera ως δική της δράση που εντάσσεται στην κοινωνική της ευαισθητοποίηση και της ΕΚΕ. Από την άλλη πλευρά η ίδια εταιρεία μέσω ενός προγράμματος ανακύκλωσης που εφαρμόζει φανερώνει τη διάθεσή της να οργανωθεί και να παράγει αποτελέσματα πάνω σε αυτά τα ζητήματα. Τα παρακάτω στοιχεία φανερώνουν αυτό το οποίο μπορεί να αποτελέσει μία βάση για την σοβαρή αντιμετώπιση της ΕΚΕ από την εταιρεία. Το ερώτημα όμως που πρέπει να μας απασχολήσει είναι γιατί ενώ υπάρχει συνειδητοποίηση της ουσίας του ζητήματος, αυτό αντιμετωπίζεται επιπόλαια και χωρίς ουσιαστικό αντίκτυπο; Η απουσία χρημάτων, κυρίως αυτή την περίοδο, είναι σημαντική αλλά δεν αποτελεί δικαιολογία. Πριν από την κρίση όλες είχαν μεγάλα έσοδα, γιατί τότε δεν δημιούργησαν το κατάλληλο πλαίσιο για την ΕΚΕ; Προφανώς γιατί το κέρδος είναι πάνω από όλα. Έχει ήδη αναλυθεί το πόσο μπορεί να ευνοήσει μια εταιρεία η ΕΚΕ σε βάθος χρόνου και πως μπορεί να την προστατέψει από καταστροφικά λάθη. Τώρα όσον αφορά ειδικά τις ναυτιλιακές εταιρείες και αυτές έχουν μερίδιο στην κερδοφορία μέσω των ευκαιριών που μπορεί να προσφέρει ένα οργανωμένο σχέδιο

εταιρικής κοινωνικής ευθύνης. Το μόνο που απομένει είναι να κατανοήσουν την χρησιμότητα της ΕΚΕ για αυτές.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

ΚΕΦ 4 : ΕΙΝΑΙ ΧΡΗΣΙΜΗ Η ΕΚΕ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ?

Η μέχρι τώρα ανάλυση έχει φέρει στην επιφάνεια πολλές περιπτώσεις ναυτιλιακών εταιρειών που χρησιμοποιούν την εταιρική κοινωνική ευθύνη για την προώθησή τους. Υπάρχουν όμως και πολλές αντίθετες περιπτώσεις που ουσιαστικά αδιαφορούν για κάποιες, πέρα από τους κανονισμούς, δράσεις. Η κατάσταση αυτή δημιουργεί εύλογα ερωτήματα για το βαθμό της χρησιμότητας της ΕΚΕ στη ναυτιλία. Τελικά αποδίδει; Αν όχι, γιατί την υιοθετούν αρκετές ναυτιλιακές; Αν ναι, για πιο λόγο και οι υπόλοιπες δεν ακολουθούν αυτό το δρόμο; Η απάντηση ούτε εύκολη, αλλά ούτε άμεση μπορεί να είναι.

Η ναυτιλία είναι μια παγκόσμια βιομηχανία η οποία δεν έχει άμεση επαφή με τους καταναλωτές. Οι πελάτες της είναι παραγωγοί και έμποροι που θέλουν να μεταφέρουν τα προϊόντα τους. Για το λόγο αυτό δεν έχει και αντίκρισμα η επένδυση σε διαφήμιση και δράσεις που επηρεάζουν τους καταναλωτές άμεσα. Στόχος των ναυτιλιακών είναι η διατήρηση της ρευστότητας και η όσο το δυνατόν χαμηλού κόστους υπηρεσίες. Αυτοί οι δύο παράγοντες παρέχουν και τη δυνατότητα να παραμείνει κανείς σε αυτή τη δύσκολη αγορά. Η ποιότητα και η ασφάλεια ενδιαφέρουν την πλειοψηφία μόνο αν μπορούν να τους προσφέρουν νέες αγορές και χαμηλό κόστος, αν και τα τελευταία χρόνια αυτή η κατάσταση έχει αλλάξει προς όφελος την ποιότητας και της ασφάλειας.

Στο παρελθόν η κατάσταση αυτή οδηγούσε σε πολλές εκπτώσεις όσον αφορά κυρίως την ασφάλεια και είχε αρνητικά αποτελέσματα (ατυχήματα, ρύπανση κ.α.) τα οποία επηρέαζαν αρνητικά τη φήμη και ολόκληρου του κλάδου. Πλέον τα πράγματα έχουν αλλάξει, καθώς οι διεθνείς οργανισμοί έχουν επιβάλλει κανονισμούς οι οποίοι είναι αρκετά απαιτητικοί σε θέματα ασφάλειας και περιβάλλοντος. Παρόλα αυτά ακόμη και σήμερα αρκετοί επιλέγουν τις εκπτώσεις ούτως ώστε να επιτύχουν μεγαλύτερο κέρδος. Ο IMO (International Maritime Organization) έθεσε σε ισχύ τον ISM Code (International Safety Management Code) στην προσπάθεια να περιορίσει τις αρνητικές συνέπειες των ναυτιλιακών. Ο ISM Code με το αυστηρό πλαίσιο που έχει, προσφέρει το πλεονέκτημα της ασφάλειας, η οποία έχει γίνει βίωμα για τους υπαλλήλους μειώνοντας με αυτό τον τρόπο το κόστος λειτουργίας. Επιπλέον διατηρεί τη φήμη της εταιρείας, πράγμα πολύ σημαντικό για τη ναυτιλία. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείτε μια παρέκκλιση από τους κανόνες, η οποία είναι αρνητική για τον κλάδο. Όχι μόνο δεν αναλαμβάνουν δράσεις πέρα από τους κανόνες, αλλά αδιαφορούν και για τους ήδη υπάρχοντες. Στην περίπτωση αυτή σίγουρα δεν μπορεί κάποιος να μιλάει για κοινωνικά υπεύθυνη εταιρική διακυβέρνηση. Γιατί όχι, όμως;

Όπως έχει ήδη αναφερθεί η ΕΚΕ έχει κάποια οφέλη για τις εταιρείες που την εφαρμόζουν. Το πρώτο και το κυριότερο είναι η βελτιωμένη φήμη και η αξιοπιστία στις αγορές. Επίσης υπάρχει ο έλεγχος των κινδύνων που προέρχονται από την αδιαφάνεια. Το κόστος είναι χαμηλότερο λόγω της τεχνολογικής προόδου στην

προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και τα έξοδα για την υγεία των εργαζομένων μέσω της ασφάλισης και του υγιούς εργασιακού περιβάλλοντος. Επιπλέον εμφανίζετε μια σημαντική βελτίωση της σχέσης με τους επενδυτές, η οποία μπορεί να προσφέρει νέες ευκαιρίες και αύξηση των κερδών.

