



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«Βιώσιμη Διαχείριση Περιβαλλοντικών Αλλαγών και Κυκλική Οικονομία»

ΤΜΗΜΑΤΩΝ
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ
ΓΕΩΠΟΝΙΑΣ ΦΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΑΓΡΟΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία
ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ - ESG ΚΑΙ ΛΙΜΑΝΙΑ



ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΝΟΥ

A.M. M120320012

Υπεβλήθη για την εκπλήρωση μέρους των απαιτήσεων για την απόκτηση του
Μεταπτυχιακού Διπλώματος

ΒΟΛΟΣ
Φεβρουάριος 2023

ΔΗΛΩΣΗ

Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή αλλού. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του ΤΜΧΠΠΑ και ότι στο πλαίσιο αυτού έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κ.λπ., τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες ανεξαιρέτως τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του ΠΘ ή και του ΤΜΧΠΠΑ.

Ημερομηνία: 02/02/2023

Αικατερίνη Ευαγγελινού

Υπογραφή

© 2022 Αικατερίνη Ευαγγελινού

Εγκρίθηκε από τα Μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής:

Πρώτος Εξεταστής: Δρ. Marie - Noelle DUQUENNE
(Επιβλέπουσα) Καθηγήτρια, Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πολυτεχνικής Σχολής, Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Δεύτερος Εξεταστής: Δρ. Βασίλειος Κανακούδης
Καθηγητής, Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών, Πολυτεχνικής Σχολής, Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Τρίτος Εξεταστής: Δρ. Ευάγγελος Κεραμάρης
Αναπληρωτής Καθηγητής, Τμήματος Μηχανικών Περιβάλλοντος, Διεθνούς Πανεπιστημίου της Ελλάδος

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από τα Τμήματα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας Και Περιφερειακής Ανάπτυξης και Πολιτικών Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και του Τμήματος Γεωπονίας Φυτικής Παραγωγής και Αγροτικού Περιβάλλοντος της Σχολής Γεωπονικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα (Ν. 5343/32 αρ. 202 παρ. 2).

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά την επιβλέπουσα καθηγήτρια μου κα. Marie - Noelle DUQUENNE, για την καθοδήγησή της και την άριστη συνεργασία μας, όπως και την ψυχή της Γραμματείας του ΔΠΜΣ Βάσια Βασιλείου για την υποστήριξή της.

Οφείλω ευχαριστίες στον κ. Λάμπρο Διγώνη (Alpha Marine) και τους εκπροσώπους των Οργανισμών Λιμένα ΑΕ, χωρίς τη συμμετοχή των οποίων δε θα μπορούσε να διεξαχθεί με επιτυχία η σχετική έρευνα για τους ελληνικούς λιμένες, καθώς επίσης, την ΟΛΠ ΑΕ, το CRI και τη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής & Ναυτιλιακών Επενδύσεων του ΥΝΑΝΠ για κάθε χρήσιμη πληροφορία που προσέφεραν, για την ολοκλήρωση της μελέτης περίπτωσης που αναλύεται στην παρούσα εργασία.

Τέλος, ευχαριστώ την οικογένεια μου και τους φίλους μου για την υπομονή και την στήριξή τους όλο αυτό το διάστημα.

Αφιερώνω αυτή την εργασία στη φίλη μου τη Βενετία αλλά και στη συμφοιτήτρια μου τη Δήμητρα που έφυγε τόσο ξαφνικά από τη ζωή, το φωτεινό της πνεύμα και η φιλία μας έχει σφραγίσει τόσο έντονα όλη αυτή την περίοδο που διάρκεσε το Πρόγραμμα.

Αικατερίνη Ευαγγελινού

ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ - ESG ΚΑΙ ΛΙΜΑΝΙΑ

Αικατερίνη Ευαγγελινού

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
«Βιώσιμη Διαχείριση Περιβαλλοντικών Αλλαγών και Κυκλική Οικονομία», 2022

Επιβλέπουσα: Δρ. Marie - Noelle DUQUENNE, Καθηγήτρια

Περίληψη

Το Ελληνικό λιμενικό σύστημα, όπως και το Ευρωπαϊκό, βιώνει μια περίοδο σημαντικών εξελίξεων. Οι διαχειριστές των θαλάσσιων λιμένων και οι αρμόδιες δημόσιες αρχές πρέπει να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις και να εκμεταλλευτούν τις προοπτικές που δημιουργούνται έχοντας στο επίκεντρο τη βιώσιμη ανάπτυξη αλλά και να δώσουν «πειστικές» απαντήσεις σε σημαντικά κοινωνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα και τις ανησυχίες πολιτών που έχουν γίνει η "άδεια λειτουργίας" πολλών λιμένων. Έχοντας υπόψη ότι, ο τρόπος με τον οποίο οι λιμένες διαχειρίζονται τις αρνητικές επιπτώσεις των δραστηριοτήτων τους είναι το αποτέλεσμα της εταιρικής τους ευθύνης, στην παρούσα εργασία εξετάζεται η εξέλιξη της ΕΚΕ και η εφαρμογή των κριτηρίων ESG γενικά και η ενσωμάτωσή τους στο λιμενικό τομέα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.

Στο πλαίσιο αυτό διερευνώνται, από τη μια μεριά, η ΕΚΕ και τα κριτήρια ESG γενικά, ως έννοιες και εφαρμογή, από την άλλη μεριά, οι τάσεις, οι προκλήσεις και ο κομβικός ρόλος του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος, που υποστηρίζει τις θαλάσσιες εφοδιαστικές αλυσίδες, στην επίτευξη των Στόχων της «Ατζέντα 2030» για τη βιώσιμη ανάπτυξη, αποτυπώνοντας την σημασία της μετασχηματιστικής ενσωμάτωσης της ΕΚΕ/ESG στο λιμάνι του αύριο. Εξετάζονται οι στόχοι, οι προτεραιότητες, η δημιουργία βιώσιμης αξίας καθώς και η έννοια κι εφαρμογή της εταιρικής ευθύνης στο λιμενικό τομέα. Τέλος, διερευνάται η ετοιμότητα βιωσιμότητας των δεκατριών μεγαλύτερων ελληνικών λιμένων που λειτουργούν ως Ανώνυμες Εταιρίες με τη μέθοδο της αυτό-αξιολόγησης, καταδεικνύοντας ότι η εφαρμογή της ΕΚΕ/ESG βρίσκεται σε πολύ «αρχικό» στάδιο.

Λέξεις Κλειδιά: Βιωσιμότητα, ΣΒΑ, ΕΚΕ, ESG, ελληνικοί λιμένες.

CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY - ESG AND SEAPORTS

Aikaterini Evangelinou

University of Thessaly, Interdepartmental Postgraduate Programme

"Sustainable Management of Environmental Change and the Circular Economy", 2022

Supervisor: Dr. Marie-Noelle DUQUENNE, Professor

Abstract

The Greek port system, like the European port system, is going through a period of significant developments. Seaport managers and the relevant public authorities must face the challenges and exploit the prospects that are emerging, focusing on sustainable development but also providing "convincing" answers to important social and environmental issues and citizens' concerns that have become the "licence to operate" of many ports. Bearing in mind that, the way ports manage the negative impacts of their activities is the result of their corporate responsibility, this paper examines the evolution of CSR and the application of ESG criteria in general and their integration in the port sector at European and national level.

In this context, on the one hand, CSR and ESG criteria in general, as concepts and application, are explored, on the other hand, the trends, challenges and the pivotal role of the European port system, supporting maritime supply chains, in achieving the 2030 Agenda's Sustainable Development Goals, reflecting the importance of the transformative integration of CSR/ESG in the port of tomorrow. The objectives, priorities, sustainable value creation and the concept and implementation of corporate responsibility in the port sector are examined. Finally, the sustainability readiness of the thirteen largest Greek ports operating as joint stock companies is investigated using the self-assessment method, showing that the implementation of CSR/ESG is at a very "early" stage.

Keywords: *Sustainability, SDG, CSR, ESG, Greek ports.*

Πίνακας Περιεχομένων

Εισαγωγή	
ΜΕΡΟΣ Ι – ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΚΕ/ESG	19
Κεφάλαιο 1: Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη	20
1.1 Επισκόπηση κι εξέλιξη του εννοιολογικού πλαισίου της ΕΚΕ	20
1.1.1 Ηθική ή Νομική Υποχρέωση?	32
1.2 Εφαρμογή της ΕΚΕ έως σήμερα	34
1.2.1 Εξέλιξη της εφαρμογής της ΕΚΕ	35
1.2.2 Δυσπιστία για τον πραγματικό ρόλο της ΕΚΕ	37
1.2.3 ΕΚΕ και Greenwashing	37
1.2.4 Οφέλη των εταιριών από την ουσιαστική εφαρμογή της ΕΚΕ	38
1.2.5 Οφέλη στις κοινότητες και στο περιβάλλον - αντίκτυπος από την εφαρμογή της ΕΚΕ	39
1.3 Η γεωγραφία της εφαρμογής της ΕΚΕ και η περίπτωση της Ελλάδας	39
1.4 Ανάπτυξη μιας καλύτερης αντίληψης για την ΕΚΕ/ESG	42
1.4.1 Στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις	42
1.4.2 Στις περιόδους οικονομικής ύφεσης ή κρίσεων	43
1.4.3 Στο δημόσιο τομέα	44
1.5 Το μέλλον της ΕΚΕ ως έννοια και πρακτική	45
1.5.1 Επανεφεύρεση της ΕΚΕ	46
1.5.2 ΕΚΕ μέσω ESG	47
1.6 Διαδικασία και πλαίσιο εφαρμογής ΕΚΕ και ESG	49
1.6.1 Αρχές και πεδίο εφαρμογής ΕΚΕ	49
1.6.2 Δείκτες, πλαίσια αναφοράς και αξιολογήσεις ΕΚΕ/ESG	51
1.6.3 Υποχρέωση δημοσιοποίησης μη χρηματοοικονομικών στοιχείων ESG	54
1.6.4 Τεχνητή νοημοσύνη και κριτήρια ESG	58
1.6.5 Αξιολόγηση (rating) ESG των επιχειρήσεων – ο δείκτης ποιότητας ESG	60
1.6.6 Απαιτήσεις για την αξιοπιστία κα το μέλλον του ESG	62
1.7 Προκλήσεις ενσωμάτωσης κι εποπτείας του ESG της επιχειρήσεις – ο ρόλος των διοικητικών συμβουλίων	65
ΜΕΡΟΣ ΙΙ – ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ & ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	70

Κεφάλαιο 2: Προκλήσεις, αναπτυξιακές ευκαιρίες και χαρακτηριστικά του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος	71
2.1 Η αναπτυξιακή εξέλιξη των λιμένων	71
2.2 Παγκόσμιες τάσεις, προκλήσεις και αναπτυξιακές ευκαιρίες των λιμένων	73
2.2.1 Γεωπολιτικές, οικονομικές και δημογραφικές εξελίξεις	73
2.2.2 Εξελίξεις στο ναυτιλιακό τομέα	78
2.2.3 Τεχνολογικές προκλήσεις	86
2.2.4 Περιβαλλοντικές προκλήσεις	87
2.3 Χαρακτηριστικά και δυνατότητες προσαρμογής του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος	99
2.3.1 Οι Ευρωπαϊκοί λιμένες αποτελούν τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών	99
2.3.2 Οι Ευρωπαϊκοί λιμένες παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλομορφία	101
2.3.3 Διαφοροποίηση ως προς την προσαρμογή των λιμένων στις προκλήσεις	103
2.3.4 Οι Ευρωπαϊκοί λιμένες επιταχυντές της βιώσιμης ανάπτυξης	105
2.3.5 Διακυβέρνηση και απορρύθμιση των λιμένων – ο μεταβαλλόμενος ρόλος των φορέων διαχείρισης λιμένων	107
ΜΕΡΟΣ III – ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΚΕ/ESG ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ	112
Κεφάλαιο 3: Η σημασία της ΕΚΕ/ESG για το λιμάνι του αύριο	113
3.1 Το λιμάνι του αύριο	113
3.2 Το λιμάνι ως αξία	115
3.3 Η σημασία της ΕΚΕ/ESG σε αναδυόμενα θέματα πολιτικής & διαχείρισης των λιμένων	117
3.3.1 Διακυβέρνηση των λιμένων	117
3.3.2 Λιμενική Πολιτική	118
3.3.3 Στρατηγικό κι Επιχειρησιακό Σχεδιασμό	120
3.3.4 Αναπτυξιακό – Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan)	122
3.3.5 Λιμενικές επενδύσεις - χρηματοδότηση	124
3.3.6 Διαχείριση σχέσεων και επίλυση συγκρούσεων συμφερόντων στα λιμάνια	125
3.3.7 Σχέση λιμένα - πόλης	127
Κεφάλαιο 4: Εταιρική ευθύνη στους λιμένες	135
4.1 Εταιρική ευθύνη και δημιουργία αξίας στον λιμενικό τομέα	135
4.1.1 Η ΕΚΕ στη λιμενική βιβλιογραφία	135
4.1.2 Βιωσιμότητα - πέρα από το πράσινο (περιβαλλοντική πτυχή)	136

4.2 Πως εφαρμόστηκε η ΕΚΕ στους λιμένες	140
4.2.1 Στόχοι και προτεραιότητες των Ευρωπαϊκών λιμένων	142
4.2.2 Διακυβέρνηση και λογοδοσία των Ευρωπαϊκών λιμένων	146
4.2.3 Το Παγκόσμιο Πρόγραμμα Βιωσιμότητας Λιμένων (WPSP)	149
 Κεφάλαιο 5: Ενσωμάτωση ΕΚΕ/ESG στο Ελληνικό λιμενικό σύστημα	 168
5.1 Το ελληνικό λιμενικό σύστημα	168
5.1.1 Στρατηγική στόχευση και ενσωμάτωση ΕΚΕ/ESG στην Ελληνική λιμενική βιομηχανία	169
 5.2 Διενέργεια Έρευνας με τίτλο «ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ»	 172
5.2.1 Μεθοδολογία	172
5.2.2 Σχεδιασμός και υλοποίηση έρευνας	172
5.2.3 Αξιολόγηση της εμπειρικής εγκυρότητας	173
5.2.4 Ανάλυση δεδομένων και παρουσίαση αποτελεσμάτων	174
5.2.5 Επισκόπηση των αποκρίσεων και των χαρακτηριστικών λιμένα	174
5.2.6 Αποτελέσματα – συζήτηση	175
 5.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	 187
 Ελληνική Βιβλιογραφία	 196
 Ξένη Βιβλιογραφία	 198
 Παραρτήματα	 216

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1.1: TBL και 3Ps - από το κέρδος στην ευημερία	26
Πίνακας 1.2 Μεταβαλλόμενα χαρακτηριστικά της ΕΚΕ	36
Πίνακας 1.3 Διαφορά μεταξύ ΕΚΕ και ESG	47
Πίνακας 1.4 Η σύνδεση ESG με την κατώτατη γραμμή δεν είναι ορατή	66
Πίνακας 1.5 Βασικά θέματα ESG που δεν συζητούνται στα διοικητικά συμβούλια	68
Πίνακας 2.1: Τα 10 Μεγαλύτερα Ναυτιλιακά Κέντρα Παγκοσμίως	76
Πίνακας 2.2 Συγκέντρωση της αγοράς ναυτιλιακών εταιριών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων	81
Πίνακας 2.3 Πιθανές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στις θαλάσσιες μεταφορές και τους λιμένες	89
Πίνακας 2.4 Κυριότερα 5 λιμάνια της ΕΕ, βάσει προσεγγίσεων (2019) διαφόρων τύπων πλοίων	101
Πίνακας 3.1 Τυπολογία συγκρούσεων μεταξύ δημόσιων – ιδιωτικών συμφερόντων του λιμένα	126
Πίνακας 4.1 Δείκτες διαφάνειας λιμένων - διαθεσιμότητα πληροφοριών στο διαδίκτυο	164
Πίνακας 4.2 Διαθεσιμότητα Εκθέσεων & Αναφορών	165
Πίνακας 4.3 Διαθεσιμότητα Εκθέσεων & Αναφορών ανά μοντέλο διακυβέρνησης λιμένων	166

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1.1 Έρευνα Ηγετών Βιωσιμότητας (2022)	34
Διάγραμμα 1.2 Δημοσιευμένες Εκθέσεις ΕΚΕ ή Βιωσιμότητας παγκοσμίως	58
Διάγραμμα 1.3 Χρήση ΑΙ για τη διερεύνηση του χάσματος μεταξύ ρητορικής και λογοδοσίας δημοσιοποιήσεων ως προς την περιβαλλοντική διάσταση	59
Διάγραμμα 1.4 Χρήση ΑΙ για τη διερεύνηση του χάσματος ως προς την κοινωνική γνωστοποίηση	59
Διάγραμμα 1.5 Διαφορετική στάθμιση των μετρήσεων που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή σε σύνθετες βαθμολογίες ESG μεταξύ των παρόχων αξιολογήσεων MSCI και S&P	62
Διάγραμμα 1.6 Επενδυτές με ενδιαφέρον στο ESG	64
Διάγραμμα 1.7 Οι επενδυτές διχάζονται για το μέλλον του ESG	65
Διάγραμμα 2.1 Ο παγκόσμιος στόλος ανά κύριο τύπο πλοίου (εμπορικά πλοία >100 GT)	79
Διάγραμμα 2.2 Ταχεία αύξηση των εκπομπών CO ₂ από τη διεθνή ναυτιλία	82
Διάγραμμα 2.3 Επιρροή του φορέα διαχείρισης λιμένα στους stakeholders για την επίτευξη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας σε ολόκληρη την περιοχή του λιμένα	105
Διάγραμμα 4.1 Κύριοι αποδέκτες της πολιτικής των λιμένων για την ΕΚΕ	148
Διάγραμμα 4.2 Συσχέτιση των έργων του WPSP με τους ΣΒΑ	155
Διάγραμμα 4.3 Ποσοστό Συμμετοχής γυναικών στο εργατικό δυναμικό των λιμένων 2016-2020	159
Διάγραμμα 4.4 Δημοσιευμένες εκθέσεις (2016 - 2020) - Λιμάνια	160
Διάγραμμα 4.5 Δημοσιευμένες εκθέσεις, λιμένων, με δήλωση ανεξάρτητης διασφάλισης	160

Διάγραμμα 4.6 Υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας στα λιμάνια ανά ήπειρο.....	161
Διάγραμμα 4.7 Η προσέγγιση των λιμένων ως προς την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας.....	161
Διάγραμμα 4.8 Χρήση του προτύπου GRI για την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας.....	162

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 1.1 Κοινωνική ευθύνη κατά CED	21
Σχήμα 1.2 Στάδια εξέλιξης ως προς την εφαρμογή της ΕΚΕ (Visser, 2010) - Ιδία επεξεργασία.....	35
Σχήμα 4.1 Η τριπλή κατώτατη γραμμή του βιώσιμου λιμένα (μόνο) για τη περιοχή δικαιοδοσίας του φορέα διαχείρισης λιμένα	138
Σχήμα 4.2 Βιωσιμότητα ολόκληρης της λιμενικής περιοχής.....	139

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1.1 Η Πυραμίδα της ΕΚΕ του Carroll (CSR Pyramid)	25
Εικόνα 1.2 Σύνδεση ΕΚΕ με ΣΒΑ.....	30
Εικόνα 1.3 Νομοθεσία εστιασμένη στο ESG.....	55
Εικόνα 2.1 Δημογραφική ανάπτυξη	77
Εικόνα 2.2 Μέση συνεισφορά διαφόρων πηγών σε ένα λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων στις εκπομπές ολικών οξειδίων του αζώτου (NOx) και αιωρούμενων σωματιδίων (PM 10).....	94
Εικόνα 2.3 Το δίκτυο ΔΕΔ-Μ.....	100
Εικόνα 2.4 Απεικόνιση της επιρροής και του ρόλου των φορέων διοίκησης των λιμένων εντός του λιμένα και την ευρύτερη περιοχή γύρω από το λιμένα.....	106
Εικόνα 2.5 Ο μεταβαλλόμενος ρόλος των φορέων διαχείρισης των λιμένων.....	109
Εικόνα 3.1 Σχέσεις ισχύος στο πλαίσιο διοίκησης ενός λιμένα εθνικής σημασίας	127
Εικόνα 4.1 Top 10 περιβαλλοντικές προτεραιότητες του λιμενικού τομέα τα τελευταία 25 έτη	143
Εικόνα 4.2 Ομαδοποίηση των ΣΒΑ σύμφωνα με τις προτεραιότητες των λιμένων	155

Εισαγωγή

Χιλιάδες λιμάνια σε ολόκληρο τον κόσμο εξυπηρετούν καθημερινά το θαλάσσιο εμπόριο και τη διεθνή ναυτιλία που αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του παγκόσμιου εμπορίου και την κινητήρια δύναμη της παγκοσμιοποίησης (Bouqhet, 2016). Τα λιμάνια διαχειρίζονται πάνω από το 80% του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, αξίας περίπου 21 τρις δολαρίων, ποσοστά που είναι ακόμα υψηλότερα για τις περισσότερες αναπτυσσόμενες χώρες (UNCTAD, 2021). Περίπου 11 δισεκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων μεταφέρονται με πλοίο κάθε χρόνο σε κάθε γωνιά του πλανήτη (ICS, 2020) και καθιστούν τα λιμάνια πύλες εισόδου με κρίσιμο αντίκτυπο στη λειτουργία της οικονομίας. Για μια οικονομική περιοχή όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση, η ναυτιλία εξυπηρετεί το 74% των συνολικών εξαγωγών και εισαγωγών κατ' όγκο και περίπου το 50% σε αξία (European Commission, 2018).

Η συνεχιζόμενη αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού - αναμένεται να φτάσει τα 8,5 δισεκατομμύρια μέχρι το 2030 (UN, 2021) με αυξητική τάση του ΑΕΠ τα τελευταία δέκα χρόνια – μέσο όρο 3% ετησίως (Statista, 2021), σημαίνει ότι όλες οι βιομηχανίες πρέπει να συμβαδίσουν με υψηλότερες απαιτήσεις και κατά συνέπεια περισσότερα φορτία και προϊόντα να διακινηθούν σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό σημαίνει επίσης, αύξηση της ναυτιλιακής ζήτησης και ανάγκη ανάπτυξης και αναβάθμισης της ποιότητας των λιμενικών υπηρεσιών και υποδομών, κάτι που μεταξύ άλλων, θα μείωνε πάνω από 4% και το παγκόσμιο μέσο κόστος των θαλάσσιων μεταφορών (UNCTAD, 2021).

Η ικανότητα της ναυτιλίας να προσφέρει οικονομικές και αποτελεσματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων (Storford, 2009) την τοποθετεί στο επίκεντρο της παγκόσμιας οικονομίας και καθοριστικό ρόλο σε αυτή τη διαδικασία διαδραματίζουν τα λιμάνια, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο κρίκο των εξαιρετικά εξελιγμένων αλυσίδων εφοδιαστικής που έχει αναπτύξει ο κλάδος και λειτουργούν ως κόμβοι του παγκόσμιου εμπορίου.

Οι λιμένες παρέχουν κρίσιμες λειτουργίες στις επιχειρήσεις και την κοινωνία στους τομείς των μεταφορών, της βιομηχανίας και του εμπορίου (Ibrahimi, 2017). Ακόμα και στους χειρότερους κλυδωνισμούς, όπως πρόσφατα με την επέλαση της πανδημίας Covid-19 και τη Ρωσική εισβολή στην Ουκρανία, η ναυτιλία και τα λιμάνια βρίσκονταν στην πρώτη γραμμή των μεταφορών, διατηρώντας τη συνεχή παροχή αγαθών, ιατρικών εφοδίων, ενέργειας και πρώτων υλών παγκοσμίως (UNCTAD, 2020).

Επίσης, τα λιμάνια έχουν κρίσιμο ρόλο ως συνεκτικός κρίκος και δημιουργοί οικοσυστήματος της κοινότητας με στόχο να συνδυάσουν τα θαλάσσια και αστικά συμφέροντα και την εφαρμογή στρατηγικών στις προκλήσεις της ψηφιακής και πράσινης μετάβασης (Hein & Schubert, 2020). Ενσωματωμένοι στα επιχειρησιακά και θεσμικά συστήματα μιας χώρας, οι λιμένες προσελκύουν δραστηριότητες που προσθέτουν αξία, όπως περιουσιακά στοιχεία, υποδομές, συστήματα, δίκτυα ή διαδικασίες, αλλά επίσης χρησιμεύουν ως περιφερειακά κέντρα απασχόλησης, προσφέροντας θέσεις εργασίας σε πάνω από το 10% - και σε λίγες περιπτώσεις πάνω από το 20% - του απασχολούμενου πληθυσμού στις γύρω κοινότητες (Havermaet et al., 2021). Με βάση τις κρίσιμες λειτουργίες τους, τα λιμάνια πρέπει να διασφαλίσουν την επιχειρηματική τους συνέχεια, επειδή οι

κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις σε περίπτωση αποτυχίας, διαταραχής ή διακοπής λειτουργίας είναι τεράστια.

Οι διαφορετικοί τύποι πλοίων, τα επιχειρησιακά προφίλ, τα μεταφερόμενα φορτία, τα καύσιμα που καταναλώνονται, τα χρησιμοποιούμενα υλικά, οι ρυθμίσεις και τα συστήματα ελέγχου καθιστούν τα πλοία ιδιαίτερα πολύπλοκα συστήματα που οι λιμένες καλούνται να εξυπηρετήσουν με έναν ασφαλή, αποδοτικό και περιβαλλοντικά φιλικό τρόπο, προκαλώντας αντίστοιχα την ανάγκη νέων επενδύσεων και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ωστόσο, αν και οι δια θαλάσσης μεταφορές θεωρούνται το πιο αξιόπιστο και περιβαλλοντικά φιλικό μέσο, έχοντας τις χαμηλότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, ανά μεταφερόμενη μονάδα φορτίου, σε σχέση με τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές, οι εκπομπές τους είναι πολύ σημαντικές και η ρύπανση που προέρχεται από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας έχει βαθιές επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα και των υδάτων και στη βιοποικιλότητα των θαλάσσιων και παράκτιων περιοχών, ενώ η κλιματική αλλαγή και άλλα προβλήματα γίνονται ολοένα και πιο σοβαρά (IPCC, 2021). Το μέγεθος και το εύρος των λιμενικών λειτουργιών που συνδέεται με τη διακίνηση φορτίων, τη συνδεσιμότητα με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών, την εφοδιαστική και τη διανομή, τις βιομηχανικές δραστηριότητες και την παραγωγή ή τη διανομή ενέργειας, δημιουργεί σημαντικές κοινωνικές και περιβαλλοντικές εξωτερικότητες. Σε μια προσπάθεια μετριασμού και εξισορρόπησης των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών εξωτερικών επιδράσεων που προκαλούν οι λιμένες, η βιωσιμότητα των λιμένων καθίσταται ολοένα και πιο σημαντική ως βασική προτεραιότητα. Στο πλαίσιο μιας βιώσιμης αναπτυξιακής λειτουργίας, έχει γίνει πρωταρχική εστίαση των λιμένων η εστίαση στην προστασία του περιβάλλοντος και της κοινότητας στην οποία λειτουργούν.

Στην ίδια βάση, οι υποδομές και οι δραστηριότητες της λιμενικής βιομηχανίας έχουν σημαντικές επιπτώσεις και στις τρεις διαστάσεις της βιωσιμότητας (οικονομία – κοινωνία – περιβάλλον) και υψηλό αντίκτυπο στην επίτευξη των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) της Ατζέντα 2030 των Ηνωμένων Εθνών. Την ίδια στιγμή που η απώλεια βιοποικιλότητας, η διατάραξη του οικοσυστήματος μαζί με τη κλιματική αλλαγή και τη ρύπανση θα υπονομεύσουν τη παγκόσμια προσπάθεια στο 80% των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης, καθιστώντας ακόμη πιο δύσκολο να αναφερθεί πρόοδος στους στόχους για τη μείωση της φτώχειας, της πείνας, την υγεία, το νερό και τις πόλεις επηρεάζοντας την παγκόσμια ευημερία και ασφάλεια και απειλούν την ανθρώπινη υγεία (UNEP, 2021).

Ταυτόχρονα, οι λιμένες βρίσκονται στην καλύτερη θέση για να αναλάβουν ηγετικό ρόλο συμβάλλοντας στην επίτευξη των ΣΒΑ, λόγω του ευρύτερου ρόλου τους στην κοινωνία και της σημαντικής συμβολής τους στην εθνική και παγκόσμια οικονομία ως κρίσιμοι κόμβοι στην παγκόσμια αλυσίδα εφοδιαστικής (UNCTAD, 2022b). Ειδικότερα ενόψει προσαρμογής τους σε νέες απαιτήσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές και της ανάγκης να αποδώσουν σε σύνθετους ρόλους, ως μελλοντικοί κόμβοι κυκλικής οικονομίας, ανανεώσιμης ενέργειας και γαλάζιας οικονομίας. Οι λιμένες, ως μοναδική διασύνδεση μεταξύ ξηράς και θάλασσας, είναι θεμελιώδους σημασίας για τη γαλάζια οικονομία, τη στρατηγική διαχείριση και τη βιώσιμη χρήση των πόρων του θαλάσσιου χώρου. Οι λιμένες έχουν την ευκαιρία όχι απλώς να συμβάλουν στην παγκόσμια οικονομία, αλλά να τη μετασχηματίσουν. Μια βιώσιμη λιμενική λειτουργία που θα καθοδηγείται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας, καθαρότερες υποδομές και ένα ανθεκτικό μέλλον.

Υπό αυτό το πρίσμα οι κυβερνήσεις, οι ρυθμιστικές αρχές και οι κεντρικές τράπεζες συνειδητοποίησαν ότι πρέπει να υποστηρίξουν την πράσινη ναυτιλία και τους λιμένες, ώστε η ανάπτυξη, ο εκσυγχρονισμός και η προσαρμογή τους, εκτός από την οικονομική απόδοση να είναι σε ισορροπία με την κοινωνική ανάπτυξη και το περιβάλλον (Oh et al. 2018, Hossain et al. 2021 και Kim & Chiang 2017), ώστε να διαδραματίσουν ουσιαστικό ρόλο και να συμβάλουν στην βιώσιμη ανάπτυξη.

Αν και τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά ζητήματα μεταξύ των λιμένων δεν αποτελούν νέο θέμα, η συνολική απορρύθμιση που χαρακτήρισε τη λιμενική βιομηχανία τις τελευταίες δεκαετίες έχει σίγουρα αυξήσει την αξία που συνδέεται με την ανάπτυξη της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης μεταξύ των φορέων διοίκησης των λιμένων. Ο τρόπος με τον οποίο οι φορείς διοίκησης των λιμένων διαχειρίζονται τις αρνητικές επιπτώσεις των λιμενικών δραστηριοτήτων είναι το αποτέλεσμα της εταιρικής ευθύνης τους. Παράλληλα, οι επιπτώσεις αυτές διαμορφώνουν την εταιρική κοινωνική ευθύνη των λιμένων, η οποία θεωρείται αναπόσπαστο μέρος της εταιρικής στρατηγικής και επηρεάζει τη δημιουργία αξίας στον λιμενικό τομέα.

Τις τελευταίες δεκαετίες, η εταιρική κοινωνική ευθύνη έχει εξελιχθεί από μια στενή και συχνά περιθωριοποιημένη έννοια σε μια σύνθετη και πολύπλευρη έννοια, που απασχόλησε έντονα και συνεχίζει να απασχολεί την ακαδημαϊκή κοινότητα, τις επιχειρήσεις και την πολιτική. Τέσσερις ισχυρές κινητήριες δυνάμεις καθιέρωσαν και εδραίωσαν την εταιρική κοινωνική ευθύνη, από τη δεκαετία του 1990 και συνεχίζουν μέχρι σήμερα: η παγκοσμιοποίηση, η θεσμοθέτηση, η συμφιλίωση με την κερδοφορία και η ακαδημαϊκή διάδοση (Carroll, 2015a).

Σήμερα, οι εταιρείες είναι πιο ισχυρές από ποτέ και μαζί με την εξουσία έρχεται η ευθύνη για τη δική τους συμπεριφορά απέναντι στους ανθρώπους, την κοινότητα και το περιβάλλον. Κορυφαίες εταιρείες παγκοσμίως αναγνωρίζουν ότι, πέραν των χρηματοοικονομικών κεφαλαίων, πρέπει να διαχειρίζονται επιμελώς το ανθρώπινο, το φυσικό, και το κοινωνικό κεφάλαιο. Εταιρείες που βελτιώνουν τις επιδόσεις τους σε ουσιαστικά θέματα περιβάλλοντος, κοινωνίας και εταιρικής διακυβέρνησης (ESG) για τον κλάδο στον οποίο δραστηριοποιούνται, βελτιώνουν την πρόσβαση τους σε κεφάλαια, τη δέσμευση των εργαζομένων τους, την ικανοποίηση των πελατών τους και τις σχέσεις τους με την κοινωνία και τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Ιδιαίτερα την τελευταία δεκαετία, το ενδιαφέρον για την εταιρική κοινωνική ευθύνη αυξάνεται όσο αυξάνονται, οι τάσεις εταιροποίησης, εμπορευματοποίησης και απομόνωσης των λιμενικών περιοχών, η παγκόσμια ανησυχία που σχετίζεται με την κλιματική αλλαγή αλλά και η κινητοποίηση των πολιτών στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του ναυτιλιακού τομέα και των λιμένων (Lai et al., 2013). Ιδίως στους λιμένες, που ενώ λειτουργούν ως μοχλός ανάπτυξης και απασχόλησης, σε τοπικό, περιφερειακό όσο και σε εθνικό επίπεδο, την ίδια στιγμή συγκεντρώνουν την ολοένα και αυξανόμενη προσοχή και την επιφύλαξη των τοπικών κοινοτήτων. Η αντιμετώπιση των κοινωνικών και περιβαλλοντικών ανησυχιών των πολιτών έχει γίνει η "άδεια λειτουργίας" πολλών λιμένων.

Τάσεις και προκλήσεις που σχετίζονται με την αγορά και την κοινωνία, συνυφασμένες τόσο με το εσωτερικό όσο και με το εξωτερικό περιβάλλον λειτουργίας των λιμένων, έχουν δημιουργήσει ένα

εξαιρετικά αβέβαιο και πολύπλοκο περιβάλλον για τα λιμάνια σηματοδοτώντας ότι το λιμάνι του σήμερα δεν είναι το λιμάνι του αύριο. Οι στρατηγικές των λιμένων πάντα ήταν μια δύσκολη πράξη εξισορρόπησης και έχει γίνει ακόμη πιο περίπλοκη τώρα που το εξωτερικό περιβάλλον αλλάζει με ολοένα και ταχύτερους ρυθμούς. Σε αυτό το πλαίσιο, οι φορείς διαχείρισης των λιμένων διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο, ως συντονιστές και διαμεσολαβητές, ώστε όλοι οι φορείς που δραστηριοποιούνται στο λιμένα να ευθυγραμμίσουν τις ατζέντες, τους στόχους και τα σχέδιά τους, ώστε να μεγιστοποιηθεί ο αντίκτυπος κάθε «πράσινης» πρωτοβουλίας. Η λήψη αποφάσεων και στρατηγικών επιλογών είναι σημαντικό πλέον να γίνεται βάσει στοιχείων που μετασχηματίζουν τη λιμενική βιομηχανία στο σύνολό της, ως εκ τούτου, αυξάνεται η ανάγκη για εστίαση στη βιωσιμότητα, τη συνεργασία και την ευαισθητοποίηση της λιμενικής κοινότητας.

Δεδομένης της μορφολογίας της ελληνικής επικράτειας, παρουσιάζει ειδικό ενδιαφέρον η βιώσιμη λειτουργία και ανάπτυξη του εθνικού λιμενικού μας συστήματος και το πως η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη (ΕΚΕ) και η εφαρμογή κριτηρίων ESG θα μπορούσε να προσδώσει προστιθέμενη αξία σε αυτό.

Έχοντας αυτά υπόψη, σκοπός της εργασίας είναι, καταρχήν, να αποτυπώσει τις τάσεις, τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που αντιμετωπίζει ο λιμενικός τομέας, ενόψει του 2030, σε ευρωπαϊκό και κατ'επέκταση σε εθνικό επίπεδο, και, στη συνέχεια να διερευνήσει την αντίληψη, τον βαθμό ετοιμότητας βιωσιμότητας και την εφαρμογή στρατηγικών και πρακτικών εταιρικής ευθύνης στους λιμένες γενικά, και ειδικότερα στους ευρωπαϊκούς και ελληνικούς.

Καθώς στα επόμενα κεφάλαια θα ασχοληθούμε με την εφαρμογή της ΕΚΕ στα λιμάνια κρίνεται απαραίτητο να διερευνηθεί σε βάθος η έννοια της ΕΚΕ και ο ρόλος των λιμένων στην επίτευξη των Στόχων της Βιώσιμης Ανάπτυξης. Στο πλαίσιο των ανωτέρω η παρούσα εργασία αποτελείται συνολικά από πέντε κεφάλαια και χωρίζεται νοητά σε τρία μέρη. Το πρώτο μέρος καλύπτει την έννοια και την μέχρι σήμερα εφαρμογή της ΕΚΕ/ESG γενικά, το δεύτερο μέρος παρουσιάζει βασικά χαρακτηριστικά και ιδιομορφίες του λιμενικού τομέα και ειδικότερα του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος. Το τρίτο μέρος αναλύει την εφαρμογή της ΕΚΕ/ESG στο λιμενικό τομέα και αξιολογεί το βαθμό ενσωμάτωσης της ΕΚΕ/ESG στο Ελληνικό λιμενικό σύστημα. Η διερεύνηση και ανάλυση του θέματος στηρίχθηκε σε δύο τρόπους έρευνας: στη βιβλιογραφική έρευνα και στην διεξαγωγή συνεντεύξεων μέσω δομημένου ερωτηματολογίου.

Πιο συγκεκριμένα:

Στο κεφάλαιο 1, παρουσιάζεται η έννοια της ΕΚΕ και η εξέλιξη του εννοιολογικού πλαισίου εφαρμογής της μέχρι σήμερα, μαζί με σημαντικά γεγονότα που διαμόρφωσαν τις κοινωνικές προσδοκίες όσον αφορά την εταιρική συμπεριφορά. Αναλύονται αντικρουόμενες προσεγγίσεις στο θέμα της ΕΚΕ, ο αντίκτυπος και τα οφέλη της στις ίδιες τις επιχειρήσεις και την κοινωνία, καθώς και η ανάγκη εξάλειψης του greenwashing και της υπερβολής των πράσινων διαπιστευτηρίων. Παρουσιάζεται η ανάγκη για τη μετάβαση σε μια μετασχηματιστική ΕΚΕ μέσα από συγκρίσιμες μετρήσεις ενός καθολικού συνόλου δεικτών αναφοράς ΕΚΕ/ESG/ΣΒΑ, ώστε όλες οι προσπάθειες να ευθυγραμμίζονται με την «Ατζέντα 2030» των Ηνωμένων Εθνών για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Αναφέρεται συνοπτικά, η γεωγραφική εφαρμογή της ΕΚΕ και η περίπτωση της Ελλάδας και αποτυπώνεται η ανάγκη για τη δέσμευση των επιχειρήσεων στην ΕΚΕ σε περιόδους κρίσεων, και, για

τη διαμόρφωση κατάλληλων πολιτικών και πλαισίων αναφοράς EKE/ESG για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και τις δημόσιες επιχειρήσεις και οργανισμούς. Στη συνέχεια, περιγράφεται η διαδικασία εφαρμογής, τα πλαίσια αναφοράς, οι αξιολογήσεις και οι προκλήσεις για την αξιοπιστία και το μέλλον της EKE/ESG με την προσπάθεια να επικεντρώνεται στην επίτευξη μεγαλύτερης σύγκλισης και διαφάνειας σε ότι αφορά τους κώδικες δεοντολογίας και συμπεριφοράς, τα πρότυπα διαχείρισης, την σύνταξη εκθέσεων και την σύγκριση των αποτελεσμάτων, την επισήμανση (label) και τις κοινωνικά υπεύθυνες επενδύσεις. Τέλος, παρουσιάζεται πως κανονισμοί και πολιτικές οδηγούν σταδιακά στην υποχρεωτική υποβολή εκθέσεων ESG, και τον καθορισμό παγκόσμιων προτύπων ESG φέρνοντας ένα βήμα πιο κοντά τη σύνδεση μεταξύ ESG (μη χρηματοοικονομικών) και χρηματοοικονομικών αναφορών. Παρά τις προκλήσεις και τις επικρίσεις για την EKE και τα ESG, η EKE/ESG παραμένει μια ισχυρή δύναμη που θα συνεχίσει να εξελίσσεται με εστίαση την επίτευξη μακροπρόθεσμης αξίας.

Στο Κεφάλαιο 2, επιχειρείται μια περιγραφή ορισμένων κομβικών στοιχείων στην αναπτυξιακή εξέλιξη των λιμένων. Παρουσιάζονται παγκόσμιες τάσεις και μετατοπίσεις στην παγκόσμια παραγωγή και το διεθνές εμπόριο, που επηρεάζουν τον όγκο του εμπορίου, τα διηπειρωτικά εμπορικά πρότυπα, ιδιαίτερα των εμπορευματοκιβωτίων, διαμορφώνουν τον τομέα της ναυτιλίας και των εφοδιαστικών αλυσίδων, και έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην ευρωπαϊκή λιμενική βιομηχανία και κατά συνέπεια στο εθνικό λιμενικό μας σύστημα. Περιγράφονται εξελίξεις σε θέματα γεωπολιτικά, οικονομικά, θεσμικά, τεχνολογικά και περιβαλλοντικά που δημιουργούν προκλήσεις και ευκαιρίες, και επηρεάζουν το μέλλον και τον τρόπο λειτουργίας των λιμένων, αλλά και τη δυνατότητα να επιτελέσουν το ρόλο του επιταχυντή στην επίτευξη των ΣΒΑ και της βιώσιμης ανάπτυξης. Γίνεται επίσης, μια συνοπτική περιγραφή του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος, αποτυπώνοντας χαρακτηριστικά και δυνατότητες του, έχοντας υπόψη την ποικιλομορφία, την εσωτερική οργάνωση και τις ριζικές αλλαγές που έχουν υποστεί στη διακυβέρνησή τους οι ευρωπαϊκοί και ελληνικοί εμπορικοί λιμένες. Οι προκλήσεις και οι ευκαιρίες της ευρωπαϊκής λιμενικής βιομηχανίας διαμορφώνουν τις νέες προοπτικές για την επίτευξη της βιωσιμότητας των λιμένων και των κοινοτήτων τους.

Στο Κεφάλαιο 3, αναλύεται πως οι νέες απαιτήσεις βιωσιμότητας και οι εξελίξεις στο εξωτερικό και το εσωτερικό περιβάλλον λειτουργίας των λιμένων που αναλύθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια, μετασχηματίζουν τη λιμενική λειτουργία, επηρεάζοντας το ίδιο το πλαίσιο διαχείρισης των λιμένων, και καθιστούν το ρόλο των φορέων διαχείρισης των λιμένων του αύριο, ακόμα πιο πολύπλοκο και σύνθετο. Αναδεικνύεται η σημασία της EKE/ESG σε αναδυόμενα θέματα λιμενικής πολιτικής και διαχείρισης και επισημαίνεται η αναγκαιότητα της στρατηγικής ενσωμάτωσης της EKE/ESG στην επιχειρησιακή λειτουργία των λιμένων, προκειμένου να στηρίζονται οι αναπτυξιακές τους επιλογές, βάσει πραγματικών στοιχείων, ισορροπώντας την οικονομική ανάπτυξη με σεβασμό στο περιβάλλον και προς όφελος της κοινωνίας. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ανάγκη της κοινωνικής ενσωμάτωσης των λιμένων και της εξεύρεσης νέων συνεργειών μεταξύ λιμένα και πόλης και παρατίθεται, μέσα από δέκα στόχους, η Ατζέντα για το 2030 της Διεθνούς Ένωσης Πόλεων και Λιμένων (AIVP) που επικεντρώνεται στις βιώσιμες πόλεις - λιμάνια.

Στο Κεφάλαιο 4 παρουσιάζεται η αντίληψη για την εταιρική ευθύνη και τη δημιουργία αξίας στο λιμενικό τομέα και παρατίθεται το πεδίο, οι διαστάσεις και το πλαίσιο εφαρμογής της EKE στους

λιμένες. Από τα ευρήματα της επισκόπησης της βιβλιογραφίας όσον αφορά τη βιωσιμότητα και την ΕΚΕ στους λιμένες, προκύπτει ότι η κοινωνική διάσταση έχει διερευνηθεί λιγότερο από τις άλλες δυο διαστάσεις και ότι η ΕΚΕ στο λιμενικό τομέα δεν έχει λάβει σημαντική προσοχή ούτε σε ακαδημαϊκό ούτε σε επιχειρηματικό επίπεδο. Περιπτώσιολογικές μελέτες καταδεικνύουν ότι τα λιμάνια τείνουν να αναπαράγουν τις περιβαλλοντικές στρατηγικές αλλά και τις στρατηγικές ΕΚΕ των μεγαλύτερων λιμένων στο κόσμο, μέσα από μιμητικές πρακτικές, χωρίς απαραίτητα να ενσωματώνουν πραγματικά τις δράσεις ΕΚΕ στη στρατηγική τους. Παρατίθενται επίσης, οι στόχοι, οι προτεραιότητες και οι επιδόσεις διαφάνειας και λογοδοσίας των ευρωπαϊκών λιμένων σε σχέση με τις τρεις διαστάσεις της βιωσιμότητας, σύμφωνα με πρόσφατες Εκθέσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO). Παρουσιάζονται συνοπτικά οι δεσμεύσεις που έχει αναλάβει η διεθνής λιμενική κοινότητα για να συμβάλει στην ενσωμάτωση των 17 ΣΒΑ των Ηνωμένων Εθνών στη λιμενική λειτουργία και αποτυπώνονται οι προσεγγίσεις, οι προτεραιότητες και οι θεματικοί τομείς ενδιαφέροντος των λιμένων για την επίτευξη των ΣΒΑ, σύμφωνα με το χαρτοφυλάκιο έργων του Παγκόσμιου Προγράμματος Βιωσιμότητας Λιμένων (WPSP) και την πρώτη Έκθεση Βιωσιμότητας του WPSP που περιλαμβάνει όλες τις πρωτοβουλίες βιωσιμότητας που δηλώνει η λιμενική κοινότητα. Από τις πρωτοβουλίες ΕΚΕ που αναπτύσσουν οι λιμένες παγκοσμίως προκύπτει ότι η ευρύτερη προσέγγισή τους, στο πλαίσιο συμβολής τους στους Στόχους της Ατζέντα 2030, είναι Φιλανθρωπική, Εμπορική ή Υβριδική. Αν και κάποια από τα κορυφαία ευρωπαϊκά λιμάνια έχουν ήδη ενσωματώσει υπεύθυνες πρακτικές ΕΚΕ/ESG, υποβάλουν Εκθέσεις Βιωσιμότητας και λογοδοτούν στα ενδιαφερόμενα μέρη τους και το κοινό, εκτιμάται ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο κυριαρχεί μια τάση μιμητισμού χωρίς την ουσιαστική αλληλεπίδραση των εμπλεκόμενων μερών. Παρέχονται στοιχεία από την υποβολή εκθέσεων ΕΚΕ ή βιωσιμότητας από τους λιμένες σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, και μέσα από ευρήματα σχετικών μελετών, επισημαίνονται τα κύρια οφέλη και τα εμπόδια, όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας στο λιμενικό τομέα, η διαφάνεια και η διαθεσιμότητα πληροφοριών, Εκθέσεων και Αναφορών στο διαδίκτυο και ειδικότερα η διαθεσιμότητα δημόσιων απολογισμών ΕΚΕ/ESG.

Στο Κεφάλαιο 5 γίνεται μια συνοπτική παρουσίαση του ελληνικού λιμενικού συστήματος και των εποπτικών του φορέων, σηματοδοτώντας την ύπαρξη δυο αναπτυξιακών ταχυτήτων, μεταξύ των Οργανισμών Λιμένα Α.Ε. - ανάμεσα στα δύο (2) μεγάλα ιδιωτικοποιημένα λιμάνια, Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, και των υπόλοιπων έντεκα (11) περιφερειακών λιμένων που δεν έχουν, μέχρι σήμερα, ιδιωτικοποιηθεί. Αποτυπώνεται, η έλλειψη μιας επίσημα διατυπωμένης εθνικής λιμενικής πολιτικής και αβεβαιότητα ως προς τη λιμενική διακυβέρνηση και την υλοποίηση των αναγκών λιμενικών επενδύσεων. Ο μικρός βαθμός ενσωμάτωσης της ΕΚΕ/ESG στην ασκούμενη πολιτική και τη στρατηγική στόχευση σε σχέση με τη βιώσιμη ανάπτυξη των λιμένων, σε συνδυασμό με την απουσία μιας ευρύτερης εθνικής στρατηγικής για την κατανόηση και την εφαρμογή της έννοιας της ΕΚΕ στις ελληνικές επιχειρήσεις γενικά, προϊδεάζουν ότι η εφαρμογή της ΕΚΕ/ESG στην ελληνική λιμενική βιομηχανία στην καλύτερη περίπτωση βρίσκεται σε σχετικά «αρχικό» στάδιο.

Από την επισκόπηση της βιβλιογραφίας στο θέμα της βιωσιμότητας και της ΕΚΕ/ESG στο λιμενικό τομέα προκύπτει ότι δεν υφίσταται ή δεν είναι διαθέσιμη κάποια μελέτη που να αφορά τα ελληνικά λιμάνια. Έχοντας ήδη παρουσιάσει το ευρύτερο πλαίσιο, ως προς την αντίληψη του βιώσιμου λιμένα και την εφαρμογή δράσεων ΕΚΕ στους ευρωπαϊκούς λιμένες, παρουσιάζει ενδιαφέρον να συλλεχθούν αντίστοιχα στοιχεία για το ελληνικό λιμενικό σύστημα. Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα

στοιχεία μη χρηματοοικονομικής επίδοσης των ελληνικών λιμένων, που θα μπορούσαν να αποτελέσουν μια πρώτη βάση για συγκριτική αξιολόγησή τους σε θέματα ESG, επιλέχθηκε η διενέργεια έρευνας στα δεκατρία (13) λιμάνια που έχουν ήδη εταιροποιηθεί ως Οργανισμοί Λιμένα Ανώνυμες Εταιρίες με τη μέθοδο της αυτό-αξιολόγησης.

Τα τελικά συμπεράσματα της διπλωματικής εργασίας και κατευθύνσεις για περαιτέρω έρευνα παρουσιάζονται στο τέλος του Κεφαλαίου 5.

ΜΕΡΟΣ Ι – ΕΝΝΟΙΑ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΚΕ/ESG

Κεφάλαιο 1: Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη

Ως μια έννοια σχετικά καινούργια η ΕΚΕ εξελίχθηκε και επαναπροσδιορίστηκε, αντανakλώντας το διαφορετικό βαθμό ανάπτυξης και κουλτούρας της κάθε εποχής και της κάθε χώρας. Αυτός είναι και ο λόγος που μέχρι σήμερα υπήρξαν πολλές διαφορετικές προσεγγίσεις και ορισμοί της ΕΚΕ (Wood, 1991). Αν και διαχρονικό στοιχείο σύγκλισης όλων των προσεγγίσεων είναι ο εθελοντικός χαρακτήρας της ΕΚΕ, παρά τις αναρίθμητες ερευνητικές μελέτες που έχουν διεξαχθεί τον τελευταίο μισό αιώνα, ακόμη δεν υπάρχει ένας καθολικός ορισμός της ΕΚΕ (Chen & Fan, 2011).

Στην επόμενη ενότητα παρουσιάζεται η εξέλιξη της έννοιας της ΕΚΕ μαζί με γεγονότα που έπαιξαν ρόλο στη διαμόρφωση των κοινωνικών προσδοκιών όσον αφορά την εταιρική συμπεριφορά. Λόγω της ποικιλομορφίας των ορισμών της ΕΚΕ παρατίθενται επιλεκτικά μόνο κάποιοι ορισμοί από διεθνείς οργανισμούς κι ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα.

1.1 Επισκόπηση κι εξέλιξη του εννοιολογικού πλαισίου της ΕΚΕ

Η έννοια της ΕΚΕ μπορεί να ανιχνευθεί στα μέσα, έως τα τέλη του 1800, με τις ανακατατάξεις και τις ραγδαίες μεταβολές που οδήγησαν στην "εκβιομηχάνιση" της κοινωνίας. Η σύγχρονη έννοια της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης εμφανίστηκε στις αρχές του 20ου αιώνα, όταν οι εταιρίες θεωρήθηκαν και επικρίθηκαν ευρέως ως πολύ μεγάλες, πολύ ισχυρές και με μονοπωλιακές τάσεις.

Μέχρι τη δεκαετία του 1950 η φιλανθρωπία ήταν το μοναδικό στοιχείο κοινωνικής προσφοράς των επιχειρήσεων μέσα από περιστασιακές δράσεις και πρωτοβουλίες κυρίως για την υποστήριξη μεγάλων κοινωφελών οργανισμών. Η ιδέα της ΕΚΕ μπορεί να εντοπιστεί στη δεκαετία του 1930 με τις πρώτες συζητήσεις να περιορίζονται εντός μιας μικρής ομάδας ακαδημαϊκών (Dodd, 1932, Chester, 1938, Clark, 1939), ωστόσο στη σύγχρονη διαμόρφωσή της, η ΕΚΕ εξελίσσεται από τη δεκαετία του 1950 και μετά. Επίσημα, η ΕΚΕ συζητιέται για πρώτη φορά ευρέως το 1953 με το βιβλίο ορόσημο του HR. Bowen «*Social Responsibilities of the Businessman*», που τον κατέστησε ως τον πατέρα της ΕΚΕ. Στο βιβλίο του αναφέρεται στην ΕΚΕ ως τις «**υποχρεώσεις των επιχειρηματιών**» ώστε να ακολουθούν τους στόχους και τις αξίες της κοινωνίας και να παράγουν όχι μόνο οικονομικά αγαθά αλλά και κοινωνικά. Από τους πρώτους επικριτές της έννοιας της ΕΚΕ, ο Levitt (1958) υποστήριξε ότι η μακροπρόθεσμη μεγιστοποίηση του κέρδους είναι ο μόνος κυρίαρχος στόχος των επιχειρήσεων, τόσο στην πράξη, όσο και στη θεωρία. Την ίδια περίοδο, στις ΗΠΑ η ΕΚΕ εμφανίζεται ως ένα νέο μοντέλο διαχείρισης, σύμφωνα με το οποίο η βιωσιμότητα των επιχειρήσεων εξασφαλιζόταν μέσω της επανεπένδυσης μέρους των κερδών τους στην κοινωνία.

Η ΕΚΕ τη δεκαετία του 1960 συνδέεται με την «**επιχειρηματική ηθική**», μέσω των δράσεων που αναπτύσσουν αμερικάνικες επιχειρήσεις στην Ασία και την Αφρική, διατηρώντας ως τρόπο δράσης τη φιλανθρωπία που επεκτείνεται και σε τομείς όπως την υγεία, τον πολιτισμό και τις τέχνες. Στην αρχή αυτής της δεκαετίας, η ΕΚΕ ενισχύεται ως ιδέα μέσα από την κριτική της Rachel Carson (1962) για τη χημική βιομηχανία στο "Silent Spring" που βοήθησε στη γέννηση του περιβαλλοντικού κινήματος.

Την ίδια εποχή ο όρος «**κοινωνική ευθύνη**» αποκτά εξέχουσα θέση στις ακαδημαϊκές συζητήσεις όταν από το 1962 ο νομπελίστας οικονομολόγος Milton Friedman στο δοκίμιο του «*The Social Responsibility of Business Is to Increase Its Profits*» - και περισσότερο το 1970 με τη δημοσίευσή του -επέκρινε τους υποστηρικτές της ΕΚΕ, διατυπώνοντας την άποψη ότι πρωταρχικός στόχος και ευθύνη μιας επιχείρησης δεν είναι η ευημερία της κοινωνίας αλλά η επιβίωσή της ως κερδοφόρα οντότητα, ανεξάρτητα από το πόσο κοινωνικά υπεύθυνη (ή ανεύθυνη) είναι (θεωρία των μετόχων). Μεγάλο μέρος του έργου του Friedman επικεντρώνεται στην έννοια της φιλανθρωπίας, απ' όπου προέρχεται η ΕΚΕ, αναγνωρίζοντας ότι η μόνη ευθύνη που έχει μια επιχείρηση είναι να συμμορφώνεται με τους νόμους και μοναδική εκδήλωση κοινωνικής υπευθυνότητας η δημιουργία κερδών για τους μετόχους της (Friedman, 1962, 1970). Αυτή η προσέγγιση θεωρούσε τις δραστηριότητες ΕΚΕ ως ακατάλληλη χρήση των πόρων της εταιρίας που θα είχε ως αποτέλεσμα την αδικαιολόγητη δαπάνη χρημάτων για το γενικό κοινωνικό συμφέρον. Η άποψη αυτή, απέκτησε σημαντική έλξη έως και τη δεκαετία του 1980 επηρεάζοντας τον τομέα της πολιτικής και των επιχειρήσεων, ενώ παραμένει σημείο πόλωσης έως σήμερα.

Το αντιπολεμικό συναίσθημα κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1960, διαμαρτυρίες για ένα καθαρό και βιώσιμο περιβάλλον και ο εορτασμός της πρώτης Ημέρας της Γης το 1970 προδιαγράψαν το νέο πλαίσιο που θα επηρέαζε την εταιρική συμπεριφορά και θα δημιουργούσε πρόσθετες ευθύνες για τις εταιρίες. Διάφορες θεωρίες αναπτύχθηκαν τη δεκαετία του 1970 από μελετητές της ΕΚΕ, που διαπίστωναν ότι αποτελεί υποχρέωση των επιχειρήσεων, παρά φιλανθρωπία, η βοήθεια προς την κοινωνία προκειμένου να εκπληρώνει βασικούς στόχους της. Σημαντική ήταν επίσης η εισαγωγή μιας πρώιμης προσέγγισης των ενδιαφερόμενων μερών, καθώς στον προσδιορισμό της ΕΚΕ γίνεται αναφορά σε μια «πολλαπλότητα συμφερόντων» των επιχειρήσεων (Johnson, 1971), αυτών δηλαδή που επηρεάζονται από τις δραστηριότητες της επιχείρησης, ήτοι εργαζομένων, μετόχων, πελατών και καταναλωτών, προμηθευτών και των κοινοτήτων που λειτουργούν.

Μια πρωτοποριακή συμβολή στην έννοια της ΕΚΕ προήλθε από την Επιτροπή Οικονομικής Ανάπτυξης έναν οργανισμό των ΗΠΑ, που αποτελείται από επιχειρηματίες και ακαδημαϊκούς και εκπροσωπεί τις ισχυρότερες επιχειρήσεις στο πλανήτη, εξέδωσε το 1971 κείμενο με τίτλο «*The Social Responsibility of Business Corporations*», στο οποίο αναγνωριζόταν ο ρόλος των ενδιαφερόμενων μερών, επαναπροσδιοριζόταν το συμφέρον των μετόχων και παρουσιάζονταν δυο βασικοί λόγοι για την υιοθέτηση της ΕΚΕ: το μεταβαλλόμενο κοινωνικό συμβόλαιο (social contract) με τις επιχειρήσεις και το διαφωτισμένο προσωπικό συμφέρον (enlightened self-interest).

Το CED διατύπωσε την έννοια της κοινωνικής ευθύνης σε τρεις ομόκεντρους κύκλους: εσωτερικό – ενδιάμεσο – εξωτερικό, αντιστοιχώντας ευθύνες, όπως το Σχήμα 1.1 (CED¹, 1971).



Σχήμα 1.1 Κοινωνική ευθύνη κατά CED

¹ CED—Committee for Economic Development of The Conference Board: Λειτουργεί από το 1942 έχει οδηγήσει στη διαμόρφωση του Σχεδίου Marshall και τη Συμφωνία του Bretton Woods που καθιέρωσε το νέο παγκόσμιο

Οι απόψεις του CED για την ΕΚΕ άσκησαν ιδιαίτερη επιρροή ακριβώς επειδή προέρχονταν από τον χώρο των επαγγελματιών και των ίδιων των επιχειρήσεων.

Την ίδια εποχή, η έκθεση «The Limits to Growth» της Λέσχης της Ρώμης² το 1972, αποτύπωσε τον αντίκτυπο της αύξησης του πληθυσμού, της ρύπανσης και της εξάντλησης των πόρων και επεσήμανε την ανάγκη υπεύθυνων επιχειρηματικών πρακτικών και νέων ρυθμιστικών πλαισίων. Ενώ μετά την 1^η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Ανθρώπινο Περιβάλλον, το 1972, στη Στοκχόλμη, με την εισαγωγή της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης στην παγκόσμια πολιτική ατζέντα και την οριοθέτηση των δικαιωμάτων των πολιτών και των κοινωνιών τους σε ένα υγιές, παραγωγικό και βιώσιμο περιβάλλον, η ιδέα της ΕΚΕ γίνεται ξανά επίκαιρη. Μέσα από τα ακτιβιστικά κινήματα της δεκαετίας του 1960 και του 1970 ξεκινά και η σύγχρονη ιστορία των «**κοινωνικά υπεύθυνων επενδύσεων**» (Social Responsible Investing-SRI) έχοντας ως κεντρική ιδέα, ότι ομάδες ατόμων μπορούν να έχουν αντίκτυπο στις πρακτικές και τις πολιτικές των επιχειρήσεων μέσω μηχανισμών της αγοράς, βάσει τριών γενικών στρατηγικών: τον έλεγχο, τη κοινωνική υποστήριξη και την επένδυση στη κοινότητα.

Παράλληλα, το 1976 ο ΟΟΣΑ θεσπίζει κατευθυντήριες γραμμές για τις πολυεθνικές επιχειρήσεις και αναφέρεται στην έννοια της ΕΚΕ σε κείμενο με τίτλο «Γενικές Αρχές του ΟΟΣΑ για τη λειτουργία των Πολυεθνικών Επιχειρήσεων». Την ίδια εποχή ο Sethi (1975) υποστήριξε ότι η εταιρική συμπεριφορά θα πρέπει να είναι συνεπής με τους κοινωνικούς κανόνες, τις αξίες και τις προσδοκίες και ως εκ τούτου πρέπει να είναι κανονιστική. Ο όρος «**εταιρική κοινωνική απόδοση**» με τον οποίο αναγνωρίζεται ότι οι εταιρίες έχουν ηθικές υποχρεώσεις και ότι πρέπει επίσης να ανταποκρίνονται ρεαλιστικά στις κοινωνικές πιέσεις, επινοήθηκε πρώτα από τον Sethi (1975), επεκτάθηκε από τον Carroll (1979) και στη συνέχεια βελτιώθηκε από τους Wartick & Cochran (1985). Ένας άλλος πρώιμος ορισμός της ΕΚΕ σε αντιπαράθεση με αυτόν του Friedman είχε ως εξής: «*Η κοινωνική ευθύνη είναι η υποχρέωση των υπευθύνων λήψης αποφάσεων να αναλάβουν δράσεις που προστατεύουν και βελτιώνουν την ευημερία της κοινωνίας μαζί με τα δικά τους συμφέροντα*» (Davis 1975), στη λογική ότι οι επιχειρήσεις έχουν μία προστιθέμενη αξία, την κοινωνική δύναμη, την οποία «θα πρέπει να αξιοποιούν για να βελτιώνουν την κοινωνία».

Ο Frederick (1978, 1994) περιέγραψε μια εννοιολογική μετάβαση των επιχειρήσεων και της κοινωνίας, από τη φιλοσοφική-ηθική έννοια της ΕΚΕ, σε μια έννοια περισσότερο προσανατολισμένη στη δράση αυτή της **εταιρικής κοινωνικής ανταπόκρισης** στην κοινωνική πίεση. Ωστόσο, ήταν ο ορισμός των τεσσάρων μερών του Carroll (1979) για την ΕΚΕ, που άνοιξε το δρόμο για μια καλύτερη κατανόησή της, δηλώνοντας ότι «*η κοινωνική ευθύνη της επιχείρησης περιλαμβάνει τις οικονομικές, νομικές, ηθικές και διακριτικές (φιλανθρωπικές) προσδοκίες που έχει η κοινωνία από τους οργανισμούς σε μια δεδομένη χρονική στιγμή*» (Carroll, 1979).

Στη δεκαετία του 1980, με τις κυβερνήσεις να μειώνουν τον ρόλο τους στη ρύθμιση της εταιρικής συμπεριφοράς προκειμένου να διατηρήσουν ένα περιβάλλον ελεύθερης αγοράς (Pillay 2015) και με νέες κοινωνικές ανησυχίες που πήγάζαν από την αυξανόμενη σοβαρότητα περιβαλλοντικών προβλημάτων (όξιση βροχή στον μέλανα δρυμό και τρύπα του όζοντος) και περιβαλλοντικών

χρηματοπιστωτικό σύστημα: την Παγκόσμια Τράπεζα και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Αποτελείται από διευθύνοντες σύμβουλους και βασικά στελέχη κορυφαίων εταιρειών των ΗΠΑ, σήμερα εκπροσωπεί πάνω από: 30 βιομηχανίες, 1 τρις δολάρια έσοδα και 4 εκατομμύρια εργαζόμενους.

²Η Λέσχη της Ρώμης, ιδρύθηκε το 1968 από μια ομάδα ερευνητών που περιλάμβανε επιστήμονες, οικονομολόγους και ηγέτες επιχειρήσεων από 25 διαφορετικές χώρες.

ατυχημάτων (πυρηνικό ατύχημα στο Τσερνόμπιλ το 1986) η ΕΚΕ έρχεται και πάλι στο προσκήνιο (Zyglidopoulos, 2001).

Δύο πολύ σημαντικά στοιχεία της ΕΚΕ που αναπτύχθηκαν κατά τη δεκαετία του 1980 ήταν η επιχειρηματική ηθική και η λειτουργικότητα της ΕΚΕ σε ομάδες ενδιαφερομένων μερών. Αναπτύχθηκε η **θεωρία των ενδιαφερόμενων μερών (θεωρία των stakeholder)** που αποτελεί σήμερα βασική θεωρία της ανάλυσης και ερμηνείας της ΕΚΕ από τον Freeman (1984, 1994). Ο Freeman υποστήριξε πως «*η διοίκηση μιας εταιρίας οφείλει να είναι υπόλογη όχι μόνο απέναντι στους μετόχους αλλά σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη της*». Διευκρίνισε μάλιστα, ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη, μπορεί να είναι οργανισμοί, ομάδες ατόμων, εταιρίες ακόμα και μεμονωμένα άτομα που επηρεάζουν ή επηρεάζονται θετικά ή αρνητικά από τις πολιτικές, τη δράση και τις διεργασίες των επιχειρήσεων: «*Τα ενδιαφερόμενα μέρη αποτελούν το περιβάλλον (εσωτερικό - εξωτερικό) το οποίο αλληλοεπιδρά με την επιχείρηση και έχει όφελος από τις δραστηριότητες της*» (Freeman, 1984). Στο εσωτερικό περιβάλλον της εταιρίας περιλαμβάνονται οι εργαζόμενοι, οι μέτοχοι και τα διοικητικά στελέχη, ενώ στο εξωτερικό περιβάλλον περιλαμβάνονται οι προμηθευτές, οι πελάτες, οι πιστωτές κι οι διανομείς, καθώς επίσης η κυβέρνηση, ιδρύματα, τα ΜΜΕ, οι ΜΚΟ και οι κοινότητες. Εννοείται ότι κάθε ενδιαφερόμενος θέλει μια «καλή συμφωνία» για τον εαυτό του: οι εργαζόμενοι θέλουν καλούς μισθούς, οι πελάτες θέλουν χαμηλές τιμές, οι προμηθευτές θέλουν ένα αξιοπρεπές συμβόλαιο και δίκαιες τιμές, οδηγώντας τις επιχειρήσεις σε αναπόφευκτη τριβή, αφού οι καλοί μισθοί ή οι καλές τιμές των προμηθευτών οδηγούν σε υψηλότερο κόστος, αυξάνοντας έτσι την τιμή των προϊόντων, κάτι που τελικά κάνει τον πελάτη δυσανεκτό. Αυτές οι προκλήσεις είναι αναπόφευκτες και δείχνουν ότι μια επιχείρηση θα πρέπει να μπορεί να αλληλοεπιδρά με τα ενδιαφερόμενα μέρη και να εξισορροπεί τις «φιλοδοξίες» τους χωρίς να χάνει τη κερδοφορία της, για αυτό και η ιδέα της ΕΚΕ, πρέπει να ενσωματώνεται στη στρατηγική των επιχειρήσεων.

Παράλληλα, η προσέγγιση της διεθνούς κοινότητας προς τη βιώσιμη ανάπτυξη αντανάκλα την αυξανόμενη περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και ως προς την εταιρική συμπεριφορά, με τη δημοσίευση της Έκθεσης «Το Κοινό μας Μέλλον» ή αλλιώς «Έκθεση Brundtland» της Παγκόσμιας Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1987), την έγκριση του πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ από τα Ηνωμένα Έθνη (1987) και τη δημιουργία της Διακυβερνητικής Επιτροπής για τη Κλιματική Αλλαγή - IPCC (1988). Η έννοια της **βιώσιμης ανάπτυξης** εισάγεται στην παγκόσμια πολιτική ατζέντα ως «*η ανάπτυξη που καλύπτει τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να υπονομεύει την ικανότητα των μελλοντικών γενεών και καλύπτουν τις δικές τους ανάγκες*» (WCED, 1987) και καθιερώνεται ένας ορισμός της που είναι αποδεκτός μέχρι σήμερα από όλη την παγκόσμια κοινότητα.

Επίσης, με αφορμή το ατύχημα Exxon – Valdez (1989) που προκάλεσε τη χειρότερη διαρροή πετρελαίου παγκοσμίως και πετρελαιοκηλίδα στις ακτές της Αλάσκας (Greenpeace, 2014), δημιουργείται Κώδικας δέκα (10) σημείων για την Εταιρική Συμπεριφορά, με την ονομασία «Valdez Principles» που αργότερα, με την ίδρυση του Συνασπισμού για τις Περιβαλλοντικά Υπεύθυνες Οικονομίες (Coalition for Environmentally Responsible Economies-CERES), μετονομάστηκε σε «**CERES principles**», πρεσβεύοντας ότι η παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα για να είναι βιώσιμη θα πρέπει να είναι περιβαλλοντικά υπεύθυνη, δεσμεύοντας τις επιχειρήσεις να αναλαμβάνουν την ευθύνη για τις επιπτώσεις που έχουν οι δραστηριότητες τους στο περιβάλλον.

Τη δεκαετία του 1990 μεσουρανούσης της παγκοσμιοποίησης δημιουργείται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (1990) και πραγματοποιείται η Διάσκεψη σταθμός των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη στο Ρίο ντε Τζανέιρο (1992) στην οποία διαμορφώθηκε το περιεχόμενο και οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, αναγνωρίζοντας ότι η προστασία του περιβάλλοντος απαιτεί συνεργασία πέρα από τα εθνικά σύνορα. Η υιοθέτηση διεθνών συμφωνιών, όπως η Σύμβαση Πλαίσιο για την Κλιματική Αλλαγή (UNFCCC) και η έγκριση του πρωτοκόλλου του Κιότο αργότερα (1997), η Σύμβαση για τη Βιοποικιλότητα, η έγκριση της «Ατζέντας 21», συμπεριλαμβανομένης της Δήλωσης του Ρίο με 27 αρχές για το Περιβάλλον και της δήλωσης αρχών για την προστασία και ανάπτυξη των δασών - αντιπροσώπευαν τις διεθνείς προσπάθειες για τον καθορισμό υψηλότερων προτύπων σε θέματα που σχετίζονται με το κλίμα και, έμμεσα, στην εταιρική συμπεριφορά.

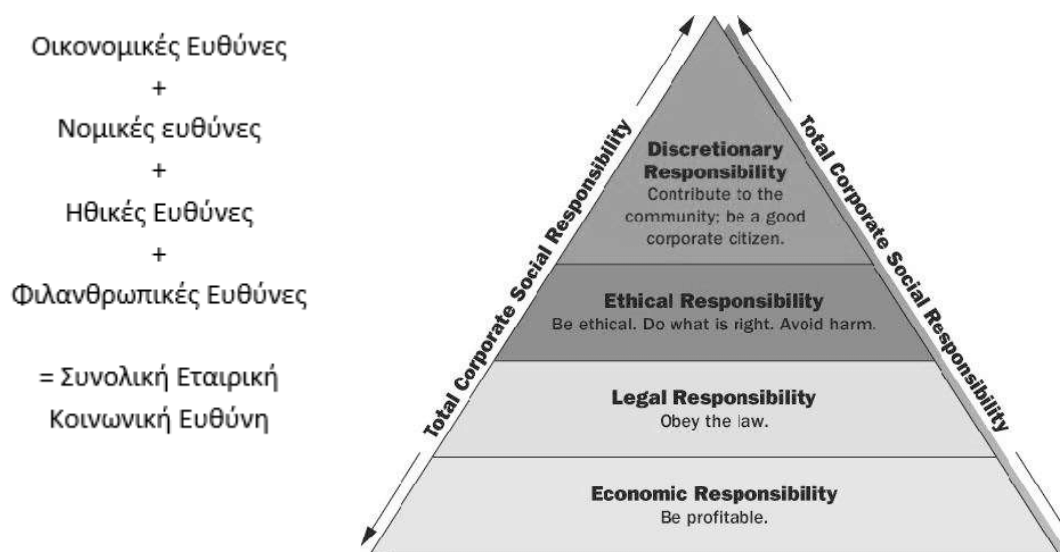
Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΚΕ αρχίζει να θεσμοθετείται, ιδρύεται το 1992 το Παγκόσμιο Επιχειρηματικό Συμβούλιο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (WBCSD) και η πρώτη ένωση-ΜΚΟ «Business for Social Responsibility» (BSR, 2018) με αντικείμενο τη στήριξη στελεχών επιχειρήσεων με αρμοδιότητες σχετικές με την ΕΚΕ.

***“ΕΚΕ: Η διαρκής δέσμευση των επιχειρήσεων για ηθική συμπεριφορά και συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη με ταυτόχρονη βελτίωση της ποιότητας ζωής του εργατικού τους δυναμικού και των οικογενειών τους, καθώς και της τοπικής κοινότητας που δραστηριοποιούνται και της κοινωνίας γενικότερα”
(Παγκόσμιο Επιχειρηματικό Συμβούλιο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη 1998)***

Αργότερα, το 1996, ιδρύεται αντίστοιχα το Ευρωπαϊκό Επιχειρηματικό Δίκτυο για την Κοινωνική Συνοχή (EBNSC), που το 1996 μετονομάστηκε σε Ευρωπαϊκό Δίκτυο για την ΕΚΕ (CSR Europe, n.d.). Σημαντική συνεισφορά στη διαμόρφωση της ΕΚΕ, τη δεκαετία αυτή ήταν η δημιουργία ενός μοντέλου εταιρικής κοινωνικής απόδοσης (Wood, 1991) τριών διαστάσεων που έδινε ρητή έμφαση στα αποτελέσματα και τις επιδόσεις των επιχειρήσεων. Η πρώτη διάσταση, αφορούσε τις αρχές της ΕΚΕ, οι οποίες περιλαμβάνουν τη νομιμότητα (θεσμικό επίπεδο), τη δημόσια ευθύνη (οργανωτικό επίπεδο) και τη διαχειριστική διακριτική ευχέρεια (ατομικό επίπεδο). Η δεύτερη διάσταση, όριζε τις διαδικασίες της εταιρικής κοινωνικής ανταπόκρισης, ως περιβαλλοντική αξιολόγηση, διαχείριση ενδιαφερόμενων μερών και διαχείριση θεμάτων και η τρίτη, προσδιόριζε τα αποτελέσματα της εταιρικής συμπεριφοράς ως κοινωνικές επιπτώσεις, κοινωνικά προγράμματα και κοινωνικές πολιτικές.

Την ίδια περίοδο, βάσει της τετραμερούς δομής της ΕΚΕ που είχε ορίσει νωρίτερα, ο Carroll διαμορφώνει (1991) την **πυραμίδα των τεσσάρων συστατικών της ΕΚΕ** με την υποδομή της ΕΚΕ να βασίζεται στην προϋπόθεση μιας οικονομικά υγιούς και βιώσιμης επιχείρησης και την ηθική να διαπερνά την πυραμίδα. Σύμφωνα με τον Carroll, η εταιρία που καθοδηγείται από την ΕΚΕ θα πρέπει να προσπαθήσει να αποκομίσει κέρδος, να υπακούσει στο νόμο, να επιδοθεί σε ηθικές πρακτικές και να είναι «καλός εταιρικός πολίτης» μια έννοια που θα αναπτύξει περαιτέρω στα τέλη της δεκαετίας του 1990.

Εικόνα 1.1 Η Πυραμίδα της ΕΚΕ του Carroll (CSR Pyramid)



Από τότε, αρκετοί συγγραφείς έχουν προτείνει την αναδιάταξη της πυραμίδας για να ανταποκριθεί στις συνθήκες άλλων χωρών ή μικρότερων επιχειρήσεων (Crane & Matten 2007, Visser 2011a).

Για πρώτη φορά οι Burke και Logsdon (1996) αξιολογούν τα οφέλη της στρατηγικής εφαρμογής της ΕΚΕ και τη συνδέουν με τη θετική οικονομική απόδοση μιας επιχείρησης. Υποστηρίζουν ότι η ΕΚΕ μπορεί να χρησιμοποιηθεί με **στρατηγική προσέγγιση** για την υποστήριξη των βασικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και συνεπώς τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας μιας εταιρίας στην επίτευξη των κύριων στόχων, δημιουργώντας έτσι αξία που μπορεί να είναι αναγνωρίσιμη και μετρήσιμη.

Ενώ το 1994 ο John Elkington, ιδρυτής της βρετανικής εταιρίας συμβούλων SustainAbility, επινόησε την «**τριπλή κατώτατη γραμμή**» (Triple Bottom Line -TBL ή 3BL) ένα πλαίσιο βιωσιμότητας που εξετάζει τον κοινωνικό, περιβαλλοντικό και οικονομικό αντίκτυπο μιας εταιρίας, ενθαρρύνοντας τις επιχειρήσεις να παρακολουθούν και να διαχειρίζονται την κοινωνική (άνθρωποι), την περιβαλλοντική (πλανήτης) και οικονομική (κέρδη) προστιθέμενη αξία - ή να την καταστρέφουν (Elkington, 2004). Το πλαίσιο αυτό, το οποίο είναι επίσης ευρέως γνωστό ως: άνθρωποι, πλανήτης και κέρδη ή αλλιώς 3P's: People - Planet - Profit, αποτέλεσε πηγή έμπνευσης για πολλά πλαίσια λογιστικής και αναφοράς (π.χ. για τη κοινωνική απόδοση των επενδύσεων (SROI), για τα περιβαλλοντικά, κοινωνικά και σχετικά με τη διακυβέρνηση κριτηρίων (ESG) για τους επενδυτές, της προσέγγισης Trucost, δείκτες βιωσιμότητας Dow Jones κτλ.), επηρεάζοντας την εταιρική λογιστική, τη δέσμευση των ενδιαφερόμενων μερών και, όλο και περισσότερο, τη στρατηγική.

Παρόλο που μέχρι σήμερα εξακολουθεί να κερδίζει δημοτικότητα και έχει γίνει πλέον μέρος της καθημερινής επιχειρηματικής γλώσσας, το 2019, στην 25η επέτειο της "τριπλής κατώτατης γραμμής", ο Elkington αποφάσισε να ανακαλέσει το όρο TBL, για την «τελειοποίησή» του (Elkington, 2018). Το κύριο πρόβλημα που βλέπει ο Elkington είναι ότι ενώ το TBL αρχικά προοριζόταν ως γενετικός κώδικας, μια τριπλή έλικα αλλαγής για τον καπιταλισμό του αύριο, έχει υποβαθμιστεί σε ένα εργαλείο λογιστικής και υποβολής εκθέσεων, το οποίο χρησιμοποιείται έξυπνα από τις επιχειρήσεις για να δείξουν πόσο σπουδαίες είναι.

Στην ίδια λογική, ο ΟΟΣΑ (Goorch, 2015) έχει ερμηνεύσει τη δική του εκδοχή, αντικαθιστώντας τον όρο "κέρδος" με τον όρο "ευημερία" αντικατοπτρίζοντας καλύτερα αυτό που είχε αρχικά κατά νου ο

Elkington, διατηρώντας παράλληλα την ελκυστική απλότητα της ύπαρξης των 3Ps: People - Planet - Prosperity.

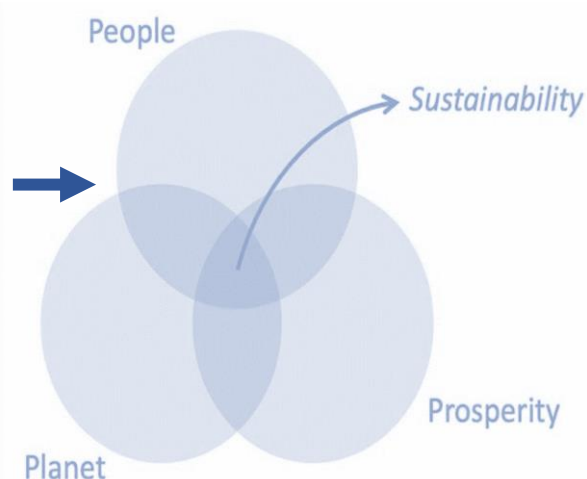
Πίνακας 1.1: TBL και 3Ps - από το κέρδος στην ευημερία

Άνθρωποι: ο θετικός και αρνητικός αντίκτυπος που έχει ένας οργανισμός στα πιο σημαντικά ενδιαφερόμενα μέρη του. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι εργαζόμενοι, οι οικογένειες, οι πελάτες, οι προμηθευτές, οι κοινότητες και κάθε άλλο πρόσωπο που επηρεάζει ή επηρεάζεται από τον οργανισμό.

Πλανήτης: ο θετικός και αρνητικός αντίκτυπος που έχει ένας οργανισμός στο φυσικό του περιβάλλον. Αυτό περιλαμβάνει τη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα, τη χρήση φυσικών πόρων, τοξικών υλικών κ.α., αλλά και την ενεργή απομάκρυνση των αποβλήτων, την αναδάσωση και την αποκατάσταση της φυσικής ζημίας που έχει προκληθεί

Κέρδος: ο θετικός και αρνητικός αντίκτυπος που έχει ένας οργανισμός στην τοπική, εθνική και διεθνή οικονομία. Αυτό περιλαμβάνει τη δημιουργία θέσεων εργασίας, τη δημιουργία καινοτομίας, την καταβολή φόρων, τη δημιουργία πλούτου και κάθε άλλη οικονομική επίπτωση που έχει ένας οργανισμός.

Πηγή: John Elkington (1994)



Πηγή: ΟΟΣΑ (2015)

Τη δεκαετία του 1990 η ΕΚΕ συνδέεται επίσης, για πρώτη φορά και με το μάρκετινγκ, εισάγοντας την απαίτηση να διεξάγονται μόνο ηθικές διαφημιστικές εκστρατείες (Buhr & Grafström, 2007) περιλαμβάνοντας νέα θεωρητικά μοντέλα για την εταιρική κοινωνική επίδοση και την ηθική των επιχειρήσεων.

Προς τα τέλη της ίδιας δεκαετίας, παρατηρείται αύξηση του ενδιαφέροντος των επιχειρήσεων για την ΕΚΕ αφού, εκτός από την ηθική, συνδέθηκε με τις έννοιες του εταιρικού πολίτη και της βιωσιμότητας, ενώ αρχίζει να αναδεικνύεται το πρόβλημα της αντιπροσώπευσης, δηλαδή, του διαχωρισμού ιδιοκτησίας και ελέγχου των επιχειρήσεων. Σημαντικές απάτες εταιριών εισηγμένων στο χρηματιστήριο εις βάρος των μικρο-αποταμιευτών βλέπουν το φως της δημοσιότητας (π.χ. Centennial Technologies το 1996, Bre-X Minerals το 1997, κ.α.) αναγκάζοντας κυβερνήσεις να στηρίξουν με δημόσια κονδύλια τον χρηματοπιστωτικό τομέα προκειμένου να διασφαλισθεί μακροπρόθεσμη χρηματοπιστωτική σταθερότητα και οικονομική ανάπτυξη. Πλέον ο φορολογούμενος συγκαταλέγεται αναπόφευκτα μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών σε ότι αφορά τη λειτουργία των χρηματοπιστωτικών οργανισμών.

Εισάγεται επίσης, ο όρος «**εταιρική διακυβέρνηση**» που περιγράφει τη δομή οργάνωσης, λειτουργίας, διοίκησης και ελέγχου μιας εταιρίας, η οποία συνδέει την διαχείριση της ιδιοκτησίας και

την εκτελεστική διοίκησή της, προσδιορίζοντας τις σχέσεις ανάμεσα στη Διοίκηση, το Διοικητικό Συμβούλιο, τους μετόχους της και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη. Η εταιρική διακυβέρνηση περιλαμβάνει το σύνολο των κανόνων που καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο επιτυγχάνονται οι εταιρικοί στόχοι, ρυθμίζουν την παρακολούθηση της εταιρικής λειτουργίας, την υπεύθυνη επικοινωνία και τη διαφάνεια των πεπραγμένων της διοίκησης έναντι των μετόχων και των ενδιαφερόμενων μερών της. Το 1999 δημοσιεύονται οι Αρχές Εταιρικής Διακυβέρνησης, από την αρμόδια Επιτροπή του ΟΟΣΑ (OECD, 1999), μη δεσμευτικού χαρακτήρα, για να αναθεωρηθούν λίγα χρόνια μετά (OECD, 2004, 2011), κάτω από την πίεση διεθνών εταιρικών σκανδάλων και τη κατάρρευση μεγάλων εταιρειών³ αλλά και την πτώχευση χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που δημιούργησαν συνθήκες οικονομικού κραχ, νομικές απαιτήσεις για τον τρόπο με τον οποίο διοικούνται και ελέγχονται οι εισηγμένες σε χρηματιστήρια εταιρίες. Υιοθετείται επίσης, ο εταιρικός κώδικας δεοντολογίας για επιχειρήσεις με δραστηριότητες στο ρατσιστικό καθεστώς της Ν. Αφρικής (Sullivan Principles: αρχές του αιδεσιμότατου Leon Sullivan του 1977) και δημιουργείται στο Χρηματιστήριο Αξιών της Νέας Υόρκης ο Dow Jones Sustainability Index.

Τη δεκαετία του 2000 και μετά αυξάνεται η θεσμική και η δημόσια επιρροή στην εφαρμογή της ΕΚΕ. Η παγκόσμια αναγνώριση της ΕΚΕ ως έννοια ισχυροποιείται, όταν αναφέρεται από το Πρόγραμμα Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UNDP), ως πλαίσιο συνεργασίας ΟΗΕ – ιδιωτικού τομέα με στόχο την επίτευξη των Αναπτυξιακών Στόχων της Χιλιετίας. Το 2000 εγκαινιάζεται το Οικουμενικό Σύμφωνο των Ηνωμένων Εθνών (UN Global Compact) από τον, τότε Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ, Kofi Annan, ως ένα εργαλείο που θα κάλυπτε διαπιστούμενα κενά στη διακυβέρνηση, όσον αφορά τα ανθρώπινα δικαιώματα και τα κοινωνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα, εισάγοντας τις οικουμενικές αξίες στις αγορές. Η έννοια της «**εταιρικής βιωσιμότητας**» (corporate sustainability) ορίζεται από το Οικουμενικό Σύμφωνο των Ηνωμένων Εθνών ως «η απόδοση μακροπρόθεσμης αξίας με οικονομικούς, περιβαλλοντικούς, κοινωνικούς και ηθικούς όρους», επαναδιατυπώνοντας ουσιαστικά την έννοια της υπεύθυνης επιχείρησης (responsible business) που λειτουργεί με γνώμονα την βιώσιμη ανάπτυξη, ενώ οι επιχειρήσεις «*ενθαρρύνονται να υλοποιήσουν επιπρόσθετες υποστηρικτικές ενέργειες μέσω του πυρήνα της λειτουργίας τους, τη φιλανθρωπία τους, τη συλλογική δράση και της υπεράσπισης της δημόσιας πολιτικής*». Καθορίζονται δέκα αρχές (βλέπε Παράρτημα Ι) στους τομείς των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, της εργασίας, του περιβάλλοντος και της καταπολέμησης της διαφθοράς που καθοδηγούν την εταιρική συμπεριφορά των μελών του Οικουμενικού Συμφώνου, με στόχο τη δημιουργία μιας εταιρικής κουλτούρας ακεραιότητας με μακροπρόθεσμους στόχους.

"ΕΚΕ: Η ηθική συμπεριφορά μιας επιχείρησης στις σχέσεις της με την κοινωνία"
(UN Global Compact, 2000)

Το 2000, η Παγκόσμια Πρωτοβουλία Απολογισμού (Global Reporting Initiative - GRI) εκδίδει τις πρώτες κατευθυντήριες γραμμές για την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας (δηλ. εκθέσεων ΕΚΕ ή εκθέσεων για το περιβάλλον, την κοινωνία και τη διακυβέρνηση) και το 2002 εγκαινιάζεται ως διεθνής ανεξάρτητος οργανισμός προτύπων, ενώ την ίδια χρονιά δημιουργείται και το Carbon Disclosure Project για να ενθαρρύνει τις εταιρίες να αποκαλύπτουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου.

³Π.χ. της ενεργειακής εταιρίας Enron το 2001, της Tyco της εταιρίας τηλεπικοινωνιών WorldCom το 2002, του Ιταλικού γαλακτοκομικού κολοσσού Parmalat, κ.α.

Παράλληλα, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, μετά την παρουσίαση της Πράσινης Βίβλου (European Commission, 2001) με τίτλο «Πρώθηση ενός ευρωπαϊκού πλαισίου για την εταιρική κοινωνική ευθύνη» από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εγκρίνεται το 2002 η πρώτη ευρωπαϊκή στρατηγική για την ΕΚΕ και εγκαινιάζεται το 2005 ο «Ευρωπαϊκός Χάρτης Πορείας για τις Επιχειρήσεις - Προς μια Ανταγωνιστική και Βιώσιμη Επιχείρηση» που περιέγραφε το ευρωπαϊκό όραμα και τους στόχους αναφορικά με την προώθηση της ΕΚΕ στις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.

Τα ζητήματα ΕΚΕ ενσωματώνονται όλο και περισσότερο στις σύγχρονες επιχειρησιακές πρακτικές, συχνά η έννοια της ΕΚΕ συνταυτίζεται με την έννοια της «εταιρικής βιωσιμότητας» αντανakλώντας την πεποίθηση για το νέο ρόλο των εταιρειών στην κοινωνία, σύμφωνα με τον οποίο η ανταπόκρισή τους στις κοινωνικές προσδοκίες παρακινείται από την αναζήτηση βιωσιμότητας. Η εταιρική βιωσιμότητα αναδείχθηκε σαν συνιστώσα της εταιρικής ηθικής ως απάντηση στις ανησυχίες του κοινού για μακροπρόθεσμες ζημιές που προκλήθηκαν από την εστίαση στα βραχυπρόθεσμα κέρδη. Επίσης, η ΕΚΕ, άλλοτε συνδέεται στενά με τον πυλώνα του περιβάλλοντος και ορίζεται ως «εταιρική περιβαλλοντική ευθύνη» ή «περιβαλλοντική βιωσιμότητα» και άλλοτε συνδέεται με την ηθική των επιχειρήσεων (business ethics ή ethical branding) και τις βιώσιμες επενδύσεις (Sustainable Investing-SI).

Το Περιβάλλον (Environment), η Κοινωνία (Society) και η ορθή Διακυβέρνηση (Governance), κοινώς τα **κριτήρια ESG**, αναφέρονται για πρώτη φορά στην έκθεση ορόσημο «Who Cares Wins» των Ηνωμένων Εθνών με τις Αρχές για Υπεύθυνες Επενδύσεις (UNPRI, 2005), ως εργαλείο για την αξιολόγηση των εταιρικών επενδύσεων ότι συμβαδίζουν με τις εταιρικές ανησυχίες για θέματα ESG παράλληλα με την παραδοσιακή χρηματοοικονομική (βλέπε Παράρτημα II). Τα κριτήρια ESG δίνουν πληροφορίες ως προς την ενσωμάτωση μη χρηματοοικονομικών παραγόντων στην επιχειρηματική στρατηγική και τη λήψη αποφάσεων και εστιάζουν σε όλη την επιχειρηματική δραστηριότητα:

Τα περιβαλλοντικά κριτήρια εξετάζουν τον τρόπο με τον οποίο μια επιχείρηση ενεργεί ως διαχειριστής του φυσικού περιβάλλοντος. Οι εταιρικές πολιτικές για το κλίμα, τη χρήση ενέργειας, τα απόβλητα, τη ρύπανση, τη διατήρηση των φυσικών πόρων και τη μεταχείριση των ζώων είναι μερικά από τα πεδία που εξετάζονται.

Τα κοινωνικά κριτήρια εξετάζουν πώς διαχειρίζεται τις σχέσεις με τους εργαζόμενους, τους προμηθευτές, τους πελάτες και τις κοινότητες στις οποίες δραστηριοποιείται. Εξετάζονται δηλαδή ζητήματα κοινωνικού χαρακτήρα όπως εργασιακά και ανθρώπινα δικαιώματα, δικαιώματα των ζώων, προστασία των καταναλωτών, υγεία και ασφάλιση εργαζομένων, ισότητα των φύλων κλπ.

Τα κριτήρια εταιρικής διακυβέρνησης εστιάζουν στην ηγεσία της εταιρίας, την ακεραιότητα και την ποικιλομορφία στην επιλογή της ηγεσίας, τις αμοιβές των εκτελεστικών στελεχών, τις εργασιακές σχέσεις, τους εσωτερικούς ελέγχους, τη διαφάνεια των λογιστικών μεθόδων, τη διαφθορά και τα δικαιώματα των μετόχων.

Άλλο σημαντικό βήμα στην παγκόσμια αναγνώριση της ΕΚΕ αποτελεί ο σχεδιασμός διεθνών πιστοποιήσεων και καθοδήγησης για τον τρόπο με τον οποίο οι επιχειρήσεις μπορούν να λειτουργούν με κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο. Δημιουργούνται από τον Διεθνή Οργανισμό Τυποποίησης (ISO) κατευθυντήριες γραμμές ΕΚΕ για τη συμπλήρωση των προτύπων ποιότητας και περιβαλλοντικής διαχείρισης (ISO 9001 και ISO 14001) και στη συνέχεια, μετά από μια πενταετή περίοδο ανάπτυξης

(2005-2010), δημοσιεύεται το πρότυπο **ISO 26000:2010** – Κοινωνική Ευθύνη (βλέπε Παράρτημα III). Για την εφαρμογή μιας αναγνωρισμένης προσέγγισης και τη διασφάλιση της συνοχής, ο ISO σύναψε ειδικές συμφωνίες με τη ΔΟΕ, το Οικουμενικό Σύμφωνο, το GRI και τον ΟΟΣΑ. Το πρότυπο αυτό που έχει υιοθετηθεί (μέχρι σήμερα) από περισσότερες από 80 χώρες ως κατευθυντήρια γραμμή για τα εθνικά πρότυπα, απευθύνεται σε όλους τους τύπους οργανισμών ανεξάρτητα από τη δραστηριότητά τους, το μέγεθος ή την τοποθεσία τους (ISO n.d.). Το 2011 δημοσιεύεται η ανανεωμένη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) για την ΕΚΕ για τα έτη 2011-2014 (ΕΕ, 2011a) στην οποία περιλαμβάνεται ο πιο πρόσφατος επίσημος ορισμός της ΕΚΕ για την ΕΕ:

***"Η ευθύνη των επιχειρήσεων για τον αντίκτυπο τους στην κοινωνία"**
(Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011)*

Η προσπάθεια ενσωμάτωσης της κοινωνικής ευθύνης στις στρατηγικές των ευρωπαϊκών εταιρειών συνεχίστηκε με το Μανιφέστο Enterprise 2020 της CSR Europe.

Όσον αφορά στους ορισμούς της ΕΚΕ, από τη δεκαετία του 2000 και μετά, δίνεται έμφαση στη κοινωνική ευθύνη και αυξάνεται η προσέγγισή της, ως στρατηγική απάντηση στις νέες εταιρικές προκλήσεις, ενώ συχνά χρησιμοποιείται και ο όρος «**στρατηγική εταιρική κοινωνική ευθύνη**». Επισημαίνεται η ανάγκη η ΕΚΕ να αποτελέσει μέρος της στρατηγικής των εταιρειών, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί ο μακροπρόθεσμος θετικός αντίκτυπός τους στην κοινωνία (Smith, 2001), ενισχύοντας παράλληλα την πεποίθηση ότι οι εταιρίες είναι υπεύθυνες για ένα ολοένα ευρύτερο σύνολο ενδιαφερομένων μερών (Friedman & Miles, 2002). Υποστηρίζεται ο μετασχηματισμός της ΕΚΕ από ελάχιστη δέσμευση σε στρατηγική αναγκαιότητα, και ότι αυτό (όταν πρόκειται για πραγματική δέσμευση για αλλαγή) μπορεί να αποφέρει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (Werther & Chandler, 2005). Οι Porter και Kramer (2006, 2011) τόνισαν την αλληλεξάρτηση μεταξύ επιχειρήσεων και κοινωνίας και τη δυνατότητα δημιουργίας κοινής αξίας, όταν εφαρμόζεται μια **μετασχηματιστική και ολιστική προσέγγιση** της ΕΚΕ που εστιάζει σε όλες τις λειτουργίες της εταιρίας και όχι σε ορισμένους επιχειρηματικούς στόχους. Υποστηρίζεται μάλιστα ότι οι επιχειρηματικές στρατηγικές θα πρέπει πλέον να επικεντρωθούν στη **δημιουργία κοινής αξίας** ως κύριου στόχου. Αυτή δε η συνεχής προσπάθεια για τη δημιουργία αξίας, δημιουργεί νέους τομείς ευκαιριών που με τη σειρά τους οδηγούν στην καινοτομία (Husted & Allen 2007), αλλά και στη δυνατότητα βελτιστοποίησης της αξίας μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα (Chandler, 2016).

Αυτό το νέο επιχειρηματικό πλαίσιο περιλαμβάνει τη λογοδοσία και τη διαφάνεια σχετικά με τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις από τη λειτουργία των επιχειρήσεων (Gray et al., 2014). Η δημοσιοποίηση στοιχείων της «τριπλής κατώτατης γραμμής» αποτελεί πλέον θεμελιώδη προϋπόθεση για τη λήψη επενδυτικών αποφάσεων, τη διαμόρφωση αποδοτικών σχέσεων μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών, όπως και των σχέσεων ανάμεσα στις εταιρίες και τους καταναλωτές.

Σημαντικό βήμα στην αναγνώριση του σημαντικού ρόλου της αποκάλυψης μη χρηματοοικονομικών πληροφοριών στο πλαίσιο της προώθησης της ΕΚΕ, γίνεται από την ΕΕ, με τη θέσπιση νομικής απαίτησης για την υποχρεωτική δημοσιοποίηση μη χρηματοοικονομικών πληροφοριών από τις μεγάλες εισηγμένες ευρωπαϊκές επιχειρήσεις, έχοντας το GRI ως πλαίσιο για την Υποβολή Εκθέσεων Απολογισμού ΕΚΕ (European Commission, 2014b). Αυτή η πρωτοβουλία είναι κομβική, διότι λαμβάνει υπόψη το πολυδιάστατο χαρακτήρα και τη ποικιλομορφία των πολιτικών της ΕΚΕ που εφαρμόζουν οι

επιχειρήσεις, και επιδιώκει, αφενός, να εξασφαλισθεί η ευελιξία στη δράση των επιχειρήσεων, αφετέρου, να διασφαλισθεί η δυνατότητα σύγκρισης των επιδόσεων ΕΚΕ, η διαφάνεια και η εύκολη πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τον αντίκτυπο των επιχειρήσεων στην κοινωνία για την κάλυψη των αναγκών των επενδυτών και των άλλων ενδιαφερόμενων μερών.

