

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ
ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

ΑΡΩΝΗ ΦΩΤΕΙΝΗ

Διπλωματική Εργασία υποβληθείσα στο Τμήμα Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου
Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης
στην Οικονομική και Επιχειρησιακή Στρατηγική

Πειραιάς, Ιούλιος 2013

UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPARTMENT OF ECONOMICS



**MASTER PROGRAM IN ECONOMIC
AND BUSINESS STRATEGY**

**AN EMPIRICAL INVESTIGATION OF
CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY IN
THE SHIPPING SECTOR**

By
ARONI FOTEINI

Master Thesis submitted to the Department of Economics of the University of Piraeus in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts in Economic and Business Strategy

Piraeus, Greece, July, 2013

Στην Μαρία Μαθιουδάκη και τον Νίκο Αρώνη

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

Ευχαριστίες

Ολοκληρώνοντας αυτή την εργασία, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την Αναπληρώτρια Καθηγήτρια του τμηματος Οικονομικής Επιστήμης κα. Ειρήνη Φαφαλιού γιατί ως επιβλέπουσα καθηγήτρια, όχι μόνο με εισήγαγε στο αντικείμενο της Εταιρική Κοινωνικής Υπευθυνότητας, αλλά με έκανε και να το αγαπήσω. Θα ήθελα επίσης να την ευχαριστήσω για την καθοδήγηση και την υπομονή της όλον αυτόν τον καιρό.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τον διευθυντή μου κ. Ιωάννη Ιακώβου και τους συναδέλφους Σταύρο Μειντάνη και Κωσταντίνα Βασιλοπούλου στο Lloyd's Register - Hellenic Lloyd's SA για την βοήθεια τους και τις πολύτιμες συμβουλές τους.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ στη δεύτερη οικογένεια μου, την Μάγδα, τον Γιώργο και την Μαργαρίτα για την υπομονή, την αγάπη και την υποστήριξη τους. Επιπλέον, ένα ιδιαίτερο ευχαριστώ στον Γιώργο για την συμβολή του στην επιμέλεια της παρούσας διπλωματικής.

Θα ήθελα ακόμα να ευχαριστήσω τον Βαγγέλη για την στήριξη, την αγάπη αλλά και την επιμονή του, που μου δίνουν ώθηση να γίνομαι όλο και καλύτερη, καθώς και για την πολύτιμη βοήθεια του όλον αυτόν τον καιρό.

Τέλος, οφείλω ένα τεράστιο ευχαριστώ στους γονείς μου. Στη μητέρα μου Άννα, γιατί με την αγάπη, την καθοδήγηση και την σοφία της έγινα ο άνθρωπος που είμαι σήμερα, και στον πατέρα μου Στάθη, για όλες τις θυσίες που έχει κάνει έτσι ώστε να μπορώ να κάνω πράξη τα όνειρα μου. Τους ευχαριστώ από την καρδιά μου για την τεράστια ηθική και υλική υποστήριξη που μου παρείχαν και συνεχίζουν να μου παρέχουν.

ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

Σημαντικοί Όροι: Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα, Ποντοπόρος Ναυτιλία, Συμμετέχοντες, Ασφάλεια, Συστήματα Διαχείρισης, Οφέλη, Εμπόδια

Περίληψη

Σε μια περίοδο έντονης οικονομικής και κοινωνικής κρίσης, η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα αποτελεί μια επιχειρηματική φιλοσοφία η οποία εκτείνεται πέραν των οικονομικών υποχρεώσεων των επιχειρήσεων, υποστηρίζοντας πως οι εταιρείες θα πρέπει να συμπεριφέρονται ως ευυπόληπτοι πολίτες που ενεργούν προς όφελος της κοινωνίας. Η παρούσα εργασία έχει ως αντικείμενο μελέτης τη διερεύνηση της έννοιας αλλά και της πρακτικής εφαρμογής της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας σε ένα τομέα που αποτελεί παραδοσιακό συγκριτικό πλεονέκτημα της ελληνικής οικονομίας και συγκεκριμένα στην ελληνική και ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία. Αρχικά, στο πλαίσιο της κριτικής ανασκόπησης της διεθνούς επιστημονικής βιβλιογραφίας σχετικά με το περιεχόμενο της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας, παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη της έννοιας, οι διαφορετικές, οι εσωτερικές και εξωτερικές της διαστάσεις, τα οφέλη από την υιοθέτησή της και τα βασικά συστήματα διαχείρισης και πιστοποίησης της εφαρμογής της. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται αναλυτικά ο χώρος και οι ιδιαιτερότητες της παγκόσμιας και ελληνικής ναυτιλίας, παρουσιάζονται οι βασικοί συμμετέχοντες και το θεσμικό - κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία τους. Με αυτό τον τρόπο σκιαγραφείται το περιβάλλον μέσα στο οποίο διερευνάται ο βαθμός στον οποίο οι

ελληνικές ποντοπόρες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αντιλαμβάνονται την έννοια της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας.

Η έρευνα πεδίου που διεξήχθη με τη διακίνηση ανώνυμου ηλεκτρονικού ερωτηματολογίου σε ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, διερεύνησε την αντίληψη της έννοιας της ΕΚΥ, τα συστήματα διαχείρισης, τη συλλογή, την έκθεση και την εξακρίβωση βασικών δεικτών της ΕΚΥ, τα προσδοκώμενα οφέλη και τα βασικά προβλήματα που δυσχεραίνουν την εφαρμογή της. Τα συμπεράσματα της έρευνας καταδεικνύουν ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι αρκετά ενήμερες για τα θέματα που σχετίζονται με την ΕΚΥ, εκλαμβάνεται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ως ένα εργαλείο προστασίας της εταιρικής εικόνας και φήμης. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν χρησιμοποιούν εργαλεία αποκλειστικά για την εφαρμογή της ΕΚΥ (ISO 26000, GRI) ενώ σε σημαντικό βαθμό κάνουν χρήση των ISO 9001, ISO 14001 & OHSAS 18001. Ως βασικά εμπόδια αναγνωρίζονται η έλλειψη σαφούς και κατανοητού ορισμού της ΕΚΥ, ενώ εταιρείες οι οποίες διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια έχουν μεγαλύτερη συναίσθηση και υψηλότερο βαθμό εφαρμογής των βασικών στοιχείων που συνθέτουν την έννοια της ΕΚΥ, έστω και αν αυτό δεν είναι πάντα συνειδητή επιλογή.

AN EMPIRICAL INVESTIGATION OF CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY IN THE SHIPPING SECTOR

Keywords: Corporate Social Responsibility, Stakeholders, Ocean going Shipping, Safety - Security, Management Systems, Benefits, Obstacles

Abstract

In a period of deep economic and social recession, Corporate Social Responsibility appears as a business philosophy that extends beyond the economic obligations of firms, stating that enterprises should behave as responsible citizens acting for the benefit of broader society. The present thesis investigates the content as well as the practical implementation of Corporate Social Responsibility principles within the context of Greek Oceangoing Shipping, a sector that traditionally forms one of the nation's main economic pillars. Based on a thorough critical review of scientific literature regarding the notion of CSR, the thesis presents its historical evolution, the internal and external dimensions of the concept, the benefits expected and the main management and certification systems regarding its implementation. The thesis presents the international and Greek shipping sector, the main stakeholders involved as well as the multidimensional legal and statutory framework that shapes the shipping environment, thus setting the scene within which the investigation of CSR awareness and implementation by Greek Shipping companies takes place.

The field research which was based on the analysis of an anonymous electronic questionnaire, to which 74 companies replied, investigated the content that Greek Shipping companies attribute to CSR, the expected benefits, the management systems used to collect, report and certify CSR implementation and the main obstacles associated with the above operations. Results indicate that Greek Shipping Companies are quite aware of CSR principles, considering them mainly as means of protecting corporate image. The use of

specialized management systems and CSR indicators such as ISO 26000, GRI is rather limited with current practices being limited to broader tools such as ISO 9001, ISO 14001 & OHSAS 18001. The main obstacles identified are the lack of a coherent and specific definition of CSR, while shipping companies operating tanker fleets or mixed fleets including Tankerships were found to have higher levels of CSR understanding and implementation.

ПАВЕЛЪНКО ТЕРАК

Περιεχόμενα

Περίληψη	v
Abstract.....	vii
Κατάλογος Πινάκων.....	xi
Κατάλογος Διαγραμμάτων.....	xii
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ.....	5
1.1 Εισαγωγή	5
1.2 Ιστορική Αναδρομή.....	6
1.3 Οι Διαστάσεις της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας	20
1.3.1 Η εσωτερική διάσταση.....	20
1.3.2 Η εξωτερική διάσταση	23
1.4 Θεωρία των Συμμετεχόντων (Shareholder Theory).....	25
1.5 Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα & Χρηματοοικονομική Επίδοση	31
1.6 Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα και Βιώσιμη Ανάπτυξη	34
1.7 Οφέλη Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας.....	36
1.8 Τρόποι Εφαρμογής της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας	38
1.9 Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα και Συστήματα Διαχείρισης.....	39
1.9.1 GRI Guidelines.....	40
1.9.2 AA1000	43
1.9.3 SA8000.....	43
1.9.4 ISO 26000.....	45
1.9.5 ISO 9001.....	47
1.9.6 ISO 14001.....	48
1.10 Τρόποι Δημοσιοποίησης Δράσεων	50

1.11	Ανακεφαλαίωση	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ		54
2.1	Εισαγωγή	54
2.2	Ελεύθερη Φορτηγός Ναυτιλία (Tramp Shipping).....	56
2.3	Η ελληνική και η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία	57
2.4	Κανονιστικό Πλαίσιο της Ναυτιλίας.....	59
2.5	Η Θεωρία των Συμμετεχόντων στον Ναυτιλιακό Κλάδο	70
2.6	Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα και Ελληνική Ναυτιλία.....	73
2.7	Ανακεφαλαίωση	74
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ		75
3.1	Εισαγωγή	75
3.2	Ερευνητική Μεθοδολογία	75
3.3	Σχεδιασμός και Κατάρτιση Ερωτηματολογίου	76
3.4	Δομή Ερωτηματολογίου.....	78
3.5	Ανακεφαλαίωση	79
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ		80
4.1	Εισαγωγή	80
4.2	Περιγραφική Ανάλυση Δεδομένων.....	80
4.3	Ανακεφαλαίωση	107
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....		109
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....		116
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....		121

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1.0.1 Οικονομικά και Νομικά Στοιχεία της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας	11
Πίνακας 1.2 Ηθικά και Φιλανθρωπικά Στοιχεία της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας	13
Πίνακας 4.1 Έλεγχος κανονικότητας ανά τύπο εταιρείας	103
Πίνακας 4.2 Έλεγχος κανονικότητας ανά μέγεθος εταιρείας	104
Πίνακας 4.3 Έλεγχος διαφοράς μέσωσ ανά τύπο εταιρείας.....	105
Πίνακας 4.4 Έλεγχος διαφοράς μέσωσ ανά τύπο εταιρείας.....	105
Πίνακας 4.5 Έλεγχος διαφοράς μέσωσ ανά μέγεθος εταιρείας.....	106
Πίνακας 4.6 Έλεγχος διαφοράς μέσωσ ανά μέγεθος εταιρείας.....	107

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1.0.1 Η Πυραμίδα της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης.....	14
Διάγραμμα 0.2 Απεικόνιση της θεωρίας των συμμετεχόντων με την μορφή «Ελαστικού» τροχού.....	29
Διάγραμμα 4.1 Ύπαρξη τμήματος Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας	80
Διάγραμμα 4.2 Τμήματα που αναλαμβάνουν ενέργειες σχετικές με την ΕΚΥ	81
Διάγραμμα 4.3 Τύποι πλοίων που ανήκουν στον στόλο της εταιρείας.....	82
Διάγραμμα 4.4 Μέγεθος Στόλου της επιχείρησης	83
Διάγραμμα 4.5 Αριθμός εργαζομένων της επιχείρησης.....	84
Διάγραμμα 4.6 Ποσοστά επίγνωσης και εφαρμογής εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας..	84
Διάγραμμα 4.7 Πηγές ενημέρωσης για την εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα.....	85
Διάγραμμα 4.8 Ζητήματα που περιλαμβάνονται στην έννοια της ΕΚΥ	86
Διάγραμμα 4.9 Βαθμός συμφωνίας σχετικά την έννοια της ΕΚΥ	87
Διάγραμμα 4.10 Λόγοι εφαρμογής της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας.....	88
Διάγραμμα 4.11 Βαθμός συμφωνίας για τους λόγους εφαρμογής της ΕΚΥ	89
Διάγραμμα 4.12 Εφαρμογή Συστημάτων Διαχείρισης	90
Διάγραμμα 4.13 Συλλογή ή μη, δεικτών επιχειρησιακής επίδοσης.....	91
Διάγραμμα 4.14 Εσωτερική- εξωτερική κοινοποίηση Δεικτών Επιχειρησιακής Επίδοσης	92
Διάγραμμα 4.15 Συλλογή δεικτών διαχείρισης πόρων και περιβαλλοντικής πολιτικής.....	93
Διάγραμμα 4.16 Εσωτερική-εξωτερική κοινοποίηση δεικτών διαχείρισης πόρων και περιβαλλοντικής πολιτικής	94
Διάγραμμα 4.17 Συλλογή δεικτών διοίκησης ανθρωπίνων πόρων, εσωτερικής επικοινωνίας, και υγείας και ασφάλειας	96
Διάγραμμα 4.18 Εσωτερική- εξωτερική κοινοποίηση δεικτών διοίκησης ανθρωπίνων πόρων, εσωτερικής επικοινωνίας, υγείας και ασφάλειας	97
Διάγραμμα 4.19 Διαδικασίες Συλλογής και Πιστοποίησης δεικτών της ΕΚΥ	98
Διάγραμμα 4.20 Εμπόδια εφαρμογής της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας.....	99
Διάγραμμα 4.21 Διαφοροποίηση βαθμού αντίληψης και εφαρμογής αρχών ΕΚΥ ανά τύπο πλοίων υπό διαχείριση	101

Διάγραμμα 4.22 Διαφοροποίηση βαθμού αντίληψης και εφαρμογής αρχών ΕΚΥ ανά μέγεθος εταιρείας 102

ΓΑΛΕΡΙΣΤΗΜΟ ΓΕΡΑΝ

Εισαγωγή

Η έννοια της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας (ΕΚΥ) αποτελεί τα τελευταία χρόνια φλέγον ζήτημα για τον επιχειρηματικό κόσμο. Η ΕΚΥ έχει εθελοντικό χαρακτήρα και αφορά ουσιαστικά τη λειτουργία της επιχείρησης με κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο. Για να θεωρείται μια επιχείρηση κοινωνικά υπεύθυνη θα πρέπει να ενσωματώσει κοινωνικές και περιβαλλοντικές δράσεις οι οποίες θα πρέπει να επεκτείνονται πέρα των όσων ορίζει ο νόμος. Επιπλέον, το πλαίσιο της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας περιλαμβάνει δράσεις που λαμβάνουν χώρα όχι μόνο στο εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης αλλά και μέσα στην ίδια την επιχείρηση. Έχει το ιδίωμα πως η εφαρμογή της είναι διαφορετική όχι μόνο από τον έναν κλάδο στον άλλον, αλλά και από την ίδια εταιρεία στην άλλη.

Με το πέρασμα του χρόνου οι καταναλωτές γίνονται όλο και περισσότερο ευαισθητοποιημένοι και η ίδια η κοινωνία πλέον απαιτεί την συνεισφορά των επιχειρήσεων στα κοινά. Έτσι λοιπόν, οι καταναλωτές έχουν αρχίσει να στηρίζουν όλο και περισσότερο επιχειρήσεις με κοινωνικό και φιλανθρωπικό έργο. Θα περίμενε κανείς ότι με το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης, θέματα όπως η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα θα ήταν δευτερευούσης σημασίας. Όμως, η οικονομική κρίση αποτελεί κομβικό σημείο για την ανάδειξη της αξίας της, καθώς έχει φέρει μια ολοένα και αυξανόμενη ευαισθησία σε θέματα περιβάλλοντος και κοινωνικής συνοχής. Έχει παρατηρηθεί πως όσο πιο πολύ δυσχεραίνει η οικονομική κατάσταση τόσο μεγαλύτερη είναι η «απαίτηση» της κοινωνίας για κοινωνικά υπεύθυνες επιχειρήσεις.

Οι επιχειρήσεις από την πλευρά τους έχουν αρχίσει να συνειδητοποιούν πως η εικόνα μιας κοινωνικά υπεύθυνης επιχείρησης μπορεί να τους προσφέρει πληθώρα ωφελειών και οικονομικών εσόδων. Συνεπώς, ο αριθμός των επιχειρήσεων που εργάζονται ώστε να γίνουν κοινωνικά υπεύθυνες και ο αριθμός των αναφορών κοινωνικής υπευθυνότητας που δημοσιεύονται ετησίως ολοένα και αυξάνεται. Εντούτοις, η έννοια της ΕΚΥ είναι ακόμα σχετικά ασαφής, χωρίς έναν κοινά αποδεκτό ορισμό και χωρίς ένα προκαθορισμένο πλαίσιο το οποίο να διευκολύνει τις επιχειρήσεις.

Στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε όλο και περισσότερες επιχειρήσεις να κινούνται προς την κατεύθυνση της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας, όμως, ενώ πραγματοποιείται ένας μεγάλος αριθμός σχετικών δράσεων, αυτές δεν είναι

συστηματοποιημένες και δεν έχουν έναν μόνιμο χαρακτήρα. Θα πρέπει βέβαια να σημειωθεί ότι η ΕΚΥ στην Ελλάδα είναι ακόμα σε πρώιμο στάδιο.

Στην παρούσα εργασία ο υπό εξέταση κλάδος είναι αυτός της ναυτιλίας, ένας κλάδος που αποτελεί παραδοσιακό εθνικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, με άρρηκτους ιστορικούς δεσμούς αλλά και ουσιαστική συμβολή στη σύγχρονη ελληνική κοινωνία και οικονομία. Πέραν όμως του συναισθηματικού και εθνικού ενδιαφέροντος για τη ναυτιλία, η επιλογή του συγκεκριμένου κλάδου για την εξέταση της έννοιας αλλά και των στρατηγικών εφαρμογής της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας δεν είναι τυχαία και αυτό γιατί ο συγκεκριμένος κλάδος παρουσιάζει πολύ σημαντικές διαφορές από όλους τους υπόλοιπους.

Αρχικά, όλες οι συναλλαγές πραγματοποιούνται μεταξύ των επιχειρήσεων (Business to Business), η αγορά δεν είναι ενιαία και ουσιαστικά ο κλάδος αποτελείται από ένα σύνολο ξεχωριστών αγορών που διαφοροποιούνται ως προς τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου, του πλοίου και γενικότερα του αντικειμένου στο οποίο δραστηριοποιείται η εκάστοτε ναυτιλιακή επιχείρηση. Ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά του κλάδου είναι ο παγκοσμιοποιημένος χαρακτήρας του, καθώς η δραστηριοποίηση της εκάστοτε επιχείρησης, μέσω των πλοίων της, δεν έχει γεωγραφικά όρια. Η ναυτιλία αποτελεί έναν κατ'εξοχήν διεθνοποιημένο χώρο, τόσο στο θέμα του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολεί, όσο και στους φορείς που τη ρυθμίζουν αλλά και στην εθνικότητα των συμβαλλομένων μερών. Επίσης, ως κλάδος έχει υψηλή επικινδυνότητα λόγω του υψηλού κόστους των πλοίων, του κόστους αλλά και της επικινδυνότητας των μεταφερόμενων φορτίων για την ανθρώπινη ζωή, το φυσικό περιβάλλον και την οικονομική περιουσία. Η ναυτιλία διέπεται από ένα ισχυρό κανονιστικό πλαίσιο που ήδη έχει συμβάλλει στην ευαισθητοποίηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Λόγω αυτού του κανονιστικού πλαισίου, συχνά υποστηρίζεται ότι ίσως και είναι περιττή η ενασχόληση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα. Όμως, οι υπάρχοντες κανονισμοί, όσο αυστηροί και είναι, δεν καλύπτουν παρά μόνο ένα μέρος των δραστηριοτήτων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Παρότι στους περισσότερους κλάδους η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα είναι παρούσα εδώ και δεκαετίες, η εστίαση, τόσο από την πλευρά της βιομηχανίας όσο και στο πλαίσιο της ακαδημαϊκής έρευνας, στον κλάδο της ναυτιλίας έχει αρχίσει τα τελευταία μόνο χρόνια. Λαμβάνοντας υπόψη την μεγάλη σημασία που έχει η ναυτιλία για την χώρα και την οικονομική της κατάσταση, ιδιαίτερα σε μια κρίσιμη περίοδο όπως είναι η παρούσα, θεωρήσαμε ιδιαίτερα ενδιαφέρονσα την ενασχόληση στην παρούσα εργασία με την Εταιρική

Κοινωνική Υπευθυνότητα στον κλάδο της ναυτιλίας και πιο συγκεκριμένα στον κλάδο της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας. Στο σημείο αυτό πρέπει να διευκρινιστεί ότι αυτός ο κλάδος της ναυτιλίας αναφέρεται σε εμπορικά φορτηγά πλοία (όχι ακτοπλοϊκά ή επιβατηγά ή κρουαζιερόπλοια), τα οποία εκτελούν πλόες στα πλαίσια ενός ή συνεχόμενου συμβολαίου (ναυλοσυμφώνου) το οποίο μπορεί να αφορά ένα συγκεκριμένο ταξίδι ή μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Επιπλέον, ως ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις θεωρούνται εκείνες που έχουν την κύρια έδρα των δραστηριοτήτων τους και ασκούν την διαχείριση του στόλου τους στην Ελλάδα, ακόμα και αν η επίσημη εταιρική τους μορφή τις παρουσιάζει ως αντιπροσώπους κάποιας αλλοδαπής επιχείρησης.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη της έννοιας της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας, του βαθμού αντίληψης αυτής από τα ανώτερα στελέχη των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και της εφαρμογής της στον κλάδο της ναυτιλίας. Ερευνάται, με την βοήθεια ερωτηματολογίου, η κατανόηση και εφαρμογή της ΕΚΥ από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, η χρήση των συστημάτων διαχείρισης, οι δείκτες που συλλέγονται και εκτίθενται, είτε στο εσωτερικό είτε στο εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης, και τα εμπόδια που αποτρέπουν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις από το να είναι κοινωνικά υπεύθυνες.

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ιστορική αναδρομή του όρου της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης στην πορεία των χρόνων, καθώς και οι διάφοροι ορισμοί που, κατά καιρούς, της έχουν δοθεί. Στην συνέχεια αναλύεται η εσωτερική και εξωτερική διάσταση της ΕΚΥ. Παρουσιάζεται και αναλύεται η Θεωρία των Συμμετεχόντων καθώς και η σχέση μεταξύ της ΕΚΥ και της χρηματοοικονομικής επίδοσης των επιχειρήσεων. Εξετάζεται η σχέση μεταξύ της ΕΚΥ και της βιώσιμης ανάπτυξης και αναλύονται τα οφέλη που προκύπτουν από την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα. Επίσης, παρατίθενται οι τρόποι με τους οποίους μια επιχείρηση εφαρμόζει την ΕΚΥ, τα συστήματα διαχείρισης που ενδέχεται να λειτουργήσουν ως εργαλεία της και τέλος οι τρόποι δημοσιοποίησης των δράσεών της.

Στο δεύτερο κεφάλαιο περιγράφεται αναλυτικά η φύση της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η υπό εξέταση περίπτωση της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας. Στην συνέχεια παρουσιάζονται τα βασικά μεγέθη που χαρακτηρίζουν την ελληνική και ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία και προσδιορίζεται το διεθνές κανονιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας. Τέλος, αναφέρονται οι σημαντικότεροι συμμετέχοντες του κλάδου της ναυτιλίας.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της παρούσας έρευνας και γίνεται περιγραφή του ερευνητικού εργαλείου και των μεθόδων

που ακολουθήθηκαν για την επεξεργασία του, τη διανομή του και τα χαρακτηριστικά του ερευνώμενου πληθυσμού.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρατίθενται τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την εν λόγω έρευνα σχετικά με το βαθμό αντίληψης, την εφαρμογή, τα συστήματα της διοίκησης, τα προσδοκώμενα οφέλη και τα σημαντικότερα εμπόδια στην εφαρμογή της ΕΚΥ στη Ναυτιλία.

Στο τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα κύρια συμπεράσματα που διεξήχθησαν, οι προτάσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων στο συγκεκριμένο ζήτημα.

ΓΑΛΕΡΙΣΤΗΜΟ ΓΕΡΑΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΤΑ

1.1 Εισαγωγή

Κάθε επιχείρηση αποτελεί έναν ζωντανό οργανισμό, ο οποίος, όπως και τα άτομα, αλληλεπιδρά αμφίδρομα με το περιβάλλον του. Πέραν του οικονομικού τους ρόλου, οι επιχειρηματικές μονάδες αποτελούν βασικά συστατικά των σύγχρονων κοινωνιών και ο τρόπος λειτουργίας τους μπορεί να επηρεάζει θετικά ή/και αρνητικά την λειτουργία των κοινωνιών στο πλαίσιο των οποίων δραστηριοποιούνται. Ο κυρίαρχος ρόλος της μεγιστοποίησης του κέρδους, όπως τον αποδέχεται η σύγχρονη οικονομική θεωρία, δεν μπορεί και δεν πρέπει να επιδιώκεται χωρίς την εξέταση των επιπτώσεων που έχει η προσπάθεια επίτευξής του στο ευρύτερο περιβάλλον. Παρόλο που οι εξελίξεις και η ευαισθητοποίηση των ρυθμιστικών παραγόντων (κράτος, τοπικές και περιφερειακές κυβερνήσεις, διεθνείς οργανισμοί) σταδιακά καθορίζουν το πλαίσιο λειτουργίας των επιχειρήσεων με τρόπο που να ελαττώνει τις εξωτερικές αντικοινωνίες, η σύγχρονη οικονομική επιστήμη και η επιστήμη του Management παραδέχεται ότι, όπως τα άτομα έτσι και οι επιχειρήσεις οφείλουν να συμπεριφέρονται με τρόπο που είναι κοινωνικά υπεύθυνος.

Η έννοια της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας, με τις ρίζες της κυρίως στα χρόνια της οικονομικής κρίσης της δεκαετίας του 1930 και του μεταπολεμικού κόσμου στην Αμερική, έχει βασισθεί ακριβώς πάνω στο εξής: ότι η βιώσιμη ανάπτυξη, η δημιουργία καλύτερων συνθηκών για το κοινωνικό σύνολο, σήμερα αλλά και για το αύριο, προϋποθέτει πως επιδιώκοντας το κέρδος, οι επιχειρήσεις πρέπει να λαμβάνουν αποφάσεις με γνώμονα αρχές οι οποίες ξεπερνούν τα στενά οικονομικά και τεχνικά συμφέροντά τους. Δρώντας πέρα από το πλαίσιο της υποχρέωσης, οι επιχειρήσεις θα πρέπει να λειτουργούν ως ωφέλιμοι εταιρικοί πολίτες, σεβόμενοι τις αρχές και επιστρέφοντας αξία στο κοινωνικό σύνολο. Το κεφάλαιο αυτό, εξετάζει την διαχρονική εξέλιξη και τους μετασχηματισμούς της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας, κάνοντας μια ανασκόπηση της σχετικής διεθνούς βιβλιογραφίας.

1.2 Ιστορική Αναδρομή

Η εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα έχει μακρά ιστορία καθώς αναφορές σε αυτήν συναντάμε ήδη από τις δεκαετίες του 1930 και 1940. Εντούτοις, κατά τον Carroll (1999) το θέμα της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας γίνεται αντικείμενο συζήτησης και έντονου ενδιαφέροντος τόσο στους ακαδημαϊκούς όσο και στους επιχειρησιακούς κύκλους κυρίως κατά τη δεκαετία του 1950. Για τον λόγο αυτό, κρίνεται σκόπιμο να εξετάσουμε την πορεία της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας από το 1950 και μετά. Η ενότητα που ακολουθεί λοιπόν, παρουσιάζει τη διαχρονική εξέλιξη των προσεγγίσεων στο θέμα της ΕΚΥ ανά περιόδους.

Δεκαετία 1950-1970

Η πρώτη θεωρητική αναφορά για την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα γίνεται από τον H.R. Bowen το 1953 με το βιβλίο του “Social Responsibilities of the Businessman”, το οποίο αναφέρεται *«Στην υποχρέωση του επιχειρηματία να επιδιώξει εκείνες τις πολιτικές, να πάρει εκείνες τις αποφάσεις ή να ακολουθήσει εκείνη την σειρά ενεργειών οι οποίες είναι επιθυμητές με βάση τους στόχους και τις αξίες της κοινωνίας»* (Bowen 1953 σε Arat 2011). Στο βιβλίο του Bowen γίνεται η πρώτη προσπάθεια να οριοθετηθεί η εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα, παρατίθεται ο πρώτος ορισμός της και το θέμα προσεγγίζεται για πρώτη φορά από μια πιο θεωρητική σκοπιά. Το έργο του Bowen, κατά πολλούς, έθεσε τα θεμέλια για την μελέτη της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας και γι’ αυτόν το λόγο ο ίδιος αποκαλείται *«Πατέρας της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας»* από τον Carroll (1999). Την δεκαετία του 1950 δεν εμφανίζεται άλλη σημαντική αναφορά στην ΕΚΥ. Η δεκαετία του 1960 όμως, αποδεικνύεται ιδιαίτερα γόνιμη και με πληθώρα προσπαθειών για την παράθεση ενός ορισμού της ΕΚΥ.

Την δεκαετία του 1960 λοιπόν, έχουμε την παρουσία του Keith Davis στον επιστημονικό χώρο σύμφωνα με τον οποίο *«οι επιχειρηματικές αποφάσεις και οι επιχειρηματικές δράσεις θα πρέπει να επιλέγονται με κριτήρια που θα επεκτείνονται έστω και λίγο πέρα από το οικονομικό και τεχνικό συμφέρον της επιχείρησης»* (Arat 2011). Επίσης εκφράζει την άποψη πως δεν συμφέρει τις επιχειρήσεις να αγνοήσουν την ΕΚΥ καθώς τα μακροχρόνια

οικονομικά, και όχι μόνο, οφέλη που προκύπτουν από την εφαρμογή της είναι πολύ μεγάλα. Η άποψη αυτή παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον καθώς έγινε ευρύτερα αποδεκτή την δεκαετία του 1970 και του 1980 (Carroll 1999).

Στην συνέχεια έχουμε τον William C. Fredrick ο οποίος υποστηρίζει πως «Οι κοινωνικές ευθύνες σημαίνουν ότι οι επιχειρηματίες πρέπει να επιβλέπουν την λειτουργία του οικονομικού συστήματος, έτσι ώστε αυτό να εξυπηρετεί τις προσδοκίες του κοινού» (Carroll 1999). Το 1963 επίσης, το βιβλίο “Business and Society” του Joseph W. McGuire εισάγει την ιδέα ότι η κοινωνική υπευθυνότητα πρέπει να εκτείνεται πέρα από τις οικονομικές και νομικές υποχρεώσεις της επιχείρησης και υποστηρίζει πως οι εταιρείες θα πρέπει να εκλαμβάνονται ως ευπόληπτοι πολίτες οι οποίοι ενεργούν προς όφελος της κοινωνίας.

Το 1966 εκδίδεται το βιβλίο “Business and its Environment” των Keith Davis & Robert Blomstrom στο οποίο αναφέρεται ως EKY, η ικανότητα της επιχείρησης να εξετάζει τις επιπτώσεις που έχουν οι ενέργειες της σε έναν ευρύτερο ορίζοντα πέρα από τα στενά οικονομικά και τεχνικά της συμφέροντα. Εισάγει επίσης την ηθική πλευρά της δραστηριοποίησης της επιχείρησης και υποστηρίζει ότι η επιχείρηση θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις συνέπειες της δράσης με γνώμονα την ηθική.

Δεκαετία 1970

Το 1970 έχουμε την έκδοση του πολύ σημαντικού βιβλίου “The Social Responsibilities of business: Company and Community, 1900-1960” του Morell Herald, στο οποίο ο ορισμός που παρατίθεται είναι παρόμοιος με αυτούς που συναντάμε την δεκαετία του 1960. Η βασική του διαφοροποίηση όμως έγκειται στο ότι εκφράζει την άποψη πως η EKY δεν θα πρέπει να λαμβάνει χώρα από τους επιχειρηματίες προς όφελος των ίδιων αλλά θα πρέπει να διέπεται από κάποιο νομοθετικό πλαίσιο.

Το 1971 ο Harold Johnson μέσα από το βιβλίο του εισάγει τους παρακάτω τέσσερις ορισμούς:

- *«Κοινωνικά Υπεύθυνη επιχείρηση είναι αυτή, της οποίας το διοικητικό προσωπικό εξισορροπεί τα πολλαπλά συμφέροντα αντί να προσπαθεί αποκλειστικά για την μεγιστοποίηση των κερδών των μετόχων της. Κοινωνικά Υπεύθυνη επιχείρηση είναι αυτή που λαμβάνει υπόψη της τους υπαλλήλους της, τους προμηθευτές της, τις τοπικές κοινωνίες και το έθνος».*

- *«Η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα δηλώνει πως οι επιχειρήσεις εκτελούν κοινωνικά προγράμματα για να αυξήσουν το κέρδος τους».*
- *«Ο Καλός επιχειρηματίας ενδιαφέρεται όχι μόνο για το προσωπικό του συμφέρον αλλά και για το συμφέρον των συμπολιτών του».*
- *«Οι στόχοι της εταιρείας, όπως και των καταναλωτών, ταξινομούνται με σειρά σπουδαιότητας και οι επιμέρους στόχοι αξιολογούνται για κάθε στόχο ξεχωριστά. Τα επίπεδα των επιμέρους στόχων καθορίζονται βάσει πολλών παραγόντων, αλλά ο πιο σημαντικός παράγοντας είναι η παρελθούσα εμπειρία των στόχων και η παρελθούσα αποδοτικότητα παρόμοιων επιχειρήσεων, καθώς τόσο τα άτομα όσο και οι επιχειρήσεις τείνουν να προσδοκούν να έχουν τουλάχιστον την ίδια απόδοση με τους άλλους κάτω από τις ίδιες συνθήκες».*

Κατά τον Johnson οι παραπάνω ορισμοί μπορεί να είναι σε κάποια σημεία αντικρουόμενοι, αλλά μπορούν να λειτουργήσουν και συμπληρωματικά και να περιγράψουν την ίδια πραγματικότητα.

Ορόσημο στην προσπάθεια καθορισμού του πλαισίου της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας αποτέλεσε η έκδοση του “Social Responsibilities of Business Corporation” από την Επιτροπή της Οικονομικής Ανάπτυξης το 1971, στο οποίο παρατίθενται 3 ομόκεντροι «κυκλικοί» ορισμοί που αναφέρονται παρακάτω.

- Ο εσωτερικός «κύκλος» περιλαμβάνει τις βάσεις της οικονομικής ανάπτυξης έτσι ώστε να είναι εγγυημένη η επάρκεια των θέσεων εργασίας και των προϊόντων.
- Ο μεσαίος «κύκλος» αναφέρεται στις επιπτώσεις της οικονομίας στην κοινωνία, λαμβάνοντας υπόψη, για παράδειγμα, τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και προστατεύοντας το αλλά και φροντίζοντας για την ασφάλεια των εργαζομένων.
- Τα συστατικά του εξωτερικού κύκλου είναι ένα αναπτυσσόμενο πεδίο με βάση το οποίο η επιχείρηση θα πρέπει να συμμετέχει στην αντιμετώπιση των ευρύτερων κοινωνικών προβλημάτων (φτώχεια, ρατσισμός, κτλ).

Η σπουδαιότητα των παραπάνω έγκειται στο γεγονός πως η Επιτροπή της Οικονομικής Ανάπτυξης αποτελείται από επιχειρηματίες και ακαδημαϊκούς, συνεπώς μας παρουσιάζει την άποψη των επαγγελματιών και σηματοδοτεί την αλλαγή που συντελείται ανάμεσα στον δεσμό της επιχείρησης και της κοινωνίας.

Την ίδια χρονιά έχουμε την έκδοση του εγχειριδίου “Business Society” (1971) του George Steiner, ο οποίος αποδέχεται τους ορισμούς του Frederick και του Davis και η άποψη του

είναι πως οι επιχειρήσεις έχουν κοινωνικές ευθύνες και πρέπει να βοηθούν την κοινωνία. Όσο μεγαλύτερη είναι η επιχείρηση τόσο μεγαλύτερες ευθύνες έχει προς την κοινωνία. Το 1973 ο Keith Davis εξετάζει τα υπέρ και τα κατά της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας. Με βάση τα λεγόμενα του, *«Η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα αναφέρεται στο γεγονός πως οι επιχειρήσεις πρέπει να λαμβάνουν υπόψη και ζητήματα πέραν των οικονομικών, τεχνικών και νομικών απαιτήσεων που οι ίδιες έχουν θέσει, και να ανταποκρίνονται σε αυτά»*. Ο Henry Eilbert και ο I. Robert Parker το 1973 θέλησαν να εξετάσουν την σπουδαιότητα της ΕΚΥ στον επιχειρηματικό κλάδο την εποχή εκείνη. Δεν εισήγαγαν κανέναν νέο ορισμό, παρά μόνο συγκέντρωσαν στοιχεία από τις επιχειρήσεις για να εξετάσουν κατά πόσον η ΕΚΥ είχε περάσει από την συζήτηση στην εφαρμογή.

Το 1975 ο Jules Backman εισάγει έναν ακόμα ορισμό: *«Η κοινωνική υπευθυνότητα αναφέρεται συνήθως στους στόχους και τα κίνητρα που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τις επιχειρήσεις μαζί με αυτά που αφορούν στην οικονομική απόδοση»*. Την δεκαετία του 1970 παρατηρείται μια αυξημένη αναφορά στον όρο «εταιρική κοινωνική αποδοτικότητα» και ένας από τους συγγραφείς που ασχολήθηκε πολύ με αυτό είναι ο S. Prakash Sethi (1975), ο οποίος σε σχετικό άρθρο του εξετάζει τις διαστάσεις της Εταιρικής Κοινωνικής Αποδοτικότητας αναφέροντας πως *«η κοινωνική υποχρέωση είναι η εταιρική συμπεριφορά σε απόκριση των δυνάμεων της αγοράς και των νομικών περιορισμών»*. Το 1976 ο Gordon Fitch εισάγει μια διαφορετική οπτική της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας με τον παρακάτω ορισμό: *«Η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα ορίζεται ως η προσπάθεια επίλυσης των κοινωνικών προβλημάτων που έχουν δημιουργηθεί εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από την επιχείρηση»*. Με βάση λοιπόν τα λεγόμενα του Fitch, η επιχείρηση θα πρέπει να αναγνωρίσει τα προβλήματα που προκαλούνται από την λειτουργία της και να βρει τρόπους για την αντιμετώπισή τους.

Το 1979 ο A. Carroll εισήγαγε τον παρακάτω ορισμό, ο οποίος αποτελείται από 4 μέρη: *«Η κοινωνική υπευθυνότητα των επιχειρήσεων περιλαμβάνει τις οικονομικές, νομικές, ηθικές και διακριτικές προσδοκίες που έχει η κοινωνία από τους οργανισμούς μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο»*. Από τα παραπάνω παρατηρούμε ότι την δεκαετία του 1970 το φλέγον ζήτημα δεν είναι εάν πρέπει ή όχι οι επιχειρήσεις να επικεντρώνονται στην εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα, αλλά η δημιουργία ενός αντιπροσωπευτικού ορισμού και ο καθορισμός του περιεχομένου και του τρόπου εφαρμογής του.

Δεκαετία 1980

Η δεκαετία του 1980 ξεκινάει με τον Thomas Jones (1980) να προσθέτει έναν ακόμα ορισμό για την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα σύμφωνα με τον οποίο η ΕΚΥ είναι «*μια έννοια όπου οι εταιρείες έχουν υποχρέωση προς άλλες ομάδες της κοινωνίας, εκτός από τους μετόχους, και πέρα από αυτήν που ορίζει ο νόμος και η συλλογική σύμβαση εργασίας*». Σύμφωνα με τα λεγόμενα του, δύο είναι τα κρίσιμα ζητήματα του ορισμού: η εθελοντική υιοθέτησή του και η ευρύτερη υποχρέωση που έχει η επιχείρηση, πέρα από την υποχρέωση στους μετόχους. Το 1983 ο Carroll ανασκευάζει τον ορισμό που είχε παραθέσει το 1979 αντικαθιστώντας την έννοια της διακριτικότητας (discretion) με την φιλανθρωπία και τον εθελοντισμό. Έτσι, σύμφωνα με τον νέο ορισμό «*Η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα αποτελείται από τέσσερις πυλώνες: τον οικονομικό, τον νομικό, τον ηθικό και τον εθελοντικό ή φιλανθρωπικό*». Για να γίνει αποδεκτή, σύμφωνα με τον Carroll, η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα (ΕΚΥ) από μία ευσυνείδητη επιχείρηση, θα πρέπει να πλαισιωθεί με τέτοιο τρόπο που να ενστερνίζεται ολόκληρο το φάσμα των ευθυνών της. Οι τέσσερις κατηγορίες ή συστατικά της ΕΚΥ θα μπορούσαν να απεικονιστούν και ως μια πυραμίδα, η οποία απεικονίζεται στο *Διάγραμμα 1.1*.

- Οικονομικές Ευθύνες

Ιστορικά, οι επιχειρηματικές οργανώσεις δημιουργήθηκαν ως οικονομικοί φορείς σχεδιασμένοι να παρέχουν αγαθά και υπηρεσίες στα μέλη της κοινωνίας. Το κίνητρο του κέρδους καθορίστηκε ως το βασικό κίνητρο για την επιχειρηματικότητα. Πριν από οτιδήποτε άλλο, η επιχειρηματική οργάνωση ήταν η βασική οικονομική μονάδα στην κοινωνία μας. Αυτός καθαυτός, ο πρωταρχικός της ρόλος ήταν να παράγει αγαθά και υπηρεσίες που χρειάζονταν και ήθελαν οι καταναλωτές αλλά και ένα αποδεκτό κέρδος στην διαδικασία. Ο *Πίνακας 1.1* συνοψίζει κάποια σημαντικά σημεία που χαρακτηρίζουν τις οικονομικές ευθύνες. Απεικονίζονται επίσης και οι νομικές ευθύνες οι οποίες παρατίθενται στη συνέχεια.

- Νομικές Ευθύνες

Η κοινωνία δεν εγκρίνει οι επιχειρήσεις να λειτουργούν σύμφωνα μόνο με το κίνητρο του κέρδους. Οι ίδιες οι επιχειρήσεις αναμένεται να πειθαρχούν με τους νόμους και τους κανονισμούς των εκάστοτε κυβερνήσεων για την λειτουργία όλων των επιχειρήσεων. Ως μερική εκπλήρωση του «κοινωνικού συμβολαίου» μεταξύ επιχειρήσεων και κοινωνίας, οι εταιρείες αναμένονται να ακολουθούν τις οικονομικές τους αποστολές στο πλαίσιο του νόμου. Οι νομικές ευθύνες αντικατοπτρίζουν μία όψη «κωδικοποιημένης δεοντολογίας» υπό την έννοια ότι εκπροσωπούν τις βασικές αντιλήψεις των πράξεων δικαίου όπως καθορίζονται από τους νομοθέτες μας. Απεικονίζονται ως το επόμενο επίπεδο στην πυραμίδα για να περιγράψουν την ιστορική τους ανάπτυξη, αλλά ουσιαστικά θεωρούνται πως συνυπάρχουν με τις οικονομικές ευθύνες ως θεμελιώδεις αρχές του συστήματος ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Πίνακας 1.0.1

Οικονομικά και Νομικά Στοιχεία της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας

Οικονομικά Στοιχεία (Ευθύνες)	Νομικά Στοιχεία (Ευθύνες)
1. Είναι σημαντικό να δρα με έναν τρόπο σύμφωνο με την μεγιστοποίηση των κερδών ανά μετοχή.	1. Είναι σημαντικό να δρα με έναν τρόπο σύμφωνο με τις προσδοκίες της κυβέρνησης και του νόμου.
2. Είναι σημαντικό να δεσμεύεται να είναι όσο το δυνατόν πιο επικερδής.	2. Είναι σημαντικό να πειθαρχεί σε διάφορους ομοσπονδιακούς και τοπικούς κανονισμούς.
3. Είναι σημαντικό να διατηρεί μία ισχυρή ανταγωνιστική θέση.	3. Είναι σημαντικό να είναι ένας νομοταγής εταιρικός πολίτης.
4. Είναι σημαντικό να διατηρεί ένα υψηλό επίπεδο λειτουργικής αποδοτικότητας.	4. Είναι σημαντικό μία επιτυχημένη εταιρεία να καθορίζεται ως αυτή που εκπληρώνει τις νομικές της υποχρεώσεις.
5. Είναι σημαντικό μία επιτυχημένη εταιρεία να καθορίζεται ως αυτή που είναι σταθερά κερδοφόρα.	5. Είναι σημαντικό να παρέχει αγαθά και υπηρεσίες που να ανταποκρίνονται τουλάχιστον στις ελάχιστες νομικές απαιτήσεις.

Πηγή: Archie B. Carroll, *The Pyramid of Corporate Social Responsibility: Toward the Moral Management of Organisational Stakeholders*, Business Horizons, July-August 1991

- Ηθικές Ευθύνες

Αν και οι οικονομικές και νομικές ευθύνες εκπροσωπούν τους ηθικούς κανόνες της εντιμότητας και της δικαιοσύνης, οι ηθικές ευθύνες ασπάζονται αυτές τις δραστηριότητες και πρακτικές που αναμένονται ή απαγορεύονται από την κοινωνία, ακόμα και αν δεν έχουν κωδικοποιηθεί μέσα στο νόμο. Εκπροσωπούν τα πρότυπα, τους κανόνες, ή τις προσδοκίες που αντικατοπτρίζουν την ανησυχία για αυτό που οι καταναλωτές, οι εργαζόμενοι, οι μέτοχοι και η κοινωνία θεωρούν ως δίκαιο ή ως σύμφωνο με τον σεβασμό και την προστασία των ηθικών δικαιωμάτων των ενδιαφερομένων. Αν και απεικονίζεται ως το επόμενο επίπεδο στην πυραμίδα της ΕΚΥ, θα πρέπει συνεχώς να αναγνωρίζεται ότι είναι σε δυναμική αλληλεπίδραση με την κατηγορία της νομικής ευθύνης, την οποία και πιέζει συνεχώς να διευρυνθεί, ενώ ταυτόχρονα θέτει όλο και υψηλότερες προσδοκίες σε επιχειρηματίες να λειτουργούν σε επίπεδα πάνω από εκείνα που απαιτούνται από το νόμο. Ο Πίνακας 1.2 απεικονίζει κάποια σημεία που χαρακτηρίζουν τις ηθικές ευθύνες. Συνοψίζονται επίσης και οι φιλανθρωπικές ευθύνες, οι οποίες παρατίθενται στη συνέχεια.

- Φιλανθρωπικές Ευθύνες

Η Φιλανθρωπία περιλαμβάνει εκείνες τις εταιρικές πράξεις που ανταποκρίνονται στην προσδοκία της κοινωνίας πως οι επιχειρήσεις είναι καλοί εταιρικοί πολίτες. Αυτό περιλαμβάνει την ενεργό συμμετοχή σε πράξεις ή προγράμματα για την προώθηση της κοινωνικής πρόνοιας και της καλής θέλησης. Παραδείγματα από φιλανθρωπικές περιλαμβάνουν τις εισφορές των επιχειρήσεων σε χρηματοοικονομικούς πόρους, όπως οι συνεισφορές στις τέχνες, την εκπαίδευση ή την κοινωνία.

Το χαρακτηριστικό μεταξύ φιλανθρωπικών και ηθικών ευθυνών είναι ότι από τις πρώτες δεν αναμένεται η αίσθηση της ηθικής. Οι κοινωνίες επιθυμούν από τις επιχειρήσεις να συνεισφέρουν τα χρήματά τους, τις εγκαταστάσεις τους, καθώς και εργασιακό χρόνο σε ανθρωπιστικά προγράμματα αλλά δεν τις θεωρούν ανήθικες αν δεν προσφέρουν το επιθυμητό επίπεδο, καθώς η φιλανθρωπία από πλευράς επιχειρήσεων είναι περισσότερο προαιρετική ή εθελοντική. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η φιλανθρωπία είναι ιδιαίτερα επιθυμητή και πολύτιμη, αλλά στην πραγματικότητα είναι λιγότερο σημαντική από τις άλλες τρεις κατηγορίες της κοινωνικής υπευθυνότητας.