Οι ναυτιλιακές είδαμε πως κατά κύριο λόγο ενδιαφέρονται για μειωμένο κόστος, αύξηση των κερδών και ρευστότητα. Με μια πρώτη ματιά η ΕΚΕ μπορεί να φανεί αρκετά χρήσιμη καθώς παρέχει τη δυνατότητα για βελτίωση και στους τρεις τομείς ενδιαφέροντος.

A) ΚΟΣΤΟΣ

Το κόστος μιας ναυτιλιακής εταιρείας εντοπίζεται κυρίως στη λειτουργία των πλοίων της και των διοικητικών υπηρεσιών. Όσον αφορά την πρώτη περίπτωση σημαντικά είναι τα λειτουργικά έξοδα λόγω εφοδίων, πετρελαίων και συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανόνες, οι οποίοι επιβάλλουν αρκετά σημαντικούς περιορισμούς και προϋποθέσεις για την εύρυθμη, ασφαλή και περιβαλλοντικά σωστή λειτουργία του πλοίου. Μη συμμόρφωση με αυτούς έχει σαν αποτέλεσμα υψηλότερη ασφάλιση ή και απουσία αυτής, γεγονός το οποίο μπορεί να αποβεί καταστροφικό για την ύπαρξη της εταιρείας.

Υπάρχουν αρκετά παραδείγματα στη σύγχρονη ναυτιλιακή ιστορία όπου εταιρείες ζημιώθηκαν αρκετά ή και καταστράφηκαν από ατυχήματα λόγω πλημμελούς τήρησης των διεθνών ναυτιλιακών κανονισμών. Αυτό παρατηρείτε κυρίως στους μικρούς πλοιοκτήτες οι οποίοι προσπαθούν να μειώσουν από παντού το κόστος λειτουργίας. Σύμφωνα με έρευνα του OECD (Organization for Economic Co-operation and Development) αυτές οι εταιρείες έχουν όφελος 13% με 15%²⁶. Τι γίνεται όμως αν υπάρξει ατύχημα σε αυτές τις περιπτώσεις; Το ρίσκο είναι εξαιρετικά υψηλό καθώς θα κληθούν να πληρώσουν τεράστιες αποζημιώσεις.

Η εταιρική κοινωνική ευθύνη όμως είναι και πέρα από τους κανόνες. Θα μπορούσαν οι ναυτιλιακές να εφαρμόσουν εσωτερικούς κανονισμούς οι οποίοι θα βελτιώνουν επιπλέον την κατάσταση. Για παράδειγμα οι τεχνολογικές καινοτομίες δίνουν τη δυνατότητα αποφυγής περιβαλλοντικής ρύπανσης από τα πλοία, το κόστος της οποίας είναι πολύ μεγάλο. Το Eurosif (European Social Investment Forum) πραγματοποίησε έρευνα το 2008 και την παρουσίασε τον Φεβρουάριο του 2009 η οποία αναφέρει πως οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν οικονομικό ρίσκο εξαιτίας του περιβαλλοντικού κόστους. Με βάση τα αποτελέσματά της, το 2020 το κόστος από την οικολογική καταστροφή που θα επιβαρύνει τις εταιρείες θαλασσιών μεταφορών αγγίζει τα 268 δις.\$²⁷. Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα την μείωση του τζίρου (EBITDA)²⁸ κατά 69%. Συνεπώς γίνεται κατανοητό πως όχι μόνο πρέπει να ακολουθηθούν οι κανόνες, αλλά είναι αναγκαία και η επιπλέον δράση αν θέλουμε να

²⁶ Irene Fafaliou, Maria Lekakou, Ioannis Theotokas, " Is the European shipping industry aware of corporate social responsibility? The case of the Greek-owned short sea shipping companies". , 2005.

²⁷ www.Socialfund.com, " Report Finds that Shipping Companies Face Financial Risks", February 2009.

²⁸ Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization.

μην επιβαρυνθούμε με αυτές τις τεράστιες ζημίες. Οι ζημίες δεν είναι μόνο αυτές που πρέπει να πληρωθούν, αλλά και αυτές που ενδεχομένως να πληρωθούν λόγω αδιαφορίας. Γίνετε φανερό πως μια στρατηγική βασισμένη στην ΕΚΕ βοηθάει στην προστασία από τέτοιου είδους καταστάσεις και μειώνει και το κόστος. Επίσης μείωση του κόστους, άμεση κιάλας, μπορεί να επιτευχθεί μέσω και της εφαρμογής προγράμματος ανακύκλωσης εντός των διοικητικών υπηρεσιών. Η παγκόσμια αγορά βρίθει παραδειγμάτων από εταιρείες-κολοσσούς οι οποίες ωφελήθηκαν από την ανακύκλωση χαρτιού, υλικών υπολογιστών και ανακύκλωσης νερού.

Εξοικονόμηση μπορεί να επιτευχθεί και στις διοικητικές υπηρεσίες. Η δημιουργία υγιούς, από κάθε άποψη, εργασιακού περιβάλλοντος μπορεί να βοηθήσει περεταίρω στη μείωση του κόστους. Άτομα τα οποία δρουν σε φυσιολογικές συνθήκες φέρουν καλύτερα αποτελέσματα και μειώνουν τους κινδύνους του οργανισμού. Υγιές περιβάλλον σημαίνει χαμηλότερα κόστη για την υγεία των εργαζομένων, αλλά και παραγωγή καινοτόμων ιδεών που οδηγούν σε κερδοφόρες λύσεις. Όπως έχει ήδη αναφερθεί οι ίδιοι οι υπάλληλοι θα βοηθήσουν και θα προστατέψουν την εταιρεία από διάφορους κινδύνους. Ένα τέτοιο περιβάλλον αφήνει μικρά περιθώρια για την ανάπτυξη και φαινομένων διαφθοράς στου κόλπους της ναυτιλιακής, γεγονός το οποίο θα ήταν αρνητικό για τα κέρδη της εταιρείας, αλλά κυρίως για τη φήμη της.