Στη δεκαετία του 2010, ορόσημο αποτελεί το 2015, η **Συμφωνία του Παρισιού** και η έναρξη της «**Ατζέντας 2030**» των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη με την έγκριση 17 οικουμενικών Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) που παρέχουν το νέο παγκόσμιο πλαίσιο πολιτικής μέχρι σήμερα. Η Ατζέντα 2030 αποτελεί το κύριο εργαλείο για να κατευθυνθεί ο κόσμος προς την ειρήνη, την ευημερία και μια θετική σχέση με τον πλανήτη και οι 17 ΣΒΑ αποτελούν τα βασικά στοιχεία αυτής της παγκόσμιας πρωτοβουλίας, για να εμπνεύσουν, να παρακινήσουν και να οργανώσουν κυβερνήσεις, εταιρείες και άτομα να συμμετάσχουν σε αυτόν τον μείζονα στόχο. Ιδιαίτερα από την πλευρά των εταιριών που είναι σήμερα πιο ισχυρές από ποτέ και το χάσμα μεταξύ εταιριών και κυβερνήσεων γίνεται ακόμη πιο έντονο. Τα αποτελέσματα της μελέτης (Global Justice Now-GJN, 2018) αποτυπώνουν την κατάσταση, συγκρίνοντας τα έσοδα του 2017: μεταξύ των 100 πλουσιότερων οντοτήτων στον κόσμο, οι 69 είναι εταιρείες και 31 είναι χώρες (!) ενώ όταν εξετάζονται οι 200 κορυφαίες οικονομικές οντότητες, οι 157 είναι εταιρείες. Οι ειδικοί στόχοι και δείκτες του θεματολογίου για το 2030 καθιστούν την αφηρημένη έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης πιο λειτουργική. Ωστόσο, οι ΣΒΑ από μόνοι τους παρέχουν ελάχιστη καθοδήγηση για τη διαμόρφωση πολιτικής. Αν και οι ΣΒΑ παρουσιάζουν ένα ολοκληρωμένο σύνολο φιλόδοξων στόχων, δεν περιγράφουν από μόνοι τους μια στρατηγική εφαρμογής για την επίτευξή τους. Ως εκ τούτου, μια βασική πρόκληση για την εφαρμογή τους έγκειται στον σχεδιασμό πολιτικών που ελαχιστοποιούν τους πιθανούς συμβιβασμούς μεταξύ των διαφορετικών στόχων και προωθούν τις μεταξύ τους συνέργειες. Η παρακολούθηση της προόδου μεμονωμένων ΣΒΑ είναι χρήσιμη για την αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο συγκεκριμένα έργα και πολιτικές συμβάλλουν στην επίτευξή τους.

Παρά το γεγονός ότι οι ΣΒΑ δεν αντιπροσωπεύουν δεσμεύσεις για τον ιδιωτικό τομέα, ασκείται πίεση στις εταιρίες μέσα από δράσεις, πολιτικές, κανονισμούς και κινητοποίηση πόρων για την επίτευξή τους, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, προκειμένου να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη παγκόσμια προσπάθεια εφαρμόζοντας νέες ή βελτιωμένες επιχειρηματικές πρακτικές.

Οι ΣΒΑ δημιουργούν ένα νέο πεδίο δράσης για τις επιχειρήσεις, τις εμπνέουν, τις βοηθούν να αξιολογήσουν την πορεία τους, να εντοπίσουν τις αδυναμίες τους αλλά και τις ευκαιρίες που εμφανίζονται.

Εικόνα 1.2 Σύνδεση ΕΚΕ με ΣΒΑ



Πηγή: CSR Hellas

Οι στόχοι της βιώσιμης ανάπτυξης γίνονται εργαλείο και κοινή γλώσσα για την ΕΚΕ. Το ενδιαφέρον πλέον γύρω από την ΕΚΕ εστιάζεται κυρίως στην εφαρμογή και στον αντίκτυπό της στα πεδία που η

απόδοσή της μπορεί να συνδεθεί σε κάποιο βαθμό με τους ΣΒΑ, ενώ η αντίληψη της ΕΚΕ ως έννοια παραμένει στη δυνατότητά της να δημιουργήσει **κοινή αξία** μεταξύ των εταιριών και των κοινοτήτων που τις περιβάλλουν.

Αυτή η νέα προοπτική για τη δημιουργία **βιώσιμης αξίας** (sustainable value), αντικατοπτρίζεται στην πιο σύγχρονη εκδοχή του Chandler (2016) για την εφαρμογή της ΕΚΕ: «*η ενσωμάτωση μιας ολιστικής προοπτικής ΕΚΕ στον στρατηγικό σχεδιασμό και τις βασικές λειτουργίες μιας εταιρίας, έτσι ώστε η εταιρία να διαχειρίζεται, προς το συμφέρον ενός ευρύτατου συνόλου ενδιαφερομένων, τη βελτιστοποίηση της αξίας μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα*». Σύμφωνα με αυτή τη προσέγγιση οι εταιρίες, εστιάζοντας στους τομείς εξειδίκευσής τους, πρέπει να αναπροσανατολίσουν τις προσπάθειές τους προς τη δημιουργία κοινής αξίας, αντί της μεγιστοποίησης του κέρδους, με την ενσωμάτωση της διάστασης των ενδιαφερόμενων μερών και της ΕΚΕ στην εταιρική κουλτούρα, στην διαδικασία λήψης αποφάσεων και τις καθημερινές τους λειτουργίες. Σε αυτό το πλαίσιο, οι εταιρίες μπορούν να μεταβούν από μια βραχυπρόθεσμη προοπτική σε μια μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη διαδικασία σχεδιασμού και διαχείρισης των πόρων τους, με στόχο τη βελτιστοποίηση της αξίας που δημιουργείται.

Η συμπερίληψη μετρήσεων με επίκεντρο τους 17 ΣΒΑ εμφανίζεται ως η πρόσφατη συναίνεση για τη δημιουργία μετρήσεων κοινωνικού αντίκτυπου, με το ESG να αντιπροσωπεύει μια πιο εστιασμένη στα ενδιαφερόμενα μέρη προσέγγιση για την επιχειρηματική δραστηριότητα (Atkins, 2020). Η τάση αυτή διαμορφώνεται στη βάση των ακόλουθων χαρακτηριστικών που αντιλαμβάνονται πολύ καλά οι επιχειρήσεις:

- «Αν μπορείς να το μετρήσεις, μπορείς να το διαχειριστείς» απαιτείται πρόσβαση σε δεδομένα και ένα πλαίσιο που να μπορεί να αναδείξει ποια δεδομένα είναι σημαντικά κι επίκαιρα, προκειμένου να μετρηθούν οι επιπτώσεις από τη λειτουργία της επιχείρησης - θετικές και αρνητικές - και να ληφθούν μέτρα βελτίωσης σε συγκεκριμένα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης.
- «Ανάγκη για την οικοδόμηση εμπιστοσύνης» απαιτείται μια αναγνωρισμένη μεθοδολογία, προκειμένου οι επιχειρήσεις να είναι σε θέση να αποδείξουν στους μετόχους τους, στο δημόσιο τομέα και την κοινωνία των πολιτών τις επιπτώσεις της δραστηριότητας και των επιλογών τους είτε ενεργούν για τις ίδιες είτε εκ μέρους τοπικών, εθνικών ή διεθνών συνεργασιών.
- «Ανάγκη για ευελιξία» οι ΣΒΑ καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων που έχουν διαφορετικό βαθμό συνάφειας στις διάφορες βιομηχανίες, συνεπώς οι επιχειρήσεις θέτουν στόχους όπου έχουν τις πιο σημαντικές επιπτώσεις.

Η ΕΚΕ/ESG χρησιμοποιείται σήμερα ευρέως στο δημόσιο διάλογο, από φορείς, οργανισμούς, διαχειριστές κεφαλαίων, επιχειρήσεις και πολίτες και έχει συνδεθεί με την βιωσιμότητα και την επίτευξη των στόχων της «Ατζέντας 2030» των Ηνωμένων Εθνών.

1.1.1 Ηθική ή Νομική Υποχρέωση?

Μέσα από τις δυο θεμελιωδώς αντικρουόμενες προσεγγίσεις στο θέμα της ΕΚΕ, αυτές της «κοινωνικής υποχρέωσης» και της «κοινωνικής ευθύνης ή ανταπόκρισης», ανακύπτει το οξύμωρο μεταξύ εθελοντικού χαρακτήρα της ΕΚΕ και της ύπαρξης θεσμικού πλαισίου. Από τη μια μεριά, είναι η άποψη του Friedman (1971) και των οπαδών του, ότι η κοινωνική ευθύνη αφορά αποκλειστικά το κράτος κι ότι οι επιχειρήσεις δεν είναι υποχρεωμένες να φέρουν κοινωνική ευθύνη πέρα από τις απαιτήσεις της νομοθεσίας, υποστηρίζοντας ότι οι επιχειρήσεις συμβάλλουν στη βελτίωση της κοινωνίας αυξάνοντας τα κέρδη τους και καταβάλλοντας υψηλότερους μισθούς στους εργαζόμενους. Συνεπώς αν αναλάμβανε μια επιχείρηση την κοινωνική ευθύνη στο πλαίσιο της ΕΚΕ, το κράτος θα έπρεπε να αναλάβει ελεγκτικό ρόλο, και αυτή η σύνδεση μεταξύ των επιχειρήσεων με το κράτος θα διαμόρφωνε μια ισχυρή δυναμική μέσα στην κοινωνία (Montana & Charnov, 2000).

Από την άλλη μεριά, είναι η άποψη του Davis (1975) και των οπαδών του, ότι οι επιχειρήσεις έχουν κοινωνική ευθύνη και υποχρεώσεις που απορρέουν από τη νομοθεσία αλλά και τις τρέχουσες κοινωνικές υποχρεώσεις που έχουν άμεσο αντίκτυπο στην επιχείρηση, υποστηρίζοντας ότι συμφέρει την επιχείρηση να συμβάλλει στη βελτίωση της κοινωνίας, εντός της οποίας λειτουργεί. Αυτή όμως η εθελοντική ανταπόκριση στα κοινωνικά θέματα περιορίζει την κρατική παρέμβαση στις επιχειρήσεις (Montana & Charnov, 2000).

Ενώ και οι δυο προσεγγίσεις υποστηρίζουν ότι οι επιχειρήσεις θα πρέπει να σέβονται το νόμο και να προβαίνουν στις απαιτούμενες ενέργειες κοινωνικής ευθύνης που αυτός τους επιβάλλει, καταδεικνύεται το πέρασμα (Shareholder vs. Stakeholder Capitalism), από την φιλελεύθερη άποψη του Friedman, στη νεοφιλελεύθερη άποψη του Davis της αυτορρύθμισης της επιχείρησης (Myers, 2021). Γιατί όμως να είναι ευθύνη της επιχείρησης να αυτοπεριοριστεί αντί της κυβέρνησης που εισπράττει φόρους? Τίθεται λοιπόν το ερώτημα εάν τελικά αυτός ο τρόπος των επιχειρήσεων να αυτορρυθμίζονται αποτελεί περαιτέρω έκφραση μιας ανοιχτής αγοράς και μιας φιλελεύθερης ιδεολογίας. Μάλιστα αναφέρεται στη βιβλιογραφία ότι την εποχή της έντονης αμφισβήτησης και κριτικής των επιχειρήσεων, η ΕΚΕ αποτέλεσε το «εργαλείο» που έσωσε τον καπιταλισμό (Waterhouse, 2017 και Pillay, 2015).

Χαρακτηριστικά παρατίθεται η άποψη (Sandoval, 2013) ότι *"είναι απίθανο οι εταιρίες να απέχουν οικειοθελώς από ανεύθυνη συμπεριφορά εάν αυτό υπονομεύει τα κερδοσκοπικά τους συμφέροντα. Αυτό, υποδεικνύει-σηματοδοτεί και τα όρια της εθελοντικής ΕΚΕ. Η ιδέα της εθελοντικής εταιρικής αυτορρύθμισης είναι βαθιά προβληματική, διότι ενισχύει αντί να περιορίζει την εταιρική εξουσία, από-πολιτικοποιεί την αναζήτηση μιας υπεύθυνης οικονομίας και κρύβει ιδεολογικά το πώς τα εταιρικά συμφέροντα, ο ανταγωνισμός και τα κέντρα εξουσίας σχετίζονται με ανεύθυνη συμπεριφορά".* Υποστηρίζεται δηλαδή ότι η ΕΚΕ υπάρχει και αναπτύσσεται στο πλαίσιο του καπιταλισμού, όπου οι εταιρίες εξακολουθούν να επιβραβεύονται στις βραχυπρόθεσμες αγορές, όταν εξωτερικεύουν το κόστος τους στην κοινωνία, απλά δωρίζοντας μετά ένα μέρος από τα κέρδη τους. Δεδομένου αυτού του πλαισίου, η ΕΚΕ εμφανίζεται ως τρόπος «εξωραϊσμού» του νεοφιλελευθερισμού παρά ως ένα αποτελεσματικό μέσο για την κατανομή ή τη μεταφορά πόρων για την αιεφόρο ανάπτυξη.

Ιδιαίτερα για τις πολυεθνικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε αναπτυσσόμενες χώρες συχνά σημειώνεται ότι η ΕΚΕ δομικά περιορίζεται από το γεγονός ότι λαμβάνει χώρα σε ένα πλαίσιο νεοφιλελευθερισμού και πολιτικής που καλλιεργούν επιχειρηματικές πρακτικές, όπως οι υπεργολαβίες, τα φορολογικά κίνητρα και η συρρίκνωση ή η αποδυνάμωση του ρυθμιστικού μηχανισμού του κράτους, που μπορούν να έχουν στρεβλές αναπτυξιακές επιπτώσεις. Στο ίδιο πλαίσιο, καθώς η ατζέντα της ΕΚΕ έχει αποκτήσει δυναμική, ανησυχίες έχουν διατυπωθεί και σε διεθνείς συζητήσεις του Ινστιτούτου Ερευνών των Ηνωμένων Εθνών για την Κοινωνική Ανάπτυξη (UNRISD) ως προς την ανάγκη η κύρια ατζέντα της ΕΚΕ να μην αγνοεί τα βασικά αναπτυξιακά ζητήματα που σχετίζονται με τις πολυεθνικές (UNRISD, 2003).

Σε αυτό το σημείο προκύπτει και το ερώτημα κατά πόσο μπορεί να επιβληθεί η νομοθετική συμμόρφωση στις επιχειρήσεις για μία εθελοντική πρακτική όπως η ΕΚΕ. Κάθε άξονας της ΕΚΕ διέπεται από το αντίστοιχο θεσμικό πλαίσιο, ήτοι την εργασιακή νομοθεσία, την περιβαλλοντική νομοθεσία, τη νομοθεσία που αφορά τα κοινωνικά και τα ανθρώπινα δικαιώματα και τη νομοθεσία που αφορά τη διαφθορά και τον αθέμιτο ανταγωνισμό. Εφόσον ουσιαστικά οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να τηρούν τη νομοθεσία που έμμεσα άπτεται της ΕΚΕ, ανεξαρτήτως αν διαθέτουν στρατηγική ΕΚΕ, φαίνεται ότι δεν υπάρχει αντίφαση μεταξύ του εθελοντικού χαρακτήρα της ΕΚΕ και της νομοθετικής συμμόρφωσης. Σε αυτό το πλαίσιο, καμία νομοθεσία δεν υποχρεώνει οποιαδήποτε επιχείρηση να υλοποιεί πρακτικές ΕΚΕ, και παραμένει ξεκάθαρα αποτέλεσμα εθελοντικής δέσμευσης. Οι δράσεις ΕΚΕ είναι δραστηριότητες που αναλαμβάνει μια εταιρία για να υποστηρίξει την εταιρική κοινωνική της ευθύνη. Οι δράσεις αυτές απαιτούν χρηματικούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς πόρους και ως εθελοντικές, η ανάπτυξη της ΕΚΕ πρέπει να καθοδηγείται από τις ίδιες τις επιχειρήσεις, αυτό δίνει στις επιχειρήσεις την ευελιξία να καινοτομούν και να αναπτύσσουν μια προσέγγιση για την ΕΚΕ που είναι κατάλληλη για αυτές.

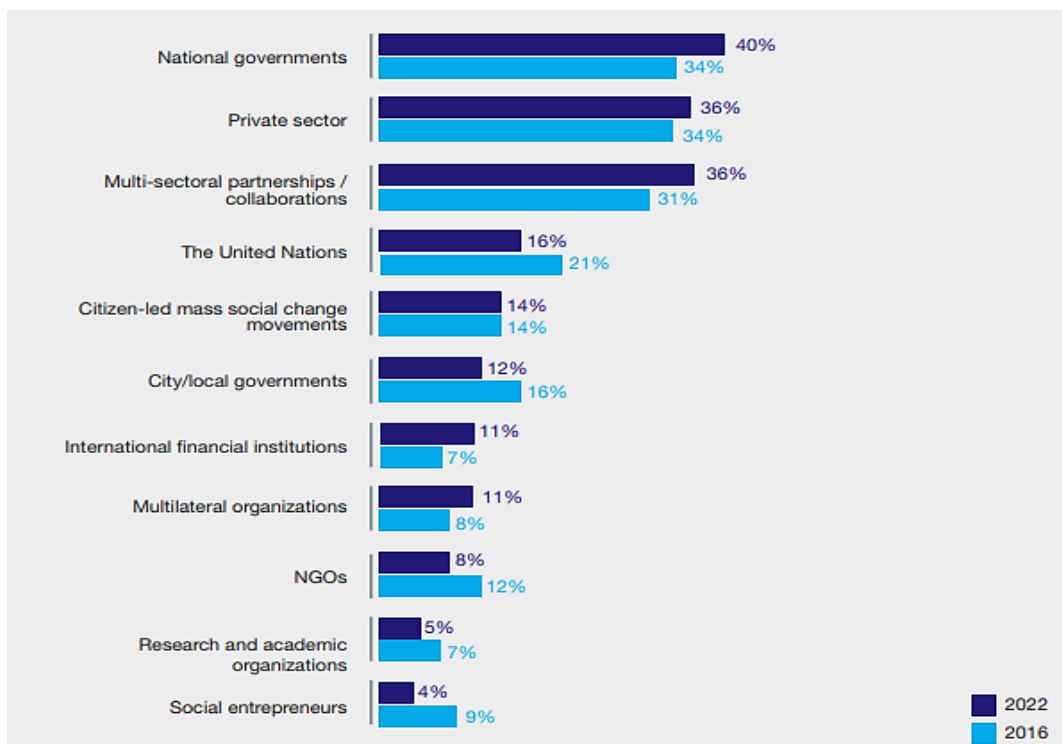
Η ουσία της ΕΚΕ έγκειται στο ότι οι εταιρίες πρέπει να σταματήσουν να εξωτερικεύουν και να κοινωνικοποιούν το κόστος τους και να ιδιωτικοποιούν τα κέρδη τους. Κάθε υιοθετούμενη ιδέα σχετικά με τον τρόπο συμπεριφοράς των επιχειρήσεων έχει επίπτωση στην σημασία του ρόλου του κράτους. Οι πρακτικές και οι δράσεις ΕΚΕ δεν αποτελούν υποκατάστατο της δημόσιας πολιτικής, αλλά μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη πολλών στόχων δημόσιας πολιτικής.

Αυτό που αποτελεί κοινή αντίληψη σήμερα είναι ότι η ΕΚΕ αποτελεί μια εθελοντική πρακτική των επιχειρήσεων που βασίζεται όμως σε οδηγίες κανονισμούς και κίνητρα που θεσπίζουν διεθνείς οργανισμοί, φορείς και χρηματοπιστωτικά συστήματα, που σκιαγραφούν τον εποπτικό ρόλο του κράτους. Ως προς την εφαρμογή της ΕΚΕ ο ρόλος των δημόσιων αρχών, περιορίζεται στη δημιουργία ενός υποστηρικτικού πλαισίου, μέσω έξυπνου μίγματος εθελοντικών μέτρων και όπου κρίνεται αναγκαίο συμπληρωματικών νομοθετικών ρυθμίσεων, όπως για παράδειγμα για την ενίσχυση της διαφάνειας, την δημιουργία κινήτρων για την εφαρμογή της και την διασφάλιση του εταιρικού απολογισμού (corporate accountability).

Οι νομοθετικές πρωτοβουλίες της ΕΕ για την υποχρεωτική αποκάλυψη μη χρηματοοικονομικών πληροφοριών αποτελούν ένα πρώτο σημαντικό βήμα όχι μόνο για την αναβάθμιση του εποπτικού ρόλου του κράτος, αλλά και για την θέσπιση κανόνων και την υιοθέτηση ενός ενιαίου πλαισίου υποβολής εκθέσεων και στοιχείων που διατίθενται στο κοινό και στις αρχές, τα οποία θα είναι συνεπή και συγκρίσιμα σε ολόκληρη την ΕΕ και σύντομα διεθνώς.

Σύμφωνα με τα ευρήματα από την Έρευνα Ηγετών Βιωσιμότητας του 2022, (GlobeScan & The SustainAbility Institute, 2022) στην ερώτηση: "Ποιος θα πρέπει να ηγηθεί της ατζέντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη τα επόμενα είκοσι χρόνια" η πιο δημοφιλής απάντηση ήταν οι εθνικές κυβερνήσεις, μια αναγκαιότητα που αναγνωρίστηκε ιδιαίτερα μετά το ξέσπασμα της πανδημίας Covid-19.

Διάγραμμα 1.1 Έρευνα Ηγετών Βιωσιμότητας (2022)



Πηγή: GlobeScan & The SustainAbility Institute (2022)

Ο ρόλος του κράτους σε σχέση με την ΕΚΕ μπορεί επίσης να είναι υποστηρικτικός, συντονιστικός και στρατηγικός, μέσω της διαμορφούμενης πολιτικής, θέτοντας τις πολιτικές προτεραιότητες και συγκεκριμένους εθνικούς στόχους, προωθώντας τη διαφάνεια και δημιουργώντας κίνητρα στην αγορά για υπεύθυνη επιχειρηματική συμπεριφορά και τη διασφάλιση της εταιρικής λογοδοσίας. Η δέσμευση των επιχειρήσεων να συνεισφέρουν στην αειφόρο ανάπτυξη και να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της κοινωνίας, υπό αυτή την έννοια, πρέπει να μετατραπεί από εθελοντική σε πιο ουσιαστική. Σε κάθε περίπτωση, το κράτος μπορεί να αναλάβει ενεργό ηγετικό ρόλο στην ενεργοποίηση της συμπεριφοράς ΕΚΕ μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, ενώ αναμφισβήτητα, υπάρχει πάντα περιθώριο για την ευθυγράμμιση των επιχειρήσεων και του κράτους όσον αφορά τη ρυθμιστική πτυχή της ΕΚΕ.

1.2 Εφαρμογή της ΕΚΕ έως σήμερα

Είναι σαφές ότι η ΕΚΕ είναι μια έννοια που έχει αντέξει στο χρόνο και συνεχίζει να αυξάνεται σε σημασία και δυνητικό αντίκτυπο. Περισσότερες εταιρίες αναφέρουν τις επιδόσεις ΕΚΕ τους, σε

συνδυασμό με έναν αυξανόμενο αριθμό συνεδρίων, εκδηλώσεων και προβολής των μέσων ενημέρωσης.

1.2.1 Εξέλιξη της εφαρμογής της ΕΚΕ

Η έλλειψη ενός συνεπούς ορισμού της έννοιας ΕΚΕ δυσχεραίνει όχι μόνο το πεδίο έρευνάς της, αλλά και την εφαρμογή και τη μέτρησή της (Ferguson, 2009). Αυτή η σύγχυση οδήγησε κάποιες εταιρίες να θεωρήσουν την ΕΚΕ αποκλειστικά ως εταιρική φιλανθρωπία, άλλες ως μια νέα επιχειρηματική στρατηγική, ενώ άλλες έχασαν εντελώς το νόημα της (Hopkins, 2004).

Ο Visser (2010) αναφέρεται στην εξέλιξη της επιχειρηματικής ευθύνης μέσα από πέντε αλληλεπικαλυπτόμενες φάσεις, κάθε μια από τις οποίες υποδηλώνει ένα διαφορετικό στάδιο εξέλιξης όσον αφορά στην εφαρμογή της ΕΚΕ, όπως αναπαρίστανται στο ακόλουθο σχήμα.



Σχήμα 1.2 Στάδια εξέλιξης ως προς την εφαρμογή της ΕΚΕ (Visser, 2010) - Ιδία επεξεργασία.

Σύμφωνα με αυτά τα στάδια εφαρμοστικής εξέλιξης της ΕΚΕ (Visser, 2010) όταν από μια εταιρία:

- 1ο Η εταιρική βιωσιμότητα και οι πρακτικές υπευθυνότητας - οι οποίες είναι συνήθως περιορισμένες - αναλαμβάνονται μόνο, εάν και όταν είναι δυνατόν, και, εφόσον αποδεικνύεται ότι η αξία των μετόχων θα προστατεύεται («αμυντική» ΕΚΕ). Τέτοιες περιπτώσεις είναι για παράδειγμα, προγράμματα εθελοντισμού εργαζομένων (τα οποία δείχνουν στοιχεία βελτιωμένων κινήτρων, αφοσίωσης και παραγωγικότητας του προσωπικού) ή δαπάνες που θεωρείται ότι αποτρέπουν ρύθμιση ή αποφυγή προστίμων και κυρώσεων.
- 2ο Υποστηρίζονται διάφοροι κοινωνικοί ή/και περιβαλλοντικοί σκοποί μέσω δωρεών και χορηγιών, που συνήθως διαχειρίζεται μέσω ενός Ιδρύματος, Trust ή Chairman's Fund, στοχεύοντας στην ενδυνάμωση κοινοτικών ομάδων ή οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών («φιλανθρωπική» ΕΚΕ).
- 3ο Η εταιρική βιωσιμότητα και η ευθύνη θεωρείται κυρίως ως ευκαιρία δημοσίων σχέσεων και marketing για την ενίσχυση της επωνυμίας, της εικόνας και της φήμης της εταιρίας

(«προωθητική» ΕΚΕ). Όταν βασίζεται στις πρακτικές της φιλανθρωπικής και της στρατηγικής ΕΚΕ που περιστρέφονται γύρω από τη προβολή της εταιρίας που συχνά χαρακτηρίζεται ως «greenwash».

- 4ο Συσχετίζονται οι δραστηριότητες ΕΚΕ με τη βασική δραστηριότητά της και επικεντρώνεται στην υποστήριξη κοινωνικών ή περιβαλλοντικών ζητημάτων που τυχάνει να ευθυγραμμίζονται με τη στρατηγική του (μικρο-επίπεδο), αλλά χωρίς απαραίτητα να αλλάζει αυτή η στρατηγική («στρατηγική» ΕΚΕ).
- 5ο Εστιάζονται οι δραστηριότητές της στον εντοπισμό και την αντιμετώπιση των βασικών αιτιών μη βιωσιμότητας και ανευθυνότητας, εστιάζεται δηλαδή στην κατανόηση των διασυνδέσεων του συστήματος κοινωνίας - οικοσυστημάτων (μακρο-επίπεδο) και, στην αλλαγή της στρατηγικής της για τη βελτιστοποίηση των αποτελεσμάτων σε ένα ευρύτερο σύστημα («μετασχηματιστική» ΕΚΕ).

Σύμφωνα με τον Visser (2011a), οι επιχειρήσεις τείνουν να έχουν δραστηριότητες και να κινούνται σε κάποιο ή κάποια από αυτά τα στάδια όσον αφορά την ΕΚΕ και θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να κάνουν τη μετάβαση στη μετασχηματιστική ΕΚΕ. Εάν οι εταιρίες παραμείνουν κολλημένες σε οποιοδήποτε από τα πρώτα τέσσερα στάδια, δύσκολα θα αναστραφούν οι περιβαλλοντικές, κοινωνικές και ηθικές κρίσεις που αντιμετωπίζουμε και η ΕΚΕ θα συνεχίσει να αποτυγχάνει.

Αυτή η μετάβαση προϋποθέτει τις ακόλουθες μετατοπίσεις – μεταβολές στην κατανόηση και τα χαρακτηριστικά της ΕΚΕ σε όλα τα επίπεδα.

Πίνακας 1.2 Μεταβαλλόμενα χαρακτηριστικά της ΕΚΕ

Μετατοπίσεις της ΕΚΕ	ΕΚΕ 1.0	ΕΚΕ 2.0
Σε μακρο-επίπεδο	Φιλανθρωπική Βασισμένη στο κίνδυνο Με γνώμονα την εικόνα Εξειδικευμένη Τυποποιημένη Οριακή Υπόθεση της Δύσης	Συνεργατική Βασισμένη στην ανταμοιβή Με γνώμονα την απόδοση Ολοκληρωμένη Διαφοροποιημένη Κλιμακούμενη Παγκόσμια υπόθεση
Σε μικρο-επίπεδο	Πρόσθετο (Premium) Φιλανθρωπικά έργα Ευρετήρια ΕΚΕ Τμήματα ΕΚΕ Ευθύνη προϊόντος Ηθικός καταναλωτισμός Κύκλοι αναφοράς ΕΚΕ Ομάδες ενδιαφερόμενων μερών Πρότυπα διαδικασίας	Βάση της πυραμίδας Κοινωνική επιχείρηση Αξιολογήσεις ΕΚΕ Κίνητρα ΕΚΕ Επεξεργασία επιλογής Συμφωνίες παροχής υπηρεσιών Ροές δεδομένων ΕΚΕ Κοινωνικά δίκτυα Πρότυπα απόδοσης

Πηγή: Visser (2010) – Ιδία επεξεργασία.

Η ουσία της ΕΚΕ 2.0 είναι η θετική συνεισφορά στην κοινωνία – όχι ως περιθωριακή δεύτερη σκέψη, αλλά ως τρόπος επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Αν και η ΕΚΕ μπορεί να βοηθήσει στην εικόνα μιας εταιρίας, εάν αυτή δεν προέρχεται από μια γνήσια εταιρική πεποίθηση, μπορεί να κατηγορηθεί για υποκρισία.

1.2.2 Δυσπιστία για τον πραγματικό ρόλο της ΕΚΕ

Εκτός από υποστηρικτές η ΕΚΕ έχει και επικριτές. Ο λόγος είναι ότι δεν εφαρμόζεται πάντα ως μια ουσιαστική εταιρική επιλογή με σαφείς στόχους, πόρους και σχεδιασμό, αλλά ότι μπορεί να εφαρμόζεται αποσπασματικά, περιστασιακά και επιλεκτικά και ότι μπορεί να χρησιμοποιείται είτε για να επισκιάσει ή να δικαιολογήσει ανάλγητες οικονομικές συμπεριφορές είτε για να εκμεταλλευτεί το ευαισθητοποιημένο κοινό.

Πιο συγκεκριμένα, συχνά υποστηρίζεται ότι πολλές εταιρίες εφαρμόζουν κοινωνικά προγράμματα μόνο για το εμπορικό όφελος, προσβλέποντας στην αύξηση της φήμης τους στο ευρύ κοινό και την εύνοια των κυβερνήσεων. Άλλοτε πάλι διαπιστώνεται ότι οι επιχειρήσεις κάνουν επιλογές μεταξύ των πρακτικών της ΕΚΕ, με αποτέλεσμα να εφαρμόζουν κάποιες καλές δραστηριότητες και συνειδητά να αγνοούν κάποιες άλλες, μόνο και μόνο για να βελτιώσουν την εικόνα τους ως κοινωνικά ή περιβαλλοντικά υπεύθυνες επιχειρήσεις. Με αυτό τον τρόπο, προγράμματα ΕΚΕ αναλαμβάνονται συχνά ως «βιτρίνα» σε μια προσπάθεια να μετατοπισθεί η κοινή γνώμη και ο δημόσιος διάλογος από τις ηθικές ερωτήσεις που εγείρονται από τις κύριες δραστηριότητες των επιχειρήσεων.

Ιστορίες εταιριών που δεσμεύτηκαν δημόσια και προέβαλαν τα διαπιστευτήρια της ΕΚΕ τους, ως κοινωνικά υπεύθυνες εταιρίες και τελικά, από την τελείως αντιφατική δράση τους, αποδείχθηκαν κούφιοι ισχυρισμοί, προκαλούν ανησυχία. Ενδεικτικά αναφέρεται, η ιστορία κατάρρευσης της Enron που μόλις είχε ψηφισθεί το 2001, από το περιοδικό Fortune, ως μία από τις 100 καλύτερες εταιρίες για να εργασθεί κανείς στην Αμερική, η ιστορία πτώχευσης της Lehman Brothers, η στάση όλων των μεγάλων πετρελαϊκών εταιρειών στην διεθνή προσπάθεια για τη κλιματική αλλαγή, κ.α.

1.2.3 ΕΚΕ και Greenwashing⁴

Η κοινωνικά υπεύθυνη συμπεριφορά των επιχειρήσεων αποτελεί ένα μέσο, όπως είναι και η διαφήμιση και οι δημόσιες σχέσεις, προκειμένου να αποκτήσουν φήμη και να καταξιωθούν στο χώρο τους, αποσκοπώντας στην μεγιστοποίηση του κέρδους τους.

Η σχέση της ΕΚΕ με το marketing διέπεται από λεπτές ισορροπίες και για αυτό διαχρονικά αποτελεί δημοφιλές θέμα συζήτησης. Μια επιχείρηση λειτουργεί με στόχο το κέρδος και το μάρκετινγκ

⁴Greenwashing: οι εταιρείες είτε παραπλανούν τους καταναλωτές σχετικά με τα πράσινα ή περιβαλλοντικά υπεύθυνα διαπιστευτήρια ενός προϊόντος ή υπηρεσίας, είτε παραπλανούν τους καταναλωτές σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της εταιρίας. Σύμφωνα με παράγοντες της αγοράς το 40% των εταιριών που ισχυρίζονται ότι υιοθετούν κριτήρια περιβαλλοντικά, κοινωνικά και διακυβέρνησης δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την ανάδειξη και προώθηση των προϊόντων και εργασιών της. Παράλληλα, το μάρκετινγκ λειτουργεί ως εργαλείο για την προώθηση των προγραμμάτων και των δράσεων ΕΚΕ της επιχείρησης. Το μάρκετινγκ δηλαδή, μπορεί να υποστηρίξει την ΕΚΕ, αλλά όχι η ΕΚΕ το marketing.

Τα τελευταία χρόνια αρκετές επιχειρήσεις, κυρίως μεγάλες, προχωρούν στη δημιουργία χωριστών τμημάτων ΕΚΕ. Αυτό φανερώνει όχι μόνο τη σημασία που δίνεται πλέον σε ενέργειες ΕΚΕ αλλά και το διαχωρισμό του αντικειμένου από τα τμήματα marketing.

Είναι γεγονός ότι πλέον το καταναλωτικό κοινό αγοράζει αγαθά ή υπηρεσίες όχι μόνο ανάλογα με την οικονομική του άνεση αλλά και τη φήμη μιας εταιρίας, προτιμώντας εκείνες τις εταιρίες που με τη στάση τους πείθουν ότι ευαισθητοποιούνται για τα κοινά και μεριμνούν για την κοινωνική ανάπτυξη και περιβάλλον. Μια επιχείρηση μπορεί να παριστάνει ότι λαμβάνει υπόψη τα ενδιαφερόμενα μέρη αλλά να εξακολουθεί να στοχεύει μόνο στο μέγιστο κέρδος. Αυτό είναι ιδιαίτερα έντονο στο "πράσινο" μάρκετινγκ που έχει στόχο να πείσει τους καταναλωτές πως οι σκοποί και οι πρακτικές που συνοδεύουν ένα προϊόν ή μια υπηρεσία είναι σύμφωνα με την προστασία του περιβάλλοντος και την αντίστοιχη νομοθεσία. Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, πιστοποιήσεις και κριτήρια βιωσιμότητας έρχονται να διαλευκάνουν τη σχέση της ΕΚΕ τόσο με το μάρκετινγκ, όσο και με τη διαφήμιση.

1.2.4 Οφέλη των εταιριών από την ουσιαστική εφαρμογή της ΕΚΕ

Το να είναι μια εταιρία κοινωνικά υπεύνη με ισχυρή απόδοση ESG (Sustainalytics, 2020) και να εφαρμόζει προγράμματα και δράσεις ΕΚΕ έχει θετικό αντίκτυπο, δημιουργεί ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και οφέλη για την ίδια (Moskowitz, 1972). Ενδεικτικά αναφέρονται τα ακόλουθα οφέλη, που μπορούν να κάνουν τη διαφορά για τα οικονομικά της κατώτατης γραμμής:

- Οικονομικά οφέλη λόγω μείωσης των περιβαλλοντικών αρνητικών επιπτώσεων και την καλύτερη χρήση πόρων, για παράδειγμα η μείωση της ρύπανσης, η χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας και νερού και η λιτή χρήση των πόρων εξοικονομούν κόστος από χρεώσεις, τέλη, διάθεση και πρόστιμα για απόβλητα, άδειες ή άλλες περιβαλλοντικές ρυθμίσεις. Η ανακύκλωση και η επαναχρησιμοποίηση υλικών ή η εξοικονόμηση νερού και άλλων πόρων, μπορούν επίσης να ανταμειφθούν με επιχορηγήσεις κρατικές ή άλλων πρωτοβουλιών, κάτι που επίσης είναι μια πτυχή εξοικονόμησης κόστους για τις εταιρίες (Sharma & Vredenburg, 1998).
- Μεγαλύτερη κοινωνική αναγνώριση και διεύρυνση του πελατολογίου.
- Ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε κλαδικό/διεθνές επίπεδο μέσω της ενίσχυση της αξίας του εμπορικού σήματος και της φήμης.
- Διασφάλιση της εταιρικής βιωσιμότητας.
- Ευελιξία και προσαρμοστικότητα σε νέα διεθνή πρότυπα εταιρικής στρατηγικής.
- Αποτελεσματική διαχείριση ρίσκου, πιθανών κινδύνων και κρίσεων.
- Πρόσβαση σε ειδικά κεφάλαια και χρηματοδοτήσεις.
- Ικανοποίηση των εργαζομένων της μέσα από την συμμετοχή τους σε δράσεις κοινωνικής προσφοράς που συμβάλλει στην αύξηση της αποδοτικότητας.
- Ικανοποίηση των μετόχων μέσα από την συμμετοχή τους σε μια κοινωνικά και περιβαλλοντικά ευαίσθητη εταιρία.

- Θετική εικόνα στα ενδιαφερόμενα μέρη και αποδοτικές σχέσεις με τις αρχές, την τοπική κοινότητα και τους συνεργάτες.
- Προσέλκυση ταλέντων και διατήρηση του καλού δυναμικού εργαζομένων.
- Εξασφάλιση ενάντια στην “πράσινη εξαπάτηση” (greenwashing).

1.2.5 Οφέλη στις κοινότητες και στο περιβάλλον - αντίκτυπος από την εφαρμογή της ΕΚΕ

Ενώ τα τελευταία χρόνια υπάρχει περισσότερος θόρυβος από ποτέ και μια σταθερή πορεία προόδου στα θέματα της ΕΚΕ, ο θετικός της αντίκτυπος στις κοινότητες και στο περιβάλλον «χάνεται» όταν κρίνεται στο πλαίσιο του συνολικού αντίκτυπου των επιχειρήσεων στην κοινωνία και τον πλανήτη, δεδομένου ότι τα αναδυόμενα στοιχεία ως προς την επίτευξη των ΣΒΑ δεν φαίνονται καλά.

Η αποτυχία αυτή δεν είναι λόγω έλλειψης καλών προθέσεων, ούτε λόγω έλλειψης προσπάθειας. Υπάρχει ένα θεμελιώδες ζήτημα με τη φιλοσοφία που διέπει την ΕΚΕ ως επιχειρηματική μεθοδολογία. Η ΕΚΕ συνήθως βασίζεται σε ένα επιλεκτικό μοντέλο διασφάλισης με στόχο την υποβολή πρόσθετων βελτιώσεων από έτος σε έτος. Αυτές οι βελτιώσεις εμπίπτουν λίγο πολύ στο τρέχον πλαίσιο της επιχείρησης, η οποία εξακολουθεί να έχει ως πρωταρχικό στόχο τη μεγιστοποίηση του κέρδους. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΚΕ είναι απλά ένα συμπλήρωμα στον κύριο σκοπό της επιχείρησης. Παράλληλα, η ΕΚΕ παρέμεινε σε μεγάλο βαθμό περιορισμένη στις μεγαλύτερες εταιρίες, συχνά ως μια περιφερειακή λειτουργία τους, αντί να ενσωματώνεται σε όλους τους τομείς τους.

Για να προχωρήσει μια επιχείρηση πέρα από τις απλές σταδιακές βελτιώσεις πρέπει να μετασχηματίσει πραγματικά αυτό που κάνει για να υποστηρίξει ένα πραγματικά βιώσιμο μέλλον, πρέπει δηλαδή να ενσωματώσει τη βιωσιμότητα στο πυρήνα της λειτουργίας της και στη στρατηγική της. Αν για το σκοπό αυτό απαιτούνται στρατηγικές αλλαγές και μαζικές επενδύσεις, αυτά μπορεί να είναι προσοδοφόρα μακροπρόθεσμα και οικονομικά αποδοτικά για τις επόμενες μία ή δύο γενιές. Αυτή η μακροπρόθεσμη προσέγγιση των ενδιαφερόμενων μερών είναι που απαιτείται για την ΕΚΕ υψηλού αντίκτυπου.

1.3 Η γεωγραφία της εφαρμογής της ΕΚΕ και η περίπτωση της Ελλάδας

Οι Fifka και Robizhan (2014) επισημαίνουν ότι το εθνικό πολιτικό και κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τον τρόπο με τον οποίο οι εταιρίες ασκούν την ΕΚΕ.

Η γεωγραφική εξέλιξη της έννοιας, δηλαδή ο τρόπος με τον οποίο οι επιχειρήσεις σε διαφορετικές περιοχές σε όλο τον κόσμο υιοθέτησαν και εφάρμοσαν την ιδέα της ΕΚΕ, καταδεικνύει ότι δεν υπάρχει ούτε ομοιομορφία στο χρονοδιάγραμμα ούτε συναίνεση στο τι πραγματικά συνιστά ΕΚΕ μεταξύ των επιχειρήσεων ανά τον κόσμο (CSRHUB, n.d.). Για παράδειγμα, η ΕΚΕ ως έννοια έγινε περισσότερο αποδεκτή στην Ευρώπη από ό,τι στις ΗΠΑ που πρωτοεμφανίσθηκε. Οι ευρωπαϊκές επιχειρήσεις ως πιο εξοικειωμένες από τα οφέλη της «πράσινης συνείδησης» και του «πράσινου κινήματος» φάνηκαν πιο δεκτικές προς την ΕΚΕ από τους ομολόγους τους στις ΗΠΑ που μόλις τα τελευταία χρόνια αναγνωρίσθηκε η ανάγκη να λογοδοτούν. Αντίστοιχα, στις άλλες ηπείρους όπως η Ασία και η Λατινική

Αμερική, αν και υστερούσαν για μεγάλο χρονικό διάστημα, τις τελευταίες δεκαετίες αναγνωρίζουν την ΕΚΕ και μάλιστα, χώρες όπως η Ινδία και η Βραζιλία έχουν αναλάβει ηγετικό ρόλο στο να κάνουν τις επιχειρήσεις να υιοθετήσουν πολιτικές που είναι κοινωνικά υπεύθυνες (Juneja, 2019).

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες, που η ΕΚΕ έχει εμφανιστεί ως βασικό στοιχείο στην ευρωπαϊκή πολιτική ατζέντα, χώρες όπως η Δανία, η Γαλλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και οι Κάτω Χώρες έχουν αναγνωρίσει την ΕΚΕ ως σημαντικό ζήτημα δημόσιας πολιτικής. Αυτές οι χώρες έχουν αναπτύξει εθνικές στρατηγικές και κατευθυντήριες οδηγίες για την άσκηση της ΕΚΕ και εφαρμόζουν ρυθμιστικά πλαίσια και δημοσιονομικά εργαλεία όταν οι εθελοντικές προσεγγίσεις είναι ανεπαρκείς.

Σε σύγκριση με την ευρωπαϊκή πραγματικότητα, στην Ελλάδα, η κατανόηση της έννοιας ΕΚΕ και η εφαρμογή της βρίσκεται σε σχετικά «αρχικό» στάδιο. Οι πρώτες οργανωμένες ενέργειες για την προώθηση της ΕΚΕ στην Ελλάδα ξεκινούν το 2001 από μη κερδοσκοπικές επιχειρηματικές ενώσεις και οργανισμούς.

Παρατίθεται μια σύντομη αναφορά ορισμένων βασικών μη κερδοσκοπικών ενώσεων και οργανισμών για την προώθηση της ΕΚΕ σε εθνικό επίπεδο:

QualityNet Foundation: λειτουργεί από το 1997 ως ένας οργανισμός κοινωνικής Δικτύωσης και ανάπτυξης διαλόγου για τα θέματα της βιώσιμης ανάπτυξης, που προωθεί την Κοινωνική Υπευθυνότητα (<https://qualitynetfoundation.org/>).

Ελληνικό Δίκτυο για Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη (CSR Hellas) και εταίρος της CSR Europe: ιδρύεται το 2000 με κύρια αποστολή την ευαισθητοποίηση των επιχειρήσεων σχετικά με την ενσωμάτωση των στρατηγικών ΕΚΕ στις δραστηριότητές τους (<https://csrhellas.org/>).

The Great Place to Work Institute λειτουργεί στην Ελλάδα από το 2004 ως μέρος διεθνούς εταιρίας για υπηρεσίες έρευνας, παροχής συμβουλών και κατάρτισης για το ιδανικό περιβάλλον εργασίας (www.greatplacetowork.gr).

Ελληνικό Ινστιτούτο Επιχειρηματικής Ηθικής (EBENGR) μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ηθικής: ιδρύεται το 2005, με στόχο στην προώθηση των αρχών της επιχειρηματικής ηθικής, της ΕΚΕ και της Εταιρικής Διακυβέρνησης (www.eben.gr).

EuroCharity: ιδρύεται το 2006 ως σημείο αναφοράς για την ΕΚΕ και την πράσινη οικονομία, διαθέτει ηλεκτρονικό οδηγό για την ενημέρωση του κοινού και την προβολή δραστηριοτήτων ΕΚΕ (www.eurocharity.gr).

Global Compact Network Hellas (GCNH) μέλος του δικτύου UN Global Compact: ιδρύεται το 2008 για την διάδοση των 10 Αρχών του Παγκόσμιου Συμφώνου (Global Compact principles) και την προώθηση της εταιρικής βιωσιμότητας στις επιχειρήσεις-μέλη του (<https://globalcompact.gr/>).

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν πρωτοβουλίες, όπως ο Ελληνικός Κώδικας Βιωσιμότητας - ένα δομημένο σύστημα αναφοράς, που στηρίζεται στο γερμανικό πρότυπο αναφοράς για τη δημοσιοποίηση μη χρηματοοικονομικών πληροφοριών (QualityNet Foundation και German Council for Sustainable Development), το GlobalSustain Rating η διοργάνωση σεμιναρίων, ημερίδων και σηματοδοτήσεων

Υπεύθυνης Επιχειρηματικότητας, όπως το ετήσιο ειδικό σήμα «The Most Sustainable Companies in Greece» της QualityNet Foundation και βραβεία, όπως ο θεσμός των Ευρωπαϊκών βραβείων της CSR Europe, τα BravoSustainability Awards και άλλες διακρίσεις για την προβολή των υπεύθυνων επιχειρήσεων.

Από την πλευρά του κράτους, η προσπάθεια ανάπτυξης μιας Εθνικής Στρατηγικής για την ΕΚΕ, έμεινε ανολοκλήρωτη το 2014 με ένα πρώτο Σχέδιο, υπ' ευθύνη του τότε Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, να μένει στη φάση της διαβούλευσης. Μέχρι σήμερα, αν και έχουν μεσολαβήσει 11 χρόνια από την ευρωπαϊκή δέσμευση της χώρας μας, δεν έχει πραγματοποιηθεί κάποια σοβαρή προσπάθεια για την εκπόνηση μιας Εθνικής Στρατηγικής για την ΕΚΕ που θα αναδεικνύει τα πιο ουσιώδη θέματα για τις ελληνικές επιχειρήσεις και τις προσδοκίες της ελληνικής κοινωνίας και των ενδιαφερόμενων μερών, ενσωματώνοντας παράλληλα τους στόχους και νέα δεδομένα για την επίτευξη της «Ατζέντας 2030» (π.χ. υποχρέωση δημοσιοποίησης πολιτικών και επιδόσεων σε θέματα ΕΚΕ, ενσωμάτωση κριτηρίων βιώσιμης και υπεύθυνης ανάπτυξης στη χρηματοδότηση κ.ά.).

Καθώς η Ελλάδα αργεί να ενταχθεί στις χώρες που εφαρμόζουν ΕΚΕ με οργανωμένο τρόπο, είναι λογικό το επίπεδο ανάπτυξης της εταιρικής κουλτούρας και υπευθυνότητας στην Ελλάδα να υστερεί. Αυτή η μακρά αδράνεια επιτάσσει η χώρα μας να κάνει γρήγορα βήματα στην εφαρμογή της ΕΚΕ.

Αν και η Ελλάδα, ως μια σύγχρονη οικονομία της αγοράς, έχει διαμορφώσει ένα απαιτητικό πλαίσιο λειτουργίας για τις ιδιωτικές επιχειρήσεις που οφείλουν να τηρούν, ένα μέρος αυτού του πλαισίου έχει προέλθει όχι από τη μεταρρυθμιστική ορμή και την πεποίθηση της εκάστοτε κυβέρνησης, αλλά κυρίως από την υποχρέωση της χώρας μας να συμμορφωθεί με το ευρωπαϊκό κανονιστικό δίκαιο και να ικανοποιήσει τις δεσμεύσεις των Μνημονίων. Σε αυτή την έλλειψη μεταρρυθμιστικής πρωτοβουλίας ίσως να οφείλεται και η αναφερόμενη αδράνεια στο θέμα της ΕΚΕ.

1.4 Ανάπτυξη μιας καλύτερης αντίληψης για την ΕΚΕ/ESG

1.4.1 Στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις

Οι δραστηριότητες όλων των επιχειρήσεων, ανεξαρτήτως μεγέθους, μπορούν να έχουν επίπτωση στην επίτευξη της βιωσιμότητας και των παγκόσμιων στόχων ΣΒΑ. Αν και η πρώτη σκέψη συνήθως οδηγεί στη δυναμική και τη δραστηριότητα των μεγάλων πολυεθνικών εταιριών και επιχειρηματικών κολοσσών, ως την καρδιά της οικονομίας, η κυρίαρχη μορφή επιχείρησης παγκοσμίως και η ραχοκοκαλιά της παγκόσμιας οικονομίας είναι μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜμΕ). Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία (World Bank, 2021) οι ΜμΕ αποτελούν περίπου το 90% του συνόλου των επιχειρήσεων στο πλανήτη, εισφέρουν το 50% του παγκόσμιου ΑΕΠ και περισσότερο από το 50% της απασχόλησης παγκοσμίως. Αποτελούν το 99,8% των επιχειρήσεων στην ΕΕ (EC-EASME, 202) σε όλους τους κλάδους εκτός από τον χρηματοπιστωτικό, όπως και στην Ελλάδα (99,9%) όπου μάλιστα η πλειονότητα αυτών είναι πολύ μικρές επιχειρήσεις με λιγότερα από 10 άτομα προσωπικό.

Οι ΜμΕ αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία των επιχειρήσεων, είναι οι κυρίαρχοι εταίροι των αλυσίδων εφοδιαστικής παγκοσμίως, συμμετέχουν σε όλα τα βιομηχανικά οικοσυστήματα και είναι απαραίτητες για την ανταγωνιστικότητα, την ευημερία, την οικονομική ανθεκτικότητα και την τεχνολογική προσαρμογή κάθε κλάδου. Η αριθμητική τους υπεροχή και η δυνατότητα να καινοτομούν και να διαχέουν τις καινοτομίες σε ολόκληρο το πλανήτη είναι βασικοί λόγοι για έχουν κεντρικό ρόλο στη μετάβαση στη βιώσιμη ανάπτυξη και στην επίτευξη των στόχων της Ατζέντα 2030.

Οι ΜμΕ είναι ετερογενείς ως προς το μέγεθος, τους πόρους, το στυλ διαχείρισης και τις σχέσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη (Jenkins, 2004) λόγοι που καθιστούν δύσκολη υπόθεση την υιοθέτηση μεγάλων εταιρικών πρακτικών. Το μέγεθος της επιχείρησης, αποτελεί έναν από τους κυριότερους παράγοντες που συσχετίζονται με την ΕΚΕ (Huang et al., 2000), κάτι που είναι αναμενόμενο δεδομένου ότι ως έννοια αναπτύχθηκε κυρίως από, και για, τις μεγάλες πολυεθνικές επιχειρήσεις.

Προκειμένου να γίνει η ΕΚΕ μια στρατηγική δύναμη η οποία να συμβάλει στη διεθνή ανάπτυξη και στην εξάλειψη των αρνητικών εξωτερικών επιδράσεων των επιχειρήσεων, είναι απαραίτητη η ανάπτυξη αποτελεσματικών προσεγγίσεων για την ενίσχυση της κοινωνικής υπευθυνότητας των ΜμΕ, προκειμένου να ξεπεραστούν ενδογενείς περιορισμοί που αντιμετωπίζουν, εμπόδια, διαχρονικές αδυναμίες και νοοτροπίες του παρελθόντος. Αυτό είναι σημαντικό, καταρχάς για τη θετική συνεισφορά τους στη κοινωνία και το φυσικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργούν, και επιπρόσθετα για την μελλοντική τους επιβίωση, ως προμηθευτές ή συνεργάτες που συμμετέχουν είτε σε προμήθειες του δημοσίου είτε σε εφοδιαστικές αλυσίδες μεγάλων εταιριών που δημοσιοποιούν στοιχεία βιωσιμότητας και οι όροι για τήρηση των αρχών της ΕΚΕ είναι δεσμευτικοί.

Η ανάπτυξη συνεργασιών με μεγαλύτερες επιχειρήσεις μέσω των αλυσίδων εφοδιασμού μπορεί να συμβάλει στην άμβλυνση των δυσκολιών και στην αλλαγή στάσης με πολλαπλά οφέλη για όλους (ΙΜΕ-ΓΣΒΕΕ, 2021). Οι ΜμΕ ως το μεγαλύτερο ποσοστό επιχειρήσεων αποτελεί το πεδίο στο οποίο πρέπει να κερδηθεί το στοίχημα της ΕΚΕ. Η έγκαιρη προσαρμογή των ΜμΕ στα νέα δεδομένα απαιτεί οι ΜμΕ να βρεθούν στο επίκεντρο χάραξης πολιτικής, δίνοντας έμφαση στη μεγέθυνση, την δικτύωση και τη καινοτόμα δράση τους (ΙΜΕ-ΓΣΒΕΕ, 2021). Η υπεροχή των ΜμΕ σε αριθμό και η διαφοροποίηση

ως προς τα χαρακτηριστικά τους, καθιστούν αναγκαία τη διαμόρφωση πολιτικών, μεθοδολογιών και πλαισίων αναφοράς ΕΚΕ/ESG προσαρμοσμένα για αυτές.

1.4.2 Στις περιόδους οικονομικής ύφεσης ή κρίσεων

Κατά τη διάρκεια οικονομικών υφέσεων ή κρίσεων αποτελεί πρόκληση για τις επιχειρήσεις να παραμείνουν προσηλωμένες στις προσπάθειές τους στον τομέα της ΕΚΕ, ενώ πολύ συχνά κυριαρχεί η αντίληψη ότι η ΕΚΕ ανήκει στις «περιττές» ευέλικτες δαπάνες, έναντι σοβαρών προβλημάτων ρευστότητας, των μειωμένων εσόδων και της αστάθειας της αγοράς.

Συχνά εν μέσω κρίσης, οι επιχειρήσεις επιλέγουν να παγώσουν ή να μειώσουν τις πρωτοβουλίες ΕΚΕ τους (Njoroje, 2009) με το επιχείρημα ότι δεν μπορούν να διαθέσουν πόρους για κοινωνικούς σκοπούς όταν για τις ίδιες τις επιχειρήσεις υπάρχει κίνδυνος απώλειας δεκάδων θέσεων εργασίας. Με την ίδια λογική που θα επιλέξουν να μη δεσμευτούν σε μια «ηθική» εφοδιαστική αλυσίδα για να παραμείνει η τιμή των προϊόντων ή των υπηρεσιών τους ανταγωνιστική, που μπορεί να καθυστερούν τις πληρωμές των προμηθευτών τους για να έχουν ρευστότητα και πάει λέγοντας. Για αυτό η ΕΚΕ θεωρείται απειλή για την επιβίωση των επιχειρήσεων σε περιόδους κρίσης και αβεβαιότητας. Αυτές οι αποφάσεις με βάση το κόστος της εφαρμογής υπεύθυνων στρατηγικών δεν είναι μόνο εσφαλμένες σε μακροπρόθεσμη προοπτική αλλά και απειλή για την κοινωνία και την επίτευξη της βιωσιμότητας.

Οι επιχειρήσεις με ισχυρή δέσμευση στην ΕΚΕ, ειδικά σε εποχές κρίσης, ξεχωρίζουν στα μάτια των καταναλωτών και των τοπικών κοινωνιών, έναντι άλλων επιχειρήσεων που επιλέγουν την υπερβολική προβολή μέσω εταιρικής χορηγίας, και αποτελούν σημαντικό εταίρο σε πρωτοβουλίες και προγράμματα συνεργασίας με άλλους φορείς δημόσιους και ιδιωτικούς.

Στην πραγματικότητα, στους δύσκολους οικονομικούς καιρούς και στις κρίσεις είναι όταν οι εταιρίες πρέπει να βρουν τρόπους να ενισχύσουν τη δέσμευσή τους στην ΕΚΕ, αντί να την αποδυναμώσουν. Εάν πραγματικά πιστεύουν στη συμβολή στο ευρύτερο κοινωνικό καλό, και η ΕΚΕ δεν αποτελεί μόνο εργαλείο μάρκετινγκ και δημοσίων σχέσεων, κατά τη διάρκεια μιας ύφεσης ή μιας κρίσης, όπως για παράδειγμα η πανδημία Covid-19 ή άλλες κλιματικές κρίσεις, είναι η περίοδος που θα δημιουργηθεί η ανάγκη για προμήθειες, πόρους, εξοπλισμό κ.λπ. και μια επιχείρηση είναι πιο σημαντικό παρά ποτέ να εκπληρώσει τις δεσμεύσεις της. Το ζητούμενο είναι μια επιχείρηση να αυξήσει την ανθεκτικότητα της σε οποιαδήποτε μορφή κρίσης, πέρα από τη λογική της περικοπής κόστους και της απώλειας θέσεων εργασίας.

Κάθε οργανισμός μπορεί να προσαρμόσει τις προσπάθειές του για ΕΚΕ για να αντιμετωπίσει πιο αποτελεσματικά μια συγκεκριμένη κρίση. Στις δύσκολες περιόδους είναι η στιγμή που οι επιχειρήσεις πρέπει να *καινοτομήσουν* στις προσπάθειές τους για ΕΚΕ, προκειμένου να βρουν νέους τρόπους για να επιτύχουν τους στόχους τους και να τους προσαρμόσουν για να αντιμετωπίσουν τις συγκεκριμένες επιπτώσεις μιας δεδομένης κρίσης.

Έχοντας την ΕΚΕ ως ένα ζωντανό εργαλείο διαχείρισης μπορούν να προσαρμοσθούν και να μετατρέψουν τη πρόκληση σε ευκαιρία. Σύμφωνα με τον Fernández-Feijoo (2009) υπάρχει ένα σύνολο 7 κοινών στοιχείων που απαιτούνται από τις εταιρίες, τόσο κατά την περίοδο μιας κρίσης, όσο κατά τις διαδικασίες εφαρμογής της ΕΚΕ, αυτά είναι: η καινοτομία, η άνετη ατμόσφαιρα, η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών, η εταιρική στρατηγική, η αντίληψη της αγοράς, η

εμπιστοσύνη των επενδυτών και η αποτελεσματική εταιρική ενδοσκοπήση. Υπό αυτή την έννοια, σε περιόδους κρίσης η εφαρμογή της ΕΚΕ μπορεί να υποστηρίξει την επιχειρηματική λειτουργία και μπορεί να δώσει νέα προοπτική και να προσφέρει λύσεις και διεξόδους που πραγματικά χρειάζονται οι επιχειρήσεις.

1.4.3 Στο δημόσιο τομέα

Μια βασική προϋπόθεση άσκησης δράσεων ΕΚΕ είναι η κρατική μέριμνα για την δημιουργία ενός διαφανούς πλαισίου και κινήτρων για την υπεύθυνη και βιώσιμη λειτουργία των επιχειρήσεων, για τη στήριξη του διαλόγου με τις επιχειρήσεις και τα λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη και την ενεργή συμμετοχή για την εκπόνηση κοινών στρατηγικών δράσεων δημόσιου – ιδιωτικού τομέα μεγάλου αντικτύπου.

Οι δημόσιοι οργανισμοί, χρειάζεται να εφαρμόσουν κι αυτοί τις αρχές της ΕΚΕ στη διοίκησή τους και να εφαρμόσουν διάλογο με τα δικά τους “ενδιαφερόμενα μέρη” για την ανάδειξη των σημαντικών ουσιαστικών θεμάτων και την ανάληψη δράσεων ΕΚΕ στο δημόσιο τομέα. Με αυτό τον τρόπο υποστηρίζεται η ανάπτυξη της ΕΚΕ εν γένει, αλλάζει η κουλτούρα των δημόσιων αρχών, συνδέονται ευχερέστερα πολιτικές κινήτρων και προγραμμάτων διάδοσης της ΕΚΕ στις επιχειρήσεις και δίνεται η ευκαιρία για μεγαλύτερο όφελος από την εφαρμογή πρακτικών ΕΚΕ. Η ΕΚΕ μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων και των προτεραιοτήτων της δημόσιας διοίκησης στη προσέγγιση κάθε πτυχής της:

Οικονομική: αποτελεσματική διαχείριση των φυσικών και οικονομικών πόρων ώστε να προστατεύονται τα συμφέροντα του οργανισμού και της κοινωνίας γενικότερα.

Εργασιακή: καλύτερη διαχείριση ανθρώπινων πόρων για αποτελεσματικότερη διοικητική εργασία, ενίσχυση των ικανοτήτων και συμβολή σ’ ένα υγιές περιβάλλον εργασίας προασπίζοντας την ακεραιότητα των δημοσίων υπαλλήλων.

Κοινωνική: ανταπόκριση στις ανάγκες των πολιτών και γενικά παροχή υπηρεσιών φροντίδας υψηλής ποιότητας συνεισφέροντας, μέσω διαφόρων προγραμμάτων, στην κοινωνική πρόνοια.

Περιβαλλοντική: συμβολή στην οικολογική ισορροπία μέσω βιώσιμων δράσεων, με την ενεργή συμμετοχή και ευαισθητοποίηση της κοινωνίας.

Επίσης, όσον αφορά τη σημασία της λογοδοσίας και της δημοσιοποίησης μη χρηματοοικονομικών πληροφοριών, το Κράτος εκτός από τη ρύθμιση για την υποβολή τους στις επιχειρήσεις, καλείται να δώσει το καλό παράδειγμα στις δικές του οργανωτικές δομές, προκειμένου να διέπονται από διαφάνεια και να λογοδοτούν για τις επιδόσεις τους υποβάλλοντας αναφορές-εκθέσεις σχετικά με τη βιωσιμότητα τους. Έχοντας υπόψη, την πολυπλοκότητα των αναφορών του δημοσίου, οι εκθέσεις βιώσιμης ανάπτυξης δεν απαιτούν να προστεθούν περισσότερες πληροφορίες αλλά να συνδεθούν μεταξύ τους με μια ολιστική αντίληψη που θα περιορίζει τον κατακερματισμό της πληροφόρησης και θα μειώνει το φόρτο σύνταξης και υποβολής εκθέσεων. Με αυτό τον τρόπο καλύπτονται οι ανάγκες πληροφόρησης των επιχειρήσεων και των οργανισμών του δημόσιου τομέα προς τα ενδιαφερόμενα μέρη τους και ενισχύονται οι σχέσεις με τους εργαζόμενους.

1.5 Το μέλλον της ΕΚΕ ως έννοια και πρακτική

Η έννοια της ΕΚΕ και της βιωσιμότητας σε εταιρικό επίπεδο έχει πάρει πολλές μορφές και έχει οριστεί με πολλούς τρόπους με βάση το χρόνο και/ή το πλαίσιο της συζήτησης. Το ενδιαφέρον για την ΕΚΕ συνεχίζεται και η πρόβλεψη του Carroll (2015b) για τη μελλοντική αύξηση της δραστηριότητας ΕΚΕ φαίνεται να επαληθεύεται και να εξακολουθεί να ισχύει, αφού, όσο το επίπεδο γνώσης κι εμπλοκής των ενδιαφερόμενων μερών αυξάνεται, τόσο μεγαλώνει και ο βαθμός δέσμευσης κι ο τρόπος ανταπόκρισης των επιχειρήσεων στις πιέσεις για συνεισφορά τους σε αιτήματα που αφορούν την ΕΚΕ και τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Σε αυτό το πλαίσιο, εκτιμάται ότι η ΕΚΕ εξακολουθεί να είναι μια έννοια επίκαιρη, δεδομένου ότι οι ακόλουθες σύγχρονες συνθήκες συνεχίζουν να επιβάλλουν την ΕΚΕ στην επιχειρηματική δραστηριότητα, βάζοντας ολοένα και πιο ψηλά τον πήχη για τις εταιρικές επιδόσεις (Carroll, 2015b):

- Η αυξημένη ανησυχία για τις αρνητικές επιπτώσεις της επιχειρηματικής δραστηριότητας στο περιβάλλον, ειδικά όταν η κλιματική αλλαγή και άλλες περιβαλλοντικές προκλήσεις έχουν αυξηθεί σε αριθμό και σοβαρότητα.
- Υπάρχουν όρια στις δυνατότητες των κρατών για την επίλυση των ολοένα και πιο περίπλοκων οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών ζητημάτων, την ώρα που κανένας από τους συμφωνημένους παγκόσμιους στόχους δεν έχει ικανοποιηθεί πλήρως. Η πολύπλευρη διαδικασία μετασχηματισμού της παγκόσμιας οικονομίας, προϋποθέτει μεταρρυθμίσεις και προσαρμογές, ενεργοποίηση της υγιούς επιχειρηματικότητας, αύξηση των επενδύσεων, ψηφιοποίηση και καινοτομία όπου οι επιχειρήσεις έχουν να διαδραματίσουν ένα σημαντικό ρόλο.
- Η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας και των επικοινωνιών, με αποτέλεσμα την εύκολη διάδοση των πληροφοριών, σχετικά με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες στο ευρύ κοινό (π.χ. κοινωνικά δίκτυα) και την ευκολότερη εμπλοκή όλο και περισσότερων ενδιαφερόμενων.
- Το αυξανόμενο ενδιαφέρον των ευαισθητοποιημένων πολιτών –καταναλωτών και των ΜΚΟ για τον τρόπο με τον οποίον οι οργανισμοί και οι επιχειρήσεις διαχειρίζονται κοινωνικά, περιβαλλοντικά και εργασιακά θέματα, δημιουργώντας νέες τάσεις σε ολόκληρη την παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού και στην καταναλωτική συμπεριφορά.
- Οι νέοι τρόποι επενδυτικής αξιολόγησης της συνολικής διαχείρισης και της επίδοσης των επιχειρήσεων και των οργανισμών που αναδεικνύουν τη σημασία της διαφάνειας, της λογοδοσίας και των μακροπρόθεσμων επενδύσεων.

Όσον αφορά την ίδια την ιδέα, αναμένεται ότι η ΕΚΕ θα συνεχίσει να απασχολεί ως μια έννοια που η εφαρμογή της συνεχίζει να επεκτείνεται. Τα ανταγωνιστικά και συμπληρωματικά εννοιολογικά πλαίσια της ΕΚΕ (όπως π.χ. Εταιρική Βιωσιμότητα, Εταιρική Κοινωνική Απόδοση, Δημιουργία Κοινής Αξίας, Περιβαλλοντική Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη και το ESG) που θα μπορούσαν να επιβραδύνουν την παγκόσμια επέκτασή της, έχουν ήδη ενσωματωθεί σε αυτήν (Carroll, 2015b). Το πόσο θα εξελιχθεί περαιτέρω θα φανεί στη πορεία, κυρίως από το κατά πόσο η θεσμοθέτηση της ΕΚΕ θα συνεχίσει να επεκτείνεται ή αν το ενδιαφέρον θα μετατοπισθεί σε άλλες έννοιες, ακόμη και κατά πόσο θα επηρεασθεί ή θα προσαρμοσθεί στις τεχνολογικές εξελίξεις, σε νέες επιχειρηματικές διαδικασίες και εργαλεία ψηφιοποίησης - μια πρόκληση που δεν αφορά μόνο τη συζήτηση για την ΕΚΕ, αλλά για τις επιχειρήσεις γενικότερα (Latapí Agudelo et al., 2019).

Για την ώρα φαίνεται πως η ΕΚΕ και τα κριτήρια ESG αποτελούν την νέα εργαλειοθήκη για τις επιχειρήσεις. Στην πραγματικότητα, αυτό που συμβαίνει ήδη είναι μια νέα προσπάθεια για την καθιέρωση της λογοδοσίας και της εταιρικής υπευθυνότητας μέσα από ένα καθολικό σύνολο δεικτών και πλαισίων αναφοράς εταιρικής ευθύνης μέσω της διαδικασίας της ΕΚΕ/ESG⁵ και ΣΒΑ που ενδέχεται να δώσει τέλος στην πρόκληση της ευθυγράμμισης της πρόθεσης ΕΚΕ με τη δράση για την επίτευξή της.

1.5.1 Επανεφεύρεση της ΕΚΕ

Για να συμβεί η αλλαγή, σε κοινωνικό, οργανωτικό και ατομικό επίπεδο στο πλαίσιο μιας μετασχηματιστικής ΕΚΕ θα πρέπει (Visser, 2011b):

- η επιχειρηματική δημιουργικότητα να κατευθυνθεί στην επίλυση των οικουμενικών κοινωνικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων,
- να κατανοούνται τα τοπικά πλαίσια για την εξεύρεση των κατάλληλων τοπικών λύσεων, χωρίς να εγκαταλείπονται οι καθολικές αρχές, στη βάση του «σκέψου παγκόσμια, δράσε τοπικά»
- οι λύσεις ΕΚΕ να μπορούν να ανταποκριθούν σε προβλήματα βιωσιμότητας μαζικής κλίμακας ή επείγοντος χαρακτήρα,
- διαρκώς να αμφισβητείται εάν ο κλάδος ή το ίδιο το επιχειρηματικό μοντέλο είναι μέρος της λύσης ή μέρος του προβλήματος,
- το βιομηχανικό μοντέλο *Cradle to Cradle* να αφορά στην κυκλικότητα της παραγωγής αλλά και τον σχεδιασμό για το «καλό» αντί για το «λιγότερο κακό» (do good vs do not harm).

Σε ένα τέτοιο πλαίσιο εφαρμογής, η ΕΚΕ δεν θα περιοριζόταν σε προϊόντα και υπηρεσίες πολυτελείας (όπως συμβαίνει με τις τρέχουσες πράσινες επιλογές και τις επιλογές δίκαιου εμπορίου), οι επενδύσεις σε κοινωνικές επιχειρήσεις που είναι αυτοσυντηρούμενες θα ευνοούνταν έναντι των φιланθρωπικών οργανώσεων, οι υπηρεσίες - μίσθωσης και επιστροφής (προγράμματα Takeback και Recycle) των προϊόντων μετά τη χρήση θα ήταν κανονικότητα, αντί για την παρωχημένη ευθύνη παραγωγού και τα συνδεδεμένα κοινωνικά δίκτυα θα αντικαθιστούσαν τις περιοδικές συνεδριάσεις δυσκίνητων ομάδων ενδιαφερομένων.

Αντίστοιχα, οι δείκτες ΕΚΕ δίνουν τη θέση τους σε συστήματα αξιολόγησης ΕΚΕ που μεταφράζουν τις κοινωνικές, περιβαλλοντικές, ηθικές και οικονομικές επιδόσεις σε εταιρικές βαθμολογίες, παρόμοιες με τις αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας (ESG), που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από αναλυτές και άλλους στη λήψη των αποφάσεών τους. Με αυτό τον τρόπο και η εξάρτηση από τα τμήματα ΕΚΕ θα μειώνεται, καθώς η υπευθυνότητα και η απόδοση της βιωσιμότητας ενσωματώνονται στο DNA των επιχειρήσεων και στα συστήματα οργανωτικής αξιολόγησης και κινήτρων της αγοράς.

⁵The Davos Manifesto 2020: The Universal Purpose of a Company in the Fourth Industrial Revolution

1.5.2 ΕΚΕ μέσω ESG

Στο επίκεντρο των ESG και της ΕΚΕ βρίσκεται το «αποτύπωμα» μιας εταιρίας στην κοινωνία και το περιβάλλον, δηλώνοντας πόσο κοινωνικά υπεύθυνα είναι μια επιχείρηση. Εντούτοις, οι δύο έννοιες δεν υποκαθιστούν η μια την άλλη αλλά αλληλοσυμπληρώνονται, με άξονα αναφοράς την επίτευξη των οικουμενικών Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης. Η βιώσιμη ανάπτυξη όπως επιχειρείται σήμερα στο πλαίσιο της προσέγγισης της τριπλής κατώτατης γραμμής, τέμνει και ενσωματώνεται στην έννοια της ΕΚΕ.

Πίνακας 1.3 Διαφορά μεταξύ ΕΚΕ και ESG

Αφορά στο:	ΕΚΕ	ESG
	τι κάνει μια εταιρία τα κέρδη της	πώς αποκτώνται τα κέρδη
Κανονισμός	Δεν υπάρχουν κανονισμοί που να επιβάλλουν ή να ελέγχουν τα εταιρικά προγράμματα, τις διαδικασίες και τους στόχους που προκύπτουν από τις δραστηριότητες ΕΚΕ. Ενώ υπάρχουν διεθνή πρότυπα διαθέσιμα για να καθοδηγήσουν τις εταιρίες στη διαδικασία εφαρμογής ΕΚΕ, αυτά δεν είναι δεσμευτικά. Όλες οι εργασίες ΕΚΕ είναι εθελοντικές.	Το ESG είναι μια πολύ πιο αυστηρά ρυθμιζόμενη πρακτική λογοδοσίας. Δεδομένου ότι το ESG είναι ένα ποσοτικό μέτρο κινδύνου και απόδοσης, είναι ευκολότερο για τα διοικητικά όργανα να καθορίσουν στόχους και σημεία αναφοράς που μπορούν να επιτευχθούν σε όλους τους κλάδους και σε όλες τις κυβερνητικές μονάδες.
Εταιρική υπευθυνότητα	Τα προγράμματα ΕΚΕ δεν είναι υποχρεωμένα να συνδέονται με τα επιχειρηματικά συμφέροντα μιας εταιρίας. Η εταιρική ευθύνη που παρουσιάζεται στα προγράμματα ΕΚΕ είναι η συνεργατική διαχείριση κοινωνικών ζητημάτων, κοινωνική ενσωμάτωση και φιλανθρωπία.	Όλες οι προσπάθειες που καταβάλλονται ως απάντηση σε μια αξιολόγηση ESG γίνονται για τη βελτίωση της εσωτερικής λειτουργίας του οργανισμού. Η εταιρική ευθύνη που παρουσιάζεται μέσω της διαδικασίας ESG είναι αυτή της ιδιοκτησίας του περιβαλλοντικού, κοινωνικού και οικονομικού αντίκτυπου της επιχειρηματικής δραστηριότητας.
Λογοδοσία	Η υποβολή εκθέσεων για την ΕΚΕ είναι σε μεγάλο βαθμό εθελοντική και δεν υπόκειται σε ρυθμίσεις. Είναι μια αναστοχαστική διαδικασία που ενημερώνει το κοινό και τα ενδιαφερόμενα μέρη για το τι έχει επιτύχει ένας οργανισμός. Γενικά, δεν υπάρχουν αυστηρά κριτήρια αναφοράς για τη συγκριτική αξιολόγηση και το βαθμό μετασχηματιστικής εφαρμογής της ΕΚΕ.	Το ESG καθοδηγείται από πολύ αυστηρά πρότυπα αναφοράς, που μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με την περιοχή ή τη χώρα και υπόκεινται σε νόμους της εκάστοτε περιοχής. Όταν ένας οργανισμός χρησιμοποιεί την αξιολόγηση ESG για να συμμορφωθεί με τους τοπικούς κανονισμούς ή να διατηρήσει μια επενδυτική αξιολόγηση, υπάρχουν σημεία αναφοράς που πρέπει να πληρούνται και να ξεπεραστούν για να παραμείνει συμμορφούμενος.

Πηγή: (Alliance, 2022)

Η ΕΚΕ μπορεί να θεωρηθεί ως η ιδεαλιστική, μεγάλη προοπτική για τη βιωσιμότητα και το ESG ως η πρακτική, προσανατολισμένη στη λεπτομέρεια προοπτική της βιωσιμότητας. Η ΕΚΕ είναι το ιδανικό και δίνει το πλαίσιο για τις ατζέντες βιωσιμότητας και την κουλτούρα εταιρικής υπευθυνότητας και

χρησιμεύει ως σημείο εκκίνησης για να φτάσουμε στο επόμενο βήμα μετρήσιμων αλλαγών βάσει των δεδομένων ESG.

Η ΕΚΕ ως μια αυτορρυθμιζόμενη ολιστική επιχειρηματική προοπτική μέσω της οποίας οι οργανισμοί αναπτύσσουν κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές πολιτικές και προγράμματα για τη δημιουργία βιώσιμης αξίας, τη «τριπλή κατώτατη γραμμή». Η ΕΚΕ παρέχει ένα εσωτερικό πλαίσιο για την επικοινωνία της εταιρίας με τους εργαζόμενους, τους συνεργάτες και τους πελάτες της και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη για την αύξηση της ευαισθητοποίησης σχετικά με αυτές τις πρωτοβουλίες. Αντιπροσωπεύει την εσωτερική δέσμευση των οργανισμών απέναντι στις εταιρικές τους αξίες, στοχεύοντας στην αναβάθμιση της εταιρικής κουλτούρας, δημιουργώντας θετικό αντίκτυπο στις κοινότητες τους, και συμβάλλοντας θετικά στους οικουμενικούς στόχους.

Από την άλλη, τα κριτήρια ESG είναι ένα σύνολο ποσοτικών παραγόντων που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση του χρηματοοικονομικού κινδύνου και της ανθεκτικότητας ενός οργανισμού. Οι αξιολογήσεις ESG μπορεί να διενεργούνται εθελοντικά ή για λόγους κανονιστικής συμμόρφωσης. Οι αξιολογήσεις ESG ποσοτικοποιούν τη δέσμευση της εταιρίας απέναντι στη βιωσιμότητα και παρέχουν καθοδήγηση σε οργανισμούς που επιδιώκουν να βελτιώσουν τις προσπάθειές τους για βιωσιμότητα, επισημαίνοντας τομείς που χρειάζονται βελτίωση.

Χωρίς την ΕΚΕ δεν θα υπήρχε ESG. Ενώ λοιπόν η ΕΚΕ μετατρέπει μια επιχείρηση σε έναν υπεύθυνο οργανισμό που λογοδοτεί, τα κριτήρια ESG έρχονται να κάνουν μετρήσιμη την προσπάθειά της, για αυτό και ο συνδυασμός τους για ενδυναμώνει την εφαρμογή της ΕΚΕ και την μετασχηματιστική προοπτική της.

Εκτός από την επενδυτική κοινότητα και τις αίθουσες συνεδριάσεων των διοικητικών συμβουλίων των εταιρειών, το δημόσιο και επαγγελματικό ενδιαφέρον παύει να επικεντρώνεται στις γενικές έννοιες της εταιρικής ευθύνης, της βιωσιμότητας και των επενδύσεων αντίκτυπου και εστιάζει στα κριτήρια ESG ως μοναδική έννοια. Στο πλαίσιο αυτό, η ζήτηση για πληροφορίες ESG έχει αυξηθεί εκρηκτικά τα τελευταία χρόνια.

1.6 Διαδικασία και πλαίσιο εφαρμογής ΕΚΕ και ESG

1.6.1 Αρχές και πεδίο εφαρμογής ΕΚΕ

Στην ανανεωμένη Ευρωπαϊκή Στρατηγική της ΕΕ η ΕΚΕ ορίζεται ως "η ευθύνη των επιχειρήσεων για τον αντίκτυπο τους στην κοινωνία". Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες που δίνονται για την εφαρμογή της ΕΚΕ στα κράτη μέλη (EC, COM/2011/681):

i) Αποτελεί εθελούσια αυτοδέσμευση των επιχειρήσεων, πέραν της νομοθεσίας, και τα βασικά της χαρακτηριστικά είναι ότι:

- είναι διαρκής και συνεχής στην εφαρμογή της,
- αφορά κοινωνικά, περιβαλλοντικά και, εν τέλει, οικονομικά θέματα,
- απευθύνεται στο εσωτερικό και στο εξωτερικό περιβάλλον ενός οργανισμού,
- εντάσσεται σε ένα στρατηγικό επιχειρησιακό μοντέλο,
- στοχεύει στη βιωσιμότητα του οργανισμού και στη συμβολή του στη βιώσιμη ανάπτυξη.

ii) Διέπεται από τις ακόλουθες αρχές:

- Λογοδοσία
- Διαφάνεια
- Ηθική Συμπεριφορά
- Σεβασμός στα συμφέροντα των ενδιαφερόμενων μερών
- Τήρηση της νομιμότητας και διεθνών κανόνων συμπεριφοράς

iii) Το ολιστικό μοντέλο ΕΚΕ έχει στο DNA του - ενσωματωμένες στις βασικές λειτουργίες των επιχειρήσεων ή οργανισμών, τις βάσεις της υπευθυνότητας: τη δημιουργία αξίας, τη χρηστή διακυβέρνηση, τη κοινωνική συνεισφορά και την περιβαλλοντική ακεραιότητα (Visser, 2010).

Όντας στον πυρήνα των επιχειρήσεων, σημαίνει αποσαφήνιση και αναπροσανατολισμός του σκοπού τους για την επίτευξη μιας βιώσιμης ανάπτυξης. Σε αυτό το πλαίσιο συνάγεται τι πραγματικά είναι η ΕΚΕ (CSR Hellas, n.d.):

ΕΚΕ είναι:

- ✓ Η συνεχής προσπάθεια ανάπτυξης σχέσεων εμπιστοσύνης και αμοιβαίου σεβασμού με τα ενδιαφερόμενα μέρη.
- ✓ Η λειτουργία και η δραστηριοποίηση με οδηγό τις εταιρικές αξίες και αρχές της επιχείρησης.
- ✓ Η ενίσχυση της αξιοπιστίας μέσω της διαφάνειας και της ενεργής επικοινωνίας.
- ✓ Η επικέντρωση στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας και μακροπρόθεσμων προοπτικών στοχεύοντας στη βιώσιμη ανάπτυξη της επιχείρησης.

ΕΚΕ δεν είναι:

- × Απλή συμμόρφωση με τον νόμο
- × Ad hoc χορηγίες και φιλανθρωπία
- × Κοινωνικό ή Πράσινο marketing
- × Προσέγγιση με τη λογική του κόστους, που ως αντάλλαγμα έχει την προώθηση των δημοσίων σχέσεων της επιχείρησης
- × Έννοια που εναντιώνεται στον πυρήνα της επιχειρηματικής δραστηριότητας
- × Ένα επιπρόσθετο θέμα ενασχόλησης στη λειτουργία της επιχείρησης.

Πηγή: <https://csrhellas.org>

iv) Δεν υπάρχει μια ενιαία στρατηγική που να οδηγεί σε μια επιτυχημένη εφαρμογή ΕΚΕ, σίγουρα όμως η ΕΚΕ πρέπει να ενσωματωθεί στη συνολική στρατηγική μιας επιχείρησης. Ο προσδιορισμός της

αποστολής, των αξιών και του οράματος μιας επιχείρησης ή οργανισμού, βοηθά στο να ενσωματωθούν στα συστήματα και στις δομές τους, οι αρχές και οι πρακτικές της ΕΚΕ, σε όλες τις καθημερινές επιχειρησιακές λειτουργίες. Έχει ως αφετηρία το σύστημα αξιών της εταιρίας, το πως και κατά πόσο, ανταποκρίνεται στις βασικές ευθύνες της απέναντι στην κοινωνία - τον άνθρωπο και τον πλανήτη. Σύμφωνα με το Οικουμενικό Σύμφωνο των Ηνωμένων Εθνών (UN Global Compact) «οι υπεύθυνες επιχειρήσεις ανταποκρίνονται στις θεμελιώδεις ευθύνες τους στους τομείς των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, των συνθηκών εργασίας, της προστασίας του περιβάλλοντος και της καταπολέμησης της διαφθοράς, εφαρμόζοντας τις ίδιες αξίες και αρχές, οπουδήποτε έχουν επιχειρηματική παρουσία και αναγνωρίζουν ότι οι όποιες καλές πρακτικές σε ένα τομέα δεν αντισταθμίζουν αρνητικές επιδόσεις σε κάποιον άλλον» (βλ. <https://globalcompact.gr/deka-arches/> και Παράρτημα Ι).

ν) Η ευθύνη των επιχειρήσεων στο πλαίσιο της ΕΚΕ εκτείνεται σε τέσσερα πεδία τον εργασιακό χώρο, την αγορά, την κοινωνία και το περιβάλλον (CSR Hellas, n.d.) που ενδεικτικά μπορεί να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα θέματα:

Εργαζόμενοι	Αγορά	Κοινωνία	Περιβάλλον
• Ανάπτυξη δεξιοτήτων και εκπαίδευση προσωπικού • Προστασία εργασιακών δικαιωμάτων • Υγιεινή και ασφάλεια στο χώρο εργασίας • Ίσες ευκαιρίες και δικαιώματα • Ποιότητα ζωής • Ελευθερία του «συνεταιρίζεσθαι» • Ιδιωτική ασφάλιση	• Ανάπτυξη υπεύθυνων Προϊόντων & υπηρεσιών • Υποστήριξη τοπικών προμηθευτών • Ασφάλεια προϊόντων • Τιμολογιακές πολιτικές • Επενδύσεις κεφαλαίου • Επίλυση προβλημάτων με προμηθευτές, πελάτες • Διερεύνηση απόψεων πελατών & συνεργατών • Ενδυνάμωση ΜΜΕ	• Οικονομικές επιπτώσεις από τη λειτουργία • Διαφθορά • Καλές σχέσεις με τις τοπικές κοινότητες • Υποστήριξη κοινωνικών ομάδων που βρίσκονται σε ανάγκη • Πλάνο υποστήριξης	• Ορθολογική χρήση φυσικών πόρων • Ανακύκλωση και μείωση αποβλήτων • Διαχείριση νερού και ενέργειας • Μέτρηση/ βελτίωση του ενεργειακού αποτυπώματος • Κυκλική οικονομία • Ελαχιστοποίηση συσκευασίας • Ανάπτυξη ψηφιακών υπηρεσιών • Ανάπτυξη «πράσινων αγορών»

Πηγή: <https://csrhellas.org>

vi) Βασική πτυχή για την εφαρμογή των αρχών και των πρακτικών της ΕΚΕ από μια εταιρία είναι ο προσδιορισμός των ενδιαφερόμενων μερών και η συστηματοποίηση του διαλόγου μαζί τους για τα θέματα που σχετίζονται με την Εταιρική Υπευθυνότητα. Η επιχείρηση ή ο οργανισμός πρέπει να αναφέρεται στα ζητήματα που προκαλούν τις πιο σημαντικές οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις, ή αυτά που θεωρούνται πιο σημαντικά, από τα εσωτερικά και τα εξωτερικά ενδιαφερόμενα μέρη του.

Ενδιαφερόμενα μέρη θεωρούνται όλοι εκείνοι στους οποίους μια εταιρία οφείλει να είναι υπόλογη, που μπορεί να είναι οργανισμοί, ομάδες ατόμων, εταιρίες ακόμα και μεμονωμένα άτομα που επηρεάζουν ή επηρεάζονται θετικά ή αρνητικά από τις πολιτικές, τη δράση και τις διεργασίες της. Στο εσωτερικό περιβάλλον της εταιρίας περιλαμβάνονται οι εργαζόμενοι, οι μέτοχοι και τα διοικητικά

στελέχη, ενώ στο εξωτερικό περιβάλλον περιλαμβάνονται οι προμηθευτές, οι πελάτες, οι πιστωτές και οι διανομείς, καθώς επίσης η κυβέρνηση, τα ιδρύματα, τα ΜΜΕ, οι ΜΚΟ, οι κοινότητες και το περιβάλλον. Εννοείται ότι κάθε ενδιαφερόμενος θέλει μια «καλή συμφωνία» για τον εαυτό του και ότι οι προκλήσεις είναι αναπόφευκτες, για αυτό είναι σημαντικό μια επιχείρηση να μπορεί να αλληλοεπιδρά με τα ενδιαφερόμενα μέρη και να εξισορροπεί τις «φιλοδοξίες» τους χωρίς να χάνει τη κερδοφορία της ή την αξιοπιστία της. Για αυτό το λόγο η ιδέα της ΕΚΕ, πρέπει να ενσωματώνεται στη στρατηγική των επιχειρήσεων και ο προσδιορισμός των ουσιαστικών θεμάτων κοινωνικής ευθύνης να διαμορφώνεται σύμφωνα με την ταυτότητα το όραμα, την αποστολή και τις αξίες της επιχείρησης στους τρεις άξονες: οικονομία – κοινωνία – περιβάλλον, με βάση την κουλτούρα, την ηθική συμπεριφορά και την αλληλοεπίδραση της με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

vii) Κατά τη διαδικασία προσδιορισμού των ουσιαστικών θεμάτων (materiality assessment) ο οργανισμός θα πρέπει να εμπλέκει ενεργά τα ενδιαφερόμενα μέρη του και να εξετάζει όλα τα θέματα και τα ζητήματα τη δεδομένη χρονική περίοδο που εμπίπτουν στα όρια της έκθεσης του. Η μεθοδολογία που ακολουθείται συνήθως περιλαμβάνει τα ακόλουθα βήματα:

- Βήμα 1: Εντοπισμό και ιεράρχηση των κύριων ενδιαφερόμενων μερών, που θα συμπεριληφθούν στη διαδικασία ανεύρεσης των ουσιαστικών θεμάτων
- Βήμα 2: Εντοπισμό και ιεράρχηση των βασικών δεικτών (οικονομικοί, περιβαλλοντικοί, κοινωνικοί, εργασιακές πρακτικές, ανθρώπινα δικαιώματα, υπεύθυνες υπηρεσίες κ.λπ.), με τη χρήση των κατευθυντήριων οδηγιών ενός προτύπου (π.χ. του GRI).
- Βήμα 3: Διεξαγωγή έρευνας, μέσω ενός ποιοτικού ερωτηματολογίου για τον προσδιορισμό των ουσιαστικών θεμάτων σύμφωνα με την γνώμη των ενδιαφερόμενων μερών και της διοίκησης.

viii) Η διαδικασία σχεδιασμού και υλοποίησης εθελοντικών πρωτοβουλιών με πολλούς ενδιαφερομένους προϋποθέτει οι εφαρμοζόμενες διαδικασίες να είναι όσο το δυνατόν περισσότερο συμμετοχικές και συντονισμένες με έμφαση στις «από κάτω προς τα πάνω» (bottom -up) προσεγγίσεις παρά το αντίθετο.

Μια ολοκληρωμένη προσέγγιση για την ανάπτυξη προγραμμάτων και πρακτικών της ΕΚΕ περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:



Για την ανάπτυξη των ανωτέρω σταδίων εφαρμογής της ΕΚΕ συχνά χρησιμοποιούνται τεχνικές ποιότητας και ως εργαλείο ο Κύκλος Ποιότητας του Deming (PDCA Cycle).

1.6.2 Δείκτες, πλαίσια αναφοράς και αξιολογήσεις ΕΚΕ/ESG

Σημαντικοί δείκτες επιλέγονται για να παρακολουθήσουν την επίτευξη των στόχων των συγκεκριμένων πολιτικών για την άσκηση της ΕΚΕ. Στο πλαίσιο αυτό, έχουν αναπτυχθεί διάφορα μοντέλα και μέθοδοι αξιολόγησης, με τη χρήση δεικτών, που αποτυπώνουν τον βαθμό επίδοσης των επιχειρήσεων (Bell & Morse, 2008).

Όλες οι δραστηριότητες ΕΚΕ, καταγράφονται και δημοσιοποιούνται σε ετήσιες ή διετείς **εκθέσεις – απολογισμούς ΕΚΕ ή εκθέσεις βιωσιμότητας**, σύμφωνα με διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές, προκειμένου οι εταιρίες να ανταποκριθούν ή να επιδείξουν την υπευθυνότητά τους προς ένα ευρύ φάσμα ενδιαφερομένων μερών και τις θεσμικές τους υποχρεώσεις.

Ωστόσο, ένας αυξανόμενος αριθμός εταιρειών δημοσιεύει αυτόνομες εκθέσεις βιωσιμότητας, πολλές από τις οποίες περιέχουν και σύνολα δεικτών απόδοσης που ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό. Προκειμένου να πιστοποιούνται οι επιδόσεις των επιχειρήσεων και να κοινοποιούνται με σαφήνεια τα θέματα βιωσιμότητας, απαιτείται κοινή γλώσσα, πρότυπα και συστήματα μέτρησης με παγκόσμια αποδοχή και αξιοπιστία. Ένας σημαντικός δείκτης διεθνώς είναι ο CR Index, ο οποίος αποτελεί εργαλείο αξιολόγησης και σημείο αναφοράς για τη συγκριτική αξιολόγηση επιδόσεων ΕΚΕ και ESG στην Ελλάδα και το εξωτερικό (Ινστιτούτο Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, n.d.).

Κατά την μέτρηση του αντίκτυπου ESG μιας εταιρίας εξετάζεται συνήθως η απόδοση, τα σχέδια, οι δεσμεύσεις και η πρόοδος της εταιρίας είτε μέσω των δραστηριοτήτων της, της αλυσίδας εφοδιασμού ή των προϊόντων της. Οι τομείς ενδιαφέροντος συχνά περιλαμβάνουν παράγοντες:

- Για τον αντίκτυπο που έχει μια εταιρία στο φυσικό περιβάλλον, όπως: οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου (GHG) των εργασιών της και της εφοδιαστικής της αλυσίδας, η χρήση πόρων (π.χ. ενέργεια, νερό), η παραγωγή απορριμμάτων (πλαστικά, άλλα μη ανακυκλώσιμα που αποστέλλονται σε ΧΥΤΑ, παραγωγή και διάθεση τοξικών αποβλήτων), οι πηγές ενέργειας (άνθρακας, ορυκτά καύσιμα, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας κ.λπ.), η χρήση της γης και άλλοι κίνδυνοι (πετρελαιοκηλίδες, αποκατάσταση ορυχείων, αποψίλωση δασών, ρύπανση των υδάτων).
- Για τον αντίκτυπο που έχει μια εταιρία στους ενδιαφερόμενους (κοινωνία), τόσο εσωτερικούς (π.χ. εργαζόμενους) όσο και εξωτερικούς (π.χ. πελάτες), όπως: θέματα ανθρωπίνων δικαιωμάτων, σύγχρονη σκλαβιά, παιδική εργασία, συνθήκες εργασίας, σχέσεις εργαζομένων, ποικιλομορφία (π.χ. φύλο, φυλή κ.λπ.), πολιτικές διάκρισης, ποιότητα και ασφάλεια προϊόντων, ασφάλεια στο χώρο εργασίας, υπεύθυνο μάρκετινγκ, τα ανθρώπινα δικαιώματα στην εφοδιαστική αλυσίδα, ποικιλομορφία Συμβουλίων, κ.α.
- Για τα συστήματα που διέπουν την εφαρμογή, την παρακολούθηση και την αναφορά κανόνων και πρακτικών που εφαρμόζει μια εταιρία (διακυβέρνηση), όπως: πολιτικές και πρακτικές δωροδοκίας και διαφθοράς, δομή και μέγεθος του διοικητικού συμβουλίου, ποιότητα και εμπειρία του διοικητικού συμβουλίου, αμοιβές στελεχών, δικαιώματα μετόχων, εξισορρόπηση των συμφερόντων των ενδιαφερομένων, πολιτικές γνωστοποίησης ESG, κ.α.

Τα ακόλουθα θεματικά πρότυπα - πλαίσια, τα οποία μπορεί να υιοθετούνται μόνα τους ή συνδυαστικά μεταξύ τους, προσφέρουν τις κατευθυντήριες γραμμές για τη σύνταξη γνωστοποιήσεων – Έκθεση μη χρηματοοικονομικής πληροφόρησης, ως μέρος των οικονομικών καταστάσεων και υποστηρίζουν αποτελεσματικά τις απαιτήσεις του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου, όσον αφορά τις επιδόσεις των επιχειρήσεων:

σε σχέση με το περιβάλλον

- Το Σύστημα Οικολογικής Διαχείρισης και Οικολογικού Ελέγχου (EMAS)
- Το πλαίσιο του Οργανισμού Περιβαλλοντικού Αποτυπώματος (OEF)

σε σχέση με την κοινωνία

- Το πλαίσιο του ΟΗΕ «προστασία, σεβασμός και αποκατάσταση» με κατευθυντήριες αρχές για τις επιχειρήσεις και τα ανθρώπινα δικαιώματα.
- Η Τριμερής δήλωση αρχών σχετικά με τις πολυεθνικές επιχειρήσεις και την κοινωνική πολιτική του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO).
- Οι κατευθυντήριες γραμμές του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) για τις πολυεθνικές επιχειρήσεις.

για τη βιωσιμότητα ή την εταιρική υπευθυνότητα

- Παγκόσμια Πρωτοβουλία Υποβολής Εκθέσεων (Global Reporting Initiative - GRI)
- Διεθνές Ολοκληρωμένο Πλαίσιο Αναφοράς (International Integrated Reporting Council - IIRC)
- Συμβούλιο Προτύπων Βιώσιμης Λογιστικής (Sustainability Accounting Standards Board - SASB)
- Ίδρυμα Αναφοράς Αξίας μετά από συγχώνευση των οργανισμών SASB και του IIRC
- Οργανισμός για τις επιπτώσεις του άνθρακα (Carbon Disclosure Project - CDP)
- Συμβούλιο Προτύπων Γνωστοποίησης του Κλίματος (Climate Disclosure Standards Board - CDSB)
- Οικουμενικό Σύμφωνο των Ηνωμένων Εθνών (Global Compact - UNGC)
- Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης ISO 26000:2010 Κατευθυντήριες οδηγίες για την ΕΚΕ

Τα DJSI, FTSE4Good και AccountAbility 1000 είναι επίσης ορισμένα άλλα ιδρύματα που θέτουν πρότυπα γνωστοποίησης ESG και αναφοράς ΕΚΕ (βλέπε Παράρτημα IV με τα πιο δημοφιλή πλαίσια αναφοράς). Τα πρότυπα αναφοράς βιωσιμότητας GRI είναι τα πιο κοινά αποδεκτά παγκόσμια πρότυπα για την αναφορά βιωσιμότητας από τις εταιρίες.

Ο πολλαπλασιασμός των πλαισίων αναφοράς για το τριπλό αποτέλεσμα ESG αποτελεί ένδειξη προόδου σε αυτό τον τομέα (Weinreb, 2020). Αν και αυτή η ποικιλία στις διαθέσιμες μεθοδολογίες αναφοράς επιτρέπει σε μια επιχείρηση να επιλέξει αυτή που ταιριάζει καλύτερα στον τομέα της - ήδη αναπτύσσονται κλαδικά και τομεακά πρότυπα, κάθε πλαίσιο αναφοράς ESG έχει τις δικές του μετρήσεις, μεθοδολογία και σύστημα βαθμολόγησης. Ως εκ τούτου, ένα από τα σημαντικότερα θέματα σήμερα είναι η διαφάνεια στη μεθοδολογία και στην παράθεση δεδομένων, ώστε τα αποτελέσματα των **αναφορών ΕΚΕ/ESG** να είναι έγκυρα, συγκρίσιμα και να μη γεννούν αμφισημίες. Αυτό θα έχει ιδιαίτερα προστιθέμενη αξία, τόσο σε επίπεδο διαφάνειας όσο και σε επίπεδο διοικητικών βαρών και κόστους, για τις επιχειρήσεις που υποβάλλουν Εκθέσεις βιωσιμότητας και έχουν διεθνή δραστηριότητα, οι οποίες συχνά καλούνται να ικανοποιήσουν απαιτήσεις από πολλαπλά συστήματα ESG πληροφόρησης, όπως χαρακτηριστικά γίνεται στη περίπτωση της κλιματικής αλλαγής.