Πίνακας 1.2

Ηθικά και Φιλανθρωπικά Στοιχεία της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας

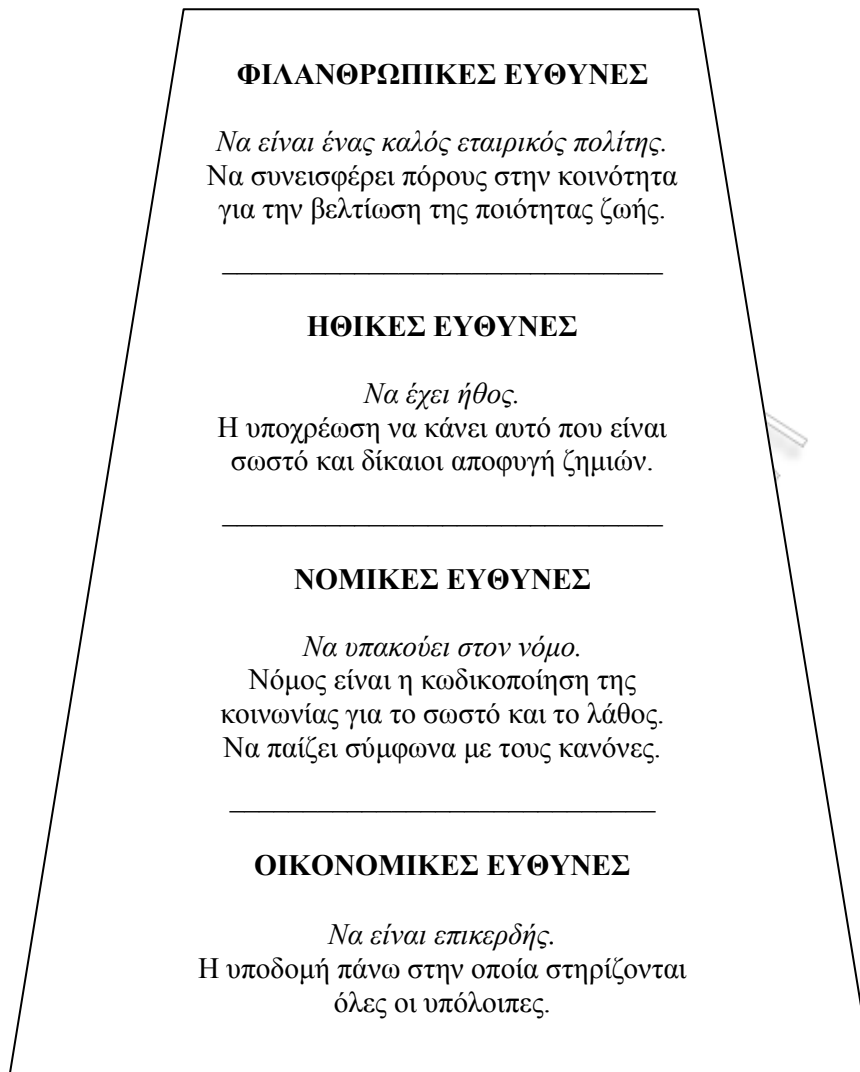
Ηθικά Στοιχεία (Ευθύνες)	Φιλανθρωπικά Στοιχεία (Ευθύνες)
1. Είναι σημαντικό να δρα με έναν τρόπο σύμφωνο με τις προσδοκίες των κοινωνικών ηθών και εθίμων και των ηθικών κανόνων.	1. Είναι σημαντικό να δρα με έναν τρόπο σύμφωνο με τις φιλανθρωπικές προσδοκίες της κοινωνίας.
2. Είναι σημαντικό να αναγνωρίζει και να σέβεται τους νέους ή αναπτυσσόμενους ηθικούς κανόνες που ασπάζεται η κοινωνία.	2. Είναι σημαντικό να υποστηρίζει τις καλές τέχνες και τις τέχνες του θεάματος.
3. Είναι σημαντικό να προλαμβάνει τους ηθικούς κανόνες από τον κίνδυνο που επιφυλάσσει η επίτευξη των εταιρικών στόχων.	3. Είναι σημαντικό οι διευθυντές και οι εργαζόμενοι να συμμετέχουν σε εθελοντικές και φιλανθρωπικές δραστηριότητες στις τοπικές τους κοινότητες.
4. Είναι σημαντικό να καθορίζεται ως καλή εταιρική «αθαγένεια» η άσκηση αυτού που αναμένεται ηθικά.	4. Είναι σημαντικό να παρέχεται βοήθεια σε ιδιωτικά και δημόσια εκπαιδευτικά ιδρύματα.
5. Είναι σημαντικό να αναγνωρίζεται πως η εταιρική ακεραιότητα και η ηθική συμπεριφορά υπερβαίνουν την απλή συμμόρφωση με τους νόμους και τους κανονισμούς.	5. Είναι σημαντικό να υποστηρίζονται εθελοντικά οι μελέτες που ενισχύουν την «ποιότητα ζωής» της κοινωνίας.

Πηγή: Archie B. Carroll, *The Pyramid of Corporate Social Responsibility: Toward the Moral Management of Organisational Stakeholders*, Business Horizons, July-August 1991

Η πυραμίδα της ΕΚΕ απεικονίζεται στο *Διάγραμμα 1.1* και παρουσιάζει τις τέσσερις συνιστώσες της, αρχίζοντας με την θεμελιώδη αντίληψη πως η οικονομική επίδοση υποστηρίζει όλες τις υπόλοιπες. Παράλληλα, οι επιχειρήσεις αναμένονται να πειθαρχούν στους νόμους της κοινωνίας, ενώ στη συνέχεια οφείλουν να συνάδουν με την ηθική και να κάνουν ότι είναι σωστό και δίκαιο, αποφεύγοντας τις ζημιές προς τα ενδιαφερόμενα μέρη (εργαζόμενοι, καταναλωτές, περιβάλλον και άλλα). Τέλος, κάθε επιχείρηση αναμένεται να είναι ένας καλός εταιρικός πολίτης και να βελτιώνει την ποιότητα της ζωής.

Διάγραμμα 01

Η Πυραμίδα της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης



Πηγή: Carroll, 1991

Αν και οι συνιστώσες της ΕΚΥ αντιμετωπίζονται ως ξεχωριστές έννοιες, βρίσκονται σε μία σταθερή αλλά δυναμική ένταση μεταξύ τους. Οι πιο κρίσιμες εντάσεις συναντώνται μεταξύ των οικονομικών και νομικών, οικονομικών και ηθικών, και οικονομικών και φιλανθρωπικών ευθυνών. Φαινομενικά μοιάζει σαν μία σύγκρουση μεταξύ «ενδιαφέροντος για κέρδη» και «ενδιαφέροντος για την κοινωνία», αλλά από την διάσταση της ΕΚΥ ή των ενδιαφερομένων αυτές οι εντάσεις θεωρούνται ως επιχειρηματικές πραγματικότητες και εστιάζουν στην συνολική πυραμίδα σαν σύνολο και στον τρόπο που εμπλέκεται η εταιρεία στις αποφάσεις, τις δράσεις και τα προγράμματα που ταυτόχρονα πληρούν όλα τα συστατικά της μέρη. Συνοπτικά,

το σύνολο της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας των επιχειρήσεων συνεπάγεται την ταυτόχρονη εκπλήρωση των οικονομικών, νομικών, ηθικών και φιλάνθρωπικών ευθυνών της επιχείρησης. Σε πιο πρακτικούς και διοικητικούς όρους, η επιχείρηση που εφαρμόζει ΕΚΥ θα πρέπει να πασχίζει για το κέρδος, να τηρεί το νόμο, να είναι ηθική, και είναι ένας καλός εταιρικός πολίτης. Με μια πρώτη ματιά, το σύνολο αυτών των ευθυνών μπορεί να φαίνεται μεγάλο καθώς παρουσιάζει εντυπωσιακή αντίθεση με το κλασικό οικονομικό επιχείρημα ότι η διοίκηση έχει μία ευθύνη: να μεγιστοποιήσει τα κέρδη των ιδιοκτητών ή των μετόχων της.

Την δεκαετία του 1980 ξεκίνησαν οι προσπάθειες συσχετισμού της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας με την κερδοφορία και την γενικότερη επίδοση της επιχείρησης. Η πρώτη προσπάθεια έγινε από τους Philip Cochran και Robert Wood το 1984 η οποία ήταν άκαρπη αφού δεν κατάφεραν να βρουν έναν αποτελεσματικό τρόπο συσχετισμού των δύο εννοιών. Ακολούθησε η προσπάθεια των Aupperle, Carroll & Hatfield να ερευνήσουν την παραπάνω σχέση. Χρησιμοποίησαν την υπάρχουσα θεωρία και πιο συγκεκριμένα τον ορισμό του Carroll με τους 4 πυλώνες αλλά δυστυχώς, ακόμα και σήμερα, είναι δύσκολο να οριστεί με ακρίβεια η σχέση της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας με την κερδοφορία μιας επιχείρησης.

Η δεκαετία του 1980 κλείνει με την παράθεση του παρακάτω ορισμού από τον Edwin Epstein (1987) : *«Η εταιρική κοινωνική ευθύνη αφορά κυρίως στην επίτευξη αποτελεσμάτων από οργανωσιακές αποφάσεις σχετικά με συγκεκριμένα θέματα ή προβλήματα τα οποία (με βάση κάποιο κανονιστικό πρότυπο) έχουν ευεργετικές παρά δυσμενείς επιπτώσεις στους σχετιζόμενους με την επιχείρηση (stakeholders). Η κανονιστική ορθότητα των αποτελεσμάτων των εταιρικών πράξεων αποτελούν το εστιακό πεδίο της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας».*

Δεκαετία 1990

Η δεκαετία του 1990 είναι σε γενικές γραμμές μια «ήσυχη» δεκαετία χωρίς σημαντικές προσθήκες στον ορισμό και το περιεχόμενο της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας. Εξάιρεση αποτελεί μόνο η επανεξέταση του μοντέλου της Εταιρικής Κοινωνικής Απόδοσης από την Donna Wood το 1991, η οποία χρησιμοποιεί τα προϋπάρχοντα μοντέλα και την θεωρία των τεσσάρων πυλώνων του Carroll. Ουσιαστικά η συνεισφορά του μοντέλου της Wood έγκειται στο ότι είναι πιο περιεκτικό και εξετάζει οπτικές που δεν είχαν εξεταστεί στα προηγούμενα.

Δεκαετία 2000

Το 2000 βρίσκει την επιστημονική κοινότητα αντιμέτωπη με μια σειρά από προβλήματα τα οποία δυσκολεύουν και συχνά αποτρέπουν τις επιχειρήσεις από την δέσμευσή τους στην Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα. Το πρώτο και ίσως σημαντικότερο πρόβλημα είναι ότι αν και το ζήτημα της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας εξετάζεται εδώ και 4 δεκαετίες, δεν έχει υπάρξει ένας ορισμός που να περιλαμβάνει όλες τις πτυχές της και να είναι ευρέως αποδεκτός (Fafaliou et al 2002, Kitchin 2003, Hopkins 2004, Meehan et al 2006; Porter et al 2006). Σύμφωνα μάλιστα με έκθεση του World Business Council for Sustainable Development που δημοσιεύτηκε το 2000 με τίτλο “Corporate Social Responsibility: making good business sense”, και είχε ως σκοπό την μελέτη της ΕΚΥ και την δημιουργία ενός πρακτικού οδηγού για την εφαρμογή της από τις επιχειρήσεις, ο ορισμός που δίνεται σε κάθε χώρα είναι διαφορετικός καθώς η κάθε χώρα δίνει βαρύτητα σε άλλες πτυχές της. Η μελέτη που έγινε για την δημοσίευση της παραπάνω έκθεσης πραγματοποιήθηκε με βάση τα στοιχεία που δόθηκαν από επιχειρήσεις και οργανισμούς στην Ολλανδία, την Ταϊβάν, την Ταϊλάνδη, τις Φιλιππίνες, τις ΗΠΑ, την Γκάνα, την Βραζιλία και την Αργεντινή. Με βάση λοιπόν τα στοιχεία αυτά και με το πώς αντιλαμβάνεται ο επιχειρηματικός κόσμος της κάθε χώρας την ΕΚΥ, δημιουργήθηκαν ορισμοί που αφορούν την κάθε χώρα οι οποίοι έχουν πολύ σημαντικές διαφορές μεταξύ τους. Η διαφορά αυτής της αντίληψης σχετικά με το τι είναι η ΕΚΥ και η έλλειψη ενός σαφούς πλαισίου μέσα στο οποίο μπορούν να κινηθούν οι οργανισμοί, δημιουργεί σύγχυση και τεράστια δυσκολία στις επιχειρήσεις.

Την δεκαετία αυτή ξεκινάει μια διαφωνία για τον αν η λέξη «Κοινωνική» θα πρέπει να αναφέρεται η όχι και αν θα πρέπει απλά να χρησιμοποιείται ο όρος Εταιρική Υπευθυνότητα. Σύμφωνα με το περιοδικό Ethical Corporation (March-April 2002) «ο όρος ΕΚΥ μπερδεύει όχι μόνο όσους δεν γνωρίζουν τι σημαίνουν αυτά τα αρχικά αλλά και όσους γνωρίζουν και παρ’ όλα αυτά το βλέπουν να χρησιμοποιείται στα πλαίσια του επιχειρηματικού περιβάλλοντος και της χρηματοοικονομικής επίδοσης. Θα ήταν προτιμότερη η χρήση του όρου «Εταιρική Υπευθυνότητα» γιατί είναι πιο ξεκάθαρος και δεν αποκλείει τις περιβαλλοντικές και χρηματοοικονομικές πλευρές της επιχειρηματικής επίδοσης, ούτε έχει πολύ μεγάλη διαφορά από την τωρινή ονομασία της ΕΚΥ». Την παραπάνω επιχειρηματολογία έρχεται να αντικρούσει ο M. Hopkins (2004) υποστηρίζοντας ότι αφαιρώντας την λέξη «Κοινωνική» αλλάζει ολόκληρη η σημασία και το πλαίσιο το οποίο ορίζει την ΕΚΥ. Με τον όρο «Κοινωνική» ωθεί τις

επιχειρήσεις να εξετάσουν τις υποχρεώσεις του απέναντι στην κοινωνία αλλά και τις συνήθειες υποχρεώσεις τους. Η βασική υποχρέωση της επιχείρησης στην σημερινή εποχή είναι να παράγει κέρδος για την ίδια και τους μετόχους της και ο όρος Εταιρική Υπευθυνότητα περιγράφει αυτή την όψη της επιχείρησης ικανοποιητικά. Παρ' όλα αυτά αν εισάγουμε την λέξη «Κοινωνική» δίνεται έμφαση σε άλλες οπτικές όπως το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον, η κοινωνία και το περιβάλλον. Πάντως ακόμα και σήμερα ο όρος Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα παραμένει άθικτος.

Τέλος, από την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας της ως τότε περιόδου, παρατηρούμε ότι δεν υπάρχει ένας τρόπος να μετρηθεί κατά πόσον μια εταιρεία είναι Κοινωνικά Υπεύθυνη ούτε ποια είναι η Κοινωνική της Επίδοση, αφήνοντας έτσι περιθώρια σε κάθε επιχείρηση να χρησιμοποιεί τα στοιχεία τα οποία επιλέγει η ίδια χωρίς απαραίτητα να αντανακλούν την Κοινωνική της Υπευθυνότητα. Την δεκαετία αυτή λοιπόν έγιναν αρκετές προσπάθειες για την επίλυση ορισμένων από τα προαναφερόμενα προβλήματα με βασικότερο αυτό της εύρεσης ενός αντιπροσωπευτικού ορισμού και η δημιουργία ενός σαφούς θεωρητικού πλαισίου.

Έτσι λοιπόν το 2004 οι Garriga & Mele ομαδοποίησαν σε 4 κατηγορίες τις θεωρητικές προσεγγίσεις που είχαν παρουσιαστεί ως εκείνη την περίοδο, με σκοπό την μελλοντική δημιουργία ενός νέου θεωρητικού πλαισίου το οποίο θα περιλαμβάνει όλες τις υπάρχουσες πτυχές της ΕΚΥ που ενδεχομένως να οδηγήσει και σε έναν αντιπροσωπευτικό ορισμό. Οι κατηγορίες είναι οι εξής:

- **Θεωρίες των μέσων** (Instrumental Theories), σύμφωνα με τις οποίες η ΕΚΥ είναι κυρίαρχο μέσο για την επίτευξη κερδών.
- **Πολιτική Θεώρηση** (Political Theories). Στις θεωρίες αυτές η κοινωνική δύναμη της επιχείρησης εμφανίζεται ιδιαίτερα ενισχυμένη και η ίδια αποδέχεται τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις της απέναντι στην κοινωνία και συμμετέχει με κάποιου είδους συνεργασία με την κοινωνία στα κοινωνικά θέματα.
- **Θεωρίες της ολοκλήρωσης** (Integrative Theories). Οι θεωρίες αυτές πρεσβεύουν ότι οι επιχειρήσεις πρέπει να ενσωματώνουν τις κοινωνικές απαιτήσεις στην λειτουργία τους καθώς από την κοινωνία εξαρτάται η συνέχιση, η ανάπτυξη αλλά και η ίδια η ύπαρξη τους.
- **Θεωρίες Ηθικής** (Ethical Theories). Η τέταρτη κατηγορία περιλαμβάνει τις θεωρίες οι οποίες εξετάζουν την ηθική υποχρέωση που έχουν οι επιχειρήσεις προς την κοινωνία να δεχθούν τις κοινωνικές τους υποχρεώσεις.

Με βάση την παραπάνω κατηγοριοποίηση προέκυψε ότι οι περισσότερες θεωρίες εστιάζουν στις εξής 4 πτυχές της ΕΚΥ: την πραγματοποίηση των στόχων που οδηγούν σε μακροπρόθεσμο κέρδος, την άσκηση της δύναμης που διαθέτει η επιχείρηση με έναν υπεύθυνο τρόπο, την ενσωμάτωση των κοινωνικών απαιτήσεων και την συνεισφορά στην κοινωνία πράττοντας με ηθικά σωστό τρόπο.

Οι προσπάθειες για την διατύπωση του ορισμού της ΕΚΥ ξεκινούν εκ νέου το 2003 με τον T. Kitchin και το άρθρο του Corporate Social Responsibility: A brand explanation, στο οποίο η ΕΚΥ αναφέρεται ως ένα πρακτικό εργαλείο το οποίο είναι: *«Οι συνυφασμένες με την εταιρική επωνυμία και απορρέουσες πράξεις των εμπορικών επιχειρήσεων, σε σχέση με τις κοινότητες στις οποίες δραστηριοποιούνται, όπως αυτές καθορίζονται και υλοποιούνται πέρα από την κεντρική εναλλακτική φύση των επιχειρήσεων»*. Ο ορισμός αυτός καθορίζει ένα πολύ ευρύ πεδίο το οποίο περιλαμβάνει όχι μόνο καθήκοντα και πράξεις απέναντι σε άτομα αλλά καθήκοντα και πράξεις που δηλώνουν ενδιαφέρον για το φυσικό και συναισθηματικό περιβάλλον στο οποίο τα άτομα διαβιών. Το 2004 ο M. Hopkins παραθέτει τον δικό του ορισμό: *«Η ΕΚΥ αφορά στην μεταχείριση των συμμετεχόντων με έναν ηθικό ή υπεύθυνο τρόπο»*. Με τον όρο «ηθικό ή υπεύθυνο» τρόπο αναφερόμαστε σε ένα τρόπο που είναι αποδεκτός από τις πολιτισμένες κοινωνίες. Το κοινωνικό κομμάτι της ΕΚΥ περιλαμβάνει και την οικονομική ευθύνη της επιχείρησης. Οι συμμετέχοντες βρίσκονται όχι μόνο εντός της επιχείρησης αλλά και εκτός. Το φυσικό περιβάλλον, για παράδειγμα, αποτελεί συμμετέχοντα. Ο ευρύτερος σκοπός της κοινωνικής υπευθυνότητας είναι η δημιουργία *«συνεχώς υψηλότερων επιπέδων διαβίωσης, ενώ διατηρεί την κερδοφορία της επιχείρησης, για τους ανθρώπους που βρίσκονται μέσα αλλά και έξω από την επιχείρηση»*.

Το 2010 οι Carroll & Shabanna έρχονται να υποστηρίξουν πως από όλους τους ορισμούς που έχουν διατυπωθεί όλα αυτά τα χρόνια ο πιο κατά την γνώμη τους σωστός είναι ο ορισμός των τεσσάρων μερών που δόθηκε από τον Carroll το 1979 και χρησιμοποιείται επιτυχώς τα τελευταία 30 χρόνια, και ο οποίος παρατίθεται στη συνέχεια. *«Η κοινωνική υπευθυνότητα των επιχειρήσεων περιλαμβάνει τις οικονομικές, νομικές, ηθικές και διακριτικές (αναφερόμενες πλέον ως φιλανθρωπικές) προσδοκίες που έχει η κοινωνία από τους οργανισμούς μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο»*. Κατά την γνώμη των συγγραφέων ένας ακόμα λόγος για να θεωρείται ο παραπάνω ορισμός ο πιο κατάλληλος, είναι διότι περιλαμβάνει την οικονομική ευθύνη της επιχείρησης στην ΕΚΥ. Οι επιχειρηματίες έλκονται από την ιδέα πως δεν

επιδιώκουν την κερδοφορία της επιχείρησης μόνο για τον εαυτό τους αλλά και για το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο.

Τον Οκτώβριο του 2011 παρουσιάστηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση η ανανεωμένη στρατηγική της για τα έτη 2011-2014, που αφορά στην Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα. Ο λόγος για τον οποίο δημιουργήθηκε η ανανεωμένη αυτή στρατηγική είναι διότι η οικονομική κρίση και οι κοινωνικές της επιπτώσεις έχουν πλήξει σε μεγάλο βαθμό την εμπιστοσύνη των καταναλωτών προς τις επιχειρήσεις. Παρατηρείται επιπλέον μια αυξανόμενη εστίαση σε θέματα ηθικής και κοινωνικής επίδοσης των επιχειρήσεων. Ο σκοπός λοιπόν της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι με την προώθηση της ΕΚΥ, να δημιουργήσει ευνοϊκές συνθήκες για βιώσιμη ανάπτυξη, υπεύθυνες επιχειρησιακές συμπεριφορές και την δημιουργία μεσοπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης συνεχούς αύξησης των επιπέδων της απασχόλησης. Στα πλαίσια λοιπόν της προσπάθειας αυτής η Ευρωπαϊκή Ένωση παραθέτει έναν νέο ορισμό της ΕΚΥ ως *«την ευθύνη των επιχειρήσεων έναντι στις επιπτώσεις της δραστηριοποίησης τους στην κοινωνία»*. Ο σεβασμός στην εφαρμοστέα νομοθεσία και για τις συλλογικές συμφωνίες μεταξύ των κοινωνικών εταίρων είναι προαπαιτούμενο για την ανταπόκριση σε αυτή την ευθύνη. Προκειμένου να ανταποκριθούν πλήρως στην ΕΚΥ, οι επιχειρήσεις θα πρέπει να έχουν εφαρμόσει μια διαδικασία ολοκλήρωσης των κοινωνικών, περιβαλλοντικών, ηθικών και ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των ανησυχιών/προβληματισμών των καταναλωτών στην λειτουργία τους και στην κεντρική τους στρατηγική σε στενή συνεργασία με τους με τους συμμετέχοντες αποσκοπώντας στην:

- Μεγιστοποίηση της δημιουργίας κοινής αξίας για τους ιδιοκτήτες/μετόχους τους αλλά και για τους άλλους συμμετέχοντες και την κοινωνία εν γένει.
- Στην αναγνώριση, πρόληψη και μείωση πιθανού αντίθετου αντίκτυπου.

Με βάση τους διαφορετικούς ορισμούς και τις διαφορετικές απόψεις σχετικά με την ευρύτερη έννοια της ΕΚΥ, τα παρακάτω τρία χαρακτηριστικά είναι αυτά για τα οποία υπάρχει συναίνεση σύμφωνα με το Ελληνικό Δίκτυο για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη:

- Ο εθελοντικός χαρακτήρας της ΕΚΥ που αναφέρεται σε δράσεις πέρα από τον νόμο,
- Η στενή σχέση με την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, και
- Το γεγονός ότι αποτελεί στρατηγική επιλογή των επιχειρήσεων και όχι απλά δευτερεύουσα επιλογή.

1.3 Οι Διαστάσεις της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας

Σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο που παρουσιάστηκε το 2001 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με σκοπό να αποτελέσει πλατφόρμα διαλόγου που θα επέτρεπε σε κάθε ενδιαφερόμενο άτομο, ΜΚΟ, σύνδεσμο, οικονομικό διαχειριστή, δημόσια αρχή ή οποιαδήποτε άλλη οργάνωση να έχει λόγο στο θέμα της ΕΚΥ, μπορούμε να διαχωρίσουμε την ΕΚΥ σε δύο διαστάσεις: την εσωτερική και την εξωτερική.

1.3.1 Η εσωτερική διάσταση

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

- Διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού

Σήμερα, μία από τις κυριότερες προκλήσεις για τις εταιρείες είναι η προσέλκυση και η συγκράτηση εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού. Τα μέτρα για την επίτευξή τους περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων την διά βίου μάθηση (οι εταιρείες συμβάλλουν στον καλύτερο καθορισμό των αναγκών σε επαγγελματική κατάρτιση, προσδίδουν αξία στην μάθηση και διαμορφώνουν ένα περιβάλλον κατάλληλο για την διά βίου μάθηση όλων των υπαλλήλων, ιδιαίτερα όμως για τους μεγαλύτερους σε ηλικία και εκείνους με την λιγότερη μόρφωση), την παραχώρηση αρμοδιοτήτων και εξουσιών στους εργαζομένους, την ποικιλομορφία του εργατικού δυναμικού, την ίση αμοιβή και προοπτικές σταδιοδρομίας για τις γυναίκες και τον προβληματισμό σχετικά με την απασχολησιμότητα και την εξασφάλιση της εργασίας. Οι υπεύθυνες πρακτικές πρόσληψης, ιδιαίτερα με την εφαρμογή της αρχής των μη διακρίσεων,

πιθανότατα θα διευκολύνουν να προσλαμβάνονται μεταξύ άλλων, και άτομα από εθνικές μειονότητες, μεγαλύτεροι σε ηλικία εργαζόμενοι και γυναίκες. Τέτοιες πρακτικές είναι ουσιαστικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων της ευρωπαϊκής στρατηγικής για την απασχόληση, που αφορούν την μείωση της ανεργίας, την αύξηση του ποσοστού απασχόλησης και την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού.

- *Υγεία και ασφάλεια στην εργασία*

Οι προσεγγίσεις του θέματος της υγείας και της ασφάλειας στην εργασία, παραδοσιακά έγκεινται σε νομοθετικά και εκτελεστικά μέτρα. Οι εταιρείες όμως στα θέματα αυτά εξαρτώνται ολοένα και περισσότερο από τις επιδόσεις των εργολάβων στους οποίους ανατίθενται οι εργασίες τους. Παράλληλα με την αύξηση των επιδόσεων όσον αφορά στην υγεία και την ασφάλεια στην εργασία αλλά και στα θετικά χαρακτηριστικά των προϊόντων και των υπηρεσιών, παρατηρείται αυξανόμενη ζήτηση και για την μέτρηση, την τεκμηρίωση και την ανακοίνωση αυτών των θετικών χαρακτηριστικών στο υλικό διαφημιστικής προώθησης. Τα κριτήρια που αφορούν την υγεία και την ασφάλεια στην εργασία περιλαμβάνονται σε διάφορους βαθμούς στα υπάρχοντα συστήματα πιστοποίησης και επισημάνσης για τα προϊόντα και τον εξοπλισμό. Η τάση των εταιρειών να περιλαμβάνουν τέτοια κριτήρια στο σύστημα προμηθειών τους, υποστήριξε την ανάπτυξη γενικών συστημάτων προμήθειας που βασίζονται σε ομοιόμορφες απαιτήσεις όσον αφορά τα συστήματα κατάρτισης ή διαχείρισης που εφαρμόζουν οι εργολάβοι στο θέμα της υγείας και της ασφάλειας στην εργασία. Το γεγονός αυτό καθιστά δυνατή την «πιστοποίηση» ή την αρχική έγκριση των εργολάβων από ένα τρίτο μέρος, καθώς και την επίβλεψη της συνεχούς βελτίωσης του συστήματος.

- *Προσαρμογή στην αλλαγή*

Η ανάγκη μίας επιχείρησης για αναδιάρθρωση συνεπάγεται συχνά την μείωση του προσωπικού της, προκαλώντας δικαιολογημένα την ανησυχία όλων των υπαλλήλων και άλλων ενδιαφερόμενων μερών, δεδομένου ότι οι αλλαγές αυτές μπορεί να επιφέρουν οικονομική, κοινωνική ή πολιτική κρίση σε μία κοινωνία. Η αναδιάρθρωση με τρόπο

κοινωνικά υπεύθυνο σημαίνει ότι εξισορροπούνται και λαμβάνονται υπόψη τα συμφέροντα και οι ανησυχίες όλων όσων θίγονται από τις αλλαγές. Η διαδικασία αναδιάρθρωσης συνεπάγεται την συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μέσω της ανοικτής ενημέρωσης, την καλή προετοιμασία με τον προσδιορισμό των κινδύνων, τον υπολογισμό του συνολικού κόστους και τέλους, την αξιολόγηση όλων των εναλλακτικών λύσεων που ενδεχομένως να μειώσουν την ανάγκη για απολύσεις. Οι κυριότερες αναδιρθρώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί ως σήμερα, έδειξαν ότι η επιτυχημένη αναδιάρθρωση μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα μέσω κοινών προσπαθειών στις οποίες συμμετέχουν οι δημόσιες αρχές και οι εκπρόσωποι των εταιρειών και των εργαζομένων. Η διαδικασία περιλαμβάνει μεταξύ άλλων την διαφύλαξη των δικαιωμάτων των εργαζομένων και την δυνατότητα παρακολούθησης προγραμμάτων επαγγελματικής κατάρτισης.

- Διαχείριση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου και των φυσικών πόρων

Γενικά, η μείωση της κατανάλωσης πόρων ή των ρυπογόνων εκπομπών και αποβλήτων μπορεί να μειώσει τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο και να οδηγήσει, κυρίως τις μεμονωμένες εταιρείες, σε αυξημένη αποδοτικότητα και ανταγωνιστικότητα, μειώνοντας τους λογαριασμούς κατανάλωσης ενέργειας και διάθεσης αποβλήτων καθώς και τις δαπάνες για τις πρώτες ύλες και την απορρύπανση.

Στον περιβαλλοντικό τομέα, οι επενδύσεις αυτές αναφέρονται ως ευκαιρίες διπλού κέρδους, για τις επιχειρήσεις αλλά και για το περιβάλλον. Αυτή η αρχή όρισε μεταξύ άλλων και κάποια μέτρα με στόχο τις επιχειρήσεις, όπως: την θέσπιση προγραμμάτων στήριξης της συμμόρφωσης για την κατανόηση, από πλευράς επιχειρήσεων, των περιβαλλοντικών απαιτήσεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, την ανάπτυξη συστημάτων επιβράβευσης για τις εταιρείες με καλές επιδόσεις και την ενθάρρυνση εθελοντικών δεσμεύσεων και συμφωνιών. Ένα καλό παράδειγμα μίας προσέγγισης που επιτρέπει στις δημόσιες αρχές να εργαστούν με επιχειρήσεις, είναι η Ολοκληρωμένη Πολιτική των Προϊόντων (ΟΠΠ), η οποία λαμβάνει υπόψη τον αντίκτυπο των προϊόντων σε όλη την διάρκεια του κύκλου ζωής τους και καλεί τις επιχειρήσεις και άλλους ενδιαφερόμενους παράγοντες σε διάλογο για την εξεύρεση της προσέγγισης με την καλύτερη σχέση κόστους-αποτελέσματος.

1.3.2 Η εξωτερική διάσταση

Η εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα εκτείνεται πέρα από την εταιρεία στην τοπική κοινότητα και αφορά ένα ευρύ σύνολο ενδιαφερομένων μερών, που είναι όχι μόνο οι εργαζόμενοι και οι μέτοχοι αλλά και οι επιχειρηματικοί εταίροι, οι προμηθευτές, οι πελάτες, οι δημόσιες αρχές και οι ΜΚΟ που εκπροσωπούν τις τοπικές κοινότητες ή ασχολούνται με το περιβάλλον.

- Τοπικές κοινότητες

Η εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα αφορά επίσης την ένταξη των εταιρειών στο τοπικό περιβάλλον τους, είτε αυτό είναι στην Ευρώπη είτε στον υπόλοιπο κόσμο. Οι εταιρείες συνεισφέρουν στις κοινότητές τους παρέχοντας θέσεις εργασίας, μισθούς, κοινωνικές παροχές και φόρους, ενώ εξαρτώνται από την υγεία, τη σταθερότητα και την ευημερία των κοινοτήτων μέσα στις οποίες λειτουργούν. Η φήμη μιας εταιρείας στον τόπο εγκατάστασής της, η εικόνα της ως εργοδότη και ως παραγωγού αλλά και ως παράγοντα στην τοπική σκηνή, σίγουρα επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητά της.

Οι εταιρείες, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, βρίσκονται σε αλληλεπίδραση με το τοπικό φυσικό τους περιβάλλον. Από τη μία πλευρά, κάποιες επιχειρήσεις βασίζονται σε ένα καθαρό περιβάλλον για την παραγωγή τους ή την προσφορά των υπηρεσιών τους (π.χ. καθαρός αέρας και ύδατα), ενώ από την άλλη πλευρά, μπορεί να είναι υπεύθυνες για ορισμένες ρυπογόνες δραστηριότητες (π.χ. θόρυβος, μόλυνση υδάτων και εδάφους, εκπομπή αερίων), που συνδέονται με τις μεταφορές και τη διάθεση αποβλήτων. Πολλές εταιρείες συμμετέχουν στα κοινοτικά προβλήματα, παρέχοντας θέσεις επαγγελματικής κατάρτισης, υποστηρίζοντας φιλανθρωπικές εκδηλώσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, χρηματοδοτώντας τοπικές αθλητικές και πολιτιστικές εκδηλώσεις, κ.ά. Η ανάπτυξη θετικών σχέσεων και οικειότητας με τους τοπικούς φορείς, μπορεί να ωφελήσει ιδιαίτερα στην αποδοτικότητα μίας εταιρείας.

- Επιχειρηματικοί εταίροι, προμηθευτές και καταναλωτές

Μέσα από την συνεργασία με επιχειρηματικούς εταίρους και προμηθευτές, οι εταιρείες μπορούν να μειώσουν τις δαπάνες και να αυξήσουν την ποιότητα. Μακροπρόθεσμα, οι

συνεργασίες αυτές μπορούν να οδηγήσουν σε δίκαιες τιμές και όρους, καθώς και ποιότητα και αξιόπιστη παράδοση ή εκτέλεση. Οι μεγάλες εταιρείες είναι παράλληλα επιχειρηματικοί εταίροι των μικρότερων εταιρειών, είτε ως πελάτες, προμηθευτές, υπεργολάβοι ή ανταγωνιστές, και πρέπει να γνωρίζουν ότι οι κοινωνικές τους επιδόσεις μπορούν να επηρεαστούν ως αποτέλεσμα των πρακτικών των εταίρων και των προμηθευτών τους σε όλη την αλυσίδα εφοδιασμού. Ορισμένες μεγάλες εταιρείες επιδεικνύουν εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα προωθώντας επιχειρησιακές πρωτοβουλίες στην περιοχή που έχουν εγκατασταθεί. Τέτοιες πρακτικές περιλαμβάνουν σχέδια καθοδήγησης και επίβλεψης που παρέχονται από τις μεγάλες εταιρείες στις νέες ή παροχή βοήθειας σε μικρότερες εταιρείες για την διάδοση των δραστηριοτήτων τους, που αφορούν την εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα.

Οι επενδύσεις εταιρικού κεφαλαίου αποτελούν έναν ακόμα τρόπο για να διευκολύνουν οι μεγάλες εταιρείες την ανάπτυξη νέων καινοτόμων επιχειρήσεων. Με αυτό τον τρόπο, η μεγάλη εταιρεία αποκτά ένα μικρό μερίδιο από μία πολλά υποσχόμενη νέα και προωθεί την ανάπτυξή της, με αποτέλεσμα να επωφελούνται και οι δύο: κατανόηση των «νεωτεριστικών» εξελίξεων για την μεγάλη εταιρεία, και ευκολότερη πρόσβαση στην αγορά για την μικρή. Ως μέρος της κοινωνικής τους υπευθυνότητας, οι εταιρείες αναμένονται να παρέχουν στους καταναλωτές τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που επιθυμούν και έχουν ανάγκη, με τρόπο αποτελεσματικό και φιλικό προς το περιβάλλον. Έτσι, αναπτύσσονται σχέσεις διαρκείας με τους πελάτες, οι οποίοι απολαμβάνουν ανώτερη ποιότητα, ασφάλεια, αξιοπιστία και εξυπηρέτηση, κάνοντας τις επιχειρήσεις πιο προσοδοφόρες.

- *Ανθρώπινα δικαιώματα*

Η εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα ενέχει έντονη διάσταση των δικαιωμάτων του ανθρώπου, ιδιαίτερα όσον αφορά τις διεθνείς δραστηριότητες και τις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού. Τα ανθρώπινα δικαιώματα είναι ένα ιδιαίτερα πολύπλοκο θέμα, το οποίο θέτει πολιτικά, νομικά και ηθικά διλήμματα. Οι εταιρείες αντιμετωπίζουν προκλήσεις στις οποίες περιλαμβάνονται ερωτήματα σχετικά με τους τρόπους προσδιορισμού των τομέων ευθύνης τους σε αντιδιαστολή με εκείνους των κυβερνήσεων, σχετικά με την εξασφάλιση ότι οι επιχειρηματικοί εταίροι τους συμμορφώνονται με τις βασικές αξίες τους και τους τρόπους προσέγγισης κρατών με ευρείες παραβιάσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Ύστερα από

αυξανόμενη πίεση των ΜΚΟ και των ομάδων των καταναλωτών, οι εταιρείες υιοθετούν όλο και περισσότερο κώδικες συμπεριφοράς που καλύπτουν τις εργασιακές συνθήκες, τα ανθρώπινα δικαιώματα και τις περιβαλλοντικές πτυχές. Αυτό συμβαίνει κυρίως για να βελτιώσουν την εταιρική εικόνα τους και για να μειώσουν τους κινδύνους αρνητικών αντιδράσεων από τους καταναλωτές. Οι κώδικες συμπεριφοράς πρέπει να εφαρμόζονται σε όλα τα επίπεδα οργάνωσης και παραγωγής. Σημαντικό ρόλο παίζει η πλήρης διαφάνεια της ενημέρωσης και των τοπικών κοινοτήτων από τις εταιρείες, όπως και η κατάρτιση των τοπικών διοικήσεων, των εργαζομένων σχετικά με την εφαρμογή του κώδικα. Επιπλέον πρέπει να δοθεί έμφαση σε μία «εξελικτική προσέγγιση», η οποία να τονίζει τις συνεχιζόμενες σταδιακές βελτιώσεις των προτύπων και του ίδιου του κώδικα. Όσον αφορά τα δικαιώματα του ανθρώπου, πρέπει να επαληθεύονται σε μόνιμη βάση τα συστήματα συμμόρφωσης με τους κώδικες και η εφαρμογή τους, με μια διαδικασία η οποία πρέπει να διαμορφωθεί και να διεξαχθεί σύμφωνα με προσεκτικά καθορισμένα πρότυπα και κανόνες για τις οργανώσεις και τα άτομα που αναλαμβάνουν τον επονομαζόμενο «κοινωνικό έλεγχο».

- Παγκόσμιες περιβαλλοντικές ανησυχίες

Μέσω των διασυνοριακών συνεπειών πολλών περιβαλλοντικών προβλημάτων που συνδέονται με τις επιχειρήσεις και της κατανάλωσης πόρων από ολόκληρο τον κόσμο, οι εταιρείες διαδραματίζουν επίσης ενεργό ρόλο στο παγκόσμιο περιβάλλον, συνεπώς μπορούν να επιδιώξουν την κοινωνική υπευθυνότητα τόσο σε διεθνές επίπεδο όσο και στην Ευρώπη. Η συζήτηση για τον ρόλο των εταιρειών στην επίτευξη της βιώσιμότητας γίνεται όλο και πιο σημαντική στη διεθνή σκηνή. Ο γενικός γραμματέας του ΟΗΕ έθεσε σε λειτουργία την πρωτοβουλία 'Global Compact', η οποία αποβλέπει στη σύναψη εταιρικής σχέσης με τις επιχειρήσεις, με σκοπό την επίτευξη παγκόσμιων κοινωνικών και περιβαλλοντικών βελτιώσεων.

1.4 Θεωρία των Συμμετεχόντων (Stakeholder Theory)

Με βάση την υπάρχουσα βιβλιογραφία παρατηρούμε πως η ΕΚΥ χτίστηκε πάνω στα θεμέλια της Θεωρίας των Συμμετεχόντων ή Θεωρίας των ενδιαφερόμενων μερών όπως συχνά

αναφέρεται και αντίστροφα. Ο Carroll (1991) ορίζει την σχέση αυτή ως εξής: « Υπάρχει μια «συγγενική» σχέση ανάμεσα στην εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα και τους συμμετέχοντες μιας επιχείρησης. Ο όρος συμμετέχοντες προσδιορίζει τις κοινωνικές ευθύνες της επιχείρησης σκιαγραφώντας συγκεκριμένα άτομα ή ομάδες ανθρώπων που η επιχείρηση θα πρέπει να λάβει υπόψη της κατά τον σχεδιασμό του προσανατολισμού της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητάς της». Παρ' όλα αυτά η θεωρία των συμμετεχόντων δεν αναπτύχθηκε παράλληλα με την ΕΚΥ αν και η σχέση μεταξύ των δύο, όπως αυτή περιγράφηκε από τον Carroll, είναι κοινά αποδεκτή (Jones και λοιποί, 2002). Μια ακόμη μεγάλη δυσκολία για την θεωρία των συμμετεχόντων είναι οι πολύ διαφορετικές και πολυποικίλες θεωρίες, το σύνολο των οποίων αποτελεί την θεωρία των συμμετεχόντων (Scholl, 2001, Jones et al2002). Η υιοθέτηση της θεωρίας των συμμετεχόντων από μια επιχείρηση μπορεί να φαντάζει ως σωστή και ηθική πρακτική, αλλά η εφαρμογή της δεν είναι καθόλου εύκολη. Οι συμμετέχοντες συχνά έχουν μια πολύ διαφορετική αντίληψη της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας και των υποχρεώσεων που θεωρούν ότι η επιχείρηση έχει απέναντι τους σε σχέση με την πραγματική σημασία της ΕΚΥ (Wood, 1991). Η δημιουργία ενός αποτελέσματος που να είναι αποδεκτό από την πλειοψηφία των συμμετεχόντων, αν όχι από όλους, λαμβάνοντας υπόψη διαφορές μεταξύ αυτών, αποτελεί μια πολύ κοπιαστική δουλειά για την διοίκηση των επιχειρήσεων (Wood 1991, Szwajkowski, 2000).

- Προσδιορισμός της θεωρίας των Συμμετεχόντων

Η θεωρία των Συμμετεχόντων ορίζεται ως το αντίθετο της Θεωρίας των Μετόχων, σύμφωνα με την οποία μόνο η μέτοχοι μιας επιχείρησης έχουν νομική αξίωση στον σκοπό της επιχείρησης που τους ανήκει. Ως σκοπός της επιχείρησης ορίζεται η μεγιστοποίηση των κερδών της (Halal, 2000, Emiliani, 2001, Mc Adam & Leonard, 2003, Weiss, 2003). Μέχρι και σήμερα δεν υπάρχει ένας κοινά αποδεκτός προσδιορισμός του πεδίου της Θεωρίας των Συμμετεχόντων (Harrison & Freeman, 1999). Όμως οι Hillman, Keim & Luce (2001) υποστηρίζουν ότι «παρόλο που δεν υπάρχει ένα κοινά αποδεκτό πεδίο της θεωρίας των συμμετεχόντων μεταξύ των ερευνητών, φέρεται να υπάρχει μια συμφωνία σχετικά με τις γενικές αρχές που περιλαμβάνονται στην θεωρία των συμμετεχόντων». Αναφέρονται στον προσδιορισμό των τεσσάρων βασικών αρχών της θεωρίας όπως αυτοί έχουν προσδιοριστεί από τους Jones & Wicks (1999):

1. Η επιχείρηση έχει σχέσεις με ομάδες συμμετεχόντων.
2. Οι διαδικασίες και τα αποτελέσματα που προκύπτουν από τις σχέσεις αυτές είναι στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος.
3. Τα συμφέροντα των συμμετεχόντων έχουν αξία για την επιχείρηση.
4. Η Θεωρία των Συμμετεχόντων αποτελεί εργαλείο της διοίκησης για την λήψη αποφάσεων.

Παράλληλα, άλλοι θεωρητικοί της προσέγγισης συνοψίζουν την θεωρία στις εξής δύο διαστάσεις:

1. Η διοίκηση, για να είναι αποδοτική, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της ένα ευρύ φάσμα συμμετεχόντων και
2. Η διοίκηση έχει υποχρεώσεις απέναντι σε ένα ευρύ φάσμα συμμετεχόντων.

Ο βασικός σκοπός της θεωρία των συμμετεχόντων είναι η δημιουργία ενός αποτελέσματος με το οποίο όλοι βγαίνουν κερδισμένοι μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα (Carroll, 1991). Υπάρχουν πολύ συχνά ισχυρισμοί ότι η θεωρία των συμμετεχόντων δεν είναι βιώσιμη καθώς υπονοεί την «θυσία» του στόχου της επιχείρησης, δηλαδή του κέρδους, για χάρη των ηθικά αποδεκτών (αλλά υποτιθέμενα οικονομικά μη βιώσιμων) κοινωνικών στόχων (Vinten, 2000). Από την άλλη, η θεωρία των συμμετεχόντων δεν απορρίπτει την κερδοφορία ως σκοπό της επιχείρησης, απλά διευρύνει το μοντέλο των μετόχων.

- *Κατηγοριοποίηση των Συμμετεχόντων*

Σύμφωνα με την Θεωρία των Συμμετεχόντων υπάρχει σαφής διαχωρισμός μεταξύ της στενής και της ευρύτερης έννοιας των συμμετεχόντων. Στην στενή έννοια των συμμετεχόντων περιλαμβάνονται όλες εκείνες οι ομάδες που επηρεάζουν άμεσα τα βασικά οικονομικά συμφέροντα της επιχείρησης. Η ευρύτερη έννοια βασίζεται περισσότερο στην ιδέα ότι οι επιχειρήσεις επηρεάζουν τα συμφέροντα τρίτων και είναι εξαρτώμενες από κάποιον. Το παραπάνω αποτελεί και τον πυρήνα της Θεωρίας των Συμμετεχόντων και βασίζεται στις δύο παρακάτω υποθέσεις:

1. Οι συμμετέχοντες είναι άτομα ή ομάδες που επηρεάζουν και επηρεάζονται από την επιχείρηση.
2. Η επιχείρηση είτε προκαλεί ζημιά είτε παρέχει όφελος σε αυτούς.

Στη συνέχεια παρατίθενται μερικοί από τους ορισμούς σχετικά με το τι ορίζεται ως «συμμετέχων»:

- *«συμμετέχοντες είναι όλοι εκείνοι που εξαρτώνται από την επιχείρηση και/ή μπορούν να επηρεάσουν την επίτευξη του στόχου της επιχείρησης» (Jones και λοιποί, 2007).*
- *«οι συμμετέχοντες είναι άτομα ή ομάδες ατόμων που διαθέτουν ή απαιτούν ιδιοκτησιακά δικαιώματα ή οφέλη από την επιχείρηση και τις δραστηριότητές της» (παρελθούσες, παρούσες και μελλοντικές). Τα δικαιώματα ή οφέλη είναι το αποτέλεσμα συναλλαγών ή δράσεων της επιχείρησης που είναι νόμιμες ή ηθικές, ατομικές ή συλλογικές (Clarkson, 1995).*
- *«ως συμμετέχων ορίζεται κάθε οντότητα η οποία επηρεάζει την επιχείρηση και επηρεάζεται από αυτήν» (Murray & Vogel, 1997).*
- *«η θεωρία των συμμετεχόντων δείχνει ότι κάθε επιχειρηματική απόφαση μπορεί να επηρεάσει ένα ευρύ φάσμα ανθρώπων αποφέροντας κέρδος σε κάποιους και προκαλώντας ζημιά σε κάποιους άλλους» (Desjardins, 2009).*

Στα πλαίσια της θεωρίας των συμμετεχόντων υπάρχει η διάκρισή τους, με βάση τον βαθμό που αυτοί επηρεάζουν την επιχείρηση, σε πρωτεύοντες και δευτερεύοντες (Desjardins, 2009). Οι πρωτεύοντες συμμετέχοντες αποτελούνται από τα άτομα εκείνα ή τις ομάδες εκείνες, χωρίς την συνεχή στήριξη των οποίων η επιχείρηση δεν θα μπορούσε να επιβιώσει. Πρωτεύοντες συμμετέχοντες αποτελούν οι μέτοχοι και άλλοι επενδυτές, οι εργαζόμενοι, οι προμηθευτές, οι πελάτες, η κοινότητα και η κυβέρνηση. Τους δευτερεύοντες συμμετέχοντες αποτελούν εκείνοι οι οποίοι επηρεάζουν και/ή εξαρτώνται από την επιχείρηση, αλλά δεν εμπλέκονται σε συναλλαγές με αυτήν και η επιρροή τους δεν επηρεάζει την επιβίωσή της. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και ομάδες ειδικών συμφερόντων.

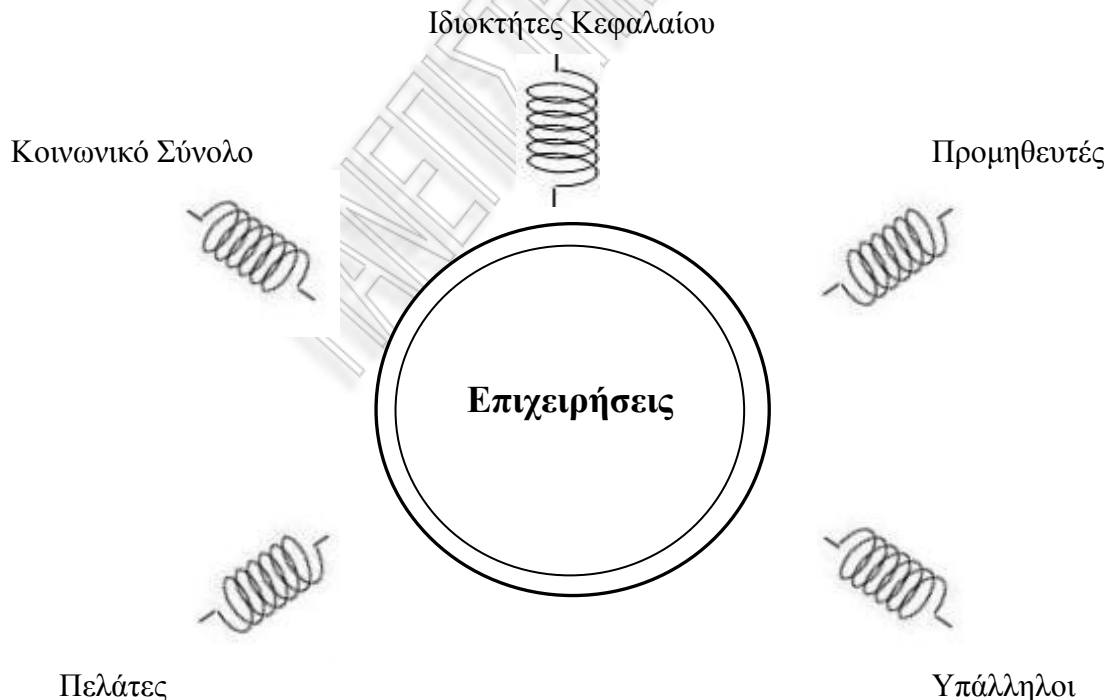
Οι συμμετέχοντες μπορούν επίσης να είναι είτε εσωτερικοί είτε εξωτερικοί. Οι εσωτερικοί συμμετέχοντες προέρχονται από το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης, είναι δηλαδή οι υπάλληλοι της επιχείρησης, και οι εξωτερικοί συμμετέχοντες προέρχονται από το εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης και αποτελούνται από όλους τους υπόλοιπους συμμετέχοντες: προμηθευτές, επενδυτές, κοινότητα, κυβέρνηση, κ.α. Μερικοί συμμετέχοντες μπορεί να είναι και εσωτερικοί και εξωτερικοί ταυτόχρονα. Για την επιχείρηση είναι πιο εύκολη η αντιμετώπιση των εσωτερικών παρά των εξωτερικών συμμετεχόντων καθώς, συνήθως, οι στόχοι τους συμπίπτουν.