Η δημιουργία αυτού του περιβάλλοντος είναι προϊόν επιπλέον εκπαίδευσης, κάτι το οποίο σύμφωνα με τον Allan Graveson (Senior National Secretary Nautilus UK) το κάνουν πολύ λίγες εταιρείες του ναυτιλιακού κλάδου²⁹. Αυτή η έλλειψη επενδύσεων στο ανθρώπινο δυναμικό είναι που εν τέλει στοιχίζει σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως σύμφωνα με τα P&I Clubs η πληθώρα των ατυχημάτων είναι αποτέλεσμα του ανθρώπινου παράγοντα και κυρίως της έλλειψης κατάλληλης εκπαίδευσης. Εκπαίδευση όμως, πέρα από το κομμάτι των πληρωμάτων, χρειάζονται και τα μέλη των διοικητικών υπηρεσιών. Έρευνες που διενεργήθηκαν το 2005 δείχνουν πως στο μέλλον θα υπάρχει έλλειμμα στελεχών, ενώ αυτοί που θα υπάρχουν δε θα πληρούν στο έπακρο τις ποιοτικές προϋποθέσεις. Συνεπώς είναι ευθύνη κυρίως των εταιρειών να επενδύσουν στην εκπαίδευσή τους, διότι μαζί με τη φήμη το ανθρώπινο δυναμικό αποτελούν τα κύρια περιουσιακά στοιχεία των ναυτιλιακών. Θα ήταν λάθος αν τα πράγματα αφεθούν, διότι οι ελλείψεις θα είναι πιο έντονες στο μέλλον κυρίως σε υψηλού ρίσκου και υψηλής αξίας τομείς. Σίγουρα δεν είναι εποχές για ανούσια έκθεση σε κινδύνους.

Πολλές εταιρείες προσπαθούν να επενδύσουν στο ανθρώπινο δυναμικό παίρνοντας υπαλλήλους και στελέχη από ανταγωνίστριες εταιρείες. Η απουσία ουσιαστικής επένδυσης στο δυναμικό τους πολύ πιθανόν να τους στοιχήσει είτε άμεσα, είτε στο μέλλον. Η σύγχρονη ναυτιλία με τις μεγάλες απαιτήσεις, τους διεθνείς κανόνες ασφάλειας και την παγκοσμιοποιημένη αγορά αποτελεί μια πρόκληση. Υπάρχει απαίτηση για άτομα με εμπειρία και βαθιά γνώση του χώρου, όμως αυτά δεν είναι

²⁹ Allan Graveson, "Quality Personnel-Investment or Cost". 2nd International Scientific Maritime Conference: Frederick University, "Human Resources in the Shipping Industry: New Trends and Challenges in the 21st Century", 21-22 November 2008.

αρκετά για να καλύψουν τις ανάγκες ολόκληρου του κλάδου. Η επιπλέον επένδυση στην εκπαίδευση των στελεχών αποτελεί δράση της ΕΚΕ. Οι εταιρείες θα πρέπει να καταλάβουν πως δεν είναι άλλη μια σπατάλη χρόνου και χρήματος. Αποτελεί την απαρχή της βελτίωσης των συνθηκών του μέλλοντος. Η γνώση που θα αποκτήσουν είναι και αυτή που θα χρησιμοποιήσουν προς όφελος της εταιρείας αργότερα.

B) ΚΕΡΔΗ-ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ

Προχωρώντας, η ανάλυση θα επικεντρωθεί στο κέρδος μιας ναυτιλιακής από την εφαρμογή της ΕΚΕ και ποια τα οφέλη στη ρευστότητά της.

Η βασική πηγή εσόδων μιας ναυτιλιακής είναι τα ποσά που αποκομίζει από τα συμβόλαια ναυλώσεως των πλοίων της. Όσο υψηλά και να είναι αυτά αν τα κόστη δεν είναι χαμηλά, τότε δεν υπάρχει η αναμενόμενη κερδοφορία για την επιχείρηση. Αρχικά, όπως είδαμε και προηγουμένως, τα κέρδη αυξάνονται με την μείωση του κόστους. Μπορούν όμως να αυξηθούν και με την αύξηση των εσόδων. Αυτό αποτελεί διαρκή στόχο των διευθυντικών στελεχών των εταιρειών και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα επίπεδα της αγοράς, όπως είδαμε και πιο πριν. Πως όμως η ΕΚΕ μπορεί να επηρεάσει την κερδοφορία μιας ναυτιλιακής και σε ποιο βαθμό ;

Σύμφωνα με την CSR Europe, αρκετές μελέτες έχουν δείξει ότι μια στρατηγική δεσμευμένη με την ΕΚΕ βελτιώνει τη συνολική απόδοση μιας εταιρείας μακροπρόθεσμα, καθώς την κάνει και πιο ελκυστική. Αρκετοί θα αναφέρουν πως αυτό δεν ενδιαφέρει άμεσα τη ναυτιλία, καθώς η ανάγκη για κέρδη δεν αφήνετε για το μέλλον. Όμως όπως πρόσφατα είδαμε η ανάγκη για γρήγορο και βραχυπρόθεσμο κέρδος οδήγησε τις παγκόσμιες αγορές στα τάρταρα. Το γεγονός αυτό δεν άφησε ανεπηρέαστη τη ναυτιλία, η οποία είδε να καταρρέουν τα ναύλα και ως συνέπεια και τα κέρδη. Οι μεγάλες όμως ζημιές προήλθαν και από την έκθεση τους σε αμφιβόλου ποιότητας χρηματοοικονομικά προϊόντα, που είχε σαν σκοπό την γρήγορη και μεγάλη κερδοφορία. Μια πολιτική επικεντρωμένη στην ΕΚΕ το πιθανότερο είναι να απέτρεπε τέτοιου είδους απώλειες και θα βοηθούσε στη διατήρηση των κερδών σε ικανοποιητικά επίπεδα. Αυτό αποτυπώνεται και σε μια έρευνα που διεξήχθη από το Ινστιτούτο Επιχειρηματικής Ηθικής (Institute of Business Ethics), η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα πως οι δημόσια δεσμευμένες επιχειρήσεις σε θέματα ΕΚΕ σημείωσαν κατά μέσο όρο 18% περισσότερα κέρδη σε σύγκριση με τις αδιάφορες εταιρείες³⁰. Αν και η έρευνα δεν αναφέρεται μόνο στη ναυτιλία, είναι ενδεικτική της κατάστασης που μπορεί να διαμορφώσει η επιχειρηματική ηθική ενός οργανισμού και πως μπορεί να αποτρέψει απώλειες από τέτοιου είδους ενέργειες.