Το κόστος της προσαρμογής στα κριτήρια ESG είναι εμπροσθοβαρές και μόνο αν σχεδιασθεί και υλοποιηθεί σωστά θα είναι δυνατό μια επιχείρηση να το ισοσκελίζει οδηγώντας στη δημιουργία πρόσθετης αξίας. Αποτελεί όμως μονόδρομο για κάθε επιχείρηση που θέλει να παραμείνει βιώσιμη και ανταγωνιστική μεσομακροπρόθεσμα. Το κόστος αυτής της μετάβασης σχετίζεται με το μέγεθος, τον αριθμό εργαζομένων και τον κλάδο δραστηριότητας, αξίζει να σημειωθεί ότι η ενσωμάτωση των κριτηρίων ESG θα αποτελέσει ακόμη μεγαλύτερη πρόκληση για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Μεγάλη υποστήριξη προσφέρει το διαδίκτυο, ως ένα από τα κυριότερα εργαλεία πλέον για την αποκάλυψη πληροφοριών ΕΚΕ, αφού σε έναν ιστότοπο οι εταιρίες μπορούν, αφενός, να δημοσιοποιούν πιο ενημερωμένες πληροφορίες λιγότερο ακριβά και άμεσα, αφετέρου, να επικοινωνούν με τα ενδιαφερόμενα μέρη τους και να λαμβάνουν ανατροφοδότηση (Bondy et al., 2004). Επιπλέον, κάθε ιστότοπος μπορεί έχει πολλές σελίδες, καθεμία από τις οποίες να απευθύνεται σε διαφορετική ομάδα ενδιαφερομένων (Esrock & Leichty, 2000) ενώ οι πληροφορίες παραμένουν μόνιμα διαθέσιμες στον ιστό, επιτρέποντας στον κάθε χρήστη να επιλέγει τα θέματα που θέλει να έχει πρόσβαση και μάλιστα όσο συχνά επιθυμεί (Wanderley et.al, 2008).

1.6.3 Υποχρέωση δημοσιοποίησης μη χρηματοοικονομικών στοιχείων ESG

Η δημοσιοποίηση των δεδομένων ESG έχει τη δυνατότητα να συμβάλει στην αντιμετώπιση συστημικών προκλήσεων όπως η εμπιστοσύνη στις εταιρείες και τις χρηματοπιστωτικές αγορές, η πραγμάτωση της κοινωνικής δικαιοσύνης, ή την επίτευξη περιβαλλοντικής βιωσιμότητας και την αποτελεσματική κατανομή των περιουσιακών στοιχείων. Όπως ήδη αναφέρθηκε, για να ανταποκριθούν καλύτερα οι επιχειρήσεις στις σύγχρονες προκλήσεις και με μεγαλύτερη διαφάνεια, νομοθετήθηκε, με την Οδηγία 2014/95/ΕΕ ή Οδηγία Εταιρικής Αναφοράς Βιωσιμότητας (CSRD) που ενσωματώθηκε στο εθνικό μας δίκαιο με το Νόμο 4403/2016, η υποχρεωτική δημοσίευση σε ευρωπαϊκό επίπεδο μη χρηματοοικονομικών στοιχείων των μεγάλων επιχειρήσεων δημόσιου συμφέροντος, οι οποίες απασχολούν προσωπικό άνω των 500 ατόμων και είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο (εισηγμένες εταιρίες, τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρίες και άλλες εταιρίες που ορίζονται από τις εθνικές αρχές ως οντότητες δημοσίου συμφέροντος). Υποχρεούνται, από το 2018 και μετά, να δημοσιεύουν σε ετήσια βάση Έκθεση Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης προς τους μετόχους με ένα «τριπλό αποτέλεσμα» ως προς τις επιδόσεις τους βάσει οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών κριτηρίων (European Commission, 2014).

Απαιτείται στην έκθεση διαχείρισης οι εταιρίες να περιλαμβάνουν μία μη χρηματοοικονομική κατάσταση που να περιέχει πληροφορίες ως προς τις επιδόσεις, τη θέση και τον αντίκτυπο των δραστηριοτήτων της, σε σχέση με περιβαλλοντικά, κοινωνικά και εργασιακά θέματα, με τέτοιο τρόπο που να γίνεται κατανοητή η εξέλιξη της, συμπεριλαμβάνοντας συνήθως:

- μια σύντομη περιγραφή του επιχειρηματικού μοντέλου
- μια περιγραφή των πολιτικών της εταιρίας σε σχέση με τα εν λόγω θέματα
- τα αποτελέσματα των εν λόγω πολιτικών
- τυχόν κινδύνους που συνδέονται με τις δραστηριότητες της επιχείρησης (επιχειρηματικές σχέσεις, επιπτώσεις προϊόντων/ υπηρεσιών, διαχείριση κινδύνων).

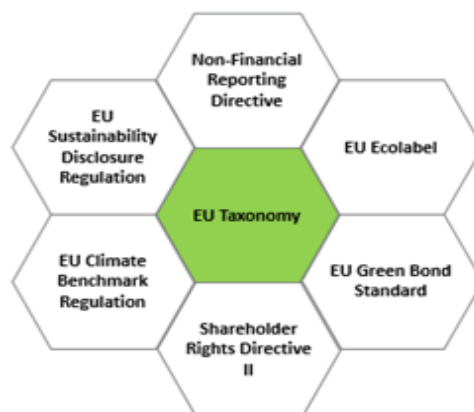
Η λογοδοσία και η διαφάνεια σχετικά με τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις από τη λειτουργία των επιχειρήσεων αποτελεί σήμερα θεμελιώδης προϋπόθεση των επενδυτικών αποφάσεων, των αποδοτικών σχέσεων μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών και των σχέσεων ανάμεσα στις εταιρίες, τις δημόσιες αρχές και τους καταναλωτές.

Η υλοποίηση των 17 ΣΒΑ της Ατζέντα 2030 απαιτεί αυξημένη χρηματοδότηση και τεράστιες αλλαγές σε δημόσιες και ιδιωτικές χρηματοοικονομικές ροές και επενδύσεις. Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, απαιτούνται 2-7 τρις δολάρια ΗΠΑ για την επίτευξη των ΣΒΑ, έως το 2030, και μόνο 150-160 δις δολάρια είναι επί του παρόντος διαθέσιμα στην Επίσημη Αναπτυξιακή Βοήθεια. Έχει καταστεί σαφές ότι αυτό το σημαντικό χρηματοδοτικό κενό μπορεί να καλυφθεί μόνο από κεφάλαια του ιδιωτικού τομέα - μετατοπίζοντας τα περιουσιακά στοιχεία σε βιώσιμες επενδύσεις (οι 10 μεγαλύτερες ιδιωτικές τράπεζες διαχειρίζονται περίπου 11,5 τρις δολάρια ΗΠΑ). Τα οικονομικά και χρηματοπιστωτικά συστήματα μπορούν και πρέπει να διαδραματίσουν ηγετικό ρόλο στη στροφή προς τη βιωσιμότητα. Αντίστοιχα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι η επίτευξη των στόχων βιωσιμότητας, εντός της ΕΕ, θα απαιτήσει ετήσιες επενδύσεις περίπου 180 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Η υιοθέτηση κριτηρίων ESG στην επενδυτική διαδικασία αποτελεί διεθνώς μια ταχέως ανερχόμενη διαδικασία τόσο από την πλευρά των κρατών, όσο και από την πλευρά των επενδυτών και των διαχειριστών κεφαλαίων (Milton, 2011) παρέχοντας το πλαίσιο για την ενσωμάτωση της βιώσιμης ανάπτυξης σε όλους τους τομείς, τους κλάδους και τις συναλλαγές των επιχειρήσεων. Οι επιχειρήσεις με υψηλές επιδόσεις ESG θα επηρεάζουν ολόένα και περισσότερο την πρόσβασή τους σε κεφάλαια και στους όρους χρηματοδότησης. Ως εκ τούτου, παρόλο που οι δείκτες ESG συχνά αποκαλούνται «μη χρηματοοικονομικοί», συνδέονται με την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και ο τρόπος διαχείρισής τους από μια εταιρία έχει χρηματοοικονομικές συνέπειες.

Εικόνα 1.3 Νομοθεσία εστιασμένη στο ESG

Ήδη σε ευρωπαϊκό επίπεδο, για την επίτευξη της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας που αποτελεί τον κύριο μοχλό της πράσινης και ψηφιακής αναπτυξιακής μετάβασης της ΕΕ το σύνολο των πολιτικών και των μέτρων που λαμβάνονται πλέον συνδέονται με την εφαρμογή της ΕΚΕ και των κριτηρίων ESG. Ωστόσο, με την τάση να ενισχύονται επενδυτικά όλο και περισσότερο οι εταιρίες που σημειώνουν τη μεγαλύτερη πρόοδο όσον αφορά το ESG, η πιθανότητα για greenwashing αυξάνεται.



Το σχέδιο δράσης της ΕΕ για τη διοχέτευση των επενδυτικών ροών στη χρηματοδότηση της βιώσιμης ανάπτυξης είναι ένα σύνολο στρατηγικών, συμπεριλαμβανομένων νομοθετικών και μη νομοθετικών δράσεων και προτάσεων, που επιχειρεί να αντιμετωπίσει αυτές τις προκλήσεις καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, όπως η θέσπιση ταξινόμησης βιωσιμότητας, η δημιουργία προτύπων για πράσινα χρηματοοικονομικά προϊόντα, η ενθάρρυνση των διαχειριστών περιουσιακών στοιχείων να εξετάσουν ζητήματα ESG στο επενδυτικό πλαίσιο και η ενίσχυση των γνωστοποιήσεων βιωσιμότητας.

Το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο για τη μετάβαση σε μια οικονομία μηδενικών εκπομπών άνθρακα έως το 2050, αλλά και τις υπεύθυνες επενδύσεις, εμπλουτίζεται διαρκώς, όπως περιλαμβάνεται αναλυτικά στο Παράρτημα V (EU, 2020). Ενδεικτικά αναφέρονται, οι ακόλουθοι νέοι κανόνες που φιλοδοξούν να ικανοποιήσουν την ανάγκη, αφενός, των επενδυτών και άλλων ενδιαφερόμενων μερών για συγκρίσιμη και αξιόπιστη πληροφόρηση, αφετέρου, των επιχειρήσεων για συστηματικότερη οργάνωση ώστε να παρέχουν αυτή την πληροφόρηση:

- **Η νέα Οδηγία/ΕΕ CSRD**, για την υποβολή Εκθέσεων Εταιρικής Βιωσιμότητας από τις εταιρίες (Corporate Sustainability Reporting Directive - CSRD) η οποία δημοσιεύτηκε στις 21/4/2021 (Non-Financial Reporting Directive - NFRD), σύμφωνα με την οποία οι μεγάλες ευρωπαϊκές εταιρίες (εισηγμένες και μη) οφείλουν να δημοσιεύουν Εκθέσεις/ Απολογισμούς Βιώσιμης Ανάπτυξης (μη-χρηματοοικονομικά στοιχεία ESG) με βάση διεθνή πρότυπα αναφορών για τις χρήσεις μετά το 2023. Το πεδίο εφαρμογής της προτεινόμενης οδηγίας CSRD θα επεκταθεί ώστε να ισχύει για περισσότερες εταιρίες: α) για όλες τις επιχειρήσεις που είναι εισηγμένες στις ρυθμιζόμενες αγορές της ΕΕ, εκτός από τις πολύ μικρές επιχειρήσεις β) για τις εισηγμένες μικρομεσαίες επιχειρήσεις, προβλέπονται μειωμένες απαιτήσεις πληροφόρησης και θα έχουν προθεσμία έως την 1/1/2026 για να συμμορφωθούν (Κωνσταντίνου, 2021).
- **Ο Κανονισμός EU Taxonomy Regulation**, για την ανάπτυξη μιας κοινής γλώσσας ανάμεσα σε επιχειρήσεις και επενδυτές, για τον προσδιορισμό των οικονομικών δραστηριοτήτων που θεωρούνται περιβαλλοντικά βιώσιμες, την μέτρηση των απαιτούμενων δεικτών βάσει του Κανονισμού αλλά και την προετοιμασία των απαραίτητων γνωστοποιήσεων προς το επενδυτικό κοινό και κάθε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος.
- **Ο Κανονισμός 2019/2088**, περί γνωστοποιήσεων βιωσιμότητας στον χρηματοπιστωτικό τομέα (Sustainable Finance Disclosure Regulation - SFDR), που έχει σε ισχύ τεθεί από το Μάρτιο του 2021, για τον περαιτέρω μετασχηματισμό των αγορών με διαφάνεια και ενιαίους κανόνες, ως προς την ενσωμάτωση των κινδύνων βιωσιμότητας και τη συμπερίληψη κριτηρίων βιώσιμης ανάπτυξης σε χρηματοπιστωτικά προϊόντα (Sustainable Finance Framework).
- **Το EU Green Bond Standard**, που αποτελεί ένα χρηματοδοτικό εργαλείο για να εξασφαλίσει ότι οι επενδύσεις πληρούν τους στόχους της Ευρώπης για το κλίμα και άλλους μακροπρόθεσμους περιβαλλοντικούς στόχους (ανάπτυξη Πλαισίου Πράσινων Ομολόγων).

Η πρωτοβουλία της ΕΕ για την δημιουργία ενός ενιαίου πλαισίου αναφοράς πληροφοριών ESG είναι καθοριστική για την εδραίωση των Εκθέσεων Βιωσιμότητας οι οποίες θα ελέγχονται και θα βεβαιώνονται υποχρεωτικά από τρίτους ανεξάρτητους ελεγκτές. Στόχος της ΕΕ είναι μελλοντικά η αναφορά βιωσιμότητας να είναι ισοδύναμη με την οικονομική έκθεση (Ματζίκος, 2022). Για να είναι λειτουργικό αυτό το πλαίσιο, θα πρέπει να μην είναι γραφειοκρατικό και να επικεντρώνεται στη γνωστοποίηση των ουσιαστικότερων στοιχείων για τα ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου να μην παράγει δυσανάλογη επιβάρυνση για τους υπόχρεους (Μπούρχα, 2022).

Η ύπαρξη διαθέσιμων και αξιόπιστων στοιχείων είναι επίσης ένα κρίσιμο στοιχείο για τους απολογισμούς βιωσιμότητας, ειδικά όταν αναζητούνται στοιχεία σε μεγάλο εύρος της αλυσίδας αξίας, που συχνά είναι πρακτικά αδύνατο να συλλεχθούν αξιόπιστα στοιχεία – είτε εσκεμμένα μέσω

υπεργολαβιών, που επιτρέπει στις εταιρίες να εξωτερικεύουν τον κίνδυνο ή λειτουργούν ορισμένα τμήματά τους σε απορρυθμισμένες αγορές, είτε ακούσια μέσω συνεργασιών με εταιρίες που δεν παρακολουθούν τέτοια ή τα ίδια στοιχεία.

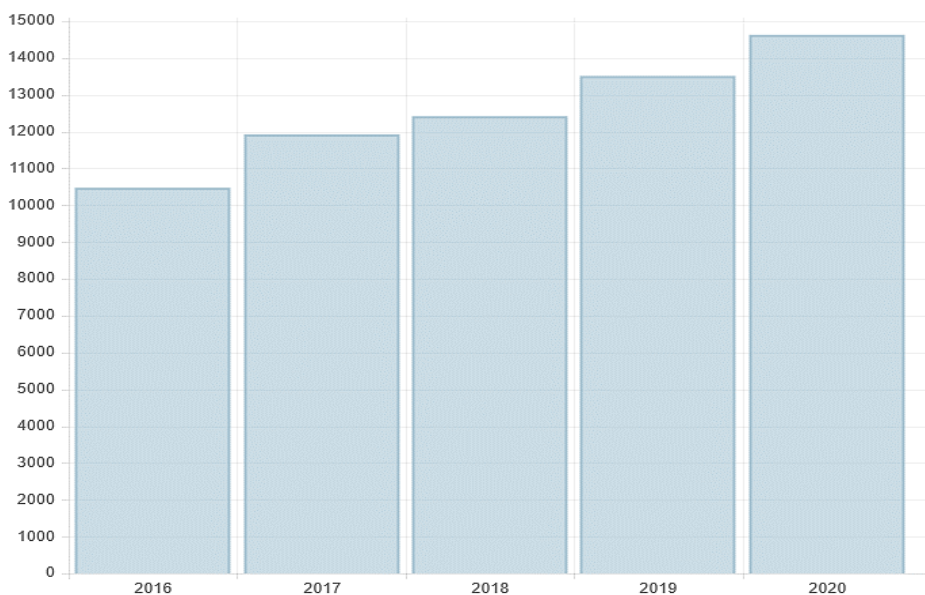
Σε κάθε περίπτωση, όπως επισημαίνει η ΕΥ Ελλάδος (2022) «η έμφαση στη σύγκληση και τυποποίηση των προτύπων αναφοράς ESG που αναμένεται μέσω της της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για της Εκθέσεις Εταιρικής Βιωσιμότητας (CSRD) θα διευκολύνει της επιχειρήσεις, όχι μόνο να αυξήσουν την εμπιστοσύνη των ενδιαφερόμενων μερών, αλλά και να ενσωματώσουν καλύτερα στο επιχειρηματικό της μοντέλο τη διαχείριση κινδύνων και ευκαιριών που αντιμετωπίζουν από της προκλήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης».

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το 2021, οι υποχρεωτικές και εθελοντικές πολιτικές και κανονισμοί για τη βιώσιμη χρηματοδότηση αριθμούσαν περίπου 870 σε όλο τον κόσμο με 225 προσθήκες ή αναθεωρήσεις (UNPRI, n.d.). Τα διαφορετικά νομικά συστήματα αλλά και τα διαφορετικά κοινωνικά και πολιτικά πλαίσια διεθνώς περιπλέκουν ακόμα περαιτέρω τα πράγματα, με της δικαιοδοσίες να κινούνται με διαφορετικές ταχύτητες στη ρύθμιση των πληροφοριών βιωσιμότητας.

Μετά από έκκληση παγκόσμιων ηγετών, επενδυτών και ρυθμιστικών αρχών για μια πιο αυστηρή προσέγγιση των γνωστοποιήσεων των εταιριών για το κλίμα, και την καταπολέμηση του greenwashing και της υπερβολής των πράσινων διαπιστευτηρίων, ιδρύθηκε κατά τη σύνοδο κορυφής των Ηνωμένων Εθνών για το κλίμα COP 26, τον Νοέμβριο του 2021, το Συμβούλιο Διεθνών Προτύπων Βιωσιμότητας (ISSB). Το ISSB έχει προτείνει δύο νέα Πρότυπα Γνωστοποίησης Αειφορίας IFRS® (prototype standards) μέσω των οποίων επιδιώκεται η ανάπτυξη της παγκόσμια αποδεκτής βάσης αναφοράς επικεντρωμένης στην διαχείριση της μακροπρόθεσμη εταιρικής αξίας. Το πρώτο πρότυπο ορίζει γενικές χρηματοοικονομικές γνωστοποιήσεις που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα και το δεύτερο περιγράφει λεπτομερώς συγκεκριμένες απαιτήσεις κοινοποιήσεων που σχετίζονται με το κλίμα. Οι χώρες θα αποφασίσουν αν θα τα καταστήσουν αυτά τα νέα πρότυπα γνωστοποίησης βιωσιμότητας υποχρεωτικά έως το τέλος του 2022.

Σήμερα, το έργο του ISSB παρουσιάζεται λιγότερο φιλόδοξο από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Οδηγία για την υποβολή εκθέσεων εταιρικής βιωσιμότητας (CSRD), ενώ η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς των ΗΠΑ (SEC) έχει της προτείνει κανόνες δημοσιοποίησης για της εισηγμένες εταιρίες, παρόμοιους με το σχέδιο προτύπων ISSB. Το ISSB δηλώνει ότι σκοπεύει να συνεργαστεί με την SEC και την ΕΕ για να προσπαθήσει να ευθυγραμμίσει ακόμα περισσότερο της προτάσεις του (The Total Business, 2022).

Σύμφωνα με τον παγκόσμιο διαδικτυακό κατάλογο εκθέσεων εταιρικής ευθύνης CorporateRegister.com, ο αριθμός των εταιριών και άλλων οργανισμών που εκδίδουν εκθέσεις ΕΚΕ ή βιωσιμότητας αυξήθηκε από σχετικά λίγες της αρχές της δεκαετίας του 1990 σε 24.930 το 2020. Στην εν λόγω βάση δεδομένων αποτυπώνεται η αύξηση των υποβαλλόμενων εκθέσεων ΕΚΕ παγκοσμίως, της φαίνεται και στο ακόλουθο γράφημα για την τελευταία πενταετία, με 14.633 εκθέσεις να δημοσιεύονται το 2020 – από της οποίες οι 50 αφορούν ελληνικές εταιρίες.

Διάγραμμα 1.2 Δημοσιευμένες Εκθέσεις ΕΚΕ ή Βιωσιμότητας παγκοσμίως

Πηγή: <https://www.corporateregister.com/>

Οι καλύτερες από αυτή τη νέα γενιά εκθέσεων ΕΚΕ αντιπροσωπεύουν το άλμα που πραγματοποιείται ως της την πληρότητα των στοιχείων σε σχέση με της πιο περιορισμένες εκθέσεις με φιλικό προς τον άνθρωπο προσανατολισμό και της ειδικές για κάθε θέμα, κυβερνητικά επιβαλλόμενες απαιτήσεις δημοσιοποίησης. Ωστόσο, της από αυτές της νέες εκθέσεις παραμένουν ιδιότυπες – διαφοροποιούνται ως της τη μορφή και το περιεχόμενό της – και σποραδικές ως της τη δημοσίευσή της.

1.6.4 Τεχνητή νοημοσύνη και κριτήρια ESG

Καθώς ο πήχης ανεβαίνει στην αξιολόγηση ESG, η τεχνητή νοημοσύνη (AI) αναδύεται ως ένα ισχυρό εργαλείο στην εξέλιξη της ουσιαστικής αξιολόγησης. Με τη χρήση αλγορίθμων μηχανικής μάθησης και επεξεργασίας φυσικής γλώσσας, οι επιχειρήσεις και οι επενδυτές έχουν πλέον εργαλεία στα χέρια της για να αποκαλύψουν στοιχεία κενών υποσχέσεων και να ζητήσουν από της εταιρίες να λογοδοτήσουν (Rose, 2022). Για το σκοπό αυτό, οι επαγγελματίες του χώρου των αναδυόμενων τεχνολογιών καλούνται να συμβάλουν στην διασφάλιση της υπεύθυνης υιοθέτησης της τεχνητής νοημοσύνης στα κριτήρια ESG (In Business News, 2021).

Η χρήση της τεχνητής νοημοσύνης για την προβολή των γνωστοποιήσεων είναι αποκαλυπτική. Ενδεικτικά, αναφέρονται τα αποτελέσματα ανάλυσης AI στον συλλογικό όγκο των γνωστοποιήσεων μηδενικών εκπομπών CO₂ του FTSE 100 σε της της εκθέσεις που δημοσιεύθηκαν από το 2015 έως το 2020. Χρησιμοποιώντας μια προσέγγιση λέξεων - κλειδίων ταξινομούνται οι εκθέσεις σε δυο κατηγορίες, μια με την ένδειξη «Net Zero Talk» όταν περιέχουν γενικόλογη αναφορά και «Net Zero Walk» όταν έχουν μεγαλύτερη βαρύτητα και υπευθυνότητα, της στο ακόλουθο διάγραμμα.

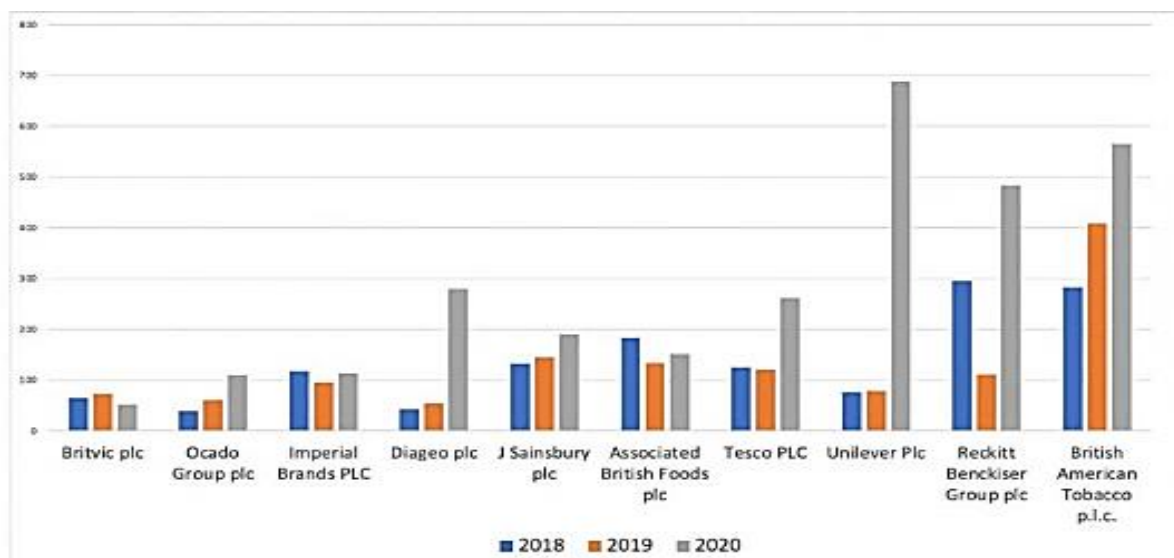
Διάγραμμα 1.3 Χρήση AI για τη διερεύνηση του χάσματος μεταξύ ρητορικής και λογοδοσίας δημοσιοποιήσεων ως της την περιβαλλοντική διάσταση



Πηγή: InsigAI (Rose, 2022)

Η διαφορά είναι αποκαλυπτική, για το χάσμα μεταξύ ρητορικής και λογοδοσίας, αυτά τα δεδομένα εξοπλίζουν της επενδυτές με μια νέα προοπτική για να κάνουν της σωστές ερωτήσεις. Εξίσου αποκαλυπτική είναι η χρήση της τεχνητής νοημοσύνης για την προβολή των αποκαλύψεων στη κοινωνική διάσταση. Για παράδειγμα, οι αλλαγές στο κοινωνικό αφήγημα του τομέα των οικιακών καταναλωτικών ειδών, μεταξύ 2018 και 2020, δείχνουν την κλίμακα του χάσματος μεταξύ ηγετών και υστερούντων στην κοινωνική γνωστοποίηση, ιδίως με ορισμένες εταιρίες να επιταχύνουν σημαντικά την αναφορά της το 2020 (Rose, 2022).

Διάγραμμα 1.4 Χρήση AI για τη διερεύνηση του χάσματος ως της την κοινωνική γνωστοποίηση



Πηγή: InsigAI (Rose, 2022)

Αντίστοιχα, από «σαρώσεις»⁶ που διενεργούνται από της αρμόδιες Υπηρεσίες Προστασίας των Καταναλωτών σε επίπεδο ΕΕ, φαίνεται ότι ισότοποι πολλών εταιριών προωθούν παραπλανητικούς περιβαλλοντικούς ισχυρισμούς της καταναλωτές, ενδεχομένως παραβιάζοντας τη νομοθεσία για την προστασία των καταναλωτών. Σε σάρωση που συμμετείχαν 27 ευρωπαϊκές χώρες (24 κ-μ της ΕΕ, 2 χώρες ΕΟΧ και το Ηνωμένο Βασίλειο), τέλος του 2020, όπου αξιολογήθηκαν 344 ισχυρισμοί βιωσιμότητας από εμπόρους της ΕΕ, διαπιστώθηκε ότι σχεδόν της μισές περιπτώσεις οι αρχές είχαν τουλάχιστον έναν λόγο να πιστεύουν ότι ο ισχυρισμός μπορεί να είναι ψευδής ή παραπλανητικός και ενδεχομένως θα μπορούσε να χαρακτηριστεί αθέμιτη εμπορική πρακτική (European Commission, 2021b).

1.6.5 Αξιολόγηση (rating) ESG των επιχειρήσεων – ο δείκτης ποιότητας ESG

Με αυξημένο το ενδιαφέρον και τη σημασία των πληροφοριών ESG, έχουν εμφανιστεί πάροχοι έρευνας⁷ για την αξιολόγηση των επιδόσεων ESG και τα προφίλ κινδύνου των εταιριών προκειμένου να παρέχουν υψηλής ποιότητας πληροφορίες, ως της την ανθεκτικότητα των εταιριών μακροπρόθεσμα, σε τρίτους. Οι αξιολογήσεις ESG αποσκοπούν στη μέτρηση της «ποιότητας ESG». Η ίδια η ποιότητα ESG, ωστόσο, δεν έχει έναν ενιαίο συμφωνημένο ορισμό.

Στην πραγματικότητα υπάρχουν δύο κύριες απόψεις για το τι αντικατοπτρίζει το ESG κατά την αξιολόγησή του (Tayan et al., 2022). Η μία άποψη είναι ότι αντικατοπτρίζει τον αντίκτυπο που έχει μια εταιρεία στην ευημερία των ενδιαφερόμενων μερών της, της οι εργαζόμενοι, οι προμηθευτές, οι πελάτες, η τοπική κοινωνία και το περιβάλλον. Σύμφωνα με αυτόν τον ορισμό, μια εταιρεία μπορεί να βελτιώσει το ESG προφίλ της αποσύροντας της δραστηριότητες που είναι επιβλαβείς για τα ενδιαφερόμενα μέρη ή βελτιώνοντας της επιχειρηματικές πρακτικές της επηρεαζόμενους τομείς της όφελος αυτών των συστατικών. Το κόστος μιας τέτοιας επένδυσης, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, επιβαρύνει της μετόχους, ενώ ο μακροπρόθεσμος οικονομικός αντίκτυπος για την εταιρεία είναι απροσδιόριστος ή αδιευκρίνιστος.

Η άλλη άποψη είναι ότι μετρά τον αντίκτυπο που έχουν οι κοινωνικοί και περιβαλλοντικοί παράγοντες στην εταιρεία και ότι οι παράγοντες αυτοί είναι οικονομικά σημαντικοί. Σύμφωνα με αυτόν τον ορισμό, ένα πλαίσιο ESG παρέχει ένα σύνολο παραγόντων κινδύνου για της οποίους η εταιρεία μπορεί να προγραμματίσει ή να μετριάσει μέσω στρατηγικού σχεδιασμού, στοχευμένων επενδύσεων ή αλλαγής της λειτουργικής δραστηριότητας. Η αντιμετώπιση των παραγόντων κινδύνου ESG, ακόμη και αν είναι δαπανηρή βραχυπρόθεσμα, αναμένεται να οδηγήσει σε μακροπρόθεσμο οικονομικό όφελος για την εταιρεία και της μετόχους της.

Οι εταιρίες επενδύσεων, οι διαχειριστές περιουσιακών στοιχείων και οι εταιρικοί δανειστές μπορούν να παράγουν της δικές της αξιολογήσεις κινδύνου ESG για της εταιρίες ή να απευθύνονται σε τρίτους παρόχους έρευνας ESG για τη διεξαγωγή αξιολογήσεων ESG. Ο κλάδος των αξιολογήσεων ESG είναι

⁶«Σάρωση» είναι ένα σύνολο ελέγχων που διενεργούνται ταυτόχρονα σε δικτυακούς τόπους για τον εντοπισμό παραβιάσεων του δικαίου για την προστασία των καταναλωτών σε έναν συγκεκριμένο τομέα.

⁷Εταιρίες έρευνας επενδύσεων που παρέχουν χρηματιστηριακούς δείκτες, ανάλυση κινδύνου χαρτοφυλακίου και απόδοσης και εργαλεία διακυβέρνησης σε θεσμικούς επενδυτές και αμοιβαία κεφάλαια αντιστάθμισης κινδύνου, όπως η NYSE: MSCI, ο όμιλος CoStar (NASDAQ: CSGP), το DoorDash (DASH), το Relx (RELX) κ.α.

ιδιαίτερα κατακερματισμένος με δεκάδες οργανισμούς αξιολόγησης και παρόχους δεδομένων. Το υπόβαθρο αυτών των εταιρειών δεν είναι ομοιόμορφο, καθώς της από αυτές έχουν εισέλθει στον τομέα των αξιολογήσεων ESG από διαφορετικούς τομείς.

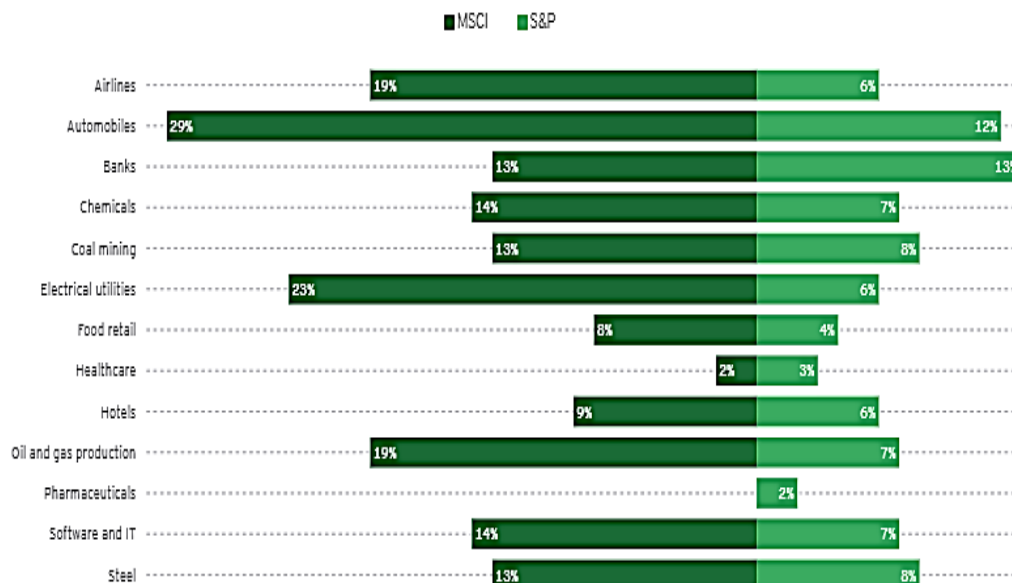
Μια ισχυρή αξιολόγηση μπορεί, μεταξύ άλλων, να οδηγήσει σε αυξημένη πρόσβαση στο κεφάλαιο, ενώ μια αδύναμη αξιολόγηση μπορεί να προκαλέσει εκκλήσεις για αλλαγή από της μετόχους. Μέσα από ένα ευρύ φάσμα θεμάτων ESG, υπολογίζεται της σύνθετος δείκτης απόδοσης ESG με τον οποίο βαθμολογούνται-αξιολογούνται οι εταιρίες, σχετικά με την απόδοση και την ανθεκτικότητά της σε μακροπρόθεσμους, οικονομικά σημαντικούς κινδύνους (Hayes, 2022). Της ο δείκτης ESG αποτελεί ένα σημείο αναφοράς που χρησιμοποιείται από της επενδυτές και της διαχειριστές κεφαλαίων, το οποίο ενημερώνει ως της την απόδοση μιας εταιρίας σε σύγκριση (benchmark) με της εταιρίες του ίδιου κλάδου αλλά και ευρύτερα σε επενδυτικούς όρους.

Οι αξιολογήσεις (ratings) επιδόσεων ESG βαθμολογούνται συνολικά και της τρεις διαστάσεις του ESG και αναλόγως τον πάροχο αξιολόγησης κατατάσσονται σε κλίμακα, από AAA (ESG ηγέτες) έως CCC (ESG υστερούντες) ή σε κλίμακα 0 – 100, με της υψηλότερες βαθμολογίες να αντιστοιχούν σε υψηλότερο κίνδυνο. Η βαθμολόγηση των εταιρειών της διαστάσεις ESG επιτρέπει της κοινωνικά συνειδητοποιημένους επενδυτές να ελέγχουν της επενδύσεις της ώστε να ταιριάζουν με της επενδυτικούς στόχους και της αξίες της. Στο ίδιο πλαίσιο, οι πάροχοι έρευνας και αξιολόγησης των επιδόσεων ESG των εταιριών διαχειρίζονται πληροφορίες, δεδομένα και αξιολογήσεις ESG για να ενημερώσουν της καταναλωτές, της επενδυτές, της κυβερνήσεις και της της εταιρίες.

Τα συστήματα ESG ratings εξετάζουν δύο βασικά ερωτήματα: σε ποιους κινδύνους που σχετίζονται με το ESG εκτίθεται μια εταιρία και πόσο καλά τα καταφέρνει στη διαχείρισή της (ανθεκτικότητα) κατά την επιδίωξη της μακροπρόθεσμης δημιουργίας αξίας. Προκειμένου να απαντηθούν αυτά τα ερωτήματα, οι αναλυτές αντλούν στοιχεία από ένα ευρύ φάσμα δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών ESG που αποκαλύπτονται από την ίδια την εταιρία (π.χ. ερωτηματολόγια αξιολόγησης ESG, έκθεση βιωσιμότητας, ετήσιες εκθέσεις, εκθέσεις Ετήσιας Γενικής Συνέλευσης, ιστότοπο εταιρίας), πηγές μέσων ενημέρωσης, αρχειοθετήσεις χρηματιστηρίου και αξιολογήσεις αρμόδιων δημόσιων υπηρεσιών και ΜΚΟ. Η αξιολόγηση (rating) των εταιριών ελέγχεται περιοδικά για να διασφαλίζεται η συνάφεια και η ακρίβεια, της κάθε πάροχος αξιολόγησης έχει τη δική του διαφορετική στάθμιση για τον υπολογισμό του συνολικού δείκτη ESG.

Αν και υπάρχουν βασικές ομοιότητες στον υπολογισμό των βαθμολογιών ESG, οι ακριβείς μεθοδολογίες για την ανάλυση αυτών των δεδομένων διαφέρουν μεταξύ των παρόχων αξιολογήσεων ESG, κάτι που προκαλεί σύγχυση στην επενδυτική κοινότητα και όχι μόνο. Ενδεικτικά, παρατίθεται το ακόλουθο διάγραμμα στο οποίο αποτυπώνεται η εν λόγω διαφοροποίηση στα πρότυπα στάθμισης των επιδόσεων ESG για τη κλιματική αλλαγή μεταξύ των παρόχων ESG ratings.

Διάγραμμα 1.5 Διαφορετική στάθμιση των μετρήσεων που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή σε σύνθετες βαθμολογίες ESG μεταξύ των παρόχων αξιολογήσεων MSCI και S&P



Πηγή: (ΕΥ, 2022)

Σε αυτό το πλαίσιο μια καλή βαθμολογία ESG είναι ένα σχετικά αυθαίρετο μέτρο που εξαρτάται από το ποιος την υπολογίζει ή αλλιώς έναντι ποιου πλαισίου/προτύπου υπολογίζεται. Διαπιστώνουμε ότι, ενώ οι πάροχοι αξιολογήσεων ESG μπορούν να μεταφέρουν σημαντικές πληροφορίες σχετικά με της μη χρηματοοικονομικές επιπτώσεις των εταιρειών, υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις της στόχους, της μεθοδολογίας και τα κίνητρά της, οι οποίες μειώνουν την αξία των αξιολογήσεών της.

Αν και δεν προσφέρουν άμεσα ένα πλαίσιο ESG, οι αξιολογήσεις επιδόσεων ESG που παράγονται εξωτερικά παρέχουν πιο συνεπείς μετρήσεις για τη σύγκριση της απόδοσης ESG μιας εταιρίας σε βάθος χρόνου και σε σχέση με της εταιρίες του κλάδου, σε σύγκριση με της αυτοαποκαλυπτόμενες δηλώσεις ESG των εταιρειών και της αναφορές βιωσιμότητας.

1.6.6 Απαιτήσεις για την αξιοπιστία και το μέλλον του ESG

Αν και σε πρόσφατη Έκθεση της ΕΥ (2022) υποστηρίζεται ότι υπάρχει ακόμα διάσταση απόψεων ως της το τι πρέπει να περιλαμβάνει το ESG, της δείκτες μέτρησης και τον καλύτερο τρόπο χρήσης της διαθέσιμης πληροφορίας, οι κυβερνήσεις σε όλο τον κόσμο υιοθετούν νέα νομοθεσία που θα ρυθμίζει την αναφορά ESG και τελικά θα την καθιστά υποχρεωτική. Επισημαίνεται μάλιστα η ανάγκη για μεγαλύτερη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων μερών και ιδιαίτερα της κοινωνίας των πολιτών και των εργαζόμενων τόσο στη διαδικασία χάραξης πολιτικής, όσο και σε πρωτοβουλίες καθοδηγούμενες από την αγορά.

Παρά της προκλήσεις που συνδέονται με την ποιότητα των δεδομένων και την έλλειψη εναρμόνισης και τυποποίησης της κοινού ρυθμιστικού πλαισίου και κινήτρων ESG, οι οικονομικές, κοινωνικές και

πολιτικές δυνάμεις συγκλίνουν στην ανάγκη για αξιόπιστες και χρήσιμες για τη λήψη αποφάσεων πληροφορίες βιωσιμότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, αναμένεται περαιτέρω πρόοδος στη ποιότητα και την εναρμόνιση των πλαισίων και προτύπων αναφοράς βιωσιμότητας μέσω του ESG. Για να επιτευχθεί αυτό, σύμφωνα με τα στοιχεία που αποκαλύπτει πρόσφατη Έκθεση με τίτλο «The Emerging Sustainability Information Ecosystem» της ΕΥ (2022), τα ακόλουθα πέντε ζητήματα πρέπει να αντιμετωπισθούν κατά προτεραιότητα, ώστε να κερδηθεί η εμπιστοσύνη στο ESG:

1. Αύξηση της διαφάνειας των σύνθετων δεικτών της αξιολογήσεις (ratings) ESG.
2. Αύξηση της κατανόησης των διαφορετικών χρήσεων της πληροφορίας που αφορά στη βιώσιμη ανάπτυξη.
3. Ανεξάρτητη εξωτερική διασφάλιση, παράλληλα με τη βελτίωση των προτύπων αναφοράς και την επίδειξη αυστηρότητας, σε αντιστοιχία με την οικονομική πληροφόρηση.
4. Ανάπτυξη συγκρίσιμων και διαλειτουργικών ταξινομιών για της βιώσιμες χρηματοδοτήσεις, ώστε να εξαλειφθεί η σύγχυση σχετικά με το τι θεωρείται βιώσιμο.
5. Αντιμέτωπιση των φραγμών που αντιμετωπίζουν (π.χ. τεχνική βοήθεια) οι αναδυόμενες οικονομίες όσον αφορά τη δημοσιοποίηση πληροφοριών σχετικά με τη βιωσιμότητα.

Πηγή: (Capital.gr, n.d.)

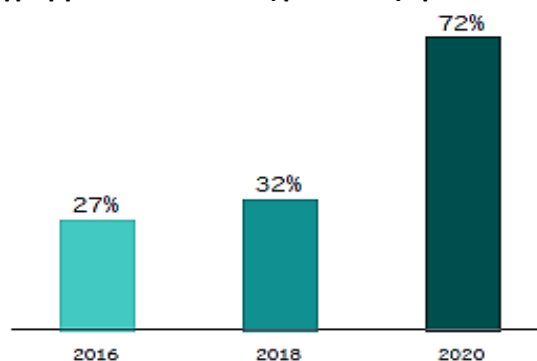
Καθώς, της ήδη αναφέρθηκε, ο καθορισμός παγκόσμιων προτύπων ESG έρχεται ένα βήμα πιο κοντά (ISSB) ήδη αυξάνεται και η σύνδεση μεταξύ ESG και χρηματοοικονομικών αναφορών. Όσο τα πρότυπα αναφοράς, η ρύθμιση και η διασφάλιση ωριμάζουν, το ESG πρέπει της να εξελιχθεί, ώστε να έχει το ίδιο επίπεδο αυστηρότητας και συνέπειας με της χρηματοοικονομικές γνωστοποιήσεις. Πρέπει να υπάρχει ισχυρότερη σύνδεση μεταξύ του «F» των χρηματοοικονομικών και του ESG, ως «FESG», προκειμένου, αφενός, να καταδεικνύεται καλύτερα ο οικονομικός αντίκτυπος των διαφόρων στρατηγικών και στόχων ESG, αφετέρου, να μετρούνται σωστά το πραγματικό κόστος και οι ευκαιρίες των επιχειρήσεων. Στο ίδιο πνεύμα, κορυφαίες εταιρίες που ενστερνίζονται ένα ευρύτερο όραμα ESG διαμορφώνουν μια αναδυόμενη δυναμική, η οποία συνδέει της χρηματοοικονομικές γνωστοποιήσεις πιο στενά με το ESG και υποδεικνύει την καινοτομία των πρόσθετων γνωστοποιήσεων (FESG+) στο μέλλον (Varley & Lewis, 2021).

Ήδη η συντριπτική πλειοψηφία των θεσμικών επενδυτών (89%) που συμμετείχαν σε σχετική έρευνα (ΕΥ, 2022), δήλωσαν ότι θα ήθελαν η αναφορά των επιδόσεων ESG, να γίνει υποχρεωτική απαίτηση και να μετριέται σε σχέση με ένα σύνολο παγκοσμίως συνεπών προτύπων – ένα **παγκόσμιο πρότυπο** για την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας ενισχύοντας τη σύνδεση χρηματοοικονομικών και μη χρηματοοικονομικών στοιχείων (FESG).

Κανονισμοί και πολιτικές οδηγούν σταδιακά στην υποχρεωτική υποβολή εκθέσεων ESG, συνεπώς η προσπάθεια τώρα επικεντρώνεται για μεγαλύτερη σύγκλιση και διαφάνεια σε ότι αφορά της κώδικες δεοντολογίας, της κώδικες συμπεριφοράς, τα πρότυπα διαχείρισης, την σύνταξη εκθέσεων, την σύγκριση των αποτελεσμάτων, την επισήμανση (label) και της κοινωνικά υπεύθυνες επενδύσεις. Αυτό που συμβαίνει σήμερα είναι ότι της οι μετρήσεις και τα KPIs δομούνται σε ένα καθολικό σύνολο δεικτών αναφοράς ΕΚΕ/ESG/ΣΒΑ, ώστε να ευθυγραμμίζονται με την Ατζέντα 2030 για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Μέσα από της προσδοκίες μιας της γενιάς επενδυτών (Gen Y και (Gen Z)⁸ φαίνεται ότι το ενδιαφέρον των επενδυτών για το κίνημα ESG έχει αυξηθεί σε ιστορικά υψηλά επίπεδα.

Της φαίνεται στο σχήμα, αυξάνεται ο αριθμός των επενδυτών που υιοθετούν τη δομημένη αναθεώρηση των μη χρηματοοικονομικών γνωστοποιήσεων (ΕΥ, 2020).

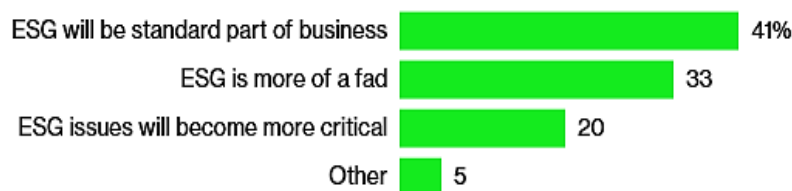


Τα στοιχεία δείχνουν ότι το 2021 το ESG ήταν το ταχύτερα αναπτυσσόμενο τμήμα του κλάδου διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων, με τα περιουσιακά στοιχεία σε κεφάλαια ESG να αυξάνονται κατά 53% σε ετήσια βάση στα 2,7 τρισεκατομμύρια δολάρια. Ωστόσο το 2022 υπήρξε μια μετατόπιση, εν μέρει λόγω των προτεραιοτήτων των υπεύθυνων χάραξης πολιτικής και των επενδυτών που εξελίσσονται ως απάντηση της νέες οικονομικές και γεωπολιτικές προκλήσεις (π.χ. πληθωρισμός, ρωσική εισβολή στην Ουκρανία και αυξανόμενες εντάσεις ΗΠΑ – Κίνας). Η μετατόπιση αυτή δεν έχει να κάνει μόνο ως της το ύψος των επενδύσεων και της απόδοσης κεφαλαίων ESG αλλά και ως της της συμβιβασμούς που έρχονται συνεχώς αντιμέτωποι οι επενδυτές ESG, της ο ενδεχόμενο να συνεχίσει η Ευρώπη τη χρήση της πυρηνικής ενέργειας για ένα διάστημα, η υψηλή βαθμολόγηση εταιριών που δραστηριοποιούνται σε μέρη του κόσμου που δεν έχουν τα καλύτερα αρχεία αντιμετώπισης των ενδιαφερόμενων μερών (π.χ. χώρες με απολυταρχικά καθεστώτα, πολιτικές αναταραχές, παραβιάσεις των ανθρωπίνων δικαιωμάτων κτλ.) (Tannenbaum, 2022). Με το σκεπτικισμό απέναντι στα επενδυτικά κεφάλαια που φέρουν την ένδειξη ESG να παραμένει, οι επενδυτές δηλώνουν απαισιόδοξοι για το 2023.

Σήμερα το ESG δοκιμάζεται όσο ποτέ άλλοτε. Μερίδα συντηρητικών πιέζουν σε πολιτικό επίπεδο να απαλλαγούν από αυτό, οι ρυθμιστικές αρχές προσπαθούν να καταπολεμήσουν την στρεβλή πώληση κεφαλαίων και ομολόγων που φέρουν την ένδειξη ESG και οι υπέρμαχοι των βιώσιμων επενδύσεων θέλουν να εξαλείψουν το ακρωνύμιο εντελώς θεωρώντας ότι αποτελεί μια νέα «συσκευασία» για κάτι που ήδη κάνουν. Παρόλα αυτά, πρόσφατες έρευνες επιβεβαιώνουν ότι οι περισσότεροι οικονομικοί παράγοντες έχουν αποφασίσει ότι το ESG ήρθε για να μείνει.

Μια έρευνα σε 550 χρήστες του Bloomberg (Kishan & White, 2022), απαντώντας στην ερώτηση: «Ποιο από αυτά αποτυπώνει καλύτερα την αίσθηση που έχετε για το πού οδεύει ο κόσμος με τα θέματα ESG;» Διαπιστώνει ότι πάνω από το 60% αναμένουν ότι το ESG θα γίνεται όλο και πιο κρίσιμο για τη λειτουργία μιας επιχείρησης, σε σύγκριση με περίπου το 33% των ερωτηθέντων που πιστεύει ότι η στρατηγική που λαμβάνει υπόψη θέματα περιβαλλοντικά, κοινωνικά και θέματα διακυβέρνησης είναι απλώς μια «μόδα». Μάλιστα, οι Ευρωπαίοι ερωτηθέντες ήταν πιο αισιόδοξοι για τη σημασία του ESG, ακολουθούμενοι από της ερωτηθέντες στην Ασία, με την Αμερική να ακολουθεί με ποσοστό περίπου 50%.

⁸Γενιά Y - Millennials: γεννημένοι 1981-1996 και γενιά Z: γεννημένοι 1997-2012.

Διάγραμμα 1.7 Οι επενδυτές διχάζονται για το μέλλον του ESG

Πηγή: Bloomberg (Kishan & White, 2022)

Περισσότεροι από της μισούς από της ερωτηθέντες στην έρευνα των αναγνωστών του Bloomberg δήλωσαν ότι αναλαμβάνουν δράση για το ESG επειδή είναι ζωτικής σημασίας για την αύξηση των εταιρικών κερδών. Περίπου το 62% των ερωτηθέντων δήλωσαν ότι ενεργούν σε θέματα ESG κατόπιν εντολής των πελατών της, ενώ περίπου τα τρία πέμπτα δήλωσαν ότι το κάνουν κυρίως για να προστατεύσουν τη φήμη των εταιρειών της. Της μελέτες προσφέρουν παρόμοια ευρήματα. Μια πρόσφατη έρευνα της PwC έδειξε ότι το 89% των μεγάλων επενδυτών δήλωσαν ότι έχουν ήδη απορρίψει – ή θα εξέταζαν το ενδεχόμενο να απορρίψουν – έναν διαχειριστή περιουσιακών στοιχείων λόγω ελλείψεων της στρατηγικής της για την ESG. Η ίδια έρευνα έδειξε ότι το 86% θα απέρριπτε ομοίως εκείνους των οποίων οι εταιρικές προσπάθειες ESG ήταν ανεπαρκείς.

Αν και πολλοί έχουν επικρίνει της ασυνέπειες της επενδύσεις με την ετικέτα ESG, το ESG παραμένει μια ισχυρή δύναμη που απαιτεί της προσεκτική εξισορρόπηση κατά την προσαρμογή της βιωσιμότητας της εξελισσόμενες συνθήκες για να διατηρήσει την αποστολή του. Το ESG θα συνεχίσει να εξελίσσεται με εστίαση την επίτευξη μακροπρόθεσμης αξίας (Emmerich et al., 2022). Το πόσο αποτελεσματικά θα αξιοποιηθούν τελικά τα ολοκληρωμένα δεδομένα ESG θα εξαρτηθεί από την ικανότητα των διαχειριστών των εταιρειών και των θεσμικών επενδυτών να κατανοήσουν τα μακροπρόθεσμα οφέλη που μπορεί να έχει η ενσωμάτωση αυτών των δεδομένων στην καθημερινή πρακτική, όχι μόνο για της δικές της δραστηριότητες αλλά και για την κοινωνία ευρύτερα, τα οποία αποτελούν προϋπόθεση για την αντιμετώπιση των προκλήσεων του 21^{ου} αιώνα. Μόλις δημοσιοποιηθούν αυτά τα στοιχεία ESG, τότε αρχίζει η σκληρή δουλειά για την αξιοποίηση του πλήρους δυναμικού της. Όσο πιο γρήγορα επιβληθεί η δημοσιοποίηση, τόσο πιο γρήγορα μπορεί να ξεκινήσει αυτή η σκληρή δουλειά για της επιχειρήσεις και της οργανισμούς κάθε τομέα.

1.7 Προκλήσεις ενσωμάτωσης κι εποπτείας του ESG της επιχειρήσεις – ο ρόλος των διοικητικών συμβουλίων

Η ανάπτυξη της ενεργού σχεδίου ESG ξεκινά με μια σταθερή και βιώσιμη επιχειρηματική στρατηγική. Έχει να κάνει με τον τρόπο με τον οποίο μια εταιρία βελτιώνει την απόδοση της επιχειρησιακής αλυσίδας, των στοιχείων ενεργητικού και της εφοδιαστικής αλυσίδας και πώς το αναφέρει με διαφανή τρόπο για να εμπνεύσει εμπιστοσύνη. Θέτοντας της σωστούς στόχους ESG και αναφέροντας την πρόοδο, μια εταιρεία μπορεί να επιδείξει απόδοση της πελάτες, της επενδυτές, της τράπεζες και της σημαντικούς ενδιαφερόμενους φορείς. Τελικά, αυτό θα βοηθήσει να επιτύχουν της μακροπρόθεσμους επιχειρηματικούς της στόχους και να συμβάλουν σε ένα πιο βιώσιμο μέλλον. Οι επιχειρήσεις μπορούν να αποκτήσουν αρκετά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα δίνοντας προσοχή της

αρχές του ESG. Η προσδοκία ότι τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου πρέπει να συμμετέχουν σε μεγάλο βαθμό στη στρατηγική ESG μιας εταιρείας αποτελεί πλέον κεντρική πτυχή του έργου του διοικητικού συμβουλίου της περισσότερες εταιρείες.

Στην Ετήσια Έρευνα Εταιρικών Διευθυντών της PwC για το 2022⁹ σχεδόν τα δύο τρίτα των διευθυντών (65%) δηλώνουν ότι η ESG αποτελεί μέρος των συζητήσεων του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με τη διαχείριση επιχειρηματικών κινδύνων, της το 55% δηλώνουν ότι το ESG αποτελεί τακτικά μέρος της ημερήσιας διάταξης του διοικητικού συμβουλίου. Ταυτόχρονα, αν και το ESG είναι στην ατζέντα, στην έρευνα καταδεικνύεται ότι λιγότεροι διευθυντές βλέπουν τη σύνδεση μεταξύ ESG με την κατώτατη γραμμή. Μόλις το 57% των διευθυντών δηλώνουν ότι τα θέματα ESG συνδέονται με τη στρατηγική της εταιρείας, από 64% πέρυσι. Και μόνο το 45% των διευθυντών πιστεύει ότι τα θέματα ESG έχουν αντίκτυπο στην εταιρεία απόδοση της εταιρείας, εννέα μονάδες κάτω από το προηγούμενο έτος.

Πίνακας 1.4 Η σύνδεση ESG με την κατώτατη γραμμή δεν είναι ορατή

Ποσοστό διευθυντών που δηλώνουν ότι τα θέματα ESG:	2021 (788 εταιρίες)	2022 (636 εταιρίες)
Αποτελούν συστηματικά μέρος της ημερήσιας διάταξης του Δ.Σ.	52%	55%
Συνδέονται με τη στρατηγική της εταιρείας	64%	57%
Επηρεάζουν τα οικονομικά της εταιρείας	54%	45%

Πηγή: PwC, 2021 Annual Corporate Directors Survey, Οκτώβριος 2021 – PwC, 2022 Annual Corporate Directors Survey, Οκτώβριος 2022.

Ακόμα κι αν για τις περισσότερες επιχειρήσεις, το ESG είναι απλώς μια στρατηγική διαχείρισης κινδύνου, για να είναι επιτυχής, θα πρέπει να ενσωματωθεί στα υφιστάμενα πλαίσια και να υποστηριχθεί από σαφείς αρμοδιότητες. Παρά τις πιθανές ευκαιρίες του, το ESG θέτει αρκετές προκλήσεις καθώς ενσωματώνεται στα υφιστάμενα πλαίσια στρατηγικής και διαχείρισης κινδύνων (Gross & Viard, 2021):

- **Διακυβέρνηση:** η ηγεσία της εταιρείας πρέπει να αναλάβει την πρωτοβουλία να καθορίσει πρότυπα διακυβέρνησης ESG σε ολόκληρη την εταιρεία. Αυτό περιλαμβάνει το Διοικητικό Συμβούλιο και όλα τα ανώτερα στελέχη. Ενώ ο οικονομικός διευθυντής είναι συνήθως υπεύθυνος για τα στοιχεία ESG (π.χ. επενδύσεις, κόστος κεφαλαίου και υποβολή εκθέσεων), είναι απαραίτητο, εκτός από τους σαφείς ρόλους, ο καθορισμός μιας δήλωσης σκοπού και τις προτεραιότητες για τη διαχείριση ESG και του κλιματικού κινδύνου. Απαιτείται έλεγχος ως προς τα προϊόντα, τα ταλέντα, την κουλτούρα και τις εξωτερικές συνεργασίες για ευθυγράμμιση, κινδύνους και ευκαιρίες βιωσιμότητας.

⁹ Μετρά τις απόψεις εταιρικών διευθυντών των ΗΠΑ που συμμετείχαν στην έρευνα για ποικίλα ζητήματα εταιρικής διακυβέρνησης. Οι ερωτηθέντες έχουν υπηρετήσει σε διοικητικά συμβούλια εταιρειών σε περισσότερες από δώδεκα βιομηχανίες, το 72% των οποίων έχουν ετήσια έσοδα > \$1 δις.

- **Στρατηγική και πλαίσιο:** οι επιχειρήσεις πρέπει να εντοπίσουν κενά και ευκαιρίες για βελτιωμένη διαχείριση ώστε να δημιουργηθεί ένας χάρτης πορείας προς ένα ολοκληρωμένο λειτουργικό μοντέλο βιωσιμότητας.
- **Προσβασιμότητα δεδομένων ESG:** δεδομένου ότι δεν αποκαλύπτουν όλες οι εταιρείες δεδομένα και οι μεθοδολογίες μέτρησης διαφέρουν, η σύγκριση μεταξύ των εταιρειών μπορεί να είναι δύσκολη ακόμη και για τις ίδιες μετρήσεις. Επιπλέον, δεν είναι όλα τα δεδομένα που γνωστοποιούνται αρκετά αναλυτικά ή συναφή ώστε να είναι χρήσιμα για τη λήψη πιστωτικών, επενδυτικών ή στρατηγικών αποφάσεων. Ενώ η σύγκλιση των προτύπων θα βοηθούσε, οι επιχειρήσεις θα πρέπει να είναι προορατικές όσον αφορά την ανάπτυξη και την εφαρμογή δεδομένων ESG και στρατηγικών υποβολής εκθέσεων, ενώ παράλληλα θα πρέπει να παρακολουθούν τις αλλαγές.
- **Γνωστοποιήσεις:** οι ρυθμιστικές αρχές, οι εποπτικές αρχές και τα χρηματιστήρια κινούνται προς την κατεύθυνση να καταστήσουν υποχρεωτικές τις γνωστοποιήσεις ESG. Οι επιχειρήσεις πρέπει να αξιολογούν ποιες αλλαγές στις υπάρχουσες διαδικασίες και δυνατότητες απαιτούνται για την αναφορά και τις γνωστοποιήσεις ESG. Για τις διεθνείς εταιρείες, αυτό θέτει ιδιαίτερες προκλήσεις, καθώς διαφορετικές χώρες ενδέχεται να έχουν διαφορετικές απαιτήσεις.

Τα αποτελεσματικά διοικητικά συμβούλια παρέχουν ανεκτίμητη στρατηγική συμβουλή και εποπτεία στις ομάδες διαχείρισης, ξεκλειδώνοντας σημαντική οργανωτική αξία. Αντίθετα, τα αναποτελεσματικά διοικητικά συμβούλια μπορούν να εμποδίσουν ενεργά τις εκτελεστικές ηγετικές ομάδες, αποσπώντας την προσοχή τους από τη δημιουργία αξίας.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του ESG Conference: «Προϋποθέσεις και παράγοντες για την μετάβαση σε ένα βιωσιμότερο αύριο» (2022) στις σημαντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν σήμερα οι μεγάλες εταιρίες, εισηγμένες και μη, περιλαμβάνεται (Ερίχειρο, 2022):

- η έλλειψη βασικής κατανόησης ή/και ενδιαφέροντος των διοικητικών στελεχών όσον αφορά την επίδραση των κριτηρίων ESG στην επιχειρησιακή λειτουργία και τα επενδυτικά τους πλάνα, και,
- η έλλειψη στελεχών με τις κατάλληλες γνώσεις και εκπαίδευση στα κριτήρια ESG, που θα έχουν την ικανότητα να τα εφαρμόσουν στο σύνολο της επιχειρησιακής λειτουργίας.

Η Ετήσια Έρευνα Εταιρικών Διευθυντών της PwC για το 2022 αποκαλύπτει ότι η πλειοψηφία των διοικητικών στελεχών (86%) δηλώνει ότι το διοικητικό τους συμβούλιο κατανοεί τη στρατηγική ESG της εταιρείας. Ένα άλλο 82% δηλώνει ότι το διοικητικό συμβούλιο κατανοεί τους κινδύνους της εταιρείας από το ESG και το 77% πιστεύει ότι το διοικητικό συμβούλιο κατανοεί τις ευκαιρίες που παρουσιάζει το ESG. Όμως ο όρος "ESG" είναι ευρύς και καλύπτει ένα ευρύ φάσμα θεμάτων. Στην ίδια έρευνα, οι διευθυντές είναι σίγουροι (90% και άνω) για την κατανόηση του διοικητικού συμβουλίου σε παραδοσιακούς τομείς εποπτείας που εμπίπτουν στο φάσμα του ESG, όπως το ταλέντο, την κουλτούρα και την ποικιλομορφία όσο και τις πολιτικές και πρακτικές για την προστασία των δεδομένων και την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο. Όμως λιγότεροι από τα δύο τρίτα των διευθυντών δηλώνουν ότι το διοικητικό τους συμβούλιο κατανοεί τον κλιματικό κίνδυνο/στρατηγική της εταιρείας ή τις εσωτερικές διαδικασίες και τους ελέγχους γύρω από τη συλλογή δεδομένων. Και

μόλις περισσότεροι από τους μισούς (56%) πιστεύουν ότι κατανοούν τις εκπομπές CO₂ της εταιρείας. Με τους κανονισμούς της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς να εκκρεμούν σε αυτόν τον τομέα, τα διοικητικά συμβούλια μπορεί να διαπιστώσουν ότι είναι ο επόμενος τομέας που απαιτεί σημαντική εστίαση και μάθηση.

Αντίστοιχα, θέματα περιβαλλοντικής αποκατάστασης, κοινωνικά, ανθρωπίνων δικαιωμάτων και εταιρικής πολιτικής δραστηριότητας είναι λιγότερο συνηθισμένο να συζητούνται στην αίθουσα συνεδριάσεων του διοικητικού συμβουλίου, όπως φαίνεται και στον ακόλουθο Πίνακα 1.5.

Πίνακας 1.5 Βασικά θέματα ESG που δεν συζητούνται στα διοικητικά συμβούλια

Ποσοστό διευθυντών που δηλώνουν ότι το Δ.Σ. τους έχει συζητήσει τα ακόλουθα θέματα τους τελευταίους 12 μήνες	
Περιβαλλοντική αποκατάσταση	40%
Στάση της εταιρείας σε κοινωνικά ζητήματα	39%
Ανθρώπινα δικαιώματα	32%
Εταιρική πολιτική δραστηριότητα	30%

Πηγή: PwC, 2022 Annual Corporate Directors Survey

Όταν τα ενδιαφερόμενα μέρη αναμένουν από τις εταιρείες να κάνουν δηλώσεις και να αναλάβουν θέσεις, η εποπτεία του διοικητικού συμβουλίου δεν θα πρέπει να απουσιάζει. Αυτοί οι τομείς μπορεί να είναι λιγότερο κεντρικοί στη στρατηγική της εταιρείας, αλλά είναι θέματα όπου οι επενδυτές, οι πελάτες, οι συνεργάτες, πλέον και οι ρυθμιστικές αρχές και η τοπική κοινότητα αναζητούν στην εταιρική δράση. Η εξισορρόπηση των αναγκών όλων των ενδιαφερομένων μερών με τη δημιουργία μακροπρόθεσμης αξίας αποτελεί τη μεγαλύτερη πρόκληση για τους CEOs παγκοσμίως. Ο ψηφιακός μετασχηματισμός και η υιοθέτηση της τεχνολογίας, η προσέλκυση και διατήρηση ταλέντων, καθώς και η εστίαση σε θέματα που σχετίζονται με το ESG, συμβάλλουν, επίσης, στον μεταβαλλόμενο ρόλο του Διευθύνοντος Συμβούλου.

Ειδικότερα όσον αφορά τα ανώτατα στελέχη των ελληνικών επιχειρήσεων, σύμφωνα με την παγκόσμια έρευνα της EY, CEO Outlook Survey 2022¹⁰, καταβάλουν προσπάθεια για να προσαρμόσουν το στρατηγικό επενδυτικό τους πρόγραμμα ώστε να αντιμετωπίσουν τον αντίκτυπο της πανδημίας COVID-19 και τις συνεχιζόμενες γεωπολιτικές και κοινωνικοοικονομικές προκλήσεις. Σύμφωνα με την ίδια έρευνα, ο ψηφιακός μετασχηματισμός, τα νέα κανάλια ανάπτυξης και οι στρατηγικές για τα ζητήματα ESG θεωρούνται πλέον βασικά στοιχεία της δημιουργίας αξίας και εντάσσονται στις βασικές προτεραιότητες των Ελλήνων Διευθυνόντων Συμβούλων φαίνεται όμως ότι ορισμένοι επενδυτές και μέτοχοι ακόμη δεν έχουν πειστεί για τα οφέλη της μετάβασης σε μειωμένες εκπομπές άνθρακα.

Τα εταιρικά χαρακτηριστικά μπορούν να ενισχυθούν μέσω εταιρικών, βιομηχανικών - τομεακών και κυβερνητικών προσπαθειών για τη βελτίωση της διαφάνειας και της αξιοπιστίας, των εκθέσεων και

¹⁰ https://www.ey.com/en_gl/ceo/will-bold-strategies-fuel-market-leading-growth

των δεικτών βιωσιμότητας (Searcy et al., 2012), καθόσον υπάρχει σαφής ανάγκη βελτίωσης της συγκρισιμότητας των δεικτών που δημοσιοποιούνται στις εκθέσεις εταιρικής βιωσιμότητας, ιδίως μεταξύ των εταιρειών του ίδιου τομέα.

Έχοντας υπόψη, ότι οι ευρωπαϊκές επιχειρήσεις, και ακόμη περισσότερο οι ελληνικές, εμφανίζουν διαφορετικούς βαθμούς ωριμότητας σχετικά με τη γνωστοποίηση πληροφοριών βιωσιμότητας, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και του μεγέθους τους, θα πρέπει:

- να δοθεί η απαραίτητη καθοδήγηση για την εξοκείωση με την πραγματική αξία της πληροφόρησης ESG,
- να υποστηριχθούν για την πληρέστερη ενσωμάτωση της βιωσιμότητας σε όλες τις πτυχές της εταιρικής λειτουργίας και τη δημοσίευση ουσιαστικών πληροφοριών που αφορούν στην επίδρασή τους στο περιβάλλον και στην κοινωνία,
- να προσανατολισθούν οι επενδύσεις στη χρηματοδότηση της πράσινης μετάβασης και της αειφορίας συνολικά, συμμετέχοντας σε συλλογικούς στόχους για το περιβάλλον και την κοινωνία, μέσα από διατομεακό συντονισμό και συνεργασία - παρά από μεμονωμένες παρεμβάσεις, προκειμένου να επιτευχθεί μεγαλύτερη πρόοδος στην άμβλυνση σοβαρών προβλημάτων και κοινωνική αλλαγή μεγάλης κλίμακας.

ΜΕΡΟΣ II – ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ & ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Κεφάλαιο 2: Προκλήσεις, αναπτυξιακές ευκαιρίες και χαρακτηριστικά του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος

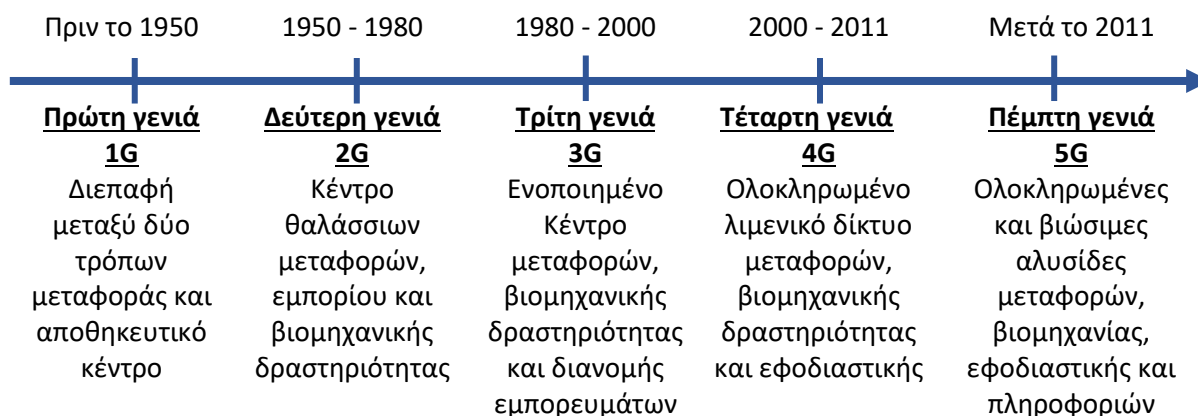
2.1 Η αναπτυξιακή εξέλιξη των λιμένων

Κάθε λιμένας αναπτύσσεται, επεκτείνει τις δραστηριότητες και τις υπηρεσίες που προσφέρει και προσθέτει αξία, σύμφωνα με τα δικά του μοναδικά φυσικά, γεωγραφικά, οργανωτικά, οικονομικά και κοινωνικοπολιτικά χαρακτηριστικά. Σε αυτή τη βάση κάθε λιμένας είναι ξεχωριστός και διαγράφει τη δική του αναπτυξιακή πορεία.

Πτυχές όπως το μέγεθος, τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά, η διακυβέρνηση και οι θεσμικές ρυθμίσεις, οι λειτουργίες του λιμένα, η εξειδίκευση και η ποικιλόμορφη δυναμική των διαφόρων λιμενικών αγορών, έχουν δημιουργήσει μια μοναδικότητα στην εξέλιξη κάθε λιμανιού. Ανάλογα με τον όγκο των εμπορευμάτων που διακινούν, τη στρατηγική και εμπορική τους σημασία ή την εξειδίκευση των τερματικών σταθμών (terminals) που διαθέτουν και το φάσμα των λειτουργιών που προσφέρουν στην εφοδιαστική, τη διανομή και σε βιομηχανικές εγκαταστάσεις με επίκεντρο το λιμάνι, μιλάμε για λιμάνια μικρού, μεσαίου ή μεγάλου μεγέθους (UNCTAD, 2021), λιμάνια διεθνούς σημασίας, εθνικής σημασίας, περιφερειακά, τοπικά ή κεντρικά/τροφοδότες (hub/feeder) και κύρια/δευτερεύοντα, ή για λιμάνια εμπορικά (εμπορευματοκιβωτίων, συμβατικού γενικού φορτίου, χύμα φορτίου υγρού ή ξηρού, οχηματαγωγών Ro-Ro), επιβατικά και κρουαζιέρας.

Διαχρονικά, η εξέλιξη της αναπτυξιακής πορείας των λιμένων εξαρτάται από συγκεκριμένα αναπτυξιακά εμπόδια ή ευκαιρίες, τη γεωγραφική τους θέση ή την οικονομική και πολιτική κατάσταση της ενδοχώρας του. Σημαντικές φάσεις που εντοπίζονται στη διαδικασία ανάπτυξης λιμένων σε σχέση με την ενδοχώρα του, περιλαμβάνουν τη ρύθμιση, την επέκταση, την εξειδίκευση και τέλος την περιφερειοποίηση με την ενσωμάτωση κέντρων διανομής εμπορευμάτων και (επιλεγμένων) πολυτροπικών συστημάτων θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών στην ενδοχώρα του (Notteboom & Rodrigue, 2005).

Η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD, 1994 και 1999) εισήγαγε την έννοια της γενιάς λιμένων (Port Generation) εντάσσοντας τους λιμένες σε στάδια που περιγράφουν την εξέλιξη της λειτουργικότητας και της ανταγωνιστικότητάς τους με την πάροδο του χρόνου, ιδιαίτερα από την έναρξη της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων - από τη δεκαετία του 1950 και μετά. Διακρίνονται οι λιμένες σε πρώτης έως τέταρτης γενιάς, βάσει συγκεκριμένων παραμέτρων αξιολόγησης απόδοσης που εμπλουτίστηκαν πολλές φορές, οι οποίες σχετίζονται με το εξωτερικό περιβάλλον, τη λειτουργική οργάνωση, τη χωρική οργάνωση και τη στρατηγική ανάπτυξης τους, με τη παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα να οδεύει προς την πέμπτη γενιά (5G) συμπεριλαμβάνει τις βασικές προκλήσεις, που αντιμετωπίζει η σύγχρονη λιμενική βιομηχανία.



Στις παρούσες συνθήκες ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας και στην προοπτική της αύξησης της ναυτιλιακής κίνησης, οι θαλάσσιες μεταφορές και τα λιμάνια αντιμετωπίζουν απαιτήσεις και προκλήσεις, σε επίπεδο τεχνικών επενδύσεων, πρώτων υλών, κανονισμών και περιβαλλοντικών προβλημάτων, οι οποίες έχουν επιβάλει τις τελευταίες δεκαετίες την επίτευξη θεαματικών τεχνικών εξελίξεων και συνεργασιών τόσο στη ναυπήγηση πλοίων όσο και στην επέκταση, την προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό των λιμένων. Τα επιτεύγματα αυτά απαιτούν τεράστιες επενδύσεις που μπορούν να εξασφαλιστούν μόνο σε εθνικό επίπεδο ή ακόμη και μέσω της διεθνούς συνεργασίας.

Το μέλλον των λιμένων διαμορφώνεται από τις παγκόσμιες τάσεις που επηρεάζουν τον όγκο του εμπορίου, τα διηπειρωτικά εμπορικά πρότυπα, ιδιαίτερα των εμπορευματοκιβωτίων, και τις κύριες τάσεις στον τομέα της ναυτιλίας. Καθώς επίσης, από τις τάσεις και τις απαιτήσεις των εφοδιαστικών αλυσίδων, των βιομηχανικών μονάδων παραγωγής ή μεταποίησης που συχνά δραστηριοποιούνται στους λιμένες, σε τομείς της ναυπήγησης και επισκευής πλοίων, της χημικής και ενεργειακής βιομηχανίας, της βιομηχανίας κατασκευών και χάλυβα, των τροφίμων και της αλιευτικής βιομηχανίας.

2.2 Παγκόσμιες τάσεις, προκλήσεις και αναπτυξιακές ευκαιρίες των λιμένων

Παράγοντες που επηρεάζουν τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ο αυξημένος ανταγωνισμός και η πολυπλοκότητα των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού, όπως και οι αλλαγές στα πρότυπα κατανάλωσης και στους τύπους των μεταφερόμενων αγαθών διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο μέλλον και στον τρόπο λειτουργίας των λιμένων.

Την ίδια στιγμή, μέσα σε ένα μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον, οι λιμένες έχουν υποστεί ριζικές αλλαγές, ιδίως όσον αφορά την εσωτερική οργάνωση και τη δομή τους, εξελίσσοντας με την πάροδο του χρόνου την ίδια την αντίληψη της έννοιας του λιμένα και της ανάπτυξής του (Lee et al, 2018).

Ο λιμενικός τομέας επηρεάζεται από τις κοινωνικοοικονομικές αλλαγές που χαρακτηρίζονται από τις αναπτυξιακές δεσμεύσεις των χωρών και των εμπορικών συμφωνιών στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης, καθώς επίσης, από τους περιορισμούς, τις ευκαιρίες και τις προκλήσεις που διαμορφώνονται μέσα από τις εξελίξεις σε θέματα γεωπολιτικά, οικονομικά, θεσμικά, τεχνολογικά και περιβαλλοντικά. Οι προκλήσεις και οι ευκαιρίες της ευρωπαϊκής λιμενικής βιομηχανίας διαμορφώνουν τις νέες προοπτικές για την επίτευξη της βιωσιμότητας των λιμένων και των κοινοτήτων τους.

2.2.1 Γεωπολιτικές, οικονομικές και δημογραφικές εξελίξεις

Πολεμικές συνοριακές συγκρούσεις, όπως η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία, πολιτικές αναταραχές, κρίσεις και ανταγωνισμός για την πρόσβαση σε πόρους σε περιοχές της Ασίας και της Αφρικής, εντάσεις στη Μεσόγειο και τα Βαλκάνια, ένταση για την αρκτική οδό μεταφοράς και τους πόρους της Αρκτικής και άλλες γεωπολιτικές εστίες σε όλο τον κόσμο συνθέτουν το γεωπολιτικό χάρτη. Οι σχετικά πρόσφατες διαταραχές στις εφοδιαστικές αλυσίδες, από την πανδημία Covid-19 και το Ρωσικό - Ουκρανικό πόλεμο έχουν οδηγήσει τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου να μιλά για παγκόσμια ύφεση, αναθεωρώντας την πρόβλεψη για αύξηση του εμπορίου από 4,7% ίσως και κάτω από 3% για το 2022 και στο 3,4% για το 2023, επισημαίνοντας ότι οι εκτιμήσεις αυτές είναι λιγότερο ασφαλείς απ' ότι συνήθως, λόγω της γεωπολιτικής και οικονομικής αβεβαιότητας (WTO Annual Report, 2022).

Παράλληλα, ο προστατευτισμός και ορισμένοι σημαντικοί εμπορικοί εταίροι (Κίνα και Ρωσία) της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών λιμένων. Πιο αναλυτικά, πολιτικές εξελίξεις, όπως: ο εμπορικός πόλεμος μεταξύ ΕΕ – Ρωσίας, μεταξύ ΗΠΑ – Κίνας από το 2019, θέματα ασφάλειας, περιορισμοί και αυξανόμενοι εμπορικοί φραγμοί (WTO, 2020), όπως αυξήσεις δασμών, απαγορεύσεις εισαγωγών και αυστηρότερες τελωνειακές διαδικασίες, που ήδη επιδεινώθηκαν από την πανδημία, υφαίνουν μια νέα τάση προστατευτισμού που οφείλεται στις αυξανόμενες ανισότητες και στην αλλαγή της ισορροπίας ισχύος.

Οι μακροπρόθεσμες προοπτικές αναδιαμορφώνονται από διαρθρωτικές τάσεις που υπερβαίνουν την πανδημία και τις άμεσες επιπτώσεις της. Οι συζητήσεις για το μέλλον της παγκοσμιοποίησης έχουν οδηγήσει σε εκκλήσεις για μια πιο φρέσκια ματιά στη διαμόρφωση των εκτεταμένων αλυσίδων

εφοδιασμού για τη μείωση της μεγάλης εξάρτησης τους από απομακρυσμένους προμηθευτές. Επιταχύνεται η εμφάνιση τάσεων επανεγκατάστασης (re-shoring) και μετεγκατάστασης (near-shoring) που θα έχουν ως αποτέλεσμα τη βαθιά αναδιαμόρφωση των αλυσίδων εφοδιασμού, αλλάζοντας τα χαρακτηριστικά της παγκοσμιοποίησης, χωρίς απαραίτητα η παγκοσμιοποίηση αυτή καθαυτή να τερματίζεται οριστικά (UNCTAD, 2021).

Οι επιχειρήσεις είναι πιθανό να συνδυάσουν την τοπική και την παγκόσμια προμήθεια, τροποποιώντας τις στρατηγικές τους ανάλογα με το προϊόν και τη γεωγραφική περιοχή που δραστηριοποιούνται μέσα από ένα μείγμα επανεγκατάστασης, διαφοροποίησης, αναπαραγωγής και περιφερειοποίησης με την Κίνα να παραμένει ηγετική μονάδα παραγωγής. Σημαντικοί οικονομικοί κλάδοι που στηρίζονται στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού (π.χ. ενέργεια, αγροτική παραγωγή, αυτοκινητοβιομηχανία κ.τ.λ.) δέχονται όλο και μεγαλύτερη πίεση να αναπτύξουν νέα δίκτυα προμηθευτών ή να μειώσουν τις αποστάσεις και να ενισχύσουν την ανθεκτικότητά τους σε τέτοιες διαταραχές. Αυτό για τις εταιρίες μπορεί να σημαίνει αύξηση της πίεσης για τοπική παραγωγή, αύξηση των αποθεμάτων σε βασικές πρώτες ύλες και εξαρτήματα και μεγαλύτερες επενδύσεις σε τοπικούς παραγωγούς/ προμηθευτές, οδηγώντας σε περιορισμό του μοντέλου παραγωγής "just-in-time"¹¹ και την ανάπτυξη μοντέλων "just-in-case". Οι μικρότερες και λιγότερο ευάλωτες αλυσίδες εφοδιασμού σε εμπορικές και γεωπολιτικές διαταραχές, μειώνουν επίσης όχι μόνο το κόστος μεταφοράς και τα έξοδα ασφάλισης αλλά και τις εκπομπές άνθρακα. Συνδυαστικά, οι τάσεις αυτές επηρεάζουν τα δρομολόγια και αυξάνουν την ανάγκη για ευελιξία, επηρεάζοντας κατ' επέκταση τους λιμένες προσέγγισης και τους τύπους και τα μεγέθη των πλοίων, ιδιαίτερα των εμπορευματοκιβωτίων.

Ένα από τα πρώτα διδάγματα που προέκυψαν από την πανδημία ήταν ο στρατηγικός ρόλος που διαδραματίζουν τα λιμάνια ως κρίσιμες υποδομές και ρυθμιστές στις αλυσίδες εφοδιασμού (World Bank, 2020). Τα πλοία μπορούν να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων, σε οποιαδήποτε μορφή, υπό την προϋπόθεση ότι οι παραγωγοί και οι καταναλωτές έχουν πρόσβαση σε επαρκείς και αποτελεσματικές υποδομές στους λιμένες και κατά μήκος της εφοδιαστικής αλυσίδας στην ενδοχώρα για τη μεταφορά τους. Κάτι που σύντομα επαληθεύτηκε και από την έναρξη της Ρωσικής εισβολής στην Ουκρανία, με τους λιμένες να εξελίσσονται σε συγκροτήματα στρατηγικής σημασίας για την προμήθεια και τη διανομή ενεργειακών προϊόντων (άνθρακα, πετρέλαιο, φυσικό αέριο).

Η **στρατηγική αξία** των λιμένων που παρέχουν οικονομικά αποδοτικές, αξιόπιστες και συχνές συνδέσεις της εσωτερικής αγοράς με υπερπόντιες αγορές διαδραματίζουν ουσιαστικό ρόλο στη διευκόλυνση του εμπορίου και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας μιας χώρας ή μιας περιοχής, γιατί αφενός μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και των βιομηχανιών (μειωμένο κόστος εφοδιαστικής και ευχερέστερη επιχειρηματική δικτύωση και εξωστρέφεια) στις διεθνείς αγορές, αφετέρου, γιατί μειώνεται η εξάρτηση από τους ξένους λιμένες για το εμπόριο.

¹¹Μοντέλο παραγωγής "ακριβώς στην ώρα" (JIT) σύμφωνα με το οποίο, οι πρώτες ύλες ή τα εξαρτήματα παραδίδονται ακριβώς στην απαιτούμενη ποσότητα όταν χρειάζονται στη διαδικασία παραγωγής, ενώ στο μοντέλο just-in-case, οι εταιρείες διατηρούν μεγάλα αποθέματα για να ελαχιστοποιήσουν πιθανή έλλειψή τους.

Ο στρατηγικός ρόλος των λιμένων αποτυπώνεται μέσα από διάφορους δείκτες που συγκρίνουν τις χώρες με τα κριτήρια οικονομικής απόδοσης, όπως για παράδειγμα, ο Δείκτης Παγκόσμιας Ανταγωνιστικότητας (GCI), ο Δείκτης Απόδοσης Εφοδιαστικής (LPI) και ο Δείκτης Συνδεσιμότητας Αποστολής Τακτικών Γραμμών (LSCI). Χώρες με υψηλή κατάταξη βάσει αυτών των δεικτών συμμετέχουν ενεργά στο διεθνές εμπόριο.

Δείκτης Παγκόσμιας Ανταγωνιστικότητας (GCI) του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ: τα λιμάνια συμβάλλουν στη βαθμολογία της χώρας μέσω της διάστασης των υποδομών και της υιοθέτησης τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών.

Δείκτης Απόδοσης Εφοδιαστικής (LPI) της Παγκόσμιας Τράπεζας: η διαθεσιμότητα αποδοτικών θαλάσσιων λιμένων υποστηρίζει υψηλότερη βαθμολογία στις αξιολογήσεις που επικεντρώνονται στην απόδοση της εφοδιαστικής, όπως και ο Δείκτης για το Διασυνοριακό Εμπόριο Doing Business Index (DBI).

Δείκτης Συνδεσιμότητας Αποστολής Τακτικών Γραμμών (LSCI) της UNCTAD: ενσωματώνει πολλά χαρακτηριστικά που σχετίζονται με το λιμάνι και τη συνδεσιμότητα των λιμενικών συστημάτων, όπως ο αριθμός των ναυτιλιακών γραμμών που προσφέρουν υπηρεσίες στο εκάστοτε εθνικό λιμενικό σύστημα και τα μεγαλύτερα μεγέθη πλοίων που εξυπηρετούν.

Σήμερα, το 66% των αγαθών που διακινούνται συνολικά στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο εκφορτώνονται σε Ασιατικά λιμάνια και το 41% φορτώνονται από αυτά. Η βασική διακίνηση των εμπορευμάτων γίνεται μεταξύ Ανατολής-Δύσης με κύριες περιφερειακές διαδρομές (Alphaliner, 2022) τις Trans-Pacific (557,362 TEU), Feast-Europe (423,276 TEU) και Trans-Atlantic (175,413 TEU).

Η θέση της Κίνας είναι κυρίαρχη στον λιμενικό τομέα διαθέτοντας τα μεγαλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο. Είναι ενδεικτικό ότι η Κίνα αντιπροσωπεύει το 40,4% της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και η Ευρώπη το 14,8% (Metaforespress, 2019). Σύμφωνα με την τελευταία έκδοση του One Hundred Ports 2021 που δημοσίευσε το ναυτιλιακό περιοδικό Lloyd's List, η οποία συγκεντρώνει τα στοιχεία διακίνησης στα κορυφαία λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως για το 2020, τα 15 από τα 20 κορυφαία λιμάνια του κόσμου βρίσκονται στην ανατολική Ασία, με το λιμάνι της Σαγκάης, ο μεγαλύτερος κινεζικός ναυτιλιακός κόμβος διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο, να παραμένει στην πρώτη θέση για 11η χρονιά! Στη 10η θέση βρίσκεται λιμάνι εκτός Ασίας και αυτό είναι ευρωπαϊκό, του Ρότερνταμ, ενώ το μοναδικό λιμάνι από ελληνικής πλευράς είναι αυτό του Πειραιά που βρέθηκε στην 28η θέση.

Ο ηγετικός ρόλος της Κίνας επιβεβαιώνεται και μέσω του δείκτη συνδεσιμότητας της ναυτιλίας τακτικών γραμμών (LSCI), ως η οικονομία που συνδέεται καλύτερα με το παγκόσμιο δίκτυο τακτικών γραμμών (UNCTAD, 2022). Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 2022 (Q3) η Σιγκαπούρη, η Δημοκρατία της Κορέας, η Μαλαισία και οι ΗΠΑ περιλαμβάνονται στη πρώτη πεντάδα της κατάταξης. Ηγετικές χώρες αναδείχθηκαν, στην Ευρώπη: η Ολλανδία και η Ισπανία, στην Λατινική Αμερική και την Καραϊβική: ο Παναμάς και η Κολομβία, στην Αφρική η Αίγυπτος και το Μαρόκο, στη Νότια Ασία η Σρι Λάνκα και η Ινδία. Το λιμάνι του Πειραιά να καταλαμβάνει την 26η θέση της κατάταξης.

Αυτή η νέα παγκόσμια γεωγραφία δείχνει ένα υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης της κυκλοφορίας μεταξύ μιας μικρής ομάδας λιμένων με υψηλή διασύνδεση που λειτουργούν ως πύλες και κόμβοι του

παγκόσμιου εμπορίου, υπογραμμίζει την ευπάθεια της παγκόσμιας ναυτιλίας που επικεντρώνεται σε περιορισμένο αριθμό λιμένων. Οποιαδήποτε σημαντική διαταραχή στα 25 κορυφαία λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων ή χώρες που έχουν υψηλά επίπεδα συνδεσιμότητας - τους κόμβους που κρατούν το παγκόσμιο εμπόριο σε κίνηση - θα έχει επιπτώσεις σε άλλα ναυτιλιακά δίκτυα μέσω καθυστερήσεις στις υπηρεσίες, οι οποίες θα διαδοθούν και σε άλλα συνδεδεμένα λιμάνια, διευρύνοντας την κλίμακα των διαταραχών.

Αντίστοιχα, η Σιγκαπούρη χαρακτηρίζεται ως το κορυφαίο ναυτιλιακό κέντρο στον κόσμο λόγω του μεγάλου λιμανιού της, του αριθμού των διεθνώς δραστηριοποιούμενων ναυλομεσιτών, νομικών, ασφαλιστικών και άλλων υπηρεσιών που εδρεύουν εκεί για τη στήριξη της ναυτιλιακής και λιμενικής βιομηχανίας (Οικονομικός Ταχυδρόμος, 2021b). Σύμφωνα με τον ανεξάρτητο δείκτη για την παγκόσμια κατάταξη των διεθνών ναυτιλιακών κέντρων Xinhua-Baltic International Shipping Centre Development Index, το 2022 μόνο τέσσερις ευρωπαϊκές πόλεις περιλαμβάνονται στη κορυφαία δεκάδα ναυτιλιακών κέντρων παγκοσμίως, μεταξύ των οποίων και η Αθήνα (Πειραιά) στην ένατη θέση ως το κορυφαίο κέντρο πλοιοκτησίας στον κόσμο (Baltic Exchange Consumer, 2022).

Πίνακας 2.1: Τα 10 Μεγαλύτερα Ναυτιλιακά Κέντρα Παγκοσμίως

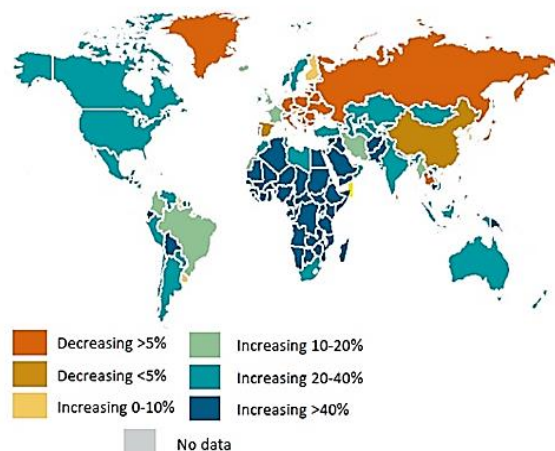
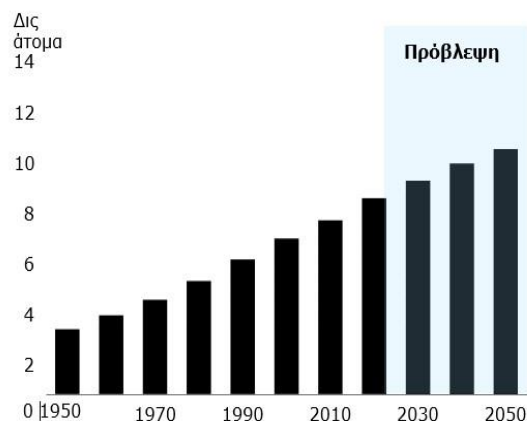
	2022	2021	2020	2019	2018
1	Σιγκαπούρη	Σιγκαπούρη	Σιγκαπούρη	Σιγκαπούρη	Σιγκαπούρη
2	Λονδίνο	Λονδίνο	Λονδίνο	Χονγκ Κονγκ	Χονγκ Κονγκ
3	Σαγκάη	Σαγκάη	Σαγκάη	Λονδίνο	Λονδίνο
4	Χονγκ Κονγκ	Χονγκ Κονγκ	Χονγκ Κονγκ	Σαγκάη	Σαγκάη
5	Ντουμπάι	Ντουμπάι	Ντουμπάι	Ντουμπάι	Ντουμπάι
6	Ρότερνταμ	Ρότερνταμ	Ρότερνταμ	Ρότερνταμ	Ρότερνταμ
7	Αμβούργο	Αμβούργο	Αμβούργο	Αμβούργο	Αμβούργο
8	Νέα Υόρκη	Αθήνα	Αθήνα	Νέα Υόρκη	Νέα Υόρκη
9	Αθήνα	Νέα Υόρκη	Νέα Υόρκη	Χιούστον	Τόκιο
10	Νίγκμπο	Νίγκμπο	Τόκιο	Αθήνα	Μπουσάν

Πηγή: <https://www.balticexchange.com/en/news-and-events/news/press-releases-/2022>

Έχοντας υπόψη ότι, ιστορικά η άνοδος και η πτώση των μεγάλων ναυτιλιακών κέντρων συνδέονται με την αύξηση του πληθυσμού (αυξανόμενη ζήτηση), τη κατανομή του πληθυσμού (συγκέντρωση της ζήτησης) και την ανισορροπία (μετατόπιση του κόστους ζήτησης και προσφοράς), οι προβλέψεις για αύξηση του πληθυσμού και για ανάπτυξη σε ολόένα και περισσότερο διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές θα διαμορφώσουν αργά, αλλά σταθερά, νέες ισορροπίες. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις παγκόσμιες δημογραφικές προβλέψεις, αναμένεται να μειωθεί ο πληθυσμός στην Κίνα και σε μεγάλα τμήματα της Ευρώπης, ενώ ο πληθυσμός στην Αφρική αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά όπως και σε αρκετές χώρες της Μέσης Ανατολής. Αυτό για την ΕΕ σημαίνει καταρχήν, ότι για την προσεχή δεκαετία δεν θα πρέπει να αναμένεται ισχυρή αύξηση του όγκου των λιμένων που να προέρχεται μόνο από καθαρή δημογραφική ανάπτυξη.

Εικόνα 2.1 Δημογραφική ανάπτυξη

Συνολικός πληθυσμός



Πηγή: World Bank, βάση στοιχείων του ΟΗΕ για το 2015

Παράλληλα, η προβλεπόμενη αύξηση της μεσαίας τάξης στην Ασία αναμένεται να οδηγήσει σε μεγαλύτερη ζήτηση για ευρωπαϊκά προϊόντα και σε μετατόπιση των αλυσίδων εφοδιασμού με πιο χαμηλό κόστος εργασίας. Καθώς η Κίνα στρέφεται προς μια πιο προηγμένη μεταποίηση, εκατομμύρια θέσεις εργασίας εντατικής και τεχνολογικά καθοδηγούμενης μεταποίησης (π.χ. 3D εκτύπωση) θα μπορούσαν να μεταφερθούν σε άλλες χώρες χαμηλού κόστους, μετατοπίζοντας το μεταποιητικό κέντρο της υφελίου από την Κίνα σε αναπτυσσόμενες χώρες με νέο φθινό εργατικό δυναμικό, όπως το Βιετνάμ, η Μιανμάρ, το Μπαγκλαντές, η Ινδονησία, η Ινδία, η Κένυα και το Μεξικό (DMCC, 2020). Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε περισσότερη τοπική παραγωγή αγαθών και αλλαγή των προϊόντων προς περισσότερο ημι-κατασκευασμένα που θα οριστικοποιούνται στον τόπο (ή κοντά στον τόπο προορισμού) με τις μεταφορές από Ασία να επικεντρώνονται περισσότερο στις πρώτες ύλες και τα ημι-κατασκευασμένα προϊόντα παρά στα τελικά προϊόντα. Αυτό για τα λιμάνια σημαίνει ότι θα εξυπηρετούν όλο και περισσότερο μικρότερα πλοία και μικρότερες διαδρομές λόγω των τοπικών διαδικασιών παραγωγής. Μένει να φανεί εάν αυτές οι χώρες μπορούν να δημιουργήσουν τις βέλτιστες συνθήκες για να γίνουν το μελλοντικό κέντρο παραγωγής του κόσμου και πού θα βρίσκονται οι κόμβοι μαζικής κατανάλωσης τις επόμενες δεκαετίες (PwC, 2020) - ή αν άλλοι παράγοντες αποπαγκοσμιοποίησης, όπως η επανεγκατάσταση (re-shoring) και μετεγκατάσταση (near-shoring), επιφέρουν μακροπρόθεσμη διαρθρωτική αλλαγή στα παγκόσμια εμπορικά πρότυπα. Σε κάθε περίπτωση, οι αλλαγές στη προσφορά και τη ζήτηση και η ανάγκη για ταχύτερες, αποτελεσματικότερες και τελικά μικρότερες αλυσίδες εφοδιασμού θα καθορίσουν την ένταση της λιμενικής δραστηριότητας (στην Ασία), δεδομένου ότι οι εμπορικές διαδρομές, η ζήτηση σε πλοία και τοποθεσίες λιμένων αλλάζουν.

Οι παγκόσμιες δημογραφικές προβλέψεις, η μετατόπιση της παραγωγής και αλλαγές στη προσφορά και τη ζήτηση σε σχέση με την Ασία, αναμένεται να επηρεάσουν το υφιστάμενο μοτίβο μεταφορικών ροών μεταξύ Ασίας – Ευρώπης και το ρόλο της ΕΕ που αποτελεί κόμβο μεταφόρτωσης για τις ροές προς το Νότο. Ως εκ τούτου, θα επηρεάσει την ευρωπαϊκή λιμενική βιομηχανία, όπως αναπτύχθηκε

εντός της ΕΕ, η οποία βασίστηκε, ως ένα βαθμό στην αυξανόμενη ζήτηση μεταφορικών υπηρεσιών για εμπορεύματα και επιβάτες, ειδικά τις τελευταίες δεκαετίες, που προήλθε από την καθιέρωση της Κίνας ως κορυφαίο παγκόσμιο κόμβο μεταποίησης (ανισορροπία) και τις μεγάλες εμπορικές ροές Ανατολής-Δύσης.

Επιπλέον, εξελίξεις όπως το Brexit με τις σχεδιαζόμενες φορολογικές διευκολύνσεις για νέες λιμενικές δραστηριότητες και στρατηγικές πρωτοβουλίες, όπως η Belt and Road Initiative (BRI) που αναμένεται να αυξήσει την επιρροή της Κίνας στην ΕΕ, αυξάνουν τον ανταγωνισμό ως προς τις επενδύσεις και τα φορτία που μεταφορτώνονται μέσω των λιμένων της ΕΕ. Αυτές οι εξελίξεις σε συνδυασμό με τα πιεστικά κοινωνικά προβλήματα (π.χ. ανεργία, μεταναστευτικές πιέσεις κ.α.), που επικεντρώνονται σε ορισμένες χώρες μέλη με ασθενέστερες οικονομικές προοπτικές, επηρεάζουν τις εμπορικές συναλλαγές της ΕΕ, που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μια νέα εποχή προστατευτισμού και μειωμένου ενδοευρωπαϊκού εμπορίου.