Η θέση της Θεωρίας των Συμμετεχόντων στην επιχείρηση

Η κλασική θεωρία των συμμετεχόντων αναγνωρίζει τέσσερις τύπους συμμετεχόντων, τους προμηθευτές, τους επενδυτές, τους υπαλλήλους και τους πελάτες. Όμως στο βιβλίο του “*Strategic Management: A stakeholder Approach*”, ο Freeman προσθέτει στους συμμετέχοντες την κυβέρνηση, τα πολιτικά κόμματα, την κοινωνία και τους εμπορικούς συλλόγους. Αργότερα, διατυπώθηκε η άποψη πως δεν έχουν όλοι οι συμμετέχοντες την ίδια σημασία για την επιχείρηση. Για αυτό το λόγο η θεωρία των συμμετεχόντων παρομοιάστηκε με έναν αστερισμό ή έναν κινούμενο «ελαστικό» τροχό (έλικα). Στην περίπτωση του τροχού η επιχείρηση βρίσκεται στο κέντρο και συνδέεται με τους συμμετέχοντες μέσω σπειρών όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 1.2.

Διάγραμμα 0.2

Απεικόνιση της θεωρίας των συμμετεχόντων με την μορφή «Ελαστικού» τροχού



Πηγή: Figar, N. and Figar, V., (2011)

Το παραπάνω σχήμα παρουσιάζει την σημασία των συμμετεχόντων οι οποίοι μπορεί να είναι πολύ σημαντικοί για την επιχείρηση στο ένα στάδιο και λιγότερο σημαντικοί στο επόμενο. Σε μερικές περιπτώσεις οι συμμετέχοντες μπορεί να είναι συνδεδεμένοι και μεταξύ τους, γεγονός που καθιστά την επιρροή τους στην επιχείρηση ακόμα μεγαλύτερη. Στην βιβλιογραφία παρουσιάζονται οι παρακάτω διαφορετικές προσεγγίσεις σχετικά με την Θεωρία των Συμμετεχόντων.

Η πρώτη προσέγγιση ονομάζεται κανονιστική (normative) προσέγγιση και βασίζεται στις εξής δύο παραδοχές (Jones 2005, Mellahi & Wood 2003):

- A. Οι συμμετέχοντες διακρίνονται από την επιχείρηση με βάση τα ενδιαφέροντά τους, ανεξάρτητα από το αν η επιχείρηση ανταποκρίνεται στα ενδιαφέροντα αυτά.
- B. Τα ενδιαφέροντα του κάθε συμμετέχοντα εκπληρώνονται από την καλή πρόθεση της επιχείρησης και όχι λόγω ενδεχόμενου οφέλους.

Η δεύτερη προσέγγιση ονομάζεται συντελεστική (instrumental). Υποστηρίζει ότι τα κέρδη είναι ο βασικός σκοπός των επιχειρήσεων και έρχεται σε πλήρη αντίθεση με την κανονιστική προσέγγιση. Εξετάζει ουσιαστικά εάν υπάρχει κάποια σχέση ανάμεσα στην θεωρία των συμμετεχόντων και την οικονομική επίδοση της επιχείρησης.

Η τρίτη προσέγγιση ονομάζεται περιγραφική (descriptive) και αναφέρει ότι οι μέτοχοι, οι αξίες τους και η υπάρχουσα οργανωτική κατάσταση ορίζουν την συμπεριφορά του οργανισμού (Brenner & Cochran, 1991, Jones & Wicks, 1999). Η προσέγγιση αυτή περιγράφει την στρατηγική που θα πρέπει να ακολουθήσει μια επιχείρηση προκειμένου να διαχειριστεί τους συμμετέχοντες αναφορικά με την σημασία που έχουν αυτοί για την επιχείρηση (Jawar & Mclaughlin, 2001).

Οι σχέσεις μεταξύ των συμμετεχόντων και της επιχείρησης αποτελούν ένα «περιουσιακό στοιχείο» για την επιχείρηση. Θετικό στοιχείο εάν οι σχέσεις αυτές βασίζονται στην ειλικρίνεια και την εμπιστοσύνη και αρνητικό εάν βασίζονται στην ανεντιμότητα και την δυσπιστία. Γι' αυτό το λόγο η θεωρία των συμμετεχόντων φέρεται να είναι ένα τμήμα της θεωρίας του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα/μειονέκτημα προκύπτει από τα παρακάτω:

- Η επιχείρηση σχετίζεται με πολλαπλούς συμμετέχοντες.
- Οι σχέσεις αυτές μπορούν να διαπιστωθούν μέσα από συμφωνίες (γραπτές ή προφορικές).
- Η επιχείρηση εκλαμβάνεται ως ένα «πλέγμα από συμφωνίες».

- Οι διοίκηση συνάπτει τις συμφωνίες αυτές.
- Η αγορά τείνει να εγκαθιστά την ισορροπία και για αυτό το λόγο δημιουργεί την τάση για αποτελεσματικές διαπραγματεύσεις.

Σύμφωνα με τον Rowley (1997) η θεωρία των συμμετεχόντων είναι μια «χειροποίητη» θεωρία καθώς είναι κατάλληλη και ως βάση για την εφαρμογή άλλων θεωριών.

1.5 Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα και Χρηματοοικονομική Επίδοση

Η σχέση της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας (εάν υπάρχει) με την χρηματοοικονομική επίδοση της επιχείρησης καθώς και η φύση της σχέσης αυτής, αποτελεί φλέγον ζήτημα και έχει απασχολήσει πολύ την επιστημονική κοινότητα. Παρατηρείται από πολύ νωρίς στην βιβλιογραφία (Friedman, 1967, 1970) η αναφορά της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας ως ένα επιπλέον κόστος για την επιχείρηση, καθώς για να είναι κοινωνικά υπεύθυνη πρέπει να δαπανήσει μέρος των εσόδων της σε διάφορων ειδών δράσεις. Κατά την πάροδο του χρόνου όμως βλέπουμε στην βιβλιογραφία την εστίαση στην πιθανή αξία της ΕΚΥ. Ο Freeman (1984) υποστηρίζει πως οι επιχειρήσεις θα πρέπει να ενδιαφέρονται για το όφελος όλων όσων μπορούν να επηρεάζουν, ή όσων επηρεάζονται από την ευημερία της επιχείρησης. Η θεωρία αυτή έχει αναπτυχθεί με πολλούς τρόπους (Agle et Al, 2008). Για παράδειγμα υποστηρίζεται ότι η εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα μπορεί να αποδειχθεί πολύ σημαντικός παράγοντας στην εξεύρεση πόρων για την επιχείρηση και στην υποστήριξη της από τους συμμετέχοντες (Jones, 1995). Παράλληλα οι επιχειρήσεις συχνά δεσμεύονται στην κοινωνικά υπεύθυνη δραστηριοποίησή τους με σκοπό την ενδυνάμωση της φήμης, του ονόματος και της εμπιστοσύνης που εμπνέουν (Barney 1991, Porter 1991, Porter and Kramer 2011). Μια τέτοια κίνηση θα μπορούσε να προσελκύσει νέους, ευαίσθητοποιημένους κοινωνικά πελάτες, να αυξήσει την κερδοφορία και να ενδυναμώσει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της επιχείρησης.

Στην βιβλιογραφία έχουμε την πρώτη κατηγορία επιστημόνων που υποστηρίζουν ότι η επένδυση μίας επιχείρησης στην Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα επιφέρει μεγάλα οφέλη

στην εικόνα της, στα συνολικά χρηματοοικονομικά της αποτελέσματα και στα οφέλη που προκύπτουν από αυτά. Για την ακρίβεια υποστηρίζουν ότι το όφελος είναι πολύ μεγαλύτερο από το κόστος που δαπανά η επιχείρηση για την EKY (Solomon & Hansen 1985, Preston & O' Bannon 1997, Griffin & Mahon 1997). Υπάρχει η πεποίθηση μάλιστα ότι η ικανοποίηση των συμμετεχόντων μπορεί να έχει θετικό αντίκτυπο σε όλη την επιχείρηση, συμπεριλαμβανομένης και της χρηματοοικονομικής επίδοσής της (Clarkson 1995, Waddock & Graves 1997). Οι κοινωνικά υπεύθυνες πρωτοβουλίες μπορούν να οδηγήσουν σε βελτίωση της φήμης της επιχείρησης, σε νέες ευκαιρίες στην αγορά και σε θετική αντίδραση των χρηματαγορών. Όλα αυτά έχουν την δυνατότητα να ενδυναμώσουν την χρηματοοικονομική επίδοση της επιχείρησης.

Στην δεύτερη κατηγορία επιστημόνων επικρατεί η αντίληψη ότι δεν υπάρχει καμία σχέση μεταξύ της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας και της χρηματοοικονομικής επίδοσης της επιχείρησης (Mc Williams & Siegel 2000, Waddock et al 1997). Υποστηρίζουν ότι οι επιχειρήσεις που είναι κοινωνικά υπεύθυνες, παρουσιάζουν διαφορετική καμπύλη ζήτησης από αυτές που δεν είναι. Επίσης δεν παρουσιάζεται καμία σαφής ένδειξη για την ροπή που έχει η σχέση της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας με τα οικονομικά αποτελέσματα της επιχείρησης. Έχει παρατηρηθεί ότι έχει μεγάλη σημασία όχι μόνο η κοινωνική και οικονομική επίδοση της επιχείρησης αλλά και η πληροφόρηση που έχουμε για την εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα. Ελάχιστες μάλιστα μελέτες έχουν εξετάσει την σχέση των παραπάνω τριών στοιχείων.

Τέλος, η τρίτη κατηγορία επιστημόνων υποστηρίζει ότι υπάρχει αρνητική σχέση μεταξύ Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας και χρηματοοικονομικής επίδοσης της επιχείρησης και βασίζεται σε εμπειρικές μελέτες και στην υπόθεση της ύπαρξης διοικητικού ομοιοτισμού. Ο Preston και λοιποί, υποστηρίζουν ότι η διοίκηση της επιχείρησης είναι πιθανό να επιλέξει να μειώσει την επένδυση στην εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα έτσι ώστε να αυξήσει τα βραχυπρόθεσμα κέρδη και κατά συνέπεια τις δικές τους προσωπικές απολαβές. Επικρατεί επίσης η άποψη ότι οι επιχειρήσεις που είναι κοινωνικά υπεύθυνες διαθέτουν ένα σοβαρό ανταγωνιστικό μειονέκτημα, καθώς επιβαρύνουν την επιχείρηση με ένα επιπλέον και μη απαραίτητο κόστος. Το κόστος αυτό μειώνει τα κέρδη των μετόχων και κατά συνέπεια τον πλούτο τους.

Έχουν γίνει πολλές προσπάθειες για να μελετηθεί η σχέση της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας και της χρηματοοικονομικής επίδοσης και έχουμε δυο κατηγορίες μελετών.

Στην πρώτη κατηγορία έχουμε τις μελέτες εκείνες οι οποίες εξετάζουν την σχέση της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας με την βραχυπρόθεσμη χρηματοοικονομική επίδοση (Wright et al 1997, Posnikoff 1997, Mc Williams & Siegel 1997), και η δεύτερη κατηγορία εξετάζει την σχέση της εταιρικής κοινωνικής επίδοσης με την μακροχρόνια χρηματοοικονομική επίδοση της επιχείρησης (Cohran & Wood, 1984, Aupperle et al 1985, Waddock et al 1997). Κατά γενική ομολογία όμως, τα αποτελέσματα των παραπάνω μελετών είναι ανάμεικτα και δεν επιτρέπουν τον καθορισμό της σχέσης της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας με την χρηματοοικονομική επίδοση μιας επιχείρησης.

Το Σεπτέμβριο του 2012 εξετάστηκε, στο άρθρο της Caroline Flammer, η δυνατότητα της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας να οδηγήσει σε αύξηση της χρηματοοικονομικής επίδοσης της επιχείρησης. Η μελέτη της εξέτασε την υπόθεση ότι η υιοθέτηση από την επιχείρηση κοινωνικά υπεύθυνων προτάσεων που προέρχονται από τους μετόχους, οδηγεί σε αύξηση της χρηματοοικονομικής επίδοσης. Με βάση την επεξεργασία των στοιχείων που συλλέχθηκαν αποδεικνύεται ότι η υιοθέτηση κοινωνικά υπεύθυνων πρακτικών οδηγεί στην αύξηση της χρηματοοικονομικής επίδοσης της επιχείρησης. Στην μελέτη αυτή η εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα εκλαμβάνεται ως ένα χρήσιμο μέσο για την αύξηση της μακροχρόνιας χρηματοοικονομικής επίδοσης. Υποστηρίζεται ότι η σχέση μεταξύ των δύο εξαρτάται τόσο από την κοινωνική επίδοση της επιχείρησης όσο και από το θεσμικό πλαίσιο που υπάρχει στον κλάδο που δραστηριοποιείται η επιχείρηση για την ΕΚΥ. Με βάση τα παραπάνω η μελέτη οδήγησε στις παρακάτω τρεις αντιλήψεις.

Αρχικά, και σε ενίσχυση της άποψης ότι η ΕΚΥ αποτελεί βασικό εργαλείο της επιχείρησης, διαπιστώθηκε ότι οι προτάσεις των μετόχων που σχετίζονται με την ΕΚΥ, αν και δεν είχαν μεγάλη στήριξη από την πλειοψηφία των μετόχων, οδήγησαν στην αύξηση της χρηματοοικονομικής επίδοσης των επιχειρήσεων σε σχέση με τις επιχειρήσεις όπου αντίστοιχες προτάσεις απορρίφθηκαν από τους μετόχους. Επίσης, παρατηρήθηκε ότι οι αγορές αντιδρούν θετικά στην υιοθέτηση των προτάσεων που σχετίζονται με την ΕΚΥ όταν αυτές υιοθετούνται μεν, με την στήριξη μικρής πλειοψηφίας των μετόχων δε.

Στην συνέχεια διαπιστώθηκε πως η ΕΚΥ είναι ένα εργαλείο με φθίνουσα απόδοση του οριακού κέρδους μιας επιχείρησης. Με άλλα λόγια οι αρχικές προσπάθειες βελτίωσης της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας μιας επιχείρησης θα επιφέρουν σημαντικά οφέλη. Όμως, όσο η επιχείρηση συνεχίζει να αυξάνει την εταιρική κοινωνική επίδοσή της, τα οφέλη από αυτήν τείνουν να μειώνονται. Τέλος, υποστηρίζεται ότι η επίδραση της ΕΚΥ στην

χρηματοοικονομική επίδοση μεγάλων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε κλάδους με αυστηρό θεσμικό πλαίσιο εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας είναι μεγαλύτερη. Εύλογα στους κλάδους αυτούς οι συμμετέχοντες τείνουν προς τις επιχειρήσεις με την μεγαλύτερη κοινωνική ευαισθητοποίηση, η οποία ενδέχεται να επιφέρει μεγαλύτερα οφέλη από τις πρωτοβουλίες της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας.

Αν και υπάρχει αρκετή βιβλιογραφία για την θετική σχέση μεταξύ της ΕΚΥ και της εταιρικής επίδοσης, παρόλα αυτά δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υπάρχει και στην πραγματικότητα αυτή η θετική σχέση, λόγω των πολλών περιορισμών που προκύπτουν. Ο βασικότερος περιορισμός είναι ότι η σχέση μεταξύ της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας και της εταιρικής επίδοσης είναι ενδογενής, με την έννοια πως η απόφαση της επιχείρησης να είναι κοινωνικά υπεύθυνη αλλάζει τα χαρακτηριστικά της, κάτι το οποίο ενδέχεται να επηρεάσει την χρηματοοικονομική της επίδοση. Η συγκεκριμένη μελέτη ξεπερνά το συγκεκριμένο περιορισμό εξετάζοντας την εξωγενή παραλλαγή της ΕΚΥ με την μορφή των προτάσεων των μετόχων. Η υιοθέτηση αυτών των προτάσεων δεν μεταβάλλει τα χαρακτηριστικά της επιχείρησης, καθώς η ίδια επιλέγει να υιοθετήσει μια σειρά από κοινωνικά υπεύθυνες πρακτικές και όχι να μετατραπεί σε μια κοινωνικά υπεύθυνη επιχείρηση. Τέλος, με βάση την συγκεκριμένη μελέτη, επιβεβαιώνεται πως οι «καλές» πρακτικές επιφέρουν κέρδος στην επιχείρηση. Οι επιχειρήσεις ενδεχομένως να πρέπει να λάβουν υπόψη τους τα παραπάνω στην λήψη αποφάσεων και στην επιλογή των στρατηγικών μάρκετινγκ που θα υιοθετήσουν. Αν και δε μπορούμε να τεκμηριώσουμε σαφώς ότι η δέσμευση μιας επιχείρησης στην εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα μπορεί να επιφέρει αυξημένη χρηματοοικονομική επίδοση, όμως υπάρχουν αρκετές ενδείξεις ότι έχουν μια θετική σχέση μεταξύ τους. Αυτό είναι κάτι που απασχολεί, και πιθανότατα θα συνεχίσει να απασχολεί, τόσο την επιστημονική κοινότητα όσο και τις ίδιες τις επιχειρήσεις.

1.6 Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα και Βιώσιμη Ανάπτυξη

Ο όρος βιώσιμη ανάπτυξη συναντήθηκε για πρώτη φορά τον 18^ο αιώνα και έχουν γίνει πολλές προσπάθειες για τον ορισμό του. Ο ορισμός που έχει επικρατήσει είναι αυτός που δόθηκε το 1987 στο άρθρο 'Our Common Future' το οποίο είναι γνωστό και ως 'Brundland Report', και

είναι ο εξής: «*Βιώσιμη Ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που συναντά τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες*». Παρατηρούμε ότι η βιώσιμη ανάπτυξη περιλαμβάνει στον ορισμό της δυο βασικά ζητήματα. Το ένα είναι οι ανάγκες και πιο συγκεκριμένα οι ουσιώδεις ανάγκες για τους φτωχούς, στους οποίους και θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα, και το δεύτερο είναι ο περιορισμός που επιβάλλεται από το επίπεδο της τεχνολογίας και της κοινωνικής οργάνωσης στην δυνατότητα του περιβάλλοντος να καλύπτει τόσο τις παρούσες όσο και τις μελλοντικές ανάγκες.

Ο όρος της βιώσιμης ανάπτυξης είναι στενά συνδεδεμένος και ουσιαστικά προσδιορίζεται από το μοντέλο των τριών διαστάσεων (triple bottom line) που εισήγαγε ο Elkington το 1998. Το μοντέλο αυτό παρέχει ένα πλαίσιο, στο οποίο θα πρέπει οι επιχειρήσεις να είναι υπόλογες, και αποτελείται από τις εξής τρεις διαστάσεις: χρηματοοικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική (ή οικολογική). Το μοντέλο αυτό είναι επίσης γνωστό και ως 3 Ps από τους όρους Άνθρωποι (People), Πλανήτης (Planet) και Κέρδος (Profit). Το μοντέλο τριών διαστάσεων δεν έχει μια συγκεκριμένη μέθοδο μέτρησης για κάθε διάσταση, επιτρέποντας έτσι στον χρήστη να υιοθετήσει ένα γενικό πλαίσιο ανάλογο των αναγκών του κλάδου στο οποίο δραστηριοποιείται.

Είναι φανερό από τα παραπάνω ότι η έννοια της Βιώσιμης Ανάπτυξης έχει πολλές ομοιότητες με αυτήν της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας. Πολύ συχνά μάλιστα οι δυο έννοιες χρησιμοποιούνται και ως συνώνυμες. Με την πάροδο των χρόνων μια σύγκριση είχε επικρατήσει ως προς την σχέση της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας και της Βιώσιμης Ανάπτυξης. Την κατάσταση έρχονται να ξεκαθαρίσουν το 2006 οι Ebner και Baumgartner με το άρθρο τους 'The relationship between Sustainable Development and Corporate Social Responsibility'. Συγκεντρώνουν την υπάρχουσα, ως εκείνη την στιγμή, αρθρογραφία και χωρίζουν την σχέση μεταξύ των δύο εννοιών στις εξής 4 κατηγορίες:

- Η ΕΚΥ συσχετίζεται με την κοινωνική διάσταση της Βιώσιμης Ανάπτυξης όπως αυτή ορίζεται από το μοντέλο των τριών διαστάσεων.
- Η ΕΚΥ αναπτύσσεται και ενσωματώνεται στις επιχειρήσεις με βάση το μοντέλο της Βιώσιμης Ανάπτυξης.
- Η ΕΚΥ χρησιμοποιείται ως συνώνυμο της Βιώσιμης Ανάπτυξης.
- Η ΕΚΥ δεν έχει σχέση με την κοινωνική διάσταση της Βιώσιμης Ανάπτυξης.

Τα άρθρα εξετάστηκαν ως προς τον ορισμό που δίνεται για τις δύο έννοιες, ως προς τον σκοπό του άρθρου (να εισάγει κάποιο μοντέλο ή πλαίσιο το οποίο οδηγεί στην εφαρμογή των εννοιών, κ.α.) και ως προς την αλληλεπίδρασή τους. Με βάση λοιπόν την σύγκριση που έκαναν, οι συγγραφείς κατέληξαν πως η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα και η Βιώσιμη Ανάπτυξη θα πρέπει να χρησιμοποιούνται με την αρχική εννοιολογική τους σημασία. Οι επιστήμονες που χρησιμοποιούν την ΕΚΥ ως συνώνυμο της Βιώσιμης Ανάπτυξης ή υποστηρίζουν ότι η Βιώσιμη Ανάπτυξη είναι η βάση για την ΕΚΥ, συγχέουν τους όρους και αλλοιώνουν την πραγματική τους σημασία. Υπάρχει μια τάση να περιγράφεται η ΕΚΥ ως «ομπρέλα» για θέματα βιώσιμης ανάπτυξης, ειδικότερα στην πράξη, κάνοντας έτσι την επιστήμη της βιωσιμότητας πιο «διάχυτη».

Η ενσωμάτωση της βιωσιμότητας στην διοίκηση των επιχειρήσεων πρέπει να στηρίζεται στην ηθική λογική του δούνα και λαβείν, έτσι ώστε μια επιχείρηση να διατηρηθεί επιτυχημένη μακροπρόθεσμα. Οι συγγραφείς λοιπόν προτείνουν την χρήση της ΕΚΥ ως το κοινωνικό επίπεδο της έννοιας της Βιώσιμης Ανάπτυξης, η οποία βασίζεται κυρίως στην θεωρία των συμμετεχόντων. Από το προαναφερθέν άρθρο καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα δεν είναι συνώνυμο της Βιώσιμης Ανάπτυξης αλλά αποτελεί μέρος της.

1.7 Οφέλη Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας

Σύμφωνα με τα παραπάνω πολύς λόγος έχει γίνει για το τι είναι η εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα, τι περιλαμβάνει και τι όχι, ποιος είναι ο ορισμός της και πως μπορεί να εφαρμοστεί από τις επιχειρήσεις. Το ερώτημα όμως παραμένει: τι όφελος θα έχει η ίδια η επιχείρηση από την δέσμευση στην Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα;

Τα σημαντικότερα οφέλη τα οποία μπορεί μια επιχείρηση να αποκομίσει από την Εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα είναι τα εξής (Fafaliou et al 2002, Hopkins 2004, Arthur 2003):

- 1. Βελτίωση της φήμης και της εικόνας της επιχείρησης και συμβολή στην δημιουργία πελατειακής πίστης.* Η επιτυχία μιας επιχείρησης εξαρτάται από την σχέση που έχει αυτή με τους συμμετέχοντες αλλά και με τους πελάτες της. Οι πελάτες έχουν την τάση να επιβραβεύουν μια επιχείρηση με την αγορά των προϊόντων και των υπηρεσιών της

(Arthur, 2003). Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια συνεχώς αυξανόμενη ευαισθητοποίηση των καταναλωτών σε θέματα εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας. Οι καταναλωτές πλέον αγοράζουν προϊόντα συνειδητά από επιχειρήσεις που είναι κοινωνικά υπεύθυνες. Έτσι λοιπόν η δέσμευση της επιχείρησης στην εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα και η εφαρμογή κοινωνικά υπεύθυνων πρακτικών, αυτόματα προσφέρει στην επιχείρηση ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Επιπλέον, η ΕΚΥ είναι το εργαλείο μιας επιχείρησης για να επηρεάσει την συμπεριφορά και την αντίληψη των συμμετεχόντων, χτίζοντας μια σχέση εμπιστοσύνης η οποία θα επιφέρει επιχειρηματικό πλεονέκτημα για την ίδια και κατά συνέπεια αύξηση των κερδών της.

2. *Αυξημένη ικανότητα προσέλκυσης και διατήρησης εργαζομένων καθώς και ικανοποίησης τους.* Οι επιχειρήσεις που είναι κοινωνικά υπεύθυνες τείνουν να έχουν καλύτερο εργασιακό περιβάλλον από τις υπόλοιπες. Συνεπώς η εργασία σε μια τέτοια επιχείρηση είναι ελκυστική, γεγονός που αυξάνει την δυνατότητα της επιχείρησης τόσο να προσελκύσει εργαζόμενους όσο και να τους διατηρήσει στην επιχείρηση για μεγάλο χρονικό διάστημα, κάτι που είναι πολύ σημαντικό γιατί οδηγεί στην μείωση του κόστους στελέχωσης και εκπαίδευσης νέων εργαζομένων. Επιπλέον, στα πλαίσια της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας περιλαμβάνονται πρακτικές που σχετίζονται με την πίστη των υπαλλήλων στην επιχείρηση και την παρακίνηση τους, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της παραγωγικότητας των υπαλλήλων, την βελτίωση της ποιότητας των προϊόντων και την μείωση του κόστους και της πολυπλοκότητας των εργασιών. Η επιχείρηση είναι ουσιαστικά το σύνολο των εργαζομένων της και η επιτυχία της εξαρτάται από αυτούς.
3. *Διαχείριση κινδύνου.* Η διαχείριση του ρίσκου αποτελεί μια πρόκληση αλλά και μια αναγκαιότητα για όλες τις εταιρείες. Η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα παρέχει ένα αποτελεσματικό μοντέλο διοίκησης, το οποίο διευκολύνει τις επιχειρήσεις να μειώσουν τις απώλειες, να αναγνωρίσουν τα νέα αναδυόμενα ζητήματα που προκύπτουν και να δημιουργήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα με την επιβολή νέων ρυθμιστικών πλαισίων στην επιχείρηση.
4. *Καινοτομία και Μάθηση.* Η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα ενισχύει την δυνατότητα μάθησης και καινοτομίας μέσα στον οργανισμό, διευκολύνοντας την αναγνώριση νέων επιχειρηματικών ευκαιριών στην αγορά και την δημιουργία πιο αποτελεσματικών διαδικασιών, ενισχύοντας έτσι το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα.

5. *Μείωση Λειτουργικού Κόστους.* Οι πρωτοβουλίες της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας μειώνουν το κόστος λειτουργίας με την αποτελεσματική χρήση των υλικών και την αποδοτικότητα των πόρων, όπως για παράδειγμα η ορθή χρήση νερού ή ενέργειας. Εφικτό είναι ακόμα να μειωθεί και το κόστος ενέργειας, ακολουθώντας προγράμματα καθαρισμού και συντήρησης εξοπλισμού. Ο εντοπισμός και η επισκευή των προβλημάτων σχετικά με τον εξοπλισμό, βοηθά στην εξοικονόμηση ενέργειας και στις επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή.
6. *Βελτίωση της πρόσβασης στην Τραπεζική Χρηματοδότηση.* Οι επιχειρήσεις που διαχειρίζονται τις επιπτώσεις της βιωσιμότητάς τους είναι περισσότερο σε θέση να έχουν πρόσβαση στην πίστωση. Θεωρούμενα ως ικανά στελέχη, λόγω της ολοκληρωμένης προσέγγισής τους για τη διαχείριση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών τους κινδύνων και των επιδόσεών τους, οι εταιρείες με προσανατολισμό προς την βιωσιμότητα θεωρούνται ολοένα και περισσότερο ως καλύτερες επενδύσεις από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα.

1.8 Τρόποι Εφαρμογής της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας από τις επιχειρήσεις

Σύμφωνα με το Ελληνικό Δίκτυο για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη¹, οι τρόποι που οι επιχειρήσεις εφαρμόζουν δράσεις Ε.Κ.Υ. ποικίλουν. Συνοπτικά και με μία κλιμάκωση, αναφέρονται ακολούθως:

1. Το πρώτο επίπεδο είναι εκείνο πέρα από το οποίο πολλές επιχειρήσεις δεν προχωρούν. Απλά συντάσσουν έναν κώδικα ηθικής, στον οποίο εκθέτουν μια σειρά από προθέσεις και παραινέσεις σχετικά με την κοινωνία και το περιβάλλον.
2. Στο επόμενο επίπεδο βρίσκονται επιχειρήσεις που επιθυμούν έντονα την έναρξη ενός συγκεκριμένου προγράμματος, όπως η υιοθέτηση ενός συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης, που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της Ε.Κ.Υ. Στο επίπεδο αυτό η

¹ http://www.csrhellas.org/portal/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=186&Itemid=140&lang=

επιχείρηση έχει δραστηριοποιηθεί αλλά ενεργεί ανεξάρτητα και χωρίς συνεργασία με άλλους φορείς.

3. Στο επίπεδο αυτό έχουμε επιχειρήσεις που αποφασίζουν να εφαρμόσουν κάποιο σύστημα αξιολόγησης των δράσεων Ε.Κ.Υ. Αυτό το διαγνωστικό εργαλείο μπορεί να είναι μοναδικό για την επιχείρηση ή να είναι κάποιο από τα αναγνωρισμένα πρότυπα (π.χ. τα EMAS και ISO 14001 για το περιβάλλον, και SA 8000 για το ανθρώπινο δυναμικό).
4. Το τέταρτο επίπεδο είναι εκείνο κατά το οποίο η Ε.Κ.Υ. ενσωματώνεται στην επιχείρηση στο πλαίσιο ενός πλήρως εξειδικευμένου συστήματος διαχείρισης. Αυτή η προσέγγιση αφορά κυρίως θέματα περιβάλλοντος και λιγότερο κοινωνίας. Όταν υπάρχει, για παράδειγμα, ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης, αυτό σημαίνει ότι όταν λαμβάνονται οποιεσδήποτε αποφάσεις πρέπει να λαμβάνεται υπόψη και η περιβαλλοντική πλευρά τους.
5. Τέλος, στο επίπεδο αυτό έχουμε επιχειρήσεις που δεν αρκούνται μόνο στην εφαρμογή ενός προτύπου ή εξειδικευμένου συστήματος διαχείρισης. Προχωρούν σε διάλογο με τα ενδιαφερόμενα μέρη τους σχετικά με τους στόχους των προγραμμάτων Ε.Κ.Υ., την ποιότητα των ελέγχων, κλπ., και καταλήγουν σε δράσεις μέσα από τις οποίες θα έχουν όφελος και οι δύο.

1.9 Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα και Συστήματα Διαχείρισης

Η εταιρική κοινωνική ευθύνη, παρά τις πολυάριθμες προσπάθειες, παραμένει ακόμα και σήμερα μια ασαφής έννοια χωρίς κανέναν αποδεκτό ορισμό και πλαίσιο. Το ερώτημα όμως είναι: πώς οι επιχειρήσεις και οι οργανισμοί θα κάνουν πράξη τις αρχές της ΕΚΥ;

Με βάση λοιπόν τα όσα έχουν ειπωθεί παραπάνω για να περάσει μια επιχείρηση από την θεωρία της ΕΚΥ στην πράξη, θα πρέπει να πραγματοποιήσει τις παρακάτω 6 δραστηριότητες (Cramer, 2005):

1. Σχηματισμός ενός προκαταρκτικού οράματος και αποστολής σχετικά με την ΕΚΥ, ενδεχομένως και ενός κώδικα διεξαγωγής.

2. Αλληλεπίδραση με τα ενδιαφερόμενα μέρη/συμμετέχοντες (stakeholders) σχετικά με τις απαιτήσεις και τις προσδοκίες τους και επαναπροσδιορισμός του οράματος και της αποστολής με βάση την αλληλεπίδραση αυτή.
3. Ανάπτυξη μακροπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων στρατηγικών εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας και χρήση τους ως προσχέδιο των πράξεων που θα εκτελέσει η επιχείρηση.
4. Δημιουργία ενός συστήματος για την παρακολούθηση και τον έλεγχο των πράξεων αυτών.
5. Εμπλουτισμός της διαδικασίας της ΕΚΥ με την ένταξη της στα πρότυπα ποιότητας και τα συστήματα διαχείρισης που τυχόν διαθέτει η επιχείρηση.
6. Διάχυση των πληροφοριών που αφορούν στο πρόγραμμα ΕΚΥ της επιχείρησης στο εσωτερικό και το εξωτερικό της περιβάλλον, όπως και κοινοποίηση των αποτελεσμάτων που επιτεύχθηκαν.

Για την πραγματοποίηση των παραπάνω δραστηριοτήτων, οι οποίες είναι ιδιαίτερα σύνθετες και απαιτούν ορισμένες φορές ιδιαίτερη τεχνογνωσία, οι επιχειρήσεις χρησιμοποιούν συχνά ορισμένες οδηγίες (guidelines) που έχουν αναπτυχθεί από αναγνωρισμένους οργανισμούς, και πρότυπα για τα οποία πολλές φορές πιστοποιούνται από φορείς πιστοποίησης ως εργαλεία για την εφαρμογή της ΕΚΥ. Οι οδηγίες και τα πρότυπα αυτά μπορούν να αναφέρονται είτε στο σύνολο των παραπάνω δραστηριοτήτων, είτε σε μία, είτε σε ένα μέρος τους. Συνεπώς, μια επιχείρηση ενδέχεται να χρησιμοποιεί παραπάνω από ένα πρότυπο ή ένα σύνολο οδηγιών την ίδια στιγμή, ανάλογα με τις ανάγκες της. Στην συνέχεια παρατίθενται μερικά από τα σημαντικότερα, κατά την άποψη μας, πρότυπα και οδηγίες.

1.9.1 GRI Guidelines²

Η Πρωτοβουλία Παγκόσμιας Κάλυψης (Global Reporting Initiative-GRI) είναι ένας ανεξάρτητος οργανισμός που η αποστολή του είναι η ανάπτυξη και η διάθεση (διανομή) οδηγιών για την διεξαγωγή αναφορών σχετικά με την βιώσιμη ανάπτυξη, οι οποίες μπορούν

² <https://www.globalreporting.org/information/about-gri/Pages/Contact-us.aspx>
<http://www.sustainabilitysa.org/SustainabilityReporting/GlobalReportingInitiativeGRI.aspx>
<http://www.proveandimprove.org/tools/griguideelines.php>

να εφαρμοστούν σε παγκόσμιο επίπεδο. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω η βιώσιμη ανάπτυξη είναι στενά συνδεδεμένη με την εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα. Στόχος είναι, με τις οδηγίες αυτές οι οργανισμοί να βοηθηθούν κατά την εκπόνηση αναφορών σχετικά με την οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική διάσταση των δραστηριοτήτων, προϊόντων και υπηρεσιών τους. Με την χρήση των οδηγιών αυτών και την εκπόνηση ικανοποιητικών αναφορών διευκολύνεται η κατανόηση και η σαφήνεια της βιώσιμης ανάπτυξης της επιχείρησης από τα ενδιαφερόμενα μέρη/συμμετέχοντες.

Η χρήση των GRI οδηγιών είναι ευρεία και παρέχει ένα σαφές πλαίσιο στο οποίο πραγματοποιείται η εκπόνηση εκθέσεων. Το πλαίσιο αυτό αποτελείται από 4 βασικά στοιχεία:

1. Οι οδηγίες αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο του προαναφερθέντος πλαισίου. Αυτές αποτελούνται από βασικές αρχές για τον προσδιορισμό του περιεχομένου της αναφοράς και την διασφάλιση της ποιότητας των αναφερόμενων πληροφοριών.
2. Υπάρχει προκαθορισμένο πρωτόκολλο αναφορικά με τους δείκτες επίδοσης που συμπεριλαμβάνονται στις οδηγίες. Αυτά τα πρωτόκολλα παρέχουν ορισμούς, καθοδήγηση για την συλλογή στοιχείων και άλλες πληροφορίες που βοηθούν στην διασφάλιση της συνέπειας στην ερμηνεία των δεικτών επίδοσης.
3. Παρέχονται συμπληρωματικές οδηγίες για κάθε κλάδο έτσι ώστε να μπορούν οι GRI οδηγίες να έχουν εφαρμογή σε κάθε κλάδο, λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του.
4. Έχουν δημιουργηθεί τεχνικά πρωτόκολλα έτσι ώστε να υπάρχει καθοδήγηση για τα διάφορα θέματα που προκύπτουν κατά την εκπόνηση της αναφοράς, όπως η δημιουργία ορίων ως προς το εύρος των πληροφοριών που θα πρέπει να περιλαμβάνονται στην αναφορά.

Τα πιθανά οφέλη από την χρήση των GRI οδηγιών είναι:

- Παρέχουν ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο το οποίο απευθύνεται σε ένα ευρύ φάσμα επίδοσης (κοινωνικής-οικονομικής-περιβαλλοντικής) και τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να κοινοποιείται στα ενδιαφερόμενα μέρη/συμμετέχοντες.
- Καθοδηγούν μια επιχείρηση στην «ποσοτικοποίηση» του αντικτύπου λειτουργίας της.
- Οι οδηγίες GRI χρησιμοποιούνται ευρέως και είναι κοινά αποδεκτές, επομένως παρέχουν και ένα μέσο σύγκρισης των επιχειρήσεων.

- Μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέσο μέτρησης της επίδοσης της επιχείρησης τόσο ως προς τους εσωτερικούς αλλά και ως προς τους εξωτερικούς της στόχους.
- Οι οδηγίες είναι ευέλικτες και μπορούν να χρησιμοποιηθούν από επιχειρήσεις διαφορετικών κλάδων.
- Μπορούν να υποστηριχθούν και από άλλα εργαλεία όπως το SA8000, AA1000, ISO 26000 κ.α.

Οι πιθανοί περιορισμοί που προκύπτουν από την χρήση τους είναι:

- Η τήρηση των οδηγιών μπορεί να προκαλέσει φόρτο εργασίας και η δημιουργία λεπτομερών αναφορών μπορεί να αποτελέσει πρόκληση για τις μικρές επιχειρήσεις.
- Το χρονικό διάστημα χρήσης του είναι περιορισμένο και η γλώσσα που χρησιμοποιείται καθώς και οι προσεγγίσεις των οδηγιών είναι περισσότερο κατάλληλες για πολυεθνικές επιχειρήσεις.
- Παρέχουν καθοδήγηση αλλά όχι πιστοποίηση, πράγμα που σημαίνει πως αν η επιχείρηση επιθυμεί την πιστοποίησή της θα πρέπει να συνδυάσει τις οδηγίες με ένα ή περισσότερα πρότυπα.
- Το βασικό κομμάτι της είναι η βιώσιμη ανάπτυξη πράγμα που σημαίνει πως περιορίζεται το πλαίσιο της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας.
- Οι οδηγίες παρέχονται μόνο για το κομμάτι της εκπόνησης αναφορών και όχι για την συνολική διαδικασία που σχετίζεται με την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα.

Τα τελευταία χρόνια έχει αναπτυχθεί η δήλωση «Κοινωνικής Υπευθυνότητας» από τους φορείς διαπίστευσης, που λειτουργεί συμπληρωματικά με κάποια εργαλεία της ΕΚΥ, όπως είναι οι GRI οδηγίες. Η δήλωση αυτή διατίθεται μετά από εξακρίβωση των δράσεων/πρακτικών της επιχείρησης σε θέματα υψηλής κοινωνικής ευαισθησίας (προστασία περιβάλλοντος, ανθρώπινα δικαιώματα, παιδική εργασία, ασφάλεια στην εργασία, κ.α.). Ουσιαστικά δηλαδή λειτουργεί συμπληρωματικά για την πιστοποίηση της Κοινωνικής Υπευθυνότητας των επιχειρήσεων.

1.9.2 AA1000³

Το πρότυπο AA1000 είναι ένα σύνολο από βασικές αρχές που βοηθούν τις επιχειρήσεις να γίνουν πιο υπεύθυνες και βιώσιμες. Αναφέρονται σε θέματα που επηρεάζουν την διακυβέρνηση, τα επιχειρηματικά μοντέλα και την επιχειρηματική στρατηγική. Επίσης παρέχουν καθοδήγηση σχετικά με την διασφάλιση της βιωσιμότητας και την δέσμευση των ενδιαφερόμενων μερών/συμμετεχόντων. Το πρότυπο έχει αναπτυχθεί μέσα από διαδικασία συσκέψεων με πολλούς και από διαφορετικούς κλάδους συμμετέχοντες/ ενδιαφερόμενα μέρη, η οποία διασφαλίζει την υλοποίηση του προτύπου για αυτούς στους οποίους επιδρά η επιχείρηση μέσω της δραστηριοποίησής της και όχι για αυτούς που επωφελούνται από αυτήν. Το AA1000 ουσιαστικά περιλαμβάνει τα παρακάτω πρότυπα:

- **AA1000 Πρότυπο Βασικών Αρχών Υπευθυνότητας (AA1000APS)** το οποίο παρέχει ένα πλαίσιο μέσα στο οποίο η επιχείρηση αναγνωρίζει, δίνει προτεραιότητα και ανταποκρίνεται στις προκλήσεις της βιώσιμης ανάπτυξής της.
- **AA1000 Πρότυπο Διασφάλισης (AA1000AS)** το οποίο παρέχει μια μεθοδολογία για την διασφάλιση των επιχειρηματιών ως προς την αξιολόγηση της φύσης και του εύρους στο οποίο η επιχείρηση τηρεί τις Βασικές Αρχές Διασφάλισης.
- **AA1000 Πρότυπο Δέσμευσης Συμμετεχόντων (AA1000SES)** παρέχει ένα πλαίσιο το οποίο βοηθά τις επιχειρήσεις να διασφαλίσουν την δέσμευση των συμμετεχόντων μέσα από ισχυρά παγιωμένες διαδικασίες που οδηγούν στα επιθυμητά αποτελέσματα.

1.9.3 SA8000⁴

Το SA8000 είναι ένα από τα πιο αναγνωρισμένα πρότυπα διεθνώς, το οποίο μάλιστα εμπεριέχει κάποιες από τις απαιτήσεις της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας, και αφορά στην ύπαρξη αξιοπρεπούς εργασιακού περιβάλλοντος στην επιχείρηση. Όσοι ενδιαφέρονται

³ <http://www.accountability.org/standards/>
<http://www.mallenbaker.net/csr/CSRfiles/AA1000.html>

⁴ <http://www.sa-intl.org/index.cfm?fuseaction=Page.ViewPage&PageID=937>
<http://www.mallenbaker.net/csr/CSRfiles/SA8000.html>
http://www.iisd.org/business/tools/systems_sa.aspx
<http://www.greece.lrq.com/standards-and-schemes/standards/149049-sa8000.aspx>

να πιστοποιηθούν με το πρότυπο SA8000 θα πρέπει να έχουν υιοθετήσει πολιτικές και διαδικασίες οι οποίες προστατεύουν τα βασικά ανθρώπινα δικαιώματα των εργαζομένων.

Τα βασικά στοιχεία του προτύπου παρατίθενται και αναλύονται στην συνέχεια.

1. *Παιδική Εργασία*: Μη χρήση ή υποστήριξη παιδικής εργασίας, δημιουργία πολιτικών και γραπτών διαδικασιών που περιέχουν επανορθωτικές ενέργειες στις περιπτώσεις όπου συναντάται παιδική εργασία, παροχή ικανοποιητικού χρηματικού αντιτίμου και άλλων μέσων για την διευκόλυνση της μόρφωσης των παιδιών αυτών.
2. *Υποχρεωτική-Αναγκαστική Εργασία*: Μη χρήση ή υποστήριξη μέσων που οδηγούν σε υποχρεωτική-αναγκαστική εργασία. Μη παρακράτηση μισθού, προνομίων, υπαρχόντων ή εγγράφων με σκοπό την υποχρέωση των εργαζομένων να δουλέψουν. Το προσωπικό έχει το δικαίωμα να εγκαταλείψει τις εγκαταστάσεις της επιχείρησης μετά το πέρας της εργασίας του, είναι ελεύθερο να παρατηθεί από την εργασία του οποιαδήποτε στιγμή και δεν θα πρέπει με κανένα τρόπο να υποστηρίζεται το εμπόριο λευκής σαρκός.
3. *Υγεία και Ασφάλεια*: Παροχή ενός ασφαλούς περιβάλλοντος εργασίας το οποίο αποτρέπει πιθανά ατυχήματα κατά την απασχόληση. Ανάθεση στην διοίκηση να διασφαλίσει την απασχόληση των εργαζομένων. Δημιουργία σχετικών οδηγιών για τους εργαζόμενους, όπως και ενός συστήματος το οποίο να αναγνωρίζει, να προλαμβάνει και να ανταποκρίνεται στους ενδεχόμενους κινδύνους του εργασιακού περιβάλλοντος. Καταγραφή όλων των ατυχημάτων, παροχή εξοπλισμού ασφαλείας στο προσωπικό και παροχή ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης για τα σχετιζόμενα με την εργασία ατυχήματα.
4. *Ελευθερία ύπαρξης συνδικάτων*: Σεβασμός στο δικαίωμα των εργαζομένων να δημιουργούν συνδικάτα της επιλογής τους και να διαπραγματεύονται ομαδικά τις συμβάσεις εργασίας τους.
5. *Προκατάληψη/Διάκριση*: Καμία διάκριση δεν θα πρέπει να λάβει χώρα για λόγους που αφορούν στην φυλή, την εθνική ή κοινωνική ταυτότητα, την κοινωνική τάξη, την θρησκεία, οποιαδήποτε μορφή αναπηρίας, το γένος, τον σεξουαλικό προσανατολισμό, την συμμετοχή σε συνδικάτα, τις πολιτικές απόψεις και την ηλικία. Καμία διάκριση δεν θα πρέπει να γίνεται κατά την πρόσληψη, την παροχή αποζημίωσης, την πρόσβαση σε εκπαιδευτικά προγράμματα, την προαγωγή, την απόλυση και την

συνταξιοδότηση. Συμπληρωματικά, καμία ανάμειξη δεν θα πρέπει να έχει η επιχείρηση με βίβανυση εκμετάλλευση του προσωπικού και επιθετικές συμπεριφορές που προκαλούν τον εκφοβισμό των εργαζομένων στο εργασιακό περιβάλλον.

6. *Πειθαρχικές Κυρώσεις*: Η επιχείρηση θα πρέπει να συμπεριφέρεται σε όλους τους εργαζομένους με αξιοπρέπεια και σεβασμό. Θα πρέπει να υπάρχει μηδενική ανοχή στις εταιρικές τιμωρίες, την ψυχική ή σωματική κακοποίηση του προσωπικού και γενικότερα σε σκληρές ή απάνθρωπες συμπεριφορές.
7. *Ωράριο Εργασίας*: Η επιχείρηση θα πρέπει να συμμορφώνεται με τους νόμους και τα πρότυπα του κλάδου, η κανονική εβδομαδιαία εργασία (χωρίς τις υπερωρίες) δεν θα πρέπει να ξεπερνά τις 48 ώρες. Για κάθε 6 ημέρες συνεχόμενης εργασίας θα πρέπει να δίνεται ένα ρεπό στον εργαζόμενο (με κάποιες εξαιρέσεις). Οι υπερωρίες δεν είναι υποχρεωτικές και δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τις 12 ώρες.

Το πρότυπο δεν μπορεί να εφαρμοστεί στον κλάδο της ναυτιλίας, καθώς ο συγκεκριμένος κλάδος έχει ιδιαίτερο εργατικό δίκαιο και λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της λιμενικής βιομηχανίας διαφέρει από τους υπόλοιπους κλάδους, και σε χώρες, όπως για παράδειγμα η Μιανμάρ, όπου επιτρέπεται η παιδική εργασία.

1.9.4 ISO 26000⁵

Το ISO 26000 παρέχει καθοδήγηση στις επιχειρήσεις σχετικά με την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα. Έχει σχεδιαστεί έτσι, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, σε ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες και σε όλες τις οικονομίες. Το πρότυπο αυτό βοηθάει τις επιχειρήσεις να λειτουργήσουν με τον κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο που η κοινωνία πλέον απαιτεί.