Πέρα από τα κέρδη που μπορεί να έχει μια ναυτιλιακή εταιρεία από τη λειτουργία της, γίνετε όπως είδαμε και πιο ελκυστική στις αγορές. Η ελκυστικότητα επηρεάζει τις αποφάσεις των επενδυτών, αλλά και των μελλοντικών πελατών. Έρευνα της Mc Kinsey&Co έδειξε πως οι θεσμικοί επενδυτές είναι διατεθειμένοι να καταβάλλουν

³⁰ Γαλανόπουλος Α. « Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη ως μέσου επίτευξης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στο σύγχρονο επιχειρηματικό περιβάλλον» (Διπλωματική Εργασία) σελ.132

επιπλέον 20% της τιμής σε σχέση με την αξία της μετοχής μιας εταιρείας που εμφανίζει μεγάλο ενδιαφέρον για την ΕΚΕ³¹. Επίσης άλλη έρευνα από την Russell Reynolds κατέληξε πως σχεδόν το 50% των ευρωπαίων και το 61% των αμερικάνων επενδυτών επηρεάζονται σημαντικά ως προς τις επενδυτικές τους αποφάσεις επειδή η εταιρεία για την οποία ενδιαφέρονται παρουσιάζει «υψηλό κοινωνικό προφίλ». Πρόσφατη έρευνα του CSR Europe δείχνει πως οι επενδυτές ενδιαφέρονται έντονα πλέον για θέματα εταιρικής κοινωνικής ευθύνης. Με βάση αυτή την έρευνα οι θεσμικοί επενδύουν καθώς “These companies are actively demonstrating to investors that corporate social responsibility makes good business sense, and the firms are already seeing the benefits it can bring them in terms of risk management and attracting investments.” Όπως υποστηρίζει και Coordinator of CSR Europe Adeline Hinderer³².

Με βάση τις παραπάνω έρευνες γίνεται φανερό πως η επιχειρηματική ηθική είναι κρίσιμη για την πορεία μιας εταιρείας, κυρίως αν είναι εισηγμένη στα διεθνή χρηματιστήρια. Πλέον οι περισσότεροι είναι έτοιμοι να επενδύσουν σημαντικά ποσά σε εταιρείες που κινούνται σοβαρά σε θέματα ΕΚΕ. Η πρόθεση για επένδυση προέρχεται από το γεγονός ότι οι εταιρείες με πολιτική ΕΚΕ έχουν μειωμένο κίνδυνο, εφόσον έχουν επενδύσει χρόνο και χρήμα ούτως ώστε να εξασφαλίσουν από κάθε άποψη της επιχείρησή τους. Αυτό τις κάνει πιο αξιόπιστες σε σχέση με τις υπόλοιπες. Σήμερα μάλιστα και ενώ δεν έχει παρέλθει η περίοδος κρίσης, η ρευστότητα που προσφέρει η επένδυση από τους θεσμικούς είναι αυτή που μπορεί να διαφοροποιήσει μια ναυτιλιακή που πελαγοδρομεί από μία που διαθέτει στερεή βάση και μπορεί να επενδύσει τώρα που η αγορά είναι χαμηλά. Μέσω της χρηματοδότησης από τα χρηματιστήρια, οι ναυτιλιακές μπορούν να χρηματοδοτήσουν και αυτές με τη σειρά τους επενδυτικά προγράμματα και αγορά νέων πλοίων γεγονός το οποίο τους δίνει ένα πλεονέκτημα και καλύτερη θέση στην αγορά.

Στο σημείο αυτό θα αναφερθούμε ίσως στο πιο σημαντικό περιουσιακό στοιχείο των ναυτιλιακών και όχι μόνο. Οι μεγάλοι και παραδοσιακοί πλοιοκτήτες αναφέρουν σε κάθε ευκαιρία πως «το όνομα μας είναι και η μεγαλύτερη περιουσία μας». Η φήμη αποτελεί τον βασικό παράγοντα επιτυχίας ή και αποτυχίας για μια ναυτιλιακή, αλλά και για οποιαδήποτε άλλη εταιρεία. Όταν μια μεγάλη επιχείρηση έχει «καλό όνομα» στην αγορά είναι πιο εύκολο για αυτήν να επιτύχει καλύτερες συμφωνίες, ακόμη και στις χειρότερες γενικές συνθήκες. Υπάρχουν μελέτες κατά καιρούς οι οποίες εμφανίζουν έντονα συσχετισμένη τη φήμη με την οικονομική απόδοση της εταιρείας.

Με δεδομένη τη σημασία της φήμης για μια ναυτιλιακή, εύκολα μπορεί να αντιληφθεί κανείς το πόσο σημαντικός παράγοντας είναι η εταιρική κοινωνική ευθύνη για την ίδια. Η ΕΚΕ ουσιαστικά θέτει τις βάσεις για την απόκτηση ενός σεβαστού, από τους παράγοντες της αγοράς, προσώπου για τις ναυτιλιακές. Μέσω των δράσεων που αναπτύσσονται εξαιτίας της ΕΚΕ η ναυτιλιακή μπορεί να

³¹Γαλανόπουλος Α. « Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη ως μέσου επίτευξης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στο σύγχρονο επιχειρηματικό περιβάλλον» (Διπλωματική Εργασία) σελ.132.

³²www.csreurope.com. “Investors interest in corporate social responsibility on the rise”.

βεβαιώσει την αγορά για την υπευθυνότητα και την συνέπεια με την οποία αντιμετωπίζει κάθε πρόκληση. Η προστασία του περιβάλλοντος, η ασφάλεια στη μεταφορά, η γρήγορη εξυπηρέτηση και η άμεση ενημέρωση, η πάταξη της διαφθοράς κ.α., φανερώνουν μία εταιρεία που έχει πάρει σοβαρά το ρόλο της στην παγκόσμια αγορά. Το όνομα-φήμη που δημιουργεί αυτή η κατάσταση την ευνοεί στην εύρεση νέων αγορών. Στη ναυτιλία όταν μιλάμε για νέες αγορές μιλάμε για νέα και καλύτερα συμβόλαια. Στην περίπτωση μας οι περισσότεροι προμηθευτές και έμποροι θα προτιμήσουν να πληρώσουν κάτι παραπάνω και να εξασφαλισθούν παρά να ρισκάρουν πληρώνοντας αργότερα τα υπερδιπλάσια ποσά από αυτά που εξοικονόμησαν από συμφωνίες με αμφιλεγόμενες ή αδιάφορες εταιρείες. Βέβαια ο καθένας κοιτάζει να επιτύχει τα χαμηλότερα κόστη, αλλά είναι γνωστό τοις πάσι πως « το φθινό είναι εν τέλει και το πιο ακριβό». Το φαινόμενο αυτό παρατηρείτε πιο έντονα σε περιόδους κρίσεων όπως και η σημερινή. Οι ναυτιλιακές εταιρείες με το σοβαρό πρόσωπο είναι και αυτές οι οποίες αντέχουν. Αντιθέτως εταιρείες που κινούνται ευκαιριακά δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν στις δυσκολίες της περιόδου. Σίγουρα η καλή φήμη που προσδίδει σε μια ναυτιλιακή η ΕΚΕ δεν είναι και πανάκεια. Υπάρχουν πολλές περιπτώσεις όπου ναυλωτές επιλέγουν φθηνότερες χρεώσεις αναλαμβάνοντας όμως και το ρίσκο της επιλογής τους. Με αυτό τον τρόπο οι « καλές» εταιρείες ενδεχομένως να χάνουν καλά συμβόλαια. Αυτό όμως θα τις επηρεάσει βραχυπρόθεσμα καθώς έχουν τις αντοχές και την βαρύτητα για να προτιμηθούν από μεγαλύτερους και σοβαρότερους ναυλωτές. Στο σημείο αυτό θα ήταν χρήσιμο να αναφερθεί και η δήλωση του διευθυντή της COSCO, Mr Hsu, ο οποίος αναφέρει «πως οι κινεζικές εταιρείες χρειάζονται την ΕΚΕ και τη φήμη που τους προσδίδει για να μπουν πιο δυναμικά στις διεθνείς αγορές»³³. Με τη δήλωση αυτή γίνεται πέρα ως πέρα ξεκάθαρο πως η ΕΚΕ δίνει την ευκαιρία για διεύρυνση του πεδίου δράσης ακόμη και ναυτιλιακών εταιρειών, αντίθετα με τις προβλέψεις πολλών που θέλουν την ΕΚΕ ως σπατάλη χωρίς αντίκρισμα. Είναι απαραίτητο να δει κανείς ξεκάθαρα πως μόνο να προσφέρει έχει μια πολιτική προσαρμοσμένη στην ΕΚΕ.