Με την επιβράδυνση της παγκόσμιας και της ευρωπαϊκής οικονομικής ανάπτυξης και την αύξηση του κινδύνου μιας ευρωπαϊκής ύφεσης, ενδέχεται να εμφανιστούν εκ νέου τάσεις αποπαγκοσμιοποίησης. Εάν ο προστατευτισμός συνεχισθεί μπορεί να οδηγήσει σε μεταφορά βιομηχανιών σε άλλες χώρες, επηρεάζοντας αρνητικά το εμπόριο και τις άμεσες ξένες επενδύσεις. Αυτό θα μπορούσε να μετατρέψει κάποια ευρωπαϊκά λιμάνια που εξαρτώνται από ξένα επενδυτικά σχήματα και κεφάλαια, από κρίσιμες υποδομές στρατηγικής σημασίας σε ευάλωτους στόχους επενδυτών, θέτοντας σε κίνδυνο τη παράδοση βασικών αγαθών. Λόγω της γεωπολιτικής κατάστασης και της θέσης τους, ορισμένοι ευρωπαϊκοί λιμένες αποτελούν, ή δύναται να αποτελέσουν αν χρειασθεί, ουσιώδες τμήμα μιας αλυσίδας εφοδιασμού έκτακτης ανάγκης.

Η υψηλή αβεβαιότητα όμως στον προγραμματισμό και τη χρήση των μακροπρόθεσμων λιμενικών υποδομών καθιστά ακόμα πιο περίπλοκο τον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό περιουσιακών στοιχείων και υποδομών. Σε κάθε περίπτωση, εντός του γεωπολιτικού πλαισίου, τα λιμάνια έχουν μια σημαντική λειτουργία: να διασφαλίζουν στρατηγικούς πόρους και να διατηρούν τις εμπορικές συναλλαγές της ΕΕ σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

2.2.2 Εξελίξεις στο ναυτιλιακό τομέα

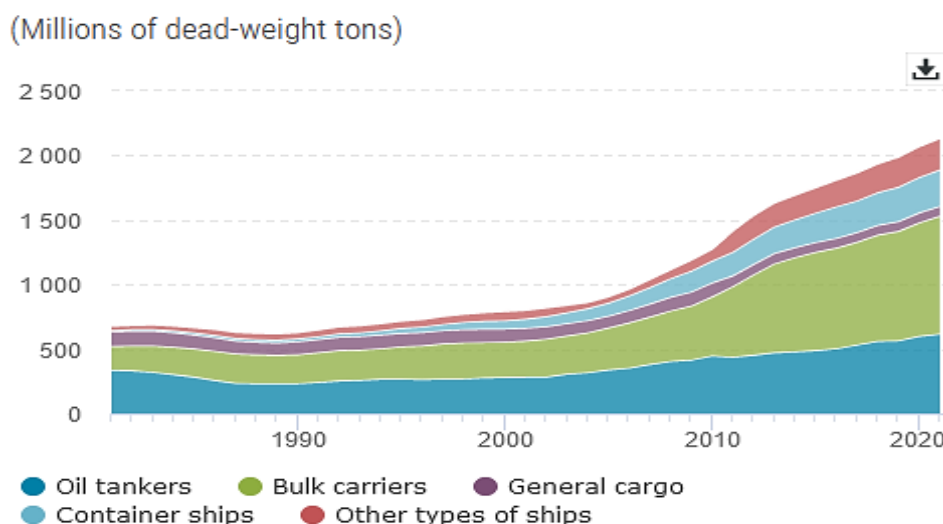
Οικονομίες κλίμακας και εξειδίκευση των πλοίων

Πάνω από 53.900 εμπορικά πλοία, χωρητικότητας > 1000 GT, που εμπορεύονται διεθνώς, μεταφέροντας κάθε είδους φορτίου προσεγγίζουν καθημερινά λιμάνια σε όλο τον κόσμο (UNCTAD, 2021). Με τη σύγχρονη και ευρύτατη εξειδίκευση των τύπων των πλοίων το διεθνές εμπόριο πραγματοποιείται σε τεράστιες ποσότητες με το μικρότερο δυνατό κόστος. Ο παγκόσμιος στόλος σημειώνει αύξηση την τελευταία πενταετία (2016 - 2021) κατά 9.1 % στον αριθμό και 18,0 % στη συνολική χωρητικότητα (GT) των εμπορικών πλοίων, με το μέσο μέγεθος τους να αυξάνεται κατά 8.1%, μια τάση που επιβεβαιώνεται και από τις παγκόσμιες ναυπηγικές παραγγελίες.

Στα βιβλία παραγγελιών νέων πλοίων του 2022 αποτυπώνεται ρεκόρ παραγγελιών για πλοία

μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και πλοία μεταφοράς LNG (Charitos, 2022), όπως και για πλοία εναλλακτικών καυσίμων (μεθανόλης, αμμωνίας και υδρογόνου), αντανακλώντας την ισχυρή ναυτιλιακή ζήτηση και την προσπάθεια προσαρμογής του κλάδου στα μεταβαλλόμενα παγκόσμια ενεργειακά πρότυπα (MARITIME EXECUTIVE, 2022).

Διάγραμμα 2.1 Ο παγκόσμιος στόλος ανά κύριο τύπο πλοίου (εμπορικά πλοία >100 GT)



Πηγή: UNCTAD Handbook of Statistics 2021 (UNCTAD, 2021)

Η αρχή των οικονομιών κλίμακας είναι θεμελιώδης για τα οικονομικά των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς όσο μεγαλύτερο είναι το πλοίο, τόσο χαμηλότερο είναι το κόστος ανά μεταφερόμενη μονάδα. Αυτή η τάση εταιρικής εστίασης στον έλεγχο του κόστους είναι ιδιαίτερα εμφανής, από τις αρχές της δεκαετίας του 2000 και μετά, στις θαλάσσιες μεταφορές χύδην και εμπορευματοκιβωτίων (Sanchez, 2021), αλλά και στο κλάδο της κρουαζιέρας. Μερικά από τα μεγαλύτερα¹² πλοία στον κόσμο είναι δεξαμενόπλοια, φορτηγά εξειδικευμένα για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και κρουαζιερόπλοια (Alphaliner, 2022). Τα όλο και μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων δρομολογούνται στις κύριες εμπορικές οδούς ανατολής-δύσης και τα ελαφρώς μικρότερα πλοία σε διαδρομές βορρά-νότου. Ωστόσο, αυτό έχει οδηγήσει σε πλεονάζουσα προσφορά στις μεγάλες γραμμές τακτικών γραμμών του κόσμου και έχει προκαλέσει μεγαλύτερη πίεση στις υποδομές και στα logistics των λιμένων.

Η αύξηση του μεγέθους των πλοίων για την καλύτερη επίτευξη οικονομιών κλίμακας, το αυξανόμενο επίπεδο εξειδίκευσης των πλοίων ως προς το φορτίο ή τους επιβάτες που διακινούνται οποίο απαιτεί

¹² Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η χωρητικότητα των 50 μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων ξεπερνά τους 3.000 επιβάτες με το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο σε λειτουργία να έχει μήκος 360 μέτρα και χωρητικότητα 6.687 επιβάτες και πλήρωμα 2.200 άτομα, ενώ αντίστοιχα, το μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο σήμερα (Bruno, 2022) είναι το EverAlot της Evergreen, με μήκος 400 μέτρα- μεγαλύτερο από τέσσερα γήπεδα ποδοσφαίρου - και χωρητικότητα 24.000 μονάδων ισοδύναμων είκοσι ποδών (TEU), όταν το βέλτιστο μέγεθος κυμαίνεται στα 8.000 έως 10.000 TEUs. Το πλοίο αυτό, είναι μια μεγαλύτερη και νεότερη κατηγορία από το πλοίο Evergreen's EverGiven, το οποίο προσάραξε και μπλοκάρισε τη Διώρυγα του Σουέζ το 2021 προκαλώντας παγκόσμιο εμπορικό χάος.

ειδικές λιμενικές εγκαταστάσεις τερματικών σταθμών. Όσο περισσότερες οικονομίες κλίμακας εφαρμόζονται στη ναυτιλία, τόσο μικρότερος είναι ο αριθμός των λιμένων που είναι σε θέση να χειριστούν τέτοια πλοία, περιορίζοντας τις εμπορικές επιλογές και την προσβασιμότητα(π.χ. την ασφαλή ναυσιπλοΐα, κύκλους στροφής, την ανάγκη μεγαλύτερου μήκους σε θέσεις ελλιμενισμού κ.α.).

Επιπλέον, η κλιμάκωση του μεγέθους των πλοίων υπερφορτώνει τα συστήματα εφοδιαστικής και διανομής που οδηγούν σε αυξημένη ανάγκη για υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας στην περιοχή του λιμένα και δημιουργεί προβλήματα, όπως χαμηλή παραγωγικότητα των τερματικών σταθμών και συμφόρηση των λιμένων και της περιοχής γύρω από αυτά. Οι οικονομίες κλίμακας συνεπάγονται υψηλότερο κόστος για τις χερσαίες εργασίες, καθώς μεγάλος αριθμός επιβατών ή εμπορευματοκιβωτίων φθάνει ταυτόχρονα δοκιμάζοντας τη παραγωγικότητα των λιμένων. Οι οικονομίες κλίμακας αλλά και η μεγάλη εξειδίκευση σε φορτία απαιτούν ένταση κεφαλαίου σε υποδομές και εξοπλισμό (πλοία, λιμενικά, τερματικές εγκαταστάσεις) και είναι επιρρεπείς σε κινδύνους που βαρύνουν τους λιμένες χωρίς να επιβάλλονται «κυρώσεις» σε μεγαλύτερα πλοία μέσω της τιμολόγησης των λιμενικών υπηρεσιών και τελών.

Συγκέντρωση της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων

Η ανάγκη για την παροχή ενός επιπέδου κάθετης και οριζόντιας¹³ ολοκλήρωσης, προκειμένου να ελέγχεται καλύτερα και να βελτιώνεται η απόδοση της αλυσίδας μεταφοράς, ώθησε σε οργανωτικές αλλαγές, όπως η αυξανόμενη συγκέντρωση του τομέα της ναυτιλίας και των λιμενικών υποδομών, ιδιαίτερα του κλάδου των εμπορευματοκιβωτίων.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία κυριαρχείται από λίγες εταιρίες που διαχειρίζονται πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και από παγκόσμιους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών (port terminals) που έχουν κρίσιμη σημασία για το παγκόσμιο εμπόριο και το λιμενικό ανταγωνισμό. Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων ελέγχεται όλο και περισσότερο από μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες που διαχειρίζονται και λιμενικούς τερματικούς σταθμούς, οι οποίες έχουν εμπλακεί σε στρατηγικές συμμαχίες, συγχωνεύσεις και εξαγορές. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το συνολικό μερίδιο αγοράς των δέκα (10) μεγαλύτερων εταιριών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (liner shipping) αντιστοιχεί στο 85% της αγοράς. Όλες οι μεγάλες επιχειρήσεις αυτού του κλάδου ανήκουν σε μία από τις τρεις στρατηγικές συμμαχίες: 2M, THE Alliance, και Ocean Alliance, οι οποίες διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαχείριση της χωρητικότητας στις κύριες διαδρομές Ανατολής-Δύσης (Notteboom et al., 2021).

¹³"Κάθετη ολοκλήρωση" είναι η είσοδος ναυτιλιακών εταιριών στη διαχείριση τερματικών σταθμών και "οριζόντια ολοκλήρωση" όταν οι εταιρίες, περιορισμένες από τα όρια ανάπτυξης των δικών τους λιμένων, επιδιώκουν να εφαρμόσουν την τεχνογνωσία τους σε νέες αγορές και να αναζητήσουν νέες πηγές εσόδων.

**Πίνακας 2.2 Συγκέντρωση της αγοράς ναυτιλιακών εταιριών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων
Το 85% της αγοράς σε 10 εταιρίες - ενοποιημένα στοιχεία χωρητικότητας σε TEU**

Rank	Operator	Teu	Share
1	Mediterranean Shg Co	4,572,036	17.5%
2	Maersk	4,255,710	16.3%
3	CMA CGM Group	3,384,601	13.0%
4	COSCO Group	2,863,660	11.0%
5	Hapag-Lloyd	1,773,452	6.8%
6	Evergreen Line	1,636,837	6.3%
7	ONE (Ocean Network Express)	1,527,159	5.8%
8	HMM Co Ltd	818,063	3.1%
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	707,354	2.7%
10	Zim	539,919	2.1%

Πηγή: <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100>

Επιπρόσθετα, ενδιαφέρον παρουσιάζουν και εμπορικές συμφωνίες επιμέρους ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών (liner) για συμπράξεις ως προς τη λειτουργία κοινών γραμμών και τη κοινή χρήση χώρου στα πλοία (Ναυτικά Χρονικά, 2022b). Αν και το ευρωπαϊκό δίκαιο γενικά απαγορεύει τις συμφωνίες μεταξύ εταιριών που περιορίζουν τον ανταγωνισμό, υπάρχει η δυνατότητα μέσω Κανονισμού, γνωστού και ως Consortia Block Exemption Regulation (CBER), η υπό όρους συμμετοχή liner εταιριών με μερίδιο αγοράς κάτω του 30% στη σύναψη συμφωνιών συνεργασίας για την παροχή κοινών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στην ΕΕ (SAFETY4SEA, 2022). Πρόκειται για ένα λειτουργικό μέτρο, το οποίο αφενός, δίνει τη δυνατότητα στους μεταφορείς να χρησιμοποιούν πλοία πιο αποδοτικά μειώνοντας τους κενούς χώρους στα πλοία και την ίδια ώρα να ανταγωνίζονται σε ναύλους, αφετέρου, συμβάλλει στους στόχους για μείωση των εκπομπών άνθρακα από τη ναυτιλία και επεκτείνει το εύρος των προορισμών. Ωστόσο, η μείωση των προσεγγίσεων των πλοίων στους λιμένες σημαίνει μείωση της διαπραγματευτικής ισχύος των λιμένων και των εσόδων τους από λιμενικά τέλη και μεγαλύτερη πιθανότητα συμφόρησης στη λιμενική περιοχή. Μένει να φανεί εάν η ΕΕ θα αποφασίσει την παράταση της ισχύος του κανονισμού, που λήγει τον Απρίλιο του 2024, όπως ζητούν οι θεσμικοί φορείς και ενώσεις ναυτιλιακών γραμμών, όπως το International Chamber of Shipping, το World Shipping Council (WSC) και η Ένωση Ασιατών Πλοιοκτητών (ASA).

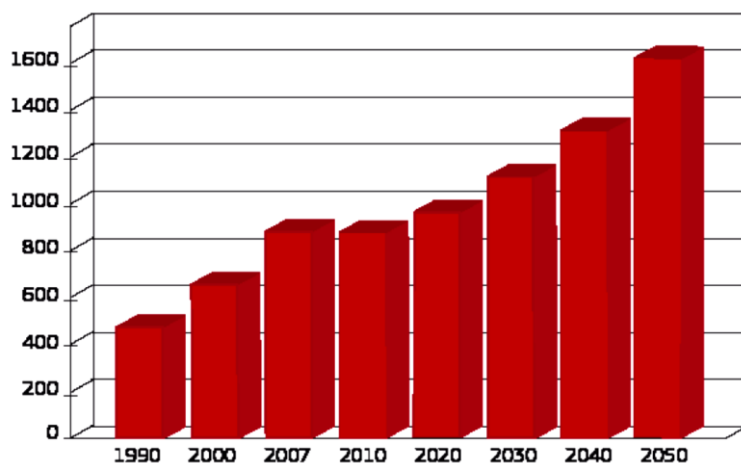
Απαιτήσεις και νέο κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας

Έκθεση του UNEP (UNEP & UnepDtu Partnership, 2020) αξιολογεί ότι για τη γεφύρωση του χάσματος του χάσματος μεταξύ των εκτιμώμενων μελλοντικών παγκόσμιων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (GHG) θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να συνεισφέρει σημαντικά ο τομέας της ναυτιλίας, δεδομένου ότι οι διεθνείς εκπομπές δεν καλύπτονται από τις εθνικά καθορισμένες συνεισφορές (NDCs).

Καθώς η παγκόσμια κοινότητα έχει αναγνωρίσει την ανάγκη μείωσης των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και το γεγονός ότι η ναυτιλία αναμένεται να γίνει ένας από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς όσον αφορά τις εκπομπές, αυξάνονται οι περιβαλλοντικές πιέσεις από την κοινωνία, μεταξύ άλλων, μέσω αυστηρότερων κανονισμών και αλλαγών στη συμπεριφορά των καταναλωτών. Σε αυτό το πλαίσιο, αναπτύσσονται και χρησιμοποιούνται ολοένα και πιο

συστηματικά, πιο πράσινες ή εναλλακτικές λύσεις για την θαλάσσια εφοδιαστική, επηρεάζοντας τον τρόπο λειτουργίας, μεταξύ άλλων, των λιμένων και τον τρόπο που συνδέονται.

Διάγραμμα 2.2 Ταχεία αύξηση των εκπομπών CO₂ από τη διεθνή ναυτιλία



Πηγή: 2η μελέτη GHG του IMO 2009 για εκπομπές έως το 2007 - MEPC 63/INF 2 για προβολές μέσου σεναρίου 2010-2050

Αναγνωρίζοντας τη συμβολή του ναυτιλιακού τομέα στη κλιματική αλλαγή, η έννοια της πράσινης ναυτιλίας με βασική εστίαση στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των πλοίων είναι μία από τις αναδυόμενες τάσεις. Οι ναυτιλιακές εταιρίες αναζητούν τρόπους για να ελαχιστοποιήσουν τα καύσιμα και το λειτουργικό τους κόστος, συνεπώς το εξωτερικό τους κόστος, βελτιστοποιώντας τα δίκτυα μεταφορών και τις ναυτιλιακές διαδρομές τους (Lun et al., 2013) και υιοθετώντας αντίστοιχα τεχνικά μέτρα και νέες τεχνολογίες.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), ως ο εξειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, έχει υιοθετήσει υποχρεωτικά μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία, στο πλαίσιο της συνθήκης του για την πρόληψη της ρύπανσης (MARPOL):

- του υποχρεωτικού δείκτη σχεδιασμού ενεργειακής απόδοσης (EEDI) για τα νέα πλοία, και
- του σχεδίου διαχείρισης της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων (SEEMP).

Το 2018, ο IMO ενέκρινε μια αρχική στρατηγική, η οποία θα αναθεωρηθεί έως το 2023, για τη μείωση της έντασης άνθρακα της διεθνούς ναυτιλίας, κατά τουλάχιστον 40% έως το 2030, συνεχίζοντας τις προσπάθειες προς το 70% έως το 2050, σε σύγκριση με το 2008 (IMO, 2018). Η πίεση στους πλοιοκτήτες είναι ακόμη πιο αυξημένη, καθώς όχι μόνο τα νεότευκτα αλλά και τα υπάρχοντα πλοία υπόκεινται σε συμμόρφωση (IMO, 2021a).

Η ανταπόκριση στους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς για τη ναυτιλία, που βασίζονται στον στόχο μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου του IMO, απαιτεί τη πρόσβαση σε συμβατά καύσιμα και τεχνολογίες με ανταγωνιστικό κόστος. Τα λιμάνια θέλουν να απαλλαγούν από τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, να μειώσουν το ενεργειακό κόστος και να παρέχουν μια ανταγωνιστική πύλη για την προσέλκυση πελατών από τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ωστόσο, δεν είναι ακόμη σαφές ποια

καύσιμα και τεχνολογίες θα είναι τα πιο διαδεδομένα στον ναυτιλιακό τομέα. Η επιλογή του καυσίμου ή της τεχνολογίας θα είναι πιθανότατα διαφορετική για διαφορετικά ναυτιλιακά τμήματα, και ορισμένα πλοία μπορεί ακόμη και να συνδυάζουν διαφορετικά καύσιμα και τεχνολογίες. Αυτό καθιστά πολύ δύσκολο για τα λιμάνια να έχουν μακροπρόθεσμη προοπτική για τις επενδύσεις τους.

Επίσης, η πράσινη μετάβαση του τομέα της ναυτιλίας, επηρεάζει τους τύπους των πλοίων και των φορτίων που διακινούνται αλλά και τις βασικές λιμενικές υποδομές για την εξυπηρέτησή τους, αφού οι λιμένες αποτελούν παραδοσιακά σημαντικούς κόμβους για την προμήθεια, την παραγωγή, την εξαγωγή και την εισαγωγή συμβατικής ενέργειας. Περίπου το 40% των εμπορευμάτων που διακινούνται μέσω λιμένων στην ΕΕ σχετίζονται με την ενέργεια (ESPO, 2016). Τα συμβατικά καύσιμα, ως φορτία μεγάλου όγκου και ως ναυτιλιακά καύσιμα, θα μετατοπισθούν σταδιακά από εναλλακτικές λύσεις με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα, απαιτώντας συχνά νέες ή προσαρμοσμένες υποδομές. Οι συνήθεις εγκαταστάσεις για βαρύ και μεσαίο μαζούτ θα πρέπει να συμπληρωθούν με εγκαταστάσεις δεξαμενισμού/φόρτισης για υδροποιημένα αέρια (LNG, LPG) ή καύσιμα με βάση το υδρογόνο (όπως αμμωνία) και ηλεκτρισμό. Αυτό θα απαιτήσει πρόσθετες επενδύσεις σε εγκαταστάσεις αποθήκευσης, αλλαγές στις εγκαταστάσεις δεξαμενισμού και νέες υποδομές. Η χαμηλότερη ενεργειακή πυκνότητα των εναλλακτικών καυσίμων μπορεί επίσης να απαιτήσει πολύ πιο αναβαθμισμένες εγκαταστάσεις δεξαμενισμού, καθώς τα πλοία θα πρέπει να δεξαμενίζονται συχνότερα.

Στον απόηχο της επείγουσας έκκλησης της IPCC για δράση, η έκθεση «Mission Possible» της Επιτροπής Ενεργειακών Μεταβάσεων (ETC, 2018) στέλνει ένα σαφές μήνυμα στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, τους επενδυτές και τις επιχειρήσεις: είναι δυνατή η πλήρης απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα, καθιστώντας εφικτούς τους φιλόδοξους στόχους για το κλίμα. Το σοβαρότερο εμπόδιο για τη μείωση των εκπομπών άνθρακα στη ναυτιλία, αποτελεί η χρηματοδότησή της, δεδομένου ότι σύμφωνα με εκτιμήσεις αναλυτών 500 περίπου δισεκατομμύρια δολάρια απαιτούνται έως το 2030 και περί τα 2,4 τρισεκατομμύρια δολάρια έως το 2050 για την επίτευξη καθαρών μηδενικών εκπομπών (Underwriter Editors, 2021).

Το μελλοντικό ισοζύγιο ζήτησης/προσφοράς θα επηρεαστεί επίσης από τις κανονιστικές απαιτήσεις του IMO, για την ευθυγράμμιση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων με τους στόχους απαλλαγής από τις εκπομπές άνθρακα. Οι νέοι κανονισμοί, απαιτούν την αντικατάσταση μέρους του υπάρχοντος στόλου και συνεπάγονται σημαντικό κόστος. Ορισμένα αγαθά θα επηρεαστούν περισσότερο από άλλα, από την αύξηση των ναύλων εμπορευματοκιβωτίων. Τα πιο εκτεθειμένα είναι τα προϊόντα που κατασκευάζονται μέσω ολοκληρωμένων αλυσίδων εφοδιασμού. Οι παγκοσμιοποιημένες διαδικασίες παραγωγής συνεπάγονται μεγαλύτερη χρήση της ναυτιλίας, με τα ενδιαμέσους αγαθά να διασχίζουν συχνά τα σύνορα πολλές φορές εντός και μεταξύ των περιφερειών. Αυτό ισχύει, για παράδειγμα, για τα προϊόντα της Ανατολικής Ασίας που προορίζονται για μεγάλες αγορές στη Βόρεια-Αμερική και την Ευρώπη. Η πίεση κόστους και οι αυξανόμενες τιμές, υψηλοί ναύλοι και προσανυξήσεις θα επιβαρύνουν μικρότερους φορτωτές και τα φορτία χαμηλής αξίας που ενδέχεται να δουν τα περιθώριά τους να μειώνονται.

Οι φιλοδοξίες για την απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα αυξάνονται και οδηγούν σε περιφερειακές ανισότητες εν μέσω αβεβαιότητας σχετικά με την επιλογή καυσίμων και τη διαθέσιμη χρηματοδότηση (Ballini & Bozzo, 2015). Μια ενδιαφέρουσα προοπτική παρουσιάζει η Διακήρυξη

Clydebank για τη δημιουργία Πράσινων Ναυτιλιακών Διαδρόμων, δηλαδή θαλάσσιων δρομολογίων μεταφοράς μηδενικών εκπομπών μεταξύ συγκεκριμένων λιμένων, η οποία υπεγράφη στη διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στη Γλασκώβη (COP26) και υποστηρίζεται σήμερα από 24 χώρες, μεταξύ των οποίων οι ΗΠΑ, η Ιαπωνία, η Γερμανία, η Νορβηγία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Αυστραλία που διαθέτουν μακρά ναυτιλιακή ιστορία (Reporter, 2022). Στόχος της πρωτοβουλίας είναι η δημιουργία τουλάχιστον έξι πράσινων θαλάσσιων οδών έως τα μέσα της δεκαετίας.

Πάνω στην ιδέα δημιουργίας κόμβων ναυτιλιακών καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών για την υποστήριξη της μετάβασης στην πράσινη ενέργεια διεθνώς, εδράζεται και η πρωτοβουλία Clean Energy Marine Hubs Initiative (CEM Hubs) που υλοποιείται από το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS), τη Διεθνή Ένωση Λιμένων και Λιμένων (IAPH) και το Clean Energy Maritime Taskforce. Πρόκειται για τη δημιουργία μιας διατομεακής πλατφόρμας δημόσιου - ιδιωτικού τομέα με στόχο την επιτάχυνση της παραγωγής, της μεταφοράς και της χρήσης πράσινων καυσίμων μέσω της ναυτιλίας και των λιμένων (Ναυτικά Χρονικά, 2022α).

Η περαιτέρω συμμόρφωση του τομέα της ναυτιλίας με απαιτήσεις ασφάλειας, περιβαλλοντικής προστασίας και δικτύων, η αυτοματοποίηση ή ακόμα και η εισαγωγή καινοτομιών στη διαχείριση των πλοίων, ασκούν πίεση στα λιμάνια να αναβαθμίσουν και να βελτιώσουν τις εγκαταστάσεις τους και να εντείνουν τις προσπάθειες για λιγότερα απόβλητα και μια κυκλική οικονομία.

Χρηματοδότηση πλοίων που συνδέεται με τα κριτήρια ESG

Σύμφωνα με την Clarkson's, η χρηματοδότηση ESG αντιπροσωπεύει ήδη σημαντικό μέρος του συνολικού χαρτοφυλακίου χρηματοδοτήσεων (της τάξης των 281 δισ. δολαρίων περίπου από τον Οκτώβριο του 2021) των κορυφαίων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων που προσφέρουν ναυτιλιακή χρηματοδότηση (Deloitte, 2022).

Για την παγκόσμια ναυτιλία, η πρώτη συνιστώσα του ESG, το περιβάλλον, είναι αυτή με τις περισσότερες εκθέσεις/δείκτες και αναλύσεις και συνδέεται επίσης άμεσα με τις πρακτικές διαχείρισης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και τους στόχους που σε λίγα χρόνια θα λάβουν τη μορφή υποχρεωτικής συμμόρφωσης, όπως αυτοί από τον IMO, σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Ένα ευρέως χρησιμοποιούμενο βιομηχανικό πλαίσιο για την αξιολόγηση και τις πολιτικές υποβολής εκθέσεων των χρηματοδοτούμενων ναυτιλιακών εταιρειών, σύμφωνα με τις περιβαλλοντικές στρατηγικές του IMO, αποτελούν τα Poseidon Principles (ή αλλιώς Αρχές του Ποσειδώνα). Το πλαίσιο των Poseidon Principles αποτελεί το επίκεντρο του πυλώνα "Ε" του ESG, ενώ ταυτόχρονα αναγνωρίζεται ευρέως από τα σημαντικότερα ναυτιλιακά χρηματοδοτικά ιδρύματα, με τα 15 από τα 27 τραπεζικά ιδρύματα που έχουν συνυπογράψει τις Αρχές μέχρι σήμερα, να διαχειρίζονται το 56% του συνολικού ναυτιλιακού χαρτοφυλακίου.

Οι τέσσερις βασικές αρχές για τους συνυπογράφοντες των Poseidon Principles είναι οι εξής:

Αρχή της αξιολόγησης: με τεχνικά μέσα, θα μετρούν τις συγκεντρώσεις των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν συμμορφώνονται με τους παγκόσμιους στόχους.

Αρχή της λογοδοσίας: δεσμεύονται να χρησιμοποιούν μέσα και εργαλεία εγκεκριμένα από φορείς όπως ο IMO για τη διενέργεια των απαραίτητων αξιολογήσεων.

Αρχή της επιβολής: αναλαμβάνουν την υποχρέωση, αλλά δεν υποχρεούνται να χρησιμοποιούν κατάλληλα διατυπωμένες ρήτρες στις συμβάσεις χρηματοδότησης δανείων που υπογράφουν, για τον καθορισμό και την επαρκή περιγραφή των στόχων που τίθενται, ώστε να είναι όσο το δυνατόν ακριβέστερα μετρήσιμοι.

Αρχή της διαφάνειας: δεσμεύονται δημοσίως να ακολουθούν αυτές τις αρχές, να παρακολουθούν και να αναφέρουν τα αποτελέσματα της ετήσιας αξιολόγησης των ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων τους στη Γενική Γραμματεία των Poseidon Principles και να δημοσιεύουν τις εκθέσεις αυτές σε ετήσια βάση.

Όλοι οι οργανισμοί που συνυπογράφουν τις ανωτέρω Αρχές, οφείλουν να μετρούν τις εκπομπές αερίων τους και σε ετήσια βάση να δημοσιεύουν τα αποτελέσματα και το βαθμό συμμόρφωσής τους με τη στρατηγική δέσμευση για σταδιακή μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Υπάρχει πλέον η πεποίθηση στη ναυτιλιακή βιομηχανία ότι αφενός, ένα τραπεζικό ίδρυμα που έχει συνυπογράψει τα Poseidon Principles και δημοσιεύει τις αντίστοιχες πληροφορίες και αποτελέσματα σχετικά με το δικό του χρηματοδοτικό χαρτοφυλάκιο, θα βρίσκεται σε πολύ πιο πλεονεκτική θέση για να προσελκύσει περισσότερους επενδυτές και κεφάλαια, αφετέρου, οι ναυτιλιακές εταιρείες που βελτιώνονται σε τομείς ESG, μεταξύ άλλων, αποκτούν σημαντικά ευκολότερη πρόσβαση σε κεφάλαια και πηγές χρηματοδότησης.

Το αυξανόμενο ενδιαφέρον της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την ESG έχει εισάγει νέες έννοιες και στόχους που πρέπει να ακολουθηθούν. Η περαιτέρω εξέλιξη αυτής της τάσης θα εξαρτηθεί από διάφορους παράγοντες όπως:

- Πόσο επιθετικές θα είναι οι αποφάσεις του IMO και άλλων σχετικών ναυτιλιακών οργανισμών τα επόμενα χρόνια όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.
- Πώς η εφαρμογή των παραπάνω πολιτικών θα οδηγήσει σε αλλαγές στον παγκόσμιο στόλο και κυρίως στη μέση ηλικία των πλοίων και στη χρήση φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών και τελικά πώς οι πιο ενεργειακά αποδοτικές και φιλικές προς τα ESG ναυτιλιακές εταιρείες θα αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.
- Η δέσμευση με την οποία ο κλάδος των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών θα δώσει προτεραιότητα σε πιο πράσινες ναυτιλιακές εταιρείες και τι θα το οικονομικό όφελος γι' αυτούς σε σχέση με το διαγωνισμό.
- Πόσα ακόμη τραπεζικά ιδρύματα θα συνυπογράψουν τα Poseidon Principles.
- Ο ολοένα αυξανόμενος ρόλος της Ασίας ως βασικού παίκτη στη θαλάσσια χρηματοδότηση και ο βαθμός στον οποίο τα εν λόγω χρηματοπιστωτικά ιδρύματα θα υιοθετήσουν πραγματικά το πλαίσιο ESG.
- Η ικανότητα των επενδυτών να αφομοιώσουν τους πυλώνες ESG και να κατανοήσουν αν και πώς αυτό θα οδηγήσει μακροπρόθεσμα σε βελτίωση της απόδοσης των επενδυτικών τους χαρτοφυλακίων.

2.2.3 Τεχνολογικές προκλήσεις

Η ψηφιακή επανάσταση αναδείχθηκε την τελευταία δεκαετία ως ένας από τους κύριους μοχλούς αλλαγής στον λιμενικό και ναυτιλιακό τομέα, προωθώντας ένα υψηλό επίπεδο ολοκλήρωσης μεταξύ μηχανών κι εξοπλισμού, παραγόντων και δραστηριοτήτων. Η πανδημία επιτάχυνε επίσης τις προϋπάρχουσες τάσεις ψηφιοποίησης. Οι τεχνολογικές εξελίξεις επέτρεψαν στη ναυτιλία και τα λιμάνια να συνεχίσουν τις δραστηριότητές τους, ελαχιστοποιώντας παράλληλα την αλληλεπίδραση και τη φυσική επαφή.

Οι νέες τεχνολογίες έχουν επίσης τονώσει την άνοδο του ηλεκτρονικού εμπορίου, το οποίο έχει μεταμορφώσει τα πρότυπα και τις αγοραστικές συνήθειες των καταναλωτών. Η ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου έχει αυξήσει τη ζήτηση για εγκαταστάσεις διανομής και αποθήκες που είναι ψηφιακά ενεργοποιημένες και προσφέρουν υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας. Όλες αυτές οι εξελίξεις αναμένεται να δημιουργήσουν νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες για τη ναυτιλία και τα λιμάνια, καθώς και για άλλους παράγοντες της ναυτιλιακής εφοδιαστικής αλυσίδας. Βασικές προκλήσεις της ψηφιοποίησης παραμένουν οι συγκρούσεις σχετικά με την ιδιοκτησία δεδομένων, τον ανταγωνισμό για ηγεσία και τις ρυθμιστικές προκλήσεις που αναμένεται να αυξηθούν καθώς τα δεδομένα γίνονται πολύτιμο αγαθό. Αν ξεπεραστεί το εμπόδιο της έλλειψης εμπιστοσύνης μεταξύ των ενδιαφερομένων στην κοινή χρήση δεδομένων η ψηφιοποίηση του ναυτιλιακού τομέα είναι σίγουρο ότι θα προχωρήσει με πιο γρήγορο ρυθμό και θα συμπαράσχει όλους τους εμπλεκόμενους, συμπεριλαμβανομένων και των λιμένων.

Με το κόστος της τεχνολογίας να μειώνεται αναμένεται αυξημένη εστίαση στην καινοτομία και την ψηφιοποίηση από τους λιμένες. Αυτή η τεχνολογική αλλαγή θα επιτρέψει την υψηλότερη αποδοτικότητα στη χρήση των υποδομών, τη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα των λιμενικών λειτουργιών, τον καλύτερο έλεγχο της υγείας και της ασφάλειας στην περιοχή του λιμανιού αλλά και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων.

Η επερχόμενη τεχνολογική αλλαγή θα επιφέρει επιπλέον υψηλότερη διαφάνεια, βοηθώντας το λιμενικό οικοσύστημα να μετατραπεί από έναν απλό κόμβο εφοδιαστικής και μεταφοράς σε μια ανοικτή και αποτελεσματική κοινότητα.

Χρήσεις ψηφιακής τεχνολογίας και καινοτομίας στους λιμένες με βάση τη βιομηχανία 4.0

Συνδεσιμότητα	Διαδίκτυο των πραγμάτων (IoT)
	Wearables
	Επαυξημένη πραγματικότητα
Μεγάλα δεδομένα	Βελτιστοποίηση και πρόβλεψη
	Μηχανική μάθηση
	Ασφάλεια στον κυβερνοχώρο
Προηγμένη μεταποίηση	Πρόσθετη κατασκευή
	Προηγμένα υλικά
	Ρομποτική

Τεχνολογικές εφαρμογές που πριν λίγα χρόνια θεωρούνταν καινοτομίες σήμερα είναι κοινός τόπος τουλάχιστον στα μεγάλα λιμάνια. Ψηφιακά συστήματα, πλατφόρμες και λύσεις cloud ηλεκτρονικού εμπορίου, λιμενικής κοινότητας (PCT), μεγάλων δεδομένων (Bigdata), δίκτυα IoT-5G, έξυπνης διαχείρισης εγκαταστάσεων, συντήρησης εξοπλισμού και κατανάλωσης ενέργειας, Drones/ RoVs και λύσεις αυτοματισμού και ρομποτικής για την παροχή απομακρυσμένης εργασίας, αλλάζουν τον τρόπο εργασίας μέσα στο λιμάνι. Αντίστοιχη επιρροή έχει και η εφαρμογή τεχνολογικών εξελίξεων στο ευρύτερο λιμενικό οικοσύστημα, όπως η αλλαγή τρόπου παραγωγής με εκτύπωση 3D, λύσεις blockchain για το εμπόριο, η ανάπτυξη «έξυπνων» πόλεων κ.λπ. ενώ άλλες (π.χ. αυτόνομα πλοία) αναμένεται να επηρεάσουν τις καθημερινές λειτουργίες της λιμενικής βιομηχανίας στο εγγύς μέλλον (WorldBank & IAPH, 2021).

Η εισαγωγή νέων τεχνολογιών στους λιμένες θα σημάνει μεγαλύτερη εστίαση των επενδύσεων σε τεχνολογικές λύσεις που θα πρέπει να αντικαθίστανται ταχύτερα (κάθε τρία έως πέντε χρόνια) παρά σε φυσικές υποδομές, καθώς επίσης, επενδύσεις για την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και την προστασία από κυβερνοεπιθέσεις αλλά και την απασχόληση ή κατάρτιση/εκπαίδευση του κατάλληλου εργατικού δυναμικού. Η αυξανόμενη ψηφιακή ολοκλήρωση σε συνδυασμό με την αυξημένη συνδεσιμότητα μεταξύ των λιμένων, θα δημιουργήσει ένα νέο οικοσύστημα στον κλάδο - ένα οικοσύστημα όπου το να βρίσκεται κανείς εκτός αποτελεί σημαντικό μειονέκτημα για τα λιμάνια και τις χώρες.

2.2.4 Περιβαλλοντικές προκλήσεις

2.2.4.1 Κλιματική αλλαγή

Η μέση παγκόσμια θερμοκρασία συνεχίζει να αυξάνεται λόγω των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αυξάνεται το κανονιστικό πλαίσιο για περιβαλλοντική βιωσιμότητα και αειφορία. Πρόσφατη έκθεση της Διακυβερνητικής Επιτροπής για την Κλιματική Αλλαγή (IPCC/WG I, 2021) ανέφερε ότι ο πλανήτης θα ξεπεράσει το όριο των 1,5°C μέσα στις επόμενες δύο δεκαετίες, εάν δεν ληφθούν μέτρα. Φαινόμενα όπως οι έντονες καταιγίδες και οι πλημμύρες, η ξηρασία και οι πυρκαγιές αλλά και η άνοδος της στάθμης της θάλασσας έχουν ως αποτέλεσμα την απώλεια ζώων και μέσων διαβίωσης, την καταστροφή κατοικιών, τις ζημιές στα παραγωγικά περιουσιακά στοιχεία και τις υποδομές και τη μείωση της διαθεσιμότητας σε τροφή και νερό. Περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη στιγμή στην ιστορία απαιτείται δέσμευση για μεγάλες αλλαγές και δημιουργείται η ανάγκη για περισσότερες διορθωτικές ενέργειες και αύξηση των επενδύσεων για την αποτροπή της ανόδου της θερμοκρασίας παγκοσμίως.

Ορόσημα στην παγκόσμια προσπάθεια μετριασμού του κλίματος αποτελούν η υιοθέτηση της Σύμβασης Πλαίσιο για την Κλιματική Αλλαγή (UNFCCC) στη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη που έγινε στο Ρίο ντε Τζανέιρο το 1992, το Πρωτόκολλο του Κιότο του 2005 και η υπογραφή της Συμφωνίας του Παρισιού (COP21) το 2015 (The Paris Agreement, 2015), η πρώτη παγκόσμια νομικά δεσμευτική συμφωνία για το κλίμα, με στόχο "να περιοριστεί η αύξηση

της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη, αρκετά κάτω από τους 2°C κι ακόμη περισσότερο στον 1,5°C σε σύγκριση με τα προβιομηχανικά επίπεδα".

Η κλιματική αλλαγή και η προσαρμογή σε αυτήν απαιτεί πλήρη μετασχηματισμό του ενεργειακού τομέα, των καταναλωτικών προτύπων και της οικονομίας. Η Ευρώπη στοχεύει να γίνει πιο ανθεκτική το κλίμα και να γίνει η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος στον κόσμο έως το 2050 (Ευρωπαϊκός Κλιματικός Νόμος). Για να επιτευχθεί κλιματική ουδετερότητα, απαιτείται μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050 και όλοι οι τρόποι μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών (Πρωτοβουλία FuelEU Maritime), θα συμβάλουν στις προσπάθειες μείωσης.

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (Green Deal) περιλαμβάνει δέσμη μέτρων "Fit for 55" για την μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030, κατά τουλάχιστον 55% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990. Παράλληλα με τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, η ΕΕ λαμβάνει επίσης μέτρα για την προσαρμογή στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής (Στρατηγική της ΕΕ για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή).

Μέτρα όπως τα ακόλουθα προωθούν την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και επηρεάζουν τις λειτουργίες στη λιμενική ζώνη:

- η αναθεώρηση του Συστήματος Εμπορίας Εκπομπών της ΕΕ (ETS) και η συμπερίληψη του τομέα της ναυτιλίας,
- η τροποποίηση της Οδηγίας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Renewable Energy Directive - RED II) με προτεινόμενη αύξηση του μεριδίου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο 40% στην ευρωπαϊκή ενεργειακή χρήση έως το 2030
- η Οδηγία για την ενεργειακή απόδοση (EED) που προτείνει στα κράτη μέλη τη μείωση της ενεργειακής χρήσης ετησίως κατά 1,5% από το 2024 και μετά, και ότι η δημόσιος τομέας ανακαινίζει το 3% των κτιρίων του κάθε χρόνο,
- η αναθεώρηση του Κανονισμού για τον καθορισμό των εκπομπών CO₂ επιδόσεων για τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα και για τα νέα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, απαιτώντας τη μέση εκπομπές των νέων αυτοκινήτων να μειωθούν κατά 55% από το 2030 και 100% από το 2035 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2021.

Προσαρμογή και ανθεκτικότητα στο κλίμα

Τα λιμάνια είναι ιδιαίτερα ευάλωτα και βιώνουν ήδη από πρώτο χέρι τις αρνητικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, αντιμετωπίζοντας τεχνικές προκλήσεις, ζημιές εκατομμυρίων σε επισκευές και διακοπές λειτουργίας, εκτός από τον κίνδυνο για την ασφάλεια των εργαζομένων και των χρηστών. Μακροπρόθεσμα, οι κίνδυνοι αυτοί θα πολλαπλασιαστούν (IPCC, 2007) επηρεάζοντας τη λειτουργική αποδοτικότητα, την επιχειρηματική βιωσιμότητα και τη φήμη των λιμένων. Τα ευρήματα πρόσφατης μελέτης του Ινστιτούτου Περιβαλλοντικής Αλλαγής του Πανεπιστημίου της Οξφόρδης (ECI) αναφορικά με τους κλιματικούς κινδύνους που διατρέχουν τα 1.340 πιο σημαντικά λιμάνια του κόσμου είναι ανησυχητικά (Verschuur et al, 2023). Καταδεικνύεται ότι το 86% των λιμένων είναι εκτεθειμένα σε πάνω από τρεις κλιματικούς και γεωφυσικούς κινδύνους, και ότι οι ακραίες συνθήκες στη θάλασσα θα μπορούσαν να προκαλέσουν λειτουργικές αναταράξεις στο 40% των λιμένων παγκοσμίως.

Πίνακας 2.3 Πιθανές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στις θαλάσσιες μεταφορές και τους λιμένες

	Λειτουργίες	Υποδομές
Κύματα καύσωνα 	- Περιορισμοί στις περιόδους κατασκευαστικής δραστηριότητας - Περισσότερη ενέργεια για τη μεταφορά και αποθήκευση ψυγείων	- Θερμική διαστολή των προβλητών - Ακεραιότητα και αποδυνάμωση οδοστρωμάτων - Παραμόρφωση σιδηροδρομικών γραμμών
Αύξηση της στάθμης της θάλασσας 	- Συχνές διακοπές των παράκτιων οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών λόγω των ορμητικών κυμάτων - Πλημμύρες σε περιοχές τερματικών σταθμών	- Συχνότερες πλημμύρες των υποδομών (και πιθανές ζημιές) σε χαμηλές περιοχές - Διάβρωση της στήριξης των υποδομών - Αλλαγές στις λιμενικές εγκαταστάσεις για την προσαρμογή σε υψηλότερες παλίρροιας και κύματα
Ένταση των βροχοπτώσεων 	Αύξηση των καθυστερήσεων που σχετίζονται με τις καιρικές συνθήκες και διαταραχές	
Συχνότεροι τυφώνες 	- Ανατροπή στη στοίβαξη εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα - Συντρίμια στις λιμενικές υποδομές - Διακοπή ελλιμενισμών και καθυστερήσεις εργασιών	- Μεγαλύτερη πιθανότητα αστοχίας των υποδομών - Μεγαλύτερη ζημιά στις λιμενικές υποδομές - Εξοπλισμός
Αύξηση των αρκτικών θερμοκρασιών 	- Μεγαλύτερη περίοδος μεταφοράς - Περισσότερα λιμάνια χωρίς πάγο στις βόρειες περιοχές. - Διαθεσιμότητα των υπεραρκτικών ναυτιλιακών οδών	Ζημιές στις υποδομές λόγω της αύξησης των αρκτικών θερμοκρασιών απόψυξη του μόνιμου πάγου

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Ο κλιματικός κίνδυνος υπολογίζεται συνολικά στα 7,6 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ ετησίως, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων αποδίδεται σε τροπικούς κυκλώνες και πλημμύρες ποταμών των λιμανιών (Verschuur et al, 2023). Ο αριθμός αυτός είναι περισσότερο από το μισό από μια προηγούμενη εκτίμηση του κλιματικού κινδύνου των οδικών και σιδηροδρομικών υποδομών σε παγκόσμια κλίμακα, γεγονός που δείχνει ότι, παρόλο που τα λιμάνια καλύπτουν μόνο σχετικά μικρές περιοχές, η υψηλή αξία και η πυκνότητα των περιουσιακών στοιχείων μπορεί να συμβάλει στον κλιματικό κίνδυνο σε εθνική και παγκόσμια κλίμακα.

Η ανθεκτικότητα των λιμένων είναι ζωτικής σημασίας, δεδομένου ότι οι συνέπειες της κλιματικής αλλαγής θα πλήττουν όλο και περισσότερο τα λιμάνια παγκοσμίως, επηρεάζοντας τις επιχειρήσεις και τους ανθρώπους που εξαρτώνται από αυτές. Η λιμενική υποδομή θα πρέπει να προσαρμοστεί στην αναμενόμενη στάθμη της θάλασσας και της σχετικής αύξησης έντασης και συχνότητας των παράκτιων πλημμυρών. Η τακτική αξιολόγηση των κινδύνων σε σχέση με την κλιματική εμπειρία σε όλο το εύρος των λιμενικών δραστηριοτήτων είναι σημαντική, καθώς και η ανάπτυξη δράσεων

μετριασμού, ελέγχων και σχεδίων επιχειρησιακής συνέχειας. Η ψηφιοποίηση είναι το κλειδί για την ανθεκτικότητα των λιμένων.

Τα μεγάλα λιμάνια της Ασίας, του Κόλπου του Μεξικού και της Δυτικής Ευρώπης αντιμετωπίζουν τους μεγαλύτερους κλιματικούς κινδύνους. Όμως δεν είναι μόνο τα μεγάλα λιμάνια σε χώρες υψηλού μεσαίου και υψηλού εισοδήματος που πρέπει να κάνουν σημαντικές επενδύσεις για να διαχειριστούν τον κίνδυνο υπό το πρίσμα της αυξανόμενης κλιματικής αλλαγής. Αναβαθμίσεις υποδομών απαιτούνται και για την προστασία των μικρών λιμένων σε χώρες χαμηλού εισοδήματος από επικίνδυνες επιπτώσεις και συχνές διακοπές, που μπορεί να έχουν συστημικές επιπτώσεις στις οικονομίες που εξυπηρετούν.

Η κλιματική αλλαγή προκαλεί αυξημένες επενδυτικές ανάγκες για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας και το μετριασμό των επιπτώσεων στους λιμένες. Δεν θα απαιτηθούν μόνο νέες υποδομές, αλλά και οι ήδη υπάρχουσες υποδομές πρέπει να προσαρμοστούν και να διατηρηθούν προκειμένου να μετριάσουν τις επιπτώσεις και να προσαρμοστούν στις περιβαλλοντικές αλλαγές, π.χ. ενίσχυση ή ανύψωση των κατασκευών και των λιμενικών εκτάσεων πάνω από τα επίπεδα των πλημμυρών, κυματοθραύστες, φράγματα πλημμύρας, μέτρα αποτροπής διαρροής ρύπων κ.α. Αυτές οι προσπάθειες προσαρμογής απαιτούν έρευνα, συμπεριλαμβανομένων των εκτιμήσεων ζημιών, του κινδύνου/της τρωτότητας εκτιμήσεις, βελτιώσεις στις ικανότητες πρόβλεψης και χαρτογραφικές μελέτες των περιοχών προκειμένου οι λιμένες να διαμορφώνουν καλύτερες στρατηγικές εκ των προτέρων και όχι με βάση τις παραδοσιακές εκ των υστέρων ανάλυσης σεναρίων.

Σε ένα δυσμενές σενάριο κλιματικής αλλαγής, οι λιμενικές υποδομές μπορεί να καταστούν παρωχημένες πριν το τέλος της παραδοσιακής διάρκειας ζωής τους (40-50 έτη), και, σε συνθήκες οικονομικής δυσπραγίας, τα λιμάνια θα μπορούσαν να έχουν προβλήματα ασφάλισης έναντι των κλιματικών κινδύνων.

Η κλιματική αλλαγή έχει επίσης καταστήσει τις λιμενικές υποδομές ακριβότερες, πλέον απαιτούνται αυξημένες δυνατότητες χρηματοδότησης για την κάλυψη του αυξανόμενου οικονομικού βάρους της προσαρμογής. Για παράδειγμα, η άνοδος της στάθμης της θάλασσας θα αλλάξει την προσβασιμότητα των διαύλων και θα αυξήσει την ανάγκη για υψηλότερους κρηπιδότοιχους, ενώ και η αντιμετώπιση ακραίων καιρικών φαινομένων, όπως εντονότερες καταιγίδες, αυξημένα κύματα καύσωνα κ.λπ. πρέπει να ληφθεί υπόψη, όχι μόνο για τους χρήστες των λιμένων αλλά και ως η πρώτη γραμμή άμυνας για τις παράκτιες περιοχές και τις παρακείμενες πόλεις.

Μετριασμός των εκπομπών (GHG) στη λιμενική περιοχή (μείωση εκπομπών CO₂ και ενεργειακή απόδοση)

Η ναυτιλία είναι συνήθως η μεγαλύτερη πηγή εκπομπών CO₂ στο λιμάνι. Οι εκπομπές από ελλιμενισμένα πλοία έχουν υπολογιστεί σε περίπου δέκα φορές μεγαλύτερες από εκείνες που προέρχονται από τις δραστηριότητες των ίδιων των λιμένων και υπάρχει μεγαλύτερη δυνατότητα μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία στους λιμένες παρά από τις χερσαίες δραστηριότητες (Habibi & Rehmatulla, 2009).

Γενικά, η ναυτιλία, τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αποτελεί σημαντική πηγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) κυρίως διοξείδιο του άνθρακα (CO₂), μεθάνιο (CH₄) και

οξείδιο του δινιτρογόνου (N₂O), που ευθύνονται για την κλιματική αλλαγή και την υπερθέρμανση του πλανήτη. Σύμφωνα με την τέταρτη μελέτη του IMO για τα αέρια του θερμοκηπίου (IMO, 2021b), οι εκπομπές από τη συνολική ναυτιλία (διεθνή, εγχώρια και αλιευτική) αντιπροσωπεύσαν το 2,89% των παγκόσμιων εκπομπών και πάνω από το 3% των συνολικών εκπομπών CO₂ στην ΕΕ (European Commission, 2020) και το μερίδιο της αναμένεται να αυξηθεί στο μέλλον. Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία στα λιμάνια προβλέπεται να αυξηθούν κατά 40 % έως το 2030, σε σχέση με τα επίπεδα του 2018, σε ένα σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης (BAU) (Schnurr & Walker, 2019).

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι θαλάσσιες μεταφορές στο λιμάνι του Ρότερνταμ αντιπροσωπεύουν το 87% των συνολικών εκπομπών από τις μεταφορές (Lechtenböhmer et al., 2018), ενώ παρόμοια εικόνα εμφανίζεται το 2020 και στο λιμάνι του Ελσίνκι, όπου η ναυτιλία αντιπροσωπεύει το 78% των εκπομπών CO₂, συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό και τη ναυσιπλοΐα εντός του λιμένα.

Αν και η παρακολούθηση των εκπομπών αερίων ρύπων είναι διαφοροποιημένη στον λιμενικό τομέα, και είναι δύσκολο να αποκτηθούν (συγκρίσιμες) απογραφές εκπομπών, η συμβολή των έξυπνων λιμένων στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης μέσω επίτευξης υψηλότερης λειτουργικής απόδοσης είναι σημαντική.

Επίσης, στο πλαίσιο απαλλαγής των λιμένων από τον άνθρακα αλλά και μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην περιοχή του λιμανιού, οι λιμένες εμπλέκονται όλο και περισσότερο στον ενεργειακό τομέα, είτε ως διευκολυντές της ενεργειακής μετάβασης, είτε ως υποστηρικτές της μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας, είτε για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των δραστηριοτήτων τους και των χρηστών τους. Παράλληλα βελτιώνουν την ποιότητα του αέρα στις παρακείμενες πόλεις αλλά και την ανταγωνιστικότητά τους.

Ο μετριασμός της κλιματικής αλλαγής μέσω της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (κυρίως CO₂) στην περιοχή του λιμανιού απαιτεί τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών. Η απαλλαγή των λιμένων από τον άνθρακα θα επιτευχθεί σε σημαντικό βαθμό με την άμεση και έμμεση ηλεκτροδότηση των λιμενικών δραστηριοτήτων (γερανοί, μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων κ.λπ.), των βιομηχανιών που βρίσκονται σε συνεγκατάσταση και των πλοίων που προσεγγίζουν. Αυτό θα θέσει απαιτήσεις για τη μελλοντική ζήτηση και παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, τις υποδομές, τη σύζευξη με άλλους ενεργειακούς τομείς και την τυποποίηση. Οι περισσότερες από αυτές τις προκλήσεις ηλεκτροδότησης δεν είναι μοναδικές για τα λιμάνια, αλλά στα λιμάνια συναντώνται πολλοί τομείς, καθώς φιλοξενούν πολλούς κλάδους της βιομηχανίας, όχι μόνο αυτούς που σχετίζονται με την ενέργεια (παραγωγή, δίκτυα, υπεράκτια αιολική ενέργεια), αλλά και βιομηχανίες μεταφορών, τουρισμού και μεταποίησης. Αυτή η σύγκλιση καθιστά τα λιμάνια πρωταγωνιστές στην ενεργειακή μετάβαση.

Πίνακας 2.1 Οι 10 πράσινες μεταβάσεις μέσα και γύρω από τους λιμένες

1. Εξηλεκτρισμός των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τους λιμένες
2. Αλλαγή καυσίμου για τις θαλάσσιες μεταφορές
3. Εξηλεκτρισμός της βιομηχανίας
4. Ενσωμάτωση της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας
5. Ενοποίηση του ενεργειακού συστήματος
6. Το πράσινο υδρογόνο (παράγεται από ανανεώσιμες πηγές) ως πρώτη ύλη και ενεργειακός φορέας
7. Σταδιακή κατάργηση των σταθμών ηλεκτροπαραγωγής με ορυκτά καύσιμα
8. Δέσμευση και αποθήκευση άνθρακα
9. Νέοι κανονισμοί
10. Κυκλική οικονομία και βιοοικονομία

Πηγή: DNV-GL and Eurelectric (2020) Ports: Green Gateways

Τα μεγάλα ευρωπαϊκά λιμάνια εμπλέκονται ήδη στον ενεργειακό τομέα και παρέχουν βασικές πράσινες υπηρεσίες στη ναυτιλία (Acciario et al., 2014), όπως:

- η παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά (Onshore Power Supply - OPS) μέσω σταθερών ή κινητών εγκαταστάσεων που είναι συνδεδεμένες με το δίκτυο και κατά προτίμηση να βασίζονται σε ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας ή άλλων εναλλακτικών, ώστε να μη χρειάζεται να χρησιμοποιούν τις βοηθητικές μηχανές τους όταν βρίσκονται στον ελλιμενισμό.
- η παροχή εγκαταστάσεων δεξαμενισμού υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) ή άλλα εναλλακτικά καύσιμα, και,
- κίνητρα για τα πλοία που υπερβαίνουν τα κανονιστικά πρότυπα μέσω διαφοροποιημένων λιμενικών τελών.

Σημειώνεται ότι, λόγω υψηλού κόστους και μικρής απόδοσης της επένδυσης, το OPS δεν έχει αναπτυχθεί σε εμπορική βάση - μέχρι σήμερα, κάθε εγκατάσταση OPS που έχει εγκατασταθεί στην Ευρώπη έχει υποστηριχθεί έως και κατά 50% από δημόσια χρηματοδότηση.

Αντίστοιχα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η παροχή LNG στους λιμένες του κεντρικού δικτύου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς (ΔΕΔ-Μ) έως το 2025 ορίζεται στην οδηγία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (ΕΥ, 2014) και αποτελεί μια βραχυπρόθεσμη λύση για τη μετάβαση σε μια ναυτιλιακή βιομηχανία απαλλαγμένη από τις εκπομπές άνθρακα. Άλλα τομεακά νομοθετικά πλαίσια που αφορούν τους λιμένες είναι το σύστημα εμπορίας εκπομπών, η αναδιατυπωμένη οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και η οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας (DNV, 2021).

Τα ευρωπαϊκά λιμάνια θα απαιτήσουν νέες υποδομές, εξειδικευμένο προσωπικό και σημαντικές επενδύσεις τα επόμενα χρόνια, ώστε να καταστούν ικανά να ανταπεξέλθουν στις νέες ενεργειακές απαιτήσεις (Οικονομικός Ταχυδρόμος, 2021α). Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σύμφωνα με έκθεση του Wind Europe (2021) για να υποστηρίξουν τα ευρωπαϊκά λιμάνια την ανάπτυξη των υπεράκτιων αιολικών πάρκων, ως ζωτικό τμήμα της αλυσίδας εφοδιασμού για την εγκατάσταση, συναρμολόγηση,

λειτουργία και συντήρησή τους, θα πρέπει να επενδύσουν 6,5 δισεκατομμύρια ευρώ έως το 2030, προκειμένου να αναβαθμίσουν τη λιμενική τους υποδομή (Οικονομικός Ταχυδρόμος, 2021a).

Αναγνωρίζοντας, ότι οι πράσινες τεχνολογίες συνοδεύονται από ένα υψηλό τίμημα, το μέρος που λείπει από το εξίσωση δεν είναι άλλο από μια εφικτή και προσιτή πηγή χρηματοδότησης για τη γεφύρωση του χάσματος. Καθώς η πρόσβαση σε κεφαλαίου από παραδοσιακές πηγές γίνεται είτε σπάνια είτε λιγότερο ελκυστική, θα πρέπει να υπάρξουν εναλλακτικές μέθοδοι, όπως το pay-as-you-use (PayU) που στοχεύει στην εξεύρεση μιας βέλτιστης λύσης τόσο για πλοιοκτήτες όσο για τους παρόχους τεχνολογίας, λαμβάνοντας υπόψη τη λειτουργική μίσθωση και τη «σύμβαση με βάση το αποτέλεσμα» (outcome - based contract - OBC).

Η ενεργειακή μετάβαση προσφέρει πολλαπλές ευκαιρίες για τα λιμάνια και σίγουρα για αυτά που ασχολούνται με το εμπόριο ενέργειας. Σε κάθε περίπτωση, η ενεργειακή μετάβαση για τα λιμάνια αποτελεί ταυτόχρονα ευκαιρία και απειλή, όπως ήδη αναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα. Για κάποιους λιμένες θα σημάνει απώλεια μιας κύριας πηγής εσόδων (τέλη διακίνησης και έσοδα από ενοίκια και μισθώματα) ενώ για άλλους λιμένες θα αποτελέσει πεδίο νέων επιχειρηματικών ευκαιριών στον τομέα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (παραγωγή και διευκόλυνση).

Κλίμα - η νέα πηγή μετατόπισης

Ενώ σήμερα η μετανάστευση έχει περισσότερο οικονομικό και πολιτικό χαρακτήρα, σύντομα η κλιματική αλλαγή θα είναι η κύρια αιτία της μετακίνησης των ανθρώπων. Ο Οργανισμός Μετανάστευσης του ΟΗΕ προβλέπει ότι πάνω από 100 εκατομμύρια άνθρωποι θα ζουν σε περιοχές όπου η μέση θερμοκρασία κατά τον πιο θερμό μήνα είναι πιθανό να είναι πολύ υψηλή για να μπορέσει να λειτουργήσει καλά το ανθρώπινο σώμα σε περίπτωση αύξησης της θερμοκρασίας κατά 2°C ή ακόμη και στο συμφωνημένο στόχο 1,5°C εκατομμύρια άνθρωποι σε χώρες με χαμηλό και μεσαίο εισόδημα, αλλά και σε ανεπτυγμένες χώρες, δεν θα μπορούν να διατηρήσουν τις δραστηριότητές τους.

Για τα λιμάνια, το ζήτημα της μετανάστευσης και της ασφάλειας αναμένεται να αυξηθεί τα επόμενα χρόνια, καθώς το κλίμα θα αναγκάσει πολλές ομάδες να μετακινηθούν σε πιο εύκρατες περιοχές.

2.2.4.2 Μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Αυξάνεται επίσης, η προσοχή στη μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων του λιμένα, όχι μόνο ως προς το κομμάτι των μεταφορών, αλλά όλων των δραστηριοτήτων του λιμένα.

Πολλές δραστηριότητες και εξελίξεις που σχετίζονται με τους λιμένες έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που απαιτούν το μετριασμό τους, όπως η ρύπανση του αέρα και των υδάτων, η βυθοκόρηση, η απώλεια παράκτιων οικοσυστημάτων και οικοσυστημάτων υγροτόπων, η συμφόρηση στους τοπικούς δρόμους, η απώλεια παραθαλάσσιου χώρου και οι εξωτερικοί παράγοντες του φωτός και του θορύβου. Οι λιμένες που βρίσκονται κοντά σε πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές συχνά έχουν να συνδυάσουν την ανάπτυξη και τη διαχείριση των λιμενικών

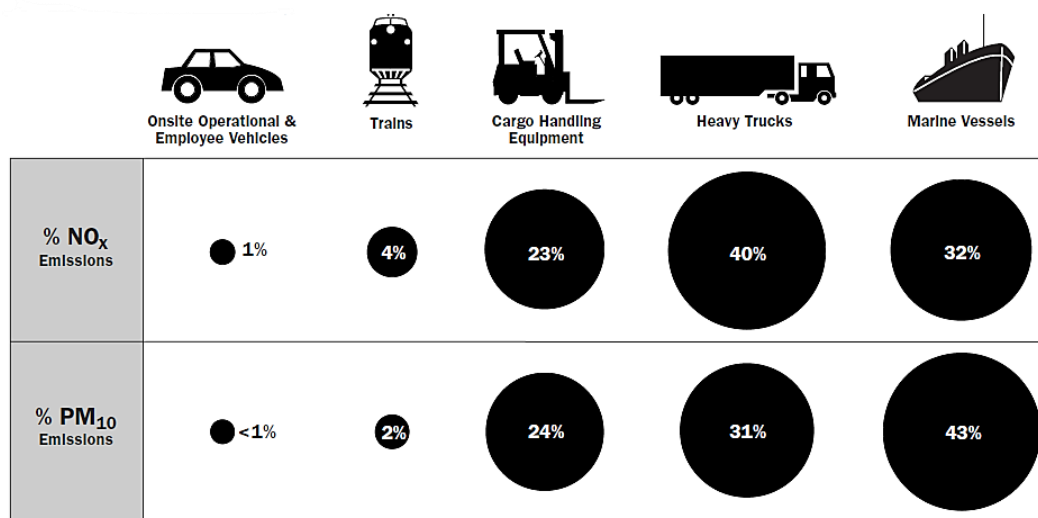
δραστηριοτήτων με τη διαφύλαξη των φυσικών ενδιακτημάτων και την ποιότητα της αστικής διαβίωσης. Όπως επίσης και την εξισορρόπηση πιθανών συγκρούσεων με την εμπορική αλιεία, τον τουρισμό και τις ψυχαγωγικές χρήσεις.

Ατμοσφαιρική ρύπανση

Η ατμοσφαιρική ρύπανση στις λιμενικές περιοχές προέρχεται από τα πλοία που πλέουν στο λιμάνι ή ελλιμενίζονται, από τις λιμενικές εργασίες και τη σχετική χερσαία κυκλοφορία εντός της λιμενικής περιοχής. Εκτός από τη ναυτιλία που αποτελεί σημαντική πηγή εκπομπών αερίων ρύπων στα λιμάνια, ο εξοπλισμός χειρισμού φορτίου και μηχανές, τα οχήματα βαρέου τύπου, λιμενικά σκάφη, αλλά και άλλες βιομηχανικές δραστηριότητες εντός ή γύρω από τη λιμενική περιοχή, επιβαρύνουν την ποιότητα του αέρα.

Αναφέρεται ότι περίπου 230 εκατομμύρια άνθρωποι εκτίθενται άμεσα στις εκπομπές που προέρχονται από τα 100 μεγαλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως. Η ύπαρξη των ατμοσφαιρικών ρύπων που παράγονται από τα λιμάνια εκτιμάται ότι θα τετραπλασιαστεί έως το 2050, αυτό ισοδυναμεί με περίπου 70 εκατομμύρια τόνους CO₂ και 1,3 εκατομμύρια τόνους NO_x (Smith et al., 2015).

Εικόνα 2.2 Μέση συνεισφορά διαφόρων πηγών σε ένα λιμάνι εμπορευματοκιβωτίων σε εκπομπές NO_x και αιωρούμενων σωματιδίων - PM



Πηγή: <https://www.nrdc.org/sites/default/files/ports2.pdf>

Η ποιότητα του αέρα δεν αποτελεί μόνο περιβαλλοντικό ζήτημα, αλλά είναι επίσης σημαντική για τη διασφάλιση της υγείας των λιμενεργατών και των πολιτών γύρω από το λιμάνι. Το 70% των εκπομπών από τα πλοία παγκοσμίως συμβαίνει σε απόσταση 400 χλμ. από την ακτή για αυτό και οι πιο μολυσμένες πόλεις στον κόσμο είναι οι παράκτιες πόλεις (Corbett et al., 2007). Οι ατμοσφαιρικές εκπομπές επηρεάζουν άμεσα τις συνθήκες υγείας των κατοίκων που ζουν στις κοινότητες γύρω από τα λιμάνια και προκαλούν ασθένειες όπως το άσθμα, ο καρκίνος του πνεύμονα, οι καρδιαγγειακές παθήσεις και πρόωρη θνησιμότητα. Στοιχεία διεθνών μελετών αναφέρουν ότι εξαιτίας των εκπομπών από λιμάνια ή πλοία 19.000 άνθρωποι νοσούν ετησίως από καρκίνο του πνεύμονα, ενώ περίπου

60.000 άνθρωποι πεθαίνουν κάθε χρόνο από συνθήκες που συνδέονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση που προέρχεται από τη λειτουργία των πλοίων και των λιμένων (Durmuşoğlu et al., 2016). Η διαχείριση της ποιότητας του αέρα (SOx, NOx, αιωρούμενα σωματίδια - PM) αποτελεί αναμφίβολα το κορυφαίο περιβαλλοντικό πρόβλημα του τομέα, ανεξάρτητα από το ποιος είναι υπεύθυνος για την πηγή της ρύπανσης.

Ειδικά για την Ευρώπη η ατμοσφαιρική ρύπανση αποτελεί τη μεγαλύτερη περιβαλλοντική απειλή για την υγεία, δεδομένου ότι συνολικά, η ποιότητα του αέρα παραμένει κακή σε πολλές περιοχές, παρά τη μείωση των εκπομπών και των συγκεντρώσεων στο περιβάλλον. Με το σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση στον αέρα, το νερό και το έδαφος που ενέκρινε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2021, στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας επιδιώκεται η επίτευξη ανεκτών επιπέδων ποιότητας του αέρα για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον.

Δεδομένου ότι η πλειονότητα των ευρωπαϊκών λιμένων βρίσκεται σε αστικές περιοχές ή κοντά σε αυτές, η καλή ποιότητα του αέρα αποτελεί θεμελιώδη προϋπόθεση για την "άδεια λειτουργίας" ενός λιμένα σε αστικές περιοχές. Σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO) για το περιβάλλον (ESPO, 2021) η παρακολούθηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ποιότητας του αέρα στα ευρωπαϊκά λιμάνια έχει αυξηθεί κατά 19% από το 2013.

Διαχείριση θορύβου

Υπάρχουν πολλές πιθανές πηγές θορύβου (π.χ. μηχανήματα και γερανούς για τη διαχείριση φορτίων, φορτηγά για τη μεταφορά φορτίων, υποβρυχίως από τη χρήση βοηθητικών μηχανών από τα πλοία) στην περιοχή του λιμένα, με αρνητικές επιπτώσεις για τους ανθρώπους που ζουν κοντά και την άγρια ζωή στους γύρω βιότοπους. Τα επίπεδα θορύβου από τις λειτουργίες, τις δραστηριότητες ή/και τα έργα ανάπτυξης του λιμένα, απαιτούν διαχείριση από τη λιμενική αρχή και τους εμπλεκόμενους φορείς του λιμένα. Η λήψη μέτρων για τη μείωση του θορύβου στους λιμένες, εκτός σημασίας που έχει στη σχέση με τις πόλεις που βρίσκονται, έχει επίσης θετικές επιπτώσεις για τους λιμενεργάτες και άλλους φορείς που δραστηριοποιούνται στην περιοχή του λιμανιού. Η παρακολούθηση των επιπέδων θορύβου και ο εντοπισμός των πηγών θορύβου είναι το βασικό πρώτο βήμα. Το 2022 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε την Οδηγία για τον Περιβαλλοντικό Θόρυβο (EU, 2002) για τον καθορισμό της έκθεσης των ευρωπαίων πολιτών σε αυτόν τον ρύπο μέσω μιας τυποποιημένης προσέγγισης. Αν και η Οδηγία δεν απαιτεί να αξιολογείται χωριστά ο θόρυβος που εκπέμπεται από τα λιμάνια (όπως ζητείται για άλλες υποδομές μεταφορών), εντάσσονται στη στρατηγική χαρτογράφηση θορύβου των οικισμών ως βιομηχανικές δραστηριότητες.

Οι λιμένες εξετάζουν επίσης τον μετριασμό του θορύβου όταν επενδύουν σε εξοπλισμό, επιλέγοντας ηλεκτρικά μηχανήματα και εγκαταστάσεις, τα οποία είναι γενικά λιγότερο θορυβώδη. Στο πλαίσιο της βελτιστοποίησης των δραστηριοτήτων σε λιμένες, αποφεύγονται οι θορυβώδεις δραστηριότητες κατά τη διάρκεια της νύχτας και μειώνεται η διάρκεια και η ένταση του θορύβου.

Διαχείριση ιζημάτων

Τα περισσότερα λιμάνια πρέπει να εκβαθύνουν τακτικά τις θαλάσσιες οδούς πρόσβασης, τα κανάλια και τις λιμενικές περιοχές. Η βυθοκόρηση συνίσταται στην απομάκρυνση ιζημάτων, τα οποία θα

μπορούσαν να εισάγουν ιζήματα στη στήλη του νερού, επηρεάζοντας τους οικοτόπους και τα οικοσυστήματα. Δεδομένου ότι το ίζημα που παράγεται κατά τη διαδικασία βυθοκόρησης πρέπει να τοποθετηθεί κάπου, πολλά λιμάνια επαναχρησιμοποιούν τα ιζήματα στα έργα υποδομής τους για να εξοικονομήσουν ενέργεια και φυσικούς πόρους. Ένας αυξανόμενος αριθμός ευρωπαϊκών λιμένων παρακολουθεί την ποιότητα των ιζημάτων (59%) και των θαλάσσιων οικοσυστημάτων (46%), ενώ περίπου το 40% των ευρωπαϊκών λιμένων παρακολουθεί επίσης την ποιότητα του εδάφους (ESPO, 2020).

Ποιότητα νερού και βιοποικιλότητα

Οι λιμένες προκαλούν την αλλοίωση και εκβιομηχάνιση της παράκτιας γης, με συνέπεια την καταστροφή του φυσικού θαλάσσιου περιβάλλοντος, της βιοποικιλότητας και της γεωλογικής μορφολογίας. Οι υποδομές και τα δίκτυα μεταφορών παρέχουν σημαντικές αλλαγές στις χρήσεις γης και μπορεί να οδηγήσουν στον κατακερματισμό των φυσικών ενδιαιτημάτων.

Αν και οι μετρήσεις σχετικά με τις εκπομπές στο νερό είναι σπάνιες είναι σαφές ότι τα λιμάνια αποτελούν πηγή ρύπανσης των υδάτων. Μια σημαντική πηγή ρύπανσης των υδάτων στα λιμάνια είναι οι πετρελαιοκηλίδες, που προέρχονται από λιμενικές απορροές, την εκφόρτωση και φόρτωση πετρελαιοφόρων, την απομάκρυνση των υδροσυλλεκτών και τις διαρροές. Ορισμένες εκτιμήσεις δείχνουν ότι πάνω από το 70% του πετρελαίου που εισέρχεται στη θάλασσα στο πλαίσιο των ναυτιλιακών μεταφορών προέρχεται κατά την κανονική λειτουργία των πλοίων, ενώ στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι το 80% των πετρελαιοκηλίδων συμβαίνουν σε λιμενικά ύδατα (Miola et al. 2009). Η ρύπανση των υδάτων από τη λειτουργία των πλοίων προκαλείται από διάφορα υποσυστήματα επί των πλοίων, τα οποία παράγουν απορρίψεις που μπορεί να περιέχουν διάφορους ρύπους (π.χ. απόρριψη μαύρων και γκριζών υδάτων, νερού υδροσυλλεκτών και νερού καθαρισμού δεξαμενών ή απορρίψεις από τη λειτουργία των συστημάτων καθαρισμού καυσασερίων (EGCS). Αυτό το νερό απόρριψης μπορεί να περιέχει βαρέα μέταλλα και αρωματικούς υδρογονάνθρακες και επομένως θα μπορούσε να είναι δυνητικά επιβλαβείς για τους θαλάσσιους οργανισμούς (ευτροφισμός), κάτι που μπορεί να είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό σε περιοχές με υψηλή πυκνότητα κυκλοφορίας, καθώς και σε λιμάνια.

Άλλο ένα σοβαρό πρόβλημα που αντιμετωπίζει το θαλάσσιο περιβάλλον είναι τα χωροκατακτητικά υδρόβια είδη που απορρίπτονται μέσω του υδάτινου έρματος των πλοίων, όταν δεν συμμορφώνονται με τη Διεθνή Σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση των υδάτων έρματος των πλοίων και ιζήματα (Σύμβαση BWM) του IMO. Το 49 % των μη αυτοχθόνων ειδών που εισήχθησαν στις θάλασσες της Ευρώπης, ορισμένα από τα οποία γίνονται χωροκατακτητικά είδη, έφθασαν μέσω των θαλασσίων μεταφορών (European Environment Agency & European Maritime Safety Agency, 2021). Η μεταφορά επιβλαβών ειδών αποτελεί βιολογική ρύπανση και τη μεγαλύτερη ανθρωπογενή απειλή για τον υδάτινο κόσμο, που προκαλεί σοβαρή βλάβη στη βιοποικιλότητα, δυσμενείς επιπτώσεις στις εθνικές οικονομίες και μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ανθρώπινη υγεία.

Δεδομένου ότι τα λιμάνια βρίσκονται εκεί όπου συναντάται η ξηρά και η θάλασσα, η προστασία της βιοποικιλότητας και της ποιότητας των υδάτων είναι θεμελιώδους σημασίας για την υπεύθυνη τη λειτουργία τους και την περιβαλλοντική τους ευθύνη. Η βελτίωση της ποιότητας των υδάτων απαιτεί

κοινές προσπάθειες από τις λιμενικές αρχές, τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας αποβλήτων, τους μεμονωμένους τερματικούς σταθμούς, καθώς και τις ευρωπαϊκές και εθνικές αρχές.

Διαχείριση αποβλήτων

Υπάρχουν δύο κύριες πηγές αποβλήτων στα λιμάνια, τα απόβλητα που παράγονται από τις λιμενικές δραστηριότητες και τα απόβλητα που παραδίδονται από τα πλοία που καταπλέουν στο λιμάνι. Για τα απόβλητα από λιμενικές δραστηριότητες έμφαση δίνεται στην πρόληψη, την επαναχρησιμοποίηση και την ελαχιστοποίηση των αποβλήτων στο μέγιστο δυνατό βαθμό, στο πλαίσιο δράσεων για την κυκλική οικονομία (4Rs).

Η διαχείριση αποβλήτων από τα πλοία γίνεται σε λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής σύμφωνα με παραρτήματα της MARPOL/IMO και την οδηγία ΕΕ 2019/883 για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τις αρνητικές επιπτώσεις των απορρίψεων αποβλήτων από πλοία που χρησιμοποιούν λιμένες που βρίσκονται στην ΕΕ. Σύμφωνα με την EMSA & EEA (2021) ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών μπορεί να αποτελέσει πηγή θαλάσσιων απορριμμάτων, με το κενό παράδοσης των απορριμμάτων που παράγονται από τα πλοία να εκτιμάται μεταξύ 7% και 34 % των συνολικών απορριμμάτων που παράγονται επί των πλοίων.

Για να δοθούν κίνητρα για την παράδοση σε λιμένα, τα πλοία καταβάλλουν ένα κατ' αποκοπή (έμμεσο) τέλος κατά τον κατάπλου σε λιμένες, ανεξάρτητα από την παράδοση των αποβλήτων και τις ποσότητες που παραδίδονται και χορηγούνται εκπτώσεις στα πλοία που αποδεικνύουν ότι παράγουν λιγότερα απόβλητα και διαχειρίζονται τα απόβλητά τους με βιώσιμο και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο.

Ένα πιο ενεργό ρόλο θα μπορούσαν να διαδραματίσουν οι λιμένες όσον αφορά τη μείωση των θαλάσσιων απορριμμάτων και ειδικότερα των πλαστικών απορριμμάτων. Τουλάχιστον 8 εκατομμύρια τόνοι πλαστικού καταλήγουν στους ωκεανούς παγκοσμίως κάθε χρόνο (Thevenon et al., 2014) και η ροή αυτή θα μπορούσε να τριπλασιαστεί έως το 2040, αντιστοιχώντας σε 50 κιλιά πλαστικού για κάθε μέτρο ακτογραμμής παγκοσμίως (Pew Charitable Trusts & SYSTEMIQ, 2020).

Τα λιμάνια είναι ιδανικοί χώροι για την ανάπτυξη της κυκλικής οικονομίας, ιδιαίτερα αυτά που βρίσκονται σε μητροπολιτικές περιοχές ή κοντά σε αυτές, όπου διατίθενται τεράστιες ποσότητες προϊόντων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Τα λιμάνια είναι επίσης σημεία διασταύρωσης όλων των τύπων αποβλήτων και βιομηχανικών ροών, κόμβοι εφοδιασμού για την εξαγωγή και την εισαγωγή υλικών αποβλήτων, ενεργοί φορείς προώθησης της καινοτομίας και χώροι για βιομηχανίες διαχείρισης αποβλήτων. Σε μια μοναδική - και ιδανική - αλληλεπίδραση μεταξύ λιμανιού και πόλης, τα απόβλητα για το ένα γίνονται πόρος για το άλλο και το αντίστροφο.

Αστικοποίηση

Η παγκόσμια αστικοποίηση αυξάνεται και σύμφωνα με τις προβλέψεις θα συνεχιστεί, μάλιστα, μέχρι το 2030, τα δύο τρίτα του παγκόσμιου πληθυσμού θα ζουν σε πόλεις (UN, 2018). Το επίπεδο αστικοποίησης της ΕΕ αναμένεται να αυξηθεί στο 83,7% το 2050 (McKinsey, 2019). Η αυξανόμενη αστικοποίηση ωθεί τα όρια των πόλεων όλο και πιο μακριά και φέρνει μια ανισορροπία μεταξύ της

γης που διατίθεται για λιμενικές δραστηριότητες και της γης που διατίθεται για αστικές δραστηριότητες.

Οι λιμένες και η παρακείμενη μητροπολιτική περιοχή τους είναι αλληλεξαρτώμενοι, μάλιστα το 90% των ευρωπαϊκών λιμένων βρίσκεται σε αστική περιοχή ή πολύ κοντά σε αυτήν (ESPO, 2016). Αρκετά συχνά, η αστική περιοχή και το λιμάνι απαιτούν όλο και περισσότερο χώρο, ασκώντας αυξημένη πίεση σε αυτή την ισορροπημένη σχέση. Όσο ο αστικός χώρος γίνεται όλο και πιο σπάνιος, δημόσιες αρχές, όπως οι δήμοι, ασκούν πιέσεις στα λιμάνια για την αξιοποίηση της γης για την ανάπτυξη ακινήτων και μερικές φορές ωθούν το λιμάνι πιο έξω από την πόλη λόγω των αρνητικών εξωτερικών επιπτώσεων της λειτουργίας του, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος και η συμφόρηση. Ωστόσο συχνά, ο αγώνας για χώρο, που τροφοδοτείται από την έλλειψη διαθέσιμων οικοπέδων και τα μέτρα περιβαλλοντικής οριοθέτησης, περιορίζει τις επιλογές για νέα λιμενική ανάπτυξη και αναγκάζει πολλά λιμάνια να διατηρήσουν ή να επαναφέρουν δραστηριότητες κοντά σε αστικές περιοχές. Τα πιο αστικά λιμάνια θα αντιμετωπίσουν μεγαλύτερη πίεση από τις αντίστοιχες μητροπολιτικές τους περιοχές, που μπορεί να προκαλέσει αυξημένο κύμα αναδιαμόρφωσης των προκυμαίων για μικτή αστική χρήση και των εναλλακτικών οφελών που παράγει το λιμάνι στην πόλη και την ευρύτερη περιοχή.

Έχοντας υπόψη ότι πολλά λιμάνια βρίσκονται σε κωμοπόλεις και πόλεις που μεγάλωσαν γύρω τους κατά τη διάρκεια πολλών αιώνων, σημαίνει ότι περιβάλλονται από αστικές περιοχές και αντιμετωπίζουν την πρόκληση της έλλειψης χώρου για την βιώσιμη λειτουργία τους. Αυτό σημαίνει δυσκολία επέκτασης των αστικών λιμένων, ώστε να διαχειριστούν σωστά τα όλο και μεγαλύτερα πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και των πολύ μεγάλων γερανών που απαιτούνται για τη φόρτωση και την εκφόρτωσή τους, ή και δυσκολία δημιουργίας επαρκών μεταφορικών συνδέσεων – οδικών, σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών οδών – που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία σύγχρονων διατροφικών συγκοινωνιακών κόμβων, ώστε να επιτευχθεί ταχύτερη διαμετακόμιση εμπορευμάτων και να μειωθεί η ανάγκη για αποθήκευση. Στο ίδιο πλαίσιο, η έλλειψη χώρου στα υφιστάμενα αστικά λιμάνια απαιτεί την αύξηση της παραγωγικότητας του χώρου εντός ενός λιμένα. Η καινοτομία και η αυτοματοποίηση μπορούν να συμβάλουν στην αύξηση της αποδοτικότητας, π.χ. αυξάνοντας την πληρότητα των θέσεων ελλιμενισμού και των τερματικών σταθμών. Συνεπώς, αναμένεται ότι οι τεχνολογικές εξελίξεις θα χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της έλλειψης χώρου.

2.3 Χαρακτηριστικά και δυνατότητες προσαρμογής του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος

Περισσότεροι από 1.200 εμπορικοί θαλάσσιοι λιμένες δραστηριοποιούνται κατά μήκος περίπου 70.000 χιλιομέτρων των ακτών της ΕΕ, απασχολούν 1,5 εκατομμύριο εργαζόμενους και δημιουργούν άλλες τόσες έμμεσες θέσεις εργασίας στα 22 θαλάσσια κράτη μέλη της ΕΕ (European Commission, 2013).

Οι ευρωπαϊκοί λιμένες συμβάλουν σημαντικά στην οικονομική ανάκαμψη, στη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα των σημαντικών οικονομικών κλάδων στις παγκόσμιες αγορές και στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας και θέσεων εργασίας σε όλες τις παράκτιες περιφέρειες της ΕΕ, ενώ παράλληλα διασφαλίζουν την αδιάλειπτη συνδεσιμότητα των νησιών και των απομακρυσμένων θαλάσσιων περιοχών με την υπόλοιπη ενιαία αγορά, εξασφαλίζοντας την κινητικότητα των πολιτών της ΕΕ και την κοινωνική συνοχή (European Commission, n.d.). Ο λιμενικός τομέας είναι ζωτικής σημασίας για την ευρωπαϊκή οικονομία και τη στρατηγική ανθεκτικότητα των εθνών της. Αυτό επανήλθε στην επικαιρότητα και κατέστη οδυνηρά σαφές την τελευταία διετία, με τις αλληπάλληλες και αιφνίδιες διαταραχές των εμπορικών διαδρομών και την παγκόσμια πανδημία να σαρώνει τον πλανήτη.

Οι λιμένες της ΕΕ φιλοξενούν το 36% των συνολικών ενδοενωσιακών ανταλλαγών αγαθών και το 74% του εμπορίου της ΕΕ με τον υπόλοιπο κόσμο (European Commission, 2021c), προσφέροντας άμεση σύνδεση της ΕΕ με περισσότερους από 850 λιμένες στην Άπω Ανατολή και συνολικά περισσότερους από 2.000 λιμένες στον κόσμο. Κάθε χρόνο, πάνω από 400 εκατομμύρια επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται σε λιμένες της ΕΕ (European Commission, n.d.), συμπεριλαμβανομένων περίπου 14 εκατομμυρίων σε κρουαζιερόπλοια (European Commission, n.d.).

Σύμφωνα με στοιχεία του World Shipping Council, ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που κατευθύνονται σε ευρωπαϊκά λιμάνια τα τελευταία 20 χρόνια έχει τετραπλασιαστεί. Απαιτούνται καλύτερα λιμάνια για ισχυρότερη ευρωπαϊκή οικονομία και η υιοθέτηση νέων στρατηγικών για την απελευθέρωση του δυναμικού των κυριότερων ευρωπαϊκών λιμένων, συνδυάζοντας την ανταγωνιστικότητα με την ιδέα της βιώσιμης ανάπτυξης.

2.3.1 Οι Ευρωπαϊκοί λιμένες αποτελούν τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών

Συνολικά 329 ευρωπαϊκοί λιμένες¹⁴, συμπεριλαμβανομένων 25 ελληνικών¹⁵ (European Commission, 2011), αποτέλεσαν τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), με το οποίο προωθείται η χρήση πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς και διατροφικές μεταφορικές συνδέσεις χαμηλότερων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Η λίστα των ενταγμένων

¹⁴ Οι χάρτες του ΔΕΔ-Μ αναθεωρούνται, λιμένες ή σιδηροδρομικές συνδέσεις προστίθενται ή αφαιρούνται ή αλλάζουν επιπέδου μεταξύ κεντρικού και εκτεταμένου δικτύου – πρόσφατα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αφαίρεσε τη Ρωσία και τη Λευκορωσία.

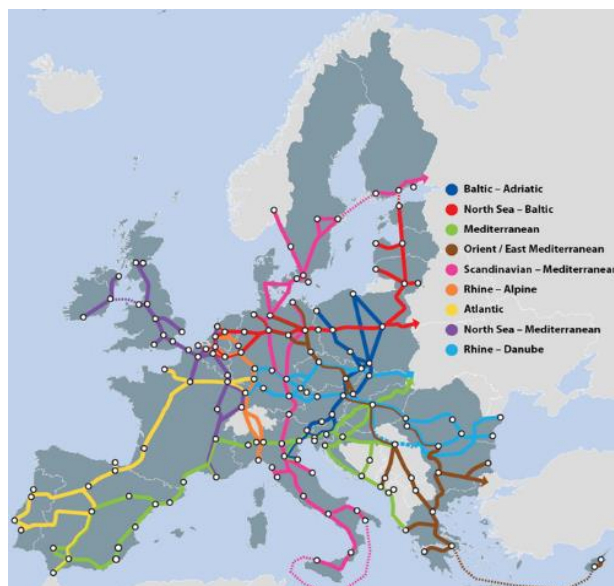
¹⁵ Βόλος, Ελευσίνα, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Καλαμάτα, Κατάκολο, Κέρκυρα, Κυλλήνη, Λαύριο, Μύκονος, Μυτιλήνη, Νάξος, Πάρος, Πάτρα, Πειραιάς, Ραφήνα, Ρόδος, Σαντορίνη, Σκιάθος, Σύρος, Χαλκίδα, Χανιά (Σούδα), Χίος (European Commission, 2011). Το 2022 προστέθηκαν η Αλεξανδρούπολη και επιπλέον 16 ελληνικοί λιμένες που πληρούσαν τα απαιτούμενα κριτήρια.

λιμένων στο ΔΕΔ-Μ ανανεώνεται συνεχώς με κριτήριο ένταξης των διακινούμενων όγκων εμπορευμάτων και τον αριθμό επιβατών και ο ισχύον Κανονισμός για το ΔΕΔ-Μ αναμένεται σύντομα να αναθεωρηθεί (European Commission, 2021d) προκειμένου να ευθυγραμμισθεί καλύτερα με τους στόχους της Πράσινης Συμφωνίας και να αυξήσει την ανθεκτικότητα του δικτύου στην κλιματική αλλαγή και σε άλλους κινδύνους. Με το δίκτυο αυτό, η ΕΕ στοχεύει, μεταξύ άλλων, στην πράσινη κινητικότητα και την υψηλή αποτελεσματικότητα των υποδομών του συστήματος μεταφορών για την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα στην ενιαία αγορά και συνδυάζει την πρόοδο της ευρωπαϊκής οικονομικής ολοκλήρωσης με την ιδέα της βιώσιμης ανάπτυξης.

Το δίκτυο αυτό αποτελείται από δύο επίπεδα το «κεντρικό» δίκτυο που σχεδιάζεται να ολοκληρωθεί το 2030 και το «εκτεταμένο» δίκτυο ΔΕΔ-Μ που προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί το 2050. Οι λιμένες του κεντρικού δικτύου είναι απαραίτητοι για τη διακίνηση φορτίων προς την ευρωπαϊκή ηπειρωτική χώρα και είναι ενσωματωμένοι ή βρίσκονται κοντά στους κύριους διεθνείς διαδρόμους μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές), ενώ οι λιμένες του εκτεταμένου δικτύου έχουν πρωτίστως εθνικό ή περιφερειακό ρόλο.

Σύμφωνα με μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τους θαλάσσιους διαδρόμους (EC/DGMOVE et al., 2017), οι λιμένες του ΔΕΔ-Μ, επεξεργάστηκαν 3,5 δισεκατομμύρια τόνους διακίνησης το 2016, εκ των οποίων 2,6 δισεκατομμύρια τόνους διακινήθηκαν στους 84 λιμένες που βρίσκονταν στους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ. Από την Ελλάδα διέρχεται ο διάδρομος Orient - East-Med, στο κεντρικό δίκτυο του οποίου, εντάσσονται πέντε λιμάνια: Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Ηγουμενίτσας και Ηρακλείου, και τα υπόλοιπα είκοσι στο εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

Εικόνα 2.3 Το δίκτυο ΔΕΔ-Μ



Πηγή: <https://www.tencngreece.eu/el/ten-cef>

Αυξάνεται η ανάγκη για ευέλικτα δίκτυα ΔΕΔ-Μ, ενώ διευρύνεται και η ολοκλήρωση των ευρωπαϊκών αλυσίδων εφοδιασμού, μέσω της συνεργασίας μεταξύ λιμένων και τερματικών σταθμών (οριζόντια), μεταξύ λιμένων και παρόχων συνδέσεων στην ενδοχώρα (κάθετη) αλλά και τη συνεργασία μεταξύ των τρόπων μεταφοράς για όλους τους βασικούς λιμένες της ΕΕ. Αντίστοιχα, αυξάνεται η ανάγκη για τη λειτουργία της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και τη βελτίωση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων αφού

η ΕΕ σκοπεύει να στρέψει τις μετακινήσεις κάτω των 500 χλμ. όσο το δυνατόν περισσότερο σε τρόπους μεταφοράς με χαμηλές εκπομπές άνθρακα. Αυτό σημαίνει ότι και μικρότεροι επιβατικοί λιμένες είναι σημαντικοί δεδομένου ότι οι ακτοπλοϊκές μεταφορές αποτελούν βιώσιμη εναλλακτική λύση έναντι των πτήσεων και αναμένεται να αποκτήσουν μια πιο σημαντική θέση για τους βιώσιμους τουρίστες, τους μετακινούμενους και τους ταξιδιώτες.

Την αντοχή του διευρωπαϊκού δικτύου καθορίζει η αντοχή των ασθενέστερων κρίκων του, ως εκ τούτου, οι λιμένες του δικτύου πρέπει να λειτουργούν καλά ως σύνολο. Οι αποδοτικοί λιμένες ξεκινούν έναν θετικό βρόχο ανατροφοδότησης, αφού η υψηλή απόδοση τους καθιστά ελκυστικούς ως λιμένες προσέγγισης, αυξάνοντας περαιτέρω τον αριθμό των αφίξεων. Τυχόν σημεία συμφόρησης στους λιμένες και την ενδοχώρα τους, λόγω ανεπαρκών υποδομών ή υπηρεσιών, μπορούν να οδηγήσουν σε πρόσθετη συμφόρηση, πρόσθετες εκπομπές CO₂ και επιβάρυνση του περιβάλλοντος, και, πρόσθετο κόστος για τους φορτωτές, τους μεταφορείς, τους καταναλωτές, τις πόλεις και την κοινωνία στο σύνολό της, απειλώντας την ίδια την οικονομική ανάπτυξη.

2.3.2 Οι Ευρωπαϊκοί λιμένες παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλομορφία

2.3.2.1 Ποικιλομορφία λιμένων ως προς τη φύση και τη λειτουργία τους

Δεκαοκτώ (18) λιμάνια στην ΕΕ αντιστοιχούν σε περισσότερο από το ένα τέταρτο (26,7%) της δραστηριότητας των λιμενικών προσεγγίσεων στην ΕΕ, ενώ υπάρχουν πολλά μικρότερα λιμάνια που λειτουργούν ως κόμβοι μεταφόρτωσης καθώς και ένας αριθμός λιμένων που λειτουργούν ως ενεργειακοί ή βιομηχανικοί κόμβοι. Ενώ οι περισσότεροι λιμένες της ΕΕ δέχονται όλους τους κύριους τύπους πλοίων κάποια λιμάνια εξειδικεύονται σε πολύ συγκεκριμένους τύπους πλοίων ή/και φορτίων. Σε κάθε περίπτωση, οι λιμένες της ΕΕ είναι πολύ ετερογενείς ως προς το μέγεθος, το φορτίο που διαχειρίζονται και τον τύπο των πλοίων που τα επισκέπτονται, όπως φαίνεται και στον ακόλουθο Πίνακα.

Πίνακας 2.4 Κυριότερα 5 λιμάνια της ΕΕ, βάσει προσεγγίσεων (2019) διαφόρων τύπων πλοίων

Cruise ship		Oil tanker		Ro-pax ship		Gas carriers		Container ship	
Barcelona	3.5 %	Piraeus	6.4 %	Messina	3.6 %	Antwerp	15.2 %	Rotterdam	13.0 %
Civitavecchia	3.2 %	Antwerp	5.8 %	Algeciras	3.1 %	Honningsvag	6.8 %	Hamburg	7.9 %
Dubrovnik	2.8 %	Gothenburg	5.1 %	Calais	2.6 %	Rotterdam	4.9 %	Antwerp	6.8 %
Piraeus	2.8 %	Algeciras	4.6 %	Patras	2.1 %	Augusta	3.8 %	Algeciras	4.2 %
Palma	2.6 %	Rotterdam	4.1 %	Rodbyhavn	1.9 %	Terneuzen	3.4 %	Piraeus	3.8 %
Bulk carriers		Ro-ro cargo ship		General cargo ship		Chemical tanker		Ferries	
Costantza	4.0 %	Zeebrugge	8.5 %	Karmsund	3.5 %	Antwerp	11.8 %	Naples	6.1 %
Rotterdam	3.9 %	Rotterdam	6.4 %	Antwerp	3.3 %	Rotterdam	11.1 %	Stavanger	5.5 %
Antwerp	3.6 %	Antwerp	6.2 %	Rotterdam	3.3 %	Augusta	4.2 %	Ibiza	5.4 %
Augusta	3.5 %	Dublin	3.6 %	Hamburg	1.7 %	Amsterdam	2.7 %	Lisbon	4.5 %
Volos	2.5 %	Livorno	3.5 %	Klaipeda	1.5 %	Le Havre	2.2 %	Oslo	3.4 %

Source: Compiled from EMSA Services data.

Πηγή: EMSA (2022)

2.3.2.2 Ποικιλομορφία ως προς την απόδοση των λιμένων

Ο λιμένας, μαζί με τις υποδομές πρόσβασης στην ενδοχώρα (εσωτερική πλωτή οδό, σιδηροδρομική ή οδική) αποτελεί κρίσιμο σύνδεσμο με την παγκόσμια και περιφερειακή αγορά και πρέπει να λειτουργεί αποτελεσματικά. Η αποδοτικότητα των λιμένων είναι μία από τις τρεις συνιστώσες της απόδοσης των λιμένων, ενώ οι άλλες δύο είναι η αποτελεσματικότητα και η ανθεκτικότητα. Η ΕΕ χρειάζεται λιμένες με καλές επιδόσεις σε όλες τις θαλάσσιες περιφέρειές της για ισχυρότερη ευρωπαϊκή οικονομία και ανταγωνιστικότητα που συμβαδίζει με τη βιώσιμη ανάπτυξη της. Ταυτόχρονα, η απόδοση των λιμένων αποτελεί και κρίσιμο στοιχείο του κόστους των θαλασσίων μεταφορών και έχει αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα και στον όγκο του εμπορίου για κάθε χώρα (Kathuria, 2018). Η παροχή χρηματοδότησης για τη δημιουργία νέων υποδομών ή τη βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών - είναι μόνο ένα μέρος της εξίσωσης. Πρέπει επίσης να διασφαλισθεί ότι αυτές οι εγκαταστάσεις χρησιμοποιούνται με τον πιο παραγωγικό τρόπο, ότι οι πόροι που επενδύονται στους λιμένες αποφέρουν υψηλή κοινωνική και οικονομική απόδοση και ότι οι ευρωπαϊκοί λιμένες αποδίδουν καλά ως μια πραγματικά ολοκληρωμένη βιομηχανία δικτύων. Η αποτελεσματική και αποδοτική επίδοση κάθε λιμένα εξαρτάται από την κατάλληλη ποιότητα και την ανταγωνιστικότητα των τεσσάρων περιουσιακών του στοιχείων συνολικά:

- τη φυσική υποδομή, όπως η διαθεσιμότητα επαρκούς βυθίσματος και εγκαταστάσεων αποβάθρας, η ποιότητα των συνδέσεων με τις οδικές και σιδηροδρομικές υπηρεσίες της ενδοχώρας, κ.α.,
- την ψηφιακή υποδομή, η οποία εξασφαλίζει την αποτελεσματική χρήση της φυσικής υποδομής,
- τη θεσμική υποδομή, η οποία περιλαμβάνει όλες τις διοικητικές υπηρεσίες, τελωνειακές διαδικασίες και ελέγχους, καθώς και τις υποστηρικτικές τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ), και τέλος,
- το ανθρώπινο κεφάλαιο στη διοίκηση του λιμένα τις επιχειρήσεις και τις θαλάσσιες υπηρεσίες, καθώς και τον τομέα της εφοδιαστικής που υποστηρίζει τον λιμένα.