Το ISO 26000 περιέχει οδηγίες οι οποίες ακολουθούνται εθελοντικά από τις επιχειρήσεις και όχι υποχρεωτικές απαιτήσεις όπως συμβαίνει σε άλλα πρότυπα (ISO 9001, ISO 14001, κ.α.). Γι' αυτό το λόγο δεν εκδίδεται πιστοποιητικό συμμόρφωσης αλλά μια «Δήλωση

⁵ <http://www.ethicalcorp.com/business-strategy/iso-26000-sustainability-standard>
<https://www.globalreporting.org/resource/library/How-To-Use-the-GRI-Guidelines-In-Conjunction-With-ISO26000.pdf>

Συμμόρφωσης» η οποία ουσιαστικά αποδεικνύει ότι η επιχείρηση συμμορφώνεται με τις οδηγίες του προτύπου. Οι βασικές αρχές του προτύπου παρουσιάζονται παρακάτω:

1. *Υπευθυνότητα*: επιτάσσει μια υποχρέωση στην διοίκηση να είναι υπόλογη στα συμφέροντα της επιχείρησης και η τελευταία να είναι υπόλογη στις νομικές αρχές και τον νόμο. Ουσιαστικά η επιχείρηση θα πρέπει να είναι υπόλογη σε όλους όσους επηρεάζονται από τις αποφάσεις και τις δραστηριότητές της, όπως επίσης και στην κοινωνία για το συνολικό αντίκτυπο της λειτουργίας της.
2. *Διαφάνεια*: Η επιχείρηση θα πρέπει να κοινοποιεί με σαφή και ακριβή τρόπο τις πολιτικές της, τις αποφάσεις της, και τις δραστηριότητές της στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να είναι διαθέσιμες, κατανοητές και ευανάγνωστες σε όλους όσους επηρεάζονται από την λειτουργία της.
3. *Ηθική Συμπεριφορά*: Η συμπεριφορά μιας επιχείρησης θα πρέπει να βασίζεται στην ειλικρίνεια, την ισότητα και την ακεραιότητα.
4. *Σεβασμός στα συμφέροντα των μετόχων*: Το ενδιαφέρον μιας επιχείρησης μπορεί να περιορίζεται στα συμφέροντα των ιδιοκτητών και άλλων προσώπων ή ομάδων που έχουν δικαιώματα, οικονομικές απαιτήσεις ή συγκεκριμένα συμφέροντα από την επιχείρηση, το σύνολο των οποίων αποτελεί τους μετόχους της επιχείρησης.
5. *Συμμόρφωση στους νόμους*: Η επιχείρηση πρέπει να είναι πάντοτε ενήμερη και να συμμορφώνεται με τους νόμους και τους κανονισμούς αλλά και να παρέχει στους υπαλλήλους της την σχετική πληροφόρηση.
6. *Σεβασμός και υιοθέτηση στους διεθνής κανόνες συμπεριφοράς*: Μια επιχείρηση δεν αρκεί να συμμορφώνεται με τους νόμους του κράτους που δραστηριοποιείται αλλά θα πρέπει πολλές φορές να ακολουθεί πρακτικές που χρησιμοποιούνται διεθνώς ακόμα κι αν δεν υποχρεώνεται από την νομοθεσία. Για παράδειγμα, αν μια επιχείρηση δραστηριοποιείται σε μια χώρα που δεν έχει νόμους οι οποίοι να επιβάλλουν την προστασία του περιβάλλοντος, εκείνη θα πρέπει παρ' όλα αυτά να κάνει κάθε δυνατή ενέργεια για την προστασία του περιβάλλοντος ακολουθώντας τα διεθνή πρότυπα.
7. *Σεβασμός των ανθρωπίνων δικαιωμάτων* : Η επιχείρηση θα πρέπει να σέβεται τα ανθρώπινα δικαιώματα και ακόμα και σε περιπτώσεις που ο νόμος δεν παρέχει ικανοποιητική κάλυψη αυτών, να υιοθετεί πρακτικές που οδηγούν στον σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων με βάση τα διεθνή πρότυπα.

1.9.5 ISO 9001⁶

Το ISO 9001 είναι ένα από τα πιο γνωστά πρότυπα. Παρέχει το πλαίσιο στο οποίο μια επιχείρηση πρέπει να κινηθεί για να διασφαλίσει την ποιότητα των προϊόντων ή υπηρεσιών της και την ποιοτική διαχείριση της επιχείρησης. Δεν παρέχει οδηγίες για συγκεκριμένες υπηρεσίες ή προϊόντα, αλλά παρέχει ένα σύνολο γενικότερων οδηγιών που σχετίζονται με τις διαδικασίες της ανάπτυξης και της παραγωγής και τον τρόπο με τον οποίο οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να διαχειριστούν, ελεγχθούν και βελτιωθούν από τους υπαλλήλους έτσι ώστε να επιτευχθεί η ικανοποίηση των καταναλωτών.

Ο σκοπός του προτύπου λοιπόν είναι να βοηθήσει την επιχείρηση ικανοποιήσει τις ανάγκες και τις προσδοκίες των καταναλωτών και να την βοηθήσει επίσης να συμμορφωθεί με τους υπάρχοντες κανονισμούς και νόμους. Η εφαρμογή του προτύπου περιλαμβάνει την δημιουργία σαφών διαδικασιών, την καταγραφή τους και την διασφάλιση πως οι διαδικασίες αυτές θα ακολουθηθούν από τους εργαζόμενους αλλά και τον συνεχή έλεγχο για το αν αυτές παραμένουν αποτελεσματικές. Παρόλο που το πρότυπο ISO 9001 δεν είναι υποχρεωτικό οι επιχειρήσεις μπορούν να λάβουν πιστοποίηση από έναν ανεξάρτητο φορέα πιστοποίησης.

Τα θέματα τα οποία καλύπτει το πρότυπο είναι αρκετά και παρατίθενται παρακάτω:

- Αφοσίωση της διοίκησης στην ποιότητα.
- Προσανατολισμός στον πελάτη.
- Ικανότητα εργατικού δυναμικού
- Διαδικασίες διοίκησης.
- Σχεδιασμός για την επίτευξη της ποιότητας.
- Σχεδιασμός, παρακολούθηση και αξιολόγηση των διαδικασιών και των προϊόντων της επιχείρησης.
- Διαδικασίες για την επίλυση των παραπόνων των πελατών.
- Διορθωτικές και προληπτικές ενέργειες.
- Ανάγκη για συνεχή βελτίωση της επιχείρησης.

⁶ <http://www.praxiom.com/iso-9001.htm>
<http://www.isoqar.gr/items.php?start=40&catid=10>
<http://www.proveandimprove.org/tools/iso9000.php>

- Ανάγκη για «παρακολούθηση» της αντίληψης των πελατών σχετικά με τη ποιότητα των αγαθών και των υπηρεσιών που παρέχει η επιχείρηση.

Με το εκτεταμένο εύρος των θεμάτων που καλύπτει το ISO 9001 έχει ως σκοπό, όπως αναφέρεται και παραπάνω, να βελτιώσει την ποιότητα των διαδικασιών διαχείρισης της επιχείρησης, οι οποίες με την σειρά τους μπορούν να οδηγήσουν σε μια σημαντική βελτίωση ολόκληρης της επιχείρησης.

1.9.6 ISO 14001⁷

Το πρότυπο ISO 14001 παρουσιάζει ένα πλαίσιο στο οποίο οι επιχειρήσεις μπορούν να κινηθούν και να αποκτήσουν ένα αποτελεσματικό σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης. Βοηθά τις επιχειρήσεις να αναγνωρίσουν τις επιπτώσεις που έχει η δραστηριοποίησή τους στο περιβάλλον και να προχωρήσουν στην μείωση των επιπτώσεων αυτών. Το πρότυπο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί από όλες τις επιχειρήσεις ανεξάρτητα από τον κλάδο στον οποίο δραστηριοποιούνται. Και για αυτό το πρότυπο, αν και δεν είναι υποχρεωτικό, οι επιχειρήσεις μπορούν να πιστοποιηθούν από φορείς πιστοποίησης.

Τα σημαντικότερα οφέλη που προκύπτουν από το ISO 14001 είναι:

- Μείωση του κόστους διαχείρισης των αποβλήτων.
- Εξοικονόμηση της κατανάλωσης ενέργειας και υλικών.
- Μικρότερο κόστος διακίνησης προϊόντων.
- Βελτίωση της εταιρικής εικόνας στους συνεργάτες, τους πελάτες και το κοινό.
- Αύξηση της ανταγωνιστικότητας.

⁷ <http://www.greece.lrq.com/services-we-offer/certification/131195-iso-14001.aspx>
<http://www.iso.org/iso/home/standards/management-standards/iso14000.htm>
<http://www.priregistrar.org/ISO14001-OHSAS-18001/ISO-14001-environmental.html>
<http://www.smithersregistrar.com/iso14001/page-benefits-iso14001.shtml>

1.9.7 OHSAS 18001⁸

Το πρότυπο OHSAS 18001 θα μπορούσε να θεωρηθεί και ως ένας διεθνώς αναγνωρισμένος τρόπος αξιολόγησης και ελέγχου των συστημάτων διαχείρισης υγείας και ασφάλειας στον εργασιακό χώρο. Παρέχει ένα πλαίσιο μέσα από το οποίο οι επιχειρήσεις μπορούν να δημιουργήσουν ένα σωστό και αποτελεσματικό σύστημα διαχείρισης υγείας και ασφάλειας στο εργασιακό περιβάλλον. Με τη δημιουργία λοιπόν του παραπάνω συστήματος, μπορούν οι επιχειρήσεις να εντοπίσουν και να διαχειριστούν τους κινδύνους. Έχουν επίσης την δυνατότητα να βρουν τρόπους για να μειώσουν τους κινδύνους αυτούς, τόσο για τους εργαζόμενους όσο και για όσους επισκέπτονται την επιχείρηση. Το OHSAS 18001 παρέχει την δυνατότητα στην επιχείρηση να δημιουργήσει διαδικασίες για επανεξέταση και βελτίωση της υγείας και της ασφάλειας στον εργασιακό χώρο. Όπως και στα δύο προηγούμενα πρότυπα έτσι και σε αυτό, αν και δεν είναι υποχρεωτική η εφαρμογή του, οι επιχειρήσεις έχουν την δυνατότητα πιστοποίησής τους από αρμόδιους φορείς.

Τα βασικότερα σημεία στα οποία επικεντρώνεται η πιστοποίηση με το πρότυπο OHSAS 18001 είναι:

- Τα υπάρχοντα συστήματα διαχείρισης.
- Ο προγραμματισμός και η αξιολόγηση των κινδύνων.
- Η εκπαίδευση του προσωπικού και η επίγνωση των κινδύνων.
- Η εσωτερική κοινοποίηση των συστημάτων ασφαλούς διαχείρισης.
- Η άμεση ανταπόκριση σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης.
- Η παρακολούθηση και η συνεχής βελτίωση.

Τα σημαντικότερα οφέλη από την πιστοποίηση μια επιχείρησης με το OHSAS 18001 αναφέρονται ακολούθως:

- Ελαχιστοποίηση ή μείωση του κινδύνου ατυχημάτων στον εργασιακό χώρο και κατά συνέπεια των αποζημιώσεων.
- Βελτίωση της εικόνας της επιχείρησης τόσο στους εργαζόμενους όσο και σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη/ συμμετέχοντες.

⁸ <http://www.ohsas-18001-occupational-health-and-safety.com/>
<http://www.greece.lrga.com/standards-and-schemes/standards/131202-ohsas18001.aspx>
<http://www.osha-bs8800-ohsas-18001-health-and-safety.com/ohsas-18001.htm>

- Αύξηση της παραγωγικότητας, καθώς με την μείωση των ατυχημάτων μειώνονται και οι πιθανότητες απουσίας του προσωπικού λόγω ατυχημάτων.
- Εξασφάλιση της συμμόρφωσης με την υπάρχουσα νομοθεσία.

1.10 Τρόποι Δημοσιοποίησης Δράσεων

Οι τρόποι με τους οποίους κάθε επιχείρηση δημοσιοποιεί τη θέση που έχει γύρω από το θέμα της κοινωνικής ευθύνης και τις δράσεις που εφαρμόζει διαφέρουν ανάλογα με τον τομέα στον οποίο ανήκει, το είδος των δράσεων κλπ. Στην συνέχεια περιγράφονται ενδεικτικά κάποιοι από τους τρόπους αυτούς⁹.

- Κοινωνικός απολογισμός

Ο όρος "Κοινωνικός απολογισμός" αναφέρεται σε εκδόσεις, μέσα από τις οποίες οι επιχειρήσεις υιοθετούν μια ολιστική άποψη αναφοράς των ευρείας κλίμακας ευθυνών τους απέναντι σε όσους άμεσα ή έμμεσα επηρεάζονται από τις δραστηριότητές τους. Ένας κοινωνικός απολογισμός θα μπορούσε να περιλαμβάνει μερικά βασικά στοιχεία όπως: δήλωση των αρχών της επιχείρησης (αποστολή, αξίες, αρχές), πρακτικές και διαδικασίες, και αποτελεσματικότητα του οργανισμού.

- Θεματικός Απολογισμός

Οι "Θεματικοί απολογισμοί" είναι εκδόσεις που αναφέρουν την απόδοση μιας επιχείρησης σε ένα συγκεκριμένο θέμα όπως το περιβάλλον, η υγιεινή και η ασφάλεια, κλπ. Επίσης περιλαμβάνονται ειδικές εκδόσεις που στοχεύουν στη διευκρίνιση της θέσης της επιχείρησης πάνω σε ειδικά θέματα όπως η διαφορετικότητα, η διαφθορά και η δωροδοκία, τα ανθρώπινα δικαιώματα κλπ.

⁹ http://www.csrhellas.org/portal/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=188&Itemid=142&lang

- *Κώδικας Δεοντολογίας*

Ο Κώδικας Δεοντολογίας περιλαμβάνει εκείνα τα έγγραφα της επιχείρησης που έχουν στόχο να θέσουν εσωτερικούς και οικειοθελείς κανόνες για καθορισμό του είδους των αρχών/αξιών που πρέπει να υιοθετήσει στις σχέσεις της με τους άμεσα ή έμμεσα επηρεαζόμενους από τις δραστηριότητές της.

- *Πληροφόρηση μέσω του Διαδικτύου*

Οι επιχειρήσεις, μέσω της ιστοσελίδας τους στο Διαδίκτυο, διατυπώνουν τις πολιτικές τους για το περιβάλλον και άλλα κοινωνικά θέματα. Η πληροφόρηση περιλαμβάνει εκθέσεις και δημοσιεύματα αλλά και νεώτερα πληροφοριακά στοιχεία.

- *Διαβούλευση με διάφορους εμπλεκόμενους φορείς*

Η διαδικασία ανάμειξης των άμεσα και έμμεσα εμπλεκόμενων με τις δραστηριότητες των επιχειρήσεων (stakeholders) είναι θέμα αυξανόμενου προβληματισμού. Η διαδικασία κατανόησης των απόψεών τους θα βοηθήσει τον οργανισμό να : οικοδομήσει σχέσεις εμπιστοσύνης και κοινή συναίνεση ανάμεσα στις διάφορες απόψεις και να προβλέψει και να διαχειριστεί τις αντιθέσεις. Οι μέθοδοι εμπλοκής των επιχειρήσεων μπορεί να σχετίζονται με μια και μοναδική δράση πάνω σε κάποιο ειδικό θέμα ή με πιο δομημένες, ευρύτερες και μακροχρόνιες διαβουλεύσεις (μέσω ομάδων εργασίας, συνεντεύξεων, ερωτηματολογίων κ.λ.π.).

- *Εσωτερική επικοινωνία*

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνεται η ευρεία σειρά εργαλείων που χρησιμοποιούν οι επιχειρήσεις για να επικοινωνήσουν, προς το εσωτερικό τους περιβάλλον, θέματα σχετικά με την Ε.Κ.Υ. Διαφέρει σημαντικά από επιχείρηση σε επιχείρηση αλλά μερικά κοινά στοιχεία είναι το intranet, οι εφημερίδες, τα περιοδικά και οι συναντήσεις με το προσωπικό.

- *Πρότυπα και ετικέτες προϊόντων*

Οι επιχειρήσεις χρησιμοποιούν διαφόρων ειδών πρότυπα για να δημοσιοποιήσουν την Ε.Κ.Υ. Αυτή η κατηγορία αναφέρεται είτε στα ευρέως αποδεκτά πρότυπα (ISO 9000, ISO 14000, SA 8000, EMAS) ή σε συστήματα και διαδικασίες υιοθετημένες από τις επιχειρήσεις για αύξηση ή εξασφάλιση επιτευγμάτων σε αναγνωρίσιμο επίπεδο αποτελεσματικότητας, επί θεμάτων όπως υγιεινή και ασφάλεια, ποιότητα προϊόντων και υπηρεσιών κλπ.

- *Βραβεία και Εκδηλώσεις*

Αυτή η κατηγορία αναφέρεται τόσο στα βραβεία που λαμβάνει η επιχείρηση για επιτεύγματα σε συγκεκριμένους τομείς όσο και στα βραβεία που οργανώνει και απονέμει η ίδια. Οι εκδηλώσεις περιλαμβάνουν ειδικές πρωτοβουλίες, θεματικές ημερίδες ή εκστρατείες οργανωμένες από την επιχείρηση για υποστήριξη ή επαύξηση των γνώσεων επί ενός συγκεκριμένου θέματος ή σκοπού.

- *Ενέργειες marketing συνδεδεμένες με κοινωνικό σκοπό*

Μέσα από πρωτοβουλίες marketing που είναι συνδεδεμένες με κοινωνικό σκοπό, οι επιχειρήσεις διαθέτουν οικονομικούς πόρους για αγαθοεργίες ή κοινωνικούς σκοπούς, με την ταυτόχρονη επίτευξη επιχειρηματικών στόχων. Χρησιμοποιούνται από τις επιχειρήσεις ως ένα ισχυρό επικοινωνιακό εργαλείο για επίδειξη της δέσμευσης και της επένδυσής τους σε κοινωνικούς και/ή περιβαλλοντικούς σκοπούς (π.χ. δωρεά ενός συγκεκριμένου ποσού σε αγαθοεργίες με κάθε μονάδα πωλούμενου προϊόντος).

- *Δελτία Τύπου μέσω του Διαδικτύου*

Η κατηγορία αυτή αναφέρεται στα Δελτία Τύπου που περιλαμβάνονται στην ιστοσελίδα της επιχείρησης. Δίνει μια άποψη των δημοσιογραφικών κειμένων που η επιχείρηση θέλει να προβάλλει μέσα από την ιστοσελίδα της.

Αφού εξετάσαμε την έννοια της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας, παρακολουθήσαμε την εξέλιξη της στην πορεία του χρόνου και σκιαγραφήσαμε τα βασικά χαρακτηριστικά της,

η εργασία συνεχίζεται με την αναλυτική παρουσίαση του περιβάλλοντος της διεθνούς και ελληνικής ναυτιλίας και την σχέση της με την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα, η οποία και αποτελεί το αντικείμενο έρευνας της παρούσας εργασίας.

1.11 Ανακεφαλαίωση

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάστηκε η εξέλιξη της έννοιας της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας ως μιας επιχειρηματικής φιλοσοφίας, η οποία εκτείνεται πέρα από τις οικονομικές και νομικές υποχρεώσεις της επιχείρησης και υποστηρίζει πως οι εταιρείες θα πρέπει να εκλαμβάνονται ως ευπόληπτοι πολίτες οι οποίοι ενεργούν προς όφελος της κοινωνίας. Από τη δεκαετία του 1950 έως σήμερα το ζήτημα της ΕΚΥ έχει απασχολήσει την επιστημονική βιβλιογραφία τόσο ως προς τον εννοιολογικό προσδιορισμό και τις διαστάσεις της (οικονομικές, νομικές, ηθικές και φιλανθρωπικές), όσο και τα πρακτικά ζητήματα που καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο οι επιχειρήσεις εξετάζουν τις υποχρεώσεις του απέναντι στην κοινωνία αλλά και τις συνήθεις υποχρεώσεις τους. Παρουσιάστηκαν οι βασικές θεωρήσεις (Θεωρήσεις της Πολιτικής, Ολοκλήρωσης, των Μέσων και της Ηθικής), όσο και οι εσωτερικές (ανθρώπινου δυναμικού, υγείας και ασφάλισης, προσαρμογής στις αλλαγές, διαχείρισης του περιβάλλοντος) και εξωτερικές διαστάσεις (τοπικές κοινωνίες, ανθρώπινα δικαιώματα, πελάτες και προμηθευτές) της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας.

Επιπλέον, παρουσιάστηκαν αναλυτικά οι διαστάσεις της θεωρίας των συμμετεχόντων, όπως και η σύνδεση της ΕΚΥ με την Χρηματοοικονομική Επίδοση και την Βιώσιμη Ανάπτυξη. Από την ανάλυση, καταγράφηκαν τα σημαντικότερα οφέλη από την υιοθέτηση της ΕΚΥ, τα οποία με βάση τη βιβλιογραφία εντοπίζονται στη βελτίωση της φήμης και της εικόνας της επιχείρησης, στη δημιουργία πελατειακής πίστης, στην προσέλκυση, διατήρηση και ικανοποίηση των εργαζομένων αλλά και στη διαχείριση κινδύνου, στην καινοτομία, τη μάθηση και τη μείωση του λειτουργικού κόστους. Το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με την παρουσίαση των βασικών συστημάτων διαχείρισης και πιστοποίησης των δράσεων εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας (GRI Guidelines, AA1000, SA8000, ISO 26000- 9001- 14001, OHSAS 18001) και των τρόπων Δημοσιοποίησης των σχετικών Δράσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

2.1 Εισαγωγή

Η Εμπορική Ναυτιλία είναι ο κλάδος των μεταφορών που ασχολείται με την εκτέλεση των υπηρεσιών για τη μεταφορά αγαθών διά θαλάσσης. Η Ναυτιλιακή αγορά δεν είναι ενιαία, αλλά ένα σύνολο από ξεχωριστές αγορές που διαφοροποιούνται ως προς τον τύπο του μεταφερόμενου φορτίου, τον τύπο του πλοίου, τις απαιτήσεις των θαλάσσιων διαδρομών και τον γεωγραφικό καταμερισμό. Ωστόσο, υπό μία έννοια και κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις μπορεί να θεωρηθεί ως μια ενιαία οικονομική μονάδα. Σύμφωνα με το “Rochdale Report” του 1970 ένας πλήρης και διαχρονικός ορισμός της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας παρουσιάζεται παρακάτω: *«Η Ναυτιλία είναι μια περίπλοκη βιομηχανία, μέσα στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε έναν τομέα της δεν εφαρμόζονται απαραίτητα και σε έναν άλλο. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες. Τα θεμελιώδη στοιχεία της, τα πλοία, ποικίλουν ευρύτατα σε μέγεθος και τύπο, παρέχοντας μια πλήρη γκάμα υπηρεσιών μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων που πρέπει να μεταφερθούν είτε σε κοντινές είτε σε μακρινές αποστάσεις»*. Ωστόσο, παρόλο που κάποιος μπορεί να διαχωρίσει τομείς και αγορές μέσα στο χώρο της ναυτιλιακής, δεν μπορεί να παραγνωρίσει τη σημαντική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτησή τους. Επιπροσθέτως, μπορεί να τονισθεί πως το *«μεγαλύτερο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας ασχολείται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί μέσα σε ένα περίπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο από συμφωνίες οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής σημασίας ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρείες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη»* (Γκιζιάκης, 2006).

Είναι λοιπόν κατανοητό από τα παραπάνω πως ο κλάδος της λιμενικής βιομηχανίας είναι εντελώς διαφορετικός από οποιονδήποτε άλλο. Αναφερόμαστε σε έναν κλάδο ο οποίος είναι ενδεχομένως ένας από τους πλέον παγκοσμιοποιημένους καθώς η δραστηριοποίηση των επιχειρήσεων μέσω του βασικού εργαλείου του κλάδου, του πλοίου, μπορεί να εκτελείται σε

οποιοδήποτε μέρος του κόσμου (DNV, 2004, Arat 2011, Fafaliou et al 2002). Για την ακρίβεια η ναυτιλία εισήγαγε την έννοια της παγκοσμιοποίησης πριν η έννοια την παγκοσμιοποίησης ανακαλυφθεί¹⁰. Για παράδειγμα, υπάρχει η δυνατότητα μια ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία να διαχειρίζεται ένα πλοίο το οποίο είναι εγγεγραμμένο στο Κυπριακό Νηολόγιο, μεταφέρει φορτίο μιας Ρώσικης επιχείρησης και έχει πλήρωμα που αποτελείται από Έλληνες, Ταϊλανδέζους και Φιλιπινέζους. Στην ναυτιλία λοιπόν, δεν υπάρχουν γεωγραφικά εμπόδια.

Οι υπηρεσίες που παρέχουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προέρχονται από την ανάγκη για την μεταφορά των αγαθών, το οποίο σημαίνει ότι μιλάμε για συναλλαγές μεταξύ εταιρειών (business to business activity). Συνεπώς, δεν υπάρχουν πολλοί λόγοι για τους οποίους μια ναυτιλιακή επιχείρηση θα διαφημιζόταν ή θα έδινε ιδιαίτερη σημασία στην εικόνα της. Το σημαντικότερο στον κλάδο αυτό, λόγω της μεγάλης ανταγωνιστικότητας μεταξύ των επιχειρήσεων, είναι η παροχή υπηρεσιών στην χαμηλότερη δυνατή τιμή και με την μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια (Fafaliou et al 2002, Fafaliou et al 2006, Willingale 1998, Arat 2011).

Από το 1970 η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει αλλάξει σημαντικά, τόσο λόγω της κρίσης του πετρελαίου όσο και λόγω της μείωσης του διεθνούς εμπορίου. Οι επιχειρήσεις αναγκάστηκαν να μειώσουν δραστικά το λειτουργικό τους κόστος έτσι ώστε να επιβιώσουν. Η λύση στο πρόβλημα τους ήταν η αλλαγή σημαίας¹¹ σε σημαίες ευκαιρίας¹², οι οποίες προσφέρουν χαμηλότερα κόστη (φορολογικά, επάνδρωσης πλοίου, κ.τ.λ.), η πρόσληψη πληρωμάτων από όλο τον κόσμο (Progoulaki and Roe 2011, Arat 2011) και η εκμετάλλευση των πλοίων μέχρι το τέλος της οικονομικής τους ζωής. Ενώ η στροφή του ναυτιλιακού κλάδου προς την παγκοσμιοποίηση ξεκίνησε την δεκαετία του 1970, η στροφή των άλλων κλάδων πραγματοποιήθηκε πολύ αργότερα.

Το χαρακτηριστικό του κλάδου είναι ότι έχει υψηλή επικινδυνότητα, καθώς η δραστηριοποίηση του γίνεται μέσω του πλοίου, το κόστος του οποίου είναι αρκετά μεγάλο, και μεταφέρει σε μεγάλες αποστάσεις φορτία τα οποία είναι ακριβά και πολλές φορές και

¹⁰ Cpt I. E. Καρασταμάτης, Πρόεδρος Eletson Corporation, ομιλία στο πλαίσιο του 1st Shipping Investment & Asset Management Forum - Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, 14/05/09

¹¹ Με τον όρο σημαία πλοίου (flag ship) ορίζεται η σημαία εθνικότητας (National flag) υπό την οποία φέρεται ένα πλοίο, δηλαδή της χώρας στο νηολόγιο της οποίας φέρεται να είναι εγγεγραμμένο το πλοίο. Η σημαία του πλοίου είναι ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό του, γιατί καθορίζει το δίκαιο από το οποίο διέπεται το πλοίο και το πλήρωμα, τόσο κατά το εσωτερικό όσο και κατά το Διεθνές Δίκαιο, επειδή το πλοίο θεωρείται πλωτό τμήμα του εδάφους της χώρας που φέρει τη σημαία.

¹² Ως σημαία ευκαιρίας νοείται η σημαία η οποία δεν έχει κανένα «γνήσιο δεσμό» (genuine link) με την πραγματική εθνικότητα του πλοιοκτήτη. (Γ. Π. Βλάχος 2007, σελ. 496)

επικίνδυνα για το περιβάλλον. Μετά από μια σειρά ατυχημάτων η έμφαση δόθηκε κυρίως στην ταχεία και ασφαλή ναυσιπλοΐα. Ακόμα και σήμερα η θαλάσσια μεταφορά των εμπορευμάτων αποτελεί τον πιο αποδοτικό, από πλευράς κόστους, τρόπο μεταφοράς των αγαθών και των ακατέργαστων υλικών σε όλο τον κόσμο, κάνοντας την ναυτιλιακή βιομηχανία έναν σημαντικό παίκτη του παγκοσμίου εμπορίου και της παγκόσμιας οικονομίας. Στην παρούσα εργασία το αντικείμενο της έρευνας είναι η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία, τα χαρακτηριστικά της οποίας περιγράφονται στην επόμενη ενότητα.

2.2 Ελεύθερη Φορτηγός Ναυτιλία (Tramp Shipping)

Το ελεύθερο φορτηγό πλοίο εκτελεί ταξίδια όχι προκαθορισμένα από τον πλοιοκτήτη, αλλά ταξίδια από τα ναυλοσύμφωνα¹³, τα οποία συνάπτονται μεταξύ αυτού και του ναυλωτή. Η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία υπάρχει όπου υπάρχει ζήτηση των υπηρεσιών της. Ελεύθερο πλοίο (tramp) είναι το πλοίο μη συγκεκριμένης κατασκευής, το οποίο εκτελεί ταξίδια βάση συγκεκριμένου ναυλοσυμφώνου, για την μεταφορά οποιουδήποτε κατάλληλου φορτίου μεταξύ δύο λιμανιών έναντι ναύλου (Βλάχος και Νικολαΐδης, 1999, σελ. 413). Τα κυριότερα χαρακτηριστικά της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας παρατίθενται παρακάτω (Clarkson Research studies, April 2004, Βλάχος και Νικολαΐδης, 1999, σελ. 414-422):

- Η δομή της αγοράς είναι ρευστή και επιτρέπει την ελεύθερη είσοδο και έξοδο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Επίσης ο αριθμός των ναυτιλιακών μονάδων που μπορούν να δραστηριοποιηθούν στην αγορά είναι απεριόριστος, με την έννοια ότι οι επιχειρήσεις μπορεί να είναι ισάριθμες με τα προσφερόμενα πλοία και εξαρτάται από την ζήτηση που υπάρχει.
- Η ελεύθερη ναυτιλία δεν έχει ιδιαίτερα εμπόδια εισόδου. Βέβαια, επειδή τα κεφάλαια που επενδύονται είναι υπέρογκα, πολύ σπάνια οι επιχειρηματίες, και ιδιαίτερα οι νεοεισερχόμενοι, έχουν την δυνατότητα να τα διαθέσουν από ιδίους πόρους. Η συνήθης πρακτική είναι η χορήγηση δανείου από τις τράπεζες έναντι της

¹³ Ναυλοσύμφωνο είναι η υπόσχεση του εκναυλωτή (πλοιοκτήτη) προς τον ναυλωτή ότι θα του διαθέσει όλη τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου, είτε για ένα ή περισσότερα ταξίδια, είτε για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο που αναφέρεται στο ναυλοσύμφωνο. Το ναυλοσύμφωνο περιέχει όλους τους όρους που διέπουν τις σχέσεις μεταξύ ναυλωτή και εκναυλωτή. (Κ. Γκιζιάκης και **λοιπόι**, 2006, σελ. 434)

υποθήκευσης του πλοίου. Αυτό βέβαια έχει ως συνέπεια την αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης του πλοίου.

- Υπάρχει μεγάλη διαθεσιμότητα όλων των ειδών πληροφοριών οι οποίες είναι προσβάσιμες σε όλους.
- Το πλοίο βρίσκεται μακριά από την έδρα της επιχείρησης, με αποτέλεσμα τα έξοδα της εκμετάλλευσης να επιβαρύνονται περισσότερο.
- Τα ασφάλιστρα των πλοίων είναι βεβαρημένα, λόγω της ύπαρξης μεγαλύτερων κινδύνων ατυχημάτων και απώλειας, σε σχέση με τις επιχειρήσεις ξηράς.
- Η ζήτηση χωρητικότητας ελευθέρων φορτηγών υπόκειται σε εποχιακές διακυμάνσεις που προκαλούν αστάθεια απασχόλησης.
- Η ζήτηση είναι ανελαστική. Οι διακυμάνσεις των ναύλων ασκούν ελάχιστη επίδραση πάνω στο μέγεθος της χωρητικότητας κάθε φορά.

Από τα παραπάνω γίνεται κατανοητό ότι μιλάμε για έναν κλάδο στον οποίο επικρατούν συνθήκες σχεδόν τέλειου ανταγωνισμού, μεγάλη επικινδυνότητα λόγω ενδεχόμενων συχνών εναλλαγών άλλα και δυνατότητα μεγάλων κερδών. Στην συνέχεια, περιγράφεται η ελληνική και η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία, η οποία και εξετάζεται στην παρούσα έρευνα.

2.3 Η ελληνική και η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία

Η Ελλάδα θεωρείται μια από τις ισχυρότερες ναυτικές δυνάμεις σε παγκόσμια κλίμακα. Σύμφωνα με τα στοιχεία της UNCTAD¹⁴, στο τέλος του 2012, η ελληνική σημαία είχε εγγεγραμμένα 738 πλοία, ενώ επιπλέον 3.321 πλοία βρίσκονται υπό τη διαχείριση εταιρειών ελληνικών συμφερόντων¹⁵. Υπό ελληνική διαχείριση βρίσκεται το 16,10% του παγκόσμιου

¹⁴ UNCTAD (2012), Review of Maritime Transport, σελ. 41.

¹⁵ Τα στοιχεία αφορούν σκάφη χωρητικότητας άνω των 1.000 GRT (Ολική χωρητικότητα-Gross Register Tonnage: Είναι ο συνολικός εσωτερικός όγκος όλων των μόνιμα σκεπαστών και κλειστών χώρων του πλοίου που βρίσκονται είτε κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα είτε πάνω από αυτό, μετρούμενος σε κόρους. Ένας κόρος αντιστοιχεί σε 100 κυβικά πόδια ή 2,83 κυβικά μέτρα.

εμπορικού στόλου, συνολικής χωρητικότητας 224.051.881 DWT¹⁶. Σύμφωνα με την πλέον πρόσφατη μελέτη του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Μελετών (01/2013), η ναυτιλία αποτελεί έναν ιδιαίτερα σημαντικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισέφεραν άμεσα €8,4 δισεκατομμύρια προστιθέμενης αξίας το 2009 (περίπου το 4% του ΑΕΠ). Από το ποσό αυτό, τα €5,4 δις. αφορούν εταιρικά κέρδη, τα €2,2 δις. αποσβέσεις και τα €680 εκατομμύρια μισθούς και εισφορές (Οικονομικές Αναλύσεις Alpha Bank, τεύχος 112, 2009). Η πλειοψηφία της προστιθέμενης αξίας του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών προέρχεται από την ποντοπόρο ναυτιλία, καθώς το 93% της συνολικής αξίας των παραγόμενων υπηρεσιών του κλάδου αντιστοιχεί σε εξαγωγές. Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί κλάδο υψηλής παραγωγικότητας, καθώς σε όρους προστιθέμενης αξίας ανά εργαζόμενο οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν τη δεύτερη υψηλότερη θέση στην ελληνική οικονομία.

Σύμφωνα με την έκθεση της Alpha Bank, η συμβολή του κλάδου των μεταφορών μέσω υδάτινων οδών στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία παραγωγής της χώρας ανήλθε στο υψηλό 4,4% το 2008, από 2,0% το 2002 (στο ποσοστό αυτό συμπεριλαμβάνεται και η αξία παραγωγής του κλάδου της ελληνικής ακτοπλοΐας). Η επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας έχει πολλαπλασιαστικές επιδράσεις, καθώς οι θαλάσσιες μεταφορές δημιουργούν άμεσα και έμμεσα προστιθέμενη αξία ύψους 13,3 δις ευρώ, λόγω της ύπαρξης των υποστηρικτικών προς τη ναυτιλία δραστηριοτήτων (αποθήκευση, διαχείριση φορτίου, καύσιμα και πετρελαιοειδή, χονδρικό εμπόριο, συμβουλευτικές και νομικές υπηρεσίες κλπ). Επίσης, στο ίδιο πλαίσιο εντάσσονται και οι δευτερογενείς δαπάνες που αφορούν βασικά αγαθά και υπηρεσίες, που καταναλώνονται από νοικοκυριά με το επιπλέον εισόδημα που δημιουργείται κατά το μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών (ακίνητη περιουσία, τρόφιμα ποτά, υπηρεσίες υγείας, ξενοδοχεία-εστιατόρια και άλλα).

Σε όρους απασχόλησης εκτιμάται ότι η άμεση και έμμεση απασχόληση που προσφέρει ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών ξεπερνά τα 192 χιλ. άτομα¹⁷ (αν και το 42% των απασχολούμενων σε πλοία δεν ήταν Έλληνες). Όπως σημειώνεται στην έρευνα του IOBE, παρά το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς που απολαμβάνει η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία

¹⁶Dead Weight Tonnage (Χωρητικότητα εκτοπίσματος): Υπολογίζεται σε τόνους "νεκρού βάρους". Προσδιορίζει το μέγιστο συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει ασφαλώς το πλοίο σε φορτίο, εφόδια κ.ά. εφόσον διατηρεί το βύθισμα (γραμμή φόρτωσης) που προβλέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς.

¹⁷Εκτίμηση με τη μέθοδο του υποδείγματος εισροών-εκροών, πηγή: http://www.economist.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=13430:pontoporos-naytilia&catid=23:2008-07-02-15-56-03&Itemid=71, πρόσβαση 25/032013

(φορολόγηση με βάση την χωρητικότητα), οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισέφεραν άμεσα και έμμεσα στα φορολογικά έσοδα του κράτους περισσότερα από 790 εκατομμύρια ευρώ το 2009.

Η μεγάλη ανάπτυξη της ελληνικής και της ελληνικών συμφερόντων ναυτιλίας παραδοσιακά έχει οδηγήσει στην εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ναυλομεσιτικών γραφείων καθώς και ενώσεων και φορέων που αφορούν κυρίως στην ποντοπόρο ναυτιλία, στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά (Zagkas και Lygidis 2010). Εντούτοις, βασικά χαρακτηριστικά αυτής της συγκέντρωσης, όπως σημειώνονται σε μελέτη του Πανεπιστημίου του Harvard¹⁸, είναι η απουσία τοπικής ζήτησης για τις υπηρεσίες αυτές, οι αδύναμοι δεσμοί με τις σχετιζόμενες βιομηχανίες (με ουσιαστικά κυριότερο δεσμό την παροχή εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού) και η χαμηλή προώθηση της καινοτομίας. Όπως παρατηρείται στη μελέτη, παρά τη δυναμική, την ετερογένεια και την επιτυχία της ελληνικής ναυτιλίας, η συνολική συνεισφορά του κλάδου στην προστιθέμενη αξία που δημιουργείται στη χώρα (σε σχέση με το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας), ειδικά συγκριτικά με χώρες όπως η Νορβηγία και η Γερμανία, είναι χαμηλή. Ως βασικοί λόγοι θεωρούνται η εστίαση της ελληνικής ναυτιλιακής συστάδας και η δημιουργία αξίας κυρίως από τη θαλάσσια μεταφορά, σε αντίθεση με τις χώρες του ευρωπαϊκού Βορρά, όπου η συνεισφορά και άλλων τομέων (λιμένες, εξοπλισμός, ναυπηγήσεις, επισκευές) είναι μεγαλύτερη.

2.4 Κανονιστικό Πλαίσιο της Ναυτιλίας

Η ναυτιλία αποτελεί έναν κλάδο πολύ διαφορετικό από τους υπόλοιπους. Οι επιπτώσεις από την δραστηριοποίηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι σαφώς μεγαλύτερες από τους άλλους κλάδους και τυχόν ατυχήματα που προκύπτουν έχουν πολύ σημαντικό κόστος, όχι μόνο από οικονομικής πλευράς αλλά και από περιβαλλοντικής, και δυστυχώς ορισμένες φορές κοστίζουν ανθρώπινες ζωές. Στη συνέχεια παρατίθενται μερικά από τα σημαντικότερα ναυτικά ατυχήματα καθώς και οι επιπτώσεις τους.

¹⁸ The Greek Shipping Cluster, Harvard Business School, Microeconomics of Competitiveness, 7 May 2009 http://www.isc.hbs.edu/pdf/Student_Projects/Greece_Shipping_2010.pdf, πρόσβαση 18/12/2012

- *Τιτανικός (1912)*¹⁹

Ο Τιτανικός αποτελούσε το μεγαλύτερο πλοίο της εποχής του, είχε μήκος 900 πόδια, ύψος πάνω από 25 ορόφους και ζύγιζε 46.000 τόνους. Ο σχεδιασμός του πλοίου βασίστηκε σε τεχνολογία αιχμής της εποχής και μεταξύ άλλων περιελάμβανε 16 μεγάλα στεγανά διαμερίσματα στο κατώτερο μέρος του πλοίου, τα οποία είχαν την δυνατότητα να σφραγιστούν σε περίπτωση διάτρησης του σκαριού του πλοίου. Σύμφωνα με τους κατασκευαστές του πλοίου, ακόμα και στην περίπτωση που δύο πλοία προσέκρουαν ταυτόχρονα στον Τιτανικό, το πλοίο θα μπορούσε να παραμείνει στην επιφάνεια για 2-3 ημέρες δίνοντας έτσι αρκετό χρόνο σε κοντινά πλοία να βοηθήσουν. Για όλους αυτούς τους λόγους ο Τιτανικός χαρακτηρίστηκε, πριν ξεκινήσει να ταξιδεύει, «το αβύθιστο πλοίο». Επιπλέον, αν και είχε δημιουργηθεί χώρος στο κατάστρωμα για την τοποθέτηση περίπου 40 σωσίβιων λέμβων, που σε περίπτωση ανάγκης θα ήταν επαρκείς για όλους του επιβάτες και το πλήρωμα, αποφασίστηκε τελικά να αφαιρεθούν οι μισές για αισθητικούς λόγους, πιο συγκεκριμένα για να έχει ακόμα περισσότερο χώρο το κατάστρωμα. Θεωρήθηκε, με βάση την παραπάνω δήλωση των κατασκευαστών, ότι αφού το πλοίο, ακόμα και σε πολύ δύσκολες καταστάσεις, δεν θα βυθιζόταν (τουλάχιστον όχι σε λιγότερο από 2-3 ημέρες), οι σωσίβιες λέμβοι ήταν απαραίτητες μόνο για την παροχή βοήθειας σε άλλα πλοία. Ο Τιτανικός ξεκίνησε στις 10 Απριλίου 1912 το παρθενικό του ταξίδι από το Σαουθάμπτον της Αγγλίας με προορισμό την Νέα Υόρκη στην Αμερική, με περίπου 2.200 επιβάτες και πλήρωμα. Στις 14 Απριλίου 1912 το πλοίο προσέκρουσε σε παγόβουνο και βυθίστηκε σε λιγότερο από 3 ώρες. Από του 2.200 επιβάτες και πλήρωμα, μόνο 705 κατάφεραν να διασωθούν.

Οι λόγοι που οδήγησαν στην τόσο γρήγορη βύθιση του πλοίου ήταν τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του και τα σφάλματα που είχαν γίνει κατά τον σχεδιασμό του. Σύμφωνα με έρευνες που έγιναν τα επόμενα χρόνια, παρατηρήθηκε ότι η γάστρα του πλοίου δεν είχε παραμορφωθεί, όπως θα έπρεπε, αλλά είχε κατευθείαν σπάσει στα δύο κατά την βύθισή του. Οι λόγοι που οδηγούν αυτού του είδους τα υλικά να σπάνε χωρίς προηγουμένως να έχουν παραμορφωθεί είναι οι χαμηλές θερμοκρασίες, οι συνθήκες υψηλής ενεργειακής φόρτισης και η μεγάλη περιεκτικότητα σε θείο. Στην περίπτωση του Τιτανικού μπορούμε να συναντήσουμε και τους τρεις αυτούς παράγοντες. Η θερμοκρασία κατά την σύγκρουση ήταν πολύ χαμηλή, το πλοίο είχε υψηλή ενεργειακή φόρτιση καθώς

¹⁹ <http://www.writing.eng.vt.edu/uer/bassett.html> , <http://www.eyewitnesstohistory.com/titanic.htm>

κινούνταν με υψηλή ταχύτητα και στον χάλυβα, από τον οποίο είχε δημιουργηθεί η γάστρα του πλοίου, βρέθηκαν πολύ υψηλές συγκεντρώσεις θείου. Όλα αυτά είχαν σαν αποτέλεσμα η γάστρα του πλοίου να σπάσει στα δύο μέσα σε λίγη ώρα, αντί να παραμορφωθεί και στην συνέχεια ενδεχομένως να αποκολληθεί το ένα κομμάτι από το άλλο, κερδίζοντας με αυτόν τον τρόπο λίγο χρόνο για του επιβάτες του Τιτανικού.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω ο Τιτανικός αποτελούνταν από 16 μεγάλα στεγανά διαμερίσματα στο κάτω μέρος της γάστρας του πλοίου. Κατά την σύγκρουση με το παγόβουνο, 6 από τα 16 διαμερίσματα υπέστησαν ζημιές και σφραγίστηκαν τάχιστα. Παρ' όλα αυτά, όταν το πλοίο άρχισε από το βάρος του νερού να κλίνει από την μια πλευρά, το νερό από τα σφραγισμένα διαμερίσματα άρχισε να διαχέεται στα παρακείμενα διαμερίσματα. Αυτό οφείλεται στο ότι τα διαμερίσματα δεν ήταν ακριβώς στεγανά, καθώς υπήρχε δυνατότητα να σφραγιστούν μόνο οριζόντια και όχι κάθετα. Έτσι, με την αλλαγή στο κέντρο βάρους του πλοίου, το νερό άρχισε να διαχέεται και στα υπόλοιπα διαμερίσματα. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να γεμίζουν τα στεγανά διαμερίσματα όλο και περισσότερο νερό και σε συνδυασμό με το νερό που εισερχόταν από το πάνω μέρος του πλοίου, ο Τιτανικός να βυθιστεί ακόμα πιο γρήγορα. Υποστηρίζεται μάλιστα ότι αν δεν υπήρχαν τα στεγανά διαμερίσματα τα νερά δεν θα συγκρατούνταν μέσα στο πλοίο όπως έγινε και το κέντρο βάρους του πλοίου δεν θα άλλαζε. Συνεπώς, ο Τιτανικός θα παρέμενε σε οριζόντια θέση αποφεύγοντας την ρήξη του σε δύο κομμάτια, ενώ θα χρειαζόταν περίπου 6 ώρες για να βυθιστεί αντί για τρεις. Ο χρόνος αυτός θα ήταν αρκετός για τα κοντινά πλοία να βοηθήσουν στην διάσωση των επιβατών. Με αφορμή το ατύχημα του Τιτανικού το 1948 στην Συνθήκη για την ανθρώπινη ασφάλεια στην θάλασσα (Convention of Safety of Life at Sea-SOLAS), που θα αναλυθεί παρακάτω, δημιουργήθηκαν υποχρεωτικοί κανονισμοί για τον σχεδιασμό των πλοίων αλλά και συγκεκριμένοι κανονισμοί που αφορούν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής.

- *Herald of free Enterprise (1987)*²⁰

Το οχηματαγωγό-επιβατηγό πλοίο (τύπου Ferry Boat) Herald of free Enterprise ξεκίνησε από το λιμάνι Zeebrugge του Βελγίου στις 6 Μαρτίου 1987 και βυθίστηκε μέσα σε λίγα λεπτά, προκαλώντας τον θάνατο 188 επιβατών και προσωπικού. Την ημέρα εκείνη το 80% του πληρώματος δούλευε υπερωρίες και οι περισσότεροι από αυτούς, μετά τον απόπλου του πλοίου, θα ολοκλήρωναν την 24ωρη βάρδιά τους. Κατά την διάρκεια της φόρτωσης του πλοίου ανοίχτηκε η πόρτα της πλώρης ώστε να εισέλθουν τα αυτοκίνητα και ο ναυτικός που ήταν υπεύθυνος για την δουλειά αυτή αποσύρθηκε στην καμπίνα του για να κάνει ένα μικρό διάλλειμα μέχρι να ολοκληρωθεί η φόρτωση. Μετά την ολοκλήρωση όλων των εργασιών, το πλοίο απέπλευσε από το λιμάνι χωρίς να έχει κλειστεί η πόρτα της πλώρης του πλοίου, καθώς ο ναυτικός είχε αποκοιμηθεί στην καμπίνα του και δεν ξύπνησε για να την κλείσει. Επιπλέον, ο προϊστάμενος του δεν έλεγξε αν όλοι έχουν εκτελέσει τα καθήκοντα τους προτού ξεκινήσει το πλοίο. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να γεμίσει νερά το πλοίο και να βυθιστεί η μια πλευρά του μέσα σε λίγα λεπτά κοστίζοντας την ζωή σε 188 επιβάτες.

Η βασικότερη αιτία ήταν η αμέλεια του ναυτικού να κλείσει την πόρτα του πλοίου αλλά και του προϊσταμένου του, που δεν βεβαιώθηκε ότι όλα βαίνουν καλά πριν ξεκινήσει το πλοίο. Υπεύθυνη όμως είναι και η εταιρία, καθώς επέβαλε στους ναυτικούς να εργαστούν συνεχόμενα τόσες ώρες, ενώ από έρευνες που διεξάχθηκαν πρόεκυψε πως οι συνθήκες εργασίας στα πλοία της συγκεκριμένης εταιρείας ήταν αρκετά κακές. Επιπλέον, και σε αυτή την περίπτωση, το σχέδιο του πλοίου φέρει μέρος της ευθύνης για την τόσο γρήγορη βύθιση του, καθώς τα διάφορα επίπεδα φόρτωσης οχημάτων εγκλώβιζαν το νερό στο πλοίο αντί να του επιτρέπουν να διέρχεται από αυτό όπως θα έπρεπε.

Τα επόμενα χρόνια πολλές αλλαγές συντελέστηκαν στον σχεδιασμό τέτοιου είδους πλοίων. Η Συνθήκη για την ανθρώπινη ασφάλεια στην θάλασσα άλλαξε πολλούς από τους κανονισμούς της και ο νεοσυσταθείς Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organisation-IMO) εισήγαγε πολλούς από τους κανονισμούς του με βάση το παραπάνω ατύχημα. Επιπλέον, αποτέλεσε έναν από τους λόγους δημιουργίας του Κώδικα ISM που θα αναλυθεί παρακάτω.