Πολλοί όμως αναρωτιούνται τι γίνεται με τις μικρές και μεσαίες ναυτιλιακές εταιρείες που δεν έχουν τόσο ευρύ πεδίο δράσης, όσο και οι μεγάλες, και πρέπει να περιοριστούν στα στενά πλαίσια συγκεκριμένων αγορών; Αυτές δε διαθέτουν τόσους πόρους ώστε να χρηματοδοτήσουν της πολιτικές μιας κοινωνικά υπεύθυνης στρατηγικής. Αυτού του μεγέθους οι επιχειρήσεις εφαρμόζουν σε μεγάλο βαθμό αυτό που υποστηρίζει ο Ullmann, «πως οι οργανισμοί θα πρέπει να επιτύχουν πρώτα ένα αποδεκτό επίπεδο οικονομικής απόδοσης προτού διαθέσουν τους πόρους τους στην αντιμετώπιση κοινωνικών απαιτήσεων»³⁴. Μόνο που πολλές φορές ακόμη και αν πετύχουν αύξηση των πόρων τους παραμένουν προσκολλημένοι στις παλιές τακτικές που τους οδήγησαν μέχρι εκεί χωρίς να εξετάζουν τις εξελίξεις και τις ανάγκες της νέας εποχής. Από την άλλη πλευρά η παραπάνω άποψη διαθέτει μια ισχυρή βάση,

³³ www.dnv.com " Shipping's Voyage to a sustainable future".

³⁴ Γαλανόπουλος Α. « Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη ως μέσου επίτευξης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στο σύγχρονο επιχειρηματικό περιβάλλον» (Διπλωματική Εργασία) σελ.138.

καθώς οι μικρομεσαίες ναυτιλιακές αναζητούν πιο άμεσα αποτελέσματα και συνεπώς προτιμούν βραχυπρόθεσμες και υψηλής, κατά το δυνατόν, απόδοσης επενδύσεις. Μη προτιμώντας τις «αβέβαιες», μακροπρόθεσμες επενδύσεις για την ΕΚΕ. Είναι λογικό άλλωστε αν δεν έχεις χρήματα να μην επενδύσεις σε «πολυτελή» προγράμματα και να τα διαθέτεις σε πιο άμεσα αποδοτικές δραστηριότητες.

Σε αυτό το σημείο κάποιος θα μπορούσε να αντιπαραθέσει ορισμένα σημαντικά επιχειρήματα. Ως επί το πλείστον οι μικρές ναυτιλιακές εταιρείες είναι αυτές οι οποίες μειώνουν τα στάνταρ λειτουργίας για να κερδίσουν περισσότερα, προκαλώντας έτσι μια ζημιά στο προφίλ και του κλάδου. Οι διεθνείς οργανισμοί από την πλευρά τους επιβάλλουν και νέους κανόνες στην προσπάθειά τους να μειώσουν τις παρενέργειες από τη λειτουργία τέτοιων εταιρειών. Επομένως με το πέρασμα του χρόνου το πλαίσιο γίνεται αυστηρότερο και όλοι θα πρέπει να προσαρμοσθούν αν επιθυμούν να διατηρηθούν στην αγορά. Δε θα ήταν προτιμότερο αρχικά οι ίδιες οι εταιρείες να τηρήσουν όλους τους κανόνες και σιγά-σιγά να προχωρούσαν και ένα βήμα παραπάνω; Αν και ακούγεται δύσκολο, θα τους έδινε τη δυνατότητα μέσω της βελτιωμένης φήμης να επιζητήσουν και να πετύχουν καλύτερες συμφωνίες. Βέβαια πολλοί αντιπαραβάλλουν το γεγονός πως οι πελάτες των μικρών εταιρειών ενδιαφέρονται σε μεγάλο βαθμό για τη μείωση του κόστους μεταφοράς και η ΕΚΕ τους αφήνει παγερά αδιάφορους. Σίγουρα ισχύει αυτή η κατάσταση, αλλά σε αυτή την περίπτωση ευθύνη έχουν οι τελικοί καταναλωτές αλλά και εν μέρει και οι πλοιοκτήτες. Οι δύο αυτές πλευρές θα πρέπει να λειτουργήσουν σαν μοχλοί πίεσης και να πείσουν κατά κάποιο τρόπο με τη συμπεριφορά τους για την αναγκαιότητα μιας κοινωνικά προσδιορισμένης εταιρικής διακυβέρνησης. Με αυτό τον τρόπο θα αναγκαστεί και ο ναυλωτής ή ο έμπορος να ζητήσει κάποια επιπλέον πράγματα από την ναυτιλιακή εταιρεία. Σίγουρα θα υπάρξουν και περιπτώσεις που θα ζητάνε μόνο χαμηλού κόστους υπηρεσίες, αλλά σκοπός είναι αυτό το νούμερο να περιοριστεί κατά το δυνατόν ούτως ώστε να εμφανίζονται μικρότερης έκτασης συνέπειες και άρα χαμηλότερα μακροπρόθεσμα κόστη.

Όσον αφορά τις μεσαίες ναυτιλιακές εταιρείες τα πράγματα εμφανίζονται σχετικά καλύτερα από ό,τι στις μικρές. Η δομή τους είναι σχετικά πιο σύνθετη και ο προσανατολισμός τους δεν περιορίζεται τόσο σε γεωγραφικά όρια και αγορές. Στόχος τους είναι να δημιουργήσουν ικανοποιητικά κέρδη για τους μετόχους τους και να διασφαλίσουν σε ένα βαθμό την λειτουργία τους εντός των κανονισμών, “simply to stay within the rules of the game”³⁵. Διατηρούν το απαραίτητο επίπεδο ασφάλειας, μη επηρεάζοντας την εικόνα του κλάδου και τη δικιά τους, αλλά δεν ενδιαφέρονται στην πλειοψηφία τους για το επόμενο βήμα, το οποίο είναι η εφαρμογή δράσεων για τη «επιχειρηματική ηθική».