Οι λιμένες με καλές υποδομές, υψηλή προσβασιμότητα ή συνδεσιμότητα μπορούν να αποτελέσουν πηγές καινοτομίας, βελτίωσης της παραγωγικότητας και στρατηγικής συνεργασίας μέσω της παρουσίας μεγάλων πολυεθνικών εταιρειών, ηγετικών επιχειρήσεων και συνεργατικών σχηματισμών συναφών και υποστηρικτικών βιομηχανιών. Και σε αυτό το επίπεδο, τα ευρωπαϊκά λιμάνια διαφέρουν σημαντικά όχι μόνο ως προς το φορτίο που διαχειρίζονται και την πρόσβαση τους στη θάλασσα (αγκυροβόλιο, κατασκευασμένη ή φυσική ακτογραμμή) αλλά και ως προς τον χρόνο εξυπηρέτησης (παραμονής) των πλοίων, ο οποίος κυμαίνεται, ανά τύπο πλοίου, και, ανά θαλάσσια περιοχή (Portopia, 2017).

Επίσης, η ποικιλομορφία στο εσωτερικό περιβάλλον ενός λιμενικού οικοσυστήματος μειώνει τον κίνδυνο οικονομικών σοκ και μπορεί να είναι επωφελής για τη δημιουργία κυκλικών οικονομιών. Ορισμένοι λιμένες επιτυγχάνουν διαφοροποίηση με τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας, άλλοι μέσω πρωτοβουλιών μακρόπνοης συνεργασίας με άλλους λιμένες, ή ακόμη και μέσω συγχωνεύσεων. Μια

τελευταία πτυχή της ποικιλομορφίας που είναι σημαντικό να σημειωθεί είναι η ποικιλομορφία του εργατικού δυναμικού των λιμένων, τόσο σε επίπεδο εργασιακών προφίλ, όσο και σε επίπεδο πολύπολιτισμικότητας.

Αυτή η διαφορετικότητα των λιμένων ως προς τη λειτουργία και τη φύση τους, αναδεικνύει τη **ποικιλομορφία** ως βασικό χαρακτηριστικό του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν έστω και δύο λιμένες που να λειτουργούν με ακριβώς με τον ίδιο τρόπο (ESPO, 2016). Αυτή η ποικιλομορφία είναι πολύ επωφελής για το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών, δεδομένου ότι επιτρέπει την περιφερειακή εξειδίκευση, την ισορροπημένη και ποικίλη συνδεσιμότητα και την εξάπλωση των στρατηγικών βιομηχανικών δραστηριοτήτων.

2.3.3 Διαφοροποίηση ως προς την προσαρμογή των λιμένων στις προκλήσεις

Η ποικιλομορφία υπήρξε κοινός παρονομαστής της εξέλιξης των λιμένων παγκοσμίως και ανεξάρτητα από τα κρίσιμα και δύσκολα ζητήματα που μπορεί να επικρατήσουν στο μέλλον, δεν αναμένεται μια ομοιογενή αντίδραση και προσαρμογή των λιμένων της ΕΕ. Έχοντας υπόψη τη μοναδικότητα κάθε λιμένα στην ΕΕ, είναι λογικό ότι δεν έχει κάθε φορέας διαχείρισης λιμένα την ίδια ικανότητα ή την ίδια ανάγκη να προσαρμοστεί στις αναφερόμενες τάσεις. Κάθε τάση δεν έχει την ίδια σημασία και τον ίδιο αντίκτυπο σε κάθε λιμένα. Η αντίδραση και ο αντίκτυπος στους φορείς διαχείρισης των λιμένων εξαρτώνται από τον τύπο του λιμένα, τη γεωγραφική θέση και την αγορά φορτίων που δραστηριοποιείται. Αυτό σημαίνει ότι αφενός δεν υπάρχει μια μοναδική «συνταγή» επιτυχίας για όλους τους λιμένες. Τα ευρωπαϊκά λιμάνια θα πρέπει να αξιολογήσουν ποιες τάσεις είναι πιο σημαντικές για το μέλλον τους και πώς ο ρόλος τους στο οικοσύστημα θα πρέπει να αλλάξει ανάλογα.

Όλοι οι λιμένες αντιμετωπίζουν μεγάλες προκλήσεις για να εξυπηρετήσουν την αναμενόμενη αύξηση του εμπορίου. Η έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής "Λιμάνια 2030" (European Commission, 2014) καταλήγει στο συμπέρασμα ότι όλοι οι λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) θα χρειαστούν για να βοηθήσουν στην εξυπηρέτηση της αναμενόμενης αύξησης των εμπορεύσιμων αγαθών, προκειμένου να προασπίσουν τη δυνητική ανταγωνιστική θέση της ευρωπαϊκής λιμενικής βιομηχανίας. Όλοι οι λιμένες των διευρωπαϊκών δικτύων μπορούν να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στη διευκόλυνση του εμπορίου με τον υπόλοιπο κόσμο και στη δημιουργία αλυσίδων εφοδιαστικής που θα καλύπτουν διάφορους τρόπους μεταφοράς. Ιδιαίτερα οι λιμένες του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, πρέπει να προσαρμοστούν σε νέες απαιτήσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές και να αποδώσουν σε σύνθετους ρόλους, καθώς βρίσκονται στο σταυροδρόμι πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιασμού και λειτουργούν ως μελλοντικοί κόμβοι ενέργειας, βιομηχανίας και γαλάζιας οικονομίας που μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά σε μια βιώσιμη, ψηφιακή και ανθεκτική ευρωπαϊκή οικονομία (Chlomoudis et al., 2022).

Στην Ευρώπη, μόνο 17 λιμάνια υπερβαίνουν το όριο των 50 εκατομμυρίων τόνων εμπορευμάτων ετησίως, που είναι ένας ευρέως χρησιμοποιούμενος αριθμός στον ορισμό του μικρού-μεσαίου λιμένα. Σε διεθνές επίπεδο, μόνο 3 από τα ευρωπαϊκά λιμάνια περιλαμβάνονται στον κατάλογο των 15 μεγαλύτερων λιμένων στον κόσμο. Με άλλα λόγια, η πλειονότητα των λιμένων ανταποκρίνεται στον ορισμό του μικρού και μεσαίου μεγέθους λιμένα. Ενώ οι μεγάλοι λιμενικοί οργανισμοί είναι

συνδυασμοί διαφορετικών επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων, οι μικρότεροι, ως μικρομεσαίες επιχειρήσεις, συχνά επικεντρώνονται στη βασική λειτουργία της παροχής υποδομών για τις θαλάσσιες μεταφορές, αναθέτοντας τις άλλες σχετικές λειτουργίες στους εταίρους τους. Αυτό σημαίνει ότι οι μικρότεροι λιμένες, θα χρειαστεί να βασιστούν στη δύναμη της συνεργασίας και τη συμβολή των εταίρων τους κατά τον σχεδιασμό διαφορετικών αναπτυξιακών έργων (Mäkeläinen & Asikainen, 2021).

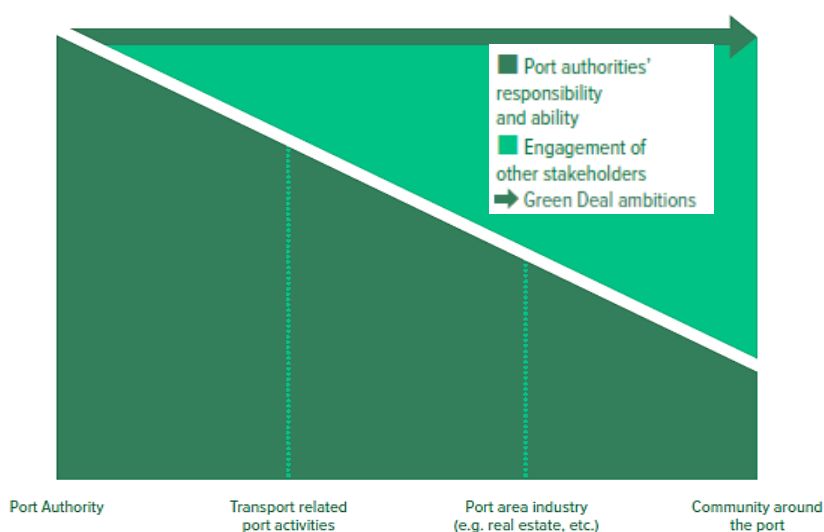
Η αυξημένη εστίαση στην καινοτομία και την ψηφιοποίηση αφορούν κυρίως τους μεγαλύτερους λιμένες λόγω των υψηλών επενδύσεων. Είναι όμως σημαντικό να μην μείνουν πίσω οι μικρότεροι λιμένες, καθώς αυτό θα μπορούσε να προκαλέσει ανισορροπία στις ψηφιακές ικανότητες μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων. Η τάση αυτή είναι επίσης σε κάποιο βαθμό σημαντική για τους λιγότερο βιομηχανοποιημένους λιμένες, δεδομένου ότι αποκομίζουν περισσότερα οφέλη από τα βελτιστοποιημένα συστήματα εφοδιαστικής. Οι μεγάλες πλατφόρμες IoT υψηλής τεχνολογίας δεν αναμένεται να γίνουν ο κανόνας, όμως η βασική τεχνολογική καινοτομία (π.χ. η δυνατότητα συναλλαγών χωρίς χαρτί, η ψηφιοποίηση των εργασιών του back office) θα είναι απαραίτητη σε όλα τα λιμάνια, ανεξάρτητα από το πόσο μικρά είναι.

Όλοι οι τύποι λιμένων επηρεάζονται από τις αυξανόμενες περιβαλλοντικές προκλήσεις και τις τάσεις βιωσιμότητας. Ακόμη και οι μικρότεροι, ως μικρομεσαίες επιχειρήσεις, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην επίτευξη φιλόδοξων στόχων για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών. Όχι μόνο τα αστικά λιμάνια και τα λιμάνια με μεγάλο βιομηχανικό αποτύπωμα, αλλά όλα τα λιμάνια μπορούν και πρέπει να διαδραματίσουν καθοριστικό - και στο βαθμό που τους αναλογεί - ρόλο, στην ατζέντα της ΕΕ για ανθεκτικότητα, την απαλλαγή από τον άνθρακα και την ενεργειακή μετάβαση. Ο έλεγχος και η παρακολούθηση της περιβαλλοντικής διαχείρισης και η βελτίωση των επιδόσεων βιωσιμότητας είναι πλέον απαίτηση και προϋποθέτει αξιόπιστες και συγκρίσιμες μετρήσεις.

2.3.4 Οι Ευρωπαϊκοί λιμένες επιταχυντές της βιώσιμης ανάπτυξης

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι ο φορέας διαχείρισης του λιμένα έχει τον έλεγχο και την ευθύνη να κατευθύνει την αλλαγή για όλες τις δραστηριότητες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του, αλλά για όλες τις υπόλοιπες λιμενικές δραστηριότητες έχει περιορισμένη ή καθόλου αρμοδιότητα (της λιμενικής περιοχής και της κοινότητας γύρω από το λιμάνι) και για αυτό το λόγο απαιτείται κοινή προσπάθεια όλων των εμπλεκόμενων φορέων (stakeholders). Ο μετριασμός των αρνητικών εξωτερικών επιδράσεων πέραν της περιοχής του λιμένα και το «πρασίνισμα» της λιμενικής ζώνης μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με συνεργασία.

Διάγραμμα 2.3 Επιρροή του φορέα διαχείρισης λιμένα στους stakeholders για την επίτευξη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας σε ολόκληρη την περιοχή του λιμένα



Πηγή: ESPO Green Guide 2021

Στο ίδιο πλαίσιο, ενώ υπάρχουν σποραδικά διαθέσιμα τοπικά δεδομένα, μια πιο ολοκληρωμένη και συνεπής προσέγγιση θα πρέπει να αναπτυχθεί ώστε να είναι δυνατός ο υπολογισμός της σχετικής συμβολής του ναυτιλιακού τομέα στις διάφορες περιβαλλοντικές πιέσεις και επιπτώσεις.

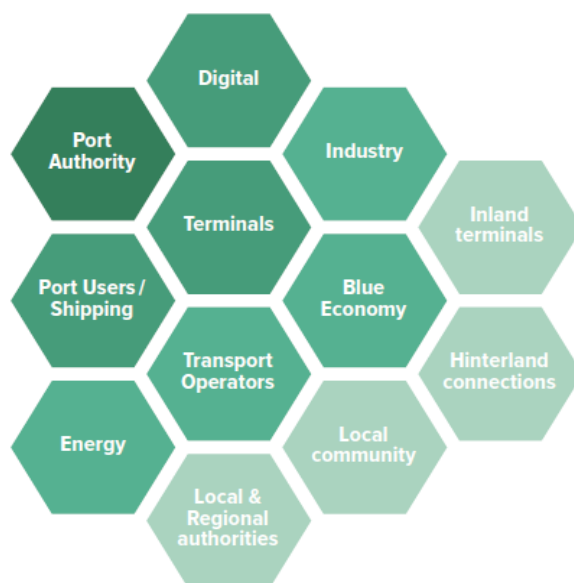
Παράλληλα, μελέτη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλάσσιων Λιμένων - ESPO¹⁶ (2022) καταδεικνύει πως οι λιμένες επιδιώκουν όχι μόνο να διαδραματίσουν το ρόλο τους ως κόμβοι σε μια πολυτροπική αλυσίδα μεταφορών στο πλαίσιο της πολιτικής των ΔΕΔ-Μ, αλλά και να συνεργαστούν, είτε με άλλους λιμένες είτε με άλλους ενδιαφερόμενους φορείς στο λιμενικό οικοσύστημα και πέραν αυτού προκειμένου να αντιμετωπίσουν προκλήσεις και φιλοδοξίες τους, ιδιαίτερα στην εξεύρεση πράσινων λύσεων που συχνά ξεπερνούν τις δυνατότητες ενός μόνο λιμένα ή οικονομικού φορέα.

Ως μοναδική διασύνδεση μεταξύ ξηράς και θάλασσας, τα λιμάνια είναι θεμελιώδους σημασίας για τη γαλάζια οικονομία και για τη στρατηγική διαχείριση του θαλάσσιου χώρου και η βιώσιμη χρήση των

¹⁶Βλ. <https://www.espo.be/> «ο ESPO ιδρύθηκε το 1993 και εκπροσωπεί σε πολιτικό επίπεδο της ΕΕ, τους φορείς διαχείρισης, τις αρχές και τις ενώσεις των θαλάσσιων λιμένων, 22 κρατών μελών της Ε.Ε και της Νορβηγίας και έχει επίσης μέλη-παρατηρητές στην Αλβανία, την Ισλανδία, το Ισραήλ, την Ουκρανία και το Ηνωμένο Βασίλειο».

πόρων του. Όπως περιγράφεται στην Στρατηγική Βιώσιμης Γαλάζιας Οικονομίας της ΕΕ (European Commission, 2021a) τα ευρωπαϊκά λιμάνια αποτελούν σημαντικό εταίρο στη μετάβαση σε βιώσιμη γαλάζια ανάπτυξη, ως βασικοί κόμβοι στην ανάπτυξη διαφόρων τομέων της γαλάζιας οικονομίας, από τις θαλάσσιες μεταφορές, την υπεράκτια ενέργεια, τη θαλάσσια κυκλική οικονομία και τη δέσμευση και αποθήκευση άνθρακα – CCS, έως τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό.

Εικόνα 2.4 Απεικόνιση της επιρροής και του ρόλου των φορέων διοίκησης των λιμένων εντός του λιμένα και την ευρύτερη περιοχή γύρω από το λιμένα



Πηγή: ESPO Green Guide 2021

Ο κρίσιμος ρόλος των λιμένων στην επίτευξη των στόχων της Ατζέντα 2030 απορρέει από τις δυνατότητες των λιμένων να αποτελέσουν εταίροι στην εξεύρεση πράσινων λύσεων. Ως κόμβοι και προνομιακές τοποθεσίες όπου συναντώνται διάφοροι τομείς, τα λιμάνια μπορούν να αποτελέσουν δυναμικά κέντρα καινοτομίας, πράσινων επιχειρηματικών ευκαιριών και απελευθέρωσης του δυναμικού της σύζευξης τομέων. Ως μελλοντικοί εταίροι για την ενεργειακή μετάβαση και βασικοί κόμβοι για την παραγωγή, την ανάπτυξη και το εμπόριο ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ως διαχειριστές των πολύτιμων φυσικών οικοσυστημάτων, συντονιστές για τους φορείς της κυκλικότητας και διευκολυντές ή πάροχοι της γαλάζιας οικονομίας, καθιστά τα λιμάνια κατάλληλα τοποθετημένα για να προωθήσουν περιβαλλοντικές λύσεις με μεγάλο αντίκτυπο (DNV GL, 2020). Δεδομένου ότι η πλειοψηφία των ευρωπαϊκών λιμένων είναι αστικά λιμάνια, βρίσκονται σε ιδανική θέση για να συμμετάσχουν σε μια θετική αλληλεπίδραση μεταξύ λιμανιού και πόλης, παρέχοντας πράσινες λύσεις για την κοινότητα.

Ως σημαντικοί συστημικοί φραγμοί για τη συμβολή των λιμένων στην επίτευξη των ΣΒΑ, προσδιορίστηκαν (Katuwawala & Bandara, 2022):

- α) Οι ανεπαρκείς συνεργατικές πολιτικές. Για την επίτευξη βιώσιμων αποτελεσμάτων στις λιμενικές δραστηριότητες είναι απαραίτητη η κοινή αντίληψη και συνεργασία μεταξύ των υπευθύνων χάραξης πολιτικής, των ενδιαφερόμενων μερών και των θεσμικών οργάνων.

- β) Οι διαρθρωτικοί και διαχειριστικοί περιορισμοί. Για τη διασφάλιση διαχειριστικής και διαρθρωτικής ευελιξίας είναι απαραίτητη η διαχείριση και ο ακριβής καθορισμός των ευθυνών των ενδιαφερόμενων μερών, η αντίληψη/γνώσεις της διοίκησης σχετικά με τη βιωσιμότητα των λιμένων, καθώς και το κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο μπορούν να βοηθήσουν τα λιμάνια τους να κινηθούν προς την επίτευξη βιωσιμότητας.
- γ) Οι περιορισμοί της αγοράς.
- δ) Η απουσία ενός καθορισμένου πλαισίου, η στάση, ο φόβος της αλλαγής και οι κυβερνητικές παρεμβάσεις.

Σε κάθε περίπτωση, είναι σημαντικό, οι λιμένες να είναι σε θέση να έχουν έγκαιρη πρόσβαση σε δεδομένα, να μετρούν τις επιπτώσεις, θετικές και αρνητικές, της λειτουργίας τους σε σχέση με τους ΣΒΑ, και βάσει ενός πιστοποιημένου πλαισίου να μπορούν να αναδείξουν ποια δεδομένα είναι σημαντικά κι επίκαιρα. Η διαφάνεια έναντι του ευρύτερου οικοσυστήματος είναι υψίστης σημασίας για τη βιώσιμη ανάπτυξη των λιμένων. Οι λιμένες πρέπει να παρακολουθούν και να θέτουν στόχους στα πεδία που έχουν τις πιο σημαντικές επιπτώσεις. Η επικοινωνία στοιχείων βιωσιμότητας, η συνεργασία μέσω κοινών προγραμμάτων και εκδηλώσεων και η ανταλλαγή εμπειριών εντός και εκτός λιμενικού οικοσυστήματος, αποτελούν κρίσιμες πτυχές της περαιτέρω ανάπτυξης.

Η διαχείριση και ο ακριβής καθορισμός των ευθυνών των ενδιαφερόμενων μερών, η αντίληψη/γνώσεις της διοίκησης σχετικά με τη βιωσιμότητα των λιμένων, καθώς και το κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο μπορούν να βοηθήσουν τα λιμάνια τους να κινηθούν προς την επίτευξη βιωσιμότητας. Στο ίδιο πλαίσιο, για την επίτευξη βιώσιμων αποτελεσμάτων στις λιμενικές δραστηριότητες είναι απαραίτητη, η κοινή αντίληψη και συνεργασία μεταξύ των υπευθύνων χάραξης πολιτικής, των ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων θεσμικών οργάνων.

2.3.5 Διακυβέρνηση και απορρύθμιση των λιμένων – ο μεταβαλλόμενος ρόλος των φορέων διαχείρισης λιμένων

Οι μεταρρυθμίσεις στη διακυβέρνηση των λιμένων έχουν επιφέρει εντάσεις και ευκαιρίες, κυρίως επειδή οι λιμένες πρέπει να λειτουργούν σε ένα παγκόσμιο οικονομικό σύστημα, ενώ προσαρμόζονται και ενσωματώνονται σε ένα περιφερειακό ή τοπικό πολιτικό και οικονομικό πλαίσιο (Brooks & Pallis, 2012).

Η ανάπτυξη ενός μοντέλου διακυβέρνησης για έναν λιμένα απαιτεί ένα ευρύτερο όραμα και αρχές που διέπουν όλες τις σχέσεις μεταξύ των λιμένων και όλων των ενδιαφερόμενων μερών (των επιχειρήσεων και των μετόχων τους, των κυβερνήσεων και των πολιτών, των δημόσιων και των ιδιωτικών οργανισμών). Με τον όρο «διακυβέρνηση» λιμένα νοείται η υιοθέτηση και επιβολή κανόνων που διέπουν τη συμπεριφορά και την άσκηση εξουσίας και θεσμικών πόρων για την ανάπτυξη και διαχείριση λιμενικών δραστηριοτήτων προς όφελος της κοινωνίας και της οικονομίας (Notteboom et al., 2021). Διακρίνονται πέντε βασικά μοντέλα διαχείρισης λιμένων (The World Bank, 2007) σε συνάρτηση με το ιδιοκτησιακό-διαχειριστικό καθεστώς λειτουργίας τους και τον επιμερισμό των ρόλων και της ευθύνης μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, σχετικά με την ιδιοκτησία

της υποδομής, τον εξοπλισμό, τη λειτουργία του τερματικού σταθμού και το ποιος παρέχει λιμενικές υπηρεσίες, όπως η πλοήγηση και η ρυμούλκηση.

Λιμάνι δημόσιας υπηρεσίας (Public Service Port)
Λιμάνι εργαλείων (Tool Port) παρέχει μέσα για τον ιδιωτικό χειρισμό φορτίων
Λιμάνι ιδιοκτήτη (Landlord Port) μισθώνει υποδομές σε ιδιωτικές εταιρείες εκμετάλλευσης
Εταιροποιημένος λιμένας (Corporatized Port)
Ιδιωτικός λιμένας (Private Port)

Τα λιμάνια υπηρεσιών (Public Service Port) και εργαλείων (Tool Port) προωθούν κυρίως τα δημόσια συμφέροντα, τα λιμάνια ιδιοκτητών (Landlord Port) προσπαθούν να εξισορροπήσουν τα δημόσια και ιδιωτικά συμφέροντα, ενώ στο άλλο άκρο του φάσματος, τα ιδιωτικά λιμάνια υπηρεσιών μεγιστοποιούν τα συμφέροντα των μετόχων τους με το δημόσιο είτε να θεωρείται πλειοψηφικός μέτοχος (Corporatized Port) ή να διατηρεί μια τυπική ρυθμιστική εποπτεία (Private Port) (Rodrigue, 2020).

Οι βασικές λειτουργίες εκτελούνται συνήθως στο επίπεδο του ίδιου του λιμανιού, το οποίο αποτελεί την πραγματική «δικαιοδοσία» του Φορέα Διαχείρισης Λιμένα. Ωστόσο, οι διάφορες λειτουργίες μπορούν επίσης να εκτελεστούν σε μεγαλύτερη γεωγραφική εμβέλεια, σε περιφερειακό ή ακόμη και σε παγκόσμιο επίπεδο, οπότε οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων έχουν το προφίλ του «συντηρητή», του «διαμεσολαβητή» και του «επιχειρηματία», ανάλογα εάν λειτουργούν τοπικά, περιφερειακά ή παγκόσμια (Verhoeven, 2010).

Οι φορείς διαχείρισης λιμένων υπόκεινται σε διάφορες μορφές πίεσης, όπως ανταγωνιστική πίεση για επενδύσεις σε υποδομές, οικονομική πίεση για να καταστούν δυνατές αυτές οι επενδύσεις και ανταγωνισμό για τη χρήση γης. Το σημαντικότερο εργαλείο διακυβέρνησης που έχουν στη διάθεσή τους είναι η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων παραχώρησης γης σε τρίτους - την εκμετάλλευση λιμενικών περιοχών, τερματικών σταθμών και λιμενικών υπηρεσιών, σύμφωνα με το μοντέλο του ιδιοκτήτη (landlord). Με τη λειτουργία του ιδιοκτήτη (landlord) οι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων έχουν αποκτήσει ρυθμιστικές λειτουργίες με ισχυρή εστίαση στην κοινότητα, και «διαχειριστής» της λιμενικής κοινότητας διευκολύνουν την επίλυση διαφόρων ζητημάτων και φροντίζουν για τις καλές σχέσεις μεταξύ όλων των οικονομικών και κοινωνικών φορέων.

Η βασική δραστηριότητα μιας παραδοσιακής λιμενικής αρχής παραμένει παρόμοια: διαχείριση, δημιουργία και βελτιστοποίηση των υποδομών για την ανάπτυξη του εμπορίου, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη διαχείριση συστάδων κ.λπ. Ωστόσο, προκειμένου να αντιμετωπίσουν το μεταβαλλόμενο περιβάλλον της αγοράς, να εξυπηρετήσουν τους πελάτες τους με βέλτιστο τρόπο, να εκπληρώσουν τα δημόσια συμφέροντα και ενίοτε να δημιουργήσουν διαφοροποιημένα έσοδα, οι λιμενικές αρχές έχουν επεκτείνει τις βασικές τους δραστηριότητες, καθώς και έχουν αναλάβει πρόσθετα καθήκοντα δίπλα στις υφιστάμενες λειτουργίες.

Τα ευρωπαϊκά λιμάνια θα πρέπει να αξιολογήσουν ποιες τάσεις είναι πιο σημαντικές για το μέλλον τους και πώς ο ρόλος τους στο οικοσύστημα θα πρέπει να αλλάξει ανάλογα. Καθώς η πολυπλοκότητα των λιμένων αυξάνεται, αφού αποτελούν το σταυροδρόμι πολλών δραστηριοτήτων, μέσων,

διαδικασιών και ενδιαφερομένων μερών, οι φορείς διαχείρισης των λιμένων κάνουν περισσότερα από την παραδοσιακή διαχείριση λιμενική υποδομής και η λειτουργία τους πρέπει να αφορά το ευρύτερο δημόσιο συμφέρον.

Εικόνα 2.5 Ο μεταβαλλόμενος ρόλος των φορέων διαχείρισης των λιμένων



Πηγή: DNV GL (2020) Ports: Green gateways to Europe

Ιδιαίτερα τις τρεις τελευταίες δεκαετίες, οι λιμένες έχουν υποστεί ένα κύμα μεταρρυθμίσεων που αντικατοπτρίζει έναν αυξανόμενο επιχειρηματικό προσανατολισμό στη διαχείρισή τους και μια αυξανόμενη δημοτικότητα αυτού του μοντέλου του ιδιοκτήτη (landlord), ιδίως στην Ευρώπη, ως συνιστώμενο μοντέλο από πλευράς ΕΕ (Marques & Carvalho, 2009). Το πρώτο κύμα λιμενικών μεταρρυθμίσεων έλαβε χώρα τη δεκαετία του 1990 και στις αρχές της δεκαετίας του 2000, ενώ το δεύτερο κύμα μεταρρυθμίσεων της διακυβέρνησης των λιμένων βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη (Brooks et al. 2017).

Η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008 έδωσε το έναυσμα για πολλούς λιμένες να μεταρρυθμιστούν, ιδίως να μεταβούν προς την πληρέστερη εφαρμογή του μοντέλου του ιδιοκτήτη (landlord), προκειμένου να μεταβιβάσουν την επιχειρησιακή ευθύνη στον ιδιωτικό τομέα και να μειώσουν το κόστος, συχνά με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας, την αύξηση του όγκου και την ενίσχυση της κερδοφορίας (The World Bank, 2007). Αν και η διάρθρωση των πλαισίων διακυβέρνησης των λιμένων αποτελεί αντικείμενο ειδικής νομοθεσίας που αφορά αποκλειστικά την οργάνωση του λιμενικού τομέα μιας χώρας, η πίεση για μεταρρύθμιση και η αναθεώρηση της λιμενικής πολιτικής συχνά δρομολογείται από επιρροές πέραν του λιμενικού τομέα (Brooks et al. 2017), ως μέρος μιας ευρύτερης πολιτικής στρατηγικής των κυβερνήσεων για την αντιμετώπιση της

οικονομικής δυσπραγίας, ενώ σε ορισμένες χώρες, όπως η Πορτογαλία και η Ελλάδα (Pallis & Vaggelas, 2017) επιβλήθηκε εξωτερικά (τρόικα διεθνών θεσμών) ως όρος των πακέτων διάσωσης. Πολύ συχνά μάλιστα, οι αλλαγές στη λιμενική διακυβέρνηση, όπως και τη λιμενική πολιτική, δρομολογούνται μετά από εκλογικά αποτελέσματα και μέσα από έντονα πολιτικοποιημένες διαδικασίες με απρόβλεπτα μεγάλη διάρκεια (Ιταλία 2006-2016, Ελλάδα 2008 - σήμερα) και την εμπλοκή διαφορετικών λιμενικών κοινοτήτων με ισχυρή διαπραγματευτική δύναμη και ενδιαφερόμενους φορείς που συχνά αντιδρούν σε εθνικές μεταρρυθμίσεις (Ng & Pallis, 2010) και παγκόσμιες αλλαγές.

Τα μοντέλα και οι μεταρρυθμίσεις διακυβέρνησης των λιμένων δεν εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε όλους τους λιμένες. Η διαφορετική διαχείριση για δευτερεύοντες ή περιφερειακούς λιμένες, οι οποίοι είναι γενικά μικροί σε μέγεθος, δεν είναι ασυνήθιστη. Οι διαδοχικές μεταρρυθμίσεις στην Ευρώπη - στην Ισπανία και την Ιταλία, τη Γαλλία και την Ελλάδα - ακολούθησαν μια διακριτική προσέγγιση για τους λιμένες εθνικού ενδιαφέροντος από αυτούς που εφαρμόζονται στους περιφερειακούς λιμένες, στους οποίους χορηγήθηκε ορισμένος βαθμός αυτονομίας, αλλά εντός δημόσιου πλαισίου διαχείρισης και λειτουργίας. Ο λόγος είναι οι πολύ διαφορετικές συνθήκες και προκλήσεις που αντιμετωπίζουν αυτοί οι λιμένες σε σύγκριση με τους μεγάλους διεθνείς λιμένες.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αναγνωρίζεται η ποικιλομορφία των λιμένων και δεν επιβάλλεται ένα συγκεκριμένο μοντέλο διακυβέρνησης ή διαχείρισης των λιμένων στα κράτη μέλη. Οι κανόνες της ΕΕ για τη διακυβέρνηση των λιμένων δεν αναθέτουν κανονιστικές αρμοδιότητες στις διάφορες μορφές φορέων διαχείρισης, ούτε τους αναθέτουν την υλοποίηση στόχων πολιτικής, ενώ για πολλά χρόνια δεν έχει προκύψει μια "κοινή ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική". Το ακριβές εύρος των καθηκόντων που έχει ένας φορέας διαχείρισης σύμφωνα με τη νομοθεσία των αντίστοιχων κρατών μελών μπορεί να διαφέρει σε μεγάλο βαθμό, ενώ σε επίπεδο πολιτικής υιοθετήθηκε το πλαίσιο του Κανονισμού (ΕΕ) 2017/352 (ΕΥ, 2017) σχετικά με τις προϋποθέσεις για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών.

Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO), ο οποίος εκπροσωπεί τους ευρωπαϊκούς λιμένες σε πολιτικό επίπεδο της ΕΕ, οι περισσότεροι Φορείς Διαχείρισης Λιμένων της Ευρώπης, συγκλίνουν στο μοντέλο λειτουργίας του ιδιοκτήτη (landlord): έχουν τη δική τους νομική προσωπικότητα, η οποία συνήθως έχει τη λεγόμενη «εμπορική» ή «εταιρική» μορφή όταν διαθέτουν μετοχικό κεφάλαιο που ανήκει εν μέρει ή εξ ολοκλήρου στο δημόσιο, με την πλειονότητα τους να έχει συσταθεί ως ανώνυμες εταιρίες. Η σύσταση αυτή απαιτεί από τους λιμένες να πληρούν τους όρους των εμπορικών εταιρειών σε σχέση με την οικονομική βιωσιμότητα ή τη φορολογία, ταυτόχρονα όμως, επιτρέπει να περιορίζονται στη λήψη αποφάσεων ή να είναι ευάλωτοι σε αλλαγές της εκάστοτε διοίκησης.

Ειδικά για την περίπτωση της Ελλάδας, η έλλειψη μιας επικαιροποιημένης κοινής ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής ως προς τις αρχές οργάνωσης της λιμενικής βιομηχανίας (Pallis & Chlomoudis, 2022) και μια αξιοσημείωτα αργή και έντονα πολιτικοποιημένη διαδικασία στην Ελλάδα όχι μόνο καθυστέρησε τις μεταρρυθμίσεις, αλλά απομάκρυνε την εφαρμογή του ευρωπαϊκού μοντέλου λειτουργίας του ιδιοκτήτη (landlord). Ουσιαστικά άλλαξαν οι στόχοι και τα μοντέλα, από την παραχώρηση τερματικών σταθμών και δραστηριοτήτων στην πώληση της πλειοψηφίας των κύριων παραχωρήσεων στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας (Pallis & Vaggelas, 2017) και την διαφορετική

μεταχείριση για τα μικρότερα σε μέγεθος λιμάνια, δημοτικά ή δευτερεύοντα, ακόμη κι αν υπάρχουν ευκαιρίες βελτίωσης της αποδοτικότητάς τους και της αξίας τους.

Η συζήτηση γύρω από την εξεύρεση κατάλληλου μοντέλου διακυβέρνησης των λιμένων συνεχίζεται και νέες προσεγγίσεις έχουν προκύψει τη τελευταία δεκαετία. Μία από τις πιο αξιοσημείωτες τάσεις στη διακυβέρνηση των λιμένων είναι η μετάβαση από τη διαχείριση μεμονωμένων λιμένων στη διαχείριση ομάδων ή περιφερειών πολλαπλών λιμένων, μέσα από συγχωνεύσεις φορέων διαχείρισης και άλλα εκτεταμένα σχήματα συνεργασίας, προκειμένου να ανταποκριθούν στις αυξανόμενες πιέσεις και ευκαιρίες της αγοράς. Με αυτό τον τρόπο, θα μπορούσε να αποφευχθεί η «αλληλοεπικάλυψη» εγκαταστάσεων και ο περιττός ανταγωνισμός, όμως θα μπορούσαν επίσης, να προκύψουν μονοπωλιακές και ολιγοπωλιακές καταστάσεις. Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής χρειάζονται κατάλληλα εργαλεία και στοιχεία για την εξεύρεση του καλύτερου δυνατού μοντέλου διακυβέρνησης για τους λιμένες. Ωστόσο, σήμερα δεν υπάρχουν σαφή και διαφανή μοντέλα διακυβέρνησης, ούτε κοινές συμφωνίες για τη συντονισμένη συλλογή δεδομένων, ώστε να αξιολογηθεί η επιτυχία ή μη των λιμενικών μεταρρυθμίσεων που έχουν εφαρμοστεί.

Παρά τις διαφορετικές προσεγγίσεις για τη διακυβέρνηση των λιμένων, εξακολουθεί να υπάρχει μια γενική τάση για μεγαλύτερη αποκέντρωση, ιδιωτικοποίηση ή εμπορευματοποίηση. Στο επίκεντρο όλων αυτών των τάσεων και προσεγγίσεων βρίσκεται η επιθυμία να διοικούνται οι λιμένες με τρόπο που να τους καθιστά πιο κερδοφόρους και αποτελεσματικούς και, τελευταία όλο και περισσότερο, πιο πράσινους και βιώσιμους. Η απορρύθμιση έχει σημαντικές συνέπειες για τους λιμένες, καθώς οι φορείς διαχείρισης πρέπει να γίνουν περισσότερο υπεύθυνοι για τις αποφάσεις τους και για την εταιρική τους εικόνα και να συμπεριφέρονται όπως οι ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Σε κάθε περίπτωση, είναι σημαντικό οι φορείς διαχείρισης των λιμένων να λογοδοτούν για τη λειτουργία τους και οι αναπτυξιακές τους επιλογές να στηρίζονται στη διαφάνεια και να αφορούν όχι μόνο το εταιρικό αλλά και το ευρύτερο δημόσιο συμφέρον.

ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ – ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΚΕ/ESG ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Κεφάλαιο 3: Η σημασία της ΕΚΕ/ESG για το λιμάνι του αύριο

3.1 Το λιμάνι του αύριο

Σύμφωνα με την επισκόπηση της βιβλιογραφίας, η έννοια του λιμένα πέμπτης γενιάς (5G) αναθεωρείται και εμπλουτίζεται συνεχώς, για να συμπεριλάβει τις σύγχρονες πτυχές της λιμενικής λειτουργίας και να αντικατοπτρίσει τη λειτουργία του ως προς την εκπλήρωση των σύνθετων αναγκών των χρηστών, των πελατών και των ενδιαφερόμενων μερών συνολικά. Το πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων σήμερα συνοδεύεται από νέες ευθύνες και απαιτήσεις, ιδίως όσον αφορά στη διαχείριση του περιβάλλοντος και του κλίματος αλλά και τις προσδοκίες της κοινότητας που λειτουργούν.

Όλοι οι επιδραστικοί παράγοντες που παρουσιάστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, συγκλίνουν σε τάσεις που μετασχηματίζουν τη λιμενική βιομηχανία στο σύνολό της, αναδεικνύοντας την ανάγκη για: αυξημένη εστίαση στη βιωσιμότητα, αυξημένη συνεργασία, ευαισθητοποίηση της λιμενικής κοινότητας και υψηλότερη διαφάνεια έναντι των χρηστών και των ενδιαφερομένων μερών, επιτρέποντας δυνητικά μια καλύτερη σχέση μεταξύ λιμένα και πόλης

Οι Lee et al. (2018) για να περιγράψουν τα βασικά στοιχεία των 5G λιμένων συγκέντρωσαν τις σχετικές βιβλιογραφικές αναφορές και κατέληξαν στη σύνθεση 12 διακριτικών κριτηρίων, που διαμορφώνονται μέσα από την εξέταση πέντε πτυχών της λιμενικής λειτουργίας: την ανθεκτικότητα και την ποιότητα των υπηρεσιών, τις τεχνολογίες πληροφορικής και επικοινωνιών, την αειφόρο ανάπτυξη, τη διαχείριση του λιμενικού δικτύου ή της ναυτιλιακής συστάδας (cluster) και τη λειτουργία κόμβου εφοδιαστικής. Βάσει αυτών των στοιχείων, ένα λιμάνι πέμπτης γενιάς (5G), αναμένεται να παρέχει υπηρεσίες υψηλού πελατοκεντρικού επιπέδου και ταυτόχρονα να επιδιώκει καλύτερες επιδόσεις σε όλες τις πτυχές της βιωσιμότητας. Παράλληλα, ένα λιμάνι 5G, πρέπει να είναι σε θέση να χειρίζεται τις ανησυχίες της τοπικής και περιφερειακής κοινότητας με δομημένο τρόπο εξασφαλίζοντας:

- Τη συμβίωση λιμανιού και πόλης: συντονισμός της ανάπτυξης του λιμένα και της πόλης σε συνεργασία με τις δημόσιες αρχές με στόχο τη βιωσιμότητα (Fusco Girard, 2013).
- Την ολοκληρωμένη ανάπτυξη πράσινου λιμένα: ολοκληρωμένη ανάπτυξη ενός τεχνικού συστήματος για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της ρύπανσης παρέχοντας κίνητρα στο σύστημα τιμολόγησης (Acciario et al., 2014 και Fusco Girard, 2013) και, λειτουργία με σεβασμό στο περιβάλλον και μέτρα βιωσιμότητας που θα ωφελούν την πόλη του λιμανιού (Acciario et al., 2014 και Lam & Notteboom, 2014).
- Τη διαχείριση του δικτύου με τη χρήση σύγχρονων τεχνολογιών πληροφορικής κι επικοινωνιών. Η λήψη αποφάσεων και στρατηγικών επιλογών να γίνεται βάσει στοιχείων σε πραγματικό χρόνο και όχι απλά ασκήσεις μάρκετινγκ και πολιτικής.

Οι φορείς διαχείρισης των λιμένων διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο, ως συντονιστές και διαμεσολαβητές, ώστε όλοι οι φορείς που δραστηριοποιούνται στο λιμένα να ευθυγραμμίσουν τις ατζέντες, τους στόχους και τα σχέδιά τους, ώστε να μεγιστοποιηθεί ο αντίκτυπος κάθε «πράσινης»

πρωτοβουλίας. Η κοινοποίηση της περιβαλλοντικής πολιτικής των λιμένων στους ενδιαφερόμενους και η συστηματική υποβολή εκθέσεων σχετικά με τους δείκτες περιβαλλοντικής διαχείρισης προωθεί τη διαφάνεια και βελτιώνει τις σχέσεις με τη κοινότητα και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Προκειμένου ένας λιμένας να ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στα ενδιαφερόμενα μέρη, τα μέτρα επιδόσεων πρέπει να επικεντρώνονται στη σύνδεση μεταξύ προσδοκιών και επιδόσεων. Σε αυτό το πλαίσιο, η εταιρική βιωσιμότητα στον λιμενικό τομέα έχει αναδειχθεί ως σημαντικός μοχλός για τον καθορισμό στρατηγικής για τους φορείς διοίκησης λιμένων παγκοσμίως. Για ορισμένους μάλιστα η **εταιρική κοινωνική ευθύνη** έχει γίνει αναπόσπαστο μέρος της πρότασης δημιουργίας **κοινής αξίας** με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη των λιμένων μπορούν να διακριθούν ανάλογα με την εμπλοκή ή το βαθμό επιρροής τους στην καθημερινή λιμενική λειτουργία.

Πρωτεύοντες ενδιαφερόμενοι

- Πελάτες
- Εργαζόμενοι
- Κυβερνήσεις
- Επενδυτές
- Προμηθευτές και επιχειρηματικοί εταίροι
- Λιμενικές αρχές
- Διαχειριστές Τερματικών σταθμών
- Ναυπηγικές εταιρίες

Δευτερεύοντες ενδιαφερόμενοι

- Κοινότητα
- ΜΚΟ και ακαδημαϊκοί φορείς
- Συνδικάτα
- ΜΜΕ
- Ναυτιλιακός τομέας και ενώσεις
- Καταναλωτές

Ενώ η ευρωπαϊκή λιμενική βιομηχανία επέδειξε αξιοσημείωτη ανθεκτικότητα και προσαρμοστικότητα κατά τη διάρκεια των διαταραχών της τελευταίας διετίας, παραμένει πρόκληση για τα λιμάνια, τα οποία είναι βαριά περιουσιακά στοιχεία να προσαρμοστούν ή να αλλάξουν ριζικά βραχυπρόθεσμα.

Η διαχείριση αλλαγών είναι μια δύσκολη προσπάθεια για τους λιμένες να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν πρακτικές και στρατηγικές που βοηθούν τα λιμάνια να συνεισφέρουν τους ΣΒΑ (Puig et al., 2015). Η έλλειψη κινήτρων για αλλαγή και η ανεπαρκής κατανομή κεφαλαίων στο πλαίσιο σφιχτών δημοσιονομικών λογαριασμών στους θαλάσσιους λιμένες μπορεί επίσης να λειτουργήσουν ως περιορισμοί στην ανάληψη ενεργού ρόλου των λιμένων στην επίτευξη των στόχων της Ατζέντα 2030 (Lozano et al., 2020).

Οι Stafford-Smith et al. (2017) διαπίστωσαν ότι οι προκλήσεις σχετικά με τα βασικά μέσα υλοποίησης των ΣΒΑ, όπως οι διακρίσεις μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τους ρόλους και τις ευθύνες τους, η νοοτροπία σιλό¹⁷ και η αποσύνδεση μεταξύ των ρυθμιστικών αρχών, των δημόσιων οργανισμών και των διεθνών φορέων, εμπόδισαν την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου σχεδίου βιώσιμης ανάπτυξης. Αντίθετα, η τεχνολογία (Stafford-Smith et al., 2017) και η ανάπτυξη ικανοτήτων περιλαμβάνονται στις βασικές μεθόδους για τη συμβολή στους ΣΒΑ (Fleming et al., 2017).

¹⁷Νοοτροπία αποφυγής μοιράσματος πληροφορίας ή/και συνεργασίας που μπορεί να είναι διαβρωτική για την οργανωσιακή κουλτούρα, βλ. <https://www.flyaconsulting.com/silo/>.

Η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων θα εξαρτηθεί από την ικανότητά τους να καταστούν ανθεκτικοί, ευέλικτοι και καινοτόμοι όσον αφορά, μεταξύ άλλων, στις στρατηγικές τους επιλογές, την οργάνωση και τη διαχείρισή τους. Η ανάπτυξη και ενσωμάτωση της ΕΚΕ στη στρατηγική και την εκμετάλλευση των λιμένων θα έδινε τη δυνατότητα δημιουργίας κοινής αξίας με όλα τα εμπλεκόμενα μέρη για την επίτευξη της βιωσιμότητας. Πως όμως αποτυπώνεται και πως γίνεται αντιληπτή η αξία που δημιουργείται από τη λιμενική δραστηριότητα;

3.2 Το λιμάνι ως αξία

Εκτός από τη στρατηγική αξία που αναλύθηκε στην προηγούμενη ενότητα, η πρόταση αξίας ενός λιμένα για τους κύριους ενδιαφερόμενους φορείς του είναι ένας συνδυασμός της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής του αξίας.

Η **οικονομική αξία** των λιμένων εκφράζεται συχνά ως τα άμεσα και έμμεσα οικονομικά οφέλη, την απασχόληση και τη στήριξη των συναφών οικονομικών δραστηριοτήτων σε επίπεδο μικροοικονομικό (μεμονωμένες επιχειρήσεις), μέσο (τομεακό) ή και μακροοικονομικό συμβάλλοντας στην οικονομική ευημερία. Από την άποψη της οικονομικής και δημόσιας πολιτικής, οι λιμένες θεωρούνται οικονομικοί καταλύτες για τις περιφέρειες που εξυπηρετούν. Τα οικονομικά οφέλη και η συμβολή των λιμένων μετρούνται συνήθως συνολικά σε μια δεδομένη χρονική περίοδο (συχνά ετησίως) με δείκτες, όπως: η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ή στο Ακαθάριστο Περιφερειακό Προϊόν, η απασχόληση, οι όγκοι και αξίες του εμπορίου εισαγωγών/ εξαγωγών που αποτυπώνουν και τη σημασία των λιμένων για το διεθνές εμπόριο, τα φορολογικά έσοδα για τον δημόσιο τομέα και η απόδοση των επενδύσεων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα σε λιμενικές δραστηριότητες για δεδομένη περίοδο. Ενώ η οικονομική αξία ενός λιμένα είναι συνήθως καλά αναγνωρισμένη, η κοινωνική του αξία μπορεί να υποβαθμίζεται και η περιβαλλοντική του αξία να αποτελεί πεδίο διαμάχης.

Στη πραγματικότητα, ενώ το λιμάνι παραμένει μια στρατηγικά σημαντική υποδομή σε κοινοτικό-περιφερειακό ή/και εθνικό επίπεδο, η αυξανόμενη ανταγωνιστικότητα που φέρνουν οι λιμενικές επενδύσεις, προωθεί θετικά οικονομικά οφέλη, τα οποία αφενός κατανέμονται όλο και περισσότερο μεταξύ φορέων, αφετέρου, είναι περισσότερο εμφανή σε συνολικό εθνικό ή παγκόσμιο επίπεδο παρά εντός της κοινότητας που λειτουργεί ένας λιμένας. Ειδικότερα, υφίσταται μια αναντιστοιχία των τοπικών (κοινοτήτων) έναντι των περιφερειακών / εθνικών ή/και παγκόσμιων οικονομικών οφελών (Pallis & Notteboom, 2021) και επιπτώσεων:

- Η απόδοση του κεφαλαίου (π.χ. δάνεια ή λειτουργικά έσοδα) δεδομένου ότι συνήθως δεν προέρχεται από την κοινότητα, δεν συσσωρεύεται στην περιοχή του λιμανιού αλλά μεταξύ των παγκόσμιων χρηματοοικονομικών κέντρων.
- Τα κέρδη από τη λειτουργία τερματικών σταθμών και επιχειρήσεων εντός των λιμένων δεν επενδύονται απαραίτητα στον λιμένα όπου δημιουργήθηκαν.
- Οι αξίες των ακινήτων της περιοχής δεν επηρεάζονται απαραίτητα θετικά, αφού για την προσέλκυση επενδυτών η χρήση της λιμενικής γης συνήθως παραχωρείται σε τιμή που δεν αντικατοπτρίζει την πραγματική αξία.

- Η παροχή των τοπικών υποδομών μεταφορών (π.χ. δρόμοι) γίνεται συνήθως δωρεάν και αποτελεί μια μορφή τοπικής ή περιφερειακής επιδότησης για δραστηριότητες που επικεντρώνονται σε παγκόσμιο επίπεδο.
- Οι φόροι και οι τελωνειακοί δασμοί αποτελούν συνήθως μια εθνική πηγή εισοδήματος που χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση άλλων προγραμμάτων.
- Η **εργασία** προέρχεται συνήθως από την **τοπική κοινότητα** συνεπώς τα άμεσα οφέλη από αυτή (κυρίως μισθοί) επιστρέφουν στην περιοχή και έμμεσα οφέλη ως πολλαπλασιαστής θέσεων εργασίας στη κοινότητα.
- Οι περιβαλλοντικές (ρύπανση) και οι κοινωνικές (θόρυβος, ατυχήματα) εξωτερικές επιπτώσεις επηρεάζουν αρνητικά την κοινότητα που συνήθως δεν ευθύνεται για αυτές.

Αυτή η αυξανόμενη ανισοκατανομή των θετικών και αρνητικών επιπτώσεων από τη λειτουργία των λιμένων, σε συνδυασμό με τη **μείωση του δημόσιου χαρακτήρα του πλαισίου** διακυβέρνησής τους, συχνά οδηγεί σε συγκρούσεις ή οι πιέσεις μπορεί να προκύψουν από τις τοπικές κοινότητες που μπορεί να απογοητευτούν επειδή οι προσδοκίες τους για τα οικονομικά οφέλη των λιμενικών δραστηριοτήτων ενδέχεται να μην ικανοποιηθούν. Ωστόσο, παρά την πολυπλοκότητα της αξιολόγησης των οικονομικών τους επιπτώσεων, οι λιμένες παραμένουν θεμελιώδεις για την οικονομική ευημερία των κρατών, των περιφερειών και των περιοχών στις οποίες είναι ενσωματωμένοι.

Η τάση αυτή στρεβλώνει την αξιολόγηση των οφελών των λιμενικών επενδύσεων, όπου οι τοπικές οικονομικές επιπτώσεις μπορεί να είναι πολύ λιγότερο σημαντικές από εκείνες σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο, καταλήγοντας ακόμα και σε παγκόσμια-τοπική αναντιστοιχία των οικονομικών οφελών των λιμένων.

Οι λιμένες αντιμετωπίζουν αυξανόμενες πιέσεις για να αποδείξουν την πρόταση αξίας τους πέρα από την οικονομική αξία ενός εμπορικού λιμένα, συμπεριλαμβάνοντας τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, προκειμένου να διασφαλιστεί η υποστήριξη της κοινότητας.

Η **περιβαλλοντική αξία** ενός λιμένα έγκειται στο ότι βρίσκεται στη διεπαφή μεταξύ χερσαίων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων και κοντά σε αστικές περιοχές. Κάθε λιμάνι έχει ένα συγκεκριμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με τον μοναδικό συνδυασμό διακίνησης φορτίων και επιβατών, εφοδιαστικής και βιομηχανικών λειτουργιών.

Η **κοινωνική αξία** (Felício et al., 2022) είναι πολύπλοκη στην αξιολόγηση, καθώς υπερβαίνει την παροχή απασχόλησης και περιλαμβάνει μορφές κοινοτικής υποστήριξης και κοινωνικής δέσμευσης που συνδέουν την εμπορική ευθύνη (προς τους μετόχους) με την κοινωνική αποδοχή και τη λογοδοσία.

Οι μείζονες κοινωνικοοικονομικές συγκρούσεις σχετίζονται με την ανάπτυξη και τη λειτουργία των λιμένων αλλά και τον σκεπτικισμό που συνόδευσε την επανεξισορρόπηση μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Αυτές οι συγκρούσεις μπορούν να συμβούν όταν οι κοινοτικές ομάδες ή άλλοι ενδιαφερόμενοι αισθάνονται μια σαφή ανισορροπία μεταξύ των οφελών (προστιθέμενη αξία, απασχόληση) και του κόστους (συμφόρηση, περιβαλλοντικές επιπτώσεις) για την τοπική κοινότητα. Έχει υποστηριχθεί ότι οι πρακτικές εταιρικής ευθύνης έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν αξία για τους χρήστες των λιμένων και, ως εκ τούτου, να παρέχουν στους φορείς εκμετάλλευσης λιμένων και

στους φορείς διαχείρισης λιμένων ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Ωστόσο, αυτή η αξία είναι δύσκολο να μετρηθεί.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η έρευνα των Stein & Acciaro (2020) που δείχνει ότι η ακριβής μέτρηση των πρωτοβουλιών εταιρικής ευθύνης στον λιμενικό τομέα είναι επείγουσα και ουσιαστική. Μάλιστα προτείνουν και ένα πλαίσιο, βασισμένο σε συστηματική ανάλυση της βιβλιογραφίας των τελευταίων ετών, για τη συλλογή εμπειρικών στοιχείων με στόχο την αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο μπορεί η εταιρική ευθύνη να ωφελήσει την ανταγωνιστικότητα των λιμένων. Η έρευνα αυτή καταλήγει ότι όταν η ΕΚΕ μετριέται κατάλληλα, γίνεται εμφανής η αξία που μπορεί να προσφέρει στους χρήστες των λιμένων. Αυτή, ωστόσο, συχνά δημιουργείται έμμεσα μέσω του branding, του μειωμένου κόστους πληροφόρησης λόγω αυξημένης διαφάνειας του μετριασμού των κινδύνων κ.λπ.

Η αποτύπωση και η μέτρηση των επιδόσεων των λιμένων και στις τρεις διαστάσεις της βιώσιμης ανάπτυξης, η συλλογή στοιχείων για την μελλοντική εφαρμογή κριτηρίων ESG θα βοηθούσε στη διαχείριση των λιμένων και στη λήψη αποφάσεων βάσει δεδομένων και ορθής επιχειρηματικής τεκμηρίωσης με γνώμονα τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Στην επόμενη ενότητα παρουσιάζονται τομείς της διαχείρισης και εκμετάλλευσης των λιμένων, στους οποίους η εφαρμογή μιας μετασχηματιστικής ΕΚΕ/ESG θα υποστήριζε το έργο των λιμενικών αρχών ώστε να αποτελέσει το λιμάνι επιταχυντής της βιωσιμότητας, περιγράφοντας τις τάσεις και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν, δίνοντας μια σύντομη εισαγωγή ως προς τις βασικές έννοιες και τα στοιχεία που συνθέτουν το επιχειρησιακό τους περιβάλλον.

3.3 Η σημασία της ΕΚΕ/ESG σε αναδυόμενα θέματα πολιτικής & διαχείρισης των λιμένων

3.3.1 Διακυβέρνηση των λιμένων

Σε αντίθεση με τον σκεπτικισμό που συνόδευσε την επανεξισορρόπηση της διεπαφής δημόσιου-ιδιωτικού τομέα στη διακυβέρνηση των λιμένων τις τελευταίες δεκαετίες, η αναζήτηση και η εφαρμογή μοντέλων διακυβέρνησης λιμένων αναμένεται να διατηρήσει τον βασικό ρόλο των φορέων διαχείρισης λιμένων, όπως και το ρόλο των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών. Ενδέχεται στο μέλλον να προκύψει διαφορετική ισορροπία μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης των λιμένων και των τερματικών σταθμών, ωστόσο η αλληλεπίδρασή τους θα είναι θεμελιώδους σημασίας για την προώθηση της βιωσιμότητας στους λιμένες.

Σε κάθε περίπτωση, οι μεταρρυθμίσεις στη διακυβέρνηση των λιμένων έχουν οδηγήσει σε αλλαγή προς μεγαλύτερη αυτονομία, πιο εμπορικά προσανατολισμένες στρατηγικές, ανθεκτικότητα, λογοδοσία και ώθηση για ορθολογικές επενδύσεις.

Στο μεταβαλλόμενο ανταγωνιστικό περιβάλλον, οι περιβαλλοντικές και κοινωνικές προκλήσεις, σε συνδυασμό με τις διαφοροποιημένες λειτουργίες των λιμένων, έχουν εντείνει εκ νέου την αναζήτηση ενός κατάλληλου μοντέλου διακυβέρνησης των λιμένων. Η σύνδεση της απόδοσης ενός λιμένα με το μοντέλο διακυβέρνησής του είναι απαραίτητη προκειμένου να αξιολογηθεί ο αντίκτυπος των λιμενικών μεταρρυθμίσεων στις διάφορες πτυχές των λιμενικών επιδόσεων και η ικανοποίηση των ενδιαφερόμενων μερών. Αναγκαία προϋπόθεση για την αξιολόγηση της επιτυχίας της λιμενικής διακυβέρνησης είναι η τήρηση στοιχείων και η ανάπτυξη συναφών δεικτών. Τα στοιχεία αυτά θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν και σε προβλέψεις μελλοντικών μεταρρυθμιστικών προγραμμάτων των λιμένων για τον προσδιορισμό βέλτιστων πρακτικών στα μοντέλα διακυβέρνησης.

3.3.2 Λιμενική Πολιτική

Παρά την απόφαση των κυβερνήσεων να μεταβιβάσουν τις ευθύνες των λιμενικών δραστηριοτήτων σε τρίτους, οι λιμένες παραμένουν ένας τομέας όπου η πολιτική εξακολουθεί να έχει σημαντικό αντίκτυπο. Οι πολιτικές που αποφασίζονται από τους φορείς χάραξης πολιτικής υπερβαίνουν κατά πολύ τα όρια μιας μόνο χώρας. Ο διεθνής χαρακτήρας των λιμένων και η σημασία τους για την εξυπηρέτηση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου και των σχετικών αλυσίδων εφοδιασμού έχουν αλλάξει και την κλίμακα των προβλημάτων και τις λύσεις τους. Διακυβερνητικοί οργανισμοί αφιερωμένοι σε θαλάσσια θέματα, όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), ο εξειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών για τη βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας της διεθνούς ναυτιλίας και για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, και υπερεθνικοί οργανισμοί, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), αναπτύσσουν πρωτοβουλίες που διαμορφώνουν τον τρόπο οργάνωσης, ανάπτυξης και διαχείρισης των λιμένων. Η ρυθμιστική τους παρέμβαση πολιτικής και άλλες πρωτοβουλίες παρέχουν τη δυνατότητα να είναι, πιο αποτελεσματικές από τις δράσεις που αναλαμβάνονται σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο.

Οι ευρωπαϊκές προτεραιότητες πολιτικής του τομέα αποτυπώνονται στην εκάστοτε ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική (ECOSOC, 2009) (European Commission, 2007) και ορίζει το θεματολόγιο για χρηματοδοτικές πρωτοβουλίες, προγράμματα, οδηγίες περιλαμβάνοντας εμβληματικές στρατηγικές της ΕΕ που αφορούν άμεσα ή έμμεσα τον τομέα, όπως η πράσινη και ψηφιακή μετάβαση. Στην τελευταία Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική, περιλαμβάνονται οι ακόλουθες στρατηγικές προτεραιότητες για τους λιμένες της ΕΕ, προκειμένου να αναλάβουν πλήρως τον ρόλο τους ως κινητήριες δυνάμεις ανάπτυξης και πολυτροπικότητας (European Commission, 2013):

- Σύνδεση των λιμένων με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών
- Εκσυγχρονισμός των λιμενικών υπηρεσιών
- Προσέλκυση επενδύσεων στους λιμένες
- Προώθηση του κοινωνικού διαλόγου
- Βελτίωση των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών των λιμένων
- Ενθάρρυνση της καινοτομίας

Ως υποδομές ζωτικής σημασίας που επιτρέπουν το εμπόριο και την κυκλοφορία αγαθών και προσώπων, η διακυβέρνηση και η ρύθμιση των λιμένων αποτελεί ζήτημα δημόσιου συμφέροντος. Η ανάπτυξη εθνικών λιμενικών πολιτικών, εκτός από την εφαρμογή της ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής, στοχεύει στο σχεδιασμό, την ανάπτυξη και την οργάνωση του λιμενικού συστήματος για να διασφαλιστεί η ισόρροπη ανάπτυξη του κλάδου και ότι εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον, εξασφαλίζοντας πρωτίστως:

- τη συμβολή των λιμένων στην τοπική, περιφερειακή και εθνική οικονομία, καθώς και στην κοινωνική συνοχή,
- την ασφάλεια και προστασία από έκνομες ενέργειες, καθώς και, την υγειονομική ασφάλεια που βρίσκεται στην κορυφή των ανησυχιών για τη βιωσιμότητα για την υπεύθυνη εξυπηρέτηση της θαλάσσιας επιβατικής κίνησης (πλοία επιβατικά, Ro-Ro και κρουαζιερόπλοια)
- την ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων που προκαλούνται από τη λειτουργία των λιμένων και τη προστασία του περιβάλλοντος σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία,

- την αδιάλειπτη διαθεσιμότητα και παροχή αξιόπιστων και ποιοτικών υπηρεσιών σε πλοία, επιβάτες, φορτία, χρήστες του λιμανιού και στο ευρύ κοινό χωρίς διακρίσεις.

Αρμόδιες δημόσιες αρχές επιβλέπουν την λιμενική πολιτική και διαχείριση για τη διαφύλαξη του δημόσιου συμφέροντος στο πλαίσιο ευρύτερων πολιτικών και εξελίξεων του τομέα των μεταφορών, της βιομηχανικής ή τουριστικής ανάπτυξης, του ανταγωνισμού, του περιβάλλοντος, της ασφάλειας, της απασχόλησης και φυσικά οικονομικών πολιτικών που διαμορφώνουν τον λιμενικό τομέα (Brooks & Pallis, 2012). Οι δημόσιες αρχές παρακολουθούν τη συμμόρφωση των λιμενικών δραστηριοτήτων, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι διαδραματίζουν κατ' ανάγκην κάποιο ρόλο στην εκτέλεσή τους. Σκοπός της παρακολούθησης είναι να διασφαλιστεί ότι οι δραστηριότητες διεξάγονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς και να συμβάλουν αποτελεσματικά στις εθνικές προτεραιότητες της λιμενικής πολιτικής.

Η λιμενική πολιτική καθοδηγείται εδώ και πολύ καιρό κυρίως από την οικονομική ανάπτυξη, με κύριο γνώμονα την οργάνωση της ροής των εμπορευμάτων, εξασφαλίζοντας παράλληλα την απασχόληση στην περιοχή. Τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, η ευαισθητοποίηση όσον αφορά τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά ζητήματα των λιμένων έχει αυξηθεί και πολλοί λιμένες έχουν αρχίσει να ενσωματώνουν άτυπα κοινωνικές και περιβαλλοντικές πτυχές στην οικονομική τους ανάπτυξη, χωρίς να υπάρχει μια συστηματική προσέγγιση σε αυτό και χωρίς να υποστηρίζεται άμεσα από κατευθυντήριες γραμμές πολιτικής και αρμόδιες αρχές για την παρακολούθηση της προσπάθειας για μια πιο βιώσιμη λειτουργία του λιμενικού τομέα.

Η περιβαλλοντική διαχείριση και η βιωσιμότητα είναι δύο πρόσθετες έννοιες που περιλαμβάνονται σε πολλές δηλώσεις αποστολής λιμένων. Ακόμη και αν δεν υπάρχει άμεση σύνδεση με τη δήλωση αποστολής των λιμένων, πολλά λιμάνια συνδέουν το όραμα και τις αξίες τους με έναν ή περισσότερους από τους 17 Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών. Η έλλειψη συντονισμένης παρακολούθησης από πλευράς δημόσιας διοίκησης δίνει χώρο για αυτοσχεδιασμούς και greenwashing που μπορεί να αμαυρώσουν ολόκληρο το κλάδο και κάθε γνήσια προσπάθεια κοινωνικής και περιβαλλοντικής υπευθυνότητας. Το πλαίσιο της ολιστικής ΕΚΕ θα μπορούσε να αποτελέσει αυτό το κοινό πλαίσιο πολιτικής προκειμένου οι λιμένες να εξετάσουν τις πολιτικές και τα προγράμματά τους μέσα από ένα νέο πρίσμα που θα αντικατοπτρίζει τα πολύπλοκα πολιτικά, κοινωνικά και πολιτιστικά περιβάλλοντα στα οποία ανήκουν.

Τα λιμάνια αναμένεται να έχουν εμπορικό προσανατολισμό, όμως, παράλληλα, η δημόσια λειτουργία και ο στρατηγικός ρόλος των λιμένων έχει έρθει στο προσκήνιο περισσότερο από ποτέ, κυρίως λόγω της αυξημένης σημασίας τους, ως υποδομές ζωτικής σημασίας και του ρόλου τους στην βιώσιμη ανάπτυξη (ESPO & Deloitte, 2021). Η ένταση μεταξύ των λιμένων που θεωρούνται εμπορικές οντότητες που παράγουν έσοδα, αλλά και των λιμένων που αναμένεται να αντιμετωπίζουν τα δημόσια συμφέροντα και να παρέχουν κοινωνική αξία αναμένεται να αυξηθεί στο εγγύς μέλλον.

Για την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση και εποπτεία ως προς την επίτευξη των εθνικών προτεραιοτήτων της λιμενικής πολιτικής, είναι σημαντικό να συνδεθούν τα θέματα διακυβέρνησης, της υλοποίησης στρατηγικών και επιχειρησιακών στόχων των λιμένων και των παρόχων τους με επιδόσεις, προκειμένου να είναι δυνατή η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να δημιουργηθεί το υπόβαθρο (baseline data) για την προσαρμογή ή και τη συνολική μεταρρύθμιση του συστήματος αλλά και τη λογοδοσία στους πολίτες. Η επερχόμενη τεχνολογική αλλαγή θα επιφέρει επιπλέον υψηλότερη διαφάνεια, βοηθώντας το λιμενικό οικοσύστημα να εξελιχθεί σε μια ανοικτή και αποτελεσματική κοινότητα.

3.3.3 Στρατηγικό κι Επιχειρησιακό Σχεδιασμό

Η στρατηγική που αναπτύσσει κάθε φορέας διαχείρισης αφορά τη λήψη επιλογών που μεταμορφώνουν με μοναδικό τρόπο ένα λιμάνι για να βελτιώσει τη θέση του και να εξελιχθεί σε ένα καλύτερο λιμάνι για το αύριο.

Τα στρατηγικά σχέδια, τα οποία συνήθως καταρτίζονται κάθε τρία έως πέντε χρόνια, αποσκοπούν στην κατανομή των λιμενικών πόρων σε διάφορες δραστηριότητες και στην επίτευξη συγκεκριμένων στόχων μάρκετινγκ και οικονομικών στόχων. Η βασική αποστολή και το όραμα των περισσότερων φορέων περιλαμβάνουν σταθερά στόχους και φιλοδοξίες που αφορούν για παράδειγμα: τη συμβολή στην βελτίωση της συνδεσιμότητας για την περιοχή (ΕΕ), τη λειτουργία ως (διατροφικός) κόμβος της ενδοχώρας που εξυπηρετεί, την ασφαλή και αποτελεσματική διευκόλυνση της ναυτιλιακής κίνησης, τη μεγιστοποίηση της προστιθέμενης αξίας και της απασχόλησης, κ.ο.κ.

Ένας μεγάλος αριθμός φορέων έχει συμφέροντα στον τομέα των λιμένων. Ως αποτέλεσμα, ο (στρατηγικός) λιμενικός σχεδιασμός και ανάπτυξη συνήθως πραγματοποιούνται σε ένα περιβάλλον όπου εμπλέκονται πλήθος αλληλοεπιδρώντες και μερικές φορές αντικρουόμενα συμφέροντα. Αυτή η πολυπλοκότητα μπορεί να δημιουργήσει προκλήσεις κατά την ανάπτυξη μιας δήλωσης αποστολής, τη διατύπωση των στόχων και των στρατηγικών για έναν λιμένα και την προώθηση έργων ανάπτυξης λιμένων.

Οι στρατηγικές των φορέων διαχείρισης λιμένων ήταν πάντα μια δύσκολη πράξη εξισορρόπησης και έχει γίνει ακόμη πιο περίπλοκη τώρα που το εξωτερικό περιβάλλον αλλάζει με ολοένα και ταχύτερους ρυθμούς. Οι παράγοντες, οι τάσεις, καθώς και απρόβλεπτα γεγονότα (π.χ. η πανδημία Covid-19) που αναφέρθηκαν, θέτουν αυξημένη αβεβαιότητα στον λιμενικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη μακροπρόθεσμης λιμενικής στρατηγικής και ως εκ τούτου, αυξάνεται η ανάγκη για ευελιξία. Η ευελιξία απαιτεί ισχυρότερη σύνδεση μεταξύ του εξωτερικού και του εσωτερικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος και επιτρέπει στους λιμένες να ανταποκρίνονται γρήγορα στις οικονομικές αλλαγές (Paixão & Bernard Marlow, 2003). Μια βιώσιμη λιμενική στρατηγική πρέπει να αρθρώνεται σε διάφορα μέτωπα για να είναι πολύπλευρη και ευέλικτη, για αυτό και τα συστήματα ιεράρχησης προτεραιοτήτων έχουν ιδιαίτερη σημασία.

Το μεταβαλλόμενο περιβάλλον της αγοράς, προσθέτει επιπλέον επίπεδα στη βασική αποστολή και το όραμα των φορέων, όπως την προώθηση ενός καινοτόμου περιβάλλοντος, την εξασφάλιση βιώσιμης ανάπτυξης λιμένων, τη διευκόλυνση φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορών κ.λπ. Επιπλέον, η αύξηση των δραστηριοτήτων εντός της λιμενικής ζώνης και η μεγαλύτερη διαφοροποίηση των πιθανών χρήσεων της λιμενικής περιοχής καθιστά πιο πολύπλοκες τις στρατηγικές επιλογές για τους φορείς διαχείρισης λιμένων. Ενώ στο παρελθόν η εστίαση ήταν στην παροχή υποδομών για δραστηριότητες, όπως η εφοδιαστική εμπορευματοκιβωτίων και homeport κρουαζιέρας, η βιομηχανία ορυκτών καυσίμων και χημικών, η αλιεία κ.λπ., σήμερα με την άνοδο εννοιών, όπως η γαλάζια οικονομία, η εισβολή αστικών δραστηριοτήτων στη λιμενική γη, η εξειδίκευση της βιομηχανίας (π.χ. ανανεώσιμες πηγές ενέργειας) και της εφοδιαστικής (π.χ. φορτίο έργου έναντι εμπορευματοκιβωτίων) οδηγούν σε νέες επιλογές και στρατηγική εστίαση.

Παράλληλα, η βιωσιμότητα σε ένα λιμάνι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως πλεονεκτικό στρατηγικό εργαλείο για την προσέλκυση επενδυτών και εμπορικών εταιριών. Οι στόχοι που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα θα πρέπει επίσης να αποτελούν προτεραιότητα μεταξύ άλλων στόχων διαχείρισης, όπως το κόστος και η μείωση του κινδύνου (Oh et al., 2018). Ως εκ τούτου, η υιοθέτηση και στρατηγική

ενσωμάτωση της EKE/ESG στην καθημερινή επιχειρησιακή πρακτική είναι υψίστης σημασίας, προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι προκλήσεις και να συμβάλουν οι λιμένες στην επίτευξη των ΣΒΑ.

Στο πλαίσιο ανάπτυξης ανθεκτικών λιμενικών στρατηγικών για το μέλλον, για να αντιμετωπιστεί η αβεβαιότητα και η μεγαλύτερη ανάγκη για ευελιξία, ορισμένοι λιμένες επιδιώκουν ενεργά διάφορες μορφές συνεργασίας που μπορούν να τους ωφελήσουν, από ad-hoc συνεργασίες μεταξύ λιμένων ή μεταξύ λιμένων και εξωτερικών ενδιαφερομένων μερών έως εκτεταμένες συγχωνεύσεις μεταξύ λιμενικών συμπλεγμάτων. Για παράδειγμα η αυξημένη γεωπολιτική, η ενεργειακή μετάβαση και η τεχνολογική πολυπλοκότητα, σε συνδυασμό με προκλήσεις όπως η ενοποίηση στην αγορά της ναυτιλίας και της εφοδιαστικής διευρύνει την περίπτωση της λιμενικής συνεργασίας, είτε για την ανταλλαγή γνώσεων είτε για τη βελτίωση της ανταγωνιστικής τους θέσης. Η συνεργασία αυτή μπορεί να λάβει πολλές μορφές στο πλαίσιο μιας κοινής επιχείρησης, ανάλογα με τη δομή των λιμένων και τον στόχο της συνεργασίας, από ένα απλό μνημόνιο συνεργασίας (π.χ. μια κοινή επένδυση σε υποδομές PCS ή CCS) μέχρι μια πλήρη κοινοπραξία ή συγχώνευση (π.χ. κοινή χρήση των πόρων) μεταξύ λιμένων είτε μεταξύ ενός λιμένα και ενός εξωτερικού ενδιαφερόμενου, όταν επιδιώκεται η αξιοποίηση της εξωτερικής γνώσης ή η μείωση του κινδύνου ορισμένων γεγονότων και επενδύσεων (π.χ. συνεργασίες με πάροχο ψηφιακών υπηρεσιών για την ανάπτυξη τεχνολογικών εφαρμογών, κοινές επενδύσεις σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας κ.λπ.). Οι τεχνολογικές καινοτομίες και η ψηφιοποίηση μπορούν να διευκολύνουν τις συνεργασίες αξιόπιστων εταίρων μεταξύ κρατικών υπηρεσιών και του ιδιωτικού τομέα και την αποτελεσματικότητα των λιμενικών συναλλαγών.

Για να αποτελέσουν οι λιμένες τον κινητήριο μοχλό της μετάβασης προς τη βιώσιμη ενέργεια ή την ψηφιοποίηση σε ολόκληρη τη βιομηχανία, θα πρέπει να προσελκύσουν νέες εταιρίες και να ενισχύσουν το επιχειρηματικό κλίμα για τους σκοπούς της μετάβασης, ως εκ τούτου, οι φορείς διοίκησης των λιμένων θα πρέπει να αναπτύξουν γνώσεις και ικανότητες γύρω από τις τεχνικές και οικονομικές πτυχές των απαιτούμενων επενδύσεων. Θα πρέπει να αναπτύξουν προγράμματα για το ανθρώπινο κεφάλαιο ώστε να είναι σε θέση να εκπαιδεύσουν το εργατικό δυναμικό τους σε αυτές τις νέες απαιτήσεις γνώσεων και ικανοτήτων. Αυτό σημαίνει ότι ενώ στο παρελθόν δινόταν μεγάλη έμφαση στις οικονομίες κλίμακας, σήμερα είναι ορατή και η στροφή στις οικονομίες δεξιοτήτων.

Ένα επίσης χαρακτηριστικό παράδειγμα (επιτυχημένης) εξωτερικής λιμενικής συνεργασίας, είναι η συνέργεια μεταξύ λιμανιού και πόλης και θα αναφερθεί πιο αναλυτικά στη συνέχεια.

Η οικοδόμηση ανθεκτικών λιμενικών στρατηγικών στο μέλλον είναι κρίσιμης σημασίας. Ο αυξανόμενος ρόλος των περιβαλλοντικών και κοινωνικών παραμέτρων διαμορφώνει τη συμπεριφορά και τις στρατηγικές των φορέων που σχετίζονται με το λιμάνι. Αυτό περιλαμβάνει έναν μεγαλύτερο ρόλο που αποδίδεται στον καθορισμό και την επίτευξη στόχων βιωσιμότητας και στην ενσωμάτωση της EKE/ESG στο εταιρικό όραμα και τη στρατηγική. Αναμένεται ότι η βιωσιμότητα θα καταστεί μια πιο σημαντική ανταγωνιστική πρόταση αξίας στο μέλλον, υπό τη μορφή επιδόσεων βιωσιμότητας σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιαστικής.

3.3.4 Αναπτυξιακό – Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan)

Στο γενικό Αναπτυξιακό – Προγραμματικό Σχέδιο (Master Plan) αποτυπώνεται ο στρατηγικός σχεδιασμός του λιμένα μεσομακροπρόθεσμα για ένα χρονικό διάστημα από 15 έως 30 έτη, παρέχοντας μια σαφή άποψη για τον τρόπο με τον οποίο θα αναπτυχθεί ο λιμένας το διάστημα αυτό και τις πιθανές επιπτώσεις στην περιβάλλουσα κοινότητα. Κρίσιμο μέρος της διαδικασίας εκπόνησης ή αναθεώρησης ενός γενικού αναπτυξιακού σχεδίου λιμένα είναι η συμμετοχή δημόσιων αρχών σε διάφορα επίπεδα, πολιτών, ΜΚΟ και βασικών ενδιαφερόμενων φορέων, όπως οι εργαζόμενοι, οι ενοικιαστές και οι χρήστες του λιμένα προκειμένου να εκφράσουν τις ανησυχίες και τις προσδοκίες τους (Schipper et al., 2017). Το Master Plan είναι ένα δημόσιο έγγραφο που συνήθως είναι διαθέσιμο στους δικτυακούς τόπους των λιμένων, το οποίο όχι μόνο παρέχει διαφάνεια ως προς τις αναπτυξιακές επιλογές προς την τοπική κοινότητα και προς κάθε ενδιαφερόμενο, αλλά προσδίδει και αξιοπιστία στο φορέα διαχείρισης λιμένα κατά την αναζήτηση δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων.

Τυχόν παράλειψη της συνεκτίμησης του εξωτερικού κόστους των λιμενικών εργασιών και των λιμενικών εξελίξεων μπορεί να έχει δραματικές συνέπειες για το λιμάνι, καθώς οι εργασίες διακόπτονται με καθυστερήσεις που σε ορισμένες περιπτώσεις διαρκούν χρόνια. Κάθε παράβλεψη των εξωτερικών επιπτώσεων της ανάπτυξης λιμενικών υποδομών μπορεί να καθυστερήσει σημαντικά τα λιμενικά έργα με σημαντικές υπερβάσεις του κόστους, ή ακόμη και να οδηγήσει σε εγκατάλειψη του έργου – που τελικά να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα του λιμανιού (Huybrechts et al., 2002). Αυτό έχει καταστήσει σαφές την ανάγκη προσεκτικής διαχείρισης των σχέσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη (Dooms & Verbeke, 2007) προκειμένου να διασφαλισθεί ότι τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά ζητήματα αντιμετωπίζονται και, όταν είναι απαραίτητο, εφαρμόζονται μέτρα αντιστάθμισης.

Το σημερινό απαιτητικό περιβάλλον και το ταχέως μεταβαλλόμενο πλαίσιο καθιστούν όλο και πιο δύσκολο για τους λιμένες να σχεδιάζουν τα επόμενα χρόνια. Αυτό αντικατοπτρίζεται ήδη στα Master Plan των λιμένων τα οποία αφενός δεν μπορούν να γίνουν χωρίς τη συμμετοχή όλων των φορέων του οικοσυστήματος, αφετέρου, έχουν μικρότερη διάρκεια ισχύος από ό,τι στο παρελθόν. Τα παραδοσιακά εργαλεία, όπως ο γενικός προγραμματικός σχεδιασμός, δεν επαρκούν για την αντιμετώπιση του ταχέως μεταβαλλόμενου περιβάλλοντος, δημιουργώντας μεγάλο κίνδυνο εγκλωβισμού.

Ενώ η αυξανόμενη αστικοποίηση και η σχετική επέκταση των πόλεων έχει αυξήσει την πίεση στη λιμενική γη, η χωρική και λειτουργική ανάπτυξη των λιμένων οδηγεί στη δημιουργία λιμένων μεγαλύτερης έντασης κεφαλαίου που βασίζονται σε λιγότερη εργασία και καταναλώνουν περισσότερη γη. Προκειμένου να διευκολυνθούν οι νεοεισερχόμενοι στο λιμενικό οικοσύστημα (γαλάζια οικονομία, παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, η δυνατότητα ανακύκλωσης και η μετάβαση σε κυκλικές βιομηχανίες), οι λιμένες θα πρέπει να επιτρέψουν τη διαθεσιμότητα του ήδη περιορισμένου χώρου. Άλλες τάσεις, όπως η επανατοποθέτηση, η αυξημένη ανάγκη για ανθεκτικές υποδομές, η περιβαλλοντική αποζημίωση και η μικτή αστική χρήση που καταλαμβάνει παλαιότερες λιμενικές περιοχές, ενισχύουν αυτή τη στενότητα γης. Αυτό ασκεί αυξημένη πίεση στην τρέχουσα (προστιθέμενη) αξία που παράγεται από τις ήδη υπάρχουσες λιμενικές δραστηριότητες. Ορισμένα λιμάνια το εκμεταλλεύονται προς όφελός τους, επανεξετάζοντας υφιστάμενες και νέες λιμενικές περιοχές για τη βελτιστοποίηση του χώρου και της βιώσιμης δυναμικής εντός του λιμένα. Λόγω της αυξανόμενης πίεσης στη χρήση της γης (ανάπτυξη των πόλεων, γαλάζια οικονομία, κ.λπ.) και των πόρων γίνεται όλο και πιο δύσκολο να επωφεληθεί ολόκληρο το λιμενικό οικοσύστημα.

Παράλληλα, η μακροπρόθεσμη, σταθερή φύση των υποδομών σημαίνει ότι αυτό που κατασκευάζουμε τώρα θα αποφασίσει πώς τα δίκτυα ενέργειας, μεταφορών και ψηφιακών υποδομών μας, μεταξύ άλλων τομέων, θα διαμορφώσουν το μέλλον μας πολύ πέρα από τους τρέχοντες στόχους βιωσιμότητας έως το 2030 ή ακόμα και το 2050. Το κράτος είναι υπεύθυνο για την ανάπτυξη και την εφαρμογή στρατηγικών υποδομής που ευθυγραμμίζονται με τους εθνικούς και διεθνείς στόχους βιωσιμότητας. Μια στρατηγική βιώσιμης υποδομής απαιτεί την κατανόηση του τρόπου με τον οποίο διαφορετικά έργα μπορούν να συνεργαστούν για να δημιουργήσουν θετικά (ή αρνητικά) αποτελέσματα βιωσιμότητας. Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής θα πρέπει να σκέφτονται ολιστικά τα συστήματα υποδομής και όχι μεμονωμένα, περιλαμβάνοντας ένα μακροπρόθεσμο πλαίσιο πολιτικής, έως το 2050, για μείωση των εκπομπών άνθρακα. Οι υποδομές είναι η μόνη κατηγορία περιουσιακών στοιχείων που διαθέτει ειδικό ΣΒΑ – ΣΒΑ 9ο οποίος μάλιστα δεν ευθυγραμμίζεται ρητά με τη Συμφωνία του Παρισιού και θα μπορούσε να έχει αντίκτυπο στους υπόλοιπους ΣΒΑ. Για το σκοπό αυτό συγκεκριμένες μετρήσεις δεικτών βιωσιμότητας κατά τη διάρκεια ζωής της υποδομής είναι σημαντικό στοιχείο για τον υπολογισμό του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του λιμένα.

Επίσης, η διαχείριση της ανθεκτικότητας, η εξασφάλιση της βιωσιμότητας των υποδομών και ο σχεδιασμός για την επιχειρησιακή συνέχεια σε περιπτώσεις κρίσεων και διαταραχών είναι απαραίτητος για κρίσιμες υποδομές όπως τα λιμάνια. Η ανθεκτικότητα δοκιμάζει τη χωρητικότητα των λιμένων με τρεις διαφορετικούς τρόπους:

- την ικανότητα απορρόφησης και αντοχής σε ορισμένες διαταραχές (π.χ. καταιγίδες) χρησιμοποιώντας την υπάρχουσα υποδομή και υπηρεσίες, διατηρώντας παράλληλα τις ίδιες επίπεδο εξυπηρέτησης. Αυτό συνεπάγεται χαρακτηριστικά,
- την ικανότητα αποκατάστασης και ανάκαμψης από μια συγκεκριμένη διαταραχή σε κανονική λειτουργία σύμφωνα με την ικανότητά του,
- την ικανότητα προσαρμογής αλλάζοντας τις λειτουργίες του, όπως αλλάζοντας το χρονοδιάγραμμα και τις ροές εργασίας του, είτε ως πρόβλεψη ή ως αντίδραση για τον μετριασμό διαταραχών.

Στο μέλλον, θα υπάρξουν προκλήσεις που πρέπει να ξεπεραστούν για να διασφαλιστεί ότι η ευελιξία και η ικανότητα προσαρμογής της λιμενικής βιομηχανίας δεν θα παρεμποδίζεται, δεδομένου ότι οι δημόσιοι κανόνες για τους διαγωνισμούς, τις άδειες και τους μηχανισμούς χρηματοδότησης συνεπάγονται συχνά μεγάλους χρόνους για τις επενδύσεις στους λιμένες. Σε αυτή τη βάση, απαιτείται ευελιξία των διαχειριστών των λιμένων (αλλαγή κατεύθυνσης όταν χρειάζεται, προσαρμογή, διαφοροποίηση) χρειάζεται όμως και διευκόλυνση από το νομοθετικό και κυβερνητικό περιβάλλον, ώστε να διασφαλίζεται η ευελιξία στις διαδικασίες και τον προγραμματισμό προκειμένου να λειτουργούν ως ανθεκτικές στρατηγικές υποδομές. Τέλος, ένα λιμάνι μπορεί να βασίζεται στην επικοινωνία για την ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με την αλλαγές που εφαρμόζονται για να τους επιτρέψει να προσαρμόσουν τις δικές τους λειτουργίες

3.3.5 Λιμενικές επενδύσεις - χρηματοδότηση

Σε επίπεδο λιμενικών επενδύσεων, η χρηματοδότηση των λιμενικών αναπτυξιακών έργων γίνεται από τον ιδιωτικό και το δημόσιο τομέα. Τα λιμάνια συχνά επωφελούνται από δημόσιους πόρους και οι λιμενικές επενδύσεις συχνά μεταφέρουν το εξωτερικό κόστος στις τοπικές κοινότητες (MUSSO et al., 2001), ειδικά όταν τα αναπτυξιακά έργα χρηματοδοτούνται από ιδιώτες, οι κατάλληλες στρατηγικές διαχείρισης κινδύνων αποτελούν αναγκαιότητα προκειμένου να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα του έργου (Meersman, 2005).

Το επενδυτικό κενό σε υποδομές πληροφορικής και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας παραμένει πρόκληση τόσο για τα μεγαλύτερα όσο και για τα μικρότερα λιμάνια. Ιδιαίτερα δεδομένου ότι η συχνότητα των επενδύσεων και η συχνότητα της απαιτούμενης συντήρησης της ΤΠ είναι σχετικά υψηλή (5 έτη έναντι 20 ετών για τις παραδοσιακές λιμενικές υποδομές). Λόγω του υψηλού κόστους που συνεπάγεται η ανάπτυξη και εφαρμογή ψηφιακών πλατφορμών μεγάλης κλίμακας, τα πραγματικά "έξυπνα λιμάνια", που χρησιμοποιούν το μέγιστο των καινοτόμων εργαλείων, θα παραμείνουν πιθανώς περιορισμένα στα μεγαλύτερα λιμάνια. Το ίδιο χάσμα υπάρχει και για τις ανανεώσιμες υποδομές, όπου η απόδοση της επένδυσης για τη λιμενική αρχή είναι χαμηλότερη, πιο αργή και πιο αβέβαιη, ενώ το όφελος για την ευρύτερη κοινωνία είναι μεγαλύτερο από ότι με τις παραδοσιακές λιμενικές υποδομές. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η παρουσία φορέων του ιδιωτικού τομέα έχει ισχυρή επίδραση στο δυναμικό βιώσιμης μετάβασης ενός λιμένα. Τα λιμάνια μπορούν να προσελκύσουν και να προωθήσουν ενεργά πράσινες και ψηφιακές δραστηριότητες, υπό την προϋπόθεση ότι ο ιδιωτικός τομέας θα αναλάβει το μερίδιο που του αναλογεί.

Οι βιώσιμες επενδύσεις είναι πλέον απαίτηση και η δημοσιοποίηση εταιρικών πληροφοριών ESG αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό εργαλείο για τις επιχειρήσεις, είτε παρέχοντας τη δυνατότητα της έγκαιρης εκτίμησης των επιδόσεων τους και την αποφυγή ρίσκου, είτε διευκολύνοντας την πρόσβασή τους σε κεφάλαια και χρηματοδότηση και τις κάνει πιο ανταγωνιστικές.

Το PRI ορίζει την ενσωμάτωση των ESG ως «τη ρητή και συστηματική συμπερίληψη θεμάτων ESG στην ανάλυση επενδύσεων και στις επενδυτικές αποφάσεις». Με άλλα λόγια, η ενοποίηση ESG είναι η ανάλυση όλων των ουσιωδών παραγόντων στην επενδυτική ανάλυση και τις επενδυτικές αποφάσεις, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών, κοινωνικών και διακυβέρνησης (ESG). Βασικό στοιχείο της ενσωμάτωσης ESG είναι η μείωση του κινδύνου ή/και η δημιουργία αποδόσεων. Η διαφάνεια στους δείκτες ESG καθιστά τις επιχειρήσεις πιο ελκυστικές στους επενδυτές. Πολλοί επενδυτές έχουν στραφεί στα δεδομένα ESG ως έναν άλλο τρόπο εντοπισμού και προσπάθειας αποφυγής κινδύνου σε μια μεμονωμένη εταιρία ή τομέα ή για να αναζητήσουν επενδυτικές ευκαιρίες. Το PRI συνιστά στις αρχές να ευθυγραμμίσουν τις δαπάνες υποδομής με την ανάπτυξη έργων υποδομής που ευθυγραμμίζονται με βασικούς παγκόσμιους στόχους βιωσιμότητας, όπως οι ΣΒΑ και η Συμφωνία του Παρισιού.

Εκτεταμένη χρηματοδότηση θα χρειαστεί επίσης για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, η οποία θα ωθήσει τα λιμάνια να κατασκευάσουν διαφορετικές και ισχυρότερες υποδομές και υπερκατασκευές που μπορούν να αποτρέψουν και να μετριάσουν τις επιπτώσεις των ισχυρών ανέμων, των πλημμυρών και της ακραίας ζέστης. Όπως ήδη αναφέρθηκε, η κλιματική αλλαγή προκαλεί αυξημένες επενδυτικές ανάγκες για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας των υποδομών και το

μετριασμό των επιπτώσεων στους λιμένες. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι υποθέτοντας άνοδο της στάθμης της θάλασσας κατά μισό μέτρο έως το 2050, οι Lenton et al. (2009) εκτίμησαν ότι η αξία των εκτεθειμένων περιουσιακών στοιχείων σε 136 λιμενικές μεγαλουπόλεις μπορεί να ανέλθει σε 28 τρισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ.

Η επένδυση στην ανθεκτικότητα στην κλιματική αλλαγή έχει νόημα από οικονομική άποψη. Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, τα συνολικά καθαρά οφέλη από την επένδυση σε ανθεκτικές υποδομές στις αναπτυσσόμενες χώρες θα μπορούσαν να ανέλθουν σε 4,2 τρισεκατομμύρια δολάρια κατά τη διάρκεια ζωής των νέων υποδομών – επιφέροντας ένα όφελος 4 δολαρίων για κάθε δολάριο που επενδύεται στην ανθεκτικότητα.

Οι λιμένες αναμένεται να ενισχύσουν τις ικανότητες τους στον σχεδιασμό της ανθεκτικότητας και της προσαρμοστικής τους ικανότητας, για την αντιμετώπιση των οικονομικών κλυδωνισμών και τάσεων, καθώς και των προκλήσεων που επιβάλλει η κλιματική αλλαγή. Στο πλαίσιο αυτό, προκρίνονται οι «βιώσιμες επενδύσεις» (EU, 2020) και η αξιολόγηση των λιμενικών επενδύσεων με (πιθανώς σύνθετους) δείκτες βιωσιμότητας, ενσωματώνοντας πτυχές της λιμενικής πολιτικής και διαχείρισης, που περιλαμβάνουν την εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης και μέτρων εταιρικής κοινωνικής ευθύνης σε μια ολοκληρωμένη διεπιστημονική προσέγγιση.

3.3.6 Διαχείριση σχέσεων και επίλυση συγκρούσεων συμφερόντων στα λιμάνια

Τα μεγάλα λιμάνια έχουν παραμελήσει εδώ και δεκαετίες τις σχέσεις με την πόλη, ακολουθώντας μια εμπορική ή/και βιομηχανική λογική (Van Hooydonk, 2007). Οι χώροι γύρω από το λιμάνι, ακόμη και αν δεν βρίσκονται άμεσα υπό τον έλεγχο του φορέα διαχείρισης λιμένα, αποκτούν κρίσιμη αξία επειδή αντιπροσωπεύουν έναν σπάνιο πόρο, ο οποίος μπορεί δυνητικά να υποστηρίξει τις λιμενικές λειτουργίες. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, μπορεί εύκολα να προκύψει σύγκρουση όταν υπάρχει ανάγκη σχεδιασμού νέων υποδομών, αποθήκες και κέντρα διανομής, σιδηροδρομικές συνδέσεις κ.λπ. Κάθε έργο που σχετίζεται με τον λιμένα έχει σχετικές επιπτώσεις στην περιοχή και αποτελεί δυνητική αιτία σύγκρουσης, η επίλυση της οποίας δεν είναι συνήθως εύκολη, λόγω του σημαντικού αριθμού των εμπλεκόμενων οργάνων λήψης αποφάσεων. Οι μακροπρόθεσμες επιλογές σχεδιασμού βαρύνουν επίσης, σε μεγάλο βαθμό τις αντικρουόμενες σχέσεις μεταξύ του λιμένα και της επικράτειας του λόγω των περιβαλλοντικών ή και των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων στο πλαίσιο ανανέωσης του εργασιακού καθεστώτος των λιμένων, που συνδέονται με τη λιμενική ανάπτυξη, δεδομένου ότι οι πολίτες είναι περισσότερο ευαισθητοποιημένοι και πλέον λιγότερο ανεκτικοί σε θέματα περιβάλλοντος, εργασιακών παροχών και ποιότητας ζωής.

Σήμερα, τα λιμάνια βρίσκονται στη θέση να εξισορροπήσουν την εμπορική και οικονομική ανάπτυξη από τη μία πλευρά και τη μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων από την άλλη. Να διαφυλάξουν τα εμπορικά και οικονομικά συμφέροντα του λιμένα, αλλά, δεδομένου του (συνήθως) δημόσιου-ιδιωτικού χαρακτήρα, να προστατέψουν τα συμφέροντα του κοινού και των τοπικών λιμενικών κοινοτήτων, από τις οποίες εξαρτάται, ο οργανισμός τους. Υπό αυτή η διαχείριση των ενδιαφερομένων μερών μπορεί να θεωρηθεί ως ένα από τα κύρια καθήκοντα των φορέων διαχείρισης των λιμένων. Ιδιαίτερα, με τη μεταρρύθμιση που πραγματοποιήθηκε σε διάφορες χώρες, στη προσπάθεια να βρεθεί ένα νέο (και ιδιαίτερα δυναμικό) σημείο ισορροπίας στις πολύπλοκες και

αντικρουόμενες σχέσεις μεταξύ ιδιωτικής και δημόσιας σφαίρας, περισσότερο από ποτέ τα λιμάνια, αποτελούν "πεδίο" για δημόσια και ιδιωτικά συμφέροντα που είναι αλληλένδετα και ενίοτε συγκρουόμενα (Brooks& Pallis, 2008).

Κατά την ευρεία άποψη, τα ενδιαφερόμενα μέρη περιγράφονται ως κάθε άτομο ή ομάδα που ενδιαφέρεται ή επηρεάζεται από το έργο. Η στενή άποψη αναγνωρίζει μόνο τους ενδιαφερόμενους φορείς των οποίων η σχέση είναι κατά κύριο λόγο οικονομικής/συμβατικής. Ο De Langen (2006) παρουσίασε μια τυπολογία συγκρούσεων μεταξύ των διαφόρων δημόσιων φορέων και ιδιωτικών οργανισμών στους λιμένες, η οποία διακρίνει 8 ενδιαφερόμενα μέρη και 5 συγκρούσεις συμφερόντων που αντιτάσσουν την ανάπτυξη του λιμανιού στις προκλήσεις, όπως περιγράφεται στον ακόλουθο πίνακα.

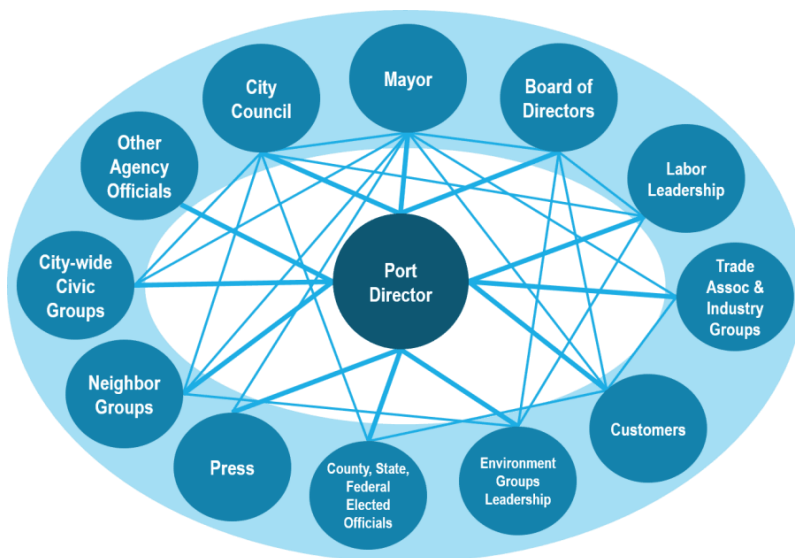
Πίνακας 3.1 Τυπολογία συγκρούσεων μεταξύ δημόσιων – ιδιωτικών συμφερόντων του λιμένες

Ενδιαφερόμενα μέρη:	Συγκρούσεις – Προκλήσεις για:
1. Επιχειρήσεις μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των διαχειριστών τερματικών σταθμών)	1. Την προστασία του περιβάλλοντος
2. Εργαζόμενοι στα λιμάνια	2. Την αστική ανάπτυξη
3. Τοπικές μεταποιητικές βιομηχανίες που σχετίζονται με τα λιμάνια	3. Την απασχόληση και τις συνθήκες εργασίας
4. Τελικοί χρήστες των λιμένων	4. Τη γειτονιά του λιμανιού (ποιότητα ζωής)
5. Τοπικές περιβαλλοντικές ομάδες	5. Την παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη
6. Κάτοικοι της περιοχής	
7. Τοπικές και περιφερειακές κυβερνήσεις	
8. Η εθνική κυβέρνηση	

Πηγή: De Langen (2006)

Ο De Langen (2006) διατύπωσε την υπόθεση ότι η ύπαρξη θεσμοθετημένων διαδικασιών επίλυσης συγκρούσεων συμβάλλει στη γρήγορη και καλή επίλυση και δρα άμεσα στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων. Η θεσμοθέτηση των συγκρούσεων σημαίνει ότι πρέπει να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα και η ελκυστικότητα των λιμένων. Η διαχείριση των σχέσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη αποσκοπεί στην εξισορρόπηση διαφόρων ομάδων και στη δέουσα λήψη δεόντως υπόψη των δικαιωμάτων τους.