²⁰ <http://www.ship-disasters.com/passenger-ship-disasters/herald-of-free-enterprise/>, http://www.maib.gov.uk/publications/investigation_reports/herald_of_free_enterprise/herald_of_free_enterprise_report.cfm

- Exxon Valdez (1989)

Το δεξαμενόπλοιο Exxon Valdez ήταν ένα από τα 20 δεξαμενόπλοια της πετρελαϊκής εταιρείας Exxon. Το πρωί της 24^{ης} Μαρτίου 1989, το πλοίο προσάραξε στον ύφαλο Bligh, στην ιδιαίτερη, περιβαλλοντικά, περιοχή Prince William Sound της Αλάσκας, δημιουργώντας μια τεράστια πετρελαιοκηλίδα (την μεγαλύτερη στα ύδατα των ΗΠΑ, επηρεάζοντας συνολικά 1300 μίλια ακτογραμμής), καθώς περισσότεροι από 37.000 τόνοι αργού πετρελαίου διέρρευσαν από το κύτος του πλοίου. Παρά τη γιγαντιαία προσπάθεια περισυλλογής του πετρελαίου, σημάδια της κηλίδας ήταν ευδιάκριτα ακόμα και τρία χρόνια αργότερα²¹. Το άμεσο αποτέλεσμα ήταν η καταστροφή του οικοσυστήματος της περιοχής αλλά και της ακμάζουσας έως τότε αλιευτικής βιομηχανίας της περιοχής, του αλιευτικού αλλά και περιηγητικού τουρισμού, ενώ σύμφωνα με μια σειρά μελετών που διενήργησε η πολιτεία της Αλάσκας, το συνολικό κόστος ξεπέρασε τα 2,8 δισεκατομμύρια δολάρια²². Σχεδόν άμεση συνέπεια του ατυχήματος και της καταστροφής ήταν η ψήφιση από την Αμερικανική κυβέρνηση της Oil Pollution Act 1990 (OPA 90), η οποία ουσιαστικά απαγόρευσε στο εξής την προσέγγιση δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος²³ στις αμερικανικές ακτές. Το γεγονός αυτό είχε τεράστιες οικονομικές επιπτώσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς έθεσε εκτός αγοράς μεγάλο αριθμό νέων σχετικά πλοίων, πολλαπλασίασε το κόστος ναυπήγησης των νέων δεξαμενοπλοίων και τελικά ενσωματώθηκε στη διεθνή ναυτιλιακή νομοθεσία στο πλαίσιο της συνθήκης MARPOL.

- Erika (1999)²⁴

Το πλοίο Erika ήταν ένα δεξαμενόπλοιο που κατασκευάστηκε το 1975 και βυθίστηκε στον κόλπο Biscay τον Δεκέμβριο του 1999. Το πλοίο είχε φορτωθεί με περίπου 30.000 τόνους πετρέλαιο και απέπλευσε από την Δουνκέρκη με προορισμό το Λιβόρνο. Κατά την διάρκεια

²¹ http://archive.orr.noaa.gov/topic_subtopic_entry.php?RECORD_KEY%28entry_subtopic_topic%29=entry_id_subtopic_id.topic_id&entry_id%28entry_subtopic_topic%29=700&subtopic_id%28entry_subtopic_topic%29=2&topic_id%28entry_subtopic_topic%29=1#impacts

²² <http://www.evostc.state.ak.us/facts/economic.cfm>

²³ Τα Single Hull (Μονού τοιχώματος) είναι πλοία με μονά τοιχώματα που περικλείουν ένα πλοίο σε όλη του την δομή. Τα πλοία μονού τοιχώματος αποτελούν μεγαλύτερη απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον σε περίπτωση κάθε είδους ατυχήματος. (<http://www.e-nautilus.gr/2013/01/single-hull-vs-double-hull.html>)

²⁴ <http://www.marcon.com/marcon2c.cfm?SectionListsID=85&PageID=234>, http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124230_en.htm, <http://corrosion-doctors.org/Pollution/erika.htm>

του ταξιδιού, καθώς το πλοίο εισήλθε στον κόλπο Biscay αντιμετώπισε σφοδρή κακοκαιρία, την οποία το παλιό σκαρί του δεν κατάφερε να αντιμετωπίσει, με αποτέλεσμα το πλοίο να κοπεί στα δύο και να βυθιστεί. Περίπου 19.800 τόνοι πετρελαίου χύθηκαν στην θάλασσα μολύνοντας τις θαλάσσιες περιοχές γύρω από την Βρετάνη της Γαλλίας. Ευτυχώς όμως, δεν υπήρξε απώλεια ανθρώπινης ζωής.

Οι συνέπειες του παραπάνω ατυχήματος ήταν πάρα πολύ σοβαρές, καθώς η μόλυνση του περιβάλλοντος ήταν εκτεταμένη βλάπτοντας πολύ μεγάλο μέρος της θαλάσσιας ζωής της περιοχής. Επιπλέον, η κοινωνία υπέφερε, έκτος από τις συνέπειες του μολυσμένου περιβάλλοντος, και οικονομικές συνέπειες καθώς, όπως ήταν αναμενόμενο, μειώθηκε δραματικά ο τουρισμός της περιοχής και οι κάτοικοι δεν μπορούσαν να ψαρέψουν, γεγονός που συνέβαλε ακόμα περισσότερο στην μείωση του εισοδήματός τους. Κατά την διεξαγωγή της δίκης του ατυχήματος του πλοίου Erika βγήκαν στην επιφάνεια πολλά από τα προβλήματα που είχε το πλοίο εδώ και χρόνια και τα οποία αντιμετωπίζονταν μόνο επιφανειακά. Κατά την διάρκεια των επόμενων χρόνων και μετά από μεγάλη πίεση από την κοινή γνώμη, υιοθετήθηκε μια σειρά υποχρεωτικών κανονισμών που αφορά στα δεξαμενόπλοια για την αποφυγή τέτοιου είδους καταστροφών.

Όπως προκύπτει και από τα παραπάνω, ένα μικρό ατύχημα στην ναυτιλία μπορεί να προκαλέσει τεράστια ζημιά και να θέσει σε κίνδυνο την ζωή πολλών ανθρώπων αλλά και να βλάψει το περιβάλλον. Γι' αυτό το λόγο, ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ο κλάδος με το μεγαλύτερο κανονιστικό πλαίσιο. Με τον διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλίας, όλους τους πιθανούς κινδύνους από την δραστηριοποίηση αξιόπλων πλοίων και την μεταφορά επικινδύνων φορτίων, έχει γίνει πλέον κατανοητό σε όλους ότι ο συγκεκριμένος κλάδος διαφέρει πολύ από όλους τους υπόλοιπους. Με την πάροδο των χρόνων έχει επικρατήσει η πεποίθηση ότι η ασφάλεια στην λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων γενικά, και πιο συγκεκριμένα των πλοίων, επιτυγχάνεται καλύτερα σε διεθνές επίπεδο παρά με την μονομερή επιβολή κανόνων και κανονισμών από την κάθε χώρα ξεχωριστά (DNV, 2004). Γι' αυτό τον λόγο στον ναυτιλιακό κλάδο υπάρχει ιδιαίτερη συνεργασία μεταξύ των κρατών και δημιουργία διαφόρων διεθνών οργανισμών οι οποίοι ρυθμίζουν το κανονιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο κινείται ο κλάδος της ναυτιλίας.

Οι διεθνείς οργανισμοί αποτελούν φορείς πολιτικής και νομικής εξουσίας, οι οποίοι τις περισσότερες φορές ιδρύονται από τα κράτη. Η ίδρυση τους βασίζεται στην «ιδρυτική συνθήκη», η οποία καθορίζει τους στόχους, τη διάρθρωση, τις σχέσεις προς τρίτους και τον

τρόπο συμμετοχής στον οργανισμό. Οι διεθνείς οργανισμοί έχουν το πολυμερές στοιχείο. Ο θεσμός προϋποθέτει την συμμετοχή περισσότερων των δύο κρατών, αν και δεν υπάρχουν περιορισμοί και ανώτατα όρια. Επίσης, ένας διεθνής οργανισμός χαρακτηρίζεται από το στοιχείο της μονιμότητας. Εάν δεν υπήρχε μονιμότητα θα ήταν αναγκαία η συναίνεση των κρατών-μελών σε κάθε απόφαση του οργανισμού. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι εκτός από τους κοινούς σκοπούς των κρατών μελών, οι οποίοι οδήγησαν στην δημιουργία του διεθνούς οργανισμού, ένας οργανισμός δεν θα πρέπει να διαφεύγει από το πλαίσιο της «διεθνούς νομιμότητας». Θα πρέπει δηλαδή να διέπεται από τις αρχές του διεθνούς δικαίου. Τέλος, ένας διεθνής οργανισμός διαθέτει τα δικά του εκτελεστικά όργανα για να ασκήσει το έργο του, τα οποία δεν υπόκεινται στην εξουσία των κρατών μελών. Η ύπαρξη των οργάνων αυτών δίνει στον οργανισμό μια ιδιαίτερη βούληση, η οποία δεν είναι απαραίτητο να ταυτίζεται με την συλλογική βούληση των κρατών μελών. Επομένως ένας διεθνής οργανισμός έχει την δυνατότητα να δράσει ανεξάρτητα από τα κράτη-μέλη του, δηλαδή κατά πλειοψηφία (Γ.Π. Βλάχος 2007, σελ. 53-54).

Παρακάτω παρουσιάζονται μερικοί από τους σπουδαιότερους διεθνείς οργανισμούς καθώς και ορισμένοι από τους σπουδαιότερους κανονισμούς που έχουν επιβάλλει στον κλάδο της ναυτιλίας.

- Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (*International Maritime Organisation-IMO*)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ή IMO , όπως αποκαλείται συνήθως, δημιουργήθηκε το 1948 μετά την Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών που πραγματοποιήθηκε στην Γενεύη. Η αρχική ονομασία του οργανισμού ήταν Διεθνής Ναυτιλιακός Συμβουλευτικός Οργανισμός (*International Maritime Consultive Organisation – IMCO*), όμως ο όρος «συμβουλευτικός» δημιούργησε αρκετά προβλήματα καθώς ο σκοπός του οργανισμού ήταν να μελετήσει πολύ σοβαρά τεχνοκρατικά προβλήματα του κλάδου, να ανανεώσει μέρος του υπάρχοντος κανονιστικού πλαισίου και να δημιουργήσει νέους κανονισμούς. Ο όρος λοιπόν «συμβουλευτικός» δημιούργησε προβλήματα στον δεσμευτικό χαρακτήρα των αποφάσεων του οργανισμού. Έτσι, το 1982 μετονομάστηκε σε Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (*International Maritime Organisation-IMO*)²⁵. Ο IMO, 10 χρόνια μετά την ίδρυση του, κατάφερε να συγκροτηθεί και πραγματοποιήσει την πρώτη του επίσημη συνάντηση το 1959.

²⁵ <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>

Ο οργανισμός επικεντρώνει την λειτουργία του στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, της ναυσιπλοΐας, των φορτίων, της τεχνολογίας, της διευκόλυνσης των μεταφορών, της προστασίας του περιβάλλοντος καθώς και σε θέματα νομικής φύσεως. Η συνήθης διαδικασία που ακολουθείται αφορά στην σύγκλιση διεθνών συνδιασκέψεων, που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση διεθνών συμβάσεων (International Conventions), τις οποίες, εφόσον επικυρώσουν τα κράτη μέλη, περιλαμβάνουν στην εθνική τους νομοθεσία.

Η βασική προτεραιότητα του οργανισμού ήταν η επικαιροποίηση της Σύμβασης για την Ασφάλεια στην Θάλασσα (Convention of Safety Of Life at Sea- SOLAS), η οποία υιοθετήθηκε αρχικά το 1914, μετά την βύθιση του Τιτανικού, και αναφέρεται σε θέματα όπως η κατανομή και η σταθερότητα των φορτίων, τα σωσίβια εξαρτήματα, τα εξαρτήματα ραδιοεπικοινωνίας και ναυσιπλοΐας, η πρόβλεψη για εντοπισμό και εξουδετέρωση πυρκαγιών, κ.λπ.. Έτσι, το 1960 ο οργανισμός παρουσίασε το πρώτο μεγάλο του επίτευγμα, την πλήρη επικαιροποίηση της SOLAS, η οποία τέθηκε σε ισχύ τον Μάιο του 1965. Ο σκοπός ήταν η συνεχής επικαιροποίηση της SOLAS μέσω συχνών τροποποιήσεων, μια διαδικασία που αποδείχθηκε ιδιαίτερα χρονοβόρα. Συνεπώς, το 1974 η SOLAS τροποποιήθηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι πλήρως ανανεωμένη και απλοποίησε την διαδικασία τροποποίησης της σύμβασης. Αν και έχουν πραγματοποιηθεί αρκετές τροποποιήσεις μέχρι σήμερα, συχνά αναφερόμαστε σε αυτή ως SOLAS, 1974 (Βλάχος, 2007, σελ. 99-100)²⁶. Είναι γεγονός ότι το 80% των ατυχημάτων στην ναυτιλία οφείλονται σε ανθρώπινα λάθη. Ο ανθρώπινος παράγοντας παίζει πολύ σημαντικό ρόλο, τόσο στην πρόκληση όσο και στην αποφυγή αυτών. Για αυτό το λόγο, ο IMO το 1995 επικαιροποίησε την υπάρχουσα Διεθνή Σύμβαση για Καθοδήγηση, Εκπαίδευση και Πιστοποίηση Προσωπικού (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping-STCW). Η STCW 95 εισάγει ένα πρότυπο για τα τυπικά προσόντα, τα οποία υποχρεούται να διαθέτει ο καπετάνιος, οι αξιωματικοί αλλά και όλο το πλήρωμα των πλοίων.

Μετά το ατύχημα του πλοίου Herald of Free Enterprise, το οποίο αναφέρθηκε και παραπάνω, που έλαβε χώρα το 1987 και που οφείλεται σε πολύ σημαντικά διαχειριστικά λάθη, όπως αναφέρει και η επίσημη έκθεση του ατυχήματος, ασκήθηκε πολύ μεγάλη πίεση

²⁶ [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\).-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS).-1974.aspx) ,
<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Documents/SOLAS%201974-%20-%20Brief%20History%20-%20List%20of%20amendments%20to%20date%20and%20how%20to%20find%20them.html>
<http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>

στον IMO να εξετάσει τις συνθήκες τόσο του ίδιου του ατυχήματος αλλά και τις συνθήκες που επικρατούν στον κλάδο την δεδομένη χρονική στιγμή και να δημιουργήσει οδηγίες για την διαχείριση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης. Το 1989 λοιπόν, ο IMO παρουσίασε για πρώτη φορά τις « Οδηγίες για την διαχείριση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και την αποφυγή της ρύπανσης». Το 1993 οι οδηγίες αυτές επικαιροποιήθηκαν για τελευταία φορά και μετατράπηκαν στο Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλεια των πλοίων, ή Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης όπως συχνά αναφέρεται (International Safety Management Code-ISM Code). Ο Κώδικας ISM υιοθετήθηκε αρχικά ως σύσταση η οποία όμως δεν είχε υποχρεωτικό χαρακτήρα. Όμως, λόγω του μεγάλου οφέλους που θα προέκυπτε από την υποχρεωτική εφαρμογή του, ο κώδικας μετατράπηκε από εθελοντικός σε υποχρεωτικός. Το Μάιο του 1994 η SOLAS τροποποιήθηκε έτσι ώστε να θέτει την συμμόρφωση με τον Κώδικα ISM υποχρεωτική. Ο ISM παρέχει στην επιχείρηση το πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορεί να δημιουργηθεί ένα σύστημα για την ενσωμάτωση πολλών από τα ήδη υπάρχοντα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και για την δημιουργία και την εφαρμογή νέων πολιτικών²⁷.

Ένας από τους σημαντικότερους κώδικες που εισήγαγε ο IMO είναι ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code). Ο κώδικας αυτός παρέχει ένα σύνολο μέτρων που ενισχύουν την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, ο οποίος αναπτύχθηκε ως απόκριση στις πιθανές απειλές που θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, μετά τα γεγονότα της 11^{ης} Σεπτεμβρίου. Η εφαρμογή του κώδικα ISPS έγινε υποχρεωτική με την τροποποίηση της SOLAS, όπως ακριβώς έγινε και με τον κώδικα ISM. Ο σκοπός του Κώδικα ISPS είναι να παρέχει τυποποιημένο πλαίσιο για την αξιολόγηση του κινδύνου, το οποίο θα επιτρέπει στις κυβερνήσεις να παρακολουθούν τις αλλαγές στα τρωτά σημεία των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων και να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα²⁸. Ο IMO έχει δώσει πολύ μεγάλη έμφαση στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την αποφυγή της ρύπανσης αλλά δεν έχει ασχοληθεί καθόλου με τους ίδιους τους ναυτικούς. Οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών αποτελούν αντικείμενο ενδιαφέροντος του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας, ο οποίος αναλύεται στην συνέχεια.

²⁷ <http://www.imo.org/ourwork/humanelement/safetymanagement/pages/ismcode.aspx> ,
http://www.firm.com/files/pub_ISM.pdf

²⁸ <http://www.imo.org/ourwork/security/instruments/pages/ispscode.aspx>

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας δημιουργήθηκε το 1919, μετά το τέλος του πρώτου παγκοσμίου πολέμου, έτσι ώστε να αντανακλάται η πεποίθηση ότι η παγκόσμια ειρήνη μπορεί να επιτευχθεί μόνο εάν βασίζεται στην κοινωνική δικαιοσύνη και ισότητα. Ο οργανισμός ασχολείται με τις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων σε διάφορους κλάδους και όχι μόνο στην ναυτιλία. Οι ιδιαίτερες συνθήκες εργασίας των ναυτικών έχουν ωθήσει τον ILO να δημιουργήσει μια σειρά από προτεινόμενες οδηγίες.²⁹ Λόγω λοιπόν της ιδιαιτερότητας αυτής του επαγγέλματος των ναυτικών, ο ILO εισήγαγε το 2006 την Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention), η οποία έχει ήδη επικυρωθεί από την πλειοψηφία των κρατών μελών του ILO και θα μπει σε εφαρμογή τον Αύγουστο του 2013. Τα θέματα τα οποία περιλαμβάνονται στην MLC αφορούν στις ελάχιστες συνθήκες που θα πρέπει να ικανοποιούνται για να εργάζονται οι ναυτικοί σε ένα πλοίο, όπως για παράδειγμα οι συνθήκες εργασίας, η στέγαση, η ψυχαγωγία, η τροφοδοσία, η ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, η προστασία της υγείας των ναυτικών, κ.λπ. Η MLC αποτελεί ένα πολύ σημαντικό βήμα για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών.

Είναι σαφές πως για να αποδώσει όλο αυτό το κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο υπάρχει στον κλάδο την ναυτιλίας όλοι αυτοί οι κώδικες, οι οδηγίες και οι συμβάσεις πρέπει να εφαρμόζονται αλλά και να ελέγχεται η εφαρμογή τους. Οι διεθνείς οργανισμοί, όπως αυτοί που περιγράφονται παραπάνω, δεν έχουν την δυνατότητα αλλά και δεν είναι στην δικαιοδοσία τους να ασκούν έλεγχο για την εφαρμογή όλων των κανονισμών από τις επιχειρήσεις. Έτσι λοιπόν η εφαρμογή και ο έλεγχος περνάει στις σημαίες των πλοίων, οι οποίες επιβάλλουν την εφαρμογή τους στα πλοία που ανήκουν στα νηολόγια τους. Οι σημαίες με την σειρά τους, συνήθως εξουσιοδοτούν τους νηογνώμονες να ελέγχουν για λογαριασμό τους την συμμόρφωση των πλοίων και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με το παραπάνω κανονιστικό πλαίσιο. Όλα τα παραπάνω περιγράφουν το κανονιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας, το οποίο όμως είναι υποχρεωτικό. Συνεπώς, η συμμόρφωση με αυτό δεν αποτελεί κοινωνικά υπεύθυνη πρακτική.

Θα ήταν εύλογο να αναρωτηθεί κανείς αν σε ένα κλάδο, που λειτουργεί στα πλαίσια ενός τόσο ισχυρού κανονιστικού περιβάλλοντος, υπάρχει ο χώρος αλλά και η ανάγκη για την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα. Είναι γεγονός πως μέχρι πριν από λίγα χρόνια η

²⁹ <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.htm>

Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα ήταν ένας όρος άγνωστος για τον ναυτιλιακό κλάδο. Υπήρχε η πεποίθηση πως η συμμόρφωση με τους κανονισμούς αποτελεί μια ικανοποιητική πρακτική, ειδικότερα αν λάβει κανείς υπόψη του ότι οι κανονισμοί που διέπουν την ναυτιλία είναι σαφώς περισσότεροι και αυστηρότεροι από αυτούς που διέπουν σχεδόν κάθε άλλο κλάδο. Όμως, οι υπάρχοντες κανονισμοί όσο αυστηροί κι αν είναι δεν καλύπτουν όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων του κλάδου. Επιπλέον, οι συνθήκες έχουν αλλάξει και οι καταναλωτές πλέον δεν αναζητούν το πιο φθηνό προϊόν, αλλά εξετάζουν και την κοινωνική υπευθυνότητα της επιχείρησης που το παράγει, κάτι το οποίο έχει περάσει πλέον και στον κλάδο της ναυτιλίας. Επιπλέον παρατηρείται μια τάση, κατά την τελευταία δεκαετία, σύμφωνα με την οποία δύνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια και στην ποιότητα, η οποία έχει πλέον γίνει μέρος της κουλτούρας του κλάδου, δημιουργώντας την πεποίθηση στις επιχειρήσεις ότι θα πρέπει να λειτουργούν υπεύθυνα σε όλα τα επίπεδα των δραστηριοτήτων τους (Theotokas et al, 2007). Επιπροσθέτως, παρατηρούμε όλο και περισσότερες επιχειρήσεις να πιστοποιούνται με περιβαλλοντικά και ποιοτικά πρότυπα (ISO 9001, ISO 14001). Βλέποντας λοιπόν το κλίμα που επικρατεί στην ναυτιλία μπορούμε να πούμε ότι έχουν ήδη δημιουργηθεί οι βάσεις για την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα, ενώ ήδη ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εισάγει την εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα στην κουλτούρα της επιχείρησής τους.

Η εικόνα της κοινωνικά υπεύθυνης επιχείρησης συμβάλλει στην δημιουργία μια θετικής εικόνας για την επιχείρηση, ιδιαίτερα εν μέσω κρίσης. Στην ναυτιλία έχουμε δει ναυτιλιακές εταιρείες να κλείνουν ή να αναγκάζονται να αλλάξουν την επωνυμία τους λόγω ατυχημάτων, ακόμα και όταν οι απώλειες ήταν σχετικά μικρές. Σε περιπτώσεις όπου έλαβαν χώρα ατυχήματα συνοδευόμενα με εκτενή ρύπανση του περιβάλλοντος, το κόστος για την κοινωνία ήταν τεράστιο, η φήμη της επιχείρησης αμαυρώθηκε και το κόστος απορρύπανσης με το οποίο επιβαρύνθηκε η επιχείρηση ήταν τεράστιο. Ιδιαίτερα στο κλάδο της ναυτιλίας, που οι επιπτώσεις που έχει η δραστηριοποίηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό ολόκληρη την κοινωνία, είναι πολύ σημαντικό οι επιχειρήσεις να είναι κοινωνικά υπεύθυνες έτσι ώστε να διατηρήσουν την φήμη τους αλλά και να αποφύγουν οικονομικές απώλειες.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι στην προσπάθεια αυτή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ενδέχεται να παίξουν σημαντικό ρόλο τα συστήματα διαχείρισης. Καθώς οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν συνηθίσει, και αποτελεί μέρος της κουλτούρας τους, να εργάζονται στα

πλαίσια σαφών κανονιστικών πλαισίων και να δέχονται πιστοποιήσεις για αυτό. Συνεπώς, είναι πολύ πιθανό να στραφούν στην πιστοποίηση από συναφή πρότυπα (ISO 26000, etc.).

2.5 Η Θεωρία των Συμμετεχόντων στον Ναυτιλιακό Κλάδο

Στον κλάδο της ναυτιλίας οι συμμετέχοντες διαφέρουν αισθητά από τους συμμετέχοντες των άλλων κλάδων. Οι κυριότεροι συμμετέχοντες παρατίθενται παρακάτω.

- Ναυλωτές (*Charterers*). Ως ναυλωτή ορίζεται ο συμβαλλόμενος σε μια σύμβαση ναύλωσης, στον οποίο διατίθεται το πλοίο προς εκμετάλλευση. Ενίοτε, ο ναυλωτής ταυτίζεται με τον φορτωτή, τον ιδιοκτήτη δηλαδή του φορτίου.
- Πλοιοκτήτες - Εταιρείες Διαχείρισης Πλοίων (*Ship owners - Ship Management companies*). Πλοιοκτήτης είναι ο ιδιοκτήτης του πλοίου, ο οποίος το εκμεταλλεύεται, εκτελεί δηλαδή ναυτιλιακές εργασίες με σκοπό το κέρδος. Η εταιρεία διαχείρισης πλοίου ναυλώνει το πλοίο από τον πλοιοκτήτη έναντι καταβολής ναύλου και στην συνέχεια το υποναυλώνει σε έναν ναυλωτή έναντι υψηλότερου ναύλου, εξασφαλίζοντας έτσι ως κέρδος την διαφορά μεταξύ των δύο ναύλων. Ενδέχεται ο πλοιοκτήτης να διαχειρίζεται ο ίδιος το πλοίο του χωρίς να εμπλέκεται διαχειρίστρια εταιρεία.
- Ιδιοκτήτης Φορτίου (*Cargo owners*). Αναφερόμαστε στον ιδιοκτήτη του φορτίου το οποίο μεταφέρει το πλοίο.
- Μεσίτες (ναυλομεσίτες- αγοραπωλησίας πλοίων) -*Brokers (freight - S&P)*. Οι μεσίτες είναι οι ναυτιλιακοί επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στην ναυτιλιακή αγορά, μεσολαβώντας στις συναλλαγές μεταξύ προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας πλοίων, προς διευκόλυνση της σύναψης συμβάσεων. Ο ναυλομεσίτης μεσολαβεί μεταξύ ενός πλοιοκτήτη που διαθέτει το πλοίο του για εκναύλωση, και ενός ναυλωτή που επιθυμεί να ναυλώσει το πλοίο για πραγματοποίηση μεταφοράς φορτίου, ρυθμίζοντας τις σχετικές λεπτομέρειες της σύναψης συμβάσεων ναύλωσης, έναντι ενός χρηματικού ποσού που ονομάζεται προμήθεια. Ο μεσίτης αγοράς και πώλησης πλοίων έχει τον ρόλο του διαμεσολαβητή κατά την διαδικασία αγοράς και πώλησης ενός πλοίου έναντι ενός χρηματικού ποσού που ονομάζεται προμήθεια.

- Τοπικές Κοινωνίες (*Local communities*). Οι τοπικές κοινωνίες οι οποίες επηρεάζονται από την δραστηριοποίηση του πλοίου.
- Ανταγωνιστές (*Competitors*). Ως ανταγωνιστές εννοούμε τις επιχειρήσεις με το ίδιο αντικείμενο δραστηριοποίησης.
- Επαγγελματικές ενώσεις - *Shipping associations (Intertanco, Intercargo etc)*. Επαγγελματικές Ενώσεις στο χώρο της ναυτιλίας, που έχουν ως σκοπό την προάσπιση των συμφερόντων των μελών τους. Οι χαρακτηριστικότερες είναι η Intertanco, τα μέλη της οποίας είναι οι κάτοχοι δεξαμενοπλοίων, και η Intercargo, τα μέλη της οποίας είναι οι κάτοχοι πλοίων ξηρού φορτίου.
- Εργατικά Σωματεία (*Labour Unions*). Σωματεία, τα οποία έχουν ως σκοπό τους την προάσπιση των συμφερόντων των εργαζομένων.
- Υπάλληλοι γραφείου- Διευθυντές (*Office Employees – Managers*). Αναφερόμαστε στου υπαλλήλους και τους διευθυντές οι οποίοι εργάζονται στα γραφεία της ναυτιλιακής εταιρείας.
- Ναυτικοί (*Seafarers*). Το πλήρωμα (ανώτερο και κατώτερο) των πλοίων.
- Προμηθευτές και Συνεργάτες (*Suppliers and business partners*). Αναφερόμαστε στους προμηθευτές εξοπλισμού, ανταλλακτικών, κτλ. καθώς και στους λοιπούς συνεργάτες της επιχείρησης.
- Μέτοχοι (*Shareholders*). Αναφερόμαστε στους κατόχους μετοχής της ναυτιλιακής επιχείρησης.
- Επενδυτές (*Investors – Financiers*). Τα φυσικά πρόσωπα ή οι οργανισμοί, οι οποίοι επενδύουν τα κεφάλαια τους στην επιχείρηση, και αν όλα πάνε καλά είτε λαμβάνουν πίσω το κεφάλαιο τους συνοδευόμενο με έναν προσυμφωνημένο τόκο, είτε λαμβάνουν ένα ποσοστό των κερδών της επιχείρησης.
- Μη κυβερνητικές Ενώσεις (*Non governmental Associations*). Χαρακτηριστικό παράδειγμα της κατηγορίας αυτής αποτελεί η Helmeρα³⁰.
- Κυβερνήσεις –Θεσμικοί Παράγοντες (*Governments- regulators*)

³⁰ Είναι η κοινή πρωτοβουλία Ελλήνων ναυτικών και πλοιοκτητών που διακήρυξαν το 1982 στον Πειραιά, πως εθελοντικά αναλαμβάνουν την υποχρέωση να εξαφανίσουν τη θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία και να ανυψώσουν το επίπεδο ασφάλειας σε αυτά. <http://www.helmepa.gr>

- Ασφαλιστές και P&I Clubs. Αναφερόμαστε στους ασφαλιστές αλλά και στις ενώσεις προστασίας και αποζημίωσης (P & I Clubs), οι οποίες ασφαλίζουν οτιδήποτε δεν ασφαλίζει η ασφάλεια του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού.
- Ανεξάρτητες Ενώσεις (*Salvage associations*). Ανεξάρτητοι δηλαδή επαγγελματικοί σύμβουλοι, οι οποίοι παρέχουν τεχνικές και νομικές συμβουλές σε θέματα hull & machinery, ελέγχου και καταγραφής ζημιών φορτίου, αλλά και περιβαλλοντικές μελέτες, τεχνικές μελέτες, ναυαγαιρέσεις, κ.τ.λ.
- Νηογνώμονες (*Classification Societies*). Οι νηογνώμονες, γνωστοί και ως εταιρείες ταξινομήσεως ή κατατάξεως πλοίων (classification societies), είναι μη κερδοσκοπικοί ιδιωτικοί, ως επί το πλείστον, τεχνικοί οργανισμοί, αναγνωρισμένοι τόσο από το κράτος στο οποίο ιδρύθηκαν και λειτουργούν όσο και από άλλα κράτη. Η δικαιοδοσία καθώς και οι αρμοδιότητες τους αναφέρονται στον καθορισμό κανόνων, βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις. Οι κανόνες αυτοί τελούν υπό συνεχή αναθεώρηση ώστε να ανταποκρίνονται πάντοτε στις απαιτήσεις των τεχνολογικών εξελίξεων. (Βλάχος 2007, σελ. 225-226)
- Σημαίες πλοίων (*Flag states*). Με τον όρο σημαία πλοίου (flag ship) ονομάζεται η σημαία εθνικότητας (National flag) την οποία φέρει ένα πλοίο, δηλαδή της χώρας στο νηολόγιο της οποίας το πλοίο είναι εγγεγραμμένο. Η σημαία είναι ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό του γιατί καθορίζει το δίκαιο το οποίο διέπει πλοίο και πλήρωμα, καθώς τόσο κατά το εσωτερικό όσο και κατά το Διεθνές Δίκαιο το πλοίο θεωρείται πλωτό τμήμα του εδάφους της Χώρας τη σημαία της οποίας φέρει.
- Λιμενικές Αρχές (*Port Authorities*).
- Πρακτορεία Πληρωμάτων -*Labour providers (manning agents)*. Οργανωμένα πρακτορεία τα οποία αναλαμβάνουν την εξεύρεση για την επάνδρωση των πληρωμάτων των πλοίων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
- Ναυπηγεία (*Ship builders*).
- Διαλυτήρια Πλοίων (*Ship breakers - demolition yards*).
- Ακαδημαϊκά- Ερευνητικά Ιδρύματα (*Academic institutions*)
- Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης (*Media*).

Τα παραπάνω αποτελούν μερικούς από τους κυριότερους συμμετέχοντες με τους οποίους μια ναυτιλιακή επιχείρηση θα πρέπει να έχει διάλογο και να συνεργάζεται, προκειμένου να είναι κοινωνικά υπεύθυνη.

2.6 Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα και Ελληνική Ναυτιλία

Η προηγούμενη ανάλυση έχει σκιαγραφήσει το περιβάλλον, τους βασικούς παίκτες αλλά και τις ιδιαιτερότητες του ναυτιλιακού κλάδου οι οποίοι καθιστούν απαραίτητη την έρευνα για την εφαρμογή των αρχών της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας στη Ναυτιλία. Εντούτοις, οι σχετικές αναφορές στη βιβλιογραφία είναι περιορισμένες. Ο Θεοτοκάς (2011, σελ. 427-428) αναφέρεται στα παραδείγματα εφαρμογής σχετικών πολιτικών από μια ελληνική, μια νορβηγική και μια Ιαπωνική εταιρεία οι οποίες χαρακτηρίζονται από μεγάλο βαθμό εσωστρέφειας, όπως και από την ένωση για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMERA). Επίσης αναφέρεται στην υιοθέτηση βασικών αρχών της ΕΚΥ από διεθνείς ναυτιλιακές ενώσεις (Intertanko, Clean Cargo Working group, ο.π. σελ 434). Στη συνέχεια αναφέρεται στα χαρακτηριστικά και τις πρακτικές ΕΚΥ που έχουν θέση στη ναυτιλία.

Μια προσπάθεια εμπειρικής διερεύνησης των παραπάνω είχε ήδη προηγηθεί από την Fafaliou *et al.* (2006), μέσω ποιοτικής έρευνας στις επιχειρήσεις της Ελληνικής Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (σήμερα Ένωση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων Μεσογειακής Ναυτιλίας). Στο άρθρο αυτό η ΕΚΥ αναφέρονται οι βασικές μεταβλητές προσδιορισμού της ΕΚΥ (ικανοποίηση των εργαζομένων, εταιρική παραγωγικότητα και αποτελεσματικότητα, κοινωνική ευημερία, η σχετικές αντιλήψεις και η ευαισθησία των ηγετικών στελεχών των επιχειρήσεων κτλ.), με έμφαση σε μικρές και μέσου μεγέθους επιχειρήσεις. Τα αποτελέσματα της έρευνας κατέδειξαν τη σύνδεση της εφαρμογής των αρχών της ΕΚΥ με την προσωπική ευαισθησία και γνώση της ανώτατης διοίκησης αλλά και την εντονότερη παρουσία της σε επιχειρήσεις που αποτελούν θυγατρικές ή τμήματα διεθνών - πολυεθνικών επιχειρήσεων. Εντούτοις, η έρευνα κατέδειξε ότι πλειοψηφία των επιχειρήσεων δεν εμπλέκεται σε τέτοιου είδους ενέργειες.

Η παρούσα έρευνα επιχειρεί, βασιζόμενη στις προηγηθείσες αναφορές, να διευρύνει το πλαίσιο διερεύνησης της έννοιας αλλά και του πρακτικού τρόπου εφαρμογής των αρχών της ΕΚΥ στο πλαίσιο της ελληνικής ναυτιλίας. Επιπλέον, προσθέτει στα παραπάνω τη διερεύνηση της ύπαρξης, του βαθμού ανάπτυξης και χρησιμοποίησης των αναγκαίων συστημάτων διασφάλισης και αξιοπιστίας των διαφόρων ενεργειών που εντάσσονται στο πλαίσιο της ΕΚΥ και όπως θα αναλυθεί και στο επόμενο κεφάλαιο, διευρύνει τον

ερευνώμενο πληθυσμό στο σύνολο των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που διαχειρίζονται ποντοπόρα πλοία.

2.7 Ανακεφαλαίωση

Στο κεφάλαιο αυτό πραγματοποιήθηκε μια αναλυτική παρουσίαση του κλάδου της διεθνούς και ελληνικής ναυτιλίας. Παρουσιάστηκαν τα βασικά χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η σημασία της για το παγκόσμιο εμπόριο αλλά και οι ιδιαιτερότητες (διεθνοποιημένο περιβάλλον λειτουργίας, σημαίες ευκαιρίας, επικινδυνότητα) που διακρίνουν τη ναυτιλία από άλλους τομείς οικονομικής δραστηριότητας. Ειδική αναφορά έγινε στο ρόλο της ελληνικής και ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας και παρουσιάστηκε αναλυτικά η ουσιαστική της συμβολή στην ελληνική οικονομία και την ελληνική κοινωνία. Επιπλέον αναλύθηκε το πολυδιάστατο θεσμικό πλαίσιο που ρυθμίζει τη ναυτιλιακή βιομηχανία και οι αποφάσεις που έλαβαν οι κύριοι θεσμικοί φορείς (IMO, ILO, κράτη σημαίας) προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις εξωτερικές αντιοικονομίες από τις περιπτώσεις ατυχημάτων. Ο τεράστιος όγκος μεταφερόμενων φορτίων, η έκθεση από τα στοιχεία της φύσης αλλά και η πολύπλοκη επίδραση του ανθρώπινου παράγοντα στην ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών, έγινε σαφής μέσα από την παρουσίαση μιας σειράς ναυτικών ατυχημάτων, τα οποία στιγμάτισαν την εξέλιξη της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Η έννοια της ασφάλειας και της ποιότητας, όπως εκφράζονται από το θεσμικό πλαίσιο για την προστασία της ανθρώπινης ζωής, της περιουσίας και του φυσικού περιβάλλοντος κατέχουν κομβικό ρόλο στη ναυτιλία και αποτελούν τον κύριο άξονα της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής. Επιπλέον, το δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζει τις βασικές κατηγορίες των συμμετεχόντων της ναυτιλιακής κοινότητας και προσδιορίζει το ρόλο τους. Τέλος, το πολύπλοκο θεσμικό πλαίσιο που έχει ήδη αναπτυχθεί και καταστεί υποχρεωτικό για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, συνδέεται στη συνέχεια του κεφαλαίου με την αναφορά στις δράσεις της ΕΚΥ στη ναυτιλία, και στις περιορισμένες βιβλιογραφικές αναφορές στο ζήτημα αυτό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

3.1 Εισαγωγή

Στα προηγούμενα κεφάλαια έχουμε εξετάσει τον όρο της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας, την έννοια και τον ορισμό της, ή πιο σωστά την απουσία ενός σαφούς ορισμού, αλλά και την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα στον κλάδο της ναυτιλίας. Έγινε μια ανασκόπηση της διεθνούς βιβλιογραφίας και διατυπώθηκαν όροι και έννοιες οι οποίες είναι απαραίτητες για την κατανόηση της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας και την εξέλιξη της παρούσας διπλωματικής. Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν οι μέθοδοι που ακολουθήθηκαν κατά την εκπόνηση της παρούσας έρευνας πεδίου.

Ο σκοπός της παρούσας έρευνας είναι να εξετάσει κατά πόσον η έννοια της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας είναι γνωστή στον κλάδο της ναυτιλίας, εάν κατανοείται πλήρως, εάν εφαρμόζεται και πως από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, και τέλος να εξεταστούν οι λόγοι που τις αποτρέπουν από το να είναι κοινωνικά υπεύθυνες.

Η έρευνα διεξάχθηκε με την χρήση ηλεκτρονικού ερωτηματολογίου.

3.2 Ερευνητική Μεθοδολογία

Στατιστική είναι η επιστήμη που με την βοήθεια επιστημονικών μεθόδων και τεχνικών ασχολείται με την συλλογή, οργάνωση, παρουσίαση και ανάλυση αριθμητικών στοιχείων ή χαρακτηριστικών. Η συστηματική μελέτη τους οδηγεί σε συμπεράσματα που είναι χρήσιμα στη διαδικασία λήψης ορθών αποφάσεων, πράγμα που εξασφαλίζει την επιτυχία.

Η στατιστική διακρίνεται σε Περιγραφική και Επαγωγική. Στην περιγραφική στατιστική, μετά την συλλογή, οργάνωση και παρουσίαση των αριθμητικών στοιχείων ή χαρακτηριστικών, τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγει η ανάλυση τους αφορά αποκλειστικά και μόνο το δείγμα των δεδομένων αυτών (Θαλασσινός και Χαρίσης, 1996).

Στην επαγωγική στατιστική επιτυγχάνεται η γενίκευση των αποτελεσμάτων που προέρχονται από ένα συγκεκριμένο δείγμα και αφορούν το θεωρητικό τρόπο συμπεριφοράς του πληθυσμού από τον οποίο προήλθε το δείγμα. (Αγιακλόγλου & Μπένος, 2007).

Η έρευνα είναι μια συστηματική προσπάθεια με σκοπό την ανακάλυψη, βελτίωση ή διαφοροποίηση της ανθρώπινης γνώσης για ένα φυσικό ή κοινωνικό φαινόμενο. Στηρίζεται στην συστηματική και μεθοδική εργασία, η οποία διέπεται από αυστηρή λογική με σκοπό την διατύπωση ή την επίλυση ενός προβλήματος ή την επαλήθευση της λύσης σε ένα πρόβλημα με την χρήση εμπειρικών μεθόδων. Στόχος της έρευνας είναι η ερμηνεία δεδομένων για την διεξαγωγή συμπερασμάτων, που εξηγούν την αλληλεξάρτηση μεταξύ των μεταβλητών.

Οι τύποι των ερευνών είναι τρεις: (α) οι διερευνητικές, που επιχειρούν να διερευνήσουν τις πτυχές και τα χαρακτηριστικά του υπό εξέταση πληθυσμού, (β) οι περιγραφικές, που ασχολούνται μόνο με την περιγραφή των χαρακτηριστικών αυτών, και (γ) οι αιτιολογικές έρευνες, οι οποίες έχουν ως σκοπό τη διασύνδεση των χαρακτηριστικών και κατ' επέκταση την ερμηνεία των φαινομένων που συνδέονται με αυτά (Churchill & Brown, 2004).

Η παρούσα έρευνα θα μπορούσε να οριστεί ως διερευνητική-περιγραφική καθώς έχει ως σκοπό της να περιγράψει αλλά και διερευνήσει την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα στον Κλάδο της Ναυτιλίας.

3.3 Σχεδιασμός και Κατάρτιση Ερωτηματολογίου

Το ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι απλό, κατανοητό και σύντομο. Οι ερωτήσεις είναι διατυπωμένες με σαφήνεια καθότι ο ερωτώμενος ενδέχεται να μην είναι εξοικειωμένος με το ακαδημαϊκό υπόβαθρο της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας. Το ερωτηματολόγιο έχει συνταχθεί στην αγγλική γλώσσα καθώς είναι η επίσημη και πρακτικά χρησιμοποιούμενη γλώσσα στον κλάδο της ναυτιλίας. Χρησιμοποιήθηκαν κλειστού τύπου ερωτήσεις, οι οποίες είναι πιο σύντομο να απαντηθούν και οδηγούν σε ένα σύνολο συγκεκριμένων απαντήσεων η επεξεργασία των οποίων είναι ευκολότερη στην συνέχεια.

Το καλοκαίρι του 2012 έγινε μια πιλοτική έρευνα σε έναν μικρό αριθμό συμμετεχόντων, με βάση τα σχόλια των οποίων έγιναν αλλαγές ως προς την διατύπωση ορισμένων από τις

ερωτήσεις ώστε να είναι πιο κατανοητές και μειώθηκε η έκταση του ερωτηματολογίου ώστε να είναι πιο σύντομο κατά την συμπλήρωσή του.

Μετά την ολοκλήρωση της πιλοτικής έρευνας και την δημιουργία του τελικού ερωτηματολογίου, κρίθηκε σκόπιμη η χρήση της ιστοσελίδας www.surveymonkey.com στην διαδικτυακή πλατφόρμα της οποίας αναρτήθηκε το ερωτηματολόγιο. Η χρήση διαδικτυακής πλατφόρμας προσφέρει στους ερωτώμενους μεγαλύτερη ευκολία και ταχύτητα κατά την συμπλήρωση του ερωτηματολογίου και ταχύτερη στατιστική ανάλυση στον ερευνητή. Η διαδικτυακή διεύθυνση η οποία οδηγεί στο ερωτηματολόγιο είναι η <https://www.surveymonkey.com/s/CSRinShippingResearch>.

Το παραπάνω ερωτηματολόγιο εστάλη μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Το ηλεκτρονικό μήνυμα που απεστάλη περιελάμβανε μια συνοδευτική επιστολή, η οποία περιέγραφε την έρευνα και τον σκοπό της και επεξηγούσε την διαδικασία συμπλήρωσης στους ερωτηθέντες.

Πριν την αποστολή του ερωτηματολογίου προσδιορίστηκε ο πληθυσμός της έρευνας. Ως στατιστικός πληθυσμός ορίζεται το σύνολο των στοιχείων που δυνητικά εξετάζουμε και παρουσιάζουν τουλάχιστον ένα κοινό χαρακτηριστικό (Θαλασσινός και Χαρίσης, 1996).

Τα στοιχεία των επιχειρήσεων προήλθαν μέσα από τον ηλεκτρονικό κατάλογο Greek Cypriot Maritime Guide από τον οποίο επιλέχθηκαν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις ελληνικών συμφερόντων και όσες είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα. Το σύνολο του πληθυσμού που πρόκυψε μετά την παραπάνω επεξεργασία, είναι 931 επιχειρήσεις. Η αποστολή των ηλεκτρονικών μηνυμάτων πραγματοποιήθηκε σε δύο φάσεις. Η πρώτη έλαβε χώρα την 03/10/12 και η δεύτερη την 01/04/13. Από τα 931 ηλεκτρονικά μηνύματα που απεστάλησαν, ελήφθησαν 211 ειδοποιήσεις πως η συγκεκριμένη ηλεκτρονική διεύθυνση δεν είναι σωστή. Συνεπώς ο πληθυσμός της έρευνας σχηματοποιήθηκε σε 720 ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Ο αριθμός των ερωτηματολογίων που ελήφθησαν και ήταν κατάλληλα για χρήση είναι 74. Επομένως το ποσοστό ανταπόκρισης είναι 10,2 %.

3.4 Δομή Ερωτηματολογίου

Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από τα εξής 5 μέρη:

- 1. Η έννοια της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας στην ναυτιλία.** Αποτελείται από ένα σύνολο ερωτήσεων, στις οποίες ο ερωτώμενος καλείται να απαντήσει εάν γνωρίζει τι είναι η έννοια της ΕΚΥ, από πού έλαβε γνώση γι' αυτήν (μέσα μαζικής ενημέρωσης, κτλ.) και τέλος, να απαντήσει σε μια σειρά ερωτήσεων κλειστού τύπου σχετικά με ποια ζητήματα σχετίζεται η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα (περιβαλλοντικά ζητήματα, ανθρώπινα δικαιώματα, κτλ.). Επίσης, καλούνται να προσδιορίσουν τους λόγους που θα τις ωθούσαν να είναι κοινωνικά υπεύθυνες. Με τις ερωτήσεις της ενότητας αυτής θα μπορέσουμε να σχηματίσουμε μια εικόνα για το κατά πόσον η έννοια της ΕΚΥ είναι γνωστή, εάν έχει κατανοηθεί πλήρως από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, κατά πόσον εφαρμόζεται συνειδητά από αυτές αλλά και για ποιους λόγους.
- 2. Συστήματα Διαχείρισης.** Το κομμάτι αυτό παραθέτει ορισμένα από τα σημαντικότερα συστήματα διαχείρισης και οι ερωτηθέντες καλούνται να απαντήσουν κατά πόσον εφαρμόζουν κάποιο από αυτά ή σκέφτονται να εφαρμόσουν στο μέλλον. Σκοπός στο μέρος αυτό είναι εξεταστεί η τάση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να χρησιμοποιήσουν τα συστήματα διαχείρισης ως μέσα για την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα.
- 3. Δείκτες Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας: συλλογή, έκθεση και εξακρίβωση αυτών.** Οι ερωτηθέντες καλούνται να απαντήσουν αν συλλέγουν στοιχεία για ορισμένους από τους σημαντικότερους δείκτες της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας και οι πληροφορίες αυτές διαχέονται μέσω εκθέσεων στο εσωτερικό ή το εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης. Με τον τρόπο αυτό θα μπορέσουμε να αποκτήσουμε μια εικόνα για τον τρόπο με τον οποίο μια επιχείρηση ουσιαστικά μετρά την κοινωνική της υπευθυνότητα και αν οι επιχειρήσεις έχουν την ίδια ή διαφορετική άποψη για την βαρύτητα του κάθε δείκτη.
- 4. Εμπόδια στην εφαρμογή της ΕΚΥ.** Οι ερωτηθέντες καλούνται να προσδιορίσουν ποια είναι τα σημαντικότερα εμπόδια για την εφαρμογή της ΕΚΥ.

5. **Δημογραφικά στοιχεία.** Οι ερωτηθέντες καλούνται να απαντήσουν σε ερωτήσεις δημογραφικού περιεχομένου. Σκοπός της ενότητας αυτής είναι να σχηματίσουμε μια εικόνα για το εάν υπάρχει στην επιχείρηση επίσημο τμήμα που ασχολείται με την ΕΚΥ, και αν όχι, ποιο τμήμα την έχει αναλάβει. Επίσης συλλέγονται στοιχεία για το είδος πλοίων στο οποίο δραστηριοποιείται η επιχείρηση καθώς και το μέγεθός της.

Αφού προσδιορίσαμε τις μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της παρούσας έρευνας, στο επόμενο κεφάλαιο θα παρουσιαστούν τα ευρήματα της έρευνας αυτής.

3.5 Ανακεφαλαίωση

Το τρίτο κεφάλαιο της εργασίας παρουσίασε τις βασικές μεθοδολογίες επιστημονικής έρευνας που χρησιμοποιήθηκαν. Αναλύθηκαν η δημογραφική σύνθεση του υπό έρευνα πληθυσμού και η μεθοδολογία, η σύνταξη, η δομή και η μέθοδος διακίνησης του ερευνητικού εργαλείου, το οποίο είχε τη μορφή ενός ηλεκτρονικού, ανώνυμου ερωτηματολογίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

4.1 Εισαγωγή

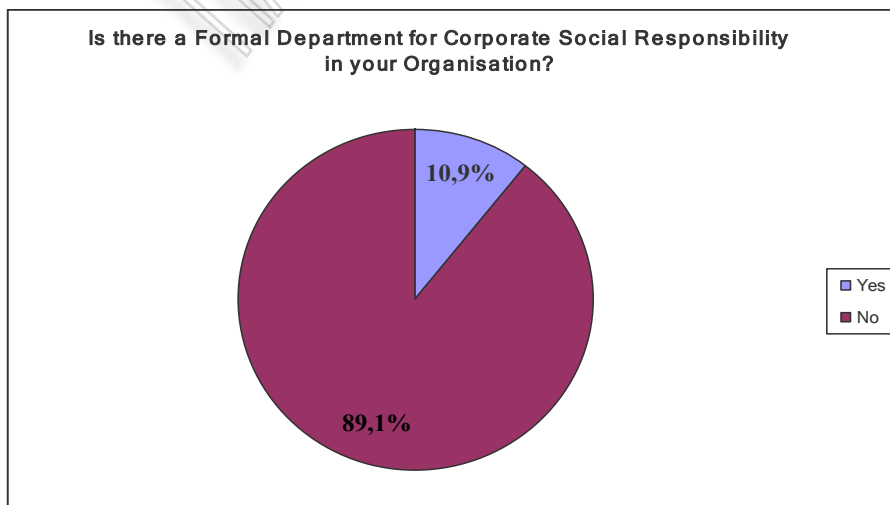
Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται η περιγραφική ανάλυση των δεδομένων που προέκυψαν από την έρευνα. Πιο συγκεκριμένα εξετάζονται η κατανόηση και η εφαρμογή της ΕΚΥ από τους ερωτώμενους, η χρήση των συστημάτων διαχείρισης, οι δείκτες που συλλέγονται και κοινοποιούνται, είτε στο εσωτερικό είτε στο εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης, και τα εμπόδια που αποτρέπουν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να είναι κοινωνικά υπεύθυνες.