Το ίδιο ισχύει, όπως στις μικρές και σε αυτή την περίπτωση. Η διαφορά εδώ είναι πως η ανάγκη για ΕΚΕ γίνεται πιο επιτακτική. Οι μεσαίου μεγέθους εταιρείες

³⁵ Irene Fafaliou, Maria Lekakou, Ioannis Theotokas, “Is the European shipping industry aware of corporate social responsibility? The case of the Greek-owned short sea shipping companies”, 2005

ενδιαφέρονται για την καλή φήμη τους και επιδιώκουν να αποκτήσουν σιγά-σιγά μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά. Επομένως έχουν από αποτελεσματικότερη διαχείριση για την προστασία από κινδύνους πάσης φύσεως, από οικονομικά οφέλη εξαιτίας της μείωσης του κόστους, εξοικονόμηση πρώτων υλών και κέρδος από περιβαλλοντικές πολιτικές. Επίσης χρειάζονται και πιο πρόθυμους δραστήριους υπαλλήλους ούτως ώστε να οδηγήσουν την εταιρεία τους σε βελτίωση των αποδόσεων και κατάκτηση νέων αγορών. Οι συγκεκριμένες ναυτιλιακές μπορούν να διαθέσουν πόρους για την εφαρμογή μιας τέτοιας στρατηγικής. Δεν υπάρχει τόσο μεγάλη πίεση όσο στις μικρές, αν και με τη σημερινή κρίση η πίεση έχει διαχυθεί σε όλο το παγκόσμιο εμπόριο. Παρόλα αυτά ένα τέτοιου είδους επενδυτικού ρίσκου, εφαρμογή ΕΚΕ, το πιθανότερο είναι να αξίζει περισσότερο από ότι του ρίσκου να κινηθεί κάποιος μέσα σε καιροσκοπικά πλαίσια ή να παραμείνει στάσιμος. Αποτελεί σχεδόν βεβαιότητα ότι οι πλοιοκτήτες θα επιλέξουν την πρώτη επένδυση, διότι θα ήταν ανούσιο από μέρους τους να ρισκάρουν την όποια φήμη έχουν στην αγορά μόνο και μόνο για να κερδίσουν μερικές χιλιάδες δολάρια. Αυτά μπορεί να αποδειχθούν η μεγαλύτερη ζημία για το μέλλον της εταιρείας. Πέρα από αυτό, αν επιδιώκουν την ανάπτυξη της εταιρείας θα πρέπει και πάλι να επιλέξουν την ΕΚΕ για όλα αυτά που τους δίνει τη δυνατότητα να επιτύχουν με την εφαρμογή της και φαίνεται να έχουν αποτέλεσμα στις μεγάλες εταιρείες.

ΚΕΦ . 5 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Έχοντας υπόψη όλα τα παραπάνω οδηγούμαστε σε κάποια συμπεράσματα ως προς την χρησιμότητα της κοινωνικής ευθύνης στην λειτουργία μιας ναυτιλιακής.

Τον τελευταίο καιρό πληθαίνουν οι επιχειρήσεις και οι οργανισμοί της ναυτιλίας οι οποίοι αναγνωρίζουν την αναγκαιότητα για μια πιο συνετή διαχείριση του παγκόσμιου εμπορίου. Θεωρούν πως αυτός είναι και ο ουσιαστικός δρόμος που πρέπει να ακολουθήσουν ώστε να μπορέσουν να ανακάμψουν από την πρόσφατη χρηματοπιστωτική κρίση. Παρόλα αυτά γίνεται εύκολα αντιληπτό πως σε αρκετές περιπτώσεις άλλα λέγονται επίσημα και άλλα πραγματικά γίνονται. Δεδομένης όμως της κατάστασης που οδήγησε η ακόρεστη δίψα για κέρδος και η μη σωστή διαχείριση των εταιρειών, η εταιρική κοινωνική ευθύνη, χωρίς να αποτελεί την τέλεια λύση, αποτελεί μια καλύτερη και ασφαλέστερη οδό διαφυγής από τα σημερινά δεδομένα και μια επένδυση για αειφόρο ανάπτυξη. Η Εταιρική κοινωνική ευθύνη δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζεται από τις ναυτιλιακές σαν κόστος, αλλά σαν επένδυση η οποία μεσοπρόθεσμα θα βελτιώσει την οικονομική κατάσταση της επιχείρησης .

Γενικά αυτό που έχει παρατηρηθεί είναι πως η ναυτιλία και ειδικότερα η ελληνική ναυτιλία είναι ανοιχτή σε νέες ιδέες και προκλήσεις. Τον τελευταίο καιρό περνάει μια περίοδο ισχνών αγελάδων. Μετά από την προσωρινή ανάκαμψη από τα μέσα του 2009 μέχρι τα μέσα του 2010, πλέον η αγορά βρίσκεται και πάλι σε μια πολύ δύσκολη κατάσταση. Με τον δείκτη να έχει αγγίξει και πάλι το ψυχολογικό όριο των 1000 μονάδων και να έχει τάση να πέσει και άλλο κάτω οι παράγοντες της παγκόσμιας ναυτιλίας είναι ιδιαίτερα ανήσυχοι. Όταν έχεις να αντιμετωπίσεις ναύλα τα οποία δεν δίνουν κέρδος, αλλά παράγουν ζημίες, τότε σίγουρα η ΕΚΕ δεν είναι κάτι το οποίο σε ενδιαφέρει άμεσα . Στα σημερινά επίπεδα πολλοί είναι αυτοί που κάνουν “εκπτώσεις” στις πολιτικές της ΕΚΕ και δέχονται και να κλείσουν συμφωνίες με εταιρείες οι οποίες από την μεριά τους δεν έχουν και τόσο καλή φήμη για την κοινωνικά υπεύθυνη στάση τους . Σίγουρα η κατάσταση αυτή δεν μπορεί να διαιωισθεί και θα αλλάξει προς το καλύτερο, ακόμη και αν αυτό αργήσει για λίγο διάστημα . Αυτό που πρέπει να μας απασχολεί είναι το τι είμαστε έτοιμοι να κάνουμε σε κάθε περίπτωση, είτε δύσκολη είτε εύκολη για την ναυτιλία . Οι συνθήκες είναι οι πλέον κατάλληλες για να αντιληφθεί ο καθένας από αυτούς που ασχολούνται με τη ναυτιλία πως πρέπει να υπάρξει αντιμετώπιση του προβλήματος ακόμη και επιβίωσης μερικές φορές με τρόπους πιο ουσιαστικούς . Η ΕΚΕ προσφέρει την ευκαιρία για δομικές αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας και διαχείρισης μια εταιρείας. Σίγουρα δεν αποτελεί πανάκεια και την μόνη διέξοδο από την κρίση . Με αστάθμητους παράγοντες να επηρεάζουν την ναυτιλία σίγουρα δεν μπορεί κάποιος να βασιστεί μόνο στην ΕΚΕ για να βγει αλώβητος από μια κρίση . Στον αντίποδα τα χαμηλά ναύλα που επιτυγχάνουν αυτή την στιγμή οι ναυτιλιακές , ειδικά στην dry ναυτιλία , δεν μπορεί να αποτελεί το τέλειο άλλοθι για να αδιαφορήσει η εκάστοτε εταιρεία για την ΕΚΕ.