Η κατανόηση των ομάδων ή των ατόμων που αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους, που αντιπροσωπεύονται, ενδεικτικά στο ακόλουθο σχήμα, από τις γραμμές μεταξύ των ομάδων. Ο εντοπισμός αυτών των γνωστών ή υποτιθέμενων σχέσεων μπορεί να αποσαφηνίσει την επιρροή των διαφόρων εμπλεκόμενων μερών – μια διαδικασία παρόμοια με την ανάδειξη των ενδιαφερομένων μερών στο πλαίσιο της ΕΚΕ.

Εικόνα 3.1 Σχέσεις ισχύος στο πλαίσιο διοίκησης ενός λιμένα εθνικής σημασίας

Πηγή: Knatz (2020)

Τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη μπορεί κάλλιστα να έχουν διαφορετικές απόψεις και συμφέροντα για συγκεκριμένα θέματα, τα οποία μπορεί να μην είναι συνεπή. Είναι σημαντικό για τους λιμένες και τα διοικητικά τους συμβούλια να συνεργάζονται με τους ενδιαφερόμενους φορείς τους, ώστε να εξετάζουν τις απόψεις αυτές και να τις αντικατοπτρίζουν, κατά περίπτωση, στη διακυβέρνηση και τη λειτουργία του λιμένα. Πολλοί φορείς διαχείρισης λιμένων το κάνουν αυτό αποτελεσματικά με καλά αναπτυγμένες δραστηριότητες και λειτουργίες δέσμευσης των ενδιαφερομένων μερών που περιλαμβάνονται στα προγράμματα ΕΚΕ τους.

3.3.7 Σχέση λιμένα - πόλης

Τα λιμάνια και οι γειτονικές τους πόλεις έχουν ισχυρές σχέσεις αλληλεξάρτησης. Μια πόλη παρέχει στα λιμάνια μυαλά, εξειδικευμένους ανθρώπους και πρόσβαση σε πανεπιστήμια. Επίσης, μια πόλη παρέχει στο λιμάνι πολλαπλές ευκαιρίες συνεργασίας, ζήτηση για εμπορεύματα και προμήθεια πρώτων υλών, όπως υλικά ανακύκλωσης.

Από την άλλη πλευρά, ένα λιμάνι παρέχει πολυάριθμα οφέλη για την πόλη, ξεκινώντας από την απασχόληση και την παραγωγή προστιθέμενης αξίας (πλούτου) την διάθεση (καθαρής) ηλεκτρικής ενέργειας και την παροχή πολυάριθμων αγαθών από παγκόσμιες πηγές. Επιπλέον, η παρουσία ενός λιμανιού υποδηλώνει συχνά ισχυρές βελτιώσεις στις υποδομές που σχετίζονται με τη συνδεσιμότητα των μέσων μεταφοράς και τη συνέργεια μεταξύ της λιμενικής ζώνης και της αστικής κινητικότητας. Σε έναν ολοένα πιο ψηφιακό και πράσινο λιμάνι και άλλα πρόσθετα άμεσα οφέλη θα μπορούσαν να προκύψουν στην πόλη.

Οι μελλοντικές εξελίξεις, όπως η χωρική στενότητα για τις ανάγκες της εφοδιαστικής, η ενεργειακή μετάβαση, ο αντίκτυπος της κλιματικής αλλαγής και οι ανάγκες των επόμενων γενεών καταναλωτών

θα έχουν απρόβλεπτο αντίκτυπο στον τρόπο ανάπτυξης των λιμένων. Είναι προφανές ότι οι άνθρωποι παίζουν μεγάλο ρόλο στις κινητήριες δυνάμεις της αλλαγής προς το μέλλον. Η μελλοντική ευημερία των λιμένων μπορεί να διασφαλιστεί μόνο όταν αναπτύσσεται ισότιμα η κοινωνική ευημερία και καινοτομία.

Όμως, η σχέση μεταξύ λιμανιών και πόλεων με την πάροδο του χρόνου έχει γίνει πιο πολύπλοκη. Οι τεχνολογικές αλλαγές, η αύξηση του μεγέθους των πλοίων, η ανάπτυξη των μεγάλων λιμένων και οι αλλαγές στις αλιευτικές μεθόδους συνέβαλαν στην παρακμή των ιστορικών λιμενικών περιοχών. Η "σύνδεση" λιμένα – κοινότητας και ενδιαφερόμενων μερών έχει επίσης υποβαθμιστεί με την πάροδο του χρόνου. Η αστική ανάπτυξη παρωχημένων παραλιακών μετώπων σε κάθε περίπτωση δεν απέτρεψε την περαιτέρω κατάρρευση των σχέσεων πόλης-λιμένα. Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής συχνά παραβλέπουν τα πολυάριθμα μη κοινωνικοοικονομικά πλεονεκτήματα των λιμένων ή τείνουν να αγνοούν τις ήπιες αξίες των λιμένων, ως τοπία ιδιαίτερης αισθητικής, ως χώροι ακίνητης κληρονομιάς, ως μοναδικά ανθρωπογενή τοπία, ως τουριστικά αξιοθέατα και θέρετρα αναψυχής.

Οι αλλαγές στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και την εκμετάλλευση των λιμενικών περιοχών, έχουν ωθήσει σταδιακά στον περιορισμό της αντίληψης των λιμένων και των λιμενικών υπηρεσιών ως δημόσιων αγαθών. Οι κοινότητες που βρίσκονται κοντά δεν γνωρίζουν ή δεν κατανοούν πάντα το ρόλο και τη λειτουργία των λιμένων και των αλυσίδων αξίας. Αυτό δεν ήταν τόσο σημαντικό όταν τα λιμάνια ήταν αμιγώς δημοτικές υπηρεσίες, σήμερα όμως είναι, λόγω της αυξανόμενης διοικητικής τους ανεξαρτησίας. Συχνά μάλιστα, τα εθνικά και περιφερειακά συμφέροντα, έρχονται σε αντίθεση με εκείνα των λιμενικών πόλεων.

Η σημερινή κοινωνία έχει για τα λιμάνια αρνητική εικόνα, κυρίως λόγω των περιβαλλοντικών πιέσεων και των κινδύνων ρύπανσης που προκαλούν, της εκμετάλλευσης με βάση μόνο το κέρδος εκ μέρους των διαχειριστών τους, της αμφίβολης φήμης της ναυτιλιακής βιομηχανίας, του αυστηρά χρηστικού σχεδιασμού των λιμενικών εγκαταστάσεων και της απομόνωσης των λιμενικών περιοχών, που ενισχύθηκε περαιτέρω από την επιβολή ενισχυμένων μέτρων ασφαλείας μετά την 11η Σεπτεμβρίου 2001. Την ίδια στιγμή, για πολλές αρχές λιμένων η αποδοχή της συνύπαρξης και η υιοθέτηση του διαλόγου με τις πόλεις και τις τοπικές κοινότητες αποτελεί ακόμη μια δύσκολη διαδικασία εκμάθησης, δεδομένου ότι συχνά επικρατεί η αντίληψη μιας παραδοσιακής τεχνικοοικονομικής λογικής, σύμφωνα με την οποία πρόκειται για μια διαδικασία που αποσπά το φορέα από την άσκηση των κύριων καθηκόντων του.

Τα ευρωπαϊκά λιμάνια είτε βρίσκονται δίπλα σε μεγάλα αστικά κέντρα είτε σε μικρότερες κοινότητες, τείνουν να θεωρούνται από τον τοπικό πληθυσμό ως εκπρόσωποι του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα, με τους πολίτες να παρακολουθούν στενά τις δραστηριότητές τους (ESPO, 2016). Αυτό σημαίνει ότι οι λιμένες πρέπει να αντιμετωπίζουν τις γενικές ανησυχίες των πολιτών και να διασφαλίζουν ότι ο λιμένας θεωρείται θετική δύναμη στην τοπική κοινωνία. Οι κοινότητες αυτές συχνά δέχονται και αντιλαμβάνονται αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις από τα λιμάνια, αλλά δεν γνωρίζουν τα οφέλη των κρίσιμων υποδομών για την εθνική και περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη.

Με την κοινωνική αποδοχή των λιμενικών δραστηριοτήτων να είναι χαμηλή αποτελεί σημαντική πρόκληση για κάθε νέα λιμενική ανάπτυξη και λειτουργία. Η μεταμοντέρνα κοινωνία δεν παρέχει

πλέον αυτόματη υποστήριξη στην ανάπτυξη των λιμανιών, ούτε εκτιμά τη ζωτική συμβολή των λιμανιών στο εμπόριο και την ευημερία. Οι ανάγκες επέκτασης ενός λιμένα επηρεάζονται από οικολογικές ανησυχίες, πίεση αστικής ανάπτυξης και ατομικιστικές στάσεις NIMBY (Not In My Back Yard). Αυτές οι τάσεις που σχετίζονται με την αγορά και την κοινωνία είναι συνυφασμένες, και σε πολλές περιπτώσεις, ενισχύονται ή ελέγχονται, μέσω της δημόσιας πολιτικής σε εθνικό ή ευρωπαϊκό επίπεδο. Αυτές οι τάσεις έχουν δημιουργήσει ένα εξαιρετικά αβέβαιο και πολύπλοκο περιβάλλον για τα λιμάνια και άλλαξαν θεμελιωδώς την έννοιά τους.

Ιδιαίτερα σήμερα, η αυξανόμενη πολυπλοκότητα των λιμενικών δραστηριοτήτων που οδηγεί σε διαφοροποίηση και εντατικοποίηση των χρήσεων γης, κάνει πιο επιτακτική την ανάγκη να βρεθούν νέες συνέργειες μεταξύ λιμένα και πόλης. Αυτό αντικατοπτρίζεται στο ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει το λιμάνι του μέλλοντος στη διευκόλυνση των βιώσιμων μεταφορών, είτε μέσω της εδραίωσης των ευρωπαϊκών δικτύων πορθμείων είτε μέσω της προώθησης του βιώσιμου τουρισμού (κρουαζιέρας). Είναι η αύξηση της αντίληψης της βιωσιμότητας στην κοινότητα που θα ωθήσει τα λιμάνια να αναζητήσουν νέους τρόπους για να παραμείνουν σημαντικά για την κοινότητα, όπως για παράδειγμα, μέσω της ανάδειξής τους σε μοχλό καινοτομίας ή βιωσιμότητας, δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση στην υπεύθυνη προμήθεια και ανακύκλωση, βελτιώνοντας το μέγεθος και το είδος των υπηρεσιών τους (π.χ. οι πράσινες ακτοπλοϊκές μεταφορές ή η ναυτιλία μικρών αποστάσεων).

Επιπλέον, το λιμάνι ως πεδίο για καινοτόμες δράσεις και νέες δεξιότητες αλλά και τη συνεχιζόμενη ψηφιοποίηση, μπορεί να καλύψει την ανάγκη για άτομα με προφίλ υψηλής κατάρτισης από ένα αστικό περιβάλλον, δημιουργώντας απασχόληση και προστιθέμενη αξία που αντικατοπτρίζει και την ποικιλομορφία της πόλης. Υπό αυτό το πρίσμα, αναμένεται στο μέλλον η ενσωμάτωση των λιμενικών πόλεων να αυξηθεί και η σχέση λιμένων - πόλεων θα μπορούσε να εξεταστεί από μια νέα προοπτική.

Η θεώρηση των λιμένων ως μέρους μόνο του προβλήματος δεν είναι εποικοδομητική. Αντιθέτως, αποτελούν ουσιαστικό μέρος της λύσης στις αυξανόμενες περιβαλλοντικές και κοινωνικές προκλήσεις. Οποιαδήποτε πιθανή διάβρωση της δημόσιας στήριξης για τις δραστηριότητες των λιμένων θα πρέπει να αποτελεί βασικό μέλημα για τους φορείς διαχείρισης των λιμένων. Η ισορροπημένη διαχείριση των σχέσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, τα προγράμματα ΕΚΕ και οι αποτελεσματικές αλληλεπιδράσεις πόλης-λιμένα αναμένεται να διαδραματίσουν ολόένα και σημαντικότερο ρόλο στις αποφάσεις σχετικά με το μέλλον των λιμενικών αποτυπωμάτων και του σχετικού συνδυασμού λιμενικών λειτουργιών.

Η κοινωνική ενσωμάτωση των λιμένων είναι πλέον ένα ουσιαστικό μέρος της λιμενικής διακυβέρνησης, ανεξάρτητα από τη μορφή ιδιοκτησίας ή οργανωτικής δομής, που αφορά δράσεις των λιμένων, οι οποίες αποσκοπούν στη βελτιστοποίηση των σχέσεων μεταξύ του λιμένα και του κοινωνικού του περιβάλλοντος. Η κοινωνική ενσωμάτωση αποτελεί καθήκον των φορέων διαχείρισης των λιμένων και επικεντρώνεται στον ανθρώπινο παράγοντα στους λιμένες, δηλαδή στους (μελλοντικούς) εργαζόμενους, στους ανθρώπους που ζουν στο λιμάνι και γύρω από αυτό και το ευρύ κοινό. Η κοινωνική ενσωμάτωση των λιμένων μπορεί να θεωρηθεί ως αναπόσπαστο μέρος της ΕΚΕ των φορέων διαχείρισης των λιμένων.

Ένας σημαντικός παράγοντας για τη συνεργασία και την ενσωμάτωση των λιμενικών πόλεων είναι η διαφάνεια. Η διαφάνεια ως προς τις εξωτερικές επιδράσεις και τις επιπτώσεις (θετικές και αρνητικές) των λιμενικών δραστηριοτήτων με στοιχεία και η ανταλλαγή δεδομένων και γνώσεων, θα αυξήσει τη δέσμευση των τοπικών κοινοτήτων (συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων) και όλων των ενδιαφερόμενων φορέων.

Είναι επίσης σημαντικό, η επικοινωνία των λιμένων να μην είναι μόνο αμυντική και αντιδραστική με την κοινότητα αλλά με ενεργό τρόπο να εξηγείται ο ρόλος τους και, ειδικότερα, η συμβολή τους στην αντιμετώπιση των σημερινών περιβαλλοντικών προκλήσεων. Η επικοινωνία σχετικά με τα οφέλη που προσφέρει το λιμάνι - και το λιμενικό οικοσύστημα - στον περίγυρό του, αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία. Οι φορείς διαχείρισης των λιμένων αντιμετωπίζουν ενεργά αυτή την πρόκληση, μέσω πολυάριθμων προγραμμάτων προσέγγισης της κοινότητας και αύξησης της διαφάνειας μέσω πληροφόρησης, δημοσιοποίησης στοιχείων και εκθέσεων βιωσιμότητας.

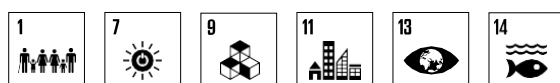
3.3.7.1 Βιώσιμες πόλεις - λιμάνια

Το θέμα της βιωσιμότητας βρίσκεται ψηλά στην ημερήσια διάταξη για τη διαμόρφωση των μελλοντικών σχέσεων μεταξύ πόλεων και λιμένων. Το 2018, η Διεθνής Ένωση Πόλεων και Λιμένων (AIVP – Association Internationale des Villes et Ports) άρχισε να αναπτύσσει ένα θεματολόγιο για το 2030 με 10 στόχους που πρέπει να επιτευχθούν, έως το 2030. Αυτοί οι 10 στόχοι επικεντρώνονται ειδικά στις σχέσεις λιμένα-πόλης και είναι ευθυγραμμισμένοι με τους 17 οικουμενικούς στόχους βιώσιμης ανάπτυξης. Το θεματολόγιο AIVP 2030 προσαρμόζει τους ΣΒΑ της παγκόσμιας διακυβέρνησης στο πλαίσιο των λιμενικών πόλεων, βοηθώντας τους φορείς διαχείρισης λιμένων και πόλεων να προετοιμάσουν έργα και σχέδια που συμβάλλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη και στις σχέσεις λιμένα - πόλης.

Στη συνέχεια παρατίθεται η Ατζέντα 2030 της AIVP για βιώσιμες πόλεις-λιμάνια:

01 - Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή

Προετοιμασία των λιμένων των πόλεων για τις συνέπειες της κλιματικής αλλαγής

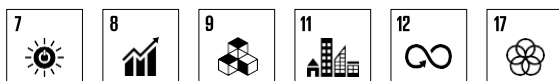


- Συμπερίληψη κοινών μέτρων για την πρόληψη της πλημμύρας και της κατάκλυσης του λιμένα και των υποδομών σύνδεσης στα έγγραφα στρατηγικού σχεδιασμού και μέσω κατάλληλης πολιτικής διαχείρισης γης.
- Προώθηση της επαναφύτευσης των όχθων των ποταμών και των ακτών για την επιβράδυνση της διάβρωσης και των επιπτώσεων των ακραίων καιρικών φαινομένων.
- Εισαγωγή ενός συστήματος έγκαιρης προειδοποίησης για τη μείωση των ανθρωπίνων και οικονομικών συνεπειών των έκτακτων κλιματικών φαινομένων.
- Λαμβάνοντας υπόψη άλλες κλιματικές αλλαγές, όπως οι συνέπειες της ξηρασίας και των υψηλών θερμοκρασιών, στα λιμενικά συστήματα, τις αλυσίδες εφοδιασμού και την εργασία.

- Να καταστεί η ανθεκτικότητα και η ουδετερότητα ως προτεραιότητα στο σχεδιασμό και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων του CityPort με τη χρήση των πιο πρόσφατων τεχνολογιών για τη μείωση των εκπομπών και τη δέσμευση/αποθήκευση CO₂.

02 - Ενεργειακή Μετάβαση & Κυκλική Οικονομία

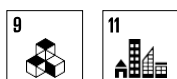
Καινοτόμος βιώσιμη ενέργεια και βιομηχανία για τις λιμενικές περιοχές των πόλεων



- Προώθηση του διαλόγου και της συνεργασίας μεταξύ των κοινωνικοοικονομικών φορέων για την προσέγγιση των δραστηριοτήτων τους, τον εντοπισμό πιθανών συνεργειών και την ενθάρρυνση της καλύτερης διαχείρισης των φυσικών πόρων.
- Δίνοντας προτεραιότητα σε έργα κυκλικής οικονομίας στο πλαίσιο νέων συμπράξεων μεταξύ της πόλης, του λιμανιού, των επιχειρήσεων και της κοινωνίας των πολιτών και υποστηρίζοντας την ανάπτυξη λιμενικών δραστηριοτήτων που αποσκοπούν στην προώθηση των ανταλλαγών ή/και της ανακύκλωσης υλικών και ενέργειας.
- Δέσμευση της επικράτειας του Δημοτικού Λιμένα για την επίτευξη μιας κοινωνίας χαμηλών εκπομπών άνθρακα και χαμηλών πόρων, μέσω του μετασχηματισμού της βιομηχανικής παραγωγής, καθώς και της παραγωγής και διαχείρισης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές που δεν προκαλούν άνθρακα.
- Ενθάρρυνση της λιμενικής κοινότητας να γίνει εταίρος στην παραγωγή καθαρής ενέργειας, ιδίως όταν πρόκειται να ανανεωθούν οι συμβάσεις παραχώρησης.

03 - Βιώσιμη Κινητικότητα

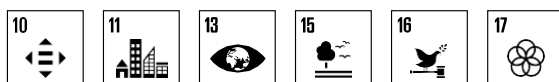
Εύρεση νέας κινητικότητας που συνδέει την πόλη με το λιμάνι



- Ενθάρρυνση της ανάπτυξης ήπιας, πολυτροπικής και συνεργατικής κινητικότητας, ιδίως για τις αστικές μετακινήσεις.
- Ανάπτυξη ήπιων λύσεων για αστική εφοδιαστική με βάση την εγγύτητα, με την προώθηση της χρήσης των πλωτών οδών.
- Προώθηση της χρήσης πλωτών, σιδηροδρομικών ή άλλων μη ορυκτών τρόπων μεταφοράς εντός της επικράτειας του Δημοτικού Λιμένα για τη μεταφορά εμπορευμάτων.
- Μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των περιόδων αιχμής της δραστηριότητας στην περιοχή του λιμένα της πόλης με κάθε δυνατό μέσο.

04 - Ανανεωμένη Διακυβέρνηση

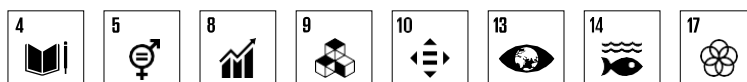
Χρήση καινοτόμου διακυβέρνησης για βιώσιμες λιμενικές πόλεις



- Εξασφάλιση καλύτερης εκπροσώπησης όλων των ενδιαφερομένων - συμπεριλαμβανομένης της κοινωνίας των πολιτών - στα όργανα λήψης αποφάσεων του λιμένα της πόλης.
- Δέσμευση για συνεχείς, μακροπρόθεσμες διαβουλεύσεις σε όλη την περιοχή του CityPort.
- Εξασφάλιση της διαφανούς διαχείρισης των λιμενικών περιοχών της πόλης και υιοθέτηση ανοικτών συστημάτων πληροφοριών.
- Ανάπτυξη συνεργατικών προσεγγίσεων, αξιοποιώντας τις επιστημονικές και τεχνολογικές γνώσεις της επιστημονικής κοινότητας και της κοινωνίας των πολιτών για τη στήριξη της λήψης αποφάσεων.
- Υιοθέτηση μιας πολιτικής διαχείρισης γης που θα επιτυγχάνει ισορροπία μεταξύ των αστικών χρήσεων και του ενεργού λιμένα, ιδίως στην προκουμαία.

05 - Επένδυση Στο Ανθρώπινο Κεφάλαιο

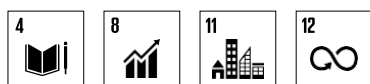
Ανθρώπινο κεφάλαιο για λιμενική και κοινωνική ανάπτυξη



- Κινητοποίηση των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων στους λιμενικούς τομείς για την προώθηση της δια βίου επαγγελματικής κατάρτισης και της προσωπικής ανάπτυξης των πολιτών.
- Διεύρυνση του συνδυασμού των προφίλ και προώθηση της μεταφοράς δεξιοτήτων, για τη βελτίωση της ευελιξίας και υπέρβαση της τομεακής προσέγγισης. Χωρίς διακρίσεις.
- Παροχή κατάρτισης για την προετοιμασία της ανάπτυξης έξυπνων και πράσινων τεχνολογιών σε πόλεις και λιμάνια.
- Προώθηση αλληλεπιδράσεων και σχεδίων μεταξύ σχολείων, ινστιτούτων κατάρτισης και του επαγγελματικού κόσμου.
- Δημιουργία συνεργατικών χώρων για πειραματισμό: αίθουσες τεχνολογίας, χώροι συνεργασίας, κέντρα μάθησης, λιμενικά κέντρα κ.λπ. για την ενθάρρυνση της αλληλεπίδρασης και την τόνωση νέων σχεδίων.

06 - Λιμενική Κουλτούρα & Ταυτότητα

Τοπική λιμενική ταυτότητα ως βασικό πλεονέκτημα για βιώσιμη σχέση

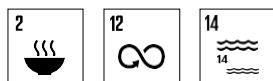


- Ανάπτυξη όλων των τύπων περιπάτου και άλλων ανοικτών χώρων στις ζώνες διασύνδεσης των λιμένων της πόλης, για την προώθηση της καλύτερης κατανόησης των λιμενικών και εφοδιαστικών δραστηριοτήτων.
- Ενσωμάτωση χώρων και λειτουργιών ανοικτών τόσο στους κατοίκους όσο και στους επισκέπτες στις λιμενικές εγκαταστάσεις, ενισχύοντας την προβολή του λιμένα και των δραστηριοτήτων του.
- Ενθάρρυνση της δημιουργίας λιμενικών κέντρων.

- Παροχή, με κάθε μέσο, καθημερινών ειδήσεων και πληροφοριών σχετικά με τη ζωή στο λιμάνι και την πόλη για τους κατοίκους, ιδίως τους νέους και τους μαθητές.
- Διοργάνωση προσωρινών και μόνιμων πολιτιστικών εκδηλώσεων σε λιμενικές περιοχές.

07 - Ποιοτικό Φαγητό Για Όλους

Τα λιμάνια των πόλεων είναι ζωτικής σημασίας για τη βιώσιμη διανομή τροφίμων



- Ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων για την παρακολούθηση και τον έλεγχο των διατροφικών πόρων από το ένα άκρο της αλυσίδας εφοδιασμού στο άλλο.
- Καταπολέμηση της σπατάλης τροφίμων με τη βελτίωση των δυνατοτήτων αποθήκευσης τόσο για την εισαγωγή όσο και για την εξαγωγή ευπαθών προϊόντων.
- Προώθηση του δίκαιου εμπορίου και της βιολογικής και τοπικής παραγωγής μέσω μιας προσαρμοσμένης εμπορικής πολιτικής.
- Ενίσχυση των λιμενικών περιοχών που είναι αφιερωμένες στην εμπορική αλιεία και ενθάρρυνση καινοτόμων ερευνητικών έργων στον τομέα των τροφίμων στην επικράτεια του CityPort.

08 - Διασύνδεση Πόλης Λιμανιού

Η διασύνδεση της πόλης του λιμανιού είναι ένας πόρος για την ανάμειξη διαφορετικών προγραμμάτων



- Ενσωμάτωση μέτρων που αποσκοπούν στη μείωση των οχλήσεων του λιμένα στο σχεδιασμό του κτιρίου.
- Αναθεώρηση του καθεστώτος της κληρονομιάς του λιμανιού και του λιμανιού της πόλης, ώστε να αντικατοπτρίζεται σωστά η ιστορική σημασία του χώρου.
- Ανάπτυξη δημόσιων χώρων και ψυχαγωγικών ή πολιτιστικών ανέσεων στις ζώνες διασύνδεσης με το λιμάνι της πόλης για τη δημιουργία μιας ελκυστικής νέας περιοχής.
- Προώθηση της αρχιτεκτονικής και τοπικής ενσωμάτωσης ή ολοκλήρωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων.

09 - Υγεία & Ποιότητα Ζωής

Οι καλές συνθήκες διαβίωσης αποτελούν προτεραιότητα για το λιμάνι της πόλης



- Επιτρέπει την ανεξάρτητη, διαφανή μέτρηση της ποιότητας του αέρα, της ποιότητας των υδάτων, των επιπέδων ήχου και της φωτορύπανσης στην περιοχή του λιμανιού της πόλης.

- Βελτιστοποίηση της χρήσης και της διαχείρισης του γλυκού και θαλασσινού νερού στους λιμένες.
- Προώθηση και υποστήριξη της ανάπτυξης οικολογικότερων λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Εισαγωγή εμπορικής πολιτικής για την επιβράβευση των πιο πράσινων πλοίων και την επιβολή αργής πλεύσης κατά την προσέγγιση σε πόλεις-λιμάνια.
- Ρύθμιση των στάσεων κρουαζιερόπλοιων με βάση τη χωρητικότητα της πόλης-λιμένα, χωρίς να διακυβεύεται η ισορροπία και η ελκυστικότητα της τοπικής περιοχής.

10 - Προστασία Της Βιοποικιλότητας

Η βιοποικιλότητα του λιμανιού της πόλης πρέπει να διατηρηθεί και να προστατευθεί



- Βελτίωση και διατήρηση της ποιότητας των υδάτων στις λιμενικές λεκάνες.
- Διεξαγωγή τακτικών ερευνών για τη βιοποικιλότητα στην περιοχή του λιμένα της πόλης και δημοσίευση των ευρημάτων.
- Πρόληψη της καταστροφής ευαίσθητων φυσικών οικοτόπων όταν αναπτύσσοντας χερσαίους ή υπεράκτιους λιμενικούς χώρους και ρυθμίζοντας τα κύματα που δημιουργούνται από τα πλοία.
- Υποστήριξη των προσπάθειών της κοινωνίας των πολιτών για την προστασία της πανίδας και της χλωρίδας στην επικράτεια του CityPort.
- Ενθάρρυνση προγραμμάτων που αποσκοπούν στην αποκατάσταση και ανάπτυξη της βιοποικιλότητας στην περιοχή του λιμένα της πόλης.

Κεφάλαιο 4: Εταιρική ευθύνη στους λιμένες

4.1 Εταιρική ευθύνη και δημιουργία αξίας στον λιμενικό τομέα

Τα λιμάνια χαρακτηρίζονται από σημαντικές εξωτερικές επιδράσεις και δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι ασχολούνται με τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις τους. Όπως ήδη αναφέρθηκε, ο λιμενικός τομέας, έχει χρηματοοικονομικό και οικονομικό αντίκτυπο, περιβαλλοντικές επιπτώσεις και κοινωνικό αντίκτυπο στις πόλεις - λιμάνια και τις τοπικές κοινότητες αλλά στη βιωσιμότητα ολόκληρης της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Οι φορείς διοίκησης των λιμένων έχουν αναλάβει το καθήκον της διαχείρισης και της ανάπτυξης των λιμένων, καθώς και, της εξισορρόπησης των οφελών και του κόστους που απορρέουν από τις λιμενικές δραστηριότητες (Verhoeven 2010). Είναι ζωτικής σημασίας οι λιμένες να μπορούν να μειώσουν την αρνητική αντίληψη που έχει η κοινότητα για αυτούς, και η συμπερίληψη της ΕΚΕ στις στρατηγικές τους είναι ένας τρόπος για να επιτευχθεί αυτό.

Αν και η εταιρική ευθύνη δεν είναι μια νέα έννοια στον λιμενικό τομέα, κρίνεται σκόπιμο να αποσαφηνισθεί το πεδίο – οι διαστάσεις και το πλαίσιο εφαρμογής της ΕΚΕ στα λιμάνια.

4.1.1 Η ΕΚΕ στη λιμενική βιβλιογραφία

Από την επισκόπηση της βιβλιογραφίας προκύπτει μια προοδευτική συγκέντρωσή της από το 2015 και μετά, γύρω από το θέμα της βιωσιμότητας στο λιμενικό τομέα συνολικά (Styliadis et al., 2022, Lim et al., 2019 και Sislian et al., 2016), με πλήθος περιπτώσιολογικών μελετών που κατά κύριο λόγο ασχολούνται με τις επιδόσεις βιωσιμότητας σε μεμονωμένους λιμένες ή λιμενικά συστήματα χωρών, σε συγκεκριμένους τύπους τερματικών σταθμών (π.χ. κρουαζιέρας, εμπορευματοκιβωτίων κ.τ.λ.) ή σε επιμέρους διαστάσεις της βιωσιμότητας (οικονομική, περιβαλλοντική, κοινωνική). Τα ευρήματα της επισκόπησης, συνάδουν με τα αποτελέσματα των Styliadis et al. (2022), σύμφωνα με τα οποία:

- Η εξέταση ταυτόχρονα της οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής διάστασης (τριπλή κατώτατη γραμμή) ως διεπιστημονικό θέμα γίνεται με την ένταξη των περιβαλλοντικών και κοινωνικών πτυχών, σε υφιστάμενες μελέτες που καλύπτουν οικονομικές και λειτουργικές πτυχές του κλάδου. Γεγονός που υποδηλώνει ότι η λιμενική βιβλιογραφία τώρα ξεκινά να υιοθετεί μια πιο ολιστική προσέγγιση για τη βιωσιμότητα των λιμένων.
- Δεν έχει ακόμη συμφωνηθεί ένα κοινό πλαίσιο για την αξιολόγηση των επιδόσεων βιωσιμότητας των λιμένων ή ένα κοινό μέτρο ή ένας κοινά αποδεκτός πίνακας εργαλείων σε τομεακό επίπεδο (Lu, et al. 2016).
- Οι περισσότερες μελέτες έχουν επικεντρωθεί στη μέτρηση και ποσοτικοποίηση μιας επιμέρους διάστασης ή ενός συνδυασμού διαστάσεων σχετικά με την ανάπτυξη και λειτουργία των λιμένων. Από τις οποίες μάλιστα, παρατηρείται ότι:

- η οικονομική διάσταση ερευνάται κυρίως από ποσοτικοποιημένες μελέτες, σχετικά με τον θετικό αντίκτυπο των λιμένων στην οικονομία, την απασχόληση και την περιφερειακή ανάπτυξη μέσα από συγκεκριμένες μεθοδολογίες και τυποποιημένους δείκτες,
- η περιβαλλοντική διάσταση είναι αυτή που ερευνάται περισσότερο: έμφαση δίνεται στη κλιματική αλλαγή (απαλλαγή από τον άνθρακα), στην προσπάθεια ελαχιστοποίησης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος, στην εισαγωγή κοινά αποδεκτών δεικτών για την διαχείριση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων καθώς και στη διαμόρφωση δεικτών για την αξιολόγηση του πράσινου λιμένα,
- η κοινωνική διάσταση έχει διερευνηθεί λιγότερο από τις άλλες δυο διαστάσεις και αποκλειστικά σε συνδυασμό με οικονομικούς ή περιβαλλοντικούς παράγοντες, εστιάζοντας κυρίως στην έρευνα των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων των λιμένων στην απασχόληση και τους εργαζόμενους στα λιμάνια (Cheon, 2017; Dooms et al., 2015) κάνοντας χρήση μόνο ορισμένων καθιερωμένων κοινωνικών δεικτών, όπως η ευημερία και η ασφάλεια των εργαζομένων, χωρίς να περιλαμβάνονται κι άλλοι σημαντικοί δείκτες (π.χ. εκπροσώπηση των φύλων ή κοινωνικών ομάδων) ούτε να αξιολογείται η ευημερία των γύρω κοινοτήτων που είναι οι πρωταρχικοί αποδέκτες αρνητικών επιπτώσεων.

Ειδικά, η εταιρική κοινωνική ευθύνη (ΕΚΕ) στους λιμένες φαίνεται ότι δεν έχει λάβει πραγματικά ορατή προσοχή στην ακαδημαϊκή βιβλιογραφία, σε αντίθεση με άλλους οικονομικούς τομείς αλλά και στη γενική επιχειρηματική πρακτική. Ορισμένες πτυχές τυγχάνουν ωστόσο προσοχής, με αποσπασματικό τρόπο, στην πρόσφατη βιβλιογραφία που σχετίζεται με τα λιμάνια. Στη μελέτη της βιβλιογραφίας των Aguinis & Glavas (2012) για την ΕΚΕ στους λιμένες, επισημαίνεται ο βαθμός στον οποίο η ΕΚΕ έχει προχωρήσει και παρατηρείται η έλλειψη μελετών σχετικά με τις κοινωνικές επιπτώσεις των λιμένων και τον τρόπο με τον οποίο επηρεάζουν τις τοπικές κοινότητες με άλλους τρόπους εκτός από το περιβάλλον.

Δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι, η αρχική εστίαση της ακαδημαϊκής βιβλιογραφίας σε αυτόν τον τομέα, αφορούσε στην παρακολούθηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των λιμένων, η αναγνώριση της στρατηγικής του πράσινου λιμένα (ESPO, 2012) και τον προσδιορισμό της προστιθέμενης αξίας που θα μπορούσαν να προσφέρουν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις ειδικότερα και η ΕΚΕ γενικά στους λιμένες, επικεντρώνοντας στην περιβαλλοντική διάσταση της ΕΚΕ.

4.1.2 Βιωσιμότητα - πέρα από το πράσινο (περιβαλλοντική πτυχή)

Η συμφωνία σε έναν κοινό ορισμό του τι σημαίνει πραγματικά «βιώσιμο» αποδεικνύεται αρκετά δύσκολη. Στην πραγματικότητα, υπάρχουν τρία διακριτά επίπεδα περιβαλλοντικής ευθύνης μιας επιχείρησης που μπορούν να μετρηθούν: η συμμόρφωση με τη νομοθεσία, οι επιδόσεις σε σχέση με τους ομολόγους της (π.χ. άλλες εταιρείες του ίδιου κλάδου) και οι επιδόσεις σε σχέση με τις θεωρητικές ευκαιρίες.

Η έννοια του πράσινου λιμένα προτάθηκε αρχικά το 2009 κατά τη διάρκεια της διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή, σύμφωνα με τους Wang et al. (2019), και επικεντρώθηκε κυρίως σε λιμένες με χαμηλές εκπομπές άνθρακα. Σήμερα, ως πράσινα λιμάνια νοούνται ευρύτερα τα λιμάνια που υιοθετούν την προληπτική ανάπτυξη και παρακολούθηση πρακτικών που

αποσκοπούν στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της λειτουργίας τους σε τοπικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο, πέραν της κανονιστικής συμμόρφωσης. Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνονται δράσεις έρευνας και καινοτομίας με στόχο την εξισορρόπηση των περιβαλλοντικών προκλήσεων με τις οικονομικές επιδόσεις, διατήρησης των πόρων, μετριασμού και προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή. Έτσι, ενώ πολλοί λιμένες προσπαθούν να «γίνουν πράσινοι» μέσω της ενσωμάτωσης και της υιοθέτησης προληπτικών μέτρων και πρακτικών με στόχο τον μετριασμό του περιβαλλοντικού τους αποτυπώματος (Davarzani et al., 2016), οι προσδοκίες των χρηστών και των ενδιαφερόμενων μερών τους επικεντρώνονται όλο και περισσότερο σε μια πιο ολοκληρωμένη και ολιστική προσέγγιση, για την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών συμφερόντων.

Η πρωτοβουλία «EcoPorts» του ESPO αποσκοπεί στη δημιουργία "ισότιμων όρων ανταγωνισμού για την περιβαλλοντική διαχείριση των λιμένων στην Ευρώπη μέσω της ανταλλαγής γνώσεων και εμπειριών μεταξύ των επαγγελματιών λιμένων [...] σύμφωνα με τις αρχές της εθελοντικής αυτορρύθμισης" (ESPO 2012). Από αυτή τη δήλωση, μπορεί να συναχθεί ότι η έννοια του πράσινου λιμένα έχει τις ρίζες της στην αρχή της τριπλής κατώτατης γραμμής (Elkington, 1997), η οποία συνεπάγεται τη συμπερίληψη κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών στόχων σε εθελοντική βάση, και ότι η εφαρμογή αυστηρών περιβαλλοντικών πρακτικών μπορεί να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα ενός λιμένα, με έναν τρόπο όμως ανάλογο που για κάποιους μελετητές οι πρακτικές ΕΚΕ προσδιορίζονται ως δαπανηρές και συνεπώς επιζήμιες για την ανταγωνιστικότητα μιας επιχείρησης – παρά επένδυση για την απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος μέσω της βιωσιμότητας (Adams et al., 2009) κάτι συνδέεται στενά με το χαρτοφυλάκιο των λιμενικών δραστηριοτήτων (π.χ. επιβατικός και κρουαζιέρας ή χύδην φορτίων κτλ.).

Φαίνεται, λοιπόν, ότι η έννοια του πράσινου λιμένα συνδέεται με την κοινωνική αντίληψη των περιβαλλοντικών προτεραιοτήτων για τον λιμένα και μπορεί να θεωρηθεί ως αναπόσπαστο μέρος μιας ευρύτερης έννοιας βιώσιμου λιμένα, που περιλαμβάνει το ρόλο των κοινωνικών επιπτώσεων και της οικονομικής βιωσιμότητας των λιμενικών στρατηγικών (Acciario, 2015).

Σύμφωνα με τον ορισμό του PIANC (2014), βιώσιμος λιμένας είναι αυτός στον οποίο ο φορέας διαχείρισης, μαζί με τους χρήστες του λιμένα, υιοθετεί προληπτικά και υπεύθυνα μια στρατηγική πράσινης ανάπτυξης και προωθεί τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών στη χαρτογράφηση του μακροπρόθεσμου οράματος με τρόπο που διασφαλίζει ότι η ανάπτυξη του λιμένα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες της περιοχής που εξυπηρετεί, χωρίς να διακυβεύεται η ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες.

Η βιωσιμότητα των λιμένων έχει τις ρίζες της στους τρεις πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης που περιλαμβάνουν περιβαλλοντικούς, κοινωνικούς και οικονομικούς στόχους (AAPA, 2007). Οι στόχοι καθενός από τους τρεις πυλώνες από λιμενική άποψη μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- Περιβαλλοντική βιωσιμότητα: ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων που προκαλούνται στην περιοχή των λιμένων από ένα ευρύ φάσμα λιμενικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων (Narula, 2014, Shiau & Chuang, 2015).
- Κοινωνική βιωσιμότητα: συμβολή στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των ανθρώπων μέσα από την ικανοποίηση κοινωνικοοικονομικών προτεραιοτήτων (π.χ. ευκαιρίες απασχόλησης, εκπαίδευση των εργαζομένων κ.α.) και τη βελτίωση της κοινωνικής σταθερότητας της περιοχής γύρω από τους λιμένες (Narula, 2014).

- Οικονομική βιωσιμότητα: μεγιστοποίηση των οικονομικών επιδόσεων που προκύπτουν από την εφαρμογή πρωτοβουλιών βιώσιμης ανάπτυξης, χωρίς να επηρεάζεται αρνητικά η κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη (Cabezas-Basurko et al., 2008).

Οι Adams et al. (2009) και Sislian et al. (2016) όρισαν την βιωσιμότητα των λιμένων ευθυγραμμίζοντάς την με την έννοια της τριπλής κατώτατης γραμμής, της ισορροπίας δηλαδή μεταξύ των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών διαστάσεων της λιμενικής λειτουργίας. Η έννοια της αειφορίας στους λιμένες απαιτεί την ταυτόχρονη επιδίωξη της οικονομικής ευημερίας, της περιβαλλοντικής ποιότητας και της κοινωνικής ευθύνης. Οι τρεις αυτές πτυχές απεικονίζονται στο παρακάτω σχήμα για τη περιοχή δικαιοδοσίας του φορέα διαχείρισης λιμένα.

Σχήμα 4.1 Η τριπλή κατώτατη γραμμή του βιώσιμου λιμένα (μόνο) για τη περιοχή δικαιοδοσίας του φορέα διαχείρισης λιμένα



Πηγή: UNCTAD (2019) - προσαρμογή στοιχείων με ιδία επεξεργασία.

Ακολούθως, περιγράφονται οι τρεις διαστάσεις της βιωσιμότητας ως αλληλεπίδραση μεταξύ ανθρώπων, πλανήτη και ευημερίας (Elkington, 1997):

Άνθρωποι

Η κοινωνική διάσταση της βιωσιμότητας έχει επισημανθεί ως η συμβολή του λιμανιού στην άμεση και έμμεση απασχόληση, στις σχέσεις που διατηρεί με την κοινότητα και στην κατάσταση διαβίωσης της γύρω περιοχής. Επιπλέον, έχει χωριστεί σε τέσσερις κατηγορίες όπως το κοινωνικό κεφάλαιο, το ανθρώπινο κεφάλαιο, η δικαιοσύνη και η υγεία. Στο πλαίσιο αυτών, στο επίκεντρο βρέθηκαν λεπτομέρειες όπως η απασχόληση, η κατάρτιση, η ισότητα των φύλων, η υγεία στην εργασία, η ασφάλεια και η δομή της εργασίας (Laxe et al., 2016). Λαμβάνονται υπόψη όλοι οι εργαζόμενοι στο λιμένα, οι εξωτερικές συνεργασίες, πελάτες και προμηθευτές και η ευρύτερη κοινότητα στην οποία δραστηριοποιείται το λιμάνι ή ο τερματικός σταθμός.

Πλανήτης

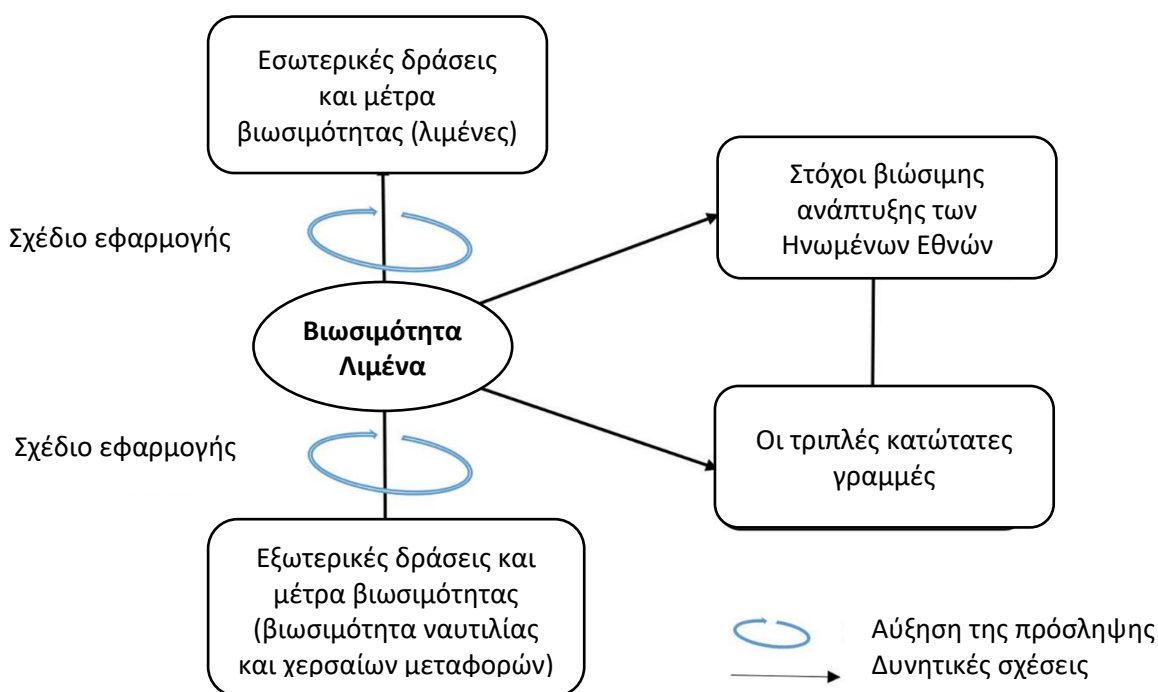
Η περιβαλλοντική διάσταση της βιωσιμότητας σε ένα λιμάνι αφορά την προσπάθεια μείωσης του οικολογικού του αποτυπώματος και την παροχή των απαραίτητων εγκαταστάσεων για τον μετριασμό των αρνητικών επιπτώσεων των λιμενικών λειτουργιών. Οι περιβαλλοντικοί δείκτες των λιμένων περιλαμβάνουν συνήθως τομείς, όπως: η απόρριψη νερού έρματος, η ποιότητα των ιζημάτων, ο καθαρισμός των υδάτων, η βυθοκόρηση, η κατανάλωση ενέργειας, η διάβρωση, η εκπομπή αερίων θερμοκηπίου, η απώλεια βιοποικιλότητας και η καταστροφή οικοτόπων. Επιπλέον, βασικοί περιβαλλοντικοί δείκτες όπως τα απόβλητα, η κατανάλωση νερού, ο θόρυβος, η ποιότητα του αέρα, το αποτύπωμα CO₂ και τα θαλάσσια οικοσυστήματα είναι επίσης σημαντικοί (Schipper et al., 2017).

Ευημερία

Η οικονομική διάσταση της βιωσιμότητας του λιμένα αφορά την αποδοτική χρήση των λιμενικών εγκαταστάσεων, την αύξηση του φορτίου και των επιβατών, την αποδοτικότητα των επενδύσεων και τη δυνατότητα παροχής εγκαταστάσεων για την αναβάθμιση της απόδοσης του λιμένα. Έχει διπλό νόημα, η επίτευξη κέρδους για την κοινότητα και η επίτευξη ικανοποιητικού εισοδήματος ώστε να μπορεί να αντέξει οικονομικά ποιοτικές υποδομές, τόσο βασικές υποδομές κι ανωδομές που απευθύνονται στους ανθρώπους και τον πλανήτη του μοντέλου 3P.

Ο λιμενικός τομέας έχει την ανάγκη να παραμείνει ελκυστικός για τους επενδυτές και τους πελάτες του, καθώς και για τις ρυθμιστικές αρχές και τους σημερινούς και μελλοντικούς εργαζόμενους, ενώ κάθε πλευρά έχει διαφορετικές απαιτήσεις για τη βιωσιμότητα. Ταυτόχρονα, καθώς οι λιμένες αποτελούν κόμβους των θαλάσσιων εφοδιαστικών αλυσίδων και χώροι εγκατάστασης βιομηχανικών μονάδων παραγωγής και μεταποίησης, η βιωσιμότητα της λιμενικής περιοχής συνολικά διαμορφώνεται και εξαρτάται από τα μέτρα βιωσιμότητας που λαμβάνει όχι μόνο ο φορέας διαχείρισης του λιμένα αλλά και οι λοιποί φορείς που δραστηριοποιούνται εντός του λιμένα.

Σχήμα 4.2 Βιωσιμότητα ολόκληρης της λιμενικής περιοχής



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

4.2 Πως εφαρμόστηκε η ΕΚΕ στους λιμένες

Η αυξανόμενη κοινωνική προσοχή στις επιπτώσεις των λιμενικών δραστηριοτήτων, ιδιαίτερα δεδομένων των τάσεων απορρύθμισης, έχει ωθήσει τους φορείς διαχείρισης των λιμένων να αναλάβουν δράση για την προστασία των τοπικών κοινοτήτων και της κοινωνίας γενικότερα από τις αρνητικές εξωτερικές επιπτώσεις του λιμένα. Εκτός από αυτή τη «νομιμοποίηση» από τις τοπικές κοινότητες (άδεια λειτουργίας), οι λιμένες καταβάλλουν επίσης προσπάθειες για τη βελτίωση της εικόνας τους και στην ανάδειξη της εταιρικής τους ευθύνης, λόγω της πίεσης να παραμείνουν ανταγωνιστικοί, μέσω:

- συμμόρφωσης με τις αυξανόμενες κανονιστικές ρυθμίσεις για το περιβάλλον (Verhoeven, 2010) και τον έλεγχο που ασκούν τα μέσα ενημέρωσης και η κοινή γνώμη,
- διατήρησης πελατών και οικονομικές επιδόσεις (Meersman, 2005)
- δημιουργίας αξίας στην αλυσίδα εφοδιαστικής (Adams et al. 2009)

Αρχικά προωθώντας ενεργά την περιβαλλοντική βιωσιμότητα και τις πράσινες πρακτικές διαχείρισης στους λιμένες και τις τελευταίες δεκαετίες, αναλαμβάνοντας όλο και περισσότερο σημαντικές προσπάθειες για την ΕΚΕ, όπως η υποστήριξη ανθρωπιστικών επιχειρήσεων, η χρηματοδότηση της εκπαίδευσης των εργαζομένων, η στήριξη των γειτονικών κοινοτήτων και η ενεργή προώθηση της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης. Η πλειοψηφία των λιμένων έχουν δέσμευση προς την κοινότητα και το περιβάλλον, δεδομένου του αντίκτυπου που προκαλούν οι δραστηριότητές τους στο περιβάλλον όπου δραστηριοποιούνται.

Σύμφωνα με τους Veynar et al. (2018) "ενώ οι λιμένες έχουν ασφαλώς επίγνωση των περιβαλλοντικών πρωτοβουλιών, αυτές υλοποιούνται μόνο όταν κρίνονται οικονομικά εφικτές βραχυπρόθεσμα και δεν έχουν αρνητικές επιπτώσεις στη λειτουργική αποδοτικότητα", λόγω της "τεράστιας πίεσης κόστους, έντονου ανταγωνισμού και της απροθυμίας των πελατών να πληρώσουν για αυτές τις πρωτοβουλίες. Για να καταλήξουν ότι, ενώ είναι δυνατές καταστάσεις win-win μεταξύ πολλαπλών διαστάσεων της βιωσιμότητας, είναι απαραίτητο αυτές να εξισορροπηθούν μέσω αντισταθμισμάτων, δεδομένου ότι αντιμετωπίζουν δυσκολία στην αιτιολόγηση επενδύσεων χωρίς απτά αποτελέσματα ή άμεση απόσβεση και λειτουργικότητα (Veynar et al., 2018). Ως εκ τούτου, η βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη αποτελεί μια από τις κρίσιμες ατζέντες για τους λιμένες και μια συνεχής συζήτηση έχει επικεντρωθεί στην ισορροπία μεταξύ των περιβαλλοντικών και κοινωνικών ανησυχιών και της οικονομικής σημασίας. Ο βαθμός υιοθέτησης πρακτικών εταιρικής ευθύνης ποικίλλει σημαντικά μεταξύ λιμένων και σε παγκόσμιο επίπεδο, καθώς κάποιοι λιμένες περιορίζονται να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της τοπικής κοινότητας ή στις κανονιστικές απαιτήσεις, ενώ άλλοι επιδιώκουν ενεργά δράσεις εταιρικής ευθύνης.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η μελέτη του Acciario (2015) που εξετάζει την εφαρμογή της ΕΚΕ στους λιμένες χρησιμοποιώντας τη θεσμική θεωρία μέσα από τις διαδικασίες που οδηγούν στον ισομορφισμό, δηλαδή σε κοινωνικά δομημένες συμπεριφορές, τεσσάρων τύπων (DiMaggio & Powell, 1983): καταναγκαστικές, μιμητικές, κανονιστικές και ανταγωνιστικές. Η ανάλυσή του δείχνει ότι οι εξελίξεις της ΕΚΕ στον λιμενικό τομέα έχουν ενισχυτική επίδραση μέσω μιμητικών και κανονιστικών δομών.

Εξαναγκαστικός ο ισομορφισμός που είναι αποτέλεσμα της πίεσης από τις κυβερνήσεις ή τους πελάτες.

Μιμητικός ο ισομορφισμός που πηγάζει από την επιχειρηματική αβεβαιότητα και είναι αποτέλεσμα των μιμητικών πρακτικών που εφαρμόζουν οι οργανισμοί όταν δεν είναι βέβαιοι για την αποτελεσματικότητά τους, αλλά αισθάνονται πίεση από τους ομότιμους για την υιοθέτησή τους.

Κανονιστικός ο ισομορφισμός που προέρχεται από τους κανόνες που τίθενται από τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι εκπαιδεύονται και καταρτίζονται ή από τους κανόνες που χρησιμοποιούνται για την απόκτηση προτύπων και πιστοποιήσεων.

Ανταγωνιστικός ο ισομορφισμός που είναι αποτέλεσμα της προτίμησης συγκεκριμένων πρακτικών που όντως ωφελούν τον οργανισμό βελτιώνοντας τη λειτουργική του αποδοτικότητα.

(DiMaggio & Powell, 1983)

Ο Acciaro (2015), μέσα από την περιπτωσιολογική μελέτη των στρατηγικών επικοινωνίας ΕΚΕ σε 10 από τα μεγαλύτερα λιμάνια στον κόσμο, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα λιμάνια τείνουν να αναπαράγουν τις περιβαλλοντικές στρατηγικές σε διάφορες περιοχές και να μαθαίνουν ο ένας από τον άλλον και ότι καθώς η περιβαλλοντική ρύθμιση αυξάνεται, τα λιμάνια θα πρέπει να αυξήσουν τις πρακτικές ΕΚΕ. Αυτή η άποψη έχει ενδιαφέρον, ειδικά αν η αυξανόμενη ρύθμιση αφορά στο ίδιο το πεδίο της ΕΚΕ. Ειδικότερα, η άποψή του επικεντρώθηκε στο γεγονός ότι συχνά οι στρατηγικές ΕΚΕ αναπαράγονται χωρίς την πραγματική ενσωμάτωση των δράσεων ΕΚΕ στη στρατηγική του οργανισμού, αλλά απλώς επειδή η εν λόγω στρατηγική αναπτύχθηκε σε γειτονικό λιμάνι. Αν και είναι προφανές ότι γειτονικοί λιμένες συχνά θα υπόκεινται στον ίδιο τύπο ανταγωνιστικής πίεσης, οι αντιδράσεις τους δεν χρειάζεται απαραίτητα να είναι οι ίδιες, οπότε η ομοιότητα ορισμένων προσεγγίσεων ΕΚΕ μπορεί να αποδοθεί περισσότερο σε μιμητικές δομές παρά σε ανταγωνιστικές δομές.

Με βάση τις παραπάνω συνεισφορές, μπορεί να υποστηριχθεί ότι η ΕΚΕ βελτιώνει την ανταγωνιστικότητα των λιμένων για τους ακόλουθους λόγους:

- Ευνοεί τον εντοπισμό ανεπαρκειών και επιχειρηματικών ευκαιριών που διαφορετικά θα μπορούσαν να παραμείνουν άγνωστες
- Επιτρέπει την καλύτερη διαχείριση των ενδιαφερομένων μερών
- Επιτρέπει στο λιμάνι να χαρακτηρίζεται ως πράσινο και, συνεπώς, ως πιο καινοτόμο.
- Οι βιώσιμες αλυσίδες εφοδιασμού είναι πιο δύσκολο να αναπαραχθούν
- Οι βιώσιμοι λιμένες έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα να επηρεάσουν ή να προλάβουν την περιβαλλοντική ρύθμιση ή τη ρύθμιση που αποσκοπεί στη μείωση των κοινωνικών αρνητικών επιπτώσεων.

Η έννοια της βιωσιμότητας των λιμένων αναδύεται ως μια νέα εναλλακτική προσέγγιση στις παραδοσιακές στρατηγικές διαχείρισης των λιμένων και παρέχει ένα περιεκτικό πλαίσιο για την παρακολούθηση της διαχείρισης των θετικών και αρνητικών επιδράσεων των λιμένων (Hakam, 2015).

4.2.1 Στόχοι και προτεραιότητες των Ευρωπαϊκών λιμένων

Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO, 2022) οι φορείς διαχείρισης λιμένων, ανεξάρτητα από τη νομική μορφή που λειτουργούν, έχουν ως επί το πλείστον παρόμοιους επιχειρηματικούς - οικονομικούς στόχους, με κυριότερους τρεις: την οικονομική βιωσιμότητα, τη μεγιστοποίηση της διακίνησης του λιμένα και τη μεγιστοποίηση της προστιθέμενης αξίας για τη λιμενική κοινότητα. Μάλιστα, οι φορείς διαχείρισης λιμένων αναμένεται να λειτουργούν οικονομικά ανεξάρτητα και βιώσιμα και να στοχεύουν στη μεγιστοποίηση της προστιθέμενης αξίας όχι μόνο για τους χρήστες του λιμένα, αλλά και για την ευρύτερη λιμενική κοινότητα εντός και εκτός της περιοχής του λιμένα.

Στην πραγματικότητα, οι φορείς διαχείρισης των λιμένων επιδιώκουν ένα μείγμα οικονομικών και μη οικονομικών στόχων και την εξισορρόπηση τόσο των κοινωνικών και γενικού συμφέροντος στόχων όσο και των επιχειρηματικών στόχων, προσπαθώντας να επιτύχουν ισορροπία μεταξύ των δημόσιων και ιδιωτικών συμφερόντων στα λιμάνια. Χαρακτηριστικά είναι τα αποτελέσματα της Έκθεσης ESPO (2022b), όπου αναδείχθηκαν οι τρεις κυριότεροι κοινωνικοί και γενικού συμφέροντος στόχοι:

- Η κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της περιοχής (90%), που αφορά στη συμβολή των λιμένων στην περιφερειακή οικονομία και μπορεί να μετρηθεί σε όρους προστιθέμενης αξίας, μισθών, τοπικών και εθνικούς φόρους, θέσεις εργασίας κ.λπ.
- Η διευκόλυνση του εμπορίου και των επιχειρήσεων (89%), που αφορά στη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας των εταιρειών που χρησιμοποιούν το λιμάνι
- Η διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας των λιμενικών δραστηριοτήτων (87%), που αποτυπώνει την προσπάθεια εξισορρόπησης των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων των λιμενικών δραστηριοτήτων.

Το όραμα των λιμένων - μελών του ESPO για το 2050 συνοψίζεται στο να είναι τα λιμάνια μέλη του ενεργού συμμετόχοι στο πράσινο μέλλον της Ευρώπης και να:

- Διασφαλίσουν ότι όλες οι λιμενικές δραστηριότητες υπό την ευθύνη τους είναι όσο το δυνατόν πιο πράσινες (ανθεκτικότητα).
- Συμμετέχουν σε διάλογο με την τοπική κοινότητα και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς του λιμένα, ως δημιουργοί της λιμενικής κοινότητας.
- Συμβάλουν στην πράσινη οικονομία, γίνει με την παροχή καθαρών καυσίμων ή με την προσέλκυση πράσινων επενδύσεων στο λιμάνι.

Η προσπάθεια των ευρωπαϊκών λιμένων σε σχέση με το περιβάλλον αναλύεται σε δύο πυλώνες:

α) Ο πρώτος πυλώνας για τη μείωση της ρύπανσης και άλλων εξωτερικών επιπτώσεων με βάση τις 10 κορυφαίες περιβαλλοντικές προτεραιότητες και προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι λιμένες της Ευρώπης. Σύμφωνα με την Περιβαλλοντική Έκθεση του ESPO για το 2022 που βασίζεται σε δεδομένα από 92 ευρωπαϊκά λιμάνια από 20 ευρωπαϊκές χώρες, τα οποία συμπλήρωσαν τη μέθοδο αυτοδιάγνωσης EcoPorts (SDM), για πρώτη φορά η κλιματική αλλαγή αποτελεί την κορυφαία περιβαλλοντική προτεραιότητα των λιμένων, με την ποιότητα του αέρα και την ενεργειακή απόδοση να διαμορφώνουν την πρώτη τριάδα προτεραιοτήτων.

Εικόνα 4.1 Top 10 περιβαλλοντικές προτεραιότητες του λιμενικού τομέα τα τελευταία 25 έτη

	1996	2009	2013	2018	2019	2020	2021	2022
1	Port development (water)	Noise	Air quality	Air quality	Air quality	Air quality	Air quality	Climate change
2	Water quality	Air quality	Garbage/ Port waste	Energy consumption	Energy consumption	Climate change	Climate change	Air quality
3	Dredging disposal	Garbage/ Port waste	Energy consumption	Noise	Climate change	Energy efficiency	Energy efficiency	Energy efficiency
4	Dredging operations	Dredging operations	Noise	Relationship with the local community	Noise	Noise	Noise	Noise
5	Dust	Dredging disposal	Ship waste	Ship waste	Relationship with the local community	Relationship with the local community	Relationship with the local community	Water quality
6	Port development (land related)	Relationship with the local community	Relationship with the local community	Port development (land related)	Ship waste	Ship waste	Water quality	Relationship with the local community
7	Contaminated land	Energy consumption	Dredging operations	Climate change	Garbage/ Port waste	Water quality	Ship waste	Ship waste
8	Habitat loss/ degradation	Dust	Dust	Water quality	Port development (land related)	Garbage/ Port waste	Dredging operations	Garbage/ Port waste
9	Traffic volume	Port development (water)	Port development (land related)	Dredging operations	Dredging operations	Dredging operations	Port development (land related)	Port development (land related)
10	Industrial effluent	Port development (land related)	Water quality	Garbage/ Port waste	Water quality	Port development (land related)	Garbage/ Port waste	Dredging operations

Πηγή: Περιβαλλοντική Έκθεση ESPO (2022b)

Η φιλοδοξία για το ευρωπαϊκό λιμάνι (εντός των αρμοδιοτήτων του φορέα διαχείρισης) περιλαμβάνει:

- Καθορισμό της πορείας για ένα πράσινο μέλλον - μετριασμό των εξωτερικοτήτων έως το 2025:
 - Καταγραφή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των λιμένων, θέτοντας μια βάση για την παρακολούθηση και τις προσπάθειες μετριασμού.
 - Κατάρτιση καταλόγου των νομικών περιβαλλοντικών και κλιματικών υποχρεώσεων και των μέσων συμμόρφωσης
 - Δημιουργία οδικού χάρτη για κάθε λιμένα.
- Επίτευξη καθαρών-μηδενικών εκπομπών ρύπων με το «πρασίνισμα» των δικών τους δραστηριοτήτων και λειτουργιών στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους έως το 2030

- Συνεχή προσπάθεια για την:
 - Συμπερίληψη περιβαλλοντικών θεμάτων και ενεργειακής απόδοσης σε αγορές και επενδύσεις που σχετίζονται με τις υποδομές και τις λειτουργίες τους.
 - Ανάπτυξη σχεδίου για την ελαχιστοποίηση του αποτυπώματος άνθρακα στην καθημερινότητα εργασιακή ζωή (π.χ. αποφυγή πλαστικών μιας χρήσης, την παροχή κινήτρων για πράσινη κινητικότητα του προσωπικού, μείωση της χρήσης χαρτιού)
 - Εφαρμογή ενεργής πολιτικής για τη βιοποικιλότητα στα ύδατα των λιμένων και στους προστατευόμενους οικοτόπους που βρίσκονται εντός/κοντά στις οικείες λιμενικές περιοχές.
 - Βελτίωση της ποιότητας των υδάτων και του εδάφους και για τη μείωση του θορύβου που παράγεται από δραστηριότητες που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους.
 - Συμπερίληψη ζητημάτων προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή (πράσινες ρήτρες) όταν τροποποιούν ή σχεδιάζουν νέες υποδομές και σε μισθώσεις/ παραχωρήσεις γης.
 - Επικοινωνία των περιβαλλοντικών επιδόσεων για την ενίσχυση της κοινής κατανόησης και την αύξηση της διαφάνειας - επικοινωνία της περιβαλλοντικής πολιτικής σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Ενώ το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του ίδιου του φορέα διαχείρισης του λιμένα είναι συχνά περιορισμένο, τα λιμάνια θεωρούνται ως ένας τομέας με σημαντικές αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις, καθώς αποτελεί τον τόπο εγκατάστασης πολλών οικονομικών τομέων, βιομηχανιών και φορέων, παρά το γεγονός ότι το περιβαλλοντικό αποτύπωμά τους δεν μπορεί να αποδοθεί στο φορέα διαχείρισης του λιμένα. Ο ρόλος και η ικανότητα του φορέα διαχείρισης του λιμένα να επηρεάσει τις περιβαλλοντικές επιδόσεις άλλων φορέων και παρόχων που δραστηριοποιούνται εντός της λιμενικής ζώνης συχνά περιορίζεται στον καθορισμό όρων στις συμβάσεις μίσθωσης γης και παραχώρησης, στην εφαρμογή κινήτρων στα τέλη υποδομής ή στην άσκηση ενεργού στρατηγικής για την προσέλκυση πιο βιώσιμων επιχειρήσεων ή πράσινων επενδύσεων.

β) Ο δεύτερος πυλώνας σχετικά με τους λιμένες ως εταίρους στην εξεύρεση πράσινων λύσεων δείχνει τους ποικίλους τρόπους με τους οποίους οι λιμένες μπορούν να αποτελέσουν κινητήρια δύναμη της μετάβασης, επιτρέποντας βιώσιμες λύσεις για την ενέργεια και τις μεταφορές και, ως εκ τούτου, να είναι ενεργοί εταίροι στην επίτευξη της πράσινης μετάβασης της ευρωπαϊκής οικονομίας και κοινωνίας. Η αυξημένη εστίαση στη βιωσιμότητα, προϋποθέτει την υιοθέτηση μιας πιο ενεργής στάσης όσον αφορά τη διευκόλυνση των πράσινων πρωτοβουλιών:

- Πράσινες μεταφορές
- Πράσινη ενέργεια στα λιμάνια
- Πράσινη λιμενική βιομηχανία
- Βελτίωση των επιδόσεων βιωσιμότητας
- Πράσινη ανάκαμψη από τη πανδημία Covid-19

Πολλοί λιμένες αναλαμβάνουν πιο επιχειρηματικό ρόλο στην αντιμετώπιση των προκλήσεων του περιβάλλοντος, της ενέργειας και της κλιματικής αλλαγής, εν μέρει επειδή οι περιβαλλοντικές πτυχές διαδραματίζουν αυξανόμενο ρόλο στην προσέλκυση πελατών και δυναμικών επενδυτών.

Η φιλοδοξία για την περιοχή του λιμένα (εκτός των αρμοδιοτήτων του φορέα διαχείρισης) περιλαμβάνει:

- Μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της λιμενικής ζώνης:
 - Ανάπτυξη μιας επισκόπησης των εκπομπών όλων των εμπλεκόμενων φορέων στην περιοχή του λιμένα σε στενή συνεργασία με τους εν λόγω φορείς.
 - Ενθάρρυνση και, όπου είναι δυνατόν, παροχή κινήτρων για τον μετριασμό των εξωτερικών επιπτώσεων (ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος) στην περιοχή του λιμένα.
 - Κάλεσμα των φορέων εκμετάλλευσης στην περιοχή του λιμένα να συμβάλουν στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, του νερού και του εδάφους και στη μείωση του θορύβου.
 - Κάλεσμα στις ναυτιλιακές εταιρίες να μειώσουν τις εκπομπές CO₂ κατά τον ελλιμενισμό κατά τουλάχιστον 50%, με βάση την επικείμενη ευρωπαϊκή νομοθεσία για το 2030 και μετά.
 - Σύναψη συμμαχιών ή συμφωνιών-πλαισίων με ναυτιλιακές εταιρίες και άλλους ναυτιλιακούς φορείς.
- Συνεχή προσπάθεια για την:
 - Συνεργασία για τη μείωση των αποβλήτων και τη χρήση πλαστικών στην περιοχή του λιμένα, καθώς και να ενθαρρύνουν την κυκλικότητα.
 - Παροχή διευκολύνσεων σε πιλοτικά έργα υπεράκτια, γαλάζιας ανάπτυξης και κυκλικής οικονομίας και ενεργή συμβολή στην έρευνα σε σχετικούς τομείς.
 - Εκπαίδευση/κατάρτιση των εμπλεκόμενων φορέων του λιμένα.

Σύμφωνα με την Έκθεση (ESPO, 2022b), όσον αφορά τις υπηρεσίες στη ναυτιλία, πάνω από τα μισά λιμάνια που ανταποκρίθηκαν προσφέρουν onshore power supply (OPS) ώστε να μειώσουν τις εκπομπές κατά τον ελλιμενισμό σε τουλάχιστον μία θέση ελλιμενισμού, με παρόμοιο μερίδιο λιμένων να σχεδιάζει να αναπτύξει OPS τα επόμενα δύο χρόνια. Παράλληλα, περίπου το 60% των λιμένων παρέχουν διαφοροποιημένα τέλη για πλοία που υπερβαίνουν τα κανονιστικά πρότυπα.

Ένα λιμάνι με ισχυρό περιβαλλοντικό ιστορικό και υψηλό επίπεδο κοινοτικής υποστήριξης είναι πιθανό να ευνοηθεί από τους παράγοντες της αγοράς (ESPO, 2021). Ωστόσο, η μείωση της ρύπανσης και η βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων, συνολικά, στη λιμενική περιοχή και την ευρύτερη κοινότητα γύρω από το λιμάνι, όπως έχει ήδη αναφερθεί, απαιτείται η ουσιαστική συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών.

Η φιλοδοξία για το ευρωπαϊκό λιμάνι συνοψίζεται στην οικοδόμηση μιας επωφελούς σχέσης με τους εργαζόμενους και με την τοπική κοινωνία και για τα αστικά λιμάνια την κοινωνική ενσωμάτωση των λιμενικών δραστηριοτήτων. Όσον αφορά τα κοινωνικά ζητήματα αυτά περιλαμβάνουν κατά κύριο λόγο τους εργαζόμενους στα λιμάνια (Marner & Klumpp, 2020).

4.2.2 Διακυβέρνηση και λογοδοσία των Ευρωπαϊκών λιμένων

Οι Εκθέσεις του ESPO (2016, 2022a) δείχνουν τη σημασία που αποδίδουν οι λιμένες της Ευρώπης στη διαφάνεια και τη λογοδοσία. Τόσο οι οικονομικές εκθέσεις όσο και οι εκθέσεις βιωσιμότητας έχουν γίνει ουσιαστικά η άδεια λειτουργίας τους. Η διαφάνεια πλέον είναι εξίσου σημαντική έναντι των χρηστών και της τοπικής κοινότητάς τους και έχει ενσωματωθεί ως κανονικό μέρος της κοινωνικής εταιρικής διακυβέρνησής τους.

4.2.2.1 Διαφάνεια πέραν της χρηματοοικονομικής πληροφόρησης

Οι φορείς διαχείρισης λιμένων, όπως και άλλοι δημόσιοι φορείς και εταιρίες, δέχονται πιέσεις για να επιδείξουν ότι εφαρμόζουν τις αρχές χρηστής διακυβέρνησης. Περισσότερο από ποτέ απαιτείται διαφάνεια και λογοδοσία προς τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους πολίτες, που δεν περιορίζονται στη χρηματοοικονομική πληροφόρηση, αλλά καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα περιβαλλοντικών και κοινωνικών ευθυνών. Ειδικά η μη χρηματοοικονομική περιβαλλοντική πληροφόρηση, πραγματοποιείται είτε εθελοντικά είτε ως νομική υποχρέωση, όπως έχει καθιερωθεί με τη φορολογική νομοθεσία της ΕΕ¹⁸ για τις μεγάλες εταιρίες, υποβάλλοντας εκθέσεις σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των περιουσιακών στοιχείων και των οικονομικών δραστηριοτήτων τους.

Αυτό που σημειώνει η Έκθεση του ESPO (2022a) είναι ότι η ζήτηση του κοινού για βιώσιμες δραστηριότητες έχει αυξηθεί σημαντικά. Αναφέρεται δε ότι η χρήση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης ως πηγές ειδήσεων και ανταλλαγής πληροφοριών, επέτρεψαν τη μεγαλύτερης κλίμακας συμμετοχή και κινητοποίηση των πολιτών. Η αντιμετώπιση των κοινωνικών και περιβαλλοντικών ανησυχιών των πολιτών έχει γίνει η "άδεια λειτουργίας" πολλών λιμένων.

Κοινή μελέτη των Deloitte - ESPO (2021) κατέληξε στο συμπέρασμα ότι "η διαφάνεια προς το ευρύτερο οικοσύστημα είναι υψίστης σημασίας για την βιώσιμη ανάπτυξη των λιμένων. Η διάδοση των επιπτώσεων (θετικών και αρνητικών) των λιμενικών δραστηριοτήτων και η ανταλλαγή δεδομένων και γνώσεων θα αυξήσει τη δέσμευση των γύρω κοινοτήτων. Οι φορείς διαχείρισης λιμένων μπορούν να δημιουργήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα με το να είναι πιο διαφανείς προς τις τοπικές κοινότητες (συμπεριλαμβανομένης της επιχειρηματικής κοινότητας) όσον αφορά τις οικονομικές και βιώσιμες δράσεις".

Η διαφάνεια, το άνοιγμα και η λογοδοσία έναντι των ενδιαφερομένων είναι οι κύριες αρχές που απαιτούνται για να επιδείξουν οι φορείς διαχείρισης ότι ενσωματώνουν τις αρχές χρηστής διακυβέρνησης. Από τις πρόσφατες Εκθέσεις του ESPO (2016, 2022) συγκρατούνται τα ακόλουθα για τα ευρωπαϊκά λιμάνια μέλη του όσον αφορά τη διαφάνεια και τη λογοδοσία στο τρίπτυχο οικονομία – περιβάλλον – κοινωνία.

¹⁸ (EU) 2020/852 Regulation on the establishment of a framework to facilitate sustainable investment

Οικονομική διαφάνεια

Ο Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 για τις λιμενικές υπηρεσίες στους λιμένες ΔΕΔ-Μ καθορίζει ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων και υπογραμμίζει τη σημασία των διαφανών τελών λιμενικών υποδομών. Όσον αφορά τη χρηματοοικονομική πληροφόρηση, η έρευνα δείχνει ότι το 91% των ευρωπαϊκών λιμενικών αρχών δημοσιοποιούν τους ετήσιους λογαριασμούς τους, οι οποίοι στο 97% των περιπτώσεων ελέγχονται από εξωτερικό ελεγκτή. Όσον αφορά τα τέλη λιμενικής υποδομής, το 94% των φορέων διαχείρισης λιμένων δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με το ύψος των τελών. Τα επίσημα τέλη είναι συχνά διαθέσιμα στην ιστοσελίδα των φορέων διαχείρισης λιμένων.

Περιβαλλοντική λογοδοσία

Σύμφωνα με την Περιβαλλοντική Έκθεση (ESPO, 2022b) το 90% των λιμένων που απάντησαν διαθέτουν πρόγραμμα περιβαλλοντικής παρακολούθησης, με την ποιότητα των υδάτων (82%), τα λιμενικά απόβλητα (79%) και την ενεργειακή απόδοση (76%) να αποτελούν τους δείκτες με τη μεγαλύτερη παρακολούθηση. Ο προσδιορισμός των εκπομπών CO₂ των λιμένων που αφορούν τη ναυτιλία και τα φορτηγά μεταφορών εξακολουθεί να είναι μια πρόκληση όπως και ποιο μέρος αυτών των εκπομπών πρέπει να αποδίδεται στα λιμάνια. Το 2022, σχεδόν τα μισά λιμάνια που ερευνήθηκαν (44,9%) είναι πιστοποιημένα με PERS, καθιστώντας το PERS ένα από τα πιο δημοφιλή πρότυπα του τομέα μετά στο ISO 14001 (49,3%).

Επίσης, οι περισσότεροι λιμένες κοινοποιούν την περιβαλλοντική τους πολιτική στους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς (86%) και δημοσιοποιούν την πολιτική τους στους δικτυακούς τόπους τους (82%). Αν και παρατηρείται μια μικρή τάση μείωσης, σε σχέση με τις προηγούμενες χρονιές, τα ευρήματα εξακολουθούν να είναι θετικά, γεγονός που υποδηλώνει ότι η διαφάνεια και η σχέση με την τοπική κοινότητα και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς παραμένει υψηλή προτεραιότητα για τους ευρωπαϊκούς λιμένες.

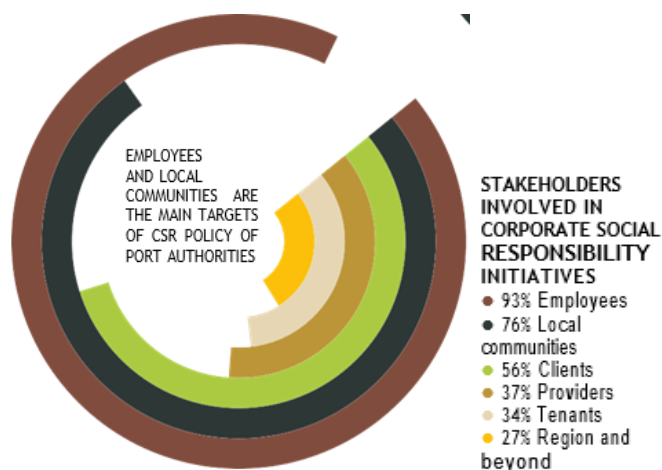
Κοινωνική ενσωμάτωση

Πολλά λιμάνια διαφημίζουν ήδη τις αξίες τους για την εταιρική κοινωνική ευθύνη (ΕΚΕ) στους ιστότοπους τους και στις δημόσιες εκθέσεις τους. Η Έκθεση ESPO (2022a) δείχνει ότι ήδη περισσότερες από τις μισές από τις ερωτηθέντες λιμενικές αρχές (έως και 54% των ερωτηθέντων) διαθέτουν επίσημη πολιτική ΕΚΕ. Από αυτούς, τα δύο τρίτα αναφέρουν ήδη τις επιδόσεις τους στον τομέα της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης μέσω μετρήσιμων στόχων. Οι δεσμεύσεις και τα επιτεύγματα εμφανίζονται συχνά στις εκθέσεις βιωσιμότητας των λιμένων που δημοσιεύονται (ετησίως) και είναι διαθέσιμες στο διαδίκτυο.

Οι εργαζόμενοι στα λιμάνια και οι τοπικές κοινότητες είναι οι κύριοι αποδέκτες αυτών των προληπτικών πολιτικών. Τα περισσότερα από τα λιμάνια που συμμετείχαν στην έρευνα βρίσκονται σε αστική περιοχή ή πολύ κοντά σε αυτήν (91% των ερωτηθέντων). Η γειτνίαση με αστικά κέντρα μπορεί να προκαλέσει εντάσεις, οπότε οι διαχειριστές των λιμένων πρέπει να διαχειρίζονται προληπτικά τη σχέση πόλης - λιμένα για να εξασφαλίσουν την "άδεια λειτουργίας και ανάπτυξής" τους. Υπό αυτή την έννοια, η πλειονότητα των λιμενικών αρχών σχεδιάζει και υλοποιεί πρωτοβουλίες

για την εδραίωση καλής συμβίωσης και για να κάνει το ευρύ κοινό να βιώσει και να κατανοήσει τις θετικές επιπτώσεις που παράγει η λιμενική δραστηριότητα (π.χ. απασχόληση, προστιθέμενη αξία, δημιουργία πλούτου, φόροι που καταβάλλονται στην περιοχή, συνδεσιμότητα κ.λπ.)

Διάγραμμα 4.1 Κύριοι αποδέκτες της πολιτικής των λιμένων για την ΕΚΕ



Πηγή: ESPO(2022a) - Trends in EU ports' governance 2022

Για την προώθηση της κοινωνικής ενσωμάτωσης των λιμένων, ο ESPO δημιούργησε το 2009 ένα ετήσιο βραβείο που επιλέγει την καλύτερη πρωτοβουλία μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων για την ενίσχυση της σχέσης πόλης-λιμένα μέσω καινοτόμων έργων. Το 2010, ο ESPO ανέπτυξε επίσης έναν κώδικα πρακτικής για την κοινωνική ενσωμάτωση των λιμένων με συστάσεις σχετικά με τον τρόπο προληπτικής αντιμετώπισης αυτής της πρόκλησης.

4.2.3 Το Παγκόσμιο Πρόγραμμα Βιωσιμότητας Λιμένων (WPSP)

Με γνώμονα τους 17 Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) του ΟΗΕ, το 2017 η Διεθνής Ένωση Λιμένων και Λιμενικών Σταθμών (ΙΑΡΗ) δημιούργησε το Παγκόσμιο Πρόγραμμα Βιωσιμότητας Λιμένων (World Ports Sustainability Program - WPSP) για να ενισχύσει και να συντονίσει τις μελλοντικές προσπάθειες βιωσιμότητας των λιμένων παγκοσμίως και να προωθήσει τη διεθνή συνεργασία με τους εταίρους στην αλυσίδα εφοδιασμού. Το WPSP βασίζεται στην Παγκόσμια Πρωτοβουλία Λιμένων για το Κλίμα που ξεκίνησε νωρίτερα η ΙΑΡΗ το 2008, όπου 55 μεγάλοι διεθνείς λιμένες δεσμεύτηκαν να λάβουν μέτρα για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

Οι δεσμεύσεις που έχει αναλάβει η διεθνής λιμενική κοινότητα για να συμβάλει στην παγκόσμια προσπάθεια για τη βελτίωση της περαιτέρω ενσωμάτωσης των 17 ΣΒΑ του ΟΗΕ στις επιχειρήσεις και τις λειτουργίες της λιμενικής βιομηχανίας καταγράφονται στη Δήλωση του Παγκόσμιου Προγράμματος Βιωσιμότητας Λιμένων, η οποία εκτός από την ΙΑΡΗ, συνυπεγράφη το 2018 από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO), το Παγκόσμιο Δίκτυο Λιμενικών Πόλεων (ΑΙΒΡ), την Αμερικανική Ένωση Λιμενικών Αρχών (ΑΑΡΑ), την Παγκόσμια Ένωση Υποδομών Πλωτών Μεταφορών (ΡΙΑΝΚ). Η ΙΑΡΗ ηγείται του Προγράμματος σε συνεργασία με τους αναφερόμενους οργανισμούς, εκπροσωπώντας σχεδόν 1.000 λιμένες, εταιρίες και φορείς που σχετίζονται με λιμένες από περισσότερες από 100 χώρες σε όλο τον κόσμο. Ετήσια βραβεία έχουν επίσης θεσπιστεί για να παρέχουν ένα επιπλέον κίνητρο στους λιμένες να μοιραστούν τις βέλτιστες πρακτικές τους.

Λαμβάνοντας υπόψη τους διαφορετικούς ρόλους, τις ευθύνες και τις αρμοδιότητες των λιμένων και των φορέων της λιμενικής κοινότητας, το WPSP θεωρεί τους 17 ΣΒΑ του ΟΗΕ ως ενιαίο και αδιαίρετο προσανατολισμό για τη βιώσιμη ανάπτυξη των λιμένων.

4.2.3.1 Εφαρμογή των Στόχων της «Ατζέντα 2030» στους λιμένες

Σε ειδικό εργαστήριο που διοργάνωσε το WPSP το 2019 στην έδρα της UNCTAD, αποτυπώθηκε ο τρόπος με τον οποίο τα λιμάνια μπορούν να εφαρμόσουν τους 17 ΣΒΑ του ΟΗΕ στην πράξη, ως ένας χάρτης πορείας. Επιδιώκοντας μια συστηματική θεώρηση, που να επικεντρώνεται ανά Στόχο αλλά και στις συνέργειες μεταξύ των 17 ΣΒΑ, προσδιορίστηκαν και ιεραρχήθηκαν πιθανές δράσεις για την ενσωμάτωση των ΣΒΑ στις επιχειρηματικές στρατηγικές και τη διακυβέρνηση των φορέων διοίκησης των λιμένων.

Από την πρώτη Έκθεση που δημοσίευσε το WPSP, παρατίθεται στη συνέχεια το αναφερόμενο πρακτικό πλαίσιο για το πώς τα λιμάνια μπορούν να εφαρμόσουν στην πράξη τους 17 ΣΒΑ του ΟΗΕ (World Ports Sustainability Report 2020):

	• Καθορισμός ενός καλού κατώτατου μισθού για τους υπαλλήλους του λιμανιού και ενθάρρυνση παρόμοιων πρακτικών στη λιμενική κοινότητα • Ανάληψη ευθύνης για την εφαρμογή ηθικών προτύπων σε όλη την αλυσίδα εφοδιασμού (π.χ. συνθήκες εργασίας και ανθρώπινα δικαιώματα στις αναπτυσσόμενες χώρες) • Συμπερίληψη απαιτήσεων βιωσιμότητας (π.χ. σήμα Fairtrade) στις προμήθειες • Στήριξη των τοπικών κοινοτήτων που έχουν ανάγκη μέσω κοινωνικών έργων με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη • Στήριξη τοπικών κοινωνικών ιδρυμάτων (π.χ. σχολεία, ορφανοτροφεία, ΜΚΟ)
	• Υποστήριξη τοπικών προγραμμάτων που στοχεύουν στην παροχή τροφίμων σε οικογένειες/κοινότητες που έχουν ανάγκη • Ενθάρρυνση της μεταφοράς των πλεονασμάτων τροφίμων από τις αποθήκες του λιμανιού σε φιλανθρωπικά ιδρύματα, τράπεζες τροφίμων και κοινοτικές οργανώσεις • Υποστήριξη της εμπορίας/αποθήκευσης του δίκαιου εμπορίου και άλλων ηθικά παραγόμενων γεωργικών προϊόντων σε συνεργασία με ΜΚΟ και κοινοτικές οργανώσεις • Προμήθεια τροφίμων Fairtrade για τη τροφοδοσία των λιμένων
	• Βελτίωση της ευαισθητοποίησης των εργαζομένων και των τοπικών κοινοτήτων σε θέματα υγείας και ασφάλειας μέσω της κατάρτισης και της διαφανούς επικοινωνίας σχετικά με τους κινδύνους για την υγεία και την ασφάλεια • Ελαχιστοποίηση των εξωτερικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (π.χ. ατμοσφαιρική ρύπανση, ρύπανση του νερού, θόρυβος) των λιμενικών εργασιών και πρασίσιμα του λιμένα και των αστικών περιοχών • Πρωτοβουλίες για βιώσιμη/ασφαλή κινητικότητα και έργα που στοχεύουν στη συμφόρηση • Ενίσχυση της ασφάλειας και της προστασίας των λιμένων και ελαχιστοποίηση τυχών κινδύνων • Ευαισθητοποίηση και δράσεις κατά της χρήσης εξαρτησιογόνων ουσιών (π.χ. καπνός, αλκοόλ, ναρκωτικά) • Προστασία οικοτόπων και της βιοποικιλότητας στην περιοχή του λιμένα και γύρω από αυτήν
	• Πολιτική ικανοτήτων και ταλέντων για τους υπαλλήλους του λιμένα • Ενίσχυση της δια βίου μάθησης για τους υπαλλήλους του λιμανιού • Συνεργασία με τοπικά σχολεία, πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα σε εκπαιδευτικά προγράμματα, πρακτική άσκηση και επισκέψεις σε λιμάνια. • Προσφορά κατάρτισης σε επαγγελματίες λιμένων μέσω ειδικών ιδρυμάτων • Δημιουργία συνεργειών με πανεπιστήμια σε λιμενικά έργα έρευνας και ανάπτυξης
	• Πολιτικές πρόσληψης και αμοιβών ουδέτερες ως προς το φύλο • Προώθηση γυναικών σε ηγετικούς ρόλους- κατάρτιση και πρόσληψη περισσότερων γυναικών για λειτουργικές θέσεις στο λιμάνι (π.χ. χειριστές γερανών). • Εξισορρόπηση της αναλογίας ανδρών/γυναικών μεταξύ των υπαλλήλων του λιμένα για επιχειρησιακές και διευθυντικές θέσεις • Λήψη μέτρων που καθιστούν το εργασιακό περιβάλλον του λιμανιού πιο ελκυστικό για τις γυναίκες (π.χ. χωριστές τουαλέτες, εκστρατείες προώθησης, φιλική προς την οικογένεια πολιτική ανθρώπινου δυναμικού).

	• Παροχή πόσιμου νερού και καθαρών εγκαταστάσεων υγιεινής για τους εργαζόμενους και τους επισκέπτες του λιμένα (π.χ. πλήρωμα πλοίων, οδηγοί φορτηγών) • Ελαχιστοποίηση/βελτιστοποίηση της κατανάλωσης νερού στη λιμενική ζώνη • Συγκέντρωση βρόχινου νερού για λιμενική χρήση • Προστασία των οικοσυστημάτων που σχετίζονται με το νερό (π.χ. εκβολές ποταμών, υγρότοποι, μαγγρόβια) στην περιοχή του λιμένα και γύρω από αυτήν. • Έργα που προστατεύουν τους πόρους γλυκού νερού (π.χ. επεξεργασία λυμάτων και ομβρίων υδάτων)
	• Τοπική παραγωγή ή/και προμήθεια ανανεώσιμης ενέργειας • Υποστήριξη της έρευνας και της ανάπτυξης σε τεχνολογίες καθαρής ενέργειας • Παραγωγή ή/και ανάκτηση ενέργειας από βιομηχανικά ρεύματα αποβλήτων • Επενδύσεις σε ενεργειακά αποδοτικό λιμενικό εξοπλισμό (σταθερός και κινητός εξοπλισμός διακίνησης υλικών, φωτισμός και τεχνολογία) • Ενθάρρυνση πρωτοβουλιών καθαρής ενέργειας από τρίτους (σκάφη, ενοικιαστές και φορείς εκμετάλλευσης) μέσω κατάλληλων πρακτικών (κίνητρα, ρήτρες σε συμφωνίες μίσθωσης/παραχώρησης) • Παροχή χερσαίας ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές • Παροχή καθαρότερων ναυτιλιακών καυσίμων με ασφαλή κι αποτελεσματικό τρόπο • Βελτιστοποίηση των λιμενικών λειτουργιών και διαδικασιών
	• Επίτευξη οικονομικής ανάπτυξης μέσω της διαφοροποίησης, της καινοτομίας και του τεχνολογικού εκσυγχρονισμού • Δημιουργία οικονομικής ανάπτυξης με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο • Διασφάλιση ότι η οικονομική ανάπτυξη θα έχει θετικό αντίκτυπο στις τοπικές κοινότητες σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο. • Προώθηση της απασχόλησης, συμπεριλαμβανομένων των ευκαιριών για μειονεκτούσες ομάδες και νέους • Προσπάθεια για ένα υγιές και ασφαλές εργασιακό περιβάλλον για όλους: συγκεκριμένες δράσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια και την εργονομία και τη δημιουργία μιας καλής ισορροπίας μεταξύ επαγγελματικής και προσωπικής ζωής • Δημιουργία ενός βιώσιμου μοντέλου για τον τουρισμό κρουαζιέρας • Ανάληψη ευθύνης για την εφαρμογή ηθικών προτύπων σε όλη την αλυσίδα εφοδιασμού (π.χ. συνθήκες εργασίας και ανθρώπινα δικαιώματα στις αναπτυσσόμενες χώρες)
	• Χάραξη πολιτικών βιώσιμης ανάπτυξης λιμένων που υποστηρίζονται από σχετικούς βασικούς δείκτες επιδόσεων • Ψηφιακή βελτιστοποίηση των υποδομών και των λιμενικών λειτουργιών/διαδικασιών /υπηρεσιών • Πιλοτική δοκιμή, δοκιμή και εφαρμογή καινοτόμων τεχνολογιών πληροφορικής και ψηφιακών τεχνολογιών στο λιμάνι για δημόσια και ιδιωτική χρήση • Πρόβλεψη της προσαρμογής των λιμενικών υποδομών για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής • Προσαρμογή των λιμενικών υποδομών και διαδικασιών για την ικανοποίηση των απαιτήσεων της αγοράς (όπως η αύξηση του μεγέθους των πλοίων) • Έργα βιώσιμης λιμενικής ανάπτυξης • Επενδύσεις σε υποδομές για την ισορροπη κατανομή τρόπων μεταφοράς • Ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των λιμένων

	• Επίτευξη ισότητας εντός του λιμένα ανεξαρτήτως φύλου, καταγωγής, πεποιθήσεων, πεποιθήσεων κ.λπ. • οι πρωτοβουλίες της λιμενικής κοινότητας να είναι χωρίς αποκλεισμούς, ανεξάρτητα από το κοινωνικοοικονομικό υπόβαθρο (π.χ. υποστήριξη ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων) • Πολιτικές πρόσληψης και αμοιβής χωρίς κοινωνικό υπόβαθρο • Ανάλυση ευθύνης για την εφαρμογή ηθικών προτύπων σε όλη την αλυσίδα εφοδιασμού (π.χ. συνθήκες εργασίας και ανθρώπινα δικαιώματα σε χώρες του τρίτου κόσμου) • Οικονομική στήριξη σε τοπικές κοινότητες που έχουν ανάγκη και κοινωνικά έργα που στοχεύουν στη βιώσιμη ανάπτυξη των γειτονικών κοινοτήτων • Ηθικές επενδύσεις και τραπεζικές εργασίες
	• Βελτίωση της βιώσιμης κινητικότητας και μείωση της συμφόρησης τόσο για τους εργαζόμενους όσο και για τα εμπορεύματα • Αποκατάσταση των οικοσυστημάτων και καθιστά το λιμάνι προσβάσιμο και ελκυστικό για τους κατοίκους των γειτονικών αστικών περιοχών • Ελαχιστοποίηση των εξωτερικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων των λιμενικών δραστηριοτήτων (π.χ. ατμοσφαιρική ρύπανση, ρύπανση των υδάτων, θόρυβος) • Σχεδιασμός ανάκαμψης από καταστροφές • Προγράμματα και πρωτοβουλίες κοινοτικής δέσμευσης • Στήριξη των τοπικών κοινοτήτων που έχουν ανάγκη μέσω κοινωνικών έργων που στοχεύουν σε αξιοπρεπείς ευκαιρίες διαβίωσης και εργασίας που δημιουργούν βιώσιμη ανάπτυξη των γειτονικών κοινοτήτων • Στήριξη τοπικών κοινωνικών ιδρυμάτων (σχολεία, ορφανοτροφεία, ΜΚΟ)
	• Βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, των χημικών ουσιών και των αποβλήτων • Εφαρμογή υπεύθυνων προμηθειών και βιώσιμων επενδύσεων στη διαχείριση και ανάπτυξη της λιμενικής ζώνης, καθώς και στην ολοκληρωμένη αλυσίδα εφοδιασμού κ.λπ. • Ενθάρρυνση της κυκλικής οικονομίας και της βιομηχανικής επαναχρησιμοποίησης και της αμοιβαία επωφελούς χρήσης των πόρων στη λιμενική κοινότητα • Βελτιστοποίηση λιμενικών λειτουργιών/διαδικασιών/υπηρεσιών • Μείωση της σπατάλης τροφίμων και των τροφίμων απώλειες στην αλυσίδα παραγωγής / εφοδιασμού (π.χ. σύνδεση της βιομηχανίας κρουαζιέρας με μια ΜΚΟ που ασχολείται με τη φτώχεια στην πόλη ή την περιοχή)
	• Βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των λιμενικών λειτουργιών, διαδικασιών και υπηρεσιών • Ενεργοποίηση της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και αερίων του θερμοκηπίου εντός της λιμενικής ζώνης • Προσαρμογή των λιμενικών υποδομών και των λιμενικών λειτουργιών στην κλιματική αλλαγή • Παροχή υπηρεσιών για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στη θάλασσα και στις πλωτές οδούς, καθώς και στο εσωτερικό τμήμα της αλυσίδας εφοδιασμού • Παραγωγή ή/και προμήθεια ανανεώσιμης ενέργειας • Ενθάρρυνση τρίτων (πλοίων, ενοικιαστών και φορέων εκμετάλλευσης) να αναλάβουν πρωτοβουλίες για καθαρή ενέργεια, παρέχοντας κίνητρα και ενσωματώνοντας ρήτρες στις συμφωνίες μίσθωσης και παραχώρησης.

	• Λήψη μέτρων για την αποτροπή της κατάληξης των αποβλήτων στους ωκεανούς (π.χ. λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής, αλιεία απορριμμάτων, δράσεις καθαρισμού) • Προώθηση βιώσιμων αλιευτικών δραστηριοτήτων • Υποστήριξη της έρευνας σχετικά με τη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων • Μείωση των εκπομπών CO₂, SO₂, NO_x, NH₃ από δραστηριότητες που σχετίζονται με λιμένες για την αποφυγή της οξίνισης των ωκεανών • Ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των υδάτων μέσω κατάλληλων εγκαταστάσεων επεξεργασίας λυμάτων • Προστασία των παράκτιων και εκβολικών οικοσυστημάτων • Ελαχιστοποίηση ενοχλητικών παραγόντων όπως ο υποβρύχιος θόρυβος για τα θαλάσσια θηλαστικά
	• Υποστήριξη τοπικών έργων σχετικά με την ανάπτυξη της φύσης και τη βιοποικιλότητα • Ανάκτηση και προστασία της φύσης και της βιοποικιλότητας στον περιβάλλοντα χώρο του λιμένα • Πρόληψη της αποψίλωσης των δασών μέσω της χρήσης/προμήθειας ξύλου και χαρτιού με πιστοποίηση αειφορίας • Προσφορά προγραμμάτων εκπαίδευσης για τη φύση και το περιβάλλον στους εργαζόμενους • Ανάπτυξη της λιμενικής ζώνης σε ισορροπία με τα οικοσυστήματα • Ελαχιστοποίηση των εξωτερικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων των λιμενικών δραστηριοτήτων (π.χ. ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος)
	• Εποικοδομητικός διάλογος μεταξύ εργοδότη και εργαζομένων • Καλή διακυβέρνηση (σαφής δήλωση πολιτικής, ανάλυση των ενδιαφερομένων μερών, καθορισμένες μετρήσεις, συνεπής υποβολή εκθέσεων) • Πρωτοβουλίες για την ειρήνη (π.χ. εκπαίδευση για την ειρήνη στους χώρους εργασίας, πρόληψη της παράνομης διακίνησης όπλων) • Αντιμετώπιση της ασφάλειας: μέτρα ασφάλειας στον κυβερνοχώρο, εμπορική και επιχειρησιακή προστασία δεδομένων, βελτίωση της προσεκτικής χρήσης και προστασίας των προσωπικών δεδομένων • Ανοικτός διάλογος και συνεργασία με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης, των τελωνείων και των ενόπλων δυνάμεων) και ύπαρξη γραμμής επικοινωνίας για καταγγελίες και ερωτήσεις • Διαφανής εσωτερική και εξωτερική επικοινωνία
	• Συμπράξεις με τις τοπικές κοινότητες για πρωτοβουλίες που αφορούν τη σχέση λιμένα-πόλης • Συνεργασία με άλλους λιμένες και μέρη της εφοδιαστικής αλυσίδας σε κοινά έργα κοινού ενδιαφέροντος • Συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για τη χρηματοδότηση και την υλοποίηση έργων βιωσιμότητας • Δημιουργία συνεργασιών στην αλυσίδα εφοδιασμού για τη διασφάλιση των αξιών ΕΚΕ σε όλη την αλυσίδα • Συνεργασία με άλλους λιμένες για εκπαιδευτικούς/εκπαιδευτικούς σκοπούς (π.χ. κοινά προγράμματα και κέντρα κατάρτισης λιμένων) • Κοινά έργα έρευνας και ανάπτυξης με τη συμμετοχή φορέων του λιμένα, ακαδημαϊκών, βιομηχανικών και άλλων αρχών

4.2.3.2 Προσεγγίσεις των λιμένων για την επίτευξη των Στόχων της «Ατζέντα 2030»

Από την έναρξή του, το Παγκόσμιο Πρόγραμμα Βιωσιμότητας Λιμένων (WPSP), έχει συσσωρεύσει την πιο συνεκτική και επικαιροποιημένη παγκόσμια βάση δεδομένων με τα έργα των λιμένων που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Το χαρτοφυλάκιο του WPSP των ετών 2018 – 2019 περιλαμβάνει 120 έργα που αναπτύχθηκαν από 71 λιμένες σε 38 χώρες σε όλο τον κόσμο. Στα έργα αυτά κυριαρχούν τα ευρωπαϊκά λιμάνια με 72 συμμετοχές, ακολουθούμενα από έργα λιμένων της Ασίας (32), της Αμερικής (22), της Ωκεανίας (15) και της Αφρικής (1). Ορισμένοι λιμένες έχουν υποβάλει πολλά διαφορετικά έργα, ενώ σε ορισμένα συνεργατικά έργα συμμετέχουν πολλοί λιμένες, συχνά από διαφορετικές ηπείρους.