4.2 Περιγραφική Ανάλυση Δεδομένων

Ξεκινάμε την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της έρευνας με την ενότητα των δημογραφικών στοιχείων, στην οποία ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να μας διευκρινίσουν εάν υπάρχει ανεξάρτητο τμήμα στην ναυτιλιακή επιχείρηση το οποίο έχει ως αντικείμενο την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα.

Διάγραμμα 4.1

Ύπαρξη τμήματος Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας

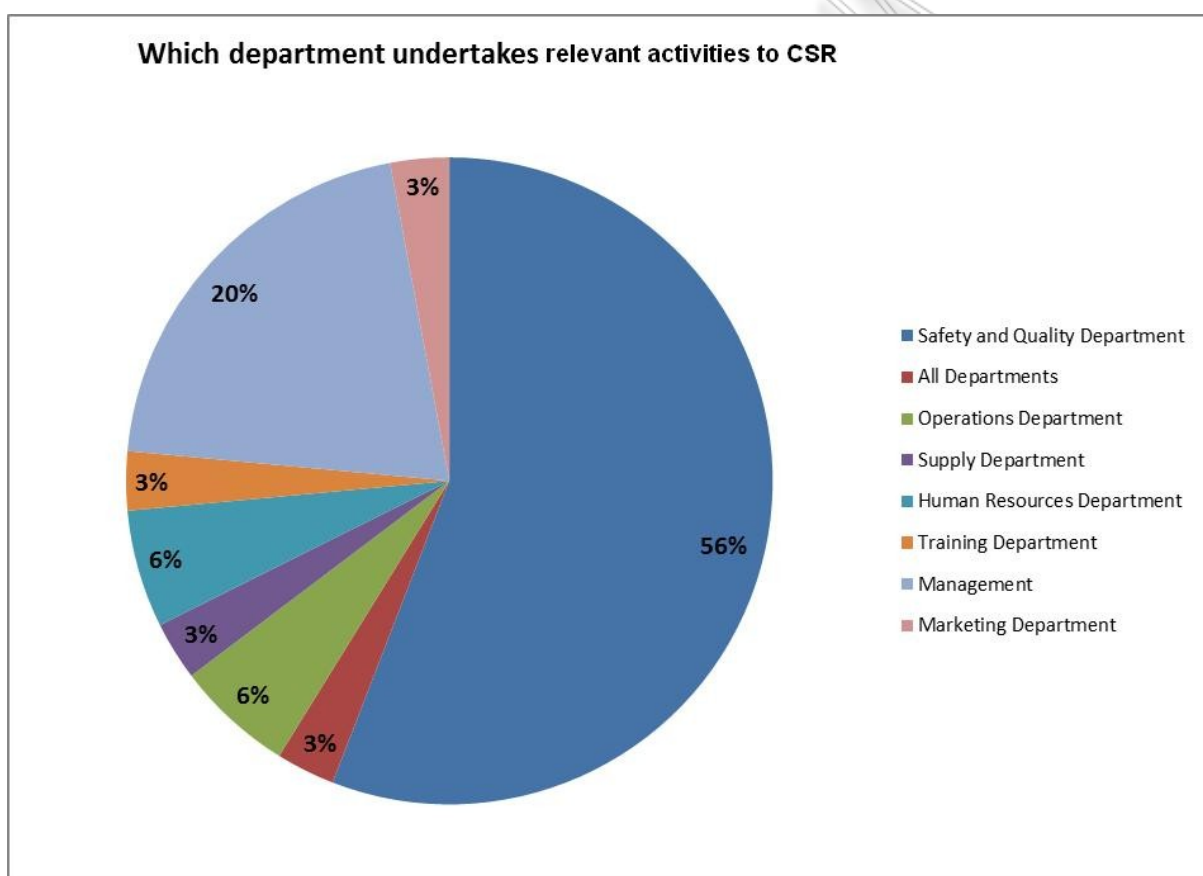


Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Όπως φαίνεται και από το παραπάνω διάγραμμα το 89,1% των επιχειρήσεων δεν διαθέτει ανεξάρτητο τμήμα για την ΕΚΥ. Ένα μικρό ποσοστό επιχειρήσεων, της τάξης του 10,9%, διαθέτει το εν λόγω τμήμα. Σε όσες επιχειρήσεις δεν διαθέτουν ανεξάρτητο τμήμα για την ΕΚΥ, ζητήθηκε να προσδιορίσουν ποιο τμήμα της επιχείρησης αναλαμβάνει τις δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτήν.

Διάγραμμα 4.2

Τμήματα που αναλαμβάνουν ενέργειες σχετικές με την ΕΚΥ



Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

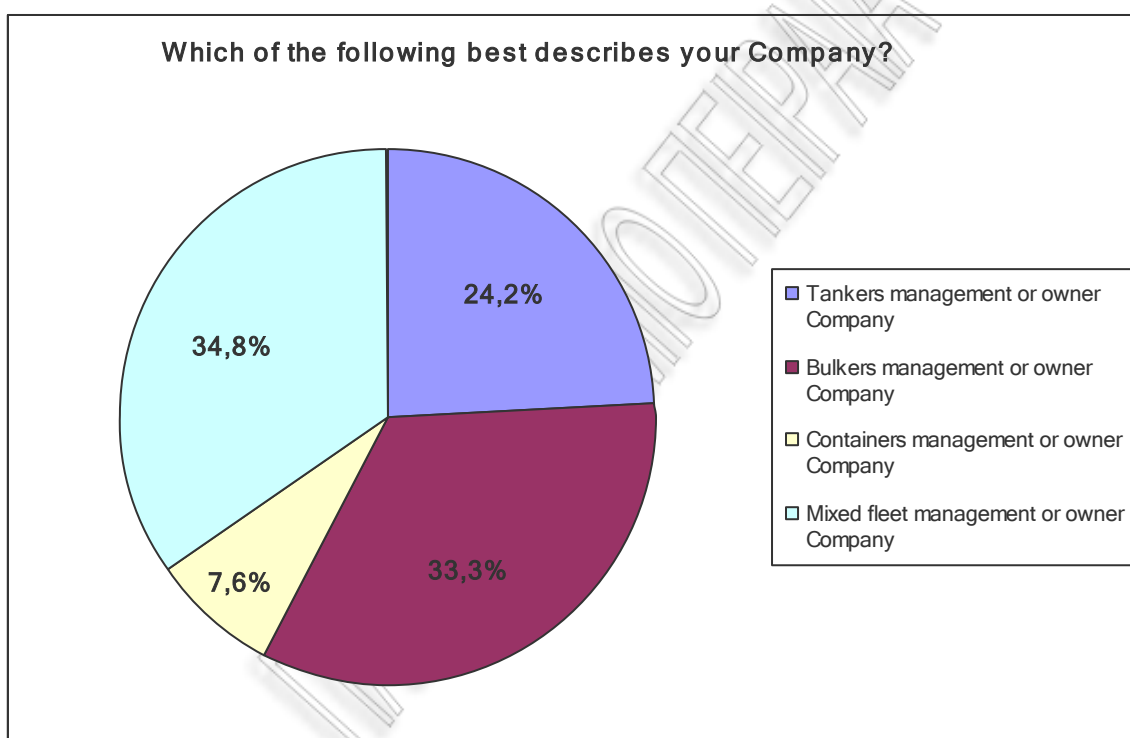
Με βάση λοιπόν το παραπάνω διάγραμμα, στην πλειοψηφία των επιχειρήσεων (56%) ασχολείται το τμήμα την Ασφάλειας και Ποιότητας της επιχείρησης. Στο 20% των επιχειρήσεων ασχολείται η ανώτερη διοίκηση της επιχείρησης. Σε ένα μικρό ποσοστό επιχειρήσεων, της τάξης του 6%, ασχολείται είτε το τμήμα Ανθρώπινου Δυναμικού είτε το τμήμα Λειτουργικής Διαχείρισης (Operations Department). Τέλος, στο 3% των επιχειρήσεων

τα θέματα που σχετίζονται με την ΕΚΥ διαχειρίζονται είτε από το τμήμα Εκπαίδευσης της Επιχείρησης, είτε από το τμήμα προμηθειών, είτε από όλα τα τμήματα ανάλογα με τον τομέα που αφορά το καθένα.

Στην συνέχεια ζητήθηκε από τους ερωτώμενους να μας διευκρινίσουν το είδος των πλοίων από το οποίο αποτελείται ο στόλος τους είτε είναι οι πλοιοκτήτες είτε οι διαχειριστές των πλοίων αυτών.

Διάγραμμα 4.3

Τύποι πλοίων που ανήκουν στον στόλο της εταιρείας

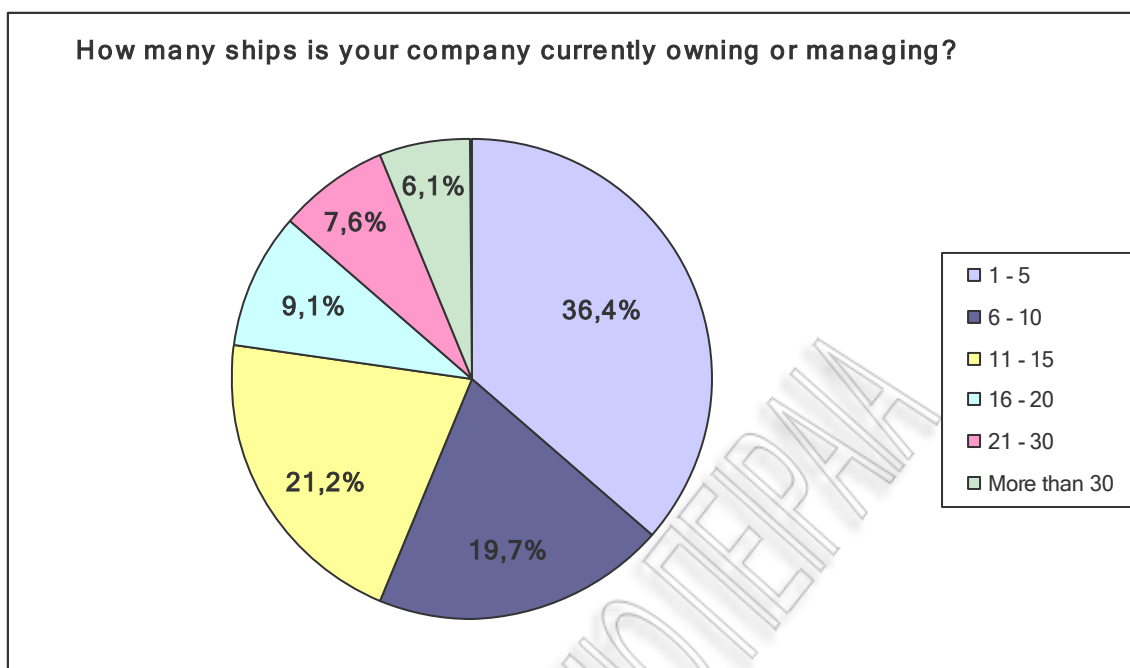


Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Το 33,3% των συμμετεχόντων επιχειρήσεων διαθέτει πλοία χύδην φορτίου, το 24,2% διαθέτει δεξαμενόπλοια, το 7,6% πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και τέλος η πλειοψηφία των επιχειρήσεων, το 34,8%, διαθέτει στον στόλο της περισσότερους από έναν τύπους πλοίων.

Ζητήθηκε επίσης από τους ερωτώμενους να μας προσδιορίσουν τον αριθμό των πλοίων υπό την ιδιοκτησία ή τη διαχείριση της επιχείρησης (μέγεθος στόλου)..

Διάγραμμα 4.4
Μέγεθος Στόλου της επιχείρησης



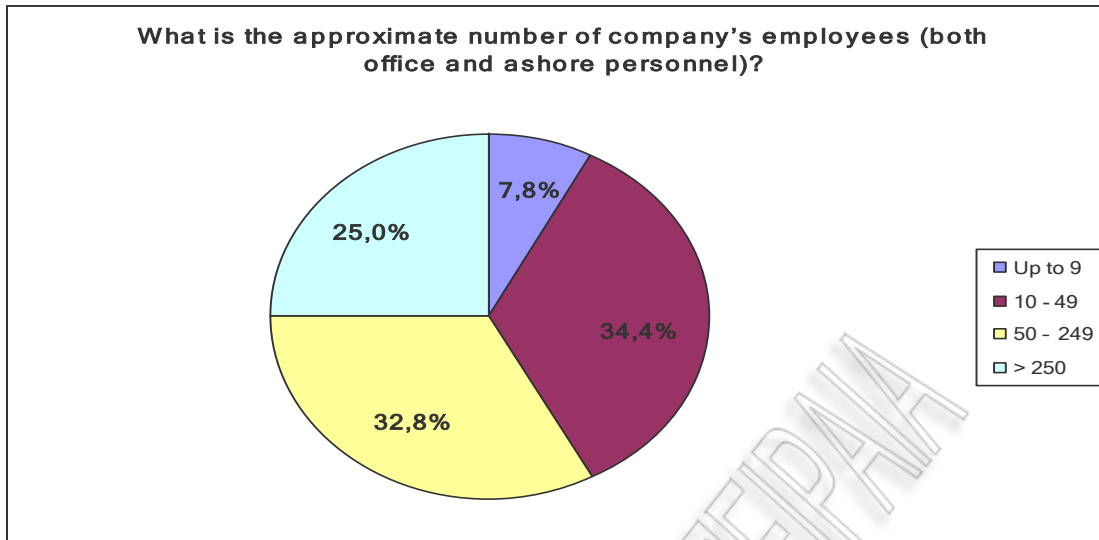
Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Από το παραπάνω διάγραμμα βλέπουμε ότι το 36,4% των συμμετεχόντων επιχειρήσεων διαθέτουν στόλο που κυμαίνεται από 1-5 πλοία, είναι δηλαδή σχετικά μικρές επιχειρήσεις. Το 21,2% διαθέτει 11-15 πλοία και το 19,7% έχει στόλο που κυμαίνεται από 6-10 πλοία. Επίσης, από 16 έως 20 πλοία κατέχει το 9,1% των επιχειρήσεων, από 21 έως 30 πλοία το 7,6% και τέλος, πάνω από 30 πλοία κατέχει το 6,1% των επιχειρήσεων που συμμετείχαν.

Στην τελευταία ερώτηση των δημογραφικών στοιχείων ζητήθηκε από του ερωτηθέντες να προσδιορίσουν που κυμαίνεται ο αριθμός των υπαλλήλων της επιχείρησης τόσο στα γραφεία της όσο και στα πλοία. Παρατηρούμε λοιπόν από το παρακάτω σχήμα ότι το 34,4% των επιχειρήσεων διαθέτει από 10 έως 49 υπαλλήλους, το 32,8% διαθέτει από 50 έως 249 υπαλλήλους και το 25% των συμμετεχόντων επιχειρήσεων διαθέτουν πάνω από 250 υπαλλήλους. Τέλος, υπάρχει ένα μικρό ποσοστό, 7,8%, το οποίο διαθέτει έως 9 υπαλλήλους.

Διάγραμμα 4.5

Αριθμός εργαζομένων της επιχείρησης

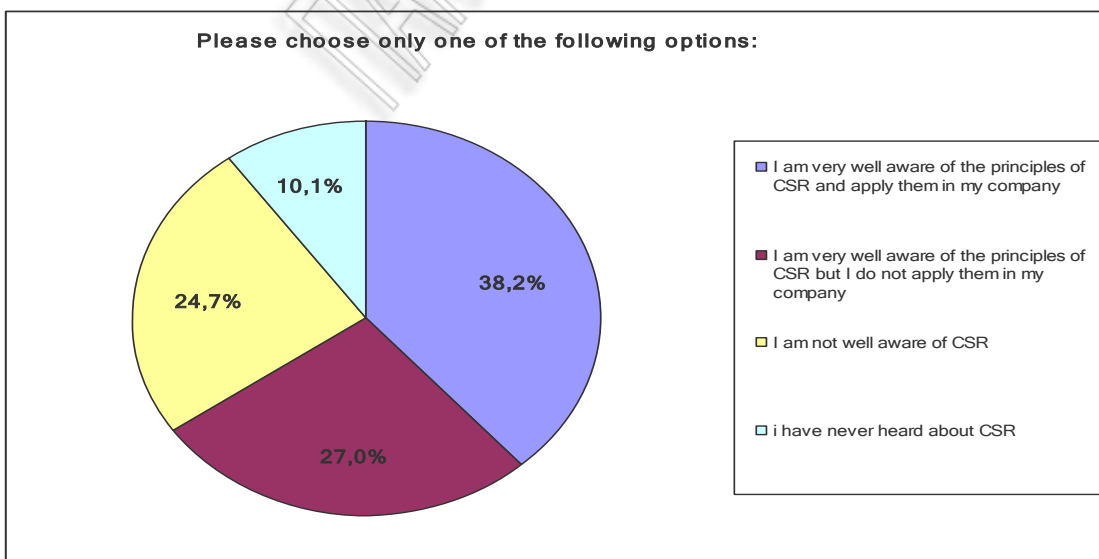


Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Η πρώτη ενότητα του ερωτηματολογίου αποτελείται από ένα σύνολο ερωτήσεων οι οποίες σχετίζονται με την έννοια της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας και εξετάζει κατά πόσον οι ερωτώμενοι είναι εξοικειωμένοι με αυτήν.

Διάγραμμα 4.6

Ποσοστά επίγνωσης και εφαρμογής της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας

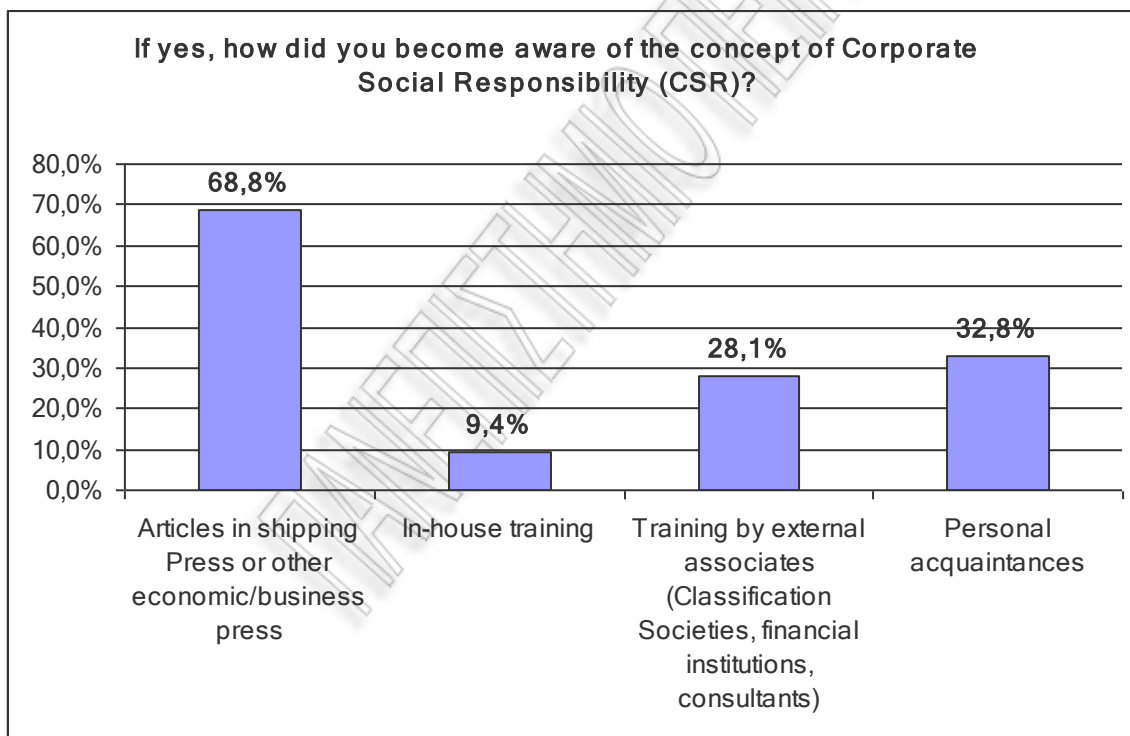


Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Στην πρώτη ερώτηση οι ερωτώμενοι καλούνται να απαντήσουν κατά πόσον γνωρίζουν τι είναι η ΕΚΥ και αν αυτή εφαρμόζεται στην επιχείρησή τους. Από το παραπάνω διάγραμμα παρατηρούμε πως ένα μεγάλο ποσοστό, της τάξης του 65,2%, γνωρίζει πολύ καλά τι είναι η ΕΚΥ, το 24,7% δεν γνωρίζει πολύ καλά τι είναι και το 10,1% δεν έχει ακούσει ποτέ για την ΕΚΥ. Από το 65,2% που γνωρίζει πολύ καλά τι είναι η ΕΚΥ, το 38,2% επιβεβαιώνει την εφαρμογή της από την ναυτιλιακή επιχείρηση. Το υπόλοιπο 61,8% από το σύνολο των ερωτηθέντων, είτε γνωρίζει είτε όχι τι είναι η ΕΚΥ, είτε δεν την εφαρμόζει στην επιχείρησή του.

Διάγραμμα 4.7

Πηγές ενημέρωσης για την εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα



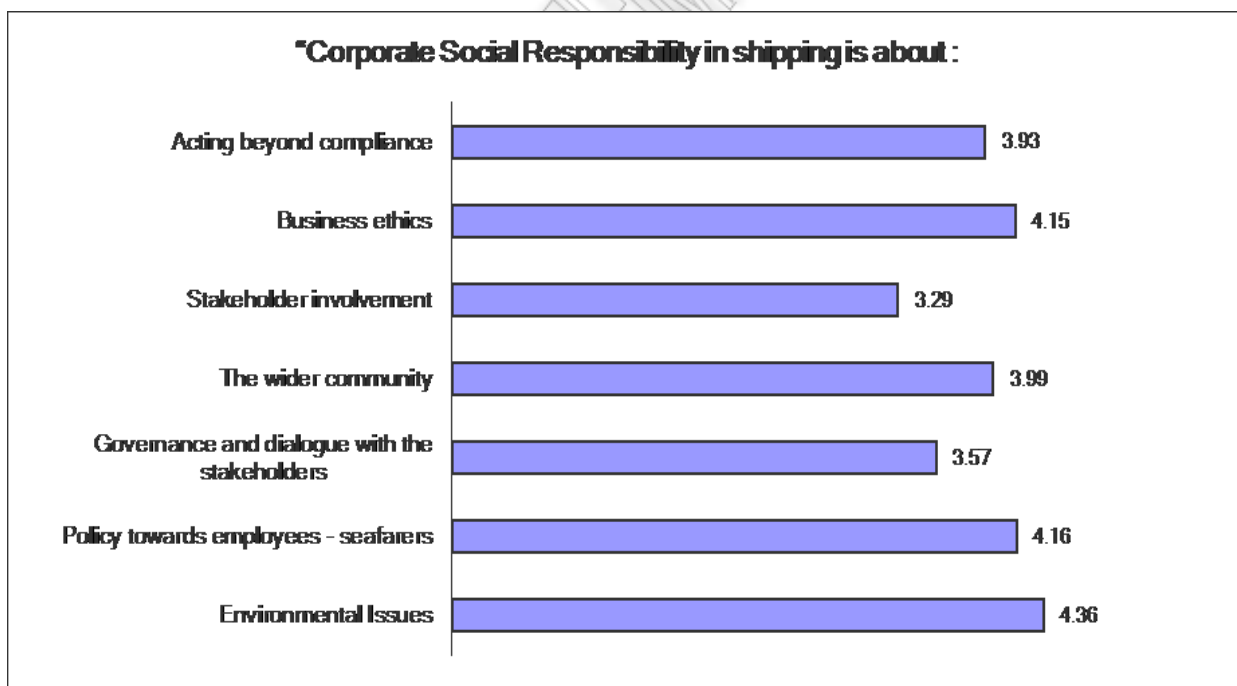
Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Στην δεύτερη ερώτηση, οι ερωτώμενοι προσδιορίζουν τον τρόπο με τον οποίο έμαθαν για την ΕΚΥ. Από το παραπάνω διάγραμμα φαίνεται ότι η πλειοψηφία αυτών, το 68,8%, ενημερώθηκαν μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης, το 32,8% ενημερώθηκε μέσω προσωπικών γνωριμιών, το 28,1% από εξωτερικούς συνεργάτες (νηογνώμονες, συμβούλους, κτλ.) και τέλος το 9,4% μέσω εκπαίδευσης που έλαβε χώρα στην ναυτιλιακή επιχείρηση. Από

τα παραπάνω, γίνεται κατανοητό ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων ενημερώθηκαν για την ΕΚΥ μέσω ανεπίσημων πηγών, ενώ ένα σχετικά μικρό ποσοστό έλαβε γνώση μέσω επίσημων πηγών.

Στην επόμενη ερώτηση ζητήσαμε από τους συμμετέχοντες να προσδιορίσουν σε ποιο βαθμό συμφωνούν ή διαφωνούν ότι η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα αφορά στα παρακάτω θέματα. Οι επιλογές που δόθηκαν για κάθε θέμα ήταν «Συμφωνώ Απόλυτα», «Συμφωνώ», «Ούτε Συμφωνώ Ούτε Διαφωνώ», «Διαφωνώ» και «Διαφωνώ Απόλυτα». Η κλίμακα μέτρησης είναι από το 1 έως το 5, με το 5 να αντιστοιχεί στο «Συμφωνώ Απόλυτα», το 4 στο «Συμφωνώ», το 3 στο «Ούτε Συμφωνώ Ούτε Διαφωνώ», το 2 στο «Διαφωνώ» και το 1 στο «Διαφωνώ Απόλυτα».

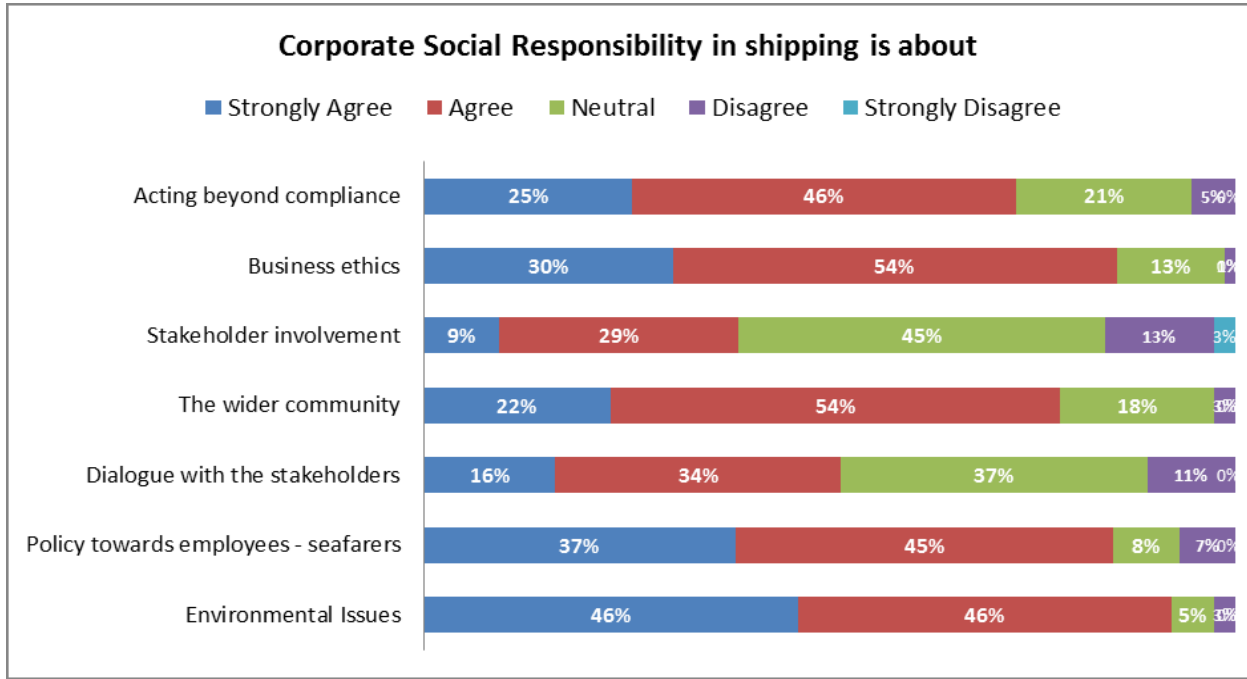
Διάγραμμα 4.8
Ζητήματα που περιλαμβάνονται στην έννοια της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας



Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Διάγραμμα 4.9

Βαθμός συμφωνίας/διαφωνίας σχετικά με τα ζητήματα που περιλαμβάνει η έννοια της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας



Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Από τα παραπάνω διαγράμματα παρατηρούμε πως οι συμμετέχοντες συμφωνούν πως η ΕΚΥ αφορά περιβαλλοντικά ζητήματα (4,36/5). Πιο συγκεκριμένα, το 92% των συμμετεχόντων συμφωνούν ή συμφωνούν απόλυτα και μόνο το 5% έχει ουδέτερη, ή αρνητική (3%) στάση.

Σε ότι αφορά τις πολιτικές που αφορούν του υπαλλήλους που εργάζονται στα γραφεία των ναυτιλιακών και τους ναυτικούς (4,16/5), το 82% συμφωνεί ή συμφωνεί απόλυτα, και ένα ποσοστό της τάξης του 18% είναι ουδέτερο ή διαφωνεί. Παρόμοια στάση κράτησαν οι ερωτηθέντες και στην επαγγελματική ηθική (4,15/5), όπου το 84% συμφωνούν ή συμφωνούν απόλυτα και ένα ποσοστό 16 % παραμένει ουδέτερο (13%) ή διαφωνεί (3%).

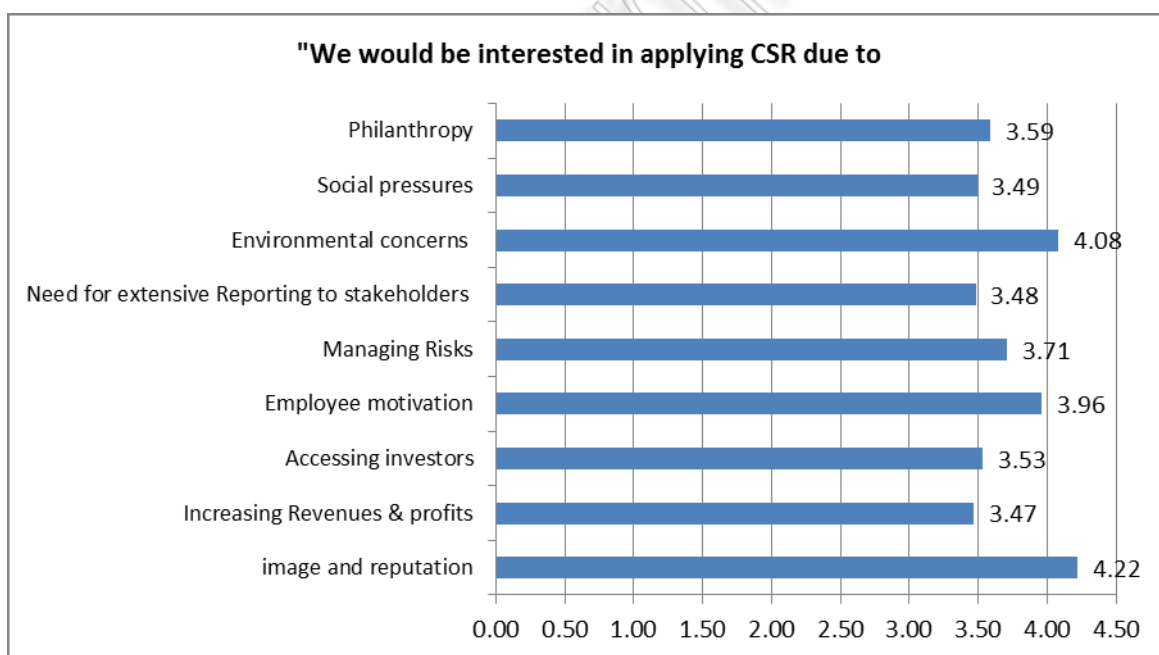
Στο ζήτημα της ευρύτερης κοινότητας (3,99/5), το 76% συμφωνεί (54%) ή συμφωνεί απόλυτα (22%) ενώ το 18% παραμένει ουδέτερο και υπάρχει ένα μικρό ποσοστό της τάξης του 6% το οποίο διαφωνεί. Σχετικά με το κατά πόσο η ΕΚΥ αφορά ενέργειες πέραν της υποχρεωτικής συμμόρφωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι συμμετέχοντες συμφωνούν με μέση βαθμολογία 3,93/5 και με το 71% εξ' αυτών να συμφωνεί (46%) ή να συμφωνεί

απόλυτα (25%). Σε αυτό ζήτημα το 21% των ερωτηθέντων έχουν μια ουδέτερη στάση ενώ το 8% διαφωνεί ή διαφωνεί απόλυτα. Τέλος, παρατηρούμε μια ουδέτερη στάση στην διακυβέρνηση και στον διάλογο με τα ενδιαφερόμενα μέρη/συμμετέχοντες με μέση βαθμολογία 3,57/5. Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων (45%) ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί με την ανάμειξη των συμμετεχόντων, το 38% συμφωνεί ή συμφωνεί απόλυτα και το 17% διαφωνεί ή διαφωνεί απόλυτα.

Στην επόμενη ερώτηση, η οποία αποτελεί και την τελευταία της πρώτης ενότητας, οι συμμετέχοντες καλούνται να προσδιορίσουν τους λόγους για τους οποίους θα εφάρμοζαν την ΕΚΥ, δηλαδή τα προσδοκώμενα οφέλη από την εφαρμογή της. Η ίδια λογική με την προηγούμενη ερώτηση ισχύει και σε αυτήν ως προς τις κλίμακες μέτρησης.

Διάγραμμα 4.10

Λόγοι που οδηγούν στην εφαρμογή της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας



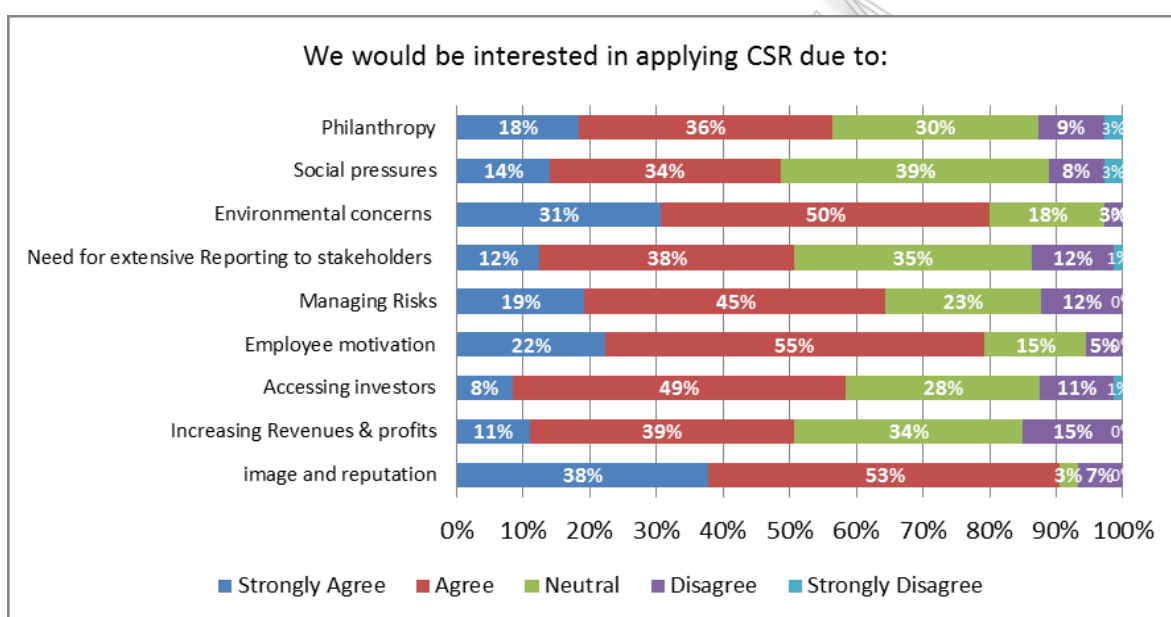
Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Από τα παραπάνω διαγράμματα παρατηρούμε πως οι σημαντικότεροι λόγοι για τους οποίους μια ναυτιλιακή επιχείρηση θα επεδίωκε να εφαρμόσει την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα είναι η εικόνα και η φήμη της επιχείρησης, η οποία συγκέντρωσε μέση βαθμολογία 4,22/5, με το 91% των συμμετεχόντων να συμφωνεί ή να συμφωνεί απόλυτα

με την ανάγκη εφαρμογής της ΕΚΥ ως εργαλείου ενίσχυσης της εικόνας της επιχείρησης προς τους πελάτες και τους προμηθευτές της. Δεύτερος σημαντικότερος παράγοντας, με μέση βαθμολόγησης 4,08/5, και ποσοστό συμφωνίας 80%, είναι η εφαρμογή της ΕΚΥ για λόγους περιβαλλοντικούς και προκειμένου να επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη.

Διάγραμμα 4.11

Βαθμός συμφωνίας/διαφωνίας για τους λόγους που οδηγούν στην εφαρμογή της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας

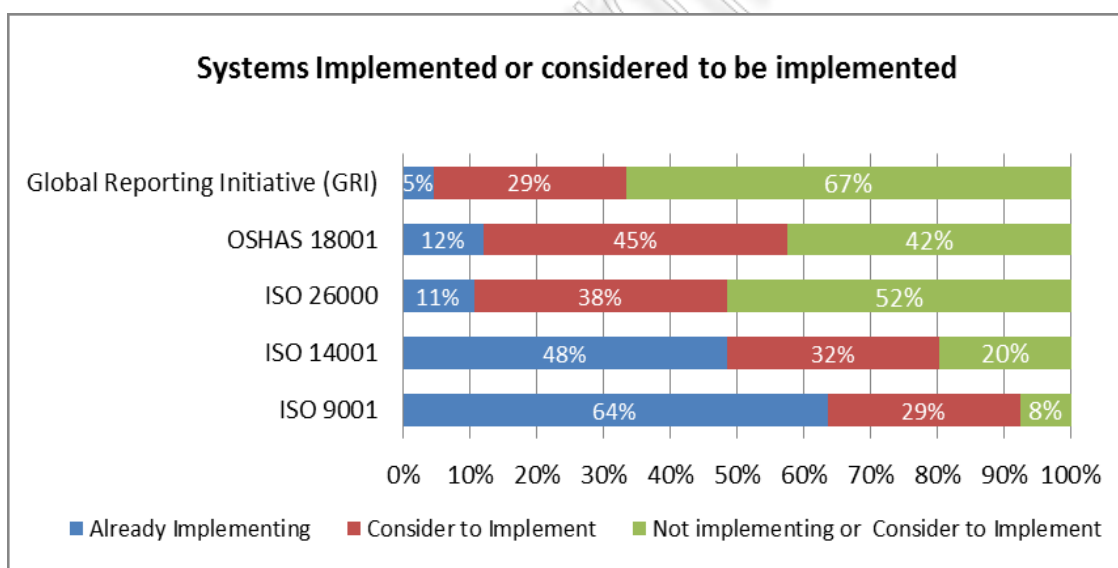


Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Στη συγκεκριμένη ερώτηση μόνο το 3% των συμμετεχόντων απάντησε αρνητικά, ενώ το 17% είχε ουδέτερη θέση. Επόμενος σε σειρά σημαντικότητας για την εφαρμογή της ΕΚΥ αποτελεί η δημιουργία κινήτρων για τους εργαζόμενους, με την πλειοψηφία των ερωτηθέντων (77%) να συμφωνεί ή να συμφωνεί απόλυτα, το 15% να παραμένουν ουδέτεροι και με μόνο ένα 8% να διαφωνεί. Η διαχείριση ρίσκου κυμαίνεται περίπου στα ίδια επίπεδα με μέση βαθμολογία το 3,71/5 και το 64% να συμφωνεί ή να συμφωνεί απόλυτα. Εδώ όμως έχουμε ένα σεβαστό ποσοστό της τάξης του 13% να διαφωνεί ή να διαφωνεί απόλυτα. Επόμενη σε σειρά είναι η φιλανθρωπία (3,59/5) με ένα αξιοσημείωτο ποσοστό της τάξης του 30% να παραμένει ουδέτερο. Το 54% συμφωνεί ή συμφωνεί απόλυτα ενώ το υπόλοιπο 16% διαφωνεί ή διαφωνεί απόλυτα. Ακολουθεί η πρόσβαση σε επενδυτές με 3,53/5 και το 57% να

συμφωνεί ή να συμφωνεί απόλυτα. Το 28% παραμένει ουδέτερο, και σε αυτήν την περίπτωση έχουμε ένα αξιοσημείωτο ποσοστό, και το 15% διαφωνεί ή απόλυτα διαφωνεί. Στην συνέχεια έχουμε τους τρεις τελευταίους λόγους που θα ωθούσαν μια επιχείρηση να είναι κοινωνικά υπεύθυνη, οι οποίοι είναι οι κοινωνικές πιέσεις (3,49/5), η ανάγκη για εκτεταμένη διαύγεια και σύνταξη αναφορών στα ενδιαφερόμενα μέρη (3,48/5) και η αύξηση εσόδων (3,47/5). Παρατηρούμε ότι και οι τρεις τελευταίοι παράγοντες κινούνται στα πλαίσια της ουδετερότητας, κάτι που γίνεται σαφές όχι μόνο από την γενική τους βαθμολογία αλλά και γιατί έχουν υψηλά ποσοστά ουδετερότητας (πάνω από 30%) των ερωτηθέντων. Στην επόμενη ερώτηση εξετάζεται η εφαρμογή συστημάτων διαχείρισης τα οποία σχετίζονται με την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα.

Διάγραμμα 4.12
Εφαρμογή Συστημάτων Διαχείρισης



Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

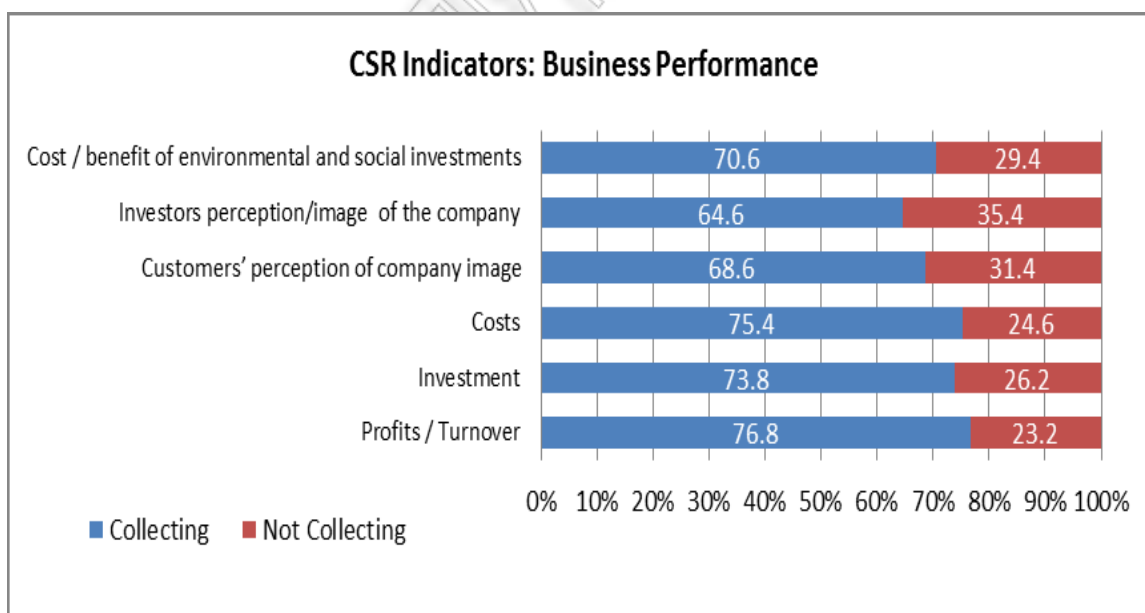
Με βάση λοιπόν το παραπάνω διάγραμμα παρατηρούμε ότι το ISO 9001 εφαρμόζεται από ένα μεγάλο ποσοστό επιχειρήσεων της τάξης του 64%, το 29% σκέφτεται να το υιοθετήσει ενώ μόνο ένα μικρό ποσοστό της τάξης του 8% ούτε το εφαρμόζει αλλά ούτε και σκέφτεται να το εφαρμόσει. Το ISO 14001 φαίνεται να είναι δεύτερο στην προτίμηση των ερωτηθέντων, καθώς το 48% το εφαρμόζει ήδη, το 32% εξετάζει την εφαρμογή του από την επιχείρηση κάποια στιγμή στο μέλλον και το 20% ούτε το εφαρμόζει αλλά και ούτε εξετάζει το

ενδεχόμενο εφαρμογής του. Στην συνέχεια παρατηρούμε ότι το OHSAS 18001 & το ISO 26000 δεν αποτελούν ιδιαίτερα δημοφιλή πρότυπα, καθώς μόνο το 12% και το 11% αντίστοιχα τα εφαρμόζουν. Βέβαια το 45% των ερωτηθέντων σκέφτεται να υιοθετήσει το OHSAS 18001, ενώ στην περίπτωση του ISO 26000 το ποσοστό αυτό πέφτει στο 38%. Επιπλέον, το 42% των ερωτηθέντων δεν εφαρμόζει και δεν σκέφτεται την εφαρμογή του και το αντίστοιχο ποσοστό για το ISO 26000 είναι 52%. Τέλος, το 67% των ερωτηθέντων ούτε εφαρμόζουν αλλά ούτε και εξετάζουν το ενδεχόμενο εφαρμογής του. Το 29% εξετάζει το ενδεχόμενο εφαρμογής του και μόνο το 5% το εφαρμόζει ήδη.

Στην επόμενη ενότητα εξετάζουμε τους δείκτες για τους οποίους οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις συγκεντρώνουν πληροφορίες και εάν οι πληροφορίες αυτές διαχέονται στο εσωτερικό ή στο εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης με την μορφή αναφορών. Η πρώτη ομάδα δεικτών που εξετάζεται, αναφέρεται στους δείκτες που αφορούν στην απόδοση της επιχείρησης. Στην συνέχεια παρατίθενται δύο πίνακες, ο ένας εξετάζει το εάν συλλέγονται ή όχι στοιχεία για τον εκάστοτε δείκτη, και ο άλλος εξετάζει εάν τα στοιχεία που συλλέγονται αναφέρονται στο εσωτερικό ή εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης.

Διάγραμμα 4.13

Συλλογή ή μη, δεικτών επιχειρησιακής επίδοσης

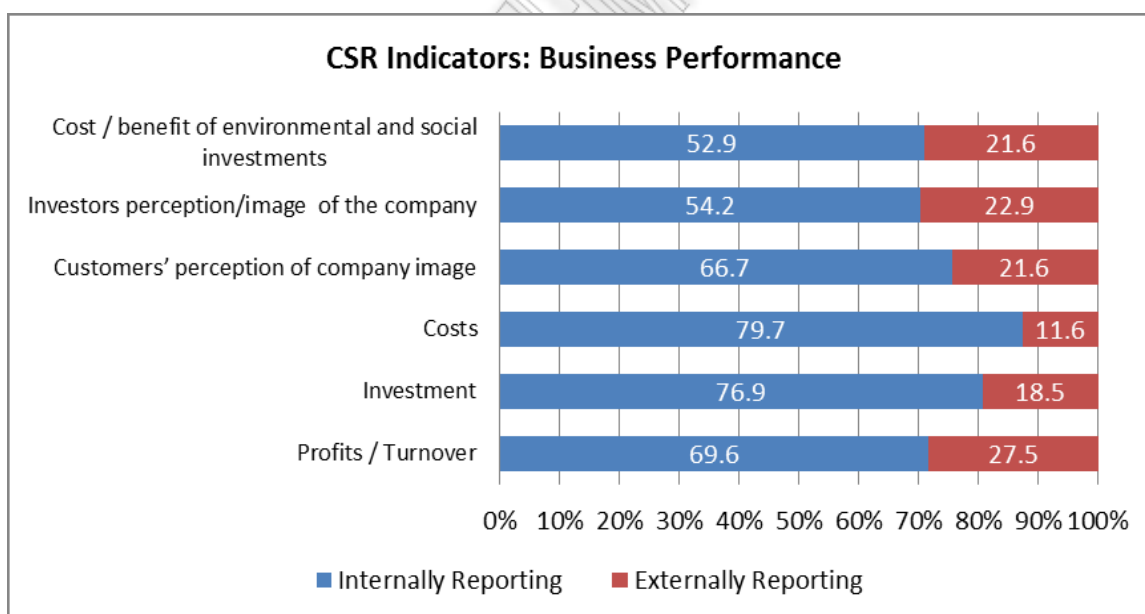


Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Παρατηρούμε πως σε μεγάλο ποσοστό, οι πληροφορίες για τους περισσότερους από τους παραπάνω δείκτες συγκεντρώνονται από την επιχείρηση. Πρώτος στην κατάταξη έρχεται ο δείκτης των κερδών/τζίρου με ποσοστό 76,8%, με μόνο το 23,2% να μην συλλέγει πληροφορίες σχετικές με αυτόν το δείκτη. Συνεχίζουμε με τον δείκτη του κόστους με ποσοστό 75,4% και τον δείκτη των επενδύσεων με ποσοστό 73,8%. Ακολουθεί ο δείκτης κόστους και ωφέλειας από τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επενδύσεις με ποσοστό 70,6% και τέλος οι δείκτες που δείχνουν την αντίληψη των πελατών για την εικόνα της επιχείρησης και την αντίληψη των επενδυτών για την εικόνα της επιχείρησης με ποσοστά 68,6% και 64,6% αντίστοιχα. Τα ποσοστά των ερωτηθέντων που δεν συλλέγουν πληροφορίες για τους δυο τελευταίους δείκτες είναι 31,4% και 35,4% αντίστοιχα. Στο παρακάτω διάγραμμα παρατηρούμε τα ποσοστά όσων εκθέτουν αναφορές για εσωτερική εξωτερική χρήση των στοιχείων τα οποία συλλέγουν.