Έρευνες πάνω σε επιχειρήσεις άλλων κλάδων έχουν δείξει πως η υλοποίηση μιας στρατηγικής ΕΚΕ παράγαγε πραγματικά αποτελέσματα, οικονομικά, κοινωνικά και

περιβαλλοντικά. Δημιουργήθηκε πραγματική αξία για τις εταιρείες αυτές και τις ομάδες ενδιαφερόντων τους. Το ερώτημα που τίθεται είναι αν αυτό μπορεί να έχει το ίδιο αποτέλεσμα και στην ναυτιλία. Σίγουρα χρειάζεται μια πιο σοβαρή και δυναμική προσέγγιση των πραγμάτων και όχι μόνο όμορφα και αόριστα κείμενα ιδεών στις ιστοσελίδες των εταιρειών στο διαδίκτυο.. Διαφορετικά θα συνεχιστεί η ζωή κυνηγώντας χίμαιρες, προβληματισμένοι για τους λόγους που μας οδήγησαν στη σημερινή κατάσταση, περιμένοντας απλά μια άλλη Κίνα να μας βγάλει από τον βάλτο και ζώντας «...για ένα πουκάμισο αδειανό, για μια Ελένη». Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη δεν αποτελεί τον από μηχανής Θεό που θα βγάλει τον κλάδο από το τέλμα, αλλά σίγουρα είναι ένα πολύ καλό μέσο για να βελτιώσει κανείς την εικόνα-φήμη της εταιρείας και να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για μία πιο χρηστή διαχείριση δύσκολων καταστάσεων. Η πολιτική – στρατηγική αυτή σίγουρα δεν έχει άμεσο αποτέλεσμα, δίνει όμως την δυνατότητα να βγει κανείς κερδισμένος ως ένα βαθμό από την εξοικονόμηση πόρων κατά την διάρκεια των ετών. Κάτι το οποίο είναι πολύ σημαντικό στην σημερινή αγορά, καθώς και το παραμικρό κέρδος δίνει ανάσες αισιοδοξίας. Το επίπεδο των ναύλων σίγουρα είναι αυτό που ενδιαφέρει σε μεγάλο βαθμό την ναυτιλία. Στην περίπτωση που είναι πολύ χαμηλά η ΕΚΕ είναι αδιάφορη γιατί “... money talks” σύμφωνα με την πλειοψηφία των ναυτιλιακών παραγόντων. Η ορθότερη διαχείριση, η εξοικονόμηση πόρων και η προστασία από αμφιλεγόμενες επενδύσεις από την άλλη είναι τα στοιχεία που μπορούν να δώσουν μια βελτίωση της εικόνας και της οικονομικής κατάστασης μιας εταιρείας. Ενδεχομένως από μόνη της μια τέτοια κατάσταση να μην προσφέρει κερδοφορία, αλλά προσφέρει μαξιλάρι ασφαλείας για δύσκολες καταστάσεις. Άρα μια ναυτιλιακή για να επιτύχει την καλύτερη δυνατή απόδοση θα πρέπει να συνδυάζει την κάθε της στρατηγική και με κοινωνικά υπεύθυνες δράσεις ούτως ώστε να προστατευτεί ως ένα βαθμό από αρνητικές εξελίξεις. Βέβαια δεν μπορεί από μόνη της να αποτελεί το δρόμο για την επιτυχία. Επίσης δεν είναι λειτουργικό για μια ναυτιλιακή να επικεντρωθεί μόνο στην ΕΚΕ αν δεν έχει εξασφαλίσει κύρια έσοδα από τις ναυλώσεις της. Εν κατακλίδει η ΕΚΕ θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως μία πολύ σημαντική, αλλά βοηθητική στρατηγική για την λειτουργία, ανάπτυξη και προστασία μιας ναυτιλιακής εταιρείας.

Όπως και να έχει οι κοινωνικά υπεύθυνες δράσεις είναι χρέος όλων μας και πλέον βρίσκονται στο επίκεντρο των εξελίξεων. Η ιστορία έχει δείξει πως η ελληνική ναυτιλία σε αρκετές περιπτώσεις βρισκονταν μπροστά από τις εξελίξεις. Αυτό θα πρέπει να κάνει και τώρα. Δεν πρέπει να περιμένει τις εξελίξεις και να προσαρμοσθεί σε αυτές, αλλά πρέπει να τις διαμορφώσει. Αν στην τελική δεν μπορεί να γίνει αυτό, ας είναι όλοι προετοιμασμένοι με τον καλύτερο δυνατό τρόπο για το χειρότερο.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στην παρούσα εργασία έγινα μια προσπάθεια να αντιληφθεί κανείς το πώς η ΕΚΕ θα μπορούσε να εφαρμοσθεί στον τομέα της ναυτιλίας και αν τελικά έχει κάποια χρησιμότητα.

Αρχικά, ερευνήθηκε η ιστορική εξέλιξη και οι αρχές πάνω στις οποίες βασίζεται η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη και το πώς από την ανυποληψία και αδιαφορία των πρώιμων ετών (9 δεκαετία του 1950), έφθασε στο να παίζει σημαντικό ρόλο σε διεθνές επίπεδο. Πέρα από αυτό διαπιστώθηκε πως ακόμη και σήμερα, που οι ανάγκες για πιο κοινωνικά επικεντρωμένες δράσεις είναι σημαντικές, ασκείτε έντονη κρητική στην ΕΚΕ.

Στη συνέχεια, η έρευνα επικεντρώθηκε στην έννοια της ΕΚΕ ως στρατηγικής των επιχειρήσεων και πως μπορεί να ενσωματωθεί η ΕΚΕ στις κεντρικές επιλογές μιας εταιρείας. Λαμβάνοντας υπόψη εταιρείες όπως ο Τίταν διαπιστώνει κανείς πως όντως είναι δυνατή η χρήση της ΕΚΕ μέσα στη λειτουργία των εταιρειών. Με δράσεις όπως η διασφάλιση των εργασιακών σχέσεων, η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, η κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού κ.α. επιτυγχάνονται καταστάσεις που βοηθούν στην αύξηση της κερδοφορίας σε βάθος χρόνου.