Σύμφωνα με το χαρτοφυλάκιο της WPSP, οι λιμένες συνήθως εφαρμόζουν μία από τις ακόλουθες τρεις προσεγγίσεις, στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών που αναλαμβάνουν για τη συμβολή τους στους Στόχους της «Ατζέντα 2030», σύμφωνα με την Έκθεση «Business and the United Nations: Working Together Towards the Sustainable Development Goals: A Framework for Action» των Business Fights Poverty & Harvard Kennedy School (2015):

Φιλανθρωπική: Πρωτοβουλίες που περιλαμβάνουν τη συνεισφορά χρημάτων, χρόνου των εργαζομένων και προϊόντων ή υπηρεσιών σε είδος, οι οποίες δεν αναμένεται να αποφέρουν εμπορικές απολαβές.

Εμπορική: Πρωτοβουλίες που σχετίζονται με την κύρια επιχειρηματική δραστηριότητα μιας εταιρίας, συμπεριλαμβανομένης της καινοτομίας γύρω από προϊόντα, υπηρεσίες ή επιχειρηματικά μοντέλα που δημιουργούν θετικό αντίκτυπο στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Υβριδική: Πρωτοβουλίες που ευθυγραμμίζουν τη φιλανθρωπική συνεισφορά με τις ουσιαστικές επιχειρηματικές λειτουργίες ή αρμοδιότητες. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει την καλύτερη αξιοποίηση των ευρύτερων δεξιοτήτων και των περιουσιακών στοιχείων μιας εταιρίας πέραν των κεφαλαίων της.

Ο απώτερος στόχος, σύμφωνα με τη δέσμευση της WPSP για διαφάνεια, είναι η προώθηση περαιτέρω υποβολής εκθέσεων βιωσιμότητας στον λιμενικό τομέα.

4.2.3.3 Προτεραιότητες των λιμένων για τους στόχους της αειφόρου ανάπτυξης

Η ανάλυση αυτού του περιεχομένου του Χαρτοφυλακίου παρέχει μια χρήσιμη εικόνα του τρόπου με τον οποίο οι λιμένες δίνουν προτεραιότητα σε κάθε τομέα ενδιαφέροντος καθώς και σε μεμονωμένους ΣΒΑ. Με βάση αυτή την ανάλυση, οι ΣΒΑ του ΟΗΕ μπορούν να ταξινομηθούν σε ομάδες, αντανakλώντας τις προτεραιότητες που έχουν δοθεί από τους λιμένες.

Εικόνα 4.2 Ομαδοποίηση των ΣΒΑ σύμφωνα με τις προτεραιότητες των λιμένων

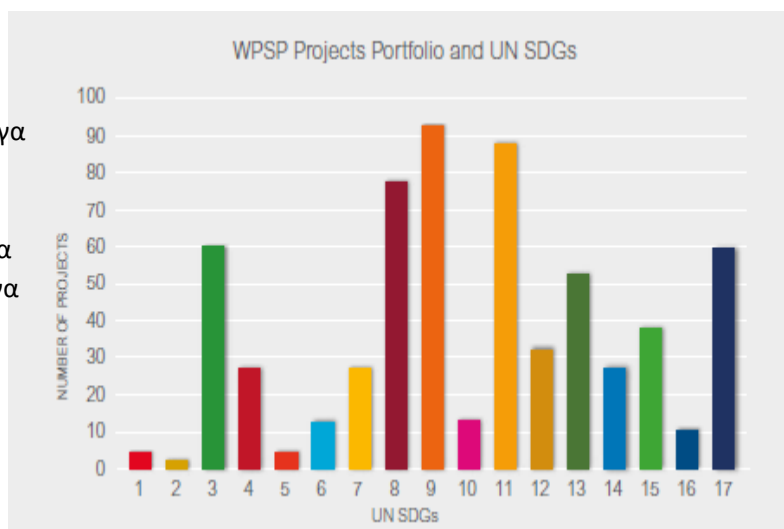
Πηγή: Έκθεση Βιωσιμότητας WPSP (2020)

Το παρακάτω γράφημα αναδεικνύει τις προτεραιότητες των λιμένων, οι οποίες ταξινομούνται σε πέντε (5) τομείς ενδιαφέροντος, ανάλογα με τους ΣΒΑ που σχετίζονται, σύμφωνα με την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε για τα 120 έργα του χαρτοφυλακίου WPSP.

Διάγραμμα 4.2 Συσχέτιση των έργων του WPSP με τους ΣΒΑ

Θεματικοί τομείς ενδιαφέροντος

- 1^ο Κοινωνική προβολή και διάλογος με την πόλη του λιμανιού: 68 έργα
- 2^ο Κλίμα και ενέργεια: 43 έργα
- 3^ο Ανθεκτική υποδομή: 38 έργα
- 4^ο Διακυβέρνηση και ηθική: 19 έργα
- 5^ο Ασφάλεια και προστασία: 11 έργα



Πηγή: Έκθεση Βιωσιμότητας WPSP (2020)

4.2.3.4 Η Έκθεση Βιωσιμότητας των Λιμένων του WPSP

Η πρώτη Έκθεση Βιωσιμότητας του λιμενικού τομέα (WPSP, 2020) δείχνει ότι η προσέγγιση της κοινότητας και ο διάλογος μεταξύ λιμανιών και πόλεων βρίσκονται στην κορυφή της ατζέντας των λιμανιών παγκοσμίως. Αυτό δεν αποτελεί έκπληξη, δεδομένου ότι τα λιμάνια λαμβάνουν και

διατηρούν την άδειά τους για να λειτουργούν και να αναπτύσσονται από τις τοπικές τους κοινότητες. Το κλίμα και η ενέργεια και οι ανθεκτικές υποδομές συγκεντρώνουν επίσης σχετικά υψηλά ποσοστά, αναμφίβολα λόγω των κοινωνικών, πολιτικών και εμπορικών πιέσεων για την υιοθέτηση της απεξάρτησης από τον άνθρακα και της ψηφιοποίησης. Η διακυβέρνηση και η ηθική καθώς και η ασφάλεια και προστασία φαίνεται να είναι υπανάπτυκτες περιοχές που χρειάζονται περισσότερη προσοχή.

Κοινοτική προβολή και διάλογος με την πόλη του λιμανιού

Τα βιώσιμα λιμάνια αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των λιμενικών δραστηριοτήτων και προσπαθούν να βελτιώνουν συνεχώς τον τρόπο λειτουργίας τους. Τα έργα βιώσιμης λιμενικής ανάπτυξης χρειάζονται τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών της λιμενικής κοινότητας από την αρχή και μέχρι την ολοκλήρωσή τους. Επιπλέον, οι φορείς της λιμενικής κοινότητας μπορούν να εμπλέξουν ενεργά τους αστικούς φορείς προσφέροντάς τους καινοτόμες λύσεις, αμοιβαία επωφελή έργα που συμβάλλουν στο να γίνει η πόλη τους πιο ελκυστική και ανθεκτική.

Η κοινοτική προβολή και ο διάλογος με την πόλη του λιμανιού είναι ο πιο δημοφιλής τομέας ενδιαφέροντος του WPSP όσον αφορά τα λιμενικά έργα, καθώς αντιπροσωπεύει περισσότερο από το ήμισυ του συνόλου. Πρόκειται για μια πολύ ευρεία κατηγορία, η οποία συγκεντρώνει όλες τις πρωτοβουλίες που αφορούν την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών εξωτερικοτήτων (όπως η ρύπανση του αέρα και των υδάτων, ο θόρυβος, τα απόβλητα) (31/68), καθώς και πρωτοβουλίες που στοχεύουν στην κοινωνική ενσωμάτωση, κυρίως είτε μέσα από την αντιμετώπιση κοινωνικών αναγκών και απαιτήσεων (π.χ. αναψυχή, χώροι πρασίνου, εκπαίδευση, πολιτισμός, πολιτιστική κληρονομιά και τοπική οικονομία) (20/68) είτε με την προστασία των οικοσυστημάτων και της βιοποικιλότητας και έργων οικολογικής ανάκτησης (10/68).

Κύριοι σχετικοί ΣΒΑ:



Κλίμα και ενέργεια

Τα λιμάνια υποστηρίζουν τον στόχο της Συμφωνίας του Παρισιού για το κλίμα. Οι φορείς της λιμενικής κοινότητας μπορούν να συνεργαστούν για τη βελτίωση ή/και ανάπτυξη εργαλείων που θα διευκολύνουν τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία, τις λιμενικές και λοιπές χερσαίες δραστηριότητες. Επιπρόσθετα, μπορούν να αναλάβουν πρωτοβουλίες για την ενεργειακή μετάβαση, τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και την ενίσχυση της κυκλικής οικονομίας.

Η θεματική κατηγορία "κλίμα και ενέργεια" είναι η δεύτερη πιο δημοφιλής κατηγορία λιμενικών έργων του χαρτοφυλακίου WPSP, με τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία να αποτελεί την υψηλότερη προτεραιότητα (16/43), κάτι που συνάδει με τη στοχοθεσία του IMO για

τη μείωση της έντασης άνθρακα της διεθνούς ναυτιλίας τουλάχιστον στο 50% έως το 2050, σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2008. Οι σχετικές πρωτοβουλίες περιλαμβάνουν την παροχή χερσαίας ενέργειας, την παροχή κινήτρων για τα πλοία με τις καλύτερες επιδόσεις, την επένδυση σε υποδομές για την παροχή καυσίμων χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και τη βελτιστοποίηση των λιμενικών επισκέψεων.

Σημαντική επίσης προτεραιότητα αποτελεί η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των λιμενικών λειτουργιών (11/43), κυρίως μέσα από την υιοθέτηση καινοτόμων διαδικασιών και τεχνολογιών που αφορούν την παραγωγή και την χρήση καθαρής και ανανεώσιμης ενέργειας στους λιμένες (9/43), ενώ λίγα από τα υποβληθέντα έργα αντιμετωπίζουν τα ζητήματα γύρω από την κυκλική οικονομία (3/43) και τη διαχείριση των οικοσυστημάτων για τη δέσμευση του άνθρακα και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή (4/43).

Κύριοι σχετικοί ΣΒΑ:



Ανθεκτική υποδομή

Ο θεματικός τομέας "ανθεκτικές υποδομές" αναπτύσσεται σε αρμονία με τις τοπικές κοινότητες, τη φύση και την πολιτιστική κληρονομιά και αποσκοπεί στην πρόβλεψη, τόσο σε φυσικό όσο και σε ψηφιακό επίπεδο, των απαιτήσεων των θαλάσσιων μεταφορών και των χερσαίων logistics, αλλά και στην ανθεκτικότητα στις αλλαγές του κλίματος και τις ακραίες καιρικές συνθήκες.

Σχεδόν το ένα τρίτο των λιμενικών έργων στο χαρτοφυλάκιο του WPSP αφορά τις "ανθεκτικές υποδομές" και τις προσπάθειες μετριασμού και προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή. Η πλειοψηφία από αυτά τα έργα αφορούν ψηφιακές λύσεις για τη βελτιστοποίηση της βιωσιμότητας των λειτουργιών και των διαδικασιών σε επίπεδο λιμένα (12/38) και της εφοδιαστικής αλυσίδας του (14/38). Εδώ κυριαρχούν τα συστήματα – ηλεκτρονικές πλατφόρμες λιμενικής κοινότητας και τα συστήματα ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ διαφόρων ενδιαφερομένων, ενώ άλλες ψηφιακές λύσεις επικεντρώνονται στην περιβαλλοντική παρακολούθηση και τη διαχείριση των λειτουργιών. Λιγότερα έργα ασχολούνται με την ανάπτυξη ή την προσαρμογή των λιμενικών υποδομών και τη διαχείριση των οικοσυστημάτων για την αντιμετώπιση είτε των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής (6/38) είτε των τάσεων και των απαιτήσεων της αγοράς, όπως η εξυπηρέτηση μεγαλύτερων πλοίων και τα συμφέροντα των ενδιαφερομένων μερών (6/38).

Κύριοι σχετικοί ΣΒΑ:



Διακυβέρνηση και ηθική

Αρκετοί φορείς διαχείρισης λιμένων υιοθετούν τις αρχές της χρηστής εταιρικής διακυβέρνησης, ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό ή επιχειρηματικό τους μοντέλο. Οι αρχές αυτές, οι οποίες αποτυπώνονται στις στρατηγικές πολιτικές και τα οράματα των λιμένων, συχνά επεκτείνονται και πέρα από τις παραδοσιακές λιμενικές αρμοδιότητες για την αντιμετώπιση βασικών κοινοτικών αναγκών, όπως η κοινωνική ισότητα και η ισότητα των φύλων, η εκπαίδευση και η υγεία, καθώς και η συμβολή του λιμένα σε παγκόσμια ζητήματα όπως η ουδετερότητα του άνθρακα και η κυκλική οικονομία.

Οι λιμένες επιθυμούν να ανεβάσουν τον πήχη της ηθικής και της διαφάνειας καθώς και να δεσμευτούν για καθορισμένες αναφορές και την υποβολή δομημένων εκθέσεων σχετικά με τη βιωσιμότητα. Τα μισά έργα του WPSP στο θεματικό τομέα που αφορά τη διακυβέρνηση και τη δεοντολογία, εστιάζουν σε πρωτοβουλίες εταιρικής κοινωνικής ευθύνης (9/19), όπου τα λιμάνια αντιμετωπίζουν ενεργά ζητήματα της τοπικής κοινωνίας και άλλα ευρύτερα κοινωνικά ζητήματα. Υπάρχουν επίσης κάποια έργα που επικεντρώνονται στη διαφανή επικοινωνία και υποβολή εκθέσεων σχετικά με το όραμα βιωσιμότητας των λιμένων (4/19) και άλλα έργα που προωθούν την καινοτομία μέσω κοιτίδων πράσινης και μπλε οικονομίας (4/19).

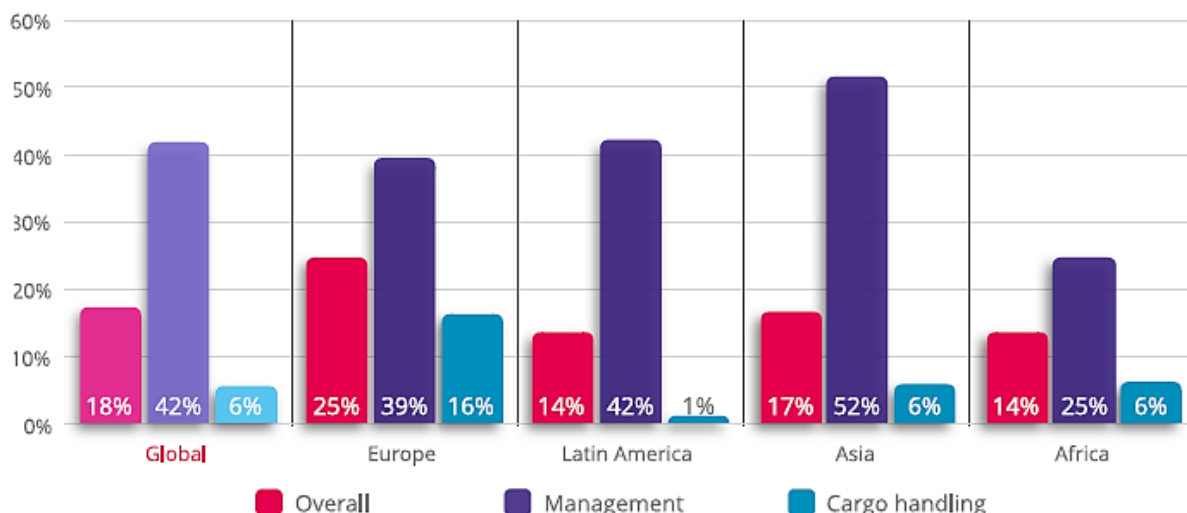
Τέλος υπάρχουν μόνο λίγα εμπνευσμένα έργα (2/19) για τη βελτίωση της ισορροπίας των φύλων και την ενδυνάμωση των γυναικών στη λιμενική βιομηχανία.

Κύριοι σχετικοί ΣΒΑ:



Ειδικότερα όσον αφορά το φύλο και τα ποσοστά συμμετοχής των γυναικών στο εργατικό δυναμικό των λιμένων, ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία της πλατφόρμας Port Performance Scorecard (PPS) που αποτελεί συστατικό στοιχείο του προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών «Train for Trade Port Management Program» μέσω του οποίου παρακολουθούνται και μετρούνται οι επιδόσεις των λιμένων-μελών εξήντα χωρών μέσα από 26 κοινά αποδεκτούς δείκτες για τη λιμενική επίδοση στις ακόλουθες έξι κατηγορίες: Οικονομικά, ανθρωπίνους πόροι, φύλο, λειτουργίες πλοίων, λειτουργίες φορτίου και περιβάλλον (Παράρτημα VII).

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του Port Performance Scorecard 2021 όπου παρουσιάζονται στοιχεία για τα έτη 2016-2020, τα αποτελέσματα συμμετοχής των γυναικών στο εργατικό δυναμικό των λιμένων παραμένουν χαμηλά, παρά την πιο ενθαρρυντική εικόνα όσον αφορά το επίπεδο διοίκησης. Ιδιαίτερα, όταν εξετάζεται η διαχείριση φορτίων και οι λιμενικές λειτουργίες, παρατηρείται σημαντική πτώση του ποσοστού συμμετοχής των γυναικών. Στο παρελθόν καταγραφόταν ένα χαμηλό μέσο παγκόσμιο ποσοστό συμμετοχής των γυναικών στους λιμένες και αυτό εξακολουθεί να ισχύει φθάνοντας, όπως φαίνεται στο διάγραμμα μόλις το 18% (UNCTAD, 2021).

Διάγραμμα 4.3 Ποσοστό Συμμετοχής γυναικών στο εργατικό δυναμικό των λιμένων 2016-2020

Πηγή: UNCTAD's Port Performance Scorecard 2021 of the Train For Trade Port Management Program

Στην Ευρώπη το ποσοστό αυτό ανέρχεται στο 25% και απέχει πολύ από την ισοκατανομή των ρόλων. Οι παγκόσμιοι μέσοι όροι για τους διευθυντικούς και διοικητικούς ρόλους είναι πιο ενθαρρυντικοί, καθώς έχουν αυξηθεί στο 42% (ήταν 38% στον πίνακα αποτελεσμάτων PPS 2020 για τα έτη 2015-2019). Η Ευρώπη βρίσκεται κάτω από αυτόν τον μέσο όρο στο 39% με την Ασία να πρωτοστατεί με 52%. Οι αριθμοί αναδεικνύουν την ανάγκη για στρατηγικές παρεμβάσεις πολιτικής για τη βελτίωση του ΣΒΑ 5 "Επίτευξη της ισότητας των φύλων και ενδυνάμωση όλων των γυναικών και των κοριτσιών" προκειμένου να διασφαλισθεί η πλήρης και αποτελεσματική συμμετοχή των γυναικών και οι ίσες ευκαιρίες για ηγεσία σε όλα τα επίπεδα ιεραρχίας στην πολιτική, οικονομική και δημόσια ζωή.

Ασφάλεια και προστασία

Κανονισμοί, νόμοι και ρυθμιστικά καθήκοντα και αρμοδιότητες για την ασφάλεια και την προστασία των πλοίων και των φορτίων εντός του λιμένα, ορίζουν το πλαίσιο για τα έργα του χαρτοφυλακίου WPSP στον θεματικό τομέα "ασφάλεια και προστασία". Με την απειλή της τρομοκρατίας παγκοσμίως, την αύξηση της διασυνοριακής εγκληματικότητας και την άνοδο των ψηφιακών απειλών, τα ζητήματα ασφάλειας έχουν αποκτήσει νέες διαστάσεις και μορφές. Στην ίδια κατεύθυνση, τα έργα αυτού του θεματικού τομέα καλύπτουν την υγεία και την ασφάλεια, την ετοιμότητα και την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών (4/11), τη συνολική ασφάλεια της λιμενικής ζώνης (4/11) και την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο (3/11).

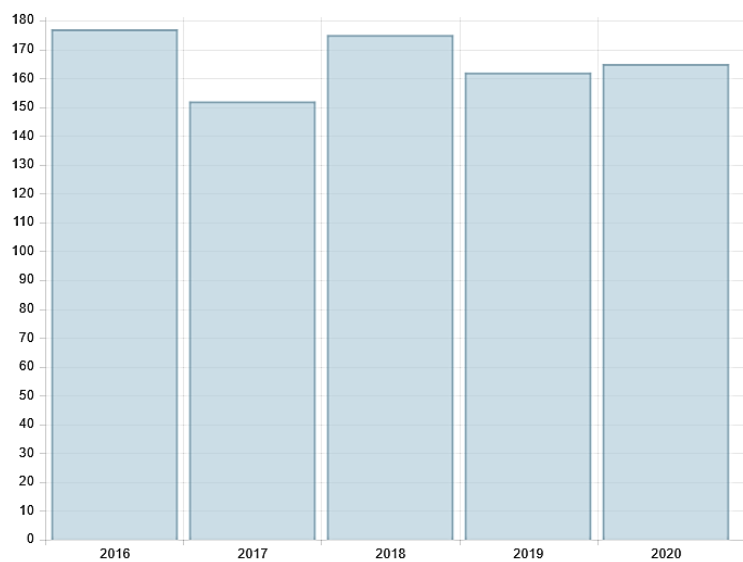
Κύριοι σχετικοί ΣΒΑ:



4.2.3.5 Στοιχεία από την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας από τους λιμένες διεθνώς

Σύμφωνα με τον παγκόσμιο διαδικτυακό κατάλογο εκθέσεων εταιρικής ευθύνης CorporateRegister.com, οι δημοσιευμένες εκθέσεις ΕΚΕ ή Βιωσιμότητας από τα λιμάνια, διεθνώς, κυμαίνονται από 152 έως 177 την τελευταία πενταετία, ενώ το 2020 δεν ξεπέρασαν τις 165, όπως φαίνεται στο σχήμα. Από αυτές τις εκθέσεις μόνο μια του 2019 ήταν ελληνικού λιμένα της ΟΛΠ ΑΕ.

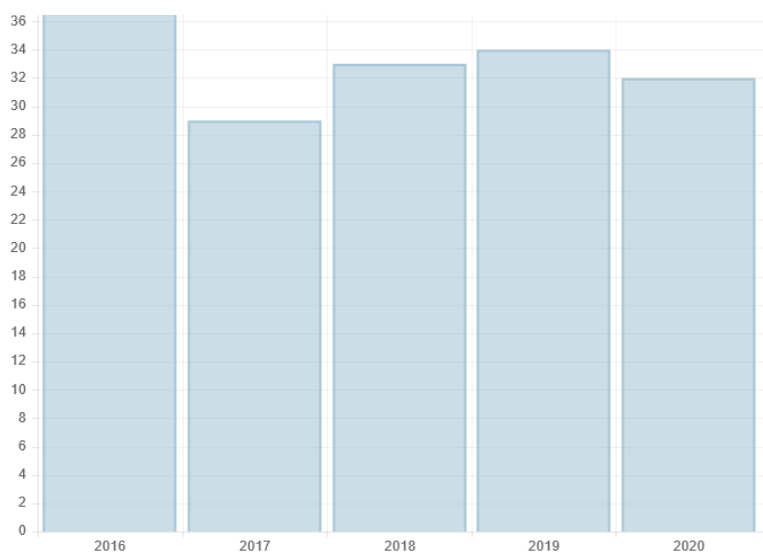
Διάγραμμα 4.4 Δημοσιευμένες εκθέσεις (2016 - 2020) - Λιμάνια



Πηγή: <https://www.corporateregister.com>

Πολύ μικρότερος είναι ο αριθμός από τις ανωτέρω δημοσιευμένες εκθέσεις λιμένων, με δήλωση ανεξάρτητης διασφάλισης, δεδομένου ότι την τελευταία πενταετία δεν ξεπέρασαν τις 37, ενώ το 2020 ήταν μόλις 32 εκθέσεις – εκ των οποίων καμία ελληνική.

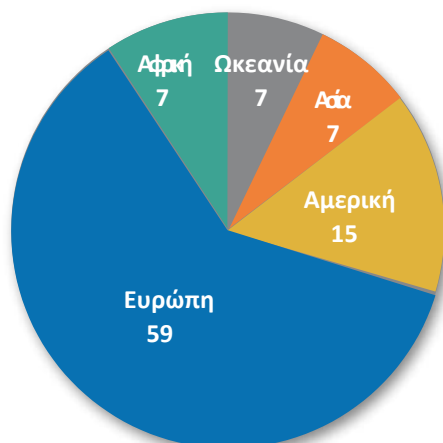
Διάγραμμα 4.5 Δημοσιευμένες εκθέσεις, λιμένων, με δήλωση ανεξάρτητης διασφάλισης



Πηγή: <https://www.corporateregister.com>

Πρόσφατη μελέτη των Geerts et al. (2021) ερευνήσε τις πρακτικές και τη λογική των λιμένων πίσω από την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας παγκοσμίως και προσδιόρισε τα κύρια οφέλη και εμπόδια για την υποβολή τέτοιων εκθέσεων. Στην έρευνα συμμετείχαν συνολικά 97 λιμάνια από όλο τον κόσμο, εκ των οποίων τα 59 ήταν ευρωπαϊκά.

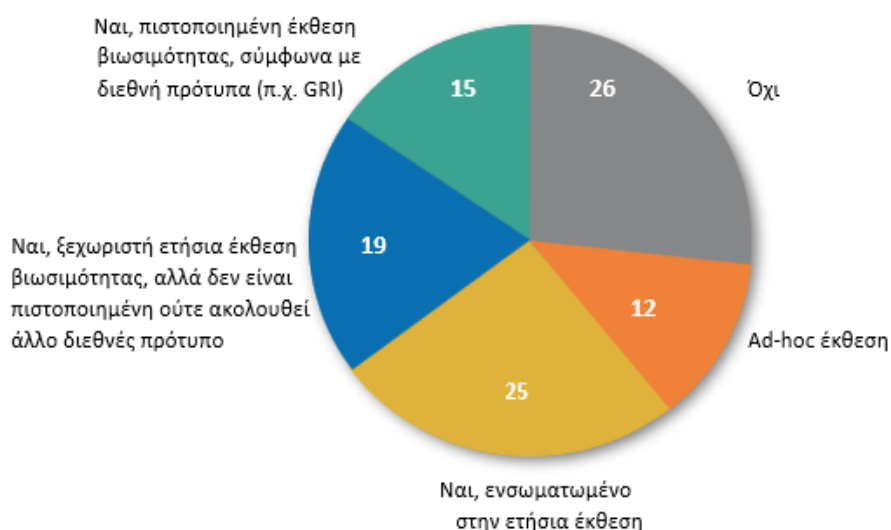
Διάγραμμα 4.6 Υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας στα λιμάνια ανά ήπειρο



Πηγή: Geerts et al. (2021)

Τα ευρήματα της εν λόγω μελέτης δείχνουν ότι πάνω από το ένα τρίτο των λιμένων υποβάλλουν χωριστές και τακτικές εκθέσεις σχετικά με τη βιωσιμότητα ακολουθώντας μια δομημένη προσέγγιση. Ένας στους τέσσερις λιμένες ενσωματώνει πληροφορίες σχετικά με τη βιωσιμότητα στην ετήσια έκθεσή του, ενώ ένας στους δέκα λιμένες υποβάλλει εκθέσεις μόνο κατά περίπτωση. Ωστόσο, είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι σχεδόν το ένα τέταρτο των λιμένων που απάντησαν δεν υποβάλλουν καθόλου εκθέσεις για τη βιωσιμότητα.

Διάγραμμα 4.7 Η προσέγγιση των λιμένων ως προς την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας



Πηγή: Geerts et al. (2021)

Διάγραμμα 4.8 Χρήση του προτύπου GRI για την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας

Το Global Reporting Initiative (GRI) είναι το διατομεακό παγκόσμιο πρότυπο για την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας.

Ωστόσο, υπάρχει συζήτηση σχετικά με το κατά πόσον η συνολική προσέγγιση του GRI μπορεί να εφαρμοστεί πλήρως στον τομέα των λιμένων ή κατά πόσον απαιτείται τομεακή καθοδήγηση για τους λιμένες.

Οι συμμετέχοντες στην έρευνα φαίνεται να ενισχύουν την τελευταία άποψη, καθώς μόνο ένας στους δέκα λιμένες θεωρεί ότι οι δείκτες GRI είναι επαρκείς για τον λιμενικό τομέα.



Πηγή: Geerts et al. (2021)

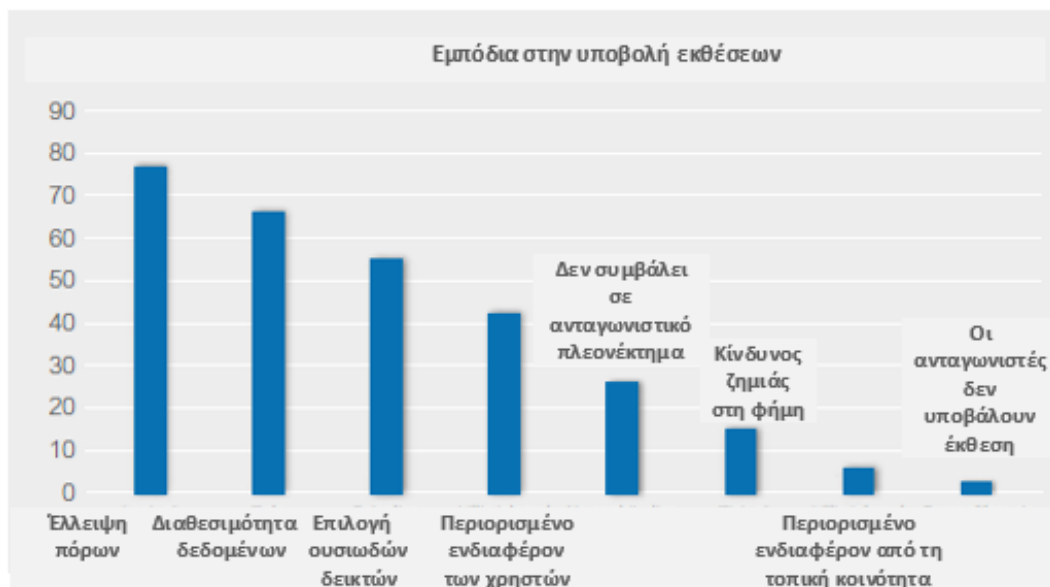
Το κύριο αναφερόμενο όφελος της υποβολής εκθέσεων βιωσιμότητας είναι η αύξηση της διαφάνειας προς τα ενδιαφερόμενα μέρη των λιμένων, όπως οι χρήστες του λιμένα, οι πελάτες, η τοπική κοινότητα και οι κυβερνήσεις. Ακολουθεί η βελτίωση της φήμης, η βελτίωση της διαχείρισης κινδύνων και η ενίσχυση της εταιρικής κουλτούρας.



Πηγή: Geerts et al. (2021)

Όσον αφορά τα αναφερόμενα εμπόδια για την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας, η έλλειψη πόρων προσδιορίζεται ως το κύριο ζήτημα. Αυτό υπογραμμίζει το γεγονός ότι η υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας απαιτεί πόρους από την άποψη του χρόνου, του προσωπικού, της συλλογής

δεδομένων, της ανάλυσης και της χρηματοδότησης. Η διαθεσιμότητα των δεδομένων, η πρόκληση της επιλογής ουσιαστικών δεικτών και η περιορισμένη δέσμευση ορισμένων χρηστών του λιμένα είναι ακόμα ένα αναφερόμενο εμπόδιο.



Πηγή: Geerts et al. (2021)

Από την έρευνα και τη διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης με επαγγελματίες του κλάδου, χρήστες, κυβερνητικούς παράγοντες και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, προέκυψε ότι η διευκόλυνση του εμπορίου και των επιχειρήσεων θεωρείται ως ο κύριος στόχος (87,78%) για το λιμενικό σύστημα, ενώ η μεγιστοποίηση της προστιθέμενης αξίας για την εθνική οικονομία είναι ο δεύτερος σημαντικότερος στόχος (71,11%) και η κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη της τοπικής κοινότητας ο τρίτος (64,44%).

Ποιοι πρέπει να είναι οι στόχοι του λιμενικού συστήματος;	
ΣΤΟΧΟΣ	%
Διευκόλυνση του εμπορίου και των επιχειρήσεων	87.78%
Μεγιστοποίηση της προστιθέμενης αξίας στην εθνική οικονομία	71.11%
Κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της κοντινής περιοχής	64.44%
Μεγιστοποίηση της διακινούμενης χωρητικότητας	31.11%
Μεγιστοποίηση των κερδών των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι	25.56%
Μεγιστοποίηση των αποδόσεων για την κυβέρνηση (δημόσιος τομέας)	25.56%
Άλλο(α)	7.78%

Από τη διαβούλευση επίσης, προέκυψε ότι όχι μόνο υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις στις υπάρχουσες μορφές διαχείρισης λιμένων στις διάφορες χώρες, αλλά και ότι οι φορείς διαχείρισης

των λιμένων μπορεί να έχουν μόνο δευτερεύοντα ρόλο στις διαδικασίες διαμόρφωσης λιμενικής πολιτικής, όπως: στην εκπροσώπηση σε ένα διεθνές πλαίσιο, τη θέσπιση περιβαλλοντικής νομοθεσίας σχετικά με τους λιμένες και την εκπόνηση στρατηγικών μελετών για τον λιμενικό τομέα, όπου η κεντρική κυβέρνηση διατηρεί βασικό ρόλο.

Άλλη πρόσφατη παγκόσμια έρευνα για τη διακυβέρνηση λιμένων (Brooks et al. 2022) που διεξήχθη στο πλαίσιο της συζήτησης σχετικά με τα μελλοντικά μοντέλα διακυβέρνησης λιμένων, ανέλυσε τις τρέχουσες δομές και λειτουργίες της διακυβέρνησης λιμένων σε όλο τον κόσμο, και εξέτασε την έννοια της διαφάνειας όπως εφαρμόζεται στα λιμάνια. Η έρευνα περιέλαβε 87 λιμένες σε όλο τον κόσμο, εκ των οποίων 26 από την Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένων και του λιμένα Πειραιά (ως το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας μας).

Τα αποτελέσματά της αποκαλύπτουν άνισα επίπεδα διαφάνειας και την ανάγκη αύξησης των υφιστάμενων επιπέδων και προτύπων διαφάνειας στη διακυβέρνηση της λιμενικής βιομηχανίας, καθώς και μεγαλύτερης συνοχής μεταξύ των λιμένων της ίδιας περιφέρειας.

Δεδομένου ότι η διαφάνεια γενικά συνδέεται με ροές πληροφοριών, επίσημες πολιτικές γνωστοποίησης και προσεγγίσεις δημοσίευσης, καθώς και με συζητήσεις και συναντήσεις με ενδιαφερόμενα μέρη. Η παγκόσμια έρευνα των Brooks et al. (2022) διερεύνησε, μεταξύ άλλων, τη διαθεσιμότητα πληροφοριών στο ευρύ κοινό και τα ενδιαφερόμενα μέρη των λιμένων, μέσω των ιστοτόπων και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης των λιμένων, ανεξάρτητα από το αν η νομοθεσία κάνει υποχρεωτική την γνωστοποίησή τους. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται εννιά σχετικοί δείκτες.

Πίνακας 4.1 Δείκτες διαφάνειας λιμένων - διαθεσιμότητα πληροφοριών στο διαδίκτυο

Βασικοί δείκτες διαφάνειας λιμένων ανά περιφέρεια (%)	Σύνολο (n = 87)	Καναδάς (n = 17)	Ευρώπη (n = 26)	ΛΚ Αμερική (n = 21)	ΗΠΑ (n = 23)
Η Ιστοσελίδα του Λιμένα ή/και η Ετήσια Έκθεση παρέχει βιογραφικό σημείωμα των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.)	44 (51%)	8 (47%)	7 (27%)	8 (38%)	21 (91%)
Η ετήσια συνεδρίαση ή/και η συνεδρίαση του Δ.Σ. είναι ανοικτές στο κοινό	34 (39%)	10 (59%)	0 (0%)	2 (10%)	22 (96%)
Δημοσιεύονται τα πρακτικά της Ετήσιας Συνέλευσης ή/και της Συνεδρίασης του Δ.Σ.	26 (30%)	1 (6%)	2 (12%)	4 (19%)	18 (78%)
Ο ιστότοπος έχει μια κοινότητα ή / και έναν σύνδεσμο ενδιαφερομένων	34 (39%)	12 (71%)	3 (15%)	3 (14%)	15 (65%)
Email / τηλέφωνο του εκτελεστικού προσωπικού διαθέσιμο στην ιστοσελίδα	47 (54%)	11 (65%)	14 (54%)	9 (43%)	13 (57%)
Η ετήσια έκθεση δημοσιοποιείται στον δικτυακό τόπο	64 (74%)	14 (82%)	17 (65%)	16 (76%)	17 (74%)

Ελεγμένες οικονομικές εκθέσεις που είναι διαθέσιμες στο κοινό στον ιστότοπο	60 (69%)	12 (71%)	17 (65%)	16 (76%)	15 (65%)
Εκθέσεις ΕΚΕ ή/και ESG που είναι διαθέσιμες στο κοινό στον ιστότοπο	41 (47%)	9 (53%)	16 (62%)	4 (19%)	12 (52%)
Λιμενικά τιμολόγια διαθέσιμα στο κοινό στον ιστότοπο	72 (83%)	17 (100%)	20 (77%)	16 (76%)	19 (83%)

Πηγή: Brooks et al. (2022)

Από τα στοιχεία που εξετάστηκαν στην ιστοσελίδα κάθε λιμένα, ενδιαφέρον για τη παρούσα εργασία παρουσιάζει η διαθεσιμότητα Εκθέσεων των λιμένων, όχι μόνο ως μέτρο διαφάνειας αλλά και ένδειξη της επιθυμίας ενός λιμένα να επικοινωνήσει την αποστολή του στα ενδιαφερόμενα μέρη και το ευρύτερο κοινό. Η έρευνα εξέτασε τη διαθεσιμότητα στους ιστότοπους των λιμένων, εκθέσεων όπως: ετήσιες εκθέσεις, προϋπολογισμοί, εκθέσεις εταιρικής κοινωνικής ευθύνης (ΕΚΕ) και εκθέσεις ESG, ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις και γενικά σχέδια ανάπτυξης (Master Plan) και εάν υπήρχε διαθέσιμο υλικό σε περισσότερες από μία γλώσσες.

Πίνακας 4.2 Διαθεσιμότητα Εκθέσεων & Αναφορών

Εκθέσεις διαθέσιμες στο κοινό στους ιστότοπους των λιμένων	Σύνολο (%) (N=87)	Καναδάς (%)	Ευρώπη (%)	ΛΚ Αμερική (%)	ΗΠΑ (%)
Ετήσια έκθεση	74% (64)	82%	65%	76%	74%
Εκθέσεις προϋπολογισμού	29% (25)	0%	15%	57%	39%
Δημόσια Απολογισμοί ΕΚΕ & ESG	47% (41)	53 %	62%	19%	52%
Master Plan - Δημόσια διαβούλευση κατά την έναρξη	20% (17)	24%	8%	10%	39%
Ρυθμιστικά Σχέδια	44% (38)	65%	27%	52%	39%
Δημόσιες οικονομικές εκθέσεις	70% (61)	100%	65%	81%	65%
Δημόσια ελεγμένες οικονομικές εκθέσεις	69% (60)	71%	65%	76%	65%
Διάθεση πολυγλωσσικού υλικού (εκθέσεις/ δελτία τύπου)	66% (57)	100%	92%	24%	48%

Πηγή: Brooks et al. (2022)

Από τα στοιχεία προκύπτει ότι το κύριο ενημερωτικό έγγραφο ενός λιμένα είναι συνήθως η ετήσια έκθεσή του και η χρησιμότητά του - τόσο για σκοπούς μάρκετινγκ όσο και για την ενημέρωση του κοινού - σχετίζεται άμεσα με το επίπεδο των πληροφοριών που περιλαμβάνονται. Αν και δεν υπάρχει πρότυπο για το τι περιλαμβάνεται σε μια ετήσια έκθεση, οι λιμένες συνήθως περιλαμβάνουν όγκους φορτίου, απασχόληση, επενδύσεις σε τερματικούς σταθμούς και περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες, συχνά σε συνδυασμό με εικόνες των δραστηριοτήτων των πελατών και των λιμενεργατών.

Σήμερα, οι περισσότερες ετήσιες εκθέσεις λιμένων είναι έγγραφα με δυνατότητα λήψης που βρίσκονται στον ιστότοπο του λιμένα και υπάρχει μια αυξανόμενη τάση αντικατάστασης της

παραδοσιακής ετήσιας έκθεσης υπέρ μιας συνδυασμένης ετήσιας έκθεσης / ενοποιημένης ελεγμένης οικονομικής κατάστασης – κάτι που αναβαθμίζει τη δημόσια διαφάνεια, δεδομένου ότι διαβεβαιώνεται το κοινό ότι υπήρξε επαρκής έλεγχος των οικονομικών καταστάσεων ενός λιμένα, ώστε να μπορεί το κοινό να τις εμπιστευτεί. Ως εκ τούτου, μια βέλτιστη πρακτική είναι ένας δικτυακός τόπος που περιέχει ελεγμένες οικονομικές καταστάσεις με την υπογεγραμμένη επιστολή γνώμης του ελεγκτή.

Πίνακας 4.3 Διαθεσιμότητα Εκθέσεων & Αναφορών ανά μοντέλο διακυβέρνησης λιμένων

Εκθέσεις διαθέσιμες στο κοινό στους ιστότοπους των λιμένων	A (v=52)	B (v=22)	C (v=3)	D (v=1)	E (v=9)
Ετήσια έκθεση	75%	82%	100%	100%	33%
Εκθέσεις προϋπολογισμού	38%	5%	33%	0%	33%
Δημόσια Απολογισμοί ΕΚΕ & ESG	48%	59%	67%	100%	0%
Ρυθμιστικά Σχέδια - Δημόσια διαβούλευση κατά την έναρξη	21%	23%	0%	0%	11%
Ρυθμιστικά Σχέδια	42%	55%	67%	0%	22%
Δημόσιες οικονομικές εκθέσεις	67%	73%	100%	100%	67%
Δημόσια ελεγμένες οικονομικές εκθέσεις	67%	73%	100%	100%	56%
Διάθεση πολυγλωσσικού υλικού (εκθέσεις/ δελτία τύπου)	56%	95%	100%	100%	33%

Μοντέλα λιμενικής διακυβέρνησης: Α=Δημόσιος Β= Εταιροποιημένος Δημόσιος Γ=Εισηγμένη εταιρία –δημόσια πλειοψηφία. D = Εισηγμένη εταιρία- ιδιωτική πλειοψηφία. E= Εθνική Αρχή
Πηγή: Brooks et al. (2022)

Σε αντίθεση με τους προϋπολογισμούς που αναπτύσσουν οι λιμένες εσωτερικά, η δημιουργία ενός σχεδίου ανάπτυξης λιμένων (Master Plan) γίνεται συχνά σε διαβούλευση με τις λιμενικές επιχειρήσεις και τους ενδιαφερόμενους φορείς, υποδεικνύοντας την προθυμία ενός λιμένα να εμπλέξει το κοινό στα αναπτυξιακά του σχέδια, χωρίς απαραίτητα να τηρούνται πρακτικά στο διαδίκτυο.

Οι εκθέσεις ΕΚΕ και ESG είναι τα έγγραφα που απαντώνται συχνά, και περισσότερο από ό,τι σε άλλες περιοχές, οι ευρωπαϊκοί λιμένες παρείχαν εκθέσεις ΕΚΕ. Οι περιβαλλοντικές πολιτικές της ΕΕ είναι οι ισχυρότερες στη λιμενική βιομηχανία και τα λιμάνια που έχουν σημαντικές επενδύσεις και πρωτοβουλίες στον τομέα του περιβάλλοντος καθιστούν σημαντικό να προβάλλουν τις προσπάθειές τους.

Ενδιαφέρον επίσης, παρουσιάζει η έρευνα των (Felicio et al., 2022) σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές πρακτικές των φορέων διαχείρισης λιμένων επηρεάζουν τη θετική αντίληψη των λιμενικών συνεργατικών σχηματισμών εντός των τοπικών κοινοτήτων. Στις βασικές βιώσιμες λιμενικές πρακτικές περιλαμβάνεται η επικοινωνία με τις τοπικές κοινωνίες, η συμμετοχή της τοπικής κοινότητας στη διαχείριση του λιμένα και οι επενδύσεις του λιμένα στην τοπική ανάπτυξη.

Τοπικές κοινότητες

Τοπικά σχολεία, πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα
Σύλλογοι κατοίκων
Τοπικές ομάδες μέσων κοινωνικής δικτύωσης
Τοπικές περιβαλλοντικές ενώσεις
Τοπικά μέσα ενημέρωσης
Τοπικοί δήμοι
Τοπικοί φορείς εκμετάλλευσης, λιμενικοί πράκτορες, βιομηχανία
Τοπικοί λιμενεργάτες
Ενώσεις χρηστών/τοπικοί φορείς εκμετάλλευσης λιμένων
Τοπικοί τουριστικοί σύλλογοι
Τοπικές ενώσεις του κλάδου της αλιείας

Από την έρευνα επιβεβαιώνεται ότι οι πρακτικές των λιμένων με στόχο τον έλεγχο, τη διαφάνεια και τη μείωση της ρύπανσης θεωρούνται ως οι πιο σημαντικές από την κοινότητα καθώς και η ύπαρξη ενός αειφόρου σχεδίου και οράματος από πλευράς λιμένων

Τα αποτελέσματα της εν λόγω έρευνας επιβεβαιώνουν τη σημασία των βιώσιμων λιμενικών πρακτικών για τον επηρεασμό των αντιλήψεων στη συμβιωτική σχέση μεταξύ λιμένων και πόλεων. Μάλιστα, σύμφωνα με τους Felício et al. (2022) η θετική αντίληψη των λιμενικών συνεργατικών σχηματισμών εντός των τοπικών κοινοτήτων καθίσταται ολοένα και περισσότερο πηγή ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για την περαιτέρω ανάπτυξη των λιμενικών συνεργατικών σχηματισμών και περιφερειών.

Κεφάλαιο 5: Ενσωμάτωση ΕΚΕ/ESG στο Ελληνικό λιμενικό σύστημα

5.1 Το ελληνικό λιμενικό σύστημα

Η Ελλάδα αποτελεί την πλέον πολυπληθή λιμενική περιφέρεια της Ευρώπης. Δεδομένης της μορφολογίας της ελληνικής επικράτειας - μεγάλη ακτογραμμή και μεγάλο αριθμό νησιών - καταγράφονται σχεδόν 900 λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις διαφορετικού μεγέθους, διοικητικής οργάνωσης, χρήσεων, και διαφορετικής σημασίας για την εθνική και την τοπική κοινωνία και οικονομία (Ρογκάν και Συνεργάτες Α.Ε., 2013). Σύμφωνα με μελέτη για την αναμόρφωση του συστήματος λιμενικής διακυβέρνησης, το Εθνικό Λιμενικό Σύστημα αποτελείται από 104 φορείς, εκ των οποίων, 10 είναι Λιμενικά Ταμεία, 75 είναι Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, 13 είναι Οργανισμοί Λιμένων που λειτουργούν ως Ανώνυμες Εταιρείες και 6 είναι Λιμενικά Γραφεία (Vaggelas, Pallis, & Kladaki, 2022).

Το υφιστάμενο μοντέλο λιμενικής διακυβέρνησης χαρακτηρίζεται από την παρουσία τριών Υπουργείων με αρμοδιότητες επί της διαχείρισης λιμενικών εγκαταστάσεων: το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε. και Λιμενικά Ταμεία), το Υπουργείο Εσωτερικών (Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και Λιμενικά Γραφεία) αλλά και το Υπουργείο Τουρισμού για τις τουριστικές λιμενικές εγκαταστάσεις (μαρίνες). Η ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων διατηρεί αρμοδιότητα για το σύνολο των λιμένων και των λιμενικών εγκαταστάσεων καθώς και επί θεμάτων των φορέων διαχείρισης και εκμετάλλευσης λιμένων.

Άμεση εποπτεία από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ) ασκείται, εκτός από τα 10 Λιμενικά Ταμεία, μόνο στους 11 Οργανισμούς Λιμένος Α.Ε. που, μέχρι σήμερα, δεν έχουν ιδιωτικοποιηθεί. Τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, που δραστηριοποιούνται στο κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων, οι ΟΛ Πειραιώς Α.Ε. και ΟΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε., λειτουργούν υπό ιδιωτική ιδιοκτησία (67% μετοχών) και διαχείριση, με τη συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου να περιορίζεται πλέον στην ιδιοκτησία της χερσαίας ζώνης των δύο λιμένων. Αντίστοιχα η κυριότητα του συνόλου των μετοχών όλων των Οργανισμών Λιμένων που λειτουργούν ως Ανώνυμες Εταιρίες, πλην της Αλεξανδρούπολης, έχει περιέλθει από το Ελληνικό Δημόσιο στο Ταμείο Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), με σκοπό την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων στους περιφερειακούς λιμένες της χώρας μέσω της αποκρατικοποίησης τους (Vaggelas, Pallis, & Kladaki, 2022). Το ακολουθούμενο μοντέλο αποκρατικοποίησης προβλέπει πώληση του πλειοψηφικού πακέτου μετοχών του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του αντίστοιχου λιμένα σε τρίτους.

Εκτός από τις διαγωνιστικές διαδικασίες για έργα πώλησης πλειοψηφικού πακέτου μετοχών και για προγραμματιζόμενες υποπαραχωρήσεις στους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε., το ΤΑΙΠΕΔ έχει αναλάβει από τον Μάιο του 2022¹⁹ τον ρόλο της Αρχής Σχεδιασμού για όλα τα περιφερειακά λιμάνια που έχει στο χαρτοφυλάκιό του. Ως εκ τούτου, το ΤΑΙΠΕΔ συντονίζει τη διαδικασία για την έγκριση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) για κάθε ένα από τους Οργανισμούς

¹⁹Δυνάμει του άρθρου 159 του ν. 4635/2019, όπως ισχύει.

Λιμένων και συνδράμει το ΥΝΑΝΠ στις διαδικασίες που αφορούν στην έκδοση των Προεδρικών Διαταγμάτων για την έγκριση των Αναπτυξιακών Προγραμμάτων και Μελετών Διαχείρισης (Master Plan) κάθε λιμανιού (ΤΑΙΠΕΔ, n.d.).

Σε εξέλιξη βρίσκονται περαιτέρω πρωτοβουλίες οποίες θα επηρεάσουν με τη σειρά τους τον τρόπο λειτουργίας και οργάνωσης του ελληνικού λιμενικού συστήματος (Vaggelas, Pallis, & Kladaki, 2022):

- Ματαίωση της διαγωνιστικής διαδικασίας, το ΥΝΑΝΠ σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών και το ΤΑΙΠΕΔ θα αναλάβει άμεσα πρωτοβουλίες για την περαιτέρω ανάπτυξη του Οργανισμού Λιμένα Α.Ε. Αλεξανδρούπολης.
- Ολοκλήρωση της αποκρατικοποίησης (διάθεση του 67% του μετοχικού κεφαλαίου) των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε. Καβάλας και Ηγουμενίτσας.
- Έναρξη της διαδικασίας αποκρατικοποίησης (διάθεση του 67% του μετοχικού κεφαλαίου) για τους Οργανισμούς Λιμένων Α.Ε. και Ηρακλείου και Βόλου και εν συνεχεία των υπολοίπων Α.Ε. που ανήκουν στο ΤΑΙΠΕΔ.
- Αλλαγές στο μοντέλο διακυβέρνησης των τουριστικών λιμένων της χώρας.
- Αλλαγές στη διακυβέρνηση των Λιμενικών Ταμείων.

Γενικά σηματοδοτείται η ύπαρξη δύο πόλων ή αναπτυξιακών ταχυτήτων στο εθνικό λιμενικό σύστημα, μεταξύ των δύο μεγάλων Οργανισμών, ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ Α.Ε., και των υπολοίπων περιφερειακών λιμένων. Ενδεικτικά είναι τα οικονομικά στοιχεία έτους 2021, τόσο σε επίπεδο κύκλου εργασιών, όσο και σε επίπεδο επενδύσεων (Vaggelas & Pallis, 2021), που αναδεικνύουν τη διαφορά των αναπτυξιακών δυνατοτήτων μεταξύ των δύο αυτών πόλων: οι ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ Α.Ε. παράγουν αθροιστικά το 92% των συνολικών κερδών προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) και το 91,1% των συνολικών επενδύσεων των 13 Οργανισμών Λιμένα Α.Ε.(!).

5.1.1 Στρατηγική στόχευση και ενσωμάτωση ΕΚΕ/ESG στην Ελληνική λιμενική βιομηχανία

Την τελευταία πενταετία δεν έχει καταστεί εφικτό να προωθηθεί μια επίσημα διατυπωμένη, θεσμοθετημένη δημόσια λιμενική πολιτική²⁰. Αναμένεται το ΥΝΑΝΠ που έχει αρμοδιότητες για τα θέματα που σχετίζονται με τα λιμάνια και τη λιμενική πολιτική, οι οποίες ασκούνται μέσω της Γενικής Γραμματείας Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής & Ναυτιλιακών Επενδύσεων (ΓΓΛΠΝΕ)²¹ να παρουσιάσει το νέο σύστημα λιμενικής διακυβέρνησης, την κατηγοριοποίηση των λιμένων και τους κανόνες ιεράρχησης και επιλογής λιμενικών έργων και επενδύσεων.

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Τομεακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης (ΤΠΑ) 2021 – 2025²² του ΥΝΑΝΠ, το οποίο περιλαμβάνει τις αναπτυξιακές προτεραιότητες και στοχοθεσία του τομέα για την περίοδο

²⁰ Ετήσιο Σχέδιο Δράσης ΥΝΑΝΠ 2022

²¹ Π.Δ. 13/2018 (ΦΕΚ Α' 26) Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

²² Α.Π. 21168/25.02.2022 ΥΑ Έγκρισης Τομεακού Προγράμματος Ανάπτυξης (ΤΠΑ) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής του Εθνικού Προγράμματος Ανάπτυξης (ΕΠΑ) της προγραμματικής περιόδου 2021 – 2025 (ΦΕΚ Β' 1193).

αυτή, ο στρατηγικός σκοπός της λιμενικής πολιτικής του ΥΝΑΝΠ είναι: «η οργάνωση, λειτουργία, ανάπτυξη και αξιοποίηση των λιμένων της χώρας, η σύγχρονη, αποτελεσματική και οικονομικά ανταποδοτική λειτουργία των λιμένων, η ανάπτυξη και βελτίωση των λιμενικών υποδομών της χώρας, η βελτίωση των όρων, των συνθηκών και της ποιότητας των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων στην παγκόσμια αγορά». Μια πρώτη παρατήρηση είναι ότι ο στρατηγικός σκοπός του ΥΝΑΝΠ δεν περιλαμβάνει όρους αειφορίας και βιωσιμότητας στην επιθυμούμενη ανάπτυξη κι αξιοποίηση των λιμένων.

Επίσης, το ΤΠΑ 2021-2025 του ΥΝΑΝΠ αναφέρει ότι συμβάλει στη βιώσιμη ανάπτυξη, μέσω στήριξης του οριζόντιου πλαισίου εθνικής πολιτικής που σχετίζεται με την καινοτομία, τη κυκλική οικονομία, τη προστασία του περιβάλλοντος, τη ψηφιακή διακυβέρνηση και την εκπαίδευση, όμως οι παρεμβάσεις που αναφέρονται δεν περιέχουν δεσμευτικούς ποσοτικοποιημένους στόχους για τα λιμάνια. Στο ΤΠΑ 2021-2025 του ΥΝΑΝΠ, δίνεται έμφαση στην ενεργειακή μετάβαση και την κυκλική οικονομία στους λιμένες, περιλαμβάνοντας τις ακόλουθες θεματικές παρεμβάσεις - κατευθύνσεις:

- Προώθηση της χρήσης ΑΠΕ, Ηλεκτροκίνησης και Ηλεκτροδότησης καθώς και δράσεων βελτίωσης Ενεργειακής Απόδοσης στους λιμένες,
- Προώθηση υποδομών για τη χρήση φυσικού αερίου στη ναυτιλία
- Προώθηση της από ξηράς ηλεκτροδότησης πλοίων που παραμένουν ελλιμενισμένα στους λιμένες, να στόχο τη μείωση των αέριων ρύπων που παράγονται και τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα.
- Διερεύνηση των τρόπων της βέλτιστης ενσωμάτωσης και υλοποίησης της κυκλικής οικονομίας στους λιμένες, σε όλες τις φάσεις του σχεδιασμού, της λειτουργίας και ανάπτυξής τους και σε κάθε τομέα ή πεδίο της λιμενικής δραστηριότητας.
- Κατάλληλη προετοιμασία των λιμένων σε σχέση με το σύστημα παραλαβής αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου, περιλαμβάνοντας τα απόβλητα λιπαντικών Ελαίων από τη ναυτιλία, αλλά και τα πάσης φύσης απόβλητα που παράγονται κατά τα λιμενικά έργα και τη λιμενική λειτουργία και την εν γένει δραστηριότητα στους λιμένες, με γνώμονα τις ανάγκες και δυνατότητες της κυκλικής οικονομίας

Θετική εξέλιξη αποτελεί ότι στην Περιβαλλοντική Έγκριση²³ του ΤΠΑ 2021-2025 του ΥΝΑΝΠ περιλαμβάνεται η υποχρέωση συλλογής και επεξεργασίας των στοιχείων που θα καταγράφονται κατά την παρακολούθηση υλοποίησης του προγράμματος, με συγκεκριμένους μετρήσιμους δείκτες (βάσει των ΣΒΑ και των ESG) και ετήσιους στόχους. Ως εκ τούτου, στον μηχανισμό παρακολούθησης της υλοποίησης του προγράμματος θα πρέπει να ενταχθούν πρόνοιες για τη συλλογή στοιχείων που αφορούν τις εξωτερικές επιπτώσεις της λιμενικής ανάπτυξης.

Μέσα σε αυτό το αβέβαιο πλαίσιο διακυβέρνησης και λειτουργίας των λιμένων, αποτελεί επίσης σημαντική εξέλιξη το γεγονός ότι συμπεριλαμβάνονται πλέον κατευθύνσεις για τη διάχυση των αρχών της αειφορίας, την αντιστοίχισή τους με τους ΣΒΑ και την υιοθέτηση κριτηρίων ESG στο πρόγραμμα αξιοποίησης της περιουσίας του Ελληνικού Δημοσίου, τόσο στις Συμβάσεις Παραχώρησης (Master

²³Α.Π. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/71140/4959/24.05.2022 ΚΥΑ Περιβαλλοντική έγκριση Του Τομεακού Προγράμματος Ανάπτυξης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής 2021-2025 (ΑΔΑ: Π42Φ4653Π8-4Α4).

Concessions) τα Στρατηγικά Σχέδια και τις Περιβαλλοντικές Μελέτες του ΤΑΙΠΕΔ, όσο και στις διαδικασίες ωρίμανσης των περιουσιακών στοιχείων του χαρτοφυλακίου του ΤΑΙΠΕΔ²⁴.

Ειδικότερα για τους 11 Οργανισμούς Λιμένα Α.Ε. που ανήκουν στο χαρτοφυλάκιο του ΤΑΙΠΕΔ, έχει αναπτυχθεί το πρόγραμμα «Βιώσιμη Ναυτιλία και Βιώσιμα Λιμάνια» μια συνεργασία του ΤΑΙΠΕΔ με το ελληνικό δίκτυο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Γνώσης και Καινοτομίας για το Κλίμα (EIT Climate -KIC HUB Greece) και το ελληνικό δίκτυο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Ηνωμένων Εθνών (SDSN Greece). Στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος, αλλά και σε σεμινάρια που κατά καιρούς διοργανώνει η ομάδα αειφορίας που έχει δημιουργηθεί στο ΤΑΙΠΕΔ, για την προετοιμασία και την ευχερέστερη προσαρμογή των εταιρειών του χαρτοφυλακίου του στις μεταβαλλόμενες συνθήκες και απαιτήσεις που έχουν θέσει διεθνείς και ρυθμιστικοί οργανισμοί, οι φορείς διοίκησης των ελληνικών λιμένων, λαμβάνουν μια σχετική ενημέρωση και στοιχειώδεις κατευθύνσεις σε θέματα ESG και βιώσιμης ανάπτυξης του τομέα τους.

Ενδιαφέρον επίσης, παρουσιάζει το σύστημα συγκριτικής αξιολόγησης της επίδοσης των λιμένων σε θέματα ESG, που έχει αναπτύξει το ΤΑΙΠΕΔ σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (EBRD) και την εταιρία GlobalSustain. Πρόκειται για ένα ψηφιακό εργαλείο για την αξιολόγηση της επίδοσης του χαρτοφυλακίου του ΤΑΙΠΕΔ βάσει κριτηρίων ESG (ESG Rating Tool) και τη χρήση βασικών δεικτών επίδοσης (Ναυτεμπορική, 2020). Σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ, το ESG Rating Tool μπορεί να παρέχει ευχερή αναγνώριση των τρωτών σημείων των λιμένων, μέσα από έκθεση αξιολόγησης που παράγει υψηλού επιπέδου συστάσεις για τη βελτίωση των επιδόσεων στα κριτήρια ESG. Αν και το εργαλείο αυτό προβλέπεται καταρχήν για χρήση από το ΤΑΙΠΕΔ, θα μπορούσε η χρήση του να διευρυνθεί και από άλλες δημόσιες αρχές και ενδιαφερόμενα μέρη.

Σύμφωνα με το ΤΑΙΠΕΔ, εκτός από τους βασικούς δείκτες του ESG Rating Tool, έχουν ήδη αναπτυχθεί δείκτες εξειδικευμένοι για τα λιμάνια και ένα σύστημα αξιολόγησης της ετοιμότητας των λιμένων για να υιοθετήσουν καινοτόμες πράσινες τεχνολογικές λύσεις για την προσαρμογή αλλά και τον μετριασμό των επιπτώσεών τους στην κλιματική αλλαγή.

Από την επισκόπηση της βιβλιογραφίας στο θέμα της βιωσιμότητας και της ΕΚΕ/ESG στο λιμενικό τομέα προέκυψε ότι δεν υφίσταται ή δεν είναι διαθέσιμη κάποια μελέτη που να αφορά τα ελληνικά λιμάνια. Αυτό σε συνδυασμό με το αβέβαιο πλαίσιο πολιτικής για τη διακυβέρνηση των λιμένων και την απουσία μιας ευρύτερης εθνικής στρατηγικής για την κατανόηση της έννοιας και την εφαρμογή της ΕΚΕ/ESG στις ελληνικές επιχειρήσεις γενικά, προϊδεάζουν ότι η εφαρμογή της ΕΚΕ/ESG στην ελληνική λιμενική βιομηχανία στην καλύτερη περίπτωση βρίσκεται σε πρωτόλειο στάδιο.

Έχοντας παρουσιάσει το ευρύτερο πλαίσιο ως προς την αντίληψη του βιώσιμου λιμένα και την εφαρμογή δράσεων ΕΚΕ από τους ευρωπαϊκούς λιμένες, στο οποίο εμπíπτουν και οι ελληνικοί λιμένες, παρουσιάζει ενδιαφέρον να συλλεχθούν στοιχεία για το ελληνικό λιμενικό σύστημα.

²⁴Αριθμ. 4Απόφαση Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (ΚΥ.Σ.ΟΙ.Π.) Έγκριση του από 25 Οκτωβρίου 2021, αναθεωρημένου Επιχειρησιακού Προγράμματος Αξιοποίησης (Asset Development Plan, ADP) ΤΑΙΠΕΔ ΑΕ (ΦΕΚ Β 5240) .

Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία μη χρηματοοικονομικής επίδοσης των ελληνικών λιμένων, που θα μπορούσαν να αποτελέσουν μια πρώτη βάση για συγκριτική αξιολόγησή τους σε θέματα ESG, επιλέχθηκε η διενέργεια έρευνας στα λιμάνια που έχουν ήδη εταιροποιηθεί ως Οργανισμοί Λιμένα Ανώνυμες Εταιρίες με τη μέθοδο της αυτό-αξιολόγησης.

5.2 Διενέργεια Έρευνας με τίτλο «ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ»

5.2.1 Μεθοδολογία

Για την αξιολόγηση ετοιμότητας βιωσιμότητας χρησιμοποιήθηκε ένα διαδικτυακό ερωτηματολόγιο με τίτλο «ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ» για την διερεύνηση της κατάστασης, στις διάφορες πτυχές της βιωσιμότητας και της ΕΚΕ, στα δεκατρία (13) μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας που λειτουργούν ως Ανώνυμες Εταιρίες. Επιλέχθηκε η μέθοδος της αυτό-αξιολόγησης πάνω σε αναγνωρισμένες πτυχές της βιωσιμότητας των λιμένων, σύμφωνα με τη βιβλιογραφία. Οι ερωτήσεις επιλέχθηκαν από τράπεζες ερωτήσεων σχετικών ερευνών, οι οποίες προσαρμόστηκαν στις απαιτήσεις της συγκεκριμένης έρευνας.

5.2.2 Σχεδιασμός και υλοποίηση έρευνας

Η έρευνα περιλάμβανε 40 ερωτήσεις που εξετάστηκαν και εγκρίθηκαν από την επιβλέπουσα καθηγήτρια, προκειμένου να διασφαλισθεί η συμμόρφωση με τον Κώδικα Ηθικής & Δεοντολογίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Οι ερωτήσεις διατυπώθηκαν με σαφήνεια και με τη μέθοδο βαθμονόμησης Likert, προκειμένου να συνοδεύονται από κλειστές απαντήσεις, προκειμένου να μην εμπεριέχονται γενικολογίες και να μειώνεται ο χρόνος απόκρισης, ώστε η έρευνα να ολοκληρώνεται σε διάρκεια 10 λεπτών.

Πιο συγκεκριμένα, με τη μέθοδο Likert διαμορφώθηκε για κάθε ερώτηση μια λίστα από προτάσεις, με τη μορφή κλίμακας 5 βαθμίδων που υποδηλώνουν διαφορετικό βαθμό συμφωνίας ή ικανοποίησης. Στη διαβάθμιση της κλίμακας χρησιμοποιείται η εξής ομάδα επιλογών: «Όχι / Καθόλου», «Μικρό βαθμό», «Μέτριο βαθμό», «Μεγάλο βαθμό», «Πολύ υψηλό βαθμό». Οι συμμετέχοντες/αξιολογητές καλούνται να σημειώσουν το βαθμό συμφωνίας ή διαφωνίας τους με την εκάστοτε πρόταση. Η συμμετοχή στην έρευνα ήταν εθελοντική και τα αποτελέσματα της έρευνας είναι ανώνυμα για να αποφευχθεί η ταυτοποίηση των συμμετεχόντων.

Η έρευνα διαρθρώθηκε σε δύο δομημένα μέρη: το Μέρος I συγκέντρωσε γενικές πληροφορίες σχετικά με τη θέση, την ιδιοκτησία και το μέγεθος σε κάθε λιμένα, ενώ το Μέρος II κάλυψε έντεκα θεματικές ενότητες προκειμένου να καλυφθεί όλο το εξεταζόμενο εύρος της βιωσιμότητας:

1. ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ
2. ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ - ΕΚΕ/ESG ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ
3. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΗΘΙΚΗ & ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΕΟΝΤΟΛΟΓΙΑΣ
4. ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ
5. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ
6. ΠΕΛΑΤΕΣ & ΠΡΟΪΟΝΤΑ/ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

7. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ /ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ
8. ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ
9. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
10. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΟΡΩΝ
11. ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Στην έρευνα συμμετείχαν μόνο λιμένες, υπό τη νομική μορφή της Ανώνυμης Εταιρίας, οι οποίοι αφενός διαθέτουν εταιρική μορφή, αφετέρου αποτελούν τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα λιμάνια της χώρας, όσον αφορά το θαλάσσιο εμπόριο και την κίνηση επιβατών. Οι δεκατρείς λιμένες που επιλέχθηκαν να συμμετέχουν στην έρευνα είναι οι ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΛΙΜΕΝΩΝ Α.Ε.:

- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ | 8. ΚΕΡΚΥΡΑΣ |
| 2. ΒΟΛΟΥ | 9. ΛΑΥΡΙΟΥ |
| 3. ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ | 10. ΝΗΣΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ |
| 4. ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ | 11. ΠΑΤΡΩΝ |
| 5. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | 12. ΠΕΙΡΑΙΩΣ |
| 6. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | 13. ΡΑΦΗΝΑΣ |
| 7. ΚΑΒΑΛΑΣ | |

Η έρευνα διανεμήθηκε στους Διευθύνοντες Συμβούλους των εν λόγω λιμένων, τον Οκτώβριο του 2022, μέσω του προγράμματος Office Forms (πλέον Microsoft Forms), που έχει σχεδιαστεί για τη διεξαγωγή ερευνών μέσω του διαδικτύου, μέρος του Office 365. Ζητήθηκε η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου από το Διευθύνοντα Σύμβουλο ή το αρμόδιο στέλεχος, εάν έχει ορισθεί, Υπεύθυνο Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (ΕΚΕ)/ESG ή Εταιρικής Βιωσιμότητας ή εναλλακτικά από άλλο επιτελικό στέλεχος που να διαθέτει πολύ καλή γνώση των πολιτικών και των συστημάτων του οργανισμού, προκειμένου να διασφαλισθεί η εγκυρότητα των στοιχείων και των απόψεων των συμμετεχόντων στην έρευνα.

Για την οριστική υποβολή του ερωτηματολογίου, η συμπλήρωση – απάντηση όλων των πρώτων 39 ερωτήσεων κλειστού τύπου ήταν υποχρεωτική, πλην της τελευταίας ερώτησης ανοικτού τύπου, στην οποία ζητήθηκε προαιρετικά η γνώμη των συμμετεχόντων.

5.2.3 Αξιολόγηση της εμπειρικής εγκυρότητας

Η βαθμονόμηση Likert προτιμήθηκε ως ένα πρακτικό και γρήγορο εργαλείο εκτίμησης απόψεων, καθώς το τελικό αποτέλεσμα της αξιολόγησης, που προκύπτει ως βαθμός ετοιμότητας μπορεί να ανακοινωθεί ακόμα και σε ενδιαφερόμενους, χωρίς να χρειάζονται ειδικές γνώσεις στατιστικής. Παρόλα αυτά η συνολική βαθμολόγηση που προκύπτει από μια κλίμακα Likert ως το αποτέλεσμα πολλών διαφορετικών συνδυασμών αξιολογήσεων, μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια πληροφοριών ή ακόμη και λιγότερο αξιόπιστα συμπεράσματα, λόγω των ακόλουθων μειονεκτημάτων που μπορεί να παρουσιάσει η χρήση κλειστών ερωτήσεων (“Likert Scale,” n.d.):

- ο τρόπος που διατυπώνονται οι προτάσεις είναι πολύ πιθανόν να επηρεάσει τις απαντήσεις των συμμετεχόντων,

- οι συμμετέχοντες είναι αναγκασμένοι να επιλέξουν μια απάντηση που ενδέχεται να μην εκφράζει την αληθινή τους πρόθεση ή να τους περιορίζει, ή να τους οδηγεί στην ουδετερότητα.

Σε κάθε περίπτωση, η αξιοπιστία της έρευνας διασφαλίστηκε από την επιλογή του δείγματος, την αυστηρότητα ως προς την εκπροσώπηση των οργανισμών στην έρευνα, για την «από πάνω-προς τα κάτω» αποτύπωση απόψεων/(αυτο)αξιολόγηση, καθώς και από την καθολική ανταπόκριση των λιμένων στην έρευνα.

5.2.4 Ανάλυση δεδομένων και παρουσίαση αποτελεσμάτων

Για την ανάλυση των δεδομένων από τις ερωτήσεις κλειστού τύπου και τη γραφική παρουσίασή τους, πραγματοποιήθηκε κωδικοποίηση, με χρήση του Microsoft Excel, ώστε να καταστεί δυνατή η επεξεργασία των απαντήσεων, ανά θεματική ενότητα.

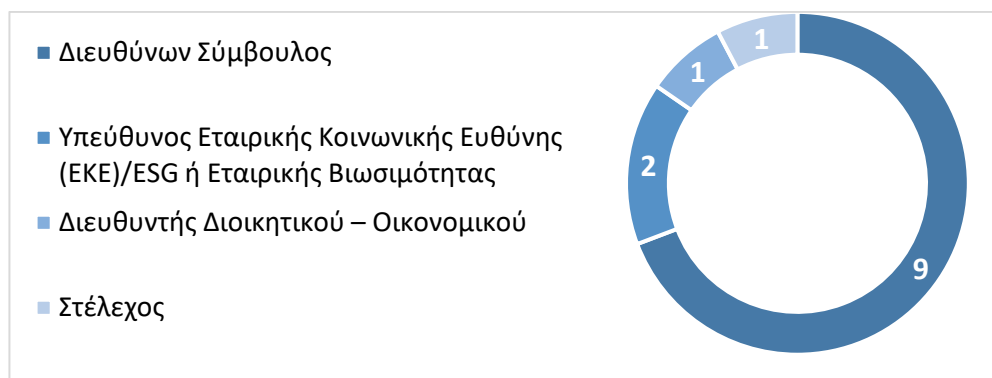
Λόγω του εύρους του εξεταζόμενου θέματος και του μεγάλου αριθμού των ερωτήσεων, οι απαντήσεις των συμμετεχόντων στην έρευνα παρουσιάζονται ομοίως ταξινομημένες, ανά θεματική ενότητα, προκειμένου συνδυαστικά να διαμορφωθεί εικόνα για κάθε πτυχή της βιωσιμότητας στους ελληνικούς λιμένες.

5.2.5 Επισκόπηση των αποκρίσεων και των χαρακτηριστικών λιμένα

Στην έρευνα ανταποκρίθηκαν με πολύ ενδιαφέρον όλοι οι αποδέκτες και σημειώθηκε 100% συμμετοχή.

Δέκα στους δεκατρείς (10/13) συμμετέχοντες απάντησε ότι ο οργανισμός τους είναι "ΜΙΚΡΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ" (Μ.Ο. απασχολούμενων 10-49 ατόμων και κύκλο εργασιών από 700.000€ έως 7.999.999€), ένας (1/13) ότι είναι "ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ με λιγότερους από 10 απασχολούμενους" και δύο (2/13) συμμετέχοντες ότι ο οργανισμός τους είναι "ΕΙΣΗΓΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ" - ο ένας "ΚΑΤΩ ΑΠΟ 500 ΑΤΟΜΑ" και ο άλλος "ΠΑΝΩ ΑΠΟ 500 ΑΤΟΜΑ".

Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων που απάντησαν το ερωτηματολόγιο κατείχαν στον οργανισμό τη θέση του Διευθύνοντα Συμβούλου (9/13) και εκπροσώπησαν τους οργανισμούς που δηλώθηκαν ως "ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ" (1/1) και "ΜΙΚΡΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ" (8/10). Οι υπόλοιποι συμμετέχοντες των οργανισμών που δήλωσαν "ΜΙΚΡΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ" (2/10) ένας κατείχε τη θέση του Διευθυντή Διοικητικού – Οικονομικού και ένας ήταν στέλεχος του οργανισμού. Αντίστοιχα, οι οργανισμοί που δήλωσαν "ΕΙΣΗΓΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ" διέθεταν την κατάλληλη δομή και εκπροσωπήθηκαν αρμοδίως από τον "Υπεύθυνο Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (ΕΚΕ)/ESG ή Εταιρικής Βιωσιμότητας" (2/2).

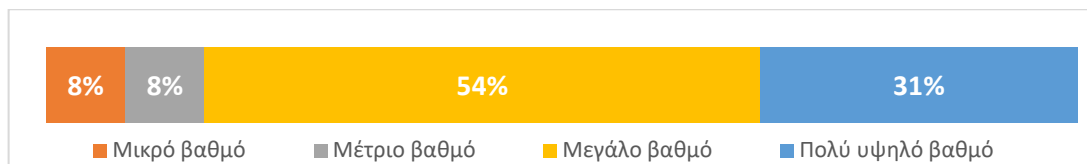


5.2.6 Αποτελέσματα – συζήτηση

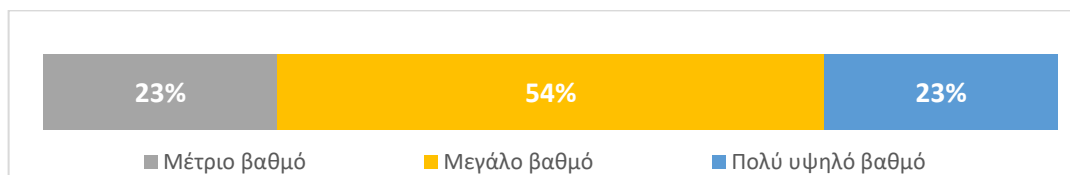
Παρουσιάζονται στη συνέχεια ταξινομημένο, ανά θεματική ενότητα, το αποτέλεσμα των απαντήσεων των Οργανισμών Λιμένα Α.Ε. προκειμένου να διαμορφωθεί μια συνολική εικόνα για κάθε πτυχή της βιωσιμότητας στους ελληνικούς λιμένες.

ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

Έντεκα στους δεκατρείς συμμετέχοντες (11/13), δηλαδή το 85% των οργανισμών, δήλωσαν ότι κατά την τελευταία τριετία έχουν, τουλάχιστον σε μεγάλο βαθμό, σταθερά οικονομικά αποτελέσματα που εξασφαλίζουν τη βιωσιμότητά τους και οι υπόλοιποι δύο (2/13) οργανισμοί απάντησαν ότι οριακά - μέτριο και μικρό βαθμό - έχουν σταθερά οικονομικά αποτελέσματα.



Παρόμοια, αλλά με διαφορετικό μείγμα οργανισμών, είναι και η εικόνα που αποτυπώνεται από τις δηλώσεις των οργανισμών ως προς το κατά πόσο, την τελευταία τριετία, αποθηκεύονται και αναλύονται στοιχεία για δείκτες όπως κέρδη, ζημίες, ρευστότητα, κύκλος εργασιών, % ικανοποίησης / αφοσίωσης πελατών/ προμηθευτών/ προσωπικού, φήμη/ εικόνα στην κοινότητα κ.λπ. προκειμένου να αξιολογηθεί η πρόοδος τους (10/13 σε μεγάλο βαθμό και 3/13 σε μέτριο βαθμό).



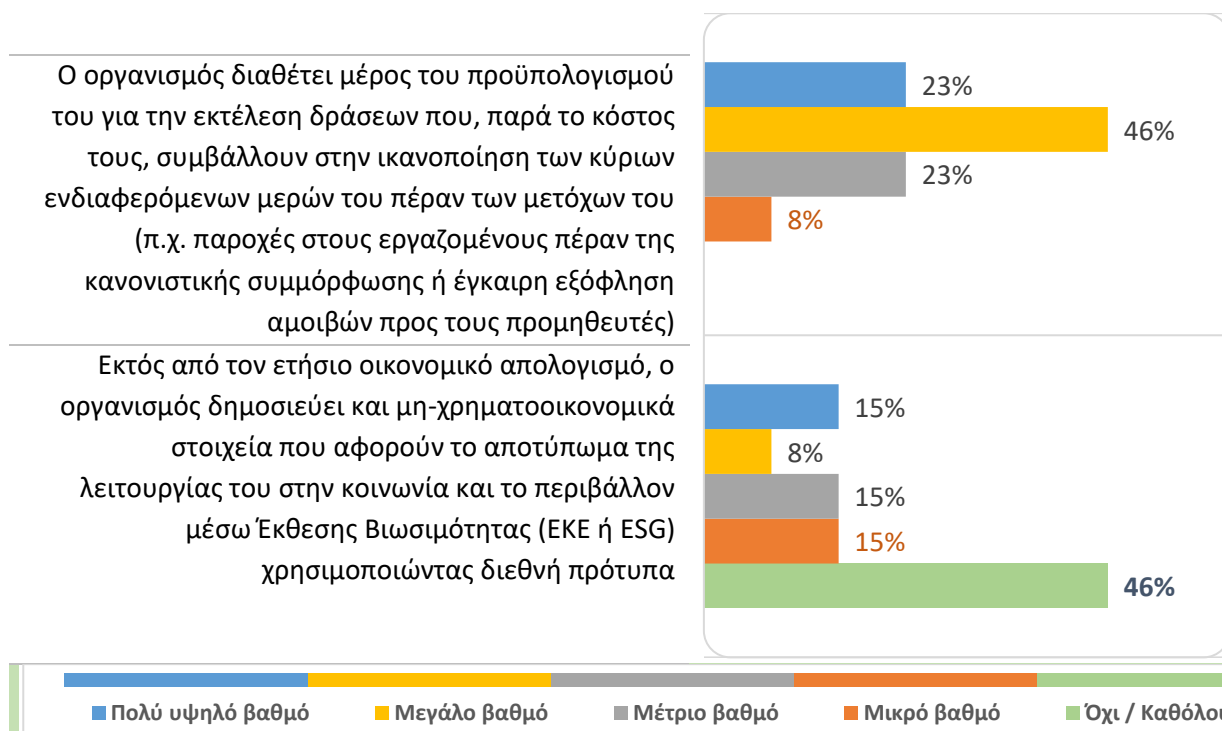
Ακόμα μικρότερο (6/13) είναι το ποσοστό (54%) των οργανισμών που έχει δημιουργήσει, τουλάχιστον σε μεγάλο βαθμό, ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης κινδύνων για τον εντοπισμό και την

αξιολόγηση διαφόρων κινδύνων, όπως χρηματοοικονομικών, λειτουργικών, περιβαλλοντικών κ.λπ. και τον προγραμματισμό έκτακτων ενεργειών.



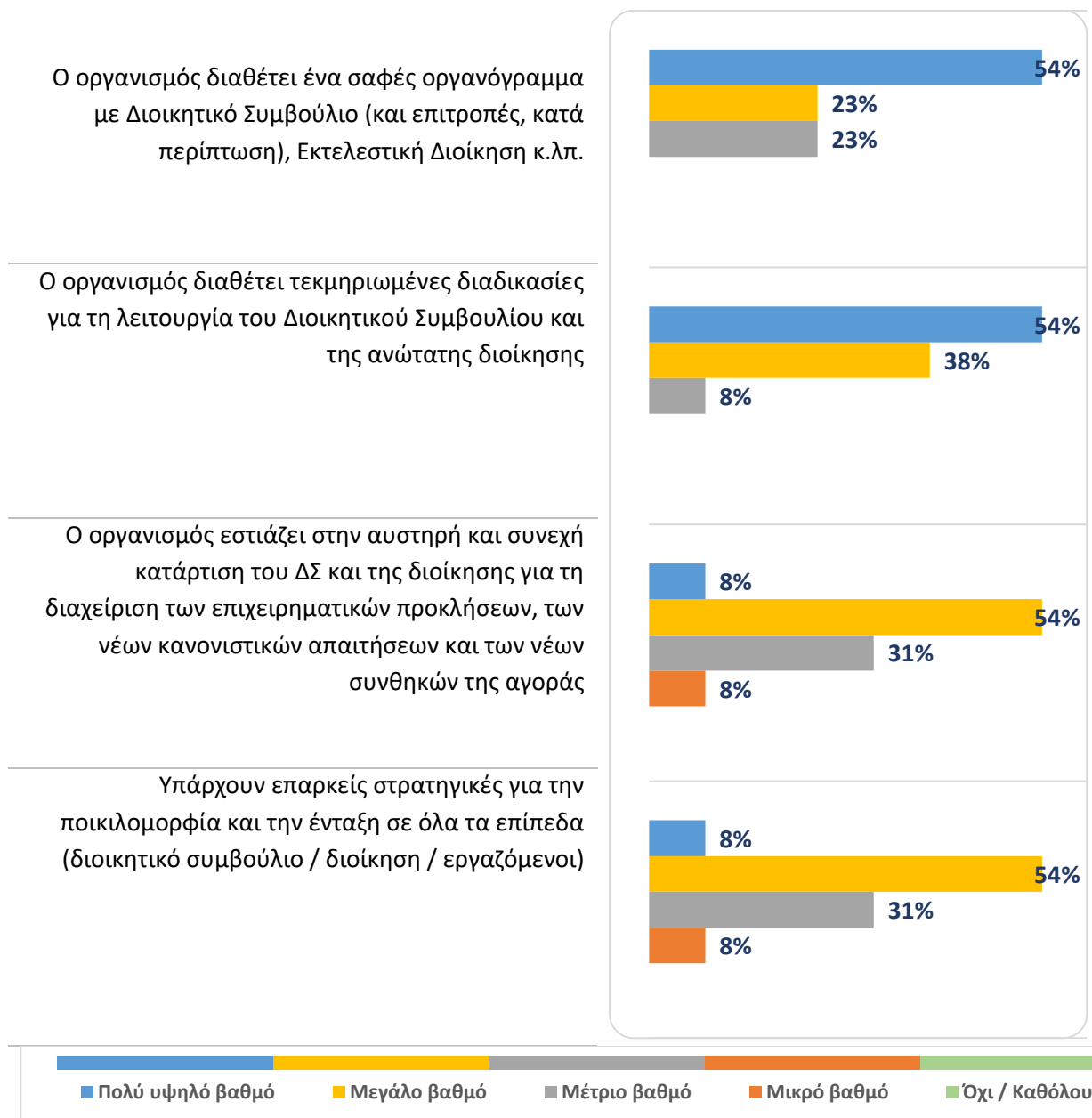
Το 69% των συμμετεχόντων δηλώνει ότι, τουλάχιστον σε μεγάλο βαθμό, διαθέτουν μέρος του προϋπολογισμού τους για την εκτέλεση δράσεων ΕΚΕ. Ειδικότερα, ενδιαφέρον παρουσιάζει η διαφοροποίηση των οργανισμών σε σχέση με τις ακόλουθες απαντήσεις τους:

Από τους τρεις οργανισμούς (23%) που δηλώνουν ότι, σε πολύ υψηλό βαθμό, διαθέτουν μέρος του προϋπολογισμού τους για την εκτέλεση δράσεων ΕΚΕ, στη συνέχεια μόνο δύο (15%) που είναι εισηγμένες εταιρίες δηλώνουν, στον ίδιο βαθμό, ότι δημοσιεύουν ετήσια έκθεση με τα αντίστοιχα μη-χρηματοοικονομικά τους στοιχεία. Από το 46% των οργανισμών που δηλώνει ότι, σε μεγάλο βαθμό, διαθέτουν μέρος του προϋπολογισμού τους για δράσεις ΕΚΕ μόνο το 8% δημοσιοποιεί έκθεση με απολογιστικά στοιχεία. Γενικότερα, ενώ όλοι δηλώνουν ότι έστω σε κάποιο βαθμό διαθέτουν μέρος του προϋπολογισμού τους για την εκτέλεση δράσεων ΕΚΕ, το 46% από αυτούς δεν δημοσιεύει ετήσια έκθεση με μη-χρηματοοικονομικά στοιχεία.



ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

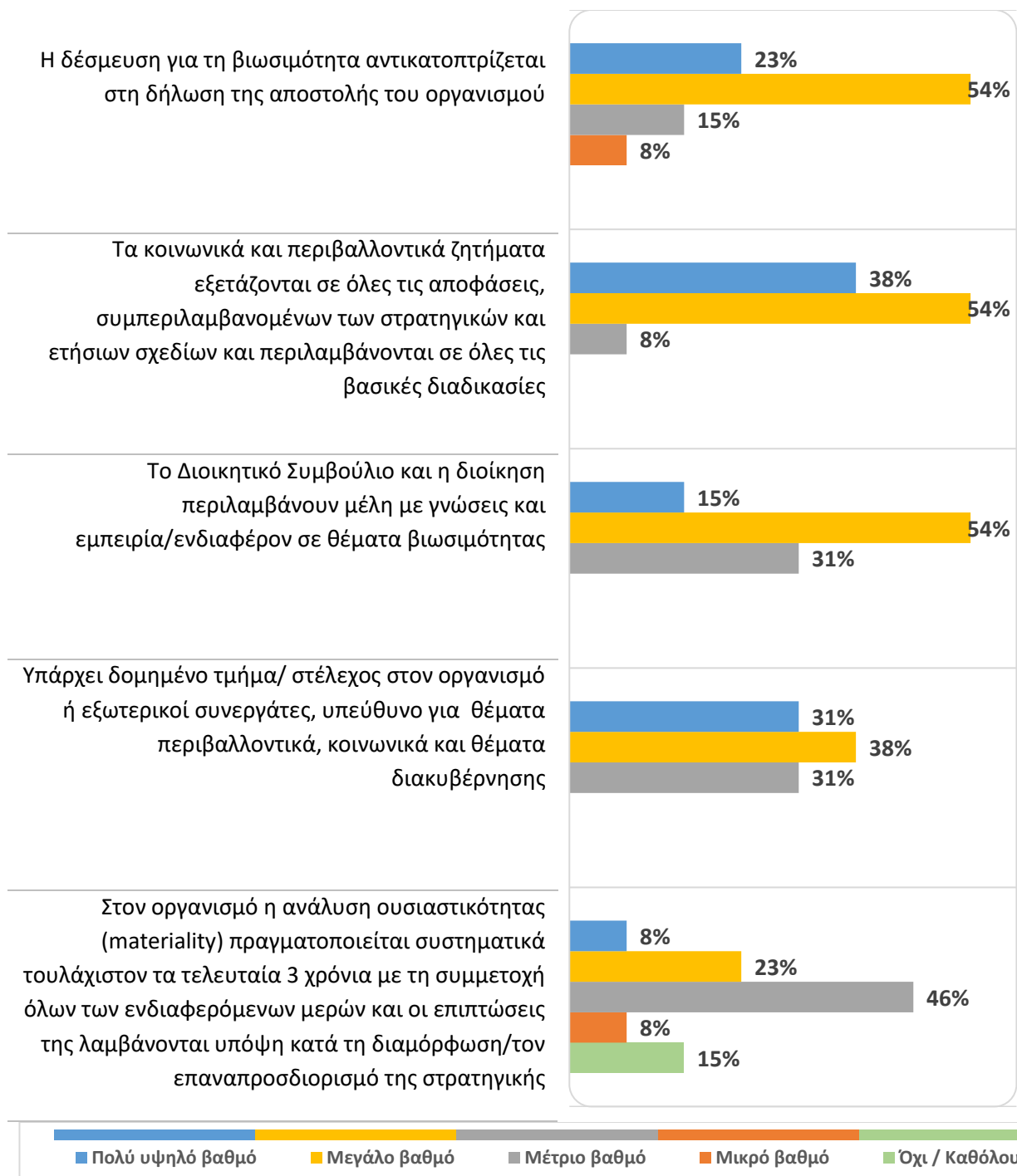
Η ενότητα αυτή αναφέρεται στο γενικό μοντέλο Εταιρικής Διακυβέρνησης του οργανισμού, ανεξάρτητα από το αν πρόκειται για δημόσια εταιρία ή όχι, σχετικά με τη λειτουργία του Διοικητικού Συμβουλίου (ΔΣ).



Παρότι το 92% των συμμετεχόντων δηλώνουν ότι διαθέτουν, τουλάχιστον σε μεγάλο βαθμό, τεκμηριωμένες διαδικασίες για τη λειτουργία του ΔΣ, μόνο το 77% αναφέρει ότι διαθέτει σαφές οργανόγραμμα στον ίδιο βαθμό. Αντίστοιχα, στα θέματα της κατάρτισης (διοίκησης και ΔΣ) και της ύπαρξης στρατηγικών για την ποικιλομορφία και την ένταξη σε όλα τα επίπεδα διοίκησης, μόνο το 62% των ερωτηθέντων δηλώνει ότι συμβαίνουν, τουλάχιστον σε μεγάλο βαθμό.

ΕΚΕ/ESG ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ

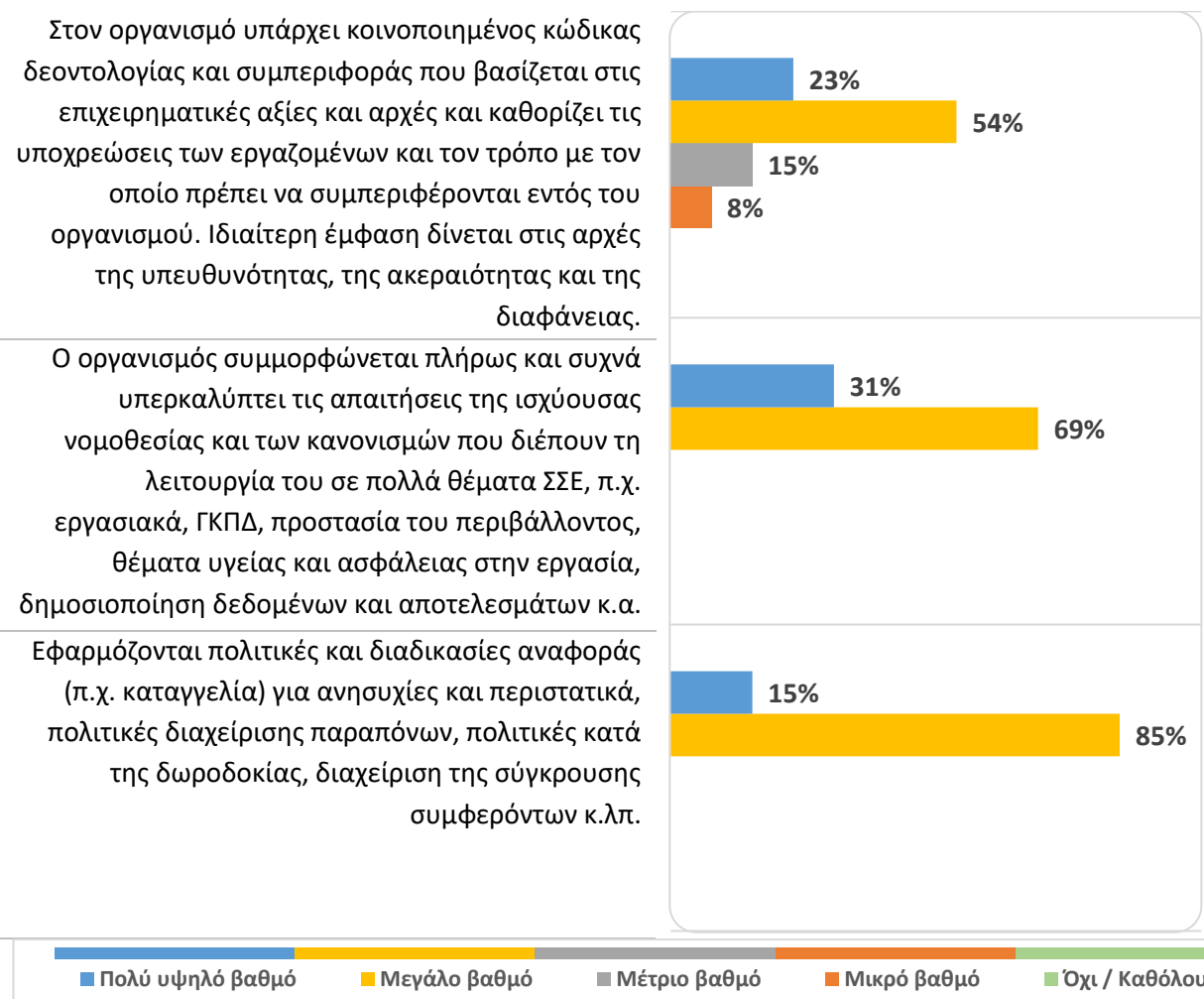
Αυτή η ενότητα αναφέρεται στο ανώτατο διοικητικό όργανο που λαμβάνει αποφάσεις για θέματα που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα. Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων (12/13) δηλώνει ότι ο οργανισμός τους εξετάζει, τουλάχιστον σε μεγάλο βαθμό, τα κοινωνικά ζητήματα εξίσου με τα περιβαλλοντικά, σε όλες τις αποφάσεις και τις διαδικασίες του, ακόμα και αν δεν υπάρχει ρητή δέσμευση για τη βιωσιμότητα στην αποστολή του οργανισμού τους.



Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζει ότι, ενώ οι οργανισμοί θεωρούν ότι διαθέτουν, σε μεγάλο βαθμό, τη γνώση (54%) και κάποιον υπεύθυνο (38%) για θέματα βιωσιμότητας, είτε εσωτερικά είτε από εξωτερικούς συνεργάτες, μόνο το 23% τελικά πραγματοποιεί συστηματικά ανάλυση ουσιαστικότητας, με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων μερών και ανατροφοδοτείται η στρατηγική τους. Ειδικότερα, συνάγεται ότι οι περισσότεροι (9/13) συμμετέχοντες δηλώνουν ότι πραγματοποιούν, το πολύ σε μέτριο βαθμό, συστηματική ανάλυση ουσιαστικότητας - ακόμα και οι δύο εισηγμένες εταιρίες που δημοσιεύουν Εκθέσεις Βιωσιμότητας - καθιστώντας αβέβαιη τη συμμετοχή όλων (ή *ala cart*) των ενδιαφερόμενων μερών και τη δυνατότητα ανατροφοδότησης της στρατηγικής τους.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΗΘΙΚΗ & ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΕΟΝΤΟΛΟΓΙΑΣ

Η εν λόγω θεματική ενότητα, αφορά τις αξίες, τις αρχές και τους κανόνες συμπεριφοράς του οργανισμού.



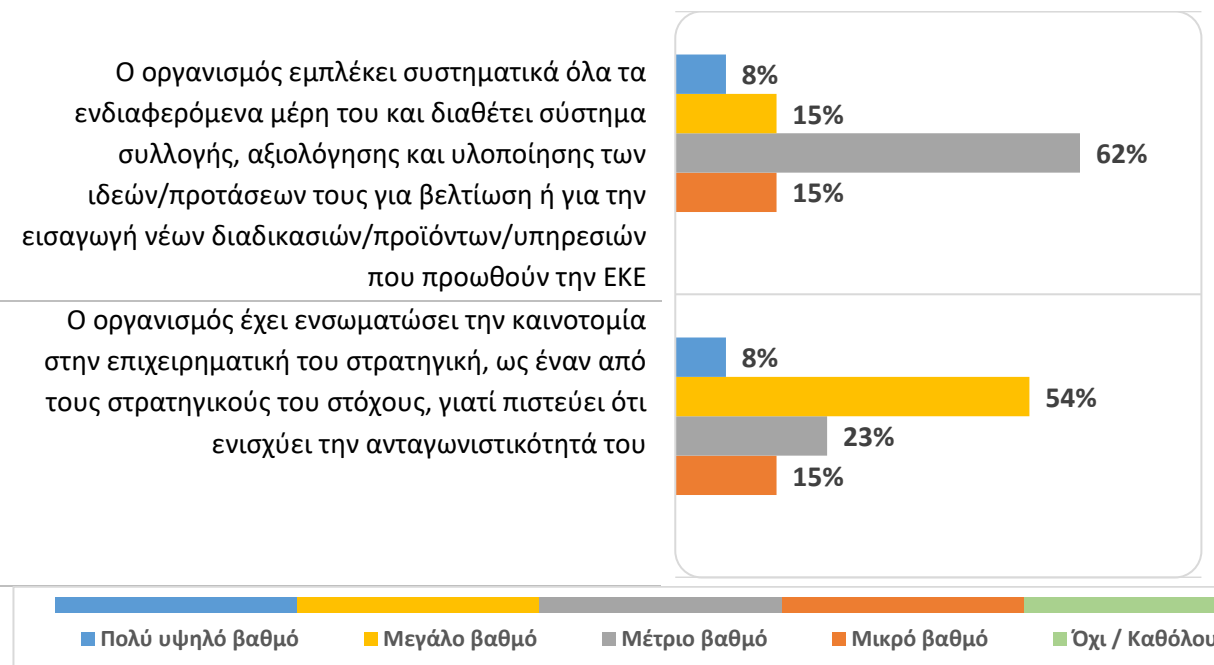
Παρά το γεγονός ότι το 23% των συμμετεχόντων (3/13) φαίνεται ότι δεν διαθέτουν έναν πλήρη

κώδικα δεοντολογίας και συμπεριφοράς με τις επιχειρηματικές αξίες και τις αρχές του οργανισμού που να καθορίζει τις υποχρεώσεις των εργαζομένων, όλοι οι συμμετέχοντες (13/13) δηλώνουν, τουλάχιστον σε μεγάλο βαθμό, ότι ο οργανισμός τους συμμορφώνεται πλήρως και συχνά υπερκαλύπτει τις κανονιστικές απαιτήσεις και ότι εφαρμόζονται πολιτικές και διαδικασίες αναφοράς και διερεύνησης περιστατικών, διαχείρισης παραπόνων και συγκρούσεων συμφερόντων κτλ.

ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

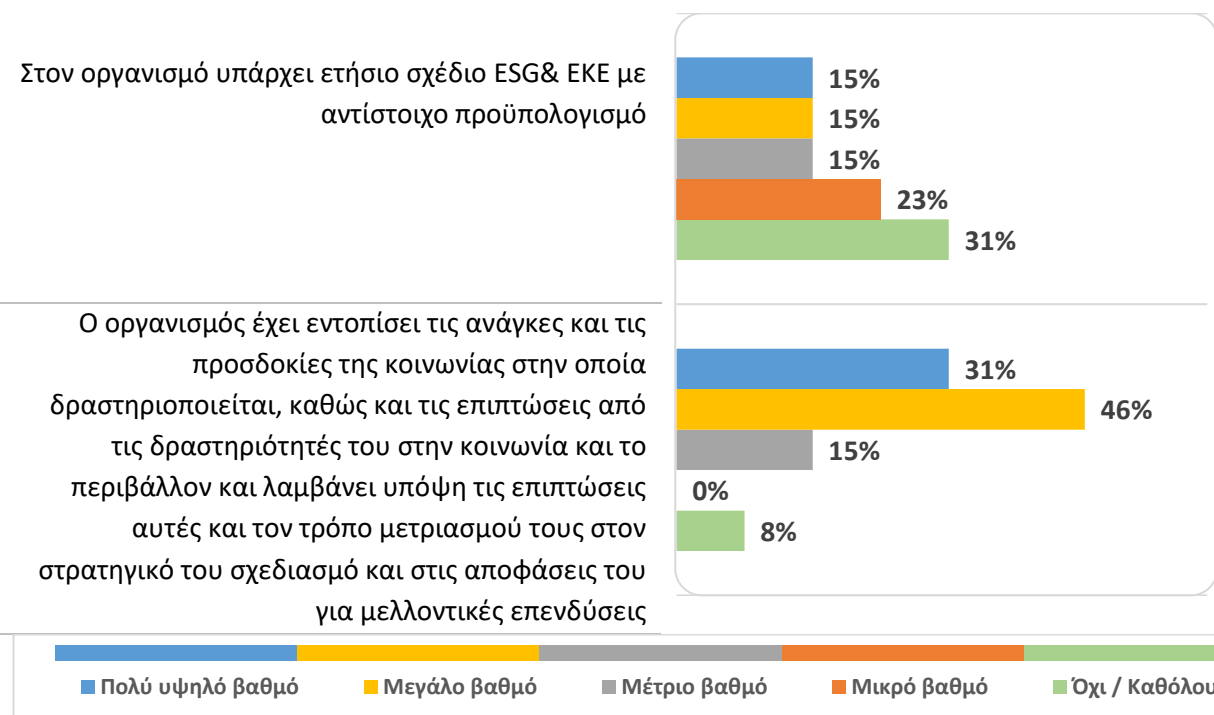
Το 62% των συμμετεχόντων (8/13) δηλώνει, τουλάχιστον σε μεγάλο βαθμό, ότι ο οργανισμός τους ενσωματώνει την καινοτομία στην επιχειρηματική του στρατηγική στόχευση, αυτή φαίνεται να μην αφορά θέματα ΕΚΕ ή κοινωνικής συνεισφοράς, δεδομένου ότι μόνο το 23% των συμμετεχόντων (3/13) δηλώνουν, στον ίδιο βαθμό, ότι εμπλέκουν και αλληλοεπιδρούν συστηματικά με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη τους για την αξιολόγηση και υλοποίηση νέων ιδεών και προτάσεων όσον αφορά διαδικασίες/ προϊόντα/υπηρεσίες που προωθούν την ΕΚΕ.

Αυτό το μικρό ποσοστό (3/13) οργανισμών που επιδιώκει την ενεργή συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών για την υιοθέτηση σχεδίου δράσεων ΕΚΕ, σε συνδυασμό με τα ευρήματα της επόμενης θεματικής ενότητας, όπου το 77% των συμμετεχόντων δηλώνει ότι έχει εντοπίσει τις ανάγκες και τις προσδοκίες της κοινωνίας στην οποία δραστηριοποιείται, καταδεικνύεται ότι οι περισσότεροι οργανισμοί λειτουργούν σε κατάσταση σιλό.



ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ

Μόνο 30% των συμμετεχόντων δηλώνει ότι ο οργανισμός τους διαθέτει ετήσιο σχέδιο ESG & ΕΚΕ με αντίστοιχο προϋπολογισμό, ποσοστό το οποίο διαφοροποιείται αρκετά από το 69% που δήλωσε ότι ο οργανισμός διαθέτει μέρος του προϋπολογισμού του για την εκτέλεση δράσεων ΕΚΕ αλλά είναι κοντά στο 23% που δήλωσε ότι δημοσιεύει ετήσια μη χρηματοοικονομικά στοιχεία, ως εκ τούτου η απάντηση των συμμετεχόντων φαίνεται να αφορά την ύπαρξη «ξεχωριστού» ετήσιου σχεδίου προϋπολογισμένων δράσεων ΕΚΕ & ESG. Όπως ήδη αναφέρθηκε ούτε για τις επιπτώσεις της λιμενικής δραστηριότητας στην κοινωνία που λειτουργούν οι οργανισμοί, ούτε για τον τρόπο μετριασμού τους φαίνεται να εμπλέκουν σοβαρά τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους κοινωνικούς τους εταίρους στη διαμόρφωση ενός κοινά αποδεκτού στρατηγικού σχεδίου δράσης.



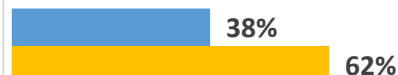
ΠΕΛΑΤΕΣ & ΠΡΟΪΟΝΤΑ / ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Όλοι οι συμμετέχοντες (13/13) όσον αφορά την επικοινωνία με τους πελάτες, δήλωσαν ότι, τουλάχιστον σε μεγάλο βαθμό, ο οργανισμός αφενός τους παρέχει σαφείς, επαρκείς και χρήσιμες πληροφορίες, αφετέρου, ότι συμμορφώνεται πλήρως με τους κανονισμούς για την προστασία δεδομένων.

Ο οργανισμός παρέχει σαφείς, επαρκείς και χρήσιμες πληροφορίες στους πελάτες σχετικά με την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή χρήση των προϊόντων/υπηρεσιών, καθώς και για κάθε άλλο θέμα, όπως: τιμές, όροι εγγύησης, επιστροφές, δικαιώματα και υποχρεώσεις των πελατών κ.λπ.



Κατά την επικοινωνία με τους πελάτες ο οργανισμός συμμορφώνεται πλήρως με τους κανονισμούς (π.χ. εξασφάλιση συγκατάθεσης των πελατών, περιορισμοί στη συλλογή, διατήρηση και χρήση των δεδομένων του προσωπικού, μη αποκάλυψη / χρήση για σκοπούς άλλους από τη συγκατάθεση, επαρκής ασφάλεια στην αποθήκευσή τους κ.λπ.)



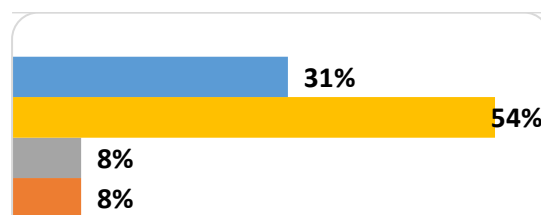
■ Πολύ υψηλό βαθμό ■ Μεγάλο βαθμό ■ Μέτριο βαθμό ■ Μικρό βαθμό ■ Όχι / Καθόλου

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ /ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

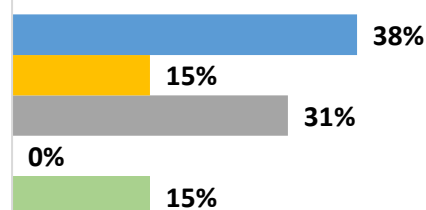
Στον τομέα του ανθρώπινου δυναμικού μόνο 31% των συμμετεχόντων δήλωσαν ότι ο οργανισμός τους παρέχει, σε πολύ υψηλό βαθμό, πληροφορίες σε όλους τους εργαζόμενους, όσον αφορά τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους. Οι απαντήσεις σε αυτό το πεδίο κινούνται σε παρόμοιο βαθμό με αυτές που δόθηκαν στη θεματική ενότητα περί επιχειρηματικής ηθικής & δεοντολογίας στο ερώτημα κατά πόσο υπάρχει κοινοποιημένος κώδικας δεοντολογίας και συμπεριφοράς που να καθορίζει τις υποχρεώσεις των εργαζομένων.

Αντίστοιχα, ένα εξίσου μικρό ποσοστό (38%) δήλωσε ότι παρέχει στον ίδιο πολύ υψηλό βαθμό, ίσες ευκαιρίες για εκπαίδευση και προσωπική ή επαγγελματική ανάπτυξη, κάτι που επαληθεύεται ως προς την εκπαίδευση σε θέματα υγείας και ασφάλειας τη εργασίας.

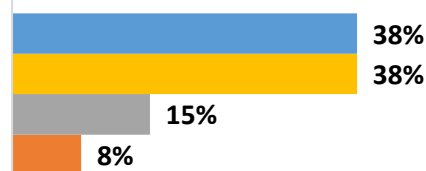
Στον οργανισμό υπάρχουν σαφώς καταγεγραμμένες διαδικασίες οι οποίες κοινοποιούνται σε όλους τους εργαζομένους για θέματα, όπως: η πρόσληψη, οι προαγωγές, η επιβολή πειθαρχικών κυρώσεων, η επίλυση διαφορών κ.λπ.



Ο οργανισμός καταβάλλει οργανωμένες προσπάθειες (π.χ. εκπαίδευση, επιβολή μέσων ατομικής προστασίας κ.λπ.) για την επίτευξη της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων στο χώρο εργασίας και έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τα σχετικά πρότυπα (π.χ. OSHAS18001 / ISO45001).



Ο οργανισμός παρέχει σε όλους τους εργαζομένους ίσες ευκαιρίες για εκπαίδευση, προσωπική και επαγγελματική ανάπτυξη / βελτίωση, ανεξάρτητα από τη μορφή της συμβατικής τους σχέσης

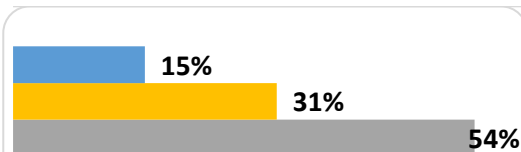


ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ/ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ

Παρότι δηλώνεται σε προηγούμενη ερώτηση ότι το 23% και 54% των οργανισμών διαθέτουν, σε πολύ υψηλό και μεγάλο βαθμό αντίστοιχα, κώδικα επιχειρηματικής δεοντολογίας και συμπεριφοράς, φαίνεται ότι σε αυτόν, δεν περιλαμβάνεται απαραίτητα διαδικασία επιλογής/αξιολόγησης προμηθευτών και εξωτερικών συνεργατών με όρους βιωσιμότητας (ESG), αφού μόνο το 15% και 31% δηλώνει σε αντίστοιχο υψηλό και μεγάλο βαθμό, ότι λαμβάνει υπόψη και άλλα στοιχεία πλην του κόστους (ESG) στην επιλογή/ αξιολόγηση προμηθευτών και συνεργατών, και, ότι καταβάλει προσπάθεια να ευθυγραμμίσει την κουλτούρα και τις αξίες του με τους προμηθευτές και συνεργάτες του.

Ενώ σημειώνεται ότι στο ποσοστό 15% που αντιστοιχεί σε πολύ υψηλό βαθμό δεν περιλαμβάνονται απαραίτητα οι δύο εισηγμένες εταιρίες, καταγράφεται επίσης ότι 7/13 συμμετέχοντες δήλωσαν ότι δεν απασχολεί τον οργανισμό τους η ποιότητα και οι αρχές προμηθευτών και συνεργατών. Ως προς το θέμα των οικονομικών συναλλαγών όλοι οι συμμετέχοντες δήλωσαν ότι σε υψηλό (54%) ή μεγάλο (46%) βαθμό βασίζονται στην αρχή της δίκαιης μεταχείρισης.

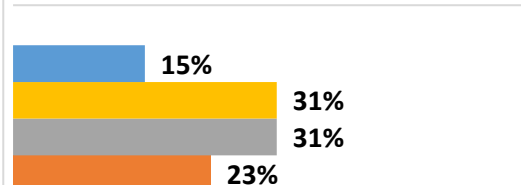
Ο οργανισμός διαθέτει μια καθιερωμένη και σαφή διαδικασία για την αρχική επιλογή και αξιολόγηση των προμηθευτών και των εξωτερικών συνεργατών του, η οποία λαμβάνει υπόψη το ESG όσο το δυνατόν περισσότερο



Οι συναλλαγές του οργανισμού με τους εξωτερικούς συνεργάτες, συμπεριλαμβανομένων των πληρωμών του, βασίζονται στην αρχή της δίκαιης μεταχείρισης (π.χ. έγκαιρες πληρωμές εντός των συμφωνημένων προθεσμιών)



Ο οργανισμός καταβάλλει προσπάθεια να ευθυγραμμίσει την κουλτούρα και τις αξίες του (π.χ. σε θέματα ποιότητας προϊόντων και ESG) με τους εξωτερικούς του συνεργάτες και προμηθευτές (π.χ. επιθεωρήσεις των προμηθευτών από υπαλλήλους της εταιρίας, κοινές εκστρατείες ESG κ.λπ.)



■ Πολύ υψηλό βαθμό ■ Μεγάλο βαθμό ■ Μέτριο βαθμό ■ Μικρό βαθμό ■ Όχι / Καθόλου

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Αν και το 54% των συμμετεχόντων (7/13) δηλώνει ότι ο οργανισμός τους λαμβάνει υπόψη, σε πολύ υψηλό βαθμό, την προστασία του περιβάλλοντος στη στρατηγική του, λιγότεροι (5/13) δηλώνουν ότι ο οργανισμός τους λαμβάνει στον ίδιο πολύ υψηλό βαθμό, μέτρα μετριασμού των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των δραστηριοτήτων του, και, σχεδόν οι μισοί (3/13) δηλώνουν ο οργανισμός τους παρακολουθεί εξίσου και αξιολογεί τις περιβαλλοντικές του επιδόσεις με βάση ενεργειακούς και περιβαλλοντικούς δείκτες.

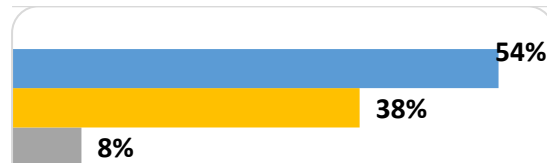
Έντεκα στους δεκατρείς συμμετέχοντες (11/13) δήλωσαν ότι ο οργανισμός τους διαθέτει τουλάχιστον μια από τις ακόλουθες περιβαλλοντικές πιστοποιήσεις:

ISO 14001
10

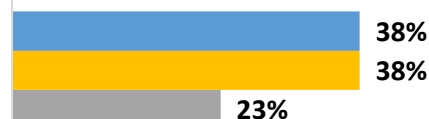
EMAS
2

EcoPort
6

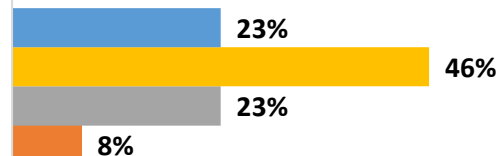
Η προστασία του περιβάλλοντος λαμβάνεται υπόψη στην επιχειρηματική στρατηγική του οργανισμού (π.χ. εφαρμογή ISO 14001, πιστοποίηση EMAS κ.α.)



Ο οργανισμός λαμβάνει μέτρα μετριασμού για την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των δραστηριοτήτων του (π.χ. μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, ελαχιστοποίηση της απόληψης νερού, μείωση των επικίνδυνων και μη ανακυκλωμένων αποβλήτων κ.λπ.)

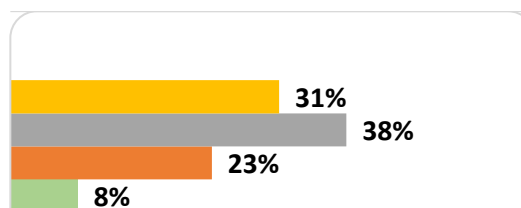


Ο οργανισμός παρακολουθεί και αξιολογεί τις περιβαλλοντικές του επιδόσεις με βάση ενεργειακούς και περιβαλλοντικούς δείκτες επιδόσεων (KPI)

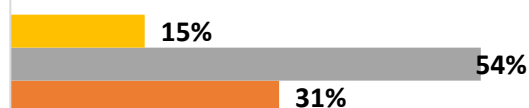


ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΟΡΩΝ

Ο οργανισμός έχει εγκαταστήσει και χρησιμοποιεί τεχνολογίες και μεθόδους για την αποτελεσματική διαχείριση των πόρων (π.χ. συστήματα ελέγχου ροής του νερού, συστήματα διαχείρισης πόρων και εξοικονόμησης ενέργειας, φωτοβολταϊκά κ.λπ.)



Ο οργανισμός έχει επιτύχει εξοικονόμηση στην κατανάλωση ενέργειας, τη μείωση των αποβλήτων και τη χρήση των πόρων, κατά τη διάρκεια των τελευταίων 3 ετών



Μόλις το 31% από τους συμμετέχοντες (4/13) δηλώνει ότι οργανισμός τους έχει, σε μεγάλο βαθμό, εγκαταστήσει και χρησιμοποιεί τεχνολογίες και μεθόδους για την αποτελεσματική διαχείριση των πόρων από αυτούς μόνο οι μισοί δηλώνουν ότι ο οργανισμός τους έχει επιτύχει εξοικονόμηση στην κατανάλωση ενέργειας, τη μείωση των αποβλήτων και τη χρήση των πόρων, την τελευταία τριετία.

ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Τέλος στην ερώτηση εάν πιστεύουν ότι θα ήταν θετικό να περιληφθούν ρητά θέματα μη χρηματοοικονομικής επίδοσης και ESG στην ατζέντα της Εθνικής ή Ευρωπαϊκής Λιμενικής πολιτικής, όλοι οι συμμετέχοντες (13/13 στην έρευνα απάντησαν καταφατικά (ΝΑΙ). Μάλιστα, επτά από αυτούς αιτιολόγησαν προαιρετικά την απάντησή τους.

Οι απόψεις τους ως προς, την ανάγκη συμπερίληψης θεμάτων μη χρηματοοικονομικής επίδοσης και ESG στην ατζέντα της Εθνικής ή Ευρωπαϊκής Λιμενικής πολιτικής, παρατίθενται ακολούθως, όπως διατυπώθηκαν:

«Για την αποτελεσματικότερη οργάνωση των Οργανισμών σε θέματα περιβάλλοντος, κοινωνίας και εταιρικής διακυβέρνησης που μπορούν να επηρεάσουν την ικανότητα τους να παράγει αξία μακροπρόθεσμα. Μέσω δεικτών που καταγράφουν επιδόσεις σε θέματα περιβάλλοντος, κοινωνίας και εταιρικής διακυβέρνησης (δείκτες ESG) θα αποτυπώνεται η ικανότητα των εταιρειών να δημιουργούν αξία και να διαμορφώνουν αποτελεσματικές στρατηγικές με μακροπρόθεσμο ορίζοντα και την διαμόρφωση μιας ενιαίας ατζέντας τόσο σε Εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό πλαίσιο.»

«Τα περιβαλλοντικά, κοινωνικά και εταιρικής διακυβέρνησης θέματα είναι υψίστης σημασίας. Επομένως η επιχειρηματικότητα, όπως και η κοινωνία, δεν μπορεί να μένει στάσιμη απέναντι στις συνεχόμενες μεταβολές που παρατηρούνται.»

«Οι καιροί απαιτούν τούτο.»

«Κοινός στόχος όλων η αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης και η ικανοποίηση των αναγκών όλων των stakeholders των λιμένων.»

«Η δημιουργία αξίας μιας εταιρίας δεν πρέπει να βασίζεται μόνο στις οικονομικές της επιδόσεις αλλά και στο κοινωνικό, ανθρώπινο και φυσικό κεφάλαιο. Αυτή η ανάγκη τα τελευταία χρόνια έχει ενισχυθεί ακόμα περισσότερο εξαιτίας του ασταθούς περιβάλλοντος που έχει δημιουργήσει η μακροχρόνια πανδημία και η κλιματική αλλαγή.»

«Η συμπερίληψη θεμάτων μη χρηματοοικονομικής επίδοσης στην ατζέντα της Εθνικής ή Ευρωπαϊκής Λιμενικής πολιτικής, θα πρέπει να "εμπλέκει" αναγκαστικά κατά την γνώμη μας, όλο το φάσμα της λιμενικής βιομηχανίας και όχι μονοδιάστατα και αποκλειστικά τους φορείς διαχείρισης Λιμένων. Οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικές εταιρίες, καθώς και οι χρήστες των λιμενικών υπηρεσιών, θα πρέπει να συμβάλλουν από κοινού σε κοινές δράσεις για την επίτευξη σκοπών, οι οποίοι δεν είναι ρεαλιστικό να βαρύνουν αποκλειστικά τους φορείς διαχείρισης των λιμένων.»

5.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το κάθε λιμάνι αποτελεί μια σύνθετη και πολύπλευρη οντότητα που παρέχει στρατηγική - γεωπολιτική, οικονομική κοινωνική και περιβαλλοντική αξία στην περιοχή του. Σήμερα, το εθνικό λιμενικό σύστημα, όπως και το ευρωπαϊκό, βιώνει μια περίοδο σημαντικών εξελίξεων. Αναθεωρούνται οι απαιτήσεις, οι διαδρομές και τα μοντέλα ναυτιλιακών γραμμών που εξυπηρετούν τις ανάγκες της παγκόσμιας οικονομίας, δημιουργώντας προκλήσεις αλλά και νέες προοπτικές. Η αυξανόμενη αβεβαιότητα απαιτεί ευέλικτες λύσεις δεδομένου ότι τα λιμάνια αναμένεται να κάνουν περισσότερο με λιγότερα (χρήματα και γη). Τόσο οι διαχειριστές των λιμένων όσο και οι αρμόδιες δημόσιες αρχές, καλούνται να αντιμετωπίσουν τις σχετικές προκλήσεις και να εκμεταλλευτούν τις νέες προοπτικές που δημιουργούνται. Στο επίκεντρο όλων των προσπαθειών βρίσκεται η βιώσιμη ανάπτυξη και η δράση για την κλιματική αλλαγή.

Τα λιμάνια αποτελούν ζωτικό κόμβο στα δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών και εφοδιαστικής και διαδραματίζουν βασικό ρόλο στη περιφερειακή ανάπτυξη και την εθνική οικονομία. Ως σύμπλεγμα μεταφορών, ενέργειας, βιομηχανίας και γαλαζίας οικονομίας, τα λιμάνια είναι κινητήρες ανάπτυξης για την ευρωπαϊκή και την ελληνική οικονομία και, υπό τις κατάλληλες συνθήκες, επιταχυντές της βιώσιμης ανάπτυξης. Η ενσωμάτωση της βιωσιμότητας στην ανάπτυξη και λειτουργία των λιμένων ενισχύει την “κοινωνική άδεια λειτουργίας τους” και αυξάνει την οικονομική και περιβαλλοντική τους ανταγωνιστικότητα, η οποία παραμένει το κλειδί για την επιτυχία του ελληνικού Green Deal και της “Γαλαζίας Ανάπτυξης” – που κατ’ επέκταση θα συμβάλλει στην επίτευξη της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και των 17 οικουμενικών στόχων για τη βιώσιμη ανάπτυξη (ΣΒΑ).

Οι λιμένες μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην επίτευξη των ΣΒΑ υιοθετώντας διαδικασίες που είναι ενσωματωμένες ήδη στη λειτουργία τους, ενισχύοντας το επιχειρηματικό τους περιβάλλον και τη δημιουργία ανθεκτικών αγορών, καθώς ακόμα και οι πιο υπεύθυνες εταιρείες αγωνίζονται να ευδοκιμήσουν σε κοινότητες που χαρακτηρίζονται από αστάθεια, συγκρούσεις, ανεπαρκή εκπαίδευση και ειδίκευση ή απειλούνται από φυσικές καταστροφές που προκύπτουν από την κλιματική αλλαγή. Κάθε λιμένας πρέπει να επανασχεδιάσει τις διαδικασίες υλοποίησης της διαχειριστικής και επιχειρησιακής δραστηριότητας ώστε αφενός να προσαρμόζονται στις νέες απαιτήσεις και προοπτικές, αφετέρου, να ευθυγραμμίζονται με τους ΣΒΑ.

Για να αποτελέσουν οι λιμένες τον κινητήριο μοχλό της μετάβασης προς τη βιώσιμη ενέργεια ή/και την ψηφιοποίηση σε ολόκληρη τη βιομηχανία, είναι σημαντικό οι φορείς διοίκησης των λιμένων να μεριμνούν για την εκπαίδευση του εργατικού δυναμικού τους και την δημιουργία των κατάλληλων ικανοτήτων με οικονομίες κλίμακας, εμβέλειας και δεξιοτήτων, ώστε να αναπτυχθούν γνώσεις και ικανότητες γύρω από τις απαιτούμενες επενδύσεις. Προγράμματα για το ανθρώπινο κεφάλαιο του λιμενικού τομέα θα πρέπει να αναπτυχθούν, σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, ώστε οι φορείς διαχείρισης των λιμένων να είναι σε θέση να εκπαιδεύσουν το εργατικό δυναμικό τους σε αυτές τις νέες απαιτήσεις γνώσεων και ικανοτήτων.

Παραμένει πρόκληση για τα λιμάνια, τα οποία είναι βαριά περιουσιακά στοιχεία, να προσαρμόζονται σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο τοπίο, ενώ ταυτόχρονα, αποτελούν ιδιαίτερα πολυσύνθετες επιχειρήσεις που από τη μια, περιλαμβάνουν πολλές διαφορετικές οντότητες με έντονο

περιβαλλοντικό αποτύπωμα, από την άλλη, συνυπάρχουν με τις πόλεις που τα περιβάλλουν. Η βιώσιμη ανάπτυξη και λειτουργία των λιμένων είναι απαραίτητη, ώστε όλα τα μέλη του λιμενικού οικοσυστήματος και οι τοπικές κοινότητες να αναπτύσσονται ισορροπημένα. Η ενσωμάτωση μιας στρατηγικής ΕΚΕ/ESG στον αναπτυξιακό σχεδιασμό και την καθημερινή λειτουργία των λιμένων θα υποστήριζε την αρμονική συνύπαρξη όλων των «ενδιαφερόμενων μερών» και την ανάπτυξη του ενός προς όφελος του άλλου.

Η ΕΚΕ και τα κριτήρια ESG αποτελούν τη νέα εργαλειοθήκη για τις επιχειρήσεις που, υπό προϋποθέσεις ως προς την μετασχηματιστική εφαρμογή τους, αναγνωρίζουν και διαχειρίζονται τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις της δραστηριότητάς τους, οι οποίες έχουν άμεση επίδραση όχι μόνο στην οικονομική τους βιωσιμότητα, αλλά και στην επίτευξη των στόχων της «Ατζέντας 2030» των Ηνωμένων Εθνών. Ακόμα και οι μικρότερες ή λιγότερο εξελιγμένες επιχειρήσεις, όπως οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις ή οι δημόσιοι οργανισμοί μπορούν να εφαρμόσουν μια απλοποιημένη εργαλειοθήκη.

Αν και το περιεχόμενο της ΕΚΕ μεταλλάσσεται, καθώς εξελίσσεται η παγκόσμια οικονομική και αναπτυξιακή σκηνή, παραμένει ως έννοια και πρακτική επίκαιρη. Αποτελεί, μια εθελοντική μετασχηματιστική επιχειρηματική προοπτική μέσω της οποίας οι οργανισμοί αναπτύσσουν κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές πολιτικές και προγράμματα για τη δημιουργία βιώσιμης αξίας, τη «τριπλή κατώτατη γραμμή». Ο νέος ορισμός της ΕΚΕ συνάδει με τη γενική εξέλιξη στον τομέα αυτό, καθώς οι εταιρείες σήμερα πληρούν τόσο εθελοντικές πρωτοβουλίες υπό την αιγίδα διεθνών κατευθυντήριων γραμμών όσο και ρυθμιστικής πρωτοβουλίας υπό την αιγίδα εθνικών νομικών απαιτήσεων. Οι δείκτες ΕΚΕ δίνουν τη θέση τους σε συστήματα αξιολόγησης ΕΚΕ που με την επικράτηση των κριτηρίων ESG δίνεται νέα ώθηση στη δυναμική της ΕΚΕ και της υποβολής Εκθέσεων ΕΚΕ ή Βιωσιμότητας. Χωρίς την ΕΚΕ δεν θα υπήρχε ESG. Η προσπάθεια για την καθιέρωση της λογοδοσίας και της εταιρικής υπευθυνότητας μέσα από ένα καθολικό σύνολο δεικτών και προτύπων αναφοράς ΕΚΕ/ESG και ΣΒΑ ενδέχεται να δώσει τέλος στην πρόκληση της ευθυγράμμισης της πρόθεσης για την ΕΚΕ με τη δράση για την επίτευξή της. Η σημερινή προσέγγιση ESG αντιμετωπίζει προκλήσεις, αλλά και μια συνεχή προσπάθεια βελτίωσης, καθώς η καλύτερη διορατικότητα για τις επιπτώσεις των εταιρικών επιλογών και της εταιρικής συμπεριφοράς είναι ζωτικής σημασίας για την οικοδόμηση ενός δικαιότερου και πιο βιώσιμου μέλλοντος.

Οι λιμένες ως επιχειρήσεις πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξουν με διαφάνειας στους μετόχους τους, στο δημόσιο τομέα και την κοινωνία των πολιτών, τις επιπτώσεις της δραστηριότητας και των επιλογών τους, χρησιμοποιώντας μια αναγνωρισμένη μεθοδολογία. Τα κατάλληλα εργαλεία για την σωστή ενσωμάτωση, μέτρηση και παρακολούθηση των ΣΒΑ από τις επιχειρήσεις και την εταιρική πληροφόρηση υπάρχουν ήδη, όπως το GRI, το WBCSD και UN Global Compact, και το ρυθμιστικό πλαίσιο δημοσιοποίησης στοιχείων εξελίσσεται διαρκώς. Η δημιουργία ενός ενιαίου πλαισίου αναφοράς πληροφοριών ESG οδηγεί στην εδραίωση της υποχρεωτικής υποβολής Εκθέσεων Βιωσιμότητας που θα ελέγχονται με την ίδια μεθοδολογία από τρίτους ανεξάρτητους ελεγκτές, αυξάνοντας τη σύνδεση μεταξύ ESG και χρηματοοικονομικών αναφορών.

Παρά τις προκλήσεις που συνδέονται με την ποιότητα των δεδομένων και την έλλειψη εναρμόνισης και τυποποίησης ενός κοινού ρυθμιστικού πλαισίου και κινήτρων ESG, οι οικονομικές, κοινωνικές και

πολιτικές δυνάμεις συγκλίνουν στην ανάγκη για αξιόπιστες και χρήσιμες πληροφορίες βιωσιμότητας για τη λήψη αποφάσεων. Ως εκ τούτου, αναμένεται περαιτέρω πρόοδος στη ποιότητα και την εναρμόνιση των πλαισίων και προτύπων αναφοράς βιωσιμότητας μέσω του ESG. Κανονισμοί και πολιτικές οδηγούν σταδιακά στην υποχρεωτική υποβολή εκθέσεων ESG, συνεπώς η προσπάθεια τώρα επικεντρώνεται για μεγαλύτερη σύγκλιση και διαφάνεια σε ότι αφορά τους κώδικες δεοντολογίας, τους κώδικες συμπεριφοράς, τα πρότυπα διαχείρισης, την σύνταξη εκθέσεων, την σύγκριση των αποτελεσμάτων, την επισήμανση (label) και τις κοινωνικά υπεύθυνες επενδύσεις. Αυτό που συμβαίνει σήμερα είναι ότι όλες οι μετρήσεις και τα KPIs δομούνται σε ένα καθολικό σύνολο δεικτών αναφοράς EKE/ESG/ΣΒΑ, ώστε να ευθυγραμμίζονται με την Ατζέντα 2030 για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Είναι πλέον αναγκαίο να γίνει κατανοητό ότι η βιωσιμότητα ή EKE είναι ένα εσωτερικό εργαλείο για την αποτελεσματικότερη αναγνώριση και διαχείριση του αντίκτυπου της λειτουργίας μίας επιχείρησης τόσο στους άμεσους όσο και στους έμμεσους εμπλεκόμενους με αυτήν, άρα στην κοινωνία στην οποία λειτουργεί και αναπτύσσεται. Δεν είναι εργαλείο εξωτερικής επικοινωνίας και προώθησης, αν και μπορεί να βοηθήσει σε αυτά. Όταν η EKE εκφυλίζεται σε απλή άσκηση προβολής και δημοσίων σχέσεων, χωρίς πραγματική συμβολή στην αειφόρο ανάπτυξη, θεωρείται “πράσινη εξαπάτηση” – greenwashing. Η EKE δεν περιλαμβάνει μόνο τα κεφάλαια που διατίθενται από τις επιχειρήσεις για την επίλυση κοινωνικών προβλημάτων αλλά και τον τρόπο με τον οποίο επιτυγχάνει τη δική της διακυβέρνηση, την εκπλήρωση της αποστολής της, την εφαρμογή των αξιών της, τη συνεργασία της με κάθε είδους εμπλεκόμενο, τη μέτρηση των αποτελεσμάτων και την κοινοποίησή τους.

Ένας σημαντικός αριθμός εταιρών διεθνώς, μεταξύ των οποίων και ελληνικές, είναι απαραίτητο πλέον να ενσωματώνουν τους παράγοντες αειφορίας και τους κινδύνους βιωσιμότητας όπως και να εκπαιδεύσουν τα Διοικητικά τους Συμβούλια και στελέχη τους. Ιδιαίτερα, σήμερα που οι εταιρείες αντιμετωπίζουν ένα περίπλοκο τοπίο ESG με πολλούς βαθμολογητές και μικρή συνοχή, η εμπειρογνωμοσύνη των διοικητικών στελεχών και των διοικητικών συμβουλίων σε θέματα ESG είναι κρίσιμο στοιχείο επιτυχίας για την αναδιαμόρφωση του μέλλοντος των επιχειρήσεων και των παραγόντων δημιουργίας αξίας όπως και στο μετασχηματισμό των επενδυτικών τους χαρτοφυλακίων.

Μέσα στο σημερινό ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, η επιβίωση συνεπάγεται προσαρμογή, με την EKE/ ESG να εξελίσσεται σε προϋπόθεση επιβίωσης για πολλές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται διεθνώς. Για τους λιμένες ειδικότερα, αναδύεται ένα νέο πρότυπο εταιρικής στρατηγικής με κύριο στόχο τη διαχείριση ρίσκου και τη διασφάλιση της βιωσιμότητας σε βάθος χρόνου. Οι επιτυχημένοι λιμένες θα αναγνωριστούν για τις κοινωνικά και περιβαλλοντικά βιώσιμες δραστηριότητές τους, και μπορούν να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Μένει να φανεί εάν αυτό θα είναι ένας πραγματικός μακροπρόθεσμος παράγοντας διαφοροποίησης ή μια νέα κανονικότητα στην οποία θα πρέπει να συμμορφωθούν όλοι οι λιμένες της ΕΕ.

Ο αυξανόμενος ρόλος της EKE/ESG στον λιμενικό τομέα έχει σημαντικές επιπτώσεις στη διαχείριση και την πολιτική των λιμένων. Τη τελευταία δεκαετία η συζήτηση γύρω από την EKE στους λιμένες έχει αυξηθεί με τις μελέτες να επικεντρώνονται στην ανταγωνιστικότητα και την αειφορία του τομέα,

ιδιαίτερα στους τομείς της στρατηγικής διαχείρισης, της διαχείρισης της αλυσίδας εφοδιασμού και της βιωσιμότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΚΕ θα μπορούσε να αποτελέσει ένα από τα ανταγωνιστικά πεδία «μάχης», μαζί με τις λιμενικές υποδομές, την καινοτομία και την προσβασιμότητα στην ενδοχώρα, με τον ανταγωνισμό να επεκτείνεται κατά μήκος της αλυσίδας εφοδιασμού, με τα διάφορα μέρη της αλυσίδας να αγωνίζονται για την εκμετάλλευση ή το διαμοιρασμό της αξίας που παράγεται. Υπό το ίδιο πρίσμα, όχι μόνο οι λιμένες αλλά όλοι οι ενδιαφερόμενοι κατά μήκος της θαλάσσιας αλυσίδας εφοδιασμού θα πρέπει να υιοθετήσουν τη λογοδοσία και την ευθύνη, να εφαρμόσουν τη βιωσιμότητα στο παρόν και να την εξασφαλίσουν για το μέλλον. Η ενίσχυση των βιώσιμων δραστηριοτήτων θα πρέπει να ξεκινήσει από τις κυβερνητικές αρχές με ρυθμίσεις και μορφές πολιτικής που μπορούν να παρέχουν τις κατευθυντήριες γραμμές τόσο σε επίπεδο επιχειρήσεων όσο και σε τομεακό επίπεδο.

Οι παραπάνω συνέπειες, όχι μόνο δικαιολογούν, αλλά απαιτούν, την περαιτέρω έρευνα στο αντικείμενο της ΕΚΕ στο λιμενικό τομέα, δεδομένου ότι θα συνέβαλε στην καλύτερη κατανόηση του τρόπου με τον οποίο ο λιμενικός τομέας αντιλαμβάνεται τη δημιουργία αξίας μέσω της ΕΚΕ, στην αποτύπωση της ποικιλομορφίας των επιμέρους προσεγγίσεων ΕΚΕ και στον εντοπισμό κοινών σημείων εντός γεωγραφικών περιοχών ή κατηγορίας λιμένων.

Η στάση των ανώτερων στελεχών των οργανισμών που δραστηριοποιούνται εντός του λιμένα και την ευρύτερη περιοχή γύρω από το λιμένα, σε σχέση με τη κοινωνική συνεισφορά μπορεί να αποτελέσει κινητήριο παράγοντα, για μεγαλύτερο προσανατολισμό στην ΕΚΕ. Ωστόσο, οι μελετητές της βιωσιμότητας πιστεύουν στη σημασία της ύπαρξης ενός οικοσυστήματος για την εφαρμογή της βιωσιμότητας. Προτείνονται δε, και προσεγγίσεις, για την εξασφάλιση των πόρων για τις επόμενες γενιές (Branco & Rodrigues, 2008 και Courville, 2003), όπως οι ακόλουθες:

- Ενίσχυση και ενδυνάμωση της επαγγελματικής συνεισφοράς με ερευνητικές μεθόδους και αποτελέσματα και δημιουργία μιας κοινής πλατφόρμας μεταξύ βιομηχανίας και ακαδημαϊκού κόσμου.
- Διασφάλιση ότι όλο το διδακτικό προσωπικό στις πιστοποιημένες σχολές επιχειρήσεων έχει κατάλληλες γνώσεις ηθικής και βιώσιμης ανάπτυξης.
- Αύξηση της ζήτησης για βιώσιμη ανάπτυξη, μέσω της συνεργασίας μεταξύ του κράτους και των επιμελητηρίων και ομοεπαγγελματικών ενώσεων, καθώς και αντίστοιχων επαγγελματικών οργανισμών για την παροχή ισχυρής ηγεσίας σε θέματα ηθικής και βιώσιμης ανάπτυξης.
- Εκκίνηση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για την έναρξη της ανάπτυξης επαγγελματικής ηθικής και βιώσιμης ανάπτυξης σε όλους τους επιχειρηματικούς τομείς, προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι η υποχρέωση για το δημόσιο συμφέρον, την κοινωνική αποφασιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι απαραίτητη.
- Συνεργασία με το κράτος με βασικά πλαίσια του κλάδου για να ευθυγραμμιστούν οι ευρύτερες βιομηχανίες με αμοιβαία συμφωνημένα πρότυπα για ηθικές και βιώσιμες ασκήσεις.

- Έναρξη σχεδίου για την ανάπτυξη της διαφάνειας και της ευθύνης, μεταξύ άλλων, μέσω της ευθυγράμμισης με τις αξίες των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης του ΟΗΕ και της κοινωνικής ευθύνης. Λογοδοσία στο κοινό για τους προβληματισμούς, τους κοινωνικούς στόχους και τους σκοπούς της βιώσιμης ανάπτυξης.

Από τις πρωτοβουλίες ΕΚΕ που αναπτύσσουν οι λιμένες παγκοσμίως προκύπτει ότι η ευρύτερη προσέγγισή τους, στο πλαίσιο συμβολής τους στους Στόχους της Ατζέντα 2030, είναι Φιλανθρωπική, Εμπορική ή Υβριδική. Αν και κάποια από τα κορυφαία ευρωπαϊκά λιμάνια έχουν ήδη ενσωματώσει υπεύθυνες πρακτικές ΕΚΕ/ESG, υποβάλουν Εκθέσεις Βιωσιμότητας και λογοδοτούν στα ενδιαφερόμενα μέρη τους και το κοινό, εκτιμάται ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο κυριαρχεί μια τάση μιμητισμού χωρίς την ουσιαστική αλληλεπίδραση των εμπλεκόμενων μερών. Αντίστοιχα σε εθνικό επίπεδο η κατανόηση της έννοιας της στρατηγικής ΕΚΕ και η εφαρμογή της στους λιμένες βρίσκεται σε πολύ «αρχικό» στάδιο.

Παρόλο που το εξωτερικό περιβάλλον λειτουργίας των λιμένων αλλάζει με ολοένα και ταχύτερους ρυθμούς και οι λιμένες φαίνεται να επανεξετάζουν το βέλτιστο τρόπο παροχής αξίας στη κοινότητα, η βασική αποστολή και το όραμα των περισσότερων φορέων διαχείρισης λιμένων παραμένουν αμετάβλητα.

Από τη διεξαγωγή της έρευνας συγκρατείται η προθυμία και η διάθεση συνεργασίας των επικεφαλής των Οργανισμών Λιμένα Α.Ε. και το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που επέδειξαν ως προς το αντικείμενο μελέτης και το θέμα της βιωσιμότητας των λιμένων.

Αν και η πλειοψηφία των λιμενικών οργανισμών που συμμετείχαν στην έρευνα, δεν δημοσιεύουν ούτε εκπονούν ετήσιο σχέδιο ΕΚΕ/ESG με αντίστοιχο προϋπολογισμό, όλοι σε κάποιο βαθμό αναλαμβάνουν δράσεις ΕΚΕ, ως μια δραστηριότητα παράλληλη και μη ενσωματωμένη στην επιχειρησιακή λειτουργία τους. Ο οργανισμός που πραγματικά θέλει να εκμεταλλευτεί τα οφέλη της ΕΚΕ πρέπει: α) να καθορίσει το πλαίσιο βιωσιμότητας των λειτουργιών του, β) να αναγνωρίσει τα συμφέροντα των ενδιαφερομένων μερών του, γ) να ενσωματώσει την ΕΚΕ σε όλες τις λειτουργίες του, και δ) να την εφαρμόσει σε όλες τις σχέσεις του.

Από την επεξεργασία των απαντήσεων των εκπροσώπων των οργανισμών, όλων των θεματικών ενοτήτων, προκύπτουν επαγωγικά τα ακόλουθα συνολικά συμπεράσματα σε σχέση με τη βιβλιογραφία και το υφιστάμενο πλαίσιο εποπτείας και λειτουργίας τους:

- Οι οργανισμοί θα πρέπει να εκσυγχρονίσουν ή/και να αναπτύξουν περαιτέρω τη κουλτούρα και τις αξίες τους σε θέματα βιωσιμότητας και εταιρικής ευθύνης, να ενισχύσουν την ταυτότητά τους και να αναλάβουν ενεργό ρόλο στην κοινότητα που ανήκουν. Απαιτείται να καταβάλλουν οργανωμένη προσπάθεια με όλα τα μέσα που διαθέτουν (π.χ. ιστοσελίδα, μέσα κοινωνικής δικτύωσης, δράσεις κτλ.) καταρχήν για να (επανα)συστηθούν, τόσο στο εσωτερικό τους περιβάλλον - στο ανθρώπινο δυναμικό τους, όσο και στα υπόλοιπα ενδιαφερόμενα μέρη τους, συμπεριλαμβανομένης της τοπικής κοινωνίας στην οποία λειτουργούν.

ii) Η ρητή συμπερίληψη της βιωσιμότητας στην αποστολή όλων των οργανισμών λιμένα είναι αναγκαία προκειμένου να υπάρξει δέσμευση των διοικήσεων και εν συνεχεία συστηματική προσπάθεια για την οριζόντια ενσωμάτωση της βιωσιμότητας σε κάθε στρατηγική στόχευση και την καθημερινή λειτουργία των οργανισμών. Δεν αρκεί να ορισθεί κάποιος Υπεύθυνος ή να γίνονται ad-hoc ημερίδες για θέματα περιβαλλοντικά, κοινωνικά και διακυβέρνησης, πρέπει όλοι να είναι υπεύθυνοι στο μέρος που τους αναλογεί. Μια πιο οργανωμένη προσπάθεια για την κατάρτιση των στελεχών της διοίκησης, συμπεριλαμβανομένου του Δ.Σ., δίνοντας έμφαση στη διάσταση της βιωσιμότητας μέσα από την επανεκπαίδευση στη καθημερινή λειτουργία των οργανισμών θα ήταν πιο αποτελεσματική ώστε να τεθούν στόχοι βιωσιμότητας και να αναληφθούν συγκεκριμένα μέτρα σε κάθε επιχειρησιακή λειτουργία των οργανισμών στη λογική του «ότι μετριέται βελτιώνεται».

iii) Οι οργανισμοί λιμένα φαίνεται ότι δεν συλλέγουν συστηματικά ή δεν δημοσιοποιούν στοιχεία που να σχετίζονται με τη βιώσιμη λειτουργία τους τα οποία ενδιαφέρουν τα ενδιαφερόμενα μέρη τους και την κοινότητα. Αν και δεν υπάρχει καθιερωμένο πλαίσιο αξιολόγησης, δεικτών και στοιχείων που πρέπει να συλλέγονται για την παρακολούθηση του αποτυπώματος των λιμένων, οι οργανισμοί μπορούν να αρχίσουν να μετράνε βασικά μεγέθη, τόσο στη διάσταση του περιβάλλοντος (π.χ. εξοικονόμηση ενέργειας, ανακύκλωση, ποιότητα αέρα, θόρυβο κτλ.) όσο και στη διάσταση της κοινωνίας (π.χ. δράσεις ΕΚΕ, κοινές δράσεις με την κοινότητα) και να τα δημοσιοποιούν, είτε είναι θετικά είτε αρνητικά, προκειμένου να ενημερώνουν το κοινό και να λογοδοτούν ως προς τις επιδόσεις τους στα ενδιαφερόμενα μέρη τους και τη τοπική κοινωνία. Αυτό θα σήμαινε μια καινούργια αρχή για μια πιο ειλικρινή - και πιο απαιτητική - σχέση του λιμένα με τα εμπλεκόμενα μέρη του και ιδιαίτερα στη σχέση λιμένα-πόλης.

iv) Οι οργανισμοί λιμένα επαληθεύουν την άποψη, που αποτυπώνεται στη βιβλιογραφία και τις Εκθέσεις Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO), ότι τα λιμάνια είναι πιο εξοικειωμένα να διαχειρίζονται θέματα που αφορούν το περιβάλλον, μέσα από πιστοποιήσεις και προγράμματα που συμμετέχουν, και λιγότερο εξοικειωμένα όσον αφορά τα κοινωνικά θέματα. Παρόλα αυτά, την ίδια στιγμή, αν και η πλειοψηφία των οργανισμών διαθέτει τουλάχιστον μια περιβαλλοντική πιστοποίηση, ελάχιστοι παρακολουθούν και αξιολογούν τις περιβαλλοντικές τους επιδόσεις με βάση ενεργειακούς και περιβαλλοντικούς δείκτες. Αυτό δείχνει ότι μπορεί να υπάρχουν στοιχεία εντός του οργανισμού που δεν αξιοποιούνται με δυναμικό τρόπο και ότι η πιστοποίηση μπορεί απλά να αποτελεί το μέσο, είτε για να παραμείνουν ανταγωνιστικοί (απαιτήσεις συμμόρφωσης) είτε για να επιδείξουν υπευθυνότητα που θα εξισορροπεί τις αρνητικές συνέπειες της λιμενικής λειτουργίας στην αντίληψη των ενδιαφερόμενων μερών. Με ανάλογο τρόπο θα μπορούσαν να καταδειχθούν και άλλα πεδία στα οποία οι οργανισμοί θα μπορούσαν να προβούν σε βελτιώσεις, χωρίς απαραίτητα να απαιτούνται μεγάλοι οικονομικοί πόροι, για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης χρηματοοικονομικών, λειτουργικών, περιβαλλοντικών και άλλων κινδύνων.

v) Οι περισσότεροι οργανισμοί λιμένα φαίνεται να έχουν περιορίσει την επαφή με τα ενδιαφερόμενα μέρη τους, στις απολύτως αναγκαίες διαβουλεύσεις που προβλέπονται από τη νομοθεσία, τα Συμβούλια χρηστών ή την επικοινωνία στο πλαίσιο της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας. Αναδεικνύεται ότι κανένας οργανισμός λιμένα δεν πραγματοποιεί συστηματική ανάλυση ουσιαστικότητας – μια διαδικασία που αποτελεί βασικό εργαλείο της υπεύθυνης λειτουργίας κάθε οργανισμού, η οποία συμβάλλει στον εμπλουτισμό και τη διαμόρφωση της στρατηγικής του για τη

βιώσιμη ανάπτυξη. Ακόμα και οι δύο εισηγμένες εταιρίες που είναι υποχρεωμένες να δημοσιεύουν Εκθέσεις Βιωσιμότητας, ΟΛΠ ΑΕ και ΟΛΘ ΑΕ, προ ιδεάζουν για μια επιλεκτική συμμετοχή (ala cart) των ενδιαφερόμενων μερών τους.

Ειδικά, όσον αφορά δραστηριότητες ΕΚΕ, οι οργανισμοί λιμένα φαίνεται να εντοπίζουν με άτυπο τρόπο τις προσδοκίες της κοινωνίας στην οποία δραστηριοποιούνται. Αν και αναγνωρίζουν την ανάγκη ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής και κοινωνικής διάστασης στη λιμενική λειτουργία, δεν εμπλέκουν και δεν αλληλοεπιδρούν συστηματικά με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη τους, είτε για την διαμόρφωση ενός σχεδίου δράσεων ΕΚΕ/ESG, είτε για την αξιολόγηση/υλοποίηση καινοτόμων ιδεών που προωθούν την ΕΚΕ του οργανισμού τους. Υπό αυτή την έννοια, οι οργανισμοί λιμένα δεν φαίνονται έτοιμοι να αναλάβουν ρόλο διαχειριστή ή συντονιστή της λιμενικής κοινότητας σε θέματα βιωσιμότητας και μη χρηματοοικονομικής επίδοσης ή σε θέματα Γαλάζιας Ανάπτυξης. Ακόμα και αν έχουν τη θέληση δεν έχει καλλιεργηθεί στη δομή τους η ικανότητα να δουλεύουν μαζί με άλλους εταίρους προς ένα κοινό όραμα.

vi) Αναγνωρίζεται ομόφωνα ότι θα ήταν θετικό να περιληφθούν θέματα μη χρηματοοικονομικής επίδοσης και ESG στην ατζέντα της Εθνικής ή Ευρωπαϊκής Λιμενικής πολιτικής ως ένα καθοδηγητικό θεσμικό πλαίσιο που θα υποστηρίξει το έργο τους. Η απουσία όμως αυτού του πλαισίου δεν δικαιολογεί την αδράνεια.

Γενικές κατευθύνσεις για να επιτευχθούν οι στόχοι της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, έχουν δοθεί από τον ΕΣΠΟ, προκειμένου κάθε ευρωπαϊκός λιμένας να αναπτύξει το δικό του χάρτη πορείας που θα περιλαμβάνει τις επιμέρους λεπτομέρειες, όπως και σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών για τη διευκόλυνση της μετάβασης των λιμένων στη βιωσιμότητα. Στην ίδια λογική που κάθε λιμάνι είναι ξεχωριστό και έχει τις δικές του ιδιαιτερότητες και μοναδικά χαρακτηριστικά, ο καθορισμός των θεμάτων που συνδέονται με την ικανότητα του κάθε οργανισμού να δημιουργεί αξία για τον ίδιο, τους κοινωνικούς του εταίρους και ευρύτερα την βιώσιμη ανάπτυξη, είναι μοναδικός για κάθε λιμάνι. Πράξεις απλής μίμησης επιτυχημένων δράσεων άλλων λιμένων απλά δεν θα είναι επιτυχείς και ουσιαστικές ή δεν θα έχουν απαραίτητα τον ίδιο αντίκτυπο.

Αντίθετα, μέσα από αρμονικές συνεργασίες μπορούν να δημιουργηθούν πολλαπλασιαστικά οφέλη και να ενδυναμωθούν οι προσπάθειες επίτευξης οποιουδήποτε στόχου, ιδιαίτερα σήμερα, όπου εκτός από μεγάλη έμφαση στις οικονομίες κλίμακας, είναι ορατή και η στροφή στις οικονομίες δεξιοτήτων. Παράλληλα, η συμβολή των λιμένων στην επίτευξη της ατζέντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη προϋποθέτει συνεργασίες και συλλογική δράση μεταξύ των κυβερνήσεων, του ιδιωτικού τομέα, της ακαδημαϊκής κοινότητας, καθώς και της κοινωνίας των πολιτών.

Κοινές δράσεις μεταξύ των ελληνικών λιμένων ή δράσεις σε επίπεδο Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) θα μπορούσαν να αναληφθούν σε πρώτη φάση, όσον αφορά το κομμάτι της κατάρτισης, της εξοικείωσης ή/και της υποστήριξης των εργαζομένων στα λιμάνια, τόσο σε θέματα ΕΚΕ/ESG, όσο και στη διαχείριση των ενδιαφερόμενων μερών τους. Όπως επίσης, ανταλλαγή τεχνογνωσίας και συμμετοχή σε καλές πρακτικές ΕΚΕ των εμπλεκόμενων μερών των λιμένων ιεραρχώντας το βαθμό με τον οποίο επηρεάζουν την ικανότητα των λιμένων να εκπληρώνουν τους επιχειρηματικούς τους στόχους και να επιδρούν στη βιώσιμη ανάπτυξη.

vii) Σε επίπεδο αναπτυξιακής πολιτικής είναι σημαντικό να επισημανθεί η απουσία μιας εγκεκριμένης Εθνικής Στρατηγικής για την ΕΚΕ που θα μπορούσε να «εκπαιδεύσει» τον επιχειρηματικό κόσμο και να δώσει τις απαιτούμενες βάσεις για την αλλαγή της επιχειρηματικής κουλτούρας γενικά, και των λιμένων ειδικότερα, προκειμένου να αναδειχθεί η αναγκαιότητα της μετάβασης σε μια περισσότερο μετασχηματιστική ΕΚΕ/ESG, να διατεθούν οι κατάλληλες οδηγίες και τα σχετικά εργαλεία που θα διευκολύνουν τους οργανισμούς στην ενσωμάτωση της ΕΚΕ/ESG στην καθημερινή επιχειρησιακή τους λειτουργία.

Σε επίπεδο πολιτικής για τον λιμενικό τομέα είναι επίσης σημαντικό να αναφερθεί και η έλλειψη μιας εγκεκριμένης Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής που θα μπορούσε να περιλαμβάνει οδηγίες και να εξειδικεύει στόχους για τη βιώσιμη λειτουργία των λιμένων και τη συμβολή του ελληνικού λιμενικού συστήματος στους εθνικούς κι ευρωπαϊκούς στρατηγικούς στόχους για τη βιώσιμη ανάπτυξη του τομέα και συνολικά για την επίτευξη της Πράσινης Συμφωνίας και των 17 οικουμενικών στόχων των Ηνωμένων Εθνών.

Είναι σημαντικό να δημιουργηθούν δομές με την κατάλληλη τεχνογνωσία για την συστηματική υποστήριξη των φορέων διοίκησης των ελληνικών λιμένων, προκειμένου να προσαρμόσουν τις διοικητικές τους πρακτικές στις νέες απαιτήσεις των αναπτυξιακών προγραμμάτων (π.χ. ΕΣΠΑ, χρηματοοικονομικών ιδρυμάτων) και να αναλάβουν ουσιαστική δράση σε θέματα ESG και βιώσιμης ανάπτυξης του τομέα τους προς όφελος και της κοινότητας που λειτουργούν.

Καθώς οι κανονισμοί για τη βιωσιμότητα των εφοδιαστικών αλυσίδων, τη γνωστοποίηση μη χρηματοοικονομικών στοιχείων, την υποχρεωτική υποβολή Εκθέσεων Βιωσιμότητας και αξιολογήσεων ESG πληθαίνουν, σε ευρωπαϊκό τουλάχιστον επίπεδο, οι φορείς διαχείρισης λιμένων πρέπει τώρα να αρχίσουν να συλλέγουν σχετικά δεδομένα ESG. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ) και η αρμόδια Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων (ΓΓΛΠΝΕ) θα πρέπει πολύ σύντομα να αναβαθμίσουν το ρόλο τους στην προσπάθεια ενσωμάτωσης της ΕΚΕ/ESG στους λιμένες, σε συνεργασία με τους θεσμικούς φορείς της ναυτιλίας και των λιμένων, εκμεταλλευόμενοι τις στρατηγικές συνεργασίες και τα εργαλεία (ESG Rating Tool) που έχουν ήδη αναπτυχθεί από το ΤΑΙΠΕΔ αλλά και προσαρμόζοντας διεθνείς καλές πρακτικές στην ελληνική πραγματικότητα. Τόσο σε επίπεδο λιμενικής πολιτικής όσο και σε επίπεδο νέων τεχνολογιών, η έγκαιρη συν διαμόρφωση των απαραίτητων μεταρρυθμίσεων και η δημιουργία κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, όπου αυτό απαιτείται, είναι εξίσου σημαντική για να δοθεί η απαραίτητη δυναμική για την ευρύτερη εφαρμογή τους στο λιμενικό τομέα.

Η Ελλάδα, με τα ιδιαίτερα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά και τη γεωστρατηγική της θέση, διαθέτοντας έναν από τους μεγαλύτερους στόλους παγκοσμίως, θα μπορούσε να αναλάβει έναν ηγετικό ρόλο σε ευρωπαϊκό επίπεδο σε θέματα που σχετίζονται με την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης στη λιμενική βιομηχανία. Μένει να φανεί στη πορεία τι θα μπορέσει να κεφαλαιοποιηθεί από αυτά, ώστε η σημερινή πρόκληση να αποτελέσει ευκαιρία για την στρατηγική ενσωμάτωση της ΕΚΕ/ESG στους λιμένες προκειμένου να διασφαλισθεί ότι η βιώσιμη αναπτυξιακή τους λειτουργία, θα ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες των περιοχών που εξυπηρετούν, χωρίς να διακυβεύεται η ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες.

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Capital.gr. (n.d.). Τα θέματα ESG σε κρίσιμη καμπή, σύμφωνα με νέα έκθεση της ΕΥ. Capital.gr.
<https://www.capital.gr/epixeiriseis/3678439/ta-themata-esg-se-krisimi-kampi-sumfona-me-nek-ekthesi-tis-eu>
- Charitos, M. (2022, April 13) Προς την ανάπτυξη του πρώτου στον κόσμο φορτηγού πλοίου κατανάλωσης καυσίμου υδρογόνου. Ναυτικά Χρονικά.
<https://www.naftikachronika.gr/2022/04/13/pros-tin-anaptyxi-tou-protou-ston-kosmofortigou-ploiou-katanalosis-kafsimou-ydrogonou/>
- Epixeiro (2022, February 25) ESG Conference: Προϋποθέσεις και παράγοντες για την μετάβαση σε ένα βιωσιμότερο αύριο. Epixeiro.gr. <https://www.epixeiro.gr/article/332191>
- In Business News (2021, August 6) Η ηθική διάσταση της τεχνητής νοημοσύνης και κριτήρια ESGs.
<https://inbusinessnews.reporter.com.cy/business/ict918/article/284442/i-ithiki-diastrasi-tis-technitis-noimosynis-kai-kritiria-esgs>
- Likert scale. (n.d.). <https://www.greek-language.gr/certification/research/lexicon/show.html?id=118>
- Metaforespress (2019, April 2) 15 από τα μεγαλύτερα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων βρίσκονται στην Ασία. Στην 4η θέση των liners η Cosco. <https://www.metaforespress.gr/naftilia/>
- The Total Business (2022, April 6). Ετοιμάζονται παγκόσμιοι κανόνες βιωσιμότητας για τις επιχειρήσεις. <https://thetotalbusiness.com/2022/04/06/etoimazontai-pagkosmioi-kanones-viosimotitos/>
- Reporter (2022, November 14) Παγκόσμιες συμμαχίες για τη δημιουργία πράσινων ναυτιλιακών διαδρόμων. Wwv.reporter.gr. <https://www.reporter.gr/Eidhseis/Naytilia/544576-Pagkosmies-symmachies-gia-th-dhmiourgia-prasinwn-naytiliakwnv-diadromwn>
- Underwriter Editors (2021, December 30) Έτος - κλειδί το 2022 για τη ναυτιλία: Βρίσκεται ενώπιον μεγάλης πίεσης για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου <https://underwriter.gr/>
- Vaggelas, G. K. and Pallis, A. A. GREPORT2020 - Report on Greek Ports © 2021 – Ports & Shipping Advisory - PortEconomics. Feb. 2021. <https://www.porteconomics.eu/greport2020-report-on-greek-ports/>
- Vaggelas, G. K., Pallis, A. A., & and Kladaki, E. GREPORT2022 - Report on Greek Ports © 2022 – Ports & Shipping Advisory - PortEconomics. Nov. 2022.
<https://www.porteconomics.eu/greport2022-report-on-greek-ports/>
- EY Ελλάδος, Δ. Τ. (2022, November 2) Τα θέματα ESG σε κρίσιμη καμπή, σύμφωνα με νέα έκθεση της ΕΥ. https://www.ey.com/el_gr/news/2022/11/ta-themata-esg-se-krisimi-kabi-simfona-me-nek-ekthesi-tis-ey
- IME-ΓΣΒΕΕ (2021, June 11) ΜΜΕ προς G7: Θέστε τις ΜΜΕ στο επίκεντρο της ανάκαμψης. ΙΜΕ ΓΣΒΕΕ.
<https://imegsevee.gr/%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%BF%CF%83%CE%B9%CE%B5%CF%8D%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/mme-pros-g7-theste-tis-mme-sto-epikentro-tis-anakampsis/>
- Ινστιτούτο Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. (n.d.) <http://www.cri.org.gr/Contents.aspx?CatId=29>

- Κωνσταντίνου, Κ. (2021, June 5) Το νέο πλαίσιο χρηματοδότησης - ΣΕΒ σύνδεσμος επιχειρήσεων και βιομηχανιών. https://www.sev.org.gr/arthografia_mme/to-neo-plaisio-chrimatodotisis/
- Ματζίκος, Γ. (2022, January 5) Τι είναι η Οδηγία CSRD της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και πώς αλλάζει το ESG; <https://www.esgstories.gr/state-funding/ti-einai-i-odigia-csrd-tis-eyropaikis-epitropis-kai-pos-allazei-esg>
- Μπούρχα, Κ. (2022, July 22) Κριτήρια ESG& Εκθέσεις βιωσιμότητας: Το νέο ευρωπαϊκό πλαίσιο και τι σημαίνει για τις επιχειρήσεις. Capital.gr. <https://www.capital.gr/me-apopsi/3648698/kritiria-esg-ektheseis-biosimotitas-to-neoeuropaiko-plaisio-kai-ti-simainei-gia-tis-epixeiriseis>
- Ναυτεμπορική (2020, June 1). ΤΑΙΠΕΔ: Το ESG Rating Tool ανοίγει τον δρόμο για βιώσιμες επενδύσεις και αειφορία. <https://www.naftemporiki.gr/afieromata/412192/taiped-to-esg-rating-tool-anoigei-ton-dromo-gia-viosimes-ependyseis-kai-aeiforia/>
- Ναυτικά Χρονικά (2022a, September 28) Πρωτοβουλία της ναυτιλίας για τη μετάβαση στην πράσινη ενέργεια. Ναυτικά Χρονικά. <https://www.naftikachronika.gr/2022/09/28/protovoulia-tisnaftilias-gia-ti-metavasi-stin-prasini-energeia/>
- Ναυτικά Χρονικά (2022b, October 5) Συμπράξεις στη ναυτιλία τακτικών γραμμών: Εν αναμονή των αποφάσεων της ΕΕ. Ναυτικά Χρονικά. <https://www.naftikachronika.gr/2022/10/05/sympiraxeis-sti-naftilia-taktikon-grammon-enanamoni-ton-apofaseon-tis-ee/>
- Οικονομικός Ταχυδρόμος (2021a, May 28). Υπεράκτια αιολικά: Απαίτηση για “λίφτινγκ” στα ευρωπαϊκά λιμάνια με επενδύσεις 6,5 δισ. ευρώ. Οικονομικός Ταχυδρόμος - Ot.gr. <https://www.ot.gr/2021/05/28/naytilia/limania/yperaktia-aiolika-apaitisi-gia-liftingk-sta-eyropaika-limania-me-ependyseis-65-dis-eyro/>
- Οικονομικός Ταχυδρόμος (2021b, July 12). Ο Πειραιάς στην όγδοη θέση μεταξύ των 10 μεγαλύτερων ναυτιλιακών κέντρων του κόσμου. Οικονομικός Ταχυδρόμος - Ot.gr. <https://www.ot.gr/2021/07/12/naytilia/stin-ogdoi-thesi-metaksy-ton-deka-megalyteron-naytiliakon-kentron-tou-kosmou-o-peiraias/>
- Ρογκάν και Συνεργάτες Α.Ε. (2013) Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Λιμένων. Μελέτη Υπουργείου Ναυτιλίας & Αιγαίου.

Ξένη Βιβλιογραφία

- AAPA - American Association of Port Authorities (2007) Sustainable Port Development: a Practitioner's Perspective http://aapa.files.cmsplus.com/SeminarPresentations/08FINANCE_Degens_Sebastian.pdf
- Acciaro, M. (2015) Corporate responsibility and value creation in the port sector, International Journal of Logistics Research and Applications, 18:3, 291-311. <https://doi.org/10.1080/13675567.2015.1027150>
- Acciaro, M., Ghiara, H., & Cusano, M. I. (2014) Energy management in seaports: A new role for port authorities. Energy Policy, 71, 4–12. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2014.04.013>
- Adams, M., Quinonez, P., Pallis, A.A. & Wakeman, T.H. (2009) Environmental issues in port competitiveness, No. 7, Dalhousie University, Halifax, Nova Scotia
- Adegoke, A. (2018) Benchmarking Sustainability Performance of Ports. Concordia University.
- Aguinis, H., & Glavas, A. (2012) What we know and don't know about corporate social responsibility: A review and research agenda. Journal of management, 38(4), 932-968.
- Alliance, I. (2022, October 18) Global Perspectives on the Difference Between CSR and ESG. <https://www.3blmedia.com/news/global-perspectives-difference-between-csr-and-esg>
- Alphaliner (2019) PublicTop100. Axsmarine.com. <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>
- Alphaliner (2022, September 20) PublicTop100. <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>
- Atkins, B. (2020, June 8) Demystifying ESG: Its History & Current Status. Forbes. <https://www.forbes.com/sites/betsyatkins/2020/06/08/demystifying-esgits-history--current-status/?sh=21cdbbbc2cdd>
- Ballini, F., & Bozzo, R. (2015) Air pollution from ships in ports: The socio-economic benefit of cold-ironing technology. Research in Transportation Business & Management, 17, 92–98. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2015.10.007>
- Baltic Exchange Consumer. (2022, July 11). Singapore ranked number one shipping centre for ninth year running. Baltic Exchange Consumer. <https://www.balticexchange.com/en/news-and-events/news/press-releases-/2022/singapore-ranked-number-one-for-ninth-year.html>
- Barnard, C. I. (1938) The Functions of the Executive. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Bell, S. & Morse, S. (2008) Sustainability Indicators. Measuring the immeasurable? Earthscan.
- Bondy, K., Matten, D., & Moon, J. (2004) The adoption of voluntary codes of conduct in MNCs: A three-country comparative study. Business and Society Review, 109(4), 449-477. <https://doi.org/10.1111/j.0045-3609.2004.00205.x>
- Bonvik, A.M., C.E. Couch and S.B. Gershwin, (1997), A Comparison of Production-Line Control Mechanisms, International Journal of Production Research, 35 (3), 789-804.

- Bouqhet, A. G. (2016) Maritime Transport and Sustainable Development. Romanian Journal of Maritime Law.
- Branco, M. C., & Rodrigues, L. L. (2008). Factors Influencing Social Responsibility Disclosure by Portuguese Companies. Journal of Business Ethics, 83, 685-701.
<https://doi.org/10.1007/s10551-007-9658-z>
- Brooks, M. R., Cullinane, K. P. B., & Pallis, A. A. (2017) Revisiting port governance and port reform: A multi-country examination. Research in Transportation Business & Management, 22(ISSN 2210-5395), 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2017.02.005>
- Brooks, M.R., Knatz G., Pallis A.A. & Wilmsmeier G. (2022) "Transparency in port governance: setting a research agenda," Journal of Shipping and Trade, Springer, vol. 7(1), pages 1-20
<https://doi.org/10.1186/s41072-021-00103-4>
- Brooks, M. R., & Pallis, A. A. (2008) Assessing port governance models: process and performance components.
https://scholar.google.com/citations?view_op=view_citation&hl=en&user=nu5451UAAAAJ&citation_for_view=nu5451UAAAAJ:35N4QoGY0k4C
- Brooks, M. R., & Pallis, A. A. (2012) Port Governance. The Blackwell Companion to Maritime Economics, 491–516. <https://doi.org/10.1002/9781444345667.ch25>
- Bruno, M. (2022, June 27) Ever Alot breaks record for world's largest containership. Port Technology International. <https://www.porttechnology.org/news/ever-alot-breaks-record-for-worlds-largest-containership/>
- Buhr, H. & Grafstrøm M. (2007) "The Making of Meaning in the Media: Corporate Social Responsibility in the Financial Times, 1988–2003", in Hond, F.d., Bakker, F.G.A.d. & Neergaard, P (eds.), Managing Corporate Social Responsibility in Action: Talking, Doing and Measuring. Hampshire: Ashgate Publishing.
- Burke, L., & Logsdon, J. M. (1996) How corporate social responsibility pays off. Long Range Planning, 29(4), 495–502
- Business for Social Responsibility. (2018) BSR - Our Story. <https://www.bsr.org/en/about/story>
- Business Fights Poverty & Harvard Kennedy School (2015) Business and the United Nations: Working Together Towards the Sustainable Development Goals: A Framework for Action, UN.
<http://digitallibrary.un.org/record/1657859/files/BusinessSDGFWorkingTogether.pdf>
- Cabezas-Basurko, O., Mesbahi, E., & Moloney, S. R. (2008) Methodology for sustainability analysis of ships. Ships and Offshore Structures, 3(1), 1-11.
- Carroll, A. B. (1979) A three-dimensional conceptual model of corporate performance. Academy of management review, 4(4), 497-505.
- Carroll, A. B. (1991) The pyramid of corporate social responsibility: toward the moral management of organizational stakeholders. Business Horizons, 34(4), 39–48.
- Carroll, A. B. (2015a) The State of CSR in 2015 and Beyond. Global Compact International Year book. (pp. 10–13). Macondo Publishers, Global Logistics Partner, Deutsche Post DHL Group.

- Carroll, A. B. (2015b) Corporate social responsibility: The centerpiece of competing and complementary frameworks. *Organizational Dynamics*, 44(2), 87–96
- Carson, R. (1962) *Silent Spring*. Houghton Mifflin Company
<https://archive.org/details/silentspring0000cars>
- Chandler, D. (2016) *Strategic corporate social responsibility: sustainable value creation*. United States of America: SAGE Publications.
- Cheon, S. (2017) The economic–social performance relationships of ports: Roles of stakeholders and organizational tension. *Sustain. Dev.* 25, 50–62. <https://doi.org/10.1002/sd.1641>
- Chlomoudis, C., Pallis, A.A., & Platias, C. (2022) Environmental Mainstreaming in Greek TEN-T Ports. *Sustainability*, 14(3), 1634. <https://doi.org/10.3390/su14031634>
- Clark, J. M. (1939) *Social Control of Business*. New York: McGraw-Hill.
- Commission of the European Communities. (2001) *Green paper: promoting a European framework for corporate social responsibility (COM (2001) 366 final)*. Brussels: E. Commission.
- Committee for Economic Development (1971) *Social Responsibilities of Business Corporations*. New York: CED
- Corbett, J. J., Winebrake, J. J., Green, E. H., Kasibhatla, P., Eyring, V., & Lauer, A. (2007) Mortality from Ship Emissions: A Global Assessment. *Environmental Science & Technology*, 41(24), 8512–8518. <https://doi.org/10.1021/es071686z>
- Courville, S. (2003). Social Accountability Audits: Challenging or Defending Democratic Governance? *Law & Policy*, 25, 269-297. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9930.2003.00151.x>
- Crane, A., Matten, D. (2007) *Business ethics: managing corporate citizenship and sustainability in the age of globalization*. (2nd ed.). Oxford University Press.
- CSR Europe. (n.d.) *CSR Europe - 20 years of business-policy interaction driving the CSR movement*. <https://www.csreurope.org/history>
- CSR Hellas. (n.d.) *CSR & SDGs - CSR® Hellas*. CSR® Hellas. <https://csrhellas.org/csr-sdgs/>
- CSRHUB. (n.d.) *CSR Ratings by region and country | CSR Ratings*. [www.csrhub.com](https://www.csrhub.com/CSR_ratings_by_region_and_country/). https://www.csrhub.com/CSR_ratings_by_region_and_country/
- Dahlsrud, A. (2008) How corporate social responsibility is defined: an analysis of 37 definitions. *Corporate Social-Responsibility and Environmental Management*, 15 (1), 1–13. <https://doi.org/10.1002/csr.132>
- Davarzani, H., Fahimnia, B., Bell, M. & Sarkis, J. (2016) Greening ports and maritime logistics: A review, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Volume 48, Pages 473-487, ISSN 1361-9209 <https://doi.org/10.1016/j.trd.2015.07.007>
- Davis, K. (1975) *Blomstrom. Business and society: environment and responsibility (3rd ed.)*. New York: McGraw - Hill Book Company.

- Deloitte (2022) Deloitte Report. ESG in the Shipping sector. The role of ESG in the evaluation of shipping companies. <https://www2.deloitte.com/gr/en/pages/consumer-business/articles/esg-in-the-shipping-sector.html>
- DeLangen, P. W. (2006) Stakeholders, conflicting interests and governance in port clusters. *Research in Transportation Economics*, 17, 457-477.
- DiMaggio, P.J. and Powell, W.W. (1983) The Iron Cage Revisited Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields.
- Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise, (2002). <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:189:0012:0025:EN:PDF>
- Directorate-General for Mobility and Transport (European Commission), ICF, ISL, & TRL. (2017). Motorways of the sea: an ex post evaluation on the development of the concept from 2001 and possible ways forward : final report. In Publications Office of the European Union. Publications Office of the European Union. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/06ed0162-3f62-11e7-a08e-01aa75ed71a1>
- DMCC (2020) The Future of Trade, 2020 report. Landing.dmcc.ae. <https://landing.dmcc.ae/the-future-of-trade>
- DNV GL (2021) DNV's Energy Transition Outlook 2021 at a glance - DNV. <https://www.dnv.com/energy-transition/eto-2021.html>
- DNV GL (2020) Ports: Green gateways to Europe.
- Dodd Jr, E. M. (1931) For whom are corporate managers trustees. *Harv. L. Rev.*, 45,1145.
- Dooms, M., Haezendonck, E., Verbeke, A. (2015) Towards a meta-analysis and toolkit for port-related socio-economic impacts: A review of socio-economic impact studies conducted for seaports. *Marit. Policy Manag.* 42, 459–480. <https://doi.org/10.1080/03088839.2014.944238>
- Dooms, M., & Verbeke, A. (2007) Stakeholder management in ports: a conceptual framework integrating insights from research in strategy, corporate social responsibility and port management. IAME 2007 ANNUAL CONFERENCE.
- Durmuşoğlu, Y., Aksoy, S., & Deniz, C. (2016) A study of renewable energy in a port facility by using solar organic rankine cycle systems. https://www.researchgate.net/profile/Selim-Aksoy/publication/308748179_A_Study_Of_Renewable_Energy_In_A_Port_Facility_By_Using_Solar_Organic_Rankine_Cycle_Systems/links/5df74874a6fdcc2837246d9f/A-Study-Of-Renewable-Energy-In-A-Port-Facility-By-Using-Solar-Organic-Rankine-Cycle-Systems.pdf
- ECOSOC (2009) Opinion of the European Economic and Social Committee on the Communication from the Commission — Communication on a European Ports Policy COM(2007) 616 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52008AE1197&qid=1664547896999>
- Elkington, J. (1997) Cannibals with Forks: The triple bottom line of 21st century business. Capstone

- Elkington, J. (2004) Enter the Triple Bottom Line. <http://www.johnelkington.com/archive/TBL-elkington-chapter.pdf>
- Elkington, J. (2018, June 25) 25 Years Ago I Coined the Phrase “Triple Bottom Line.” Here’s Why It’s Time to Rethink It. Harvard Business Review. <https://hbr.org/2018/06/25-years-ago-i-coined-the-phrase-triple-bottom-line-heres-why-im-giving-up-on-it>
- Emmerich, A., Lu, C., Silk, D., & Niles, S. (2022, March 24). War in Ukraine: Is ESG at a Crossroads? The Harvard Law School Forum on Corporate Governance. <https://corpgov.law.harvard.edu/2022/03/24/war-in-ukraine-is-esg-at-a-crossroads/>
- Environment, U. N. (2021) Making Peace With Nature. In UNEP - UN Environment Programme. <https://www.unep.org/resources/making-peace-nature>
- ESPO (2012) ESPO Green Guide: Towards Excellence in Port Environmental Management and Sustainability.
- ESPO (2016) Trends in port governance. [Http://Www.espo.be/Media/Trends in EU ports governance 2016 FINAL VERSION.pdf](http://Www.espo.be/Media/Trends_in_EU_ports_governance_2016_FINAL_VERSION.pdf)
- ESPO (2020) ESPO Environmental Report 2020. <https://www.espo.be/media/Environmental%20Report-WEB-FINAL.pdf>
- ESPO (2021) Our good green practices. Www.espo.be. <http://www.espo.be/practices>
- ESPO (2022a) TRENDS IN EU PORTS’ GOVERNANCE 2022. Www.espo.be. <https://www.espo.be/media/ESPO%20Trends%20in%20EU%20ports%20governance%202022.pdf>
- ESPO (2022b) Annual ESPO Environmental Report 2022 - EcoPort Insights
- ESPO & Deloitte (2021) Joint Deloitte-ESPO study: Europe’s ports at the crossroads of transitions. <http://www.espo.be/news/joint-deloitte-espo-study-europes-ports-at-the-cro>
- Energy Transitions Commission -ETC (2018) Mission Possible Sectoral Focus Shipping https://www.energy-transitions.org/wp-content/uploads/2020/08/ETC-sectoral-focus-Shipping_final.pdf
- EU (2014) DIRECTIVE 2014/94/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure (Text with EEA relevance). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=PL>
- EU (2017) Regulation (EU) 2017/352 of the European Parliament and of the Council of 15 February 2017 establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0352>
- EU (2020) REGULATION (EU) 2020/852 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 18 June 2020 on the establishment of a framework to facilitate sustainable investment, and amending Regulation (EU) 2019/2088 (Text with EEA relevance). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0852&from=EN>

European Commission (2001) Green paper: promoting a European framework for corporate social responsibility (COM (2001) 366 final). Brussels: E. Commission.

European Commission (2007) Communication on a European Ports Policy. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0616:FIN:EN:PDF>

European Commission (2011a) Corporate social responsibility: a new definition, a new agenda for action. (MEMO/11/732, MEMO/11/734 and MEMO/11/735). [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-11-730_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-11-730_en.htm)

European Commission (2011) Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the Trans-European Transport Network. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0650:FIN:EN:PDF>

European Commission (2013) COMMUNICATION FROM THE COMMISSION Ports: an engine for growth. Europa.eu. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52013DC0295>

European Commission (2013, May 23) Europe's Seaports 2030: Challenges Ahead. European Commission - European Commission; press corner. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_13_448

European Commission (2014a) European Commission Directorate General for Mobility and Ports 2030, gateways for the trans-European transport network.

European Commission (2014b) Directive 2014/95/EU of the European parliament and of the council. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0095>.

European Commission (2018) EU transport in figures : statistical pocketbook. 2018. Publications Office Of The European Union. https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en

European Commission (2020) Full-length report Accompanying the document Report from the Commission 2019 Annual Report on CO2 Emissions from Maritime Transport {C(2020) 3184 final}. https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/shipping/docs/swd_2020_82_en.pdf

European Commission (2021a) COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS on a new approach for a sustainable blue economy in the EU Transforming the EU's Blue Economy for a Sustainable Future. Europa.eu. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2021%3A240%3AFIN>

European Commission (2021b) Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013. Europa.eu. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A2021%3A812%3AFIN>

- European Commission (2021c) Explanatory Memorandum. Europa.eu. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0562>
- European Commission (2021d) Sweeps. European Commission. https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/sweeps_en#2020-sweep-on-misleading-sustainability-claims
- European Commission (n.d.) Ports. Transport.ec.europa.eu. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports_en
- European Commission, Executive Agency for Small and Medium-sized Enterprises, Muller, P., Devnani, S., Ladher, R. (2021) Annual report on European SMEs 2020/2021: digitalization of SMEs, (K, Hope, editor) Publications Office. <https://data.europa.eu/doi/10.2826/56865>
- European Environment Agency, & European Maritime Safety Agency (2021) European maritime transport environmental report 2021. In Publications Office of the European Union. Publications Office of the European Union. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/55fefc4e-0ebb-11ec-b771-01aa75ed71a1/language-en>
- European Maritime Safety Agency (EMSA) & European Environment Agency (EEA) (2021) European Maritime Transport Environmental Report. <https://doi.org/10.2800/3525>
- EY Climate Change and Sustainability Services (CCaSS), July 2020 Fifth global institutional investor survey
- Felício, J. A., Batista, M., Dooms, M., & Caldeirinha, V. (2022) How do sustainable port practices influence local communities' perceptions of ports? Maritime Economics & Logistics. <https://doi.org/10.1057/s41278-022-00237-7>
- Ferguson, H. (2009) The Environmental Scan in Corporate Citizenship. The McMaster Journal of Communication. Vol. 6, Issue 1, Article 4, pp. 34-58.
- Fernandez -Feijoo B. (2009) Crisis and Corporate Social Responsibility: Threat or Opportunity?
- Fifka, MS & Pobizhan, M. (2014) An institutional approach to corporate social responsibility in Russia. Journal of Cleaner Production 82: 192–201. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2014.06.091>
- Fleming, A., Wise, R. M., Hansen, H., & Sams, L. (2017) The sustainable development goals: A case study. Marine Policy, 86, 94–103. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.09.019>
- Frederick, W. C. (1978) From CSR1 to CSR2: The maturing of business and society thought (Working Paper 279). Pittsburgh, PA: University of Pittsburgh Graduate School of Business.
- Frederick W.C. (1994) From CSR1 to CSR2: The Maturing of Business-and-Society Thought. Business & Society. 33(2):150-164. <https://doi.org/10.1177/000765039403300202>
- Freeman, R. E. (1984). Strategic Management: A Stakeholder Approach. Boston: Pitman.
- Freeman, R. E. (1994) The politics of stakeholder theory: Some future directions. Business ethics quarterly, 4(4), 409–421.
- Friedman, A. L., & Miles, S. (2002) Developing stakeholder theory. Journal of Management Studies, 39(1), 1–21.

- Friedman, M. (1962) Capitalism and Freedom. Chicago: University of Chicago Press.
- Friedman, M. (1970) The social responsibility of business is to increase its profits. New York Times Magazine, 122–124
- FuelEU Maritime. (2021) Europa.eu. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0562>
- Fusco Girard, L. (2013) Toward a Smart Sustainable Development of Port Cities/Areas: The Role of the “Historic Urban Landscape” Approach. Sustainability, 5(10), 4329–4348. <https://doi.org/10.3390/su510432>
- Geerts, M., Dooms, M., & Stas, L. (2021) Determinants of Sustainability Reporting in the Present Institutional Context: The Case of Port Managing Bodies. Sustainability, 13(6), 3148. <https://doi.org/10.3390/su13063148>
- Gilbert, P., Manchester, T., Bows, A., & Starkey, R. (2010) Shipping and climate change: Scope for unilateral action. <https://documents.manchester.ac.uk/display.aspx?DocID=42721>
- Global Justice Now-GJN (2018) <https://www.globaljustice.org.uk/news/69-richest-100-entities-planet-are-corporations-not-governments-figures-show/>
- GlobeScan, & The SustainAbility Institute. (2022) Sustainability Leaders Survey 2022. <https://3ng5l43rkkzc34ep72kj9as1-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2022/06/GlobeScan-SustainAbility-Leaders-Survey-2022-Report.pdf>
- Gooch, A. (2015, June) OECD iLibrary | OECD Observer Investing in the future: People, planet, prosperity. Oecd-ilibrary.org. https://www.oecd-ilibrary.org/economics/oecd-observer_15615529
- Gray, R. & Adams, C. & Owen, D. (2014) Accountability, Social Responsibility and Sustainability: Accounting for Society and the Environment.
- Gross, P., & Viard, H. (2021, May 11) Opportunities and challenges for integrating ESG risk into existing frameworks. Financial Services Blog. <https://financialservicesblog.accenture.com/opportunities-and-challenges-for-integrating-esg-risk-into-existing-frameworks>
- Habibi M. & Rehmatulla N. (2009) Carbon emission policies in the context of the shipping industry. CASS Business School: City University, London.
- Hakam, M.H. (2015) Nordic Container Port Sustainability Performance-A Conceptual Intelligent Framework. Journal of Service Science and Management, 8, 14-23. <http://dx.doi.org/10.4236/jssm.2015.81002>
- Havermaet, H., Beckers, J., Vanelslander, T., Verhetsel, A., (2021) De sociaal-economische meerwaarde van de haven van Antwerpen voor Vlaanderen, Universiteit Antwerpen, Studie in opdracht van en gefinancierd door Port of Antwerp en Provincie Antwerpen.

- Hayes, A. (2022, October 5) MSCI ESG Ratings. Investopedia. <https://www.investopedia.com/msci-esg-ratings-5111990>
- Hein, C., & Schubert, D. (2020) Resilience, Disaster, and Rebuilding in Modern Port Cities. Journal of Urban History, 009614422092509. <https://doi.org/10.1177/0096144220925097>
- Hopkins, M. (2004) Corporate Social Responsibility: An Issues Paper, Working PaperNo.27. Geneva: International Labour Office.
- Hossain, T., Adams, M., & Walker, T. R. (2021) Role of sustainability in global seaports. Ocean & Coastal Management, 202, 105435. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105435>
- Huang, C., Yatim, N. & Yusoff, H. (2000) Voluntary disclosure of financial information: The Malaysian Evidence., BRC Journal, Universiti Teknologi MARA
- Hughes, E. (2015) Safe, secure and efficient shipping on clean oceans. <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>
- Husted, B. W., & Allen, D. B. (2007) Strategic corporate social responsibility and value creation among large firms: Lessons from the Spanish experience. Long Range Planning, 40(6), 594–610.
- Huybrechts, M., Meersman, H., Voorde, E., Hooydonk, E. V., Verbeke, A., & Winkelmanns, W. (2002) Port competitiveness: an economic and legal analysis of the factors determining the competitiveness of seaports. <https://www.semanticscholar.org/paper/Port-competitiveness%3A-an-economic-and-legal-of-the-Huybrechts-Meersman/d2839b6914e30d4d6885c0f18779a8e40f258d03>
- Ibrahimi, K. (2017) A theoretical framework for conceptualizing seaports as institutional and operational clusters. Transportation Research Procedia, 25, 261–278. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.393>
- IMO (2018) IMO - Resolution MEPC.304 (72) Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships. https://wwwcdn.imo.org/Localresources/En/OurWork/Environment/Documents/Resolution%20MEPC.304%2872%29_E.pdf.
- IMO (2021a) Resolution MEPC.334 (76) 2021 Guidelines on survey and certification of the attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) International Maritime Organization. [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Air%20pollution/MEPC.334\(76\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Air%20pollution/MEPC.334(76).pdf)
- IMO (2021b) Fourth IMO GHG Study 2020 Executive Summary. <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Fourth%20IMO%20GHG%20Study%202020%20Executive-Summary.pdf>
- International Chamber of Shipping (2020) Shipping and world trade: driving prosperity. <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-driving-prosperity/>
- IPCC/ WG I (2021) Sixth Assessment Report. <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/>

- ISO (n.d.). ISO 26000 - social responsibility. <https://www.iso.org/iso-26000-social-responsibility.html> and <https://www.iso.org/iso-26000-social-responsibility.html> guidance on social responsibility
- Jenkins, H. A (2004) Critique of Conventional CSR Theory: An SME Perspective. Journal of General Management. 29(4):37-57. <https://doi.org/10.1177/030630700402900403>
- Johnson, H.L. (1971). Business in contemporary society: Framework and issues. Wadsworth Publishing Company.
- Juneja, P. (2019) The Practice of CSR around the World. Management Study Guide. <https://www.managementstudyguide.com/csr-practice-around-the-world.htm>
- Kathuria, S. (2018) A Glass Half Full. Worldbank.org. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1294-1>
- Katuwawala, H.C. and Bandara, Y.M. (2022), "System-based barriers for seaports in contributing to Sustainable Development Goals", Maritime Business Review, Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. <https://doi.org/10.1108/MABR-02-2021-0007>
- Kishan, S., & White, N. (2022, December 1). Most in Finance Support ESG, Despite Republican Attacks. Bloomberg.com. https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-12-01/esg-weather-gop-ire-purist-dismay-to-cement-role-in-investing?cmpid=BBD120122_GREENDAILY&utm_medium=email&utm_source=newsletter&utm_term=221201&utm_campaign=greendaily&leadSource=uverify%20wall
- Kim, S., & Chiang, B. G. (2017) The role of sustainability practices in international port operations. Journal of Korea Trade, 21(2), 125–144. <https://doi.org/10.1108/jkt-03-2017-0025>
- Knatz, G. (2020, July 15) Chapter 4.6 – Port Management, Governance and Leadership | Port Economics, Management and Policy. <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part4/port-management-governance-leadership/>
- Lai, K. H., Lun, Y. H. V., Wong, C. W. Y., & Cheng, T. C. E. (2013) Measures for evaluating green shipping practices implementation. International Journal of Shipping and Transport Logistics, 5(2), 217. <https://doi.org/10.1504/ijstl.2013.053251>
- Lam, J.S., & Notteboom, T.E. (2014) The Greening of Ports: A Comparison of Port Management Tools Used by Leading Ports in Asia and Europe. Transport Reviews, 34, 169 - 189.
- Latapí Agudelo, M.A., Johannsdottir, L. & Davvdsdottir, B. (2019) A literature review of the history and evolution of corporate social responsibility. Int J Corporate Soc Responsibility 4, 1 <https://doi.org/10.1186/s40991-018-0039-y>
- Laxe, F.G., Bermúdez, F.M., Palmero, F.M. and Novo-Corti, I. (2016) Sustainability and the Spanish port system. Analysis of the relationship between economic and environmental indicators, Marine Pollution Bulletin, Elsevier, Vol. 113 No. 1-2, pp. 232-239.
- Lechtenböhmer, S., Schostok, D., Kobiela, G., Knoop, K., Pastowski, A., & Heck, S. (2018) Deep Decarbonisation Pathways for Transport and Logistics Related to the Port of Rotterdam PoR Transport. https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/7140/file/7140_Rotterdam.pdf

- Lee, P. T.-W., Lam, J. S. L., Lin, C.-W., Hu, K.-C., & Cheong, I. (2018) Developing the fifth generation port concept model: an empirical test. *The International Journal of Logistics Management*, 29(3), 1098–1120. <https://doi.org/10.1108/ijlm-10-2016-0239>
- lejlabecirovic. (2022, January 24) The TEN-T review: a welcome but perfectible proposal. CPMR. <https://cpmr.org/trans-european-transport-network/>
- Lenton, T., Footitt, A., & Dlugolecki, A. (2009) Major Tipping Points in the Earth's Climate System and Consequences for the Insurance Sector (pp. 89 pp). cited in The United Nations Conference on Trade and Development, Ad Hoc Expert meeting on Climate Change Impacts and Adaptation: a Challenge for Global Ports, Geneva, 29-30 September 2011
- Levitt, T. (1958) The dangers of social responsibility (pp. 41–50). *Harvard business review*.
- Lim, S., Pettit, S., Abouarghoub, W., & Beresford, A. (2019) Port sustainability and performance: A systematic literature review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 72, 47–64. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.04.009>
- Lozano, R., Carpenter, A. and Sammalisto, K. (2020), "Analysing organisational change management in seaports: stakeholder perception, communication, drivers for, and barriers to sustainability at the port of Gävle", *European Port Cities in Transition*, pp. 205-224.
- Lu, C.S.; Shang, K.C.; Lin, C.C. (2016) Identifying crucial sustainability assessment criteria for container seaports. *Marit. Bus. Rev.* 1, 90–106. <https://doi.org/10.1108/MABR-05-2016-0009>
- Lun, Y. H. V., Lai, K., & Cheng, T. C. E. (2013) An evaluation of green shipping networks to minimize external cost in the Pearl River Delta region. *Technological Forecasting and Social Change*, 80(2), 320–328. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2012.08.014>
- Marner, T., & Klumpp, M. (2020) Employment effects and efficiency of ports. *International Journal of Computer Aided Engineering and Technology*, 12(4), 480. <https://doi.org/10.1504/ijcaet.2020.10027778>
- Marques, R. C., & Carvalho, M. L. (2009) Governance and performance evaluation of the Portuguese seaports in the European context. *International Journal of Services, Economics and Management*, 1(4), 340-357.
- Marques, R. C., & Carvalho, M. (2007) Economic regulation in the Portuguese seaport sector.
- Mckinsey. (2019). Globalization in transition: The future of trade and value chains. <https://www.mckinsey.com/featured-insights/innovation-and-growth/globalization-in-transition-the-future-of-trade-and-value-chains>
- Meersman, H. M. A. (2005) Port Investments in an Uncertain Environment. *Research in Transportation Economics*, 13, 279–298. [https://doi.org/10.1016/s0739-8859\(05\)13013-3](https://doi.org/10.1016/s0739-8859(05)13013-3)
- Milton, C. (2011) CSR reporting: GRI and ESG. *Corporate Eye*. <https://www.corporate-eye.com/main/the-new-big-beast-of-csr-reporting/>
- Miola, A., Paccagnan, V., Mannino, I., Massarutto, A., Perujo, A., & Turvani, M. (2009) External Costs of Transportation. Case Study: Maritime Transport. <https://doi.org/10.2788/18349>

- Mitchel, M. (2020, May 21) Top Corporate Social Responsibility Trends in 2020 | Smart Recruiters. Smart Recruiters Blog. <https://www.smartrecruiters.com/blog/top-corporate-social-responsibility-trends-in-2020/>
- Montana, P. J., & Charnov, B. H. (2000) Management (3rd ed.). Barron's.
- Moskowitz, M. R. (1972) Choosing socially responsible stocks. Business & Society Review 1, p. 71-75.
- Mäkeläinen, V., & Asikainen, P. (2021) Smart, agile and innovative – how small and medium sized ports can be at the forefront of digital transformation? Port Technology International. <https://www.porttechnology.org/technical-papers/smart-agile-and-innovative-how-small-and-medium-sized-ports-can-be-at-the-forefront-of-digital-transformation/>
- Musso, E., Benacchio, M., Ferrari, C., & Haralambides, H. E. (2001) On the economic impact of ports: local vs. National costs and benefits. World Conference on Transport Research (WCTR), Seoul, Korea. https://www.researchgate.net/publication/295402196_On_the_Economic_Impact_of_Ports_National_vs_Local_Costs_and_Benefits
- Myers, J. (2021, December 13) CED's Shareholder vs. Stakeholder Capitalism with Joel Myers. Committee for Economic Development of the Conference Board. <https://www.ced.org/podcasts/ceds-shareholder-vs.-stakeholder-capitalism-with-joel-myers>
- Narula, K. (2014) Emerging Trends in the Shipping Industry—Transitioning Towards Sustainability. Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India, 10(1), 113-138.
- Ng, A. K. Y., & Pallis, A. A. (2010) Port governance reforms in diversified institutional frameworks: Generic solutions, implementation asymmetries. Environment & Planning. 42(9), 2147–2167.
- Njoroje, J. (2009) Effects of the Global Financial Crisis on Corporate Social Responsibility in Multinational Companies in Kenya. CovalenceIntern Analyst Papers.
- Notteboom, T. E., & Rodrigue, J.-P. (2005) Port regionalization: towards a new phase in port development. Maritime Policy & Management, 32(3), 297–313. <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>
- Notteboom, T., Pallis, A. A., & Rodrigue, J.-P. (2021) Port economics, management and policy. Abingdon, Oxon New York, Ny Routledge.
- OECD (2011) OECD Guidelines for Multinational Enterprises. OECD Publishing.
- Oh, H., Lee, S.-W., & Seo, Y.-J. (2018) The evaluation of seaport sustainability: The case of South Korea. Ocean & Coastal Management, 161, 50–56. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2018.04.028>
- Paixão, A. C., & Bernard Marlow, P. (2003) Fourth generation ports – a question of agility? International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 33(4), 355–376. <https://doi.org/10.1108/09600030310478810>
- Pallis, A. & Chloumoudis, C. (2022), Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική: Το Μετέωρο Ευρωπαϊκό βήμα και οι αποκλίνουσες εθνικές επιλογές. Το Κεφάλαιο περιλαμβάνεται στην έκδοση: Πασσάς, Α.Γ., Κ. Αρβανιτόπουλος & Μ. Κοππά (επιμέλεια.) (2021). Ελλάδα – Ευρωπαϊκή Ένωση: Μια σχέση

- μέσα από σαράντα κύματα 1981-2021. Αθήνα: Πεδίο
<https://www.researchgate.net/publication/357565090>
- Pallis, A. A., & Vaggelas, G. K. (2017) A Greek prototype of port governance. Research in Transportation Business & Management. 22, 49–57.
- Pallis, A.A., & Notteboom, T. (2021, April 30) Chapter 7.5 – Representing Port Interests | Port Economics, Management and Policy.
- Pew Charitable Trusts & SYSTEMIQ. (2020) Breaking the plastic wave. A Comprehensive Assessment of Pathways Towards Stopping Ocean Plastic Pollution. https://oursharedseas.com/wp-content/uploads/2020/10/BreakingThePlasticWave_MainReport.pdf
- Pillay, R. (2015) The Changing Nature of Corporate Social Responsibility: CSR and Development – The Case of Mauritius. New York: Taylor & Francis
- Port Economics, Management and Policy. (2018, November 17) Port Economics, Management and Policy. <https://porteconomicsmanagement.org>
- Porter, M. E., & Kramer, M. R. (2006) Strategy & Society. Harvard Business Review, (December).
- Porter, M. E., & Kramer, M. R. (2011) Creating shared value. Harvard Business Review (January-February).
- Portopia (2017) European Port Industry Sustainability Report.
- Puig, M., Wooldridge, C., Michail, A. and Darbra, R.M. (2015), “Current status and trends of the environmental performance in European ports”, Environmental Science and Policy, Vol. 48, pp. 57-66.
- PWC (2020) Sea Port Development on the Crossroads of International Routes, Volume 2, 2020.
- PwC (2022) Annual Corporate Directors Survey, Οκτώβριος 2022.
<https://www.pwc.com/us/en/services/governance-insights-center/assets/pwc-2022-annual-corporate-directors-survey.pdf>
- Rehmatulla, N., & Habibi, M. (2009) Carbon