Διάγραμμα 4.14

Εσωτερική και εξωτερική κοινοποίηση των δεικτών επιχειρησιακής επίδοσης

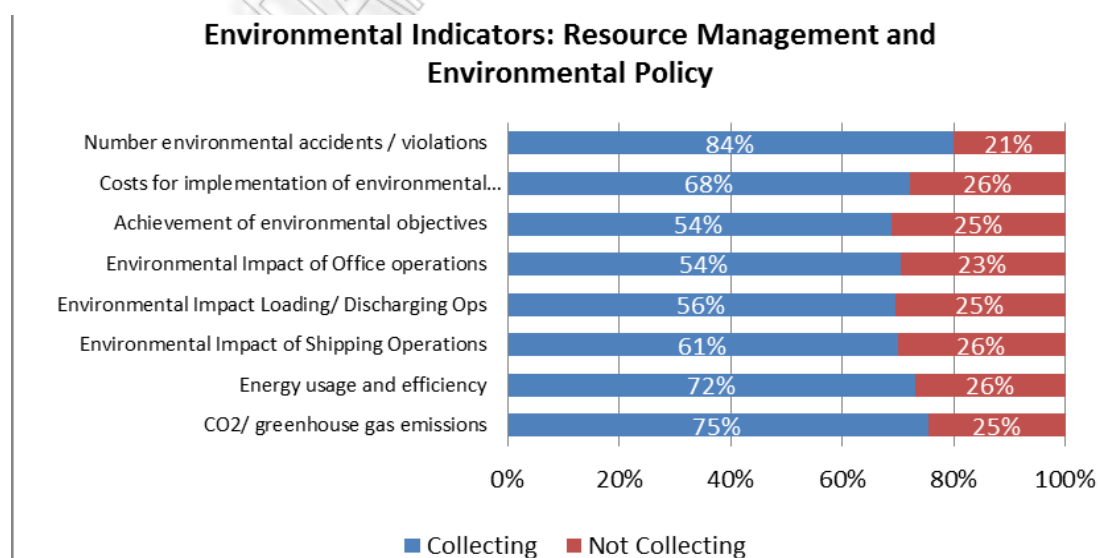


Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Με βάση λοιπόν το παραπάνω διάγραμμα παρατηρούμε ότι σε μεγάλο βαθμό τα στοιχεία αυτά αναφέρονται στο εσωτερικό της επιχείρησης ενώ σε πολύ μικρότερο βαθμό αναφέρονται στο εξωτερικό περιβάλλον. Το κόστος της επιχείρησης αναφέρεται εσωτερικά

στο 79,7% των επιχειρήσεων, ενώ οι πληροφορίες αυτές διαχέονται στο εξωτερικό περιβάλλον μόνο από το 11,6% αυτών. Επίσης, οι επενδύσεις περιλαμβάνονται σε εκθέσεις που προορίζονται για το εσωτερικό της επιχείρησης σε ποσοστό 76,9%, ενώ τον αντίστοιχο ποσοστό για την εξωτερική αναφορά των πληροφοριών αυτών είναι 18,5%. Ακολουθούν τα κέρδη/τζίρος της επιχείρησης με ποσοστό εσωτερικής αναφοράς 69,6% και εξωτερικής 27,5%, το οποίο είναι αξιόλογο σε σχέση με τα ποσοστά των υπόλοιπων δεικτών. Στην συνέχεια έχουμε τους δείκτες που σχετίζονται με την αντίληψη των πελατών για την εικόνα της επιχείρησης και την αντίληψη των επενδυτών για την εικόνα της επιχείρησης με ποσοστά εσωτερικής αναφοράς των πληροφοριών 66,7% και 54,2% αντίστοιχα. Τα ποσοστά για της εξωτερικής αναφοράς για τους δείκτες αυτούς είναι 21,6% και 22,9% αντίστοιχα. Τέλος, το κόστος/όφελος που προκύπτει από τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επενδύσεις διαχέεται στο εσωτερικό των επιχειρήσεων σε ποσοστό 52,9%, ενώ στο εξωτερικό περιβάλλον το κοινοποιεί μόνο το 21,6% των επιχειρήσεων. Στην επόμενη κατηγορία ερωτήσεων οι συμμετέχοντες καλούνται να σχολιάσουν κατά πόσον συλλέγουν στοιχεία για δείκτες που αφορούν στο περιβάλλον, και κατά πόσον τα στοιχεία αυτά τα κοινοποιούν στο εσωτερικό ή το εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης. Όπως και παραπάνω, έτσι κι εδώ παρουσιάζονται δυο διαγράμματα. Το ένα αναφέρεται στην συλλογή ή μη των εν λόγω πληροφοριών και το άλλο στη αναφορά τους στο εσωτερικό ή εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης.

Διάγραμμα 4.15 Συλλογή ή μη, δεικτών διαχείρισης πόρων και περιβαλλοντικής πολιτικής

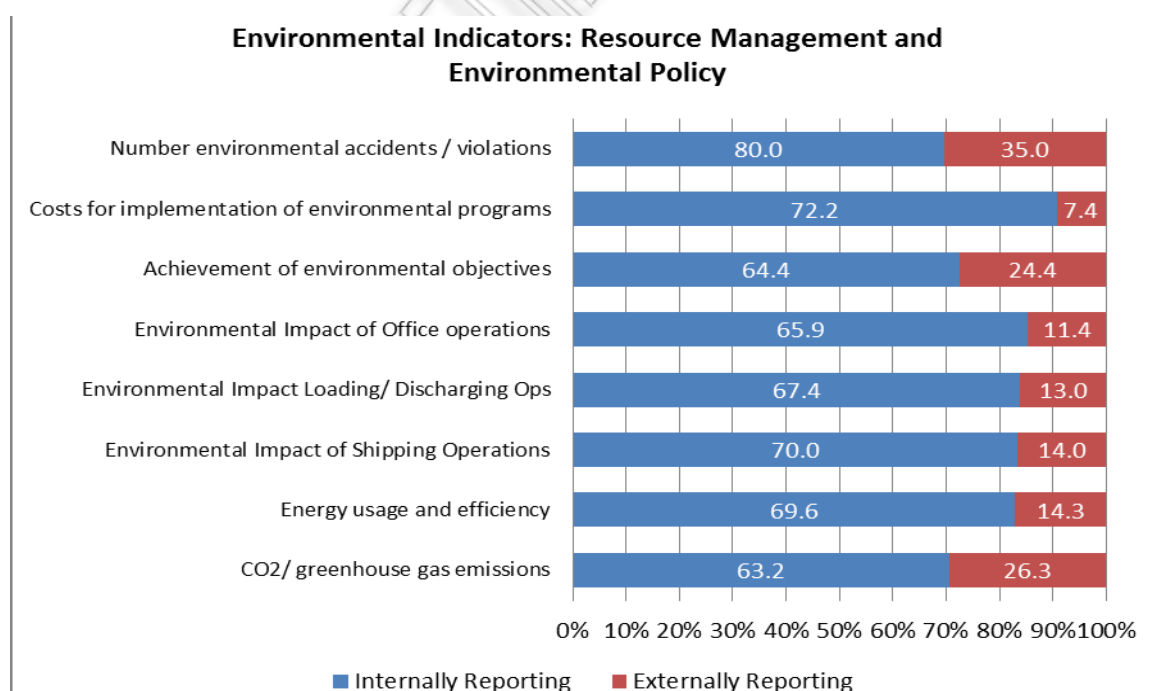


Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Στο παραπάνω διάγραμμα παρατηρείται η συλλογή των εν λόγω πληροφοριών σε ιδιαίτερα υψηλά ποσοστά ενώ παρατηρούνται ιδιαίτερα χαμηλά ποσοστά στην έκθεση των πληροφοριών αυτών. Το εντυπωσιακό ποσοστό του 84% των επιχειρήσεων συλλέγει πληροφορίες για τον αριθμό των περιβαλλοντικών ατυχημάτων/παραβάσεων, ενώ μόνο το 21% δεν τις συλλέγει. Το 75% των επιχειρήσεων συλλέγει πληροφορίες για το CO2/αέρια του θερμοκηπίου και το 72% συλλέγει πληροφορίες για την ενεργειακή χρήση και αποδοτικότητα. Ακολουθεί ο δείκτης κόστους των περιβαλλοντικών προγραμμάτων για τον οποίο το 68% των επιχειρήσεων συλλέγουν στοιχεία. Στην συνέχεια έχουμε τους δείκτες του περιβαλλοντικού αντικτύπου των διαδικασιών θαλάσσιας μεταφοράς με 61% και τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο της φορτοεκφόρτωσης των πλοίων με ποσοστό 56%. Τέλος, ακολουθούν οι δείκτες της περιβαλλοντικής επίπτωσης των εργασιών που εκτελούνται στα γραφεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και της επίτευξης περιβαλλοντικών στόχων, με ποσοστό 54% ο καθένας. Με βάση λοιπόν τα παραπάνω, ακολουθεί το διάγραμμα που αντικατοπτρίζει το ποσοστό των επιχειρήσεων που εκθέτουν εσωτερικά ή εξωτερικά τις πληροφορίες αυτές.

Διάγραμμα 4.16

Εσωτερική και εξωτερική κοινοποίηση των δεικτών διαχείρισης πόρων και περιβαλλοντικής πολιτικής



Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

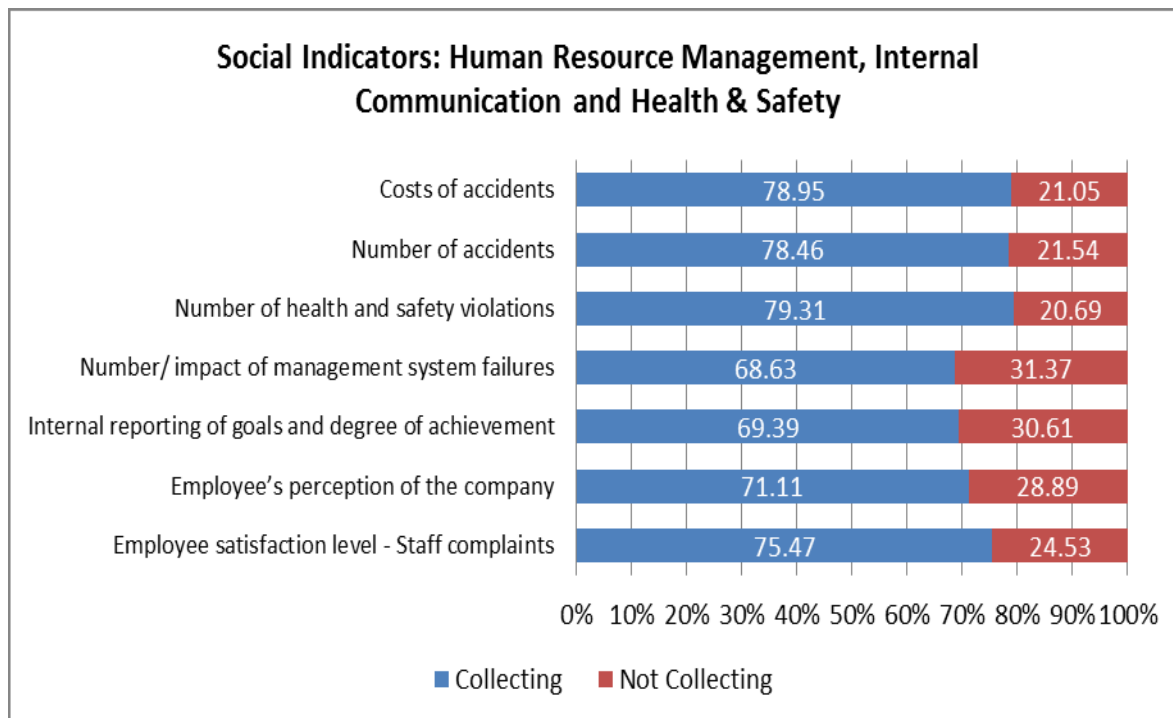
Παρατηρούμε και σε αυτόν τον πίνακα ότι έχουμε ιδιαίτερα υψηλά ποσοστά εσωτερικής αναφοράς και χαμηλά έως και πολύ χαμηλά ποσοστά στην εξωτερική αναφορά. Ο αριθμός των περιβαλλοντικών ατυχημάτων/παραβάσεων εκτίθενται εσωτερικά σε ποσοστό 80%. Με βάση δηλαδή τα στοιχεία του προηγούμενου πίνακα, μόνο το 4% απλά συλλέγει τις πληροφορίες αυτές χωρίς να τις εκθέτει, αλλά μόνο το 35% εξ' αυτών τις διαχέει στο εξωτερικό περιβάλλον. Το 72,2% παρέχει τα στοιχεία κόστους από την εφαρμογή των περιβαλλοντικών προγραμμάτων στο εσωτερικό της επιχείρησης και μόνο το 14% τα διαθέτει στο εξωτερικό περιβάλλον.

Ακολουθούν οι πληροφορίες για τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο των διαδικασιών θαλάσσιας μεταφοράς με ποσοστό 70% στο εσωτερικό περιβάλλον και 14% στο εξωτερικό. Η ενεργειακή χρήση και αποδοτικότητα εκτίθεται στο εσωτερικό περιβάλλον σε ποσοστό 69,6% και στο εξωτερικό σε ποσοστό 14,3% των συμμετεχόντων επιχειρήσεων. Στην συνέχεια, έρχεται ο αντίκτυπος των διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης με ποσοστό εσωτερικής διάχυσης των πληροφοριών 67,4% και εξωτερικής 13%. Ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος των εργασιών του γραφείου της ναυτιλιακής επιχείρησης εκτίθεται στο εσωτερικό στο 65,9% των επιχειρήσεων και στο εξωτερικό στο 11,4%. Τέλος, έχουμε την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων και τα CO₂/αέρια του θερμοκηπίου τα οποία κοινοποιούνται στο εσωτερικό της επιχείρησης στο 64,4% και 63,2% και στο εξωτερικό στο 24,4% και 26,3% των επιχειρήσεων αντίστοιχα.

Στην τελευταία ερώτηση της ενότητας αυτής οι ερωτώμενοι καλούνται να απαντήσουν εάν συλλέγουν πληροφορίες για κοινωνικούς δείκτες που σχετίζονται περισσότερο με θέματα ανθρωπίνου δυναμικού, εσωτερικής επικοινωνίας στην επιχείρηση και θέματα υγείας και ασφάλειας. Όπως και παραπάνω, έτσι κι εδώ παρουσιάζονται δυο πίνακες. Ο ένας αναφέρεται στην συλλογή ή μη των εν λόγω πληροφοριών και ο άλλος στη αναφορά τους στο εσωτερικό ή εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης. Παρατηρούμε από τον παρακάτω πίνακα ότι και σε αυτή την περίπτωση έχουμε ένα σχετικά μεγάλο ποσοστό συλλογής των πληροφοριών αυτών και ένα μικρό ποσοστό έκθεσης τους στο εσωτερικό ή εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης.

Διάγραμμα 4.17

Συλλογή ή μη, δεικτών διοίκησης ανθρώπινων πόρων, εσωτερικής επικοινωνίας, και υγείας και ασφάλειας



Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

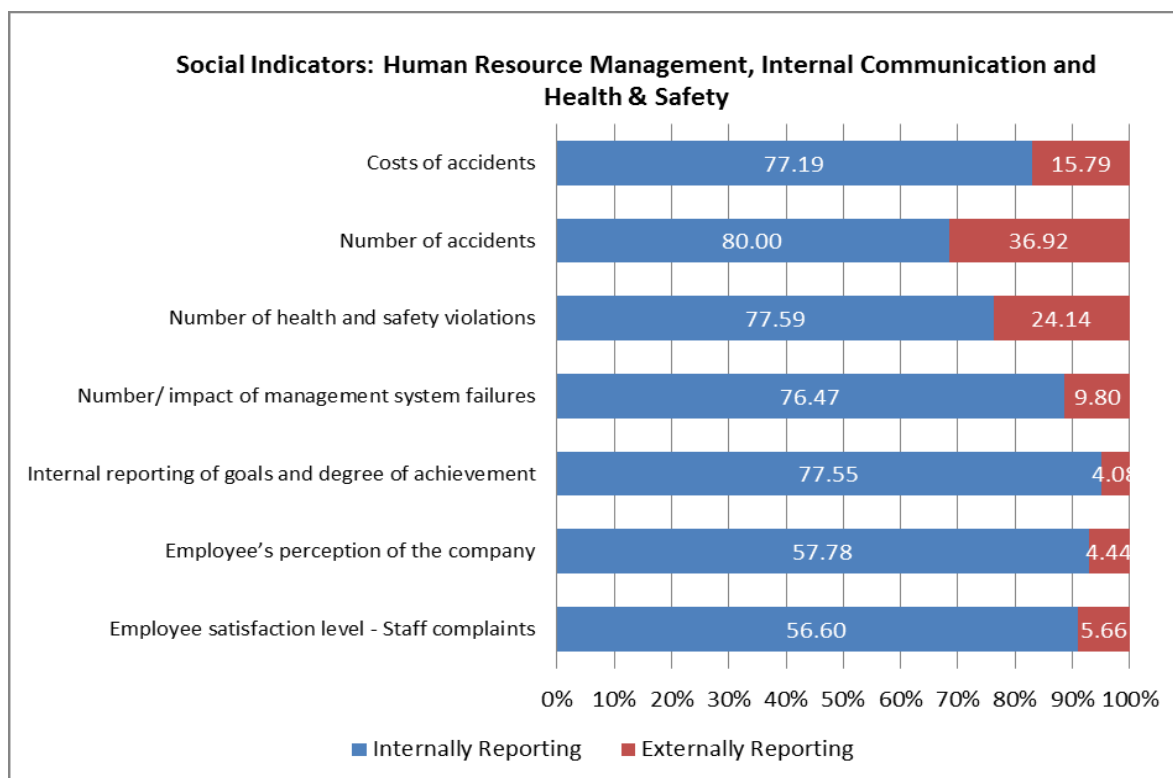
Πιο συγκεκριμένα, το 79,31% μετράει τον αριθμό των παραβάσεων σε θέματα υγείας και ασφάλειας. Επίσης το 78,95% των επιχειρήσεων συλλέγει στοιχεία για το κόστος των ατυχημάτων που λαμβάνουν χώρα και το 78,46% κρατάει αρχεία για τον αριθμό των ατυχημάτων. Στην συνέχεια, βλέπουμε ότι το 75,47% των ερωτηθέντων συλλέγει στοιχεία για την ικανοποίηση των εργαζομένων και των παραπόνων που ενδεχομένως να έχουν. Ακολουθεί ο δείκτης που αφορά στην εικόνα που έχουν οι εργαζόμενοι για την επιχείρηση με ποσοστό 71,11% . Τέλος έχουμε τους δείκτες που αφορούν στην δημιουργία εκθέσεων για τους στόχους της εταιρείας και το βαθμό επίτευξης τους προς εσωτερική διανομή, και στον αριθμό ή τον αντίκτυπο των αποτυχιών στα συστήματα διαχείρισης με ποσοστά 69,39% και 68,63% αντίστοιχα.

Με βάση το Διάγραμμα 4.18, γίνεται αντιληπτό ότι ένα αρκετό ποσοστό των πληροφοριών εκτίθενται στο εσωτερικό της επιχείρησης, ενώ αντίθετα ένα πολύ μικρό ποσοστό αυτών φτάνει στο εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης. Το 80% των επιχειρήσεων παρέχει πληροφορίες στο εσωτερικό της επιχείρησης για τον αριθμό των

ατυχημάτων που λαμβάνουν χώρα, ενώ το 36,92 % τις παρέχει και στο εξωτερικό του περιβάλλον.

Διάγραμμα 4.18

Εσωτερική και εξωτερική κοινοποίηση των δεικτών διοίκησης ανθρωπίνων πόρων, εσωτερικής επικοινωνίας, και υγείας και ασφάλειας



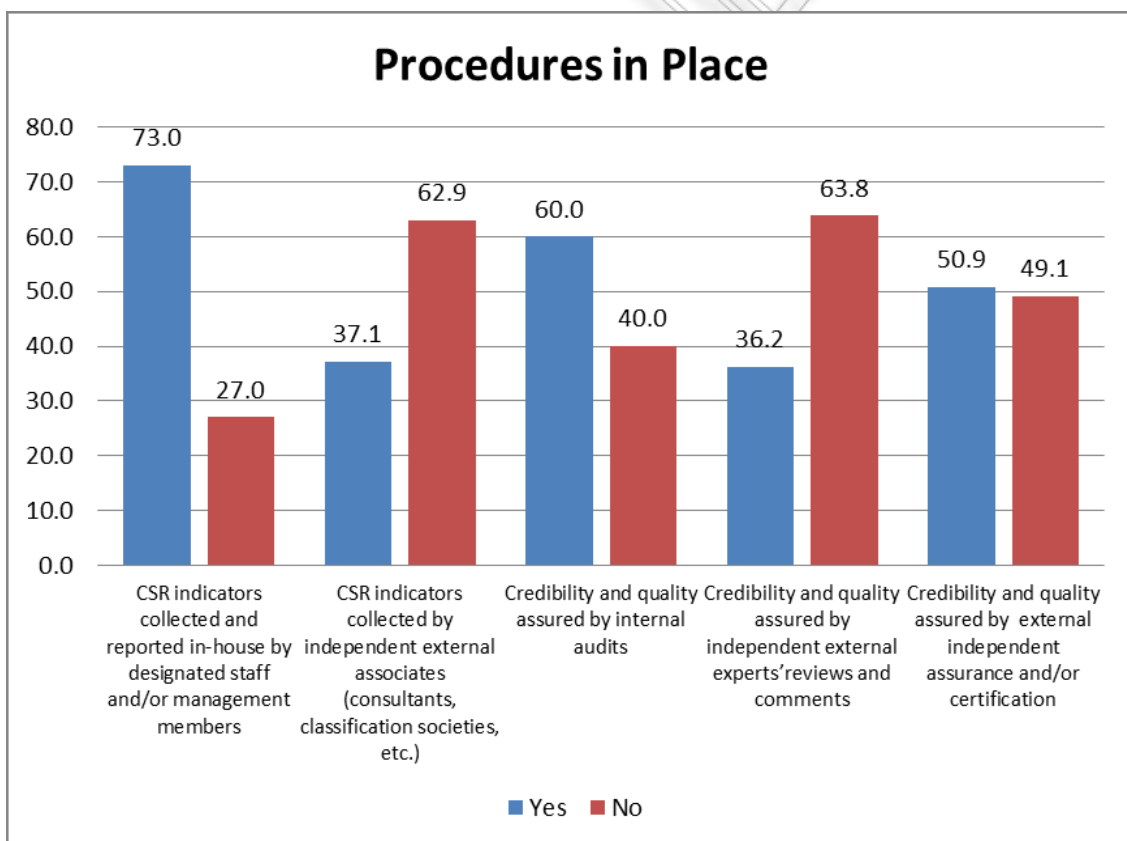
Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Στην συνέχεια, ο αριθμός των παραβάσεων σε θέματα υγείας και ασφάλειας εκτίθενται εσωτερικά από το 77,59% των επιχειρήσεων και μόνο το 24,14% τις εκθέτει και εξωτερικά. Οι εσωτερικές εκθέσεις για τους στόχους της επιχείρησης και το βαθμό επίτευξής τους δημοσιοποιούνται μόνο από το 4,08% των επιχειρήσεων, ενώ το 77,55% τις διανέμει στο εσωτερικό της επιχείρησης. Ακολουθεί το κόστος των ατυχημάτων το οποίο εσωτερικά διαχέεται από το 77,19% των επιχειρήσεων και εξωτερικά από το 15,79%. Ο αριθμός και ο αντίκτυπος των αποτυχιών στα συστήματα διαχείρισης γνωστοποιείται στο εσωτερικό περιβάλλον από το 76,47% των επιχειρήσεων και στο εξωτερικό από το 9,8%. Τέλος οι δείκτες που αφορούν στην αντίληψη των υπαλλήλων για την εικόνα της επιχείρησης και τα επίπεδα ικανοποίησης αλλά και τα παράπονα των υπαλλήλων, γνωστοποιούνται στο

εσωτερικό της επιχείρησης από το 57,78% και το 56,60% και στο εξωτερικό από τα 4,44% και 5,66% των επιχειρήσεων αντίστοιχα.

Στην επόμενη ερώτηση ζητήσαμε από τους ερωτηθέντες να μας προσδιορίσουν ποιος συγκεντρώνει τα στοιχεία για τους παραπάνω δείκτες, και εάν γίνονται εσωτερικοί έλεγχοι έτσι ώστε να εξετάζεται περιοδικά η αξιοπιστία της επιχείρησης και η ποιότητα των υπηρεσιών της. Ρωτήθηκαν τέλος, αν η αξιοπιστία και η ποιότητα των υπηρεσιών της ναυτιλιακής επιχείρησης διασφαλίζεται από την έμπειρη γνώμη ενός εξωτερικού συνεργάτη/συμβούλου ή μέσω πιστοποίησης από ανεξάρτητους φορείς πιστοποίησης.

Διάγραμμα 4.19
Διαδικασίες Συλλογής και Πιστοποίησης δεικτών της ΕΚΥ



Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

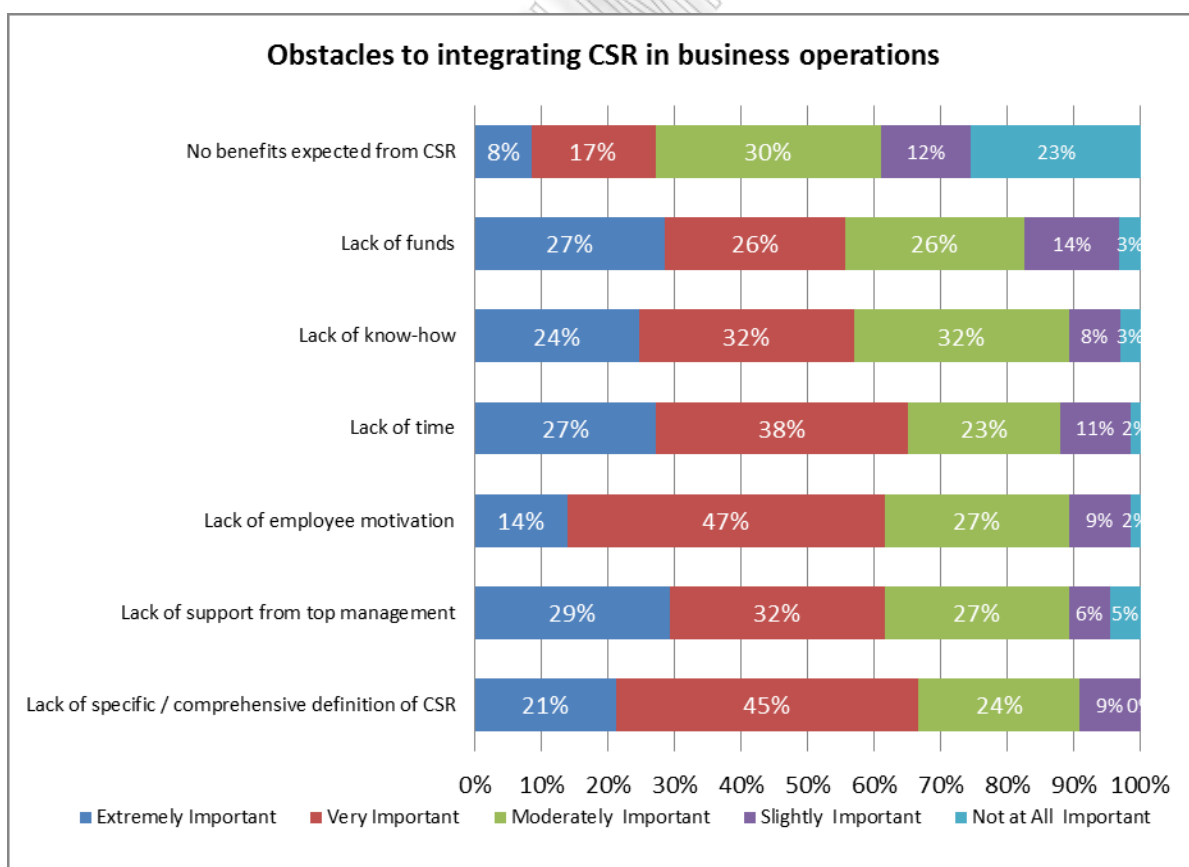
Από το παραπάνω διάγραμμα παρατηρούμε ότι στο 73% των επιχειρήσεων η συλλογή των πληροφοριών για τους παραπάνω δείκτες γίνεται από το εσωτερικό της ίδιας της επιχείρησης.

Επίσης μόνο το 37,1 χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες εξωτερικών συνεργατών για την συλλογή των στοιχείων αυτών. Το 60% των επιχειρήσεων εκτελεί εσωτερικούς ελέγχους προκειμένου να εξετάζει την αξιοπιστία της επιχείρησης και την ποιότητα των υπηρεσιών της. Μόνο το 36,2% χρησιμοποιεί τις συμβουλές και τις γνώσεις ανεξάρτητων συμβούλων ή εξωτερικών συνεργατών προκειμένου να διασφαλίσει της αξιοπιστία της επιχείρησης και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Τέλος, το 50,9% των επιχειρήσεων διασφαλίζει την αξιοπιστία της επιχείρησης και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών μέσω ανεξάρτητων φορέων πιστοποίησης και/ή με την πιστοποίηση τους από αυτούς.

Στην επόμενη και τελευταία ερώτηση ζητήσαμε από τους ερωτηθέντες να μας απαντήσουν κατά πόσο συμφωνούν, συμφωνούν απόλυτα, ούτε συμφωνούν ούτε διαφωνούν, διαφωνούν ή διαφωνούν απόλυτα με τα παρακάτω εμπόδια τα οποία ενδεχομένως να τους αποτρέπουν από την ένταξη της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας στην κουλτούρα της επιχείρησής τους.

Διάγραμμα 4.20

Εμπόδια εφαρμογής της εταιρικής κοινωνικής υπευθυνότητας



Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

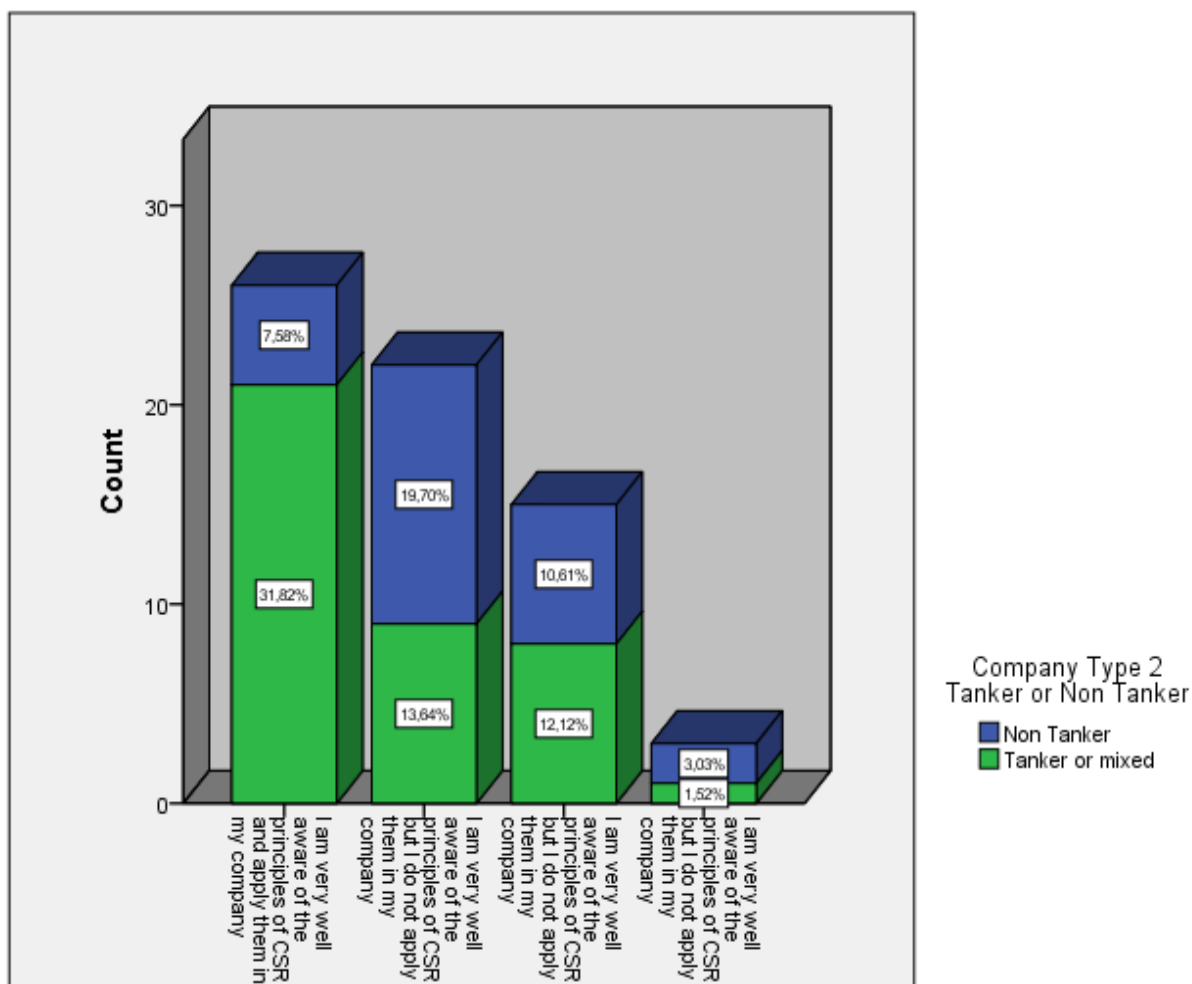
Λαμβάνοντας υπόψη το παραπάνω διάγραμμα παρατηρούμε πως το 25% συμφωνεί ή συμφωνεί απόλυτα πως από την ΕΚΥ δεν αναμένεται να προκύψουν οφέλη, ενώ το 35% διαφωνεί ή διαφωνεί απόλυτα και υπάρχει και ένα υπολογίσιμο ποσοστό της τάξης του 30% που παραμένει ουδέτερο. Το 53% των επιχειρήσεων συμφωνεί ή συμφωνεί απόλυτα πως η έλλειψη διαθέσιμων χρηματικών πόρων αποτελεί εμπόδιο για την ΕΚΥ, το 26% ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί και το 17% διαφωνεί ή διαφωνεί απόλυτα πως η έλλειψη αυτή εμποδίζει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις από το να είναι κοινωνικά υπεύθυνες. Η έλλειψη τεχνογνωσίας, κατά το 56%, δυσχεραίνει επίσης τις επιχειρήσεις, ζήτημα στο οποίο διαφωνεί ή διαφωνεί απόλυτα μόνο το 11% και παραμένει ουδέτερο το 32%. Ένα από τα βασικότερα εμπόδια, σύμφωνα με το 65% των επιχειρήσεων, φαίνεται να είναι η έλλειψη χρόνου από την πλευρά των επιχειρήσεων. Μόνο το 13% διαφωνεί ή διαφωνεί απόλυτα πως ο χρόνος αποτελεί εμπόδιο και το 23% ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί.

Ένα ακόμα εμπόδιο είναι η έλλειψη κινήτρου των υπαλλήλων. Σε αυτό, συμφωνεί ή συμφωνεί απόλυτα το 61% των επιχειρήσεων, διαφωνεί ή διαφωνεί απόλυτα το 11% και είναι ουδέτερο το 27%. Κατά το 61% των επιχειρήσεων η έλλειψη υποστήριξης της ΕΚΥ από την διοίκηση των επιχειρήσεων αποτελεί εμπόδιο για την εφαρμογή της, κάτι με το οποίο διαφωνεί ή διαφωνεί απόλυτα το 11% των επιχειρήσεων, ενώ το 27% παραμένει και εδώ ουδέτερο. Τέλος, ως εμπόδιο της ΕΚΥ εκλαμβάνεται η έλλειψη συγκεκριμένου ή σαφούς ορισμού της από το 66%, το 24% των επιχειρήσεων ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί και μόνο το 9% φαίνεται να διαφωνεί.

Στην ενότητα αυτή επιχειρείται να προσδιορισθεί η πιθανή διαφοροποίηση των συμμετεχόντων στην έρευνα σε σχέση με βασικά δημογραφικά κριτήρια, συγκεκριμένα με βάση το είδος των πλοίων υπό την ιδιοκτησία ή διαχείριση της ναυτιλιακής επιχείρησης και το μέγεθος της επιχείρησης. Μια πρώτη εικόνα για τη διαφοροποίηση των απαντήσεων προκύπτει από τα ακόλουθα διαγράμματα από τα οποία παρατηρούμε ότι το ποσοστό των επιχειρήσεων που αντιλαμβάνεται και εφαρμόζει τις αρχές της Κοινωνικής Εταιρικής Υπευθυνότητας είναι μεγαλύτερο ανάμεσα σε εκείνες που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια.

Διάγραμμα 4.21

Διαφοροποίηση βαθμού αντίληψης και εφαρμογής αρχών ΕΚΥ ανά τύπο πλοίων υπό διαχείριση

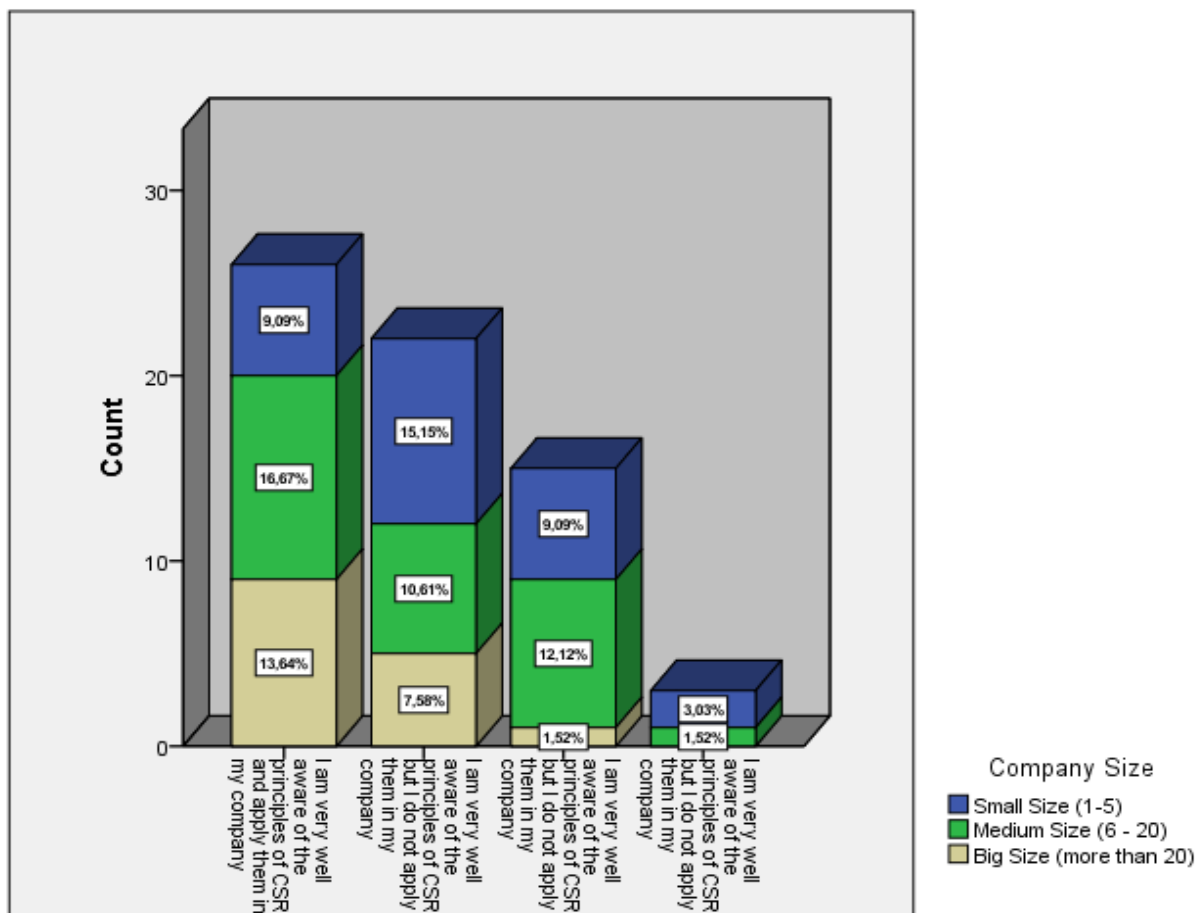


Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Αντίστοιχα, όπως παρουσιάζεται στο επόμενο διάγραμμα, οι επιχειρήσεις που έχουν μέσο ή μεγάλο μέγεθος τείνουν να έχουν μεγαλύτερο ποσοστό αντίληψης και εφαρμογής των αρχών αυτών.

Διάγραμμα 4.22

Διαφοροποίηση βαθμού αντίληψης και εφαρμογής αρχών ΕΚΥ ανά μέγεθος εταιρείας



Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Επομένως, προκειμένου να ελεγχθεί η στατιστική σημαντικότητα των παραπάνω ευρημάτων, οι ερευνητικές υποθέσεις που προκύπτουν έχουν ως εξής:

H₁: Οι Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια θα έχουν μεγαλύτερο βαθμό συνειδητοποίησης και εφαρμογής της έννοιας της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας σε σχέση με τις επιχειρήσεις που δεν διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια.

H₂: Η Αντίληψη και η εφαρμογή της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας σχετίζεται με το μέγεθος της επιχείρησης.

Προκειμένου να ελεγχθούν οι παραπάνω ερευνητικές υποθέσεις, οι απαντήσεις των συμμετεχόντων καταχωρήθηκαν στο στατιστικό πρόγραμμα SPSS 20.0 αφού επανακωδικοποιήθηκαν. Η νέα μεταβλητή *Company type* που δημιουργήθηκε, λαμβάνει την

τιμή 1, στην περίπτωση που η επιχείρηση διαχειρίζεται αποκλειστικά ή μεταξύ άλλων δεξαμενόπλοια, και την τιμή 0, όταν η επιχείρηση δεν διαχειρίζεται καθόλου δεξαμενόπλοια. Επίσης, η νέα μεταβλητή *Company Size*, λαμβάνει την τιμή 1, όταν αφορά μικρή εταιρεία η οποία διαχειρίζεται από 1 έως 5 πλοία, την τιμή 2, για εταιρείες μέσου μεγέθους (διαχείριση 6 έως και 20 πλοίων) και την τιμή 3, όταν αφορά μεγάλη εταιρεία (διαχείριση περισσότερων των 21 πλοίων).

Η επιλογή του κατάλληλου ελέγχου, προϋποθέτει τον έλεγχο της κανονικότητας της κατανομής των απαντήσεων για κάθε κατηγορία της μεταβλητής (Field 2009, σελ. 147), η οποία πραγματοποιείται μέσω του στατιστικού τεστ Kolmogorov Smirnof. Οι παρακάτω πίνακες συνοψίζουν τα αποτελέσματα του τεστ για τις παραπάνω ερωτήσεις, αρχικά σε σχέση με τον τύπο και στη συνέχεια σε σχέση με το μέγεθος της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Πίνακας 4.1

Έλεγχος κανονικότητας ανά τύπο εταιρείας

Tests of Normality for Company Type

	Company Type (Tanker or Non Tanker)	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
		Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
I am very well aware of the principles of CSR and apply them in my company	Non Tanker	,495	27	,000	,476	27	,000
	Tanker or mixed	,358	39	,000	,635	39	,000
I am very well aware of the principles of CSR but I do not apply them in my company	Non Tanker	,346	27	,000	,638	27	,000
	Tanker or mixed	,475	39	,000	,522	39	,000
I am not well Aware of CSR	Non Tanker	,460	27	,000	,549	27	,000
	Tanker or mixed	,487	39	,000	,497	39	,000
Never Heard about CSR	Non Tanker	,535	27	,000	,294	27	,000
	Tanker or mixed	,538	39	,000	,150	39	,000

Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Πίνακας 4.2
Έλεγχος κανονικότητας ανά μέγεθος εταιρείας

Tests of Normality for Company Size

	Company Size (small - medium - big)	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
		Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
I am very well aware of the principles of CSR and apply them in my company	Small Size (1-5)	,464	24	,000	,542	24	,000
	Medium Size (6 - 20)	,385	27	,000	,626	27	,000
	Big Size (more than 20)	,385	15	,000	,630	15	,000
I am very well aware of the principles of CSR but I do not apply them in my company	Small Size (1-5)	,379	24	,000	,629	24	,000
	Medium Size (6 - 20)	,460	27	,000	,549	27	,000
	Big Size (more than 20)	,419	15	,000	,603	15	,000
I am not well Aware of CSR	Small Size (1-5)	,464	24	,000	,542	24	,000
	Medium Size (6 - 20)	,442	27	,000	,576	27	,000
	Big Size (more than 20)	,535	15	,000	,284	15	,000
Never Heard about CSR	Small Size (1-5)	,533	24	,000	,316	24	,000
	Medium Size (6 - 20)	,539	27	,000	,193	27	,000

Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Όπως προκύπτει και από τους δύο πίνακες, το αποτέλεσμα του τεστ δεν είναι στατιστικά σημαντικό ($p < .05$). Επομένως, η υπόθεση της κανονικότητας απορρίπτεται. Αυτό σημαίνει ότι για τον έλεγχο των υποθέσεων H_1 και H_2 θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν μη παραμετρικοί έλεγχοι, όπως το Mann Whitney test. Τα αποτελέσματα του ελέγχου για την πρώτη υπόθεση παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 4.3

Έλεγχος διαφοράς μέσω των ανά τύπο εταιρείας

Ranks

	Company Type	N	Mean Rank	Sum of Ranks
I am very well aware of the principles of CSR and apply them in my company	Non Tanker	27	26,61	718,50
	Tanker or mixed	39	38,27	1492,50
	Total	66		
I am very well aware of the principles of CSR but i do not apply them in my company	Non Tanker	27	38,39	1036,50
	Tanker or mixed	39	30,12	1174,50
	Total	66		
I am not well Aware of CSR	Non Tanker	27	34,56	933,00
	Tanker or mixed	39	32,77	1278,00
	Total	66		
Never Heard about CSR	Non Tanker	27	34,44	930,00
	Tanker or mixed	39	32,85	1281,00
	Total	66		

Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Πίνακας 4.4

Έλεγχος διαφοράς μέσω των ανά τύπο εταιρείας

Test Statistics^a

	I am very well aware of the principles of CSR and apply them in my company	I am very well aware of the principles of CSR but i do not apply them in my company	I am not well Aware of CSR	Never Heard about CSR
Mann-Whitney U	340,500	394,500	498,000	501,000
Wilcoxon W	718,500	1174,500	1278,000	1281,000
Z	-2,866	-2,108	-,512	-,922
Asymp. Sig. (2-tailed)	,004	,035	,609	,357

a. Grouping Variable: Company Type 2 Tanker or Non Tanker

Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Από τον πίνακα προκύπτει ότι τόσο στην περίπτωση της αντίληψης και εφαρμογής όσο και της καλής αντίληψης αλλά μη εφαρμογής, υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφορά ανάμεσα στις επιχειρήσεις που διαχειρίζονται δεξαμενόπλοια ($p < .05$). Αντιθέτως, στην περίπτωση της άγνοιας (σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό) των αρχών της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας, δε υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση σε σχέση με τον τύπο πλοίων που διαχειρίζεται η ναυτιλιακή επιχείρηση. Επομένως, η υπόθεση H1 γίνεται δεκτή. Ο αντίστοιχος έλεγχος με τη χρήση του ίδιου τεστ (για ανεξάρτητα δείγματα), όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα, αποδεικνύει ότι δεν υπάρχουν στατιστικά σημαντικές διαφορές ($p < .05$) ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης.

Πίνακας 4.5
Έλεγχος διαφοράς μέσω των ανά μέγεθος εταιρείας

Ranks

Company Size	N	Mean Rank
I am very well aware of the principles of Small Size (1-5) CSR and apply them in my company	24	28,75
Medium Size (6 - 20)	27	33,94
Big Size (more than 20)	15	40,30
Total	66	
I am very well aware of the principles of Small Size (1-5) CSR but I do not apply them in my company	24	36,25
Medium Size (6 - 20)	27	31,06
Big Size (more than 20)	15	33,50
Total	66	
I am not well Aware of CSR	24	34,25
Medium Size (6 - 20)	27	35,78
Big Size (more than 20)	15	28,20
Total	66	
Never Heard about CSR	24	34,75
Medium Size (6 - 20)	27	33,22
Big Size (more than 20)	15	32,00
Total	66	

Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

Πίνακας 4.6

Έλεγχος διαφοράς μέσω ανά μέγεθος εταιρείας

Test Statistics^{a,b}

	I am very well aware of the principles of CSR and apply them in my company	I am very well aware of the principles of CSR but I do not apply them in my company	I am not well Aware of CSR	Never Heard about CSR
Chi-Square	4,699	1,395	2,961	1,529
df	2	2	2	2
Asymp. Sig.	,095	,498	,228	,466

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Company Size

Πηγή: Επεξεργασία ερωτηματολογίων έρευνας

4.3 Ανακεφαλαίωση

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν αναλυτικά τα ευρήματα της έρευνας πεδίου εφαρμόζοντας τις κατάλληλες τεχνικές περιγραφικής στατιστικής ανάλυσης και εποπτικής παρουσίασης. Από την ανάλυση που προηγήθηκε, αναλύονται τα βασικά ερωτήματα της έρευνας, η οποία έχει στόχο τον προσδιορισμό της έννοιας της ΕΚΥ στο πλαίσιο της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας, τους λόγους εφαρμογής ή μη από τις επιχειρήσεις του κλάδου, τη μελέτη των βασικών δεικτών εργαλείων πιστοποίησης που χρησιμοποιούνται για τη συλλογή και δημοσιοποίηση των στοιχείων που συνθέτουν την ΕΚΥ και τα προβλήματα που δυσχεραίνουν την εφαρμογή της. Από την ανάλυση προέκυψε ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι αρκετά ενήμερες για τα θέματα που σχετίζονται με την ΕΚΥ, με σημαντικό όμως ποσοστό των ερωτηθέντων να εμφανίζεται χωρίς ξεκάθαρη άποψη για το ακριβές της περιεχόμενο.

Η ΕΚΥ εκλαμβάνεται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις ως ένα εργαλείο το οποίο προστατεύει την εικόνα και την φήμη της επιχείρησης, ενώ οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν έχουν χρησιμοποιήσει τα εργαλεία που τους παρέχονται αποκλειστικά για την εφαρμογή της

EKY, όπως είναι το ISO 26000 και οι οδηγίες GRI. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις κάνουν χρήση κυρίως των ISO 9001, ISO 14001 & OHSAS 18001, τα οποία καλύπτουν μόνο ένα τμήμα της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας. Επίσης, από την ανάλυση προκύπτει ότι το βασικότερο εμπόδιο είναι η έλλειψη ενός σαφούς και κατανοητού ορισμού της ΕΚΥ, γεγονός το οποίο δυσχεραίνει την κατανόηση της έννοιας της ΕΚΥ, την εφαρμογή της και τα συνεπαγόμενα οφέλη. Τέλος, με τη χρήση των κατάλληλων στατιστικών μη παραμετρικών ελέγχων, διαπιστώθηκε πως οι εταιρείες οι οποίες είτε διαχειρίζονται αποκλειστικά δεξαμενόπλοια ή διαχειρίζονται μεικτούς στόλους που περιλαμβάνουν δεξαμενόπλοια, έχουν μεγαλύτερη συναίσθηση και υψηλότερο βαθμό εφαρμογής των βασικών στοιχείων που συνθέτουν την έννοια της ΕΚΥ, έστω και αν αυτό δεν είναι πάντα συνειδητή επιλογή. Το επόμενο κεφάλαιο, παραθέτει μια κριτική ανάλυση των συμπερασμάτων που προέκυψαν και καταλήγει σε προτάσεις για τη μελλοντική διερεύνηση του θέματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία εξετάστηκε η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα στον κλάδο της ναυτιλίας. Στα πρώτα κεφάλαια παρουσιάζεται η εξέλιξη του όρου της ΕΚΥ στην πορεία του χρόνου και οι μεταβολές ως προς την έννοια της αλλά και η συνεχής προσπάθεια για την δημιουργία ενός κοινά αποδεκτού ορισμού, κάτι το οποίο ακόμα και σήμερα δεν έχει επιτευχθεί. Αναλύθηκε η θεωρία των συμμετεχόντων και η σχέση της ΕΚΥ με έννοιες όπως η βιώσιμη ανάπτυξη, η χρηματοοικονομική επίδοση και τα πιθανά οφέλη που μπορεί να αποκομίσει μια επιχείρηση από την εφαρμογή της. Επίσης εξετάστηκε ο τρόπος με τον οποίο μια επιχείρηση μπορεί να είναι κοινωνικά υπεύθυνη και τα συστήματα διαχείρισης τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως εργαλεία για την επίτευξη του στόχου της.

Στο επόμενο κεφάλαιο, παρέχονται στοιχεία που αναδεικνύουν την εικόνα για την ιδιαιτερότητα του κλάδου της ναυτιλίας και περιγράφεται ο υπό εξέταση κλάδος της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας (tramp). Γίνονται συγκεκριμένες αναφορές για την ελληνική και ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία και τέλος παρουσιάζεται το ήδη υπάρχον κανονιστικό πλαίσιο του κλάδου. Στην συνέχεια εξετάστηκε, με την μορφή ερωτηματολογίου, η κατανόηση της έννοιας της ΕΚΥ, η εφαρμογή της ή μη από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ο τρόπος εφαρμογής της, η θέση των συστημάτων διαχείρισης ως εργαλεία της ΕΚΥ, η συλλογή και δημοσιοποίηση πληροφοριών σχετιζόμενων με δείκτες που αφορούν στην ΕΚΥ και τα εμπόδια που αποτρέπουν τις επιχειρήσεις από το να είναι κοινωνικά υπεύθυνες. Με την ολοκλήρωση της εν λόγω έρευνας προέκυψαν τα στοιχεία τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικά στο προηγούμενο κεφάλαιο ενώ τα συμπεράσματα τα οποία προέκυψαν παρατίθενται στη συνέχεια.

Αρχικά, από την ενότητα των δημογραφικών στοιχείων προκύπτει πως η πλειοψηφία των επιχειρήσεων δεν διαθέτει ξεχωριστό τμήμα με αντικείμενο εργασίας την εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα. Τις σχετιζόμενες με αυτήν εργασίες αναλαμβάνουν είτε, κυρίως, το τμήμα της Ασφάλειας και Ποιότητας της επιχείρησης, είτε η ανώτατη διοίκηση. Η εμπλοκή του τμήματος Ασφάλειας και Ποιότητας φαίνεται να επιβεβαιώνει κατά κάποιο τρόπο την άποψη πως η ΕΚΥ, για τον κλάδο της ναυτιλίας, σχετίζεται κατά κύριο λόγο με ζητήματα ασφάλειας, δηλαδή προστασίας της ανθρώπινης ζωής και του φυσικού και οικονομικού περιβάλλοντος.

Η πλειοψηφία των επιχειρήσεων είναι γνώστες του αντικειμένου της ΕΚΥ, με το 65,2% των ερωτηθέντων να είναι εξοικειωμένοι με την έννοια της, όμως μόνο περίπου οι μισοί από αυτούς (38,2%) την εφαρμόζει. Θεωρούμε ότι τα παραπάνω ποσοστά είναι ενθαρρυντικά και σηματοδοτούν το γεγονός πως η ΕΚΥ έχει αρχίσει να κάνει αισθητή την παρουσία της στον κλάδο της ναυτιλίας. Εντούτοις, οι περισσότερες επιχειρήσεις έχουν ενημερωθεί για την ΕΚΥ μέσω ανεπίσημων πηγών (εξειδικευμένα μέσα ενημέρωσης, προσωπικές γνωριμίες, κτλ.) και μόνο ένα μικρό ποσοστό επιχειρήσεων έχει εκπαιδεύσει το προσωπικό του χρησιμοποιώντας τις γνώσεις κάποιου εξειδικευμένου φορέα. Σε ποσοστό 28,1%, οι συμμετέχοντες φαίνεται να έχουν λάβει κάποια εκπαίδευση από συμβούλους ή φορείς πιστοποίησης, αλλά μόνο το 9,4% έχει πραγματοποιήσει σεμινάρια με σκοπό την εκπαίδευση του προσωπικού της επιχείρησης. Παρατηρούμε λοιπόν ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην πλειοψηφία τους δεν αξιοποιούν πλήρως τις γνώσεις που θα μπορούσαν να τους παρέχουν οι εν λόγω φορείς, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει στην παρερμηνεία ορισμένων πτυχών της ΕΚΥ, δεδομένης και της έλλειψης κοινά αποδεκτού ορισμού.

Το παραπάνω γίνεται φανερό όταν οι ερωτώμενοι καλούνται να προσδιορίσουν ποια κατά τη γνώμη τους είναι τα θέματα με τα οποία σχετίζεται η ΕΚΥ. Παρατηρούμε ότι, σε γενικές γραμμές, οι επιχειρήσεις φέρονται να έχουν κατανοήσει τα περισσότερα ζητήματα τα οποία αποτελούν τους πυλώνες της ΕΚΥ. Ωστόσο, εάν παρατηρήσει κανείς προσεκτικά την ανάλυση των απαντήσεων στο *Διάγραμμα 4.9* στην πλειοψηφία των ερωτήσεων υπάρχει ένα σεβαστό ποσοστό ερωτηθέντων που παραμένουν ουδέτεροι, δηλαδή *ούτε συμφωνούν ούτε διαφωνούν* με το αν τα ζητήματα που τους παρουσιάζονται αποτελούν κάποια διάσταση της ΕΚΥ. Επιπλέον, ένα σημείο το οποίο μας προβληματίζει είναι η ουδέτερη στάση των ερωτηθέντων ως προς την εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών, καθώς ο διάλογος και η συμμετοχή τους είναι πολύ σημαντικά για την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα. Πιο συγκεκριμένα, το 45% *ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί*, ενώ υπάρχει και ένα ποσοστό της τάξης του 17% το οποίο *φέρεται να διαφωνεί*. Όλα τα παραπάνω λοιπόν, μας οδηγούν στο συμπέρασμα πως η έννοια της ΕΚΥ και τα ζητήματα που αυτή περιλαμβάνει ενδεχομένως να μην είναι αρκετά ξεκάθαρα.

Στην συνέχεια, ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να αξιολογήσουν τα οφέλη τα οποία θα τους ωθούσαν να είναι κοινωνικά υπεύθυνοι. Τα τρία βασικότερα οφέλη είναι *η βελτίωση της εικόνας της επιχείρησης, οι περιβαλλοντικές τους ανησυχίες και η δημιουργία κινήτρων για τους εργαζόμενους*.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η τρέχουσα οικονομική κατάσταση στη χώρα μας, έχει στρέψει την προσοχή της κοινής γνώμης, μεταξύ άλλων, και στον κλάδο της ναυτιλίας. Τα ποσά τα οποία εμφανίζονται ως κέρδη από την εκμετάλλευση ενός πλοίου είναι μεγάλα και πολλαπλάσια των κερδών μιας επιχείρησης άλλων κλάδων. Επομένως, οι προσδοκίες της κοινής γνώμης από την επίδειξη εταιρικών συμπεριφορών που ενισχύουν την ελληνική οικονομία και κοινωνία είναι έντονες. Παρ' όλα αυτά, λόγω του ύψους των χρηματικών ποσών, η κοινή γνώμη, ιδιαίτερα στην Ελλάδα, κατηγορεί την ελληνική ναυτιλία για την μικρή συμμετοχή της στην προσπάθεια βελτίωσης της επικρατούσας οικονομικής κατάστασης, την αποφυγή καταβολής φόρων αλλά και ζητήματα απασχόλησης ή όρων εργασίας (κυρίως βέβαια στην περίπτωση της ακτοπλοΐας). Ενδεχομένως λοιπόν, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να θεωρούν την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα ως ένα εργαλείο για την αντιστροφή του αρνητικού κλίματος. Επιπλέον, η σοβαρότητα των ατυχημάτων που έχουν προκληθεί από τον ναυτιλιακό κλάδο παγκοσμίως έχει δημιουργήσει ένα κλίμα καχυποψίας προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η καχυποψία αυτή, που κυριαρχεί στην αντίληψη της κοινής γνώμης, έχει επηρεάσει πλέον και τις ίδιες τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τις ωθεί στην προσεκτικότερη επιλογή των συνεργατών τους έτσι ώστε να εκμηδενιστεί, στο επίπεδο που αυτό είναι δυνατό, η πιθανότητα να συνδεθεί το όνομα τους με κάποιο ναυτικό ατύχημα.

Η Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα είναι λοιπόν ένα εργαλείο, και ως τέτοιο εκλαμβάνεται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, το οποίο προστατεύει την εικόνα και την φήμη της επιχείρησης. Οι περιβαλλοντικές ανησυχίες, ως λόγος ώθησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να είναι κοινωνικά υπεύθυνες, δεν αποτελεί έκπληξη καθώς, όπως έχει αναλυθεί και στα προηγούμενα κεφάλαια, αποτελεί μεγάλο τμήμα μέρος της κουλτούρας όλων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του κλάδου. Το ίδιο ισχύει και για την δημιουργία κινήτρων στους εργαζόμενους, καθώς η μεγάλη σημασία που έχουν οι εργαζόμενοι για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αποτελεί διαχρονικό γνώρισμα της ναυτιλίας. Οι υπόλοιποι λόγοι/οφέλη που θα μπορούσαν να ωθήσουν τις επιχειρήσεις να είναι κοινωνικά υπεύθυνες, φαίνεται να μην έχουν ιδιαίτερη σημασία για τον κλάδο της ναυτιλίας, καθώς οι ερωτηθέντες είχαν μια ουδέτερη στάση προς αυτούς. Το αξιοσημείωτο ωστόσο όμως στην συγκεκριμένη ερώτηση είναι πως στην πλειοψηφία των ζητημάτων διακρίνουμε σχετικά μεγάλα ποσοστά (28%-39%) επιχειρήσεων, οι οποίες ούτε συμφωνούν ούτε

διαφωνούν. Το παραπάνω μας οδηγεί στο συμπέρασμα πως ενδεχομένως να μην έχουν γίνει απόλυτα κατανοητά όλα τα οφέλη τα οποία ενδέχεται να προκύψουν από την ΕΚΥ.

Παρατηρούμε επίσης πως η σχέση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με τα συστήματα διαχείρισης είναι σε γενικές γραμμές καλή, καθώς ένα μεγάλο ποσοστό επιχειρήσεων εφαρμόζει ήδη τα πρότυπα ISO 9001 (64%) και ISO 14001 (48%) και επίσης ένα αξιόλογο ποσοστό επιχειρήσεων εξετάζει το ενδεχόμενο εφαρμογής των παραπάνω προτύπων αλλά και του OHSAS 18001. Όπως έχει αναλυθεί και σε προηγούμενο κεφάλαιο, τα πρότυπα αυτά καλύπτουν πολύ σημαντικά κομμάτια της έννοιας της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας. Η ανάγκη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για πιστοποίηση, ακόμα και όταν κάτι τέτοιο δεν είναι υποχρεωτικό, προκύπτει από το γεγονός ότι όλο το κανονιστικό πλαίσιο του κλάδου βασίζεται όχι μόνο στην εφαρμογή των υπαρχόντων κανονισμών αλλά και στην ύπαρξη πιστοποιητικών που να αποδεικνύουν την συμμόρφωση των επιχειρήσεων με αυτούς. Έτσι, το κομμάτι της πιστοποίησης έχει περάσει στην κουλτούρα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ωθώντας τις να καταφεύγουν στην πιστοποίηση κάθε δραστηριότητάς τους. Παρ' όλα αυτά, από τα αποτελέσματα της έρευνας, το ποσοστό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι οποίες πιστοποιούνται με το πρότυπο ISO 26000, το οποίο σχετίζεται απόλυτα με την ΕΚΥ, είναι μόλις 11%. Το ίδιο ισχύει και τις οδηγίες GRI, οι οποίες αφορούν την εφαρμογή της ΕΚΥ, με μόλις το 5% των επιχειρήσεων να κάνει χρήση αυτών. Συνεπώς, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν έχουν χρησιμοποιήσει τα εργαλεία που τους παρέχονται αποκλειστικά για την εφαρμογή της ΕΚΥ, όπως είναι το ISO 26000 και οι οδηγίες GRI, παρά κάνουν χρήση μόνο των ISO 9001, ISO 14001 & OHSAS 18001, τα οποία καλύπτουν μόνο ένα τμήμα της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας.

Όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο, ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες να προσδιορίσουν εάν συλλέγουν στοιχεία και δείκτες που σχετίζονται με την ΕΚΥ και αν τα στοιχεία αυτά δημοσιοποιούνται με την μορφή αναφορών στο εσωτερικό ή το εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης. Παρατηρήσαμε λοιπόν ότι ένα μεγάλο ποσοστό επιχειρήσεων συλλέγουν ήδη πληροφορίες για τους δείκτες αυτούς, γεγονός που μας οδηγεί στο συμπέρασμα πως ενδεχομένως αρκετές από τις επιχειρήσεις αυτές να λειτουργούν με βάση τις αρχές της ΕΚΥ χωρίς όμως αυτό να γίνεται συνειδητά. Το μεγαλύτερο ποσοστό των συμμετεχόντων κοινοποιεί τα στοιχεία αυτά στο εσωτερικό της επιχείρησης, ενώ ένα πολύ μικρότερο ποσοστό προχωράει στην δημοσιοποίηση τους στο εξωτερικό περιβάλλον. Συμπεραίνουμε λοιπόν πως ένα μεγάλο ποσοστό επιχειρήσεων, με την δημοσιοποίηση των

στοιχείων αυτών στο εσωτερικό της επιχείρησης, έχει ως σκοπό την ενημέρωση των εργαζομένων για την επιχείρηση και ενδεχομένως την δημιουργία κινήτρων. Το συμπέρασμα αυτό είναι συνεπές με την έρευνα των Rausch κ.α. (2013) οι οποίοι διαπιστώνουν στην έρευνά τους σε Ελληνικές, Πολωνικές και Κροατικές επιχειρήσεις ότι η έννοια του ελέγχου και κατ' επέκταση της πιστοποίησης των εσωτερικών διαδικασιών σε σχέση με τη βιωσιμότητα, γίνεται κυρίως αντιληπτή ως μια συμπληρωματική (και όχι κυρίαρχη) διαδικασία που μπορεί να αποφορτίσει τα καθήκοντα του management, ενώ οι ελληνικές επιχειρήσεις, εν γένει, εμπλέκονται λιγότερο σε θέματα ελέγχου.

Οι λόγοι για τους οποίους μπορεί οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να μην προχωρούν σε κοινοποίηση των πληροφοριών αυτών στο εξωτερικό τους περιβάλλον ποικίλουν. Τα χαμηλά ποσοστά κοινοποίησης των δεικτών που σχετίζονται με την επίδοση της επιχείρησης (κέρδη, κόστη, επενδύσεις, κτλ.), όπως αυτοί περιγράφονται στο προηγούμενο κεφάλαιο, ενδεχομένως να οφείλεται στο ιδιαίτερο φορολογικό καθεστώς από το οποίο διέπονται οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα και στο ότι δεν είναι υποχρεωτικό, με βάση την ελληνική νομοθεσία, για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να δημοσιεύουν τον ισολογισμό τους.

Ακολούθως, παρατηρούμε πολύ χαμηλά ποσοστά δημοσιοποίησης των δεικτών που σχετίζονται με το περιβάλλον. Οι λόγοι για τα χαμηλά αυτά ποσοστά μπορεί να είναι είτε ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις καλύπτονται από τους εσωτερικούς ελέγχους που διεξάγουν και δεν υπάρχει κανένας λόγος για την δημοσιοποίηση τέτοιου είδους πληροφοριών, είτε λόγω του συνεχιζόμενου διαλόγου και των αντιδικιών που λαμβάνουν χώρα τα τελευταία χρόνια, σχετικά με τον καθορισμό των επιθυμητών ορίων ρύπων.

Τέλος, παρατηρούνται επίσης πολύ χαμηλά ποσοστά κοινοποίησης των δεικτών που αφορούν σε κοινωνικά θέματα όπως η διοίκηση ανθρώπινου δυναμικού, η εσωτερική επικοινωνία, η ασφάλεια και η ποιότητα. Σύμφωνα με τους Rausch κ.α. (2013), αυτό θα μπορούσε να οφείλεται σε θέματα που σχετίζονται με την ευρύτερη κουλτούρα των ελληνικών επιχειρήσεων, οι οποίες δεν δίνουν στρατηγική προτεραιότητα σε θέματα ανθρώπινου δυναμικού και γενικότερα στην επικοινωνία με τους υπόλοιπους συμμετέχοντες. Εντούτοις, κατά την γνώμη μας, ο βασικότερος λόγος για το παραπάνω είναι ο συγκεντρωτικός τρόπος λειτουργίας των περισσότερων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, στις οποίες η διοίκηση ασκείται από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη. Χαρακτηριστικό είναι πως σε έναν μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων δεν συναντάμε τμήμα ανθρώπινου δυναμικού αλλά τμήμα

πληρωμάτων, το οποίο ασχολείται αποκλειστικά με τους ναυτικούς ή και αποκλειστικά με θέματα μισθοδοσίας του υπολοίπου προσωπικού.

Στην πλειοψηφία των επιχειρήσεων τα στοιχεία που αφορούν στους δείκτες συλλέγονται από την ίδια την επιχείρηση, ενώ ένα μικρό ποσοστό επιχειρήσεων χρησιμοποιούν εξωτερικούς συνεργάτες για τις δραστηριότητες αυτές. Επιβεβαιώνεται και από το κομμάτι αυτό ότι αρκετές ναυτιλιακές επιχειρήσεις πιστοποιούν την αξιοπιστία τους από εξωτερικούς συνεργάτες. Το ποσοστό αυτό όμως είναι μικρό σε σχέση με τον αριθμό των επιχειρήσεων που δεν επιλέγουν την ανεξάρτητη πιστοποίησή τους.

Ένα από τα βασικότερα κομμάτια της παρούσας έρευνας αποτελεί ο προσδιορισμός των βασικότερων εμποδίων που αποθαρρύνουν την ενασχόληση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με την Εταιρική Κοινωνική Υπευθυνότητα. Παρατηρούμε ότι και σε αυτήν την ερώτηση παρουσιάζονται μεγάλα ποσοστά ουδετερότητας (24%-32%), το οποίο μας οδηγεί και πάλι στο συμπέρασμα ότι τα στοιχεία που συνθέτουν την έννοια της ΕΚΥ αλλά και οι παράμετροι εφαρμογής τους, δεν είναι ιδιαίτερα κατανοητά στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Το βασικότερο εμπόδιο είναι η έλλειψη ενός σαφούς και κατανοητού ορισμού της ΕΚΥ το οποίο δημιουργεί μεγάλη σύγχυση στις επιχειρήσεις και τις δυσχεραίνει να κατανοήσουν τι είναι η ΕΚΥ, πως εφαρμόζεται και ποια είναι τα οφέλη από την εφαρμογή της, όπως άλλωστε γίνεται φανερό και από σχεδόν όλα τα αποτελέσματα της έρευνας. Σημαντικά εμπόδια αποτελούν η έλλειψη χρόνου, η έλλειψη στήριξης της ΕΚΥ από την διοίκηση, πιθανότατα λόγω της άγνοιας ή της μη ορθής κατανόησης της ΕΚΥ, η έλλειψη κινήτρων για τους υπαλλήλους της επιχείρησης, η έλλειψη τεχνογνωσίας και τέλος η έλλειψη χρηματικών πόρων. Θα πρέπει να σημειωθεί πως η μη αναμονή ωφελειών από την εφαρμογή της ΕΚΥ δεν αποτελεί σημαντικό εμπόδιο.

Από όλα λοιπόν τα παραπάνω συμπεραίνουμε πως ένα μεγάλο ποσοστό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι γνώστες της έννοιας της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας. Επίσης, πάνω από το 1/3 των επιχειρήσεων την εφαρμόζουν. Επιπλέον, είναι πολύ ενθαρρυντικό πως η πλειοψηφία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων κινείται προς την κατεύθυνση της ΕΚΥ, με πολλές δραστηριότητες και ενέργειες, χωρίς όμως αυτό να γίνεται συνειδητά. Λόγω του ισχυρού κανονιστικού πλαισίου το οποίο διέπει τον ναυτιλιακό κλάδο, όλες σχεδόν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι ήδη πολύ ευαισθητοποιημένες σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Λόγω του τρόπου διοίκησης και της κουλτούρας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, πραγματοποιούν πληθώρα ενεργειών που σχετίζονται με την ΕΚΥ αλλά δεν τις δημοσιοποιούν, όπως άλλωστε επιβεβαιώνεται και από

τα υψηλά ποσοστά συλλογής πληροφοριών που αφορούν στους προαναφερθέντες δείκτες και αντίστοιχα, από τα χαμηλά ποσοστά κοινοποίησης τους στο εξωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης.

Για την αντιμετώπιση των παραπάνω ζητημάτων προτείνονται τα εξής:

- Συμμετοχή στελεχών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε εξειδικευμένα σεμινάρια από πιστοποιημένους φορείς της ναυτιλίας (νηογνώμονες, κ.τ.λ.).
- Συνεργασία φορέων της ναυτιλίας που συνδυάζουν την γνώση του αντικειμένου και την δυνατότητα ανεξάρτητης πιστοποίησης (νηογνώμονες, κ.τ.λ.) με συλλογικούς φορείς, που αφενός έχουν γνώση των ιδιαίτερων συνθηκών της ναυτιλιακής βιομηχανίας και αφετέρου μπορούν να συμβάλλουν καίρια στην διάχυση της ενημέρωσης προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις-μέλη τους (Ναυτικό Επιμελητήριο, Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Committee, Intercargo, Intertanko, κ.τ.λ.).
- Η διοργάνωση δημοσίου διαλόγου μέσω εκδηλώσεων, συνεδρίων, Forum κ.τ.λ. από τους παραπάνω φορείς.
- Η διεξαγωγή ερευνών που θα εστιάσουν στην σύνδεση της ΕΚΥ και της επίδοσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε διάφορους τομείς, ώστε να παρασχεθεί επιπλέον κίνητρο για την εφαρμογή της. Κομβικό ρόλο στα παραπάνω μπορούν να διαδραματίσουν ακαδημαϊκά και ερευνητικά ιδρύματα με ανάλογη εξειδίκευση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Συνοδευτική Επιστολή

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ
ΜΠΕ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ



UNIVERSITY OF PIRAEUS
DEPARTMENT OF ECONOMICS
MSc in ECONOMICS & BUSINESS STRATEGY

Piraeus 02/10/2012

Dear Sir/Madam,

My name is Tina Aroni and I am postgraduate student at University of Piraeus, Department of Economics. I am contacting you to request your valuable assistance and expertise in my master's thesis.

My thesis is exploring the meaning of Corporate Social **Responsibility for Greek Shipping Companies** together with the associated **benefits** and **obstacles** it may lead to and the **management systems** designed to support its implementation.

Therefore it attempts to produce valuable conclusions which can assist Greek shipping companies that are either already implementing or are considering the implementation of such policies.

The research is carried out through an electronic questionnaire which you are kindly requested to complete. Completing the questionnaire (which you can find by clicking at: <https://www.surveymonkey.com/s/CSRShippingSurvey>) will not require more than 6-7 minutes of your time.

All data collected will be treated as **strictly confidential** and will be used only for academic purposes. No individual company characteristics will be identified and any information collected will be presented in aggregated form.

If you consider that the requested information could be provided by another member of your Senior Staff, I would be most grateful if you could kindly forward this request to the person you consider as most appropriate.

For any additional information about this study, please do not hesitate to contact me by telephone on 6942854041 or by email at moes1003@unipi.gr or contact Professor Irene Fafaliou at 210 414 2157 or fafaliou@unipi.gr.

Thank you in advance for your time and your cooperation which is crucial to the successful completion of my Master's degree.

Kind Regards,

Aroni Tina

MSc in Economics & Business Strategy

Department of Economics – University of Piraeus

Tel: +30 6942 854 041

email: moes1003@unipi.gr

2. Ερευνητικό ερωτηματολόγιο

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY IN SHIPPING



For the following sets of questions please tick in the boxes that, in your opinion, best describe the situation in your organisation.

- Section I. The Meaning of CSR in Shipping -

Are you aware of the theme of social responsibility?

<i>Please choose one of the following options</i>	
I am very well aware of the principles of CSR and apply them in my company	
I am very well aware of the principles of CSR but I do not apply them in my company	
I am not well aware of CSR	
I have never heard about CSR	

If yes, how did you become aware of the concept of CSR?

<i>Please choose any of the following options that apply</i>	
Articles in shipping Press / other economic/business press	
In-house training	
Training by external associates (Classification Societies, financial institutions, consultants)	
Personal acquaintances	
Other (<i>please define</i>).....	

Please indicate the extent to which you agree or disagree with the following statements regarding the meaning of Corporate Social Responsibility in Shipping:

Corporate Social Responsibility in shipping is about:	Great Extent	Large Extent	Medium Extent	Small Extent	Not at All
Environmental Issues					
Policy towards employees - seafarers					
Governance and dialogue with the stakeholders					
The wider community					
Stakeholder involvement					
Business ethics					
Acting beyond compliance					
Other (<i>please define</i>).....					

Please indicate the extent to which you agree or disagree with the following statements regarding the reasons behind applying Corporate Social Responsibility in Shipping:

<i>We would be interested in applying CSR due to:</i>	Strongly Agree	Agree	Neutral	Disagree	Strongly Disagree
<i>Increasing Revenue, sales or market share</i>					
<i>Company image and reputation towards customers/suppliers</i>					
<i>Employee motivation, retention and recruitment</i>					
<i>Accessing financial resources- attracting investors</i>					
<i>Environmental concerns - Assuring sustainability</i>					
<i>Reducing / Managing Risks</i>					
<i>Need for extensive Reporting to stakeholders (Port States, Classification Societies, Charterers, IMO, ILO, EU)</i>					
<i>Social pressure</i>					
<i>Philanthropy</i>					
<i>Other (please define).....</i>					

Section II. Management Systems

Shipping is a heavily regulated industry, however CSR application refers to the application of non-compulsory systems. Please indicate which of the following systems you have already implemented or consider implementing in your company.

	Year of Implementation	Do not Implement	Consider to Implement	Do not consider to Implement
<i>ISO 9001</i>				
<i>ISO 14001</i>				
<i>ISO 26000</i>				
<i>OSHAS 18001</i>				
<i>SA 8000</i>				
<i>Sigma Guidelines</i>				
<i>UN Global Compact</i>				
<i>Global Reporting Initiative (GRI)</i>				

Section IV. CSR Indicators: Collection, Reporting and Verification

Please indicate which of the following indicators your company is collecting and reporting internally or externally:

Internal reporting: Sharing information with corporate hierarchy and employees

External reporting: Sharing information with Government, Regulating bodies, customers and external stakeholders

Please tick anything that applies in your company	We are Collecting	We are Internally Reporting	We are Externally Reporting
I. Business performance			
<i>Profits/Turnover</i>			
<i>Investment</i>			
<i>Costs</i>			
<i>Customers' perception/image of the company</i>			
<i>Investors perception/image of the company</i>			
<i>Cost/ benefit of environmental and social investments</i>			
II. Environmental Indicators			
<i>CO2/ greenhouse gas emissions</i>			
<i>Energy usage and efficiency</i>			
Environmental Impact of Shipping Operations			
Environmental Impact of Loading- unloading operations			
Environmental Impact of Office operations			
<i>Achievement of environmental objectives</i>			
<i>Costs for implementation of environmental programs</i>			
<i>Number environmental accidents</i>			
<i>Number of environmental violations</i>			
III. Social Indicators			
<i>Employee satisfaction level - Staff complaints</i>			
<i>Employee's perception of the company</i>			
<i>Internal reporting of goals and degree of achievement</i>			
<i>Number/ impact of management system failures</i>			
<i>Number of health and safety violations</i>			
<i>Number of accidents</i>			
<i>Costs of accidents</i>			

With reference to the process adopted by your company, please indicate whether you agree or disagree with the following statements:

	Agree	Disagree
CSR indicators are collected and reported in-house by designated staff and/or management members		
CSR indicators are collected by independent external associates (consultants, classification societies, etc.)		
Credibility and quality of published information is assured by internal audits		
Credibility and quality of published information is assured by independent external experts' reviews and comments		
Credibility and quality of published information is assured by external independent assurance and/or certification		

Section V. Obstacles in implementing CSR

Please indicate the importance of the following obstacles to integrating CSR in your business operations:

	Extremely Important	Very Important	Moderately Important	Slightly Important	Not at All Important
Lack of specific / comprehensive definition of CSR					
Lack of employee motivation					
Lack of time					
Lack of know-how					
No support from top management					
Lack of funds					
There are No benefits expected from CSR					
Other (please define).....					

- Section VI. Company Demographics -

Is there a Formal Department for Corporate Social Responsibility in your Organisation? YES NO

If yes, which division in your organisation is Corporate Social Responsibility Department located within?

If there is No formal Department for Corporate Social Responsibility, is there any other department/person within the organisation undertaking any kind of marketing activities? (Indicate Department name or Job Position)

What is your Job Affiliation (Job Position) within the Organisation? _____

Which of the following best describes your Company?			
Tankers Management/Owner Company	Bulk Carrier Management/Owner Company	Containership Management/Owner Company	
Mixed Fleet Management/ Owner Company	Other (please define)		

How many ships is your company currently owning or managing?			
1-5	11-15	21-30	
6-10	16-20	More than 30	

What is the approximate number of company's employees (both office and ashore personnel)?			
Up to 9	50-249		
10 - 49	>250		

Thank you for taking the time to complete this questionnaire, your assistance is very much appreciated!

Tina Aroni
 MSc in Economics and Business Strategy
 Department of Economics – University of Piraeus
 Tel: +30 6942 854 041, email: moes1003@unipi.gr

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Αγιακλόγλου, Χ.Ν και Μπένος, Θ.Ε (2007). “Εισαγωγή στην Οικονομετρική Ανάλυση”, Τόμος Α΄, Έκδοση, Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα.

Βλάχος, Γ.Π. (2007), “Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική”, Β΄ Έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, σελ. 53-54, 99-100, 225-226, 496.

Βλάχος, Γ. Π. και Νικολαΐδης, Μ. (1999), “Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης” Τόμος Α, Εκδόσεις J.J Hellas, Πειραιάς, σελ. 413, 414-422

Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α.Ι. και Πλωμαρίτου, Ε.Ι. (2006). “Ναυλώσεις”, 2η Έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, σελ. 434

Θαλασσινός, Λ.Ι. και Χαρίσης, Χ.Φ. (1996). “Επιχειρησιακή Στατιστική”, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα.

Ξένα

Agle, B.R., Donaldson, T., Freeman, R.E., Jensen, M.C., Mitchell, R.K and Wood, D.J. (2008). “Dialogue: Towards superior stakeholder theory”, *Business Ethics Quarterly*, 18 (2), pp. 153-190.

Arat, L. (2011). “Corporate Social Responsibility in Shipping Companies in the Baltic Sea”, The Centre for Maritime Studies, University of Turku

Arthur, D.L. (2003). “The business case for corporate social responsibility”, Cambridge.

Aupperle, K.E., Carroll, A.B. and Hatfield, J.D. (1985). “An empirical investigation of the relationship between corporate social responsibility and profitability”, *Academy of Management Journal*, Vol. 28, pp. 446-463.

Backman, J. (1975). “Social responsibility and accountability”, *New York University Press*, New York

Barney, J. (1991). “Firm Resource and Sustained Competitive Advantage”, *Journal of Management*, 17, pp. 99-120.

Bowen, H.R. (1953). “Social Responsibilities of the Businessman”, Harper and Row, New York, pp. 276.

Brenner, S.N. and Cochran, P.L. (1991). "The Stakeholder Theory of the Firm: Implications for Business and Society Theory Research", *International Association for Business and Society Proceedings*, San Diego California, USA.

Carroll, A.B. (1979). "A three-dimensional conceptual model of corporate social performance", *Academy of Management Review*, Vol. 4, pp. 497-505.

Carroll, A.B. (1983). "Corporate social responsibility: Will industry respond to cutbacks in social program funding?", *Vital Speeches of the Day*, Vol. 49, pp. 604-608.

Carroll, A.B. (1991). "The Pyramid of Corporate Social Responsibility: Toward the Moral Management of Organisational Stakeholders", *Business Horizons*, pp. 39-48.

Carroll, A.B. (1999). "Corporate social responsibility", *Business and Society*, Vol. 38 (3), pp.268-295.

Carroll, A.B. and Shabana K. M. (2010). "The Business Case for Corporate Social Responsibility: A Review of Concepts, Research and Practice", *International Journal of Management Reviews*, pp. 85-102.

Churchill, G.A. and Brown, T.J. (2004). "Basic Marketing Research", South-western Ohio, USA

Clarkson, M.B.E. (1995). "A stakeholder framework for analyzing and evaluating corporate social performance", *Acad Manage Rev*, Vol. 20 (1), pp. 92-117.

Clarkson Research studies (2004). "The Tramp Shipping Market", pp. 1-5.

Cohran, P.L. and Wood, R.A. (1984). "Corporate social responsibility and financial performance", *Academy of Management Journal*, Vol. 27, pp. 42-56.

Committee for Economic Development (1971). "Social Responsibilities of Business Corporation", Washington.

Cramer, J. (2005). "Applying International Standards and Guidelines on Corporate Social Responsibility: An Action Plan", *Environmental Quality Management*, Wiley Periodicals Inc, pp. 71-77.

Davis, K. (1973). "The case for and against business assumption of social responsibilities", *Academy of Management Journal*, Vol. 16, pp. 312-322.

Davis, K. and Blomstrom, R. L. (1966). "Business and its Environment", New York: McGraw-Hill.

Desjardins, J. (2009). "An introduction to business ethics, Third Edition, McGraw Hill InternationalEdition, New York, 2009.

DNV (Det Norske Veritas), (2004). "Corporate Social Responsibility and the Shipping Industry – Project Report", No. 2004-1535, Revision No. 1

Ebner, D. and Baumgartner, R. J. (2006). "The relationship between Sustainable Development and Corporate Social Responsibility", Corporate Responsibility Research Conference, 4th-5th September, Dublin.

Eilbert, H. and Parker, I. R. (1973). "The current status of corporate social responsibility", *Business Horizons*, Vol. 16, pp 5-14.

Elkington, J. (1998). "Cannibals with Forks. The Triple Bottom Line of the 21st Century", Capstone Publishing, Oxford

Emiliani, M.L. (2001). "A mathematical logic approach to the shareholder vs stakeholder debate", *Management Decision*, Vol. 39 (8), pp. 618-622.

Epstein, E.M. (1987). "The corporate social policy process: Beyond business ethics, corporate social responsibility, and corporate social responsiveness", *California Management Review*, Vol. 29, pp. 99-114.

Ethical Corporation Magazine (March-April 2002)

Fafaliou, I., Lekakou, M. and Theotokas, J. (2002). "Corporate social responsibility in Greek Shipping", IAME Panama 2002 Conference Proceedings, pp. 1-24.

Fafaliou, I., Lekakou, M. and Theotokas, J. (2006). "Is the European shipping industry aware of corporate social responsibility? The case of the Greek-owned short sea shipping companies", *Marine Policy*, Vol.30, Issue 4, pp. 412-419.

Field, A. (2009), "Discovering Statistics with SPSS", 3rd edition, Sage Editions, London, pp. 147.

Figar, N. and Figar, V., (2011). "Corporate social responsibility in the context of the stakeholder theory", *Facta Universitatis, Economics and Organization*, Vol.8, No 1, pp 1-13.

Fitch, H.G. (1976). "Achieving corporate social responsibility", *Academy of Management Review*, Vol. 1, pp. 38-46

Freeman, R.E. (1984). "Strategic Management: A Stakeholder Approach". *Pitman Publishing Inc*, Marshfield, MA.

Friedman, M. (1967). "Capitalism and Freedom", *The University of Chicago Press*, Chicago.

Friedman, M. (1970) "The social responsibility of business is to increase its profits." *New York Times Magazine*, September 13, pp. 32-33, 122, 124, 126.

Garriga, E and Mele, D. (2004). "Corporate Social Responsibility: Mapping the Territory", *Journal of Business Ethics*, Vol. 53, No. 1/2, pp. 51-71.

Griffin, J.J. and Mahon, J.F. (1997). "The Corporate Social Performance and Corporate Financial Performance Debate. Twenty-Five Years of Incomparable Research", *Business & Society*, Vol. 36 (1), pp. 5-31.

Halal, W.E. (2000). "Corporate community: a theory of the firm uniting profitability and responsibility", *Strategy and Leadership*, Vol. 28 (2).

Harrison, J.S. and Freeman, R.E. (1999). "Stakeholders, social responsibility, and performance: empirical evidence and theoretical perspectives", *Academy of Management Journal*, Vol. 42 (5).

Herald, M. (1970). "The Social Responsibilities of business: Company and Community, 1900-1960", Cleveland, OH: Case Western Reserve University Press.

Hillman, A.J., Keim, G.D. and Luce, R.A. (2001). "Board composition and stakeholder performance: do stakeholder directors make a difference?", *Business and Society*, Vol. 40 (3).

Hopkins, M. (2004). Corporate social responsibility: An issues paper. Working paper no. 27, *Policy Integration Department, World Commission on the Social Dimension of Globalization, International Labour Office*, Geneva.

Jawahar, I.M. and McLaughlin, G.L. (2001). "Toward a descriptive stakeholder theory: an organizational life cycle approach", *Academy of Management Review*, Vol. 26 (3), 397-414.

Johnson, H.L. (1971). "Business in contemporary society: Framework and issues", Belmont, CA: Wadsworth.

Jones, (1980). "Corporate social responsibility revisited, redefined", *California Management Review*, Vol. 22 (8), pp. 59-67.

Jones, T.M. (1995). "Instrumental stakeholder theory: a synthesis of ethics", *The Academy of Management Review*, Vol. 20, Issue No 2, pp. 163-179

Jones, M., (2005), The traditional corporation, corporate social responsibility and the 'outsourcing' debate, *The Journal of American Academy*, Vol. 2, pp. 91-7.

Jones, T.M. and Wicks, A.C. (1999). Letter to AMR regarding "Convergent Stakeholder Theory", *The Academy of Management Review*, Vol. 24 (4), pp. 621-623.

Jones, T.M., Wicks, A.C. and Freeman, R.E. (2002). "Stakeholder theory: the state of the art", In N.E. Bowie (Ed.) *The Blackwell Guide to Business Ethics*, Oxford: Blackwell.

Jones, T., Felps, W., Bigley, G. (2007). "Ethical Theory and Stakeholder-Related Decisions: The Role of Stakeholder Culture", *The Academy Management Review*, pp. 777-794.

- Kitchin, T. (2003). "Corporate social responsibility – a brand explanation", *Brand Management*, Vol. 10 (4/5), pp. 312-326.
- Meehan, J., Meehan, K. and Richards, A. (2006). "Corporate social responsibility: the 3C-SR model", *International Journal of Social Economics*, Vol. 33, (5/6), pp.386-398.
- McAdam, R. and Leonard, D. (2003). "Corporate social responsibility in a total quality management context: opportunities for sustainable growth", *Corporate Governance*, Vol. 3 (4), pp. 36-45.
- McGuire, J.W. (1963). "Business and Society", New York: McGraw-Hill.
- McWilliams, A., και Siegel, D., (1997), The Role of Money Managers in Assessing Corporate Social Responsibility Research, *The Journal of Investing*, Vol. 6, Issue 4, Pages 98-107
- Mc Williams, A. and Siegel, (2000). "Corporate social responsibility and financial performance: Correlation or misspecification?", *Strategic Management Journal*, 21 (5), pp. 603-609.
- Mellahi, K. and Wood, G. (2003). "The Role and Potential of Stakeholders in Hollow Participation: Conventional Stakeholder Theory and Institutional Alternatives", *Business & Society Review*, Vol. 108 (2), pp. 183-202.
- Murray, K. and Vogel, C. (1997). "Using a Hierarchy-of-Effects to Gauge the Effectiveness of Corporate Social Responsibility to Generate Goodwill Toward the Firm: Financial versus Nonfinancial Impacts", *Journal of Business Research*, Vol. 38, (2), pp. 141-159.
- Porter, M.E. (1991). "America's green strategy", *Scientific America*, 264 (4), pp. 168.
- Porter, M.E. and Kramer, M.R. (2006). *Strategy and Society – The Link Between Competitive Advantage and Corporate Social Responsibility*. Harvard Business Review, HBR Spotlight.
- Porter M.E. and Kramer M.R. (2011). "The big idea: Creating shared value", *Harvard Business Review*, 89(1-2), pp. 62-77.
- Posnikoff, J.F. (1997). "Disinvestment from South Africa: They did well by doing good", *Contemporary Economic Policy*, 15 (1), pp. 76-86
- Preston, L.E. and O'Bannon, D.P. (1997). "The corporate social-financial performance relationship: a typology and analysis", *Business and Society*, Vol. 36 (4), pp. 419-429
- Rowley, T.J. (1997). "Moving Beyond Dyadic Ties: A Network Theory of Stakeholder Influences", *Academy of Management Review*, Vol. 22, pp. 887-910.
- Progoulaki, M. and Roe, M. (2011). "Dealing with multicultural human resources in a socially responsible manner : a focus on the maritime industry", *WMU J Marit Affairs*, (10) pp. 7-23

- Rausch, A., Osmanagić Bedenik, N., Fafaliou, I., Labas, D. and Porada-Rochon, N. (2013), “Controlling and Sustainability: Empirical Evidence from Europe”, *Zagreb International Review of Economics & Business*, Vol. 16, No. 1, pp. 37-63, 2013
- Rochdale Report (1970). “Report of the Committee of Inquiry into Shipping, H.M. Stationery office, London.
- Scholl, H.J. (2001). “Applying Stakeholder Theory to E-Government: Benefits and Limits”, Albany, New York, USA
- Sethi, S.P. (1975). “Dimensions of corporate social performance: An analytic framework”, *California Management Review*, Vol. 17, pp. 58-64.
- Solomon, R. and Hanson, K. (1985). “It’s a good business”, Atheneum, New York
- Steiner, G.A. (1971). “Business Society”, New York: Random House.
- Szwajkowski, E. (2000). “Simplifying the principles of stakeholder management: the three most important principles”, *Business and Society*, Vol. 39, Issue No. 4.
- Theotokas, I. and Kaza, V. (2007). “Environmental management in Greek shipping companies”, *International Symposium on Maritime Safety, Security and Environmental Protection*, National Technical University of Athens, Greece.
- UNCTAD (2012). “Review of Maritime Transport”, New York and Geneva, pp. 41.
- Vinten, G. (2000). “The stakeholder manager”, *Management Decision*, Vol. 38 (6), pp. 377-383.
- Waddock, S.A. and Graves, S.B. (1997). “The Corporate Social Performance-financial Performance Link”, *Strategic Management Journal*, Vol. 18, pp. 303-319.
- Weiss, J.W. (2003). “Business Ethics: A Stakeholder and Issues Management Approach”, 3rd edition, Thomson – South-Western, Ohio.
- Willingale, M. (1998). “Ship Management”, third edition. LLP Business Shipping Series, London.
- Wood, D.J. (1991). “Corporate social performance revisited”. *Academy of Management Review*, 16, pp. 691-718.
- World Business Council for Sustainable Development (2000). “Corporate Social Responsibility: making good business sense”
- World Commission Report on Environment and Development, (1987). ‘Our Common Future’, *The Oxford University Press*, Oxford

Wright, P. and Ferris, S.P. (1997). “Agency conflict and corporate strategy: The effect of divestment on corporate value”, *Strategic Management Journal*, 18 (1), pp. 77-83

Zagkas, K.V. and Lyridis, D.V. (2010). “An analysis of seaport cluster models for the development and competitiveness of maritime sectors: The case of Piraeus”

Διαδικτυακοί τόποι

http://archive.orr.noaa.gov/topic_subtopic_entry.php?RECORD_KEY%28entry_subtopic_topic%29=entry_id.subtopic_id.topic_id&entry_id%28entry_subtopic_topic%29=700&subtopic_id%28entry_subtopic_topic%29=2&topic_id%28entry_subtopic_topic%29=1#impacts

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124230_en.htm

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/esa95_supply_use_input_tables/introduction

<http://www.accountability.org/standards/>

http://www.alpha.gr/files/infoanalyses/oikon_deltio_110.pdf “Οικονομικές Αναλύσεις Alpha Bank”

(Τεύχος 112, 2009), πρόσβαση 18/12/2012

<http://corrosion-doctors.org/Pollution/erika.htm>

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

http://www.economist.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=13430:pontoporos-naytilia&catid=23:2008-07-02-15-56-03&Itemid=71

<http://www.e-nautilia.gr/2013/01/single-hull-vs-double-hull.html>

<http://www.ethicalcorp.com/business-strategy/iso-26000-sustainability-standard>

<http://www.evostc.state.ak.us/facts/economic.cfm>

<http://www.eyewitnesstohistory.com/titanic.htm>

http://www.frfirm.com/files/pub_ISM.pdf

<https://www.globalreporting.org/information/about-gri/Pages/Contact-us.aspx>

<https://www.globalreporting.org/resourcelibrary/How-To-Use-the-GRI-Guidelines-In-Conjunction-With-ISO26000.pdf>

<http://www.greece.lrq.com/services-we-offer/certification/131195-iso-14001.aspx>

<http://www.greece.lrq.com/standards-and-schemes/standards/131202-ohsas18001.aspx>

<http://www.greece.lrq.com/standards-and-schemes/standards/149049-sa8000.aspx>

<http://www.helmepa.gr>

http://www.iisd.org/business/tools/systems_sa.aspx

<http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.htm>

[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

<http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>

<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Documents/SOLAS%201974%20-%20Brief%20History%20-%20List%20of%20amendments%20to%20date%20and%20how%20to%20find%20them.htm>

1

<http://www.imo.org/ourwork/humanelement/safetymanagement/pages/ismcode.aspx>

<http://www.imo.org/ourwork/security/instruments/pages/ispscocode.aspx>

<http://www.iobe.gr/media/meletes/ShippingGreekfinal.pdf> “Η Συμβολή της Ελληνόκτητης Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία”, Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών, Αθήνα, 01/2013

http://www.isc.hbs.edu/pdf/Student_Projects/Greece_Shipping_2010.pdf

<http://www.iso.org/iso/home/standards/management-standards/iso14000.htm>

<http://www.isoqar.gr/items.php?start=40&catid=10>

http://www.maib.gov.uk/publications/investigation_reports/herald_of_free_enterprise/herald_of_free_enterprise_report.cfm

<http://www.mallenbaker.net/csr/CSRfiles/AA1000.html>

<http://www.mallenbaker.net/csr/CSRfiles/SA8000.html>

<http://www.marcon.com/marcon2c.cfm?SectionListsID=85&PageID=234>

<http://www.mediashipping.gr/?q=node/7725> , πρόσβαση 20/01/2013

<http://www.nap.gr/images/stories/papers/MLog.pdf>

<http://www.ohsas-18001-occupational-health-and-safety.com/>

<http://www.osha-bs8800-ohsas-18001-health-and-safety.com/ohsas-18001.htm>

<http://www.praxiom.com/iso-9001.htm>

<http://www.prieregistrar.org/ISO14001-OHSAS-18001/ISO-14001-environmental.html>

<http://www.proveandimprove.org/tools/griguideguidelines.php>

<http://www.proveandimprove.org/tools/iso9000.php>

<http://www.sa-intl.org/index.cfm?fuseaction=Page.ViewPage&PageID=937>

<http://www.ship-disasters.com/passenger-ship-disasters/herald-of-free-enterprise/>

<http://www.smithersregistrar.com/iso14001/page-benefits-iso14001.shtml>

<http://www.sustainabilitysa.org/SustainabilityReporting/GlobalReportingInitiativeGRI.aspx>

<http://www.writing.eng.vt.edu/uer/bassett.html>

РАВЕШНО ТЕПЛА