Έπειτα, επικεντρώθηκε η ανάλυση στον τομέα της ναυτιλίας. Μελετήθηκε το πώς η ΕΚΕ μπορεί να εφαρμοστεί μέσα σε μια ναυτιλιακή εταιρεία. Για την καλύτερη ανάλυση διαχωρίστηκε η ναυτιλία σε επιβατηγό και ποντοπόρο. Μέσω αυτού του διαχωρισμού διαπιστώθηκε το πώς αντιμετωπίζουν οι δύο κλάδοι την ΕΚΕ και που κυρίως επικεντρώνονται. Επιλέχθηκαν σε αυτό το σημείο εταιρείες από την ελληνική αγορά, αλλά και τη διεθνή σκηνή. Σκοπός ήταν να αντιληφθεί κανείς το πώς μπορεί να γίνει μέρος της στρατηγικής μιας ναυτιλιακής η ΕΚΕ και το αν υπάρχουν απτά παραδείγματα ορθής εφαρμογής στα οποία επιτυγχάνονται τα θεμιτά αποτελέσματα. Για το λόγο αυτό εξετάστηκαν οι περιπτώσεις της Blue Star όσον αφορά την επιβατηγό ναυτιλία και οι Tsakos και Enterprises όσον αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία. Επίσης, αναλύθηκε και η λειτουργία της ΕΚΕ μέσα στον ιαπωνικό ναυτιλιακό όμιλο NYK, ο οποίος ίσως αποτελεί και πρότυπο για σχεδόν όλες τις εταιρείες του κλάδου. Από την άλλη, αναζητήθηκε και το κατά πόσο οι υπόλοιπες εταιρείες του κλάδου της ναυτιλίας ασχολούνται με την ΕΚΕ.

Τέλος, έγινε μια προσπάθεια να απαντηθεί το ερώτημα αν τελικά η ΕΚΕ είναι χρήσιμη ή όχι στην ναυτιλία. Μέσω της ανάλυσης των κερδών και των ζημιών της ΕΚΕ διαπιστώθηκε αν τελικά είναι σημαντική και αν εν τέλει μπορεί να

χρησιμοποιηθεί ως στρατηγική σε επιχειρήσεις της ναυτιλίας . Τα συμπεράσματα που εξήχθησαν είναι πως ναι μεν μπορεί να θεωρηθεί χρήσιμη σε βάθος χρόνου, αλλά σε περιόδους κρίσης σαν την σημερινή γίνεται πιο δύσκολη η εφαρμογή της . Όμως , στις εποχές κρίσεων είναι που όλοι αναρωτιούνται τι τελικά έφταιξε και οδηγήθηκαν τα πράγματα σε αυτή την κατάσταση . Για το λόγο αυτό η ΕΚΕ έχει ισχυρή παρουσία, καθώς λειτουργεί προαιρετικά και δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις ούτως ώστε να αποφευχθούν λάθη ή αν τελικά γίνουν να έχουν τις κατά το δυνατόν λιγότερες συνέπειες για το ευρύτερο κοινωνικό περιβάλλον, αλλά και για το ίδιο το μέλλον της εταιρείας .

РАНЕКЪМЪО РЕПАА

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ

- Elkington J. “ Cannibals with Forks: The Triple Bottom line of 21st Century Business”, New Society Publishers, 1997 , London.
- Robert B. Reich, “ The Case Against Corporate Social Responsibility”, Goldman School Working Paper Series, August 2008
- Robert Reich, , “ Supercapitalism, The Transformation of Business, Democracy and Everyday Life ”, 2008,
- Chandler A. “ Strategy and Structure: Chapters in the History of the American Industrial Enterprise, 1962
- Michael E. Porter and Mark R. Kramer, Strategy&Society The Link Between Competitive Advantage and Corporate Social Responsibility. Harvard Business Review (HBS Spotlight) , 2006
- Henry Mintzberg, “ Το σαφάρι της στρατηγικής”, Εκδόσεις ΚΑΣΤΑΝΙΩΤΗ, 2004
- Βασίλης Παπαδάκης, Μ. Παπαδάκης, Αθήνα 2007, « Στρατηγική των Επιχειρήσεων: Ελληνική και Διεθνή εμπειρία», Τόμος Α'. Εκδόσεις Ε. Μπένου.
- Stephen R. Covey , “ Οι 7 συνήθειες των εξαιρετικά αποτελεσματικών ανθρώπων “ , Εκδόσεις ΚΛΕΙΔΑΡΙΘΜΟΣ , 2007

ΑΡΘΡΑ – ΕΡΓΑΣΙΕΣ – ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ

- Allan Graveson, “ Quality Personnel-Investment or Cost”. 2nd International Scientific Maritime Conference: Frederick University, “ Human Resources in the Shipping Industry: New Trends and Challenges in the 21st Century”, 21-22 November 2008.

- Irene Fafaliou, Maria Lekakou, Ioannis Theotokas, “ Is the European shipping industry aware of corporate social responsibility? The case of the Greek-owned short sea shipping companies”, 2005
- Γαλανόπουλος Α. « Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη ως μέσου επίτευξης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στο σύγχρονο επιχειρηματικό περιβάλλον» (Διπλωματική Εργασία) , Αθήνα 2008
- Promoting a European framework for Corporate Social Responsibility (Green Paper 2001).
- Social Responsibility in Shipping , Richard Goss , 2006
- Present and Future Research and Developments in Shipping, ABS Technical Papers 2004
- DNV – Shipping ‘s voyage to a sustainable future, 2007
- Αφιέρωμα The Economist για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη 2008
- Alpha Bank: Απολογισμός Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης 2008
- Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη (η κρίση και το κοινωνικό πρόσωπο των επιχειρήσεων). Ο ΚΟΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΗ , ειδική έκδοση , 2009

INTERNET

www.dnv.com “ Shipping’s Voyage to a sustainable future”.

www.csreurope.com. “Investors interest in corporate social responsibility on the rise”.

www.Socialfund.com, “ Report Finds that Shipping Companies Face Financial Risks”, February 2009.

<http://www.nyk.com/english/csr/index.htm>

<http://www.tsakos.net/>

<http://www.estsas.gr/>

<http://www.titan.gr/>

www.ft.com, “ The banana giant that found its gentle side”, 2002, Financial Times.

www.ukinvest.gov.uk “ Are you losing the most valuable asset-people?” , UK Trade and Investment, 2008

Easter Island, Wikipedia (http://en.wikipedia.org/wiki/Easter_Island).

www.Businessrespect.com “Coca-Cola case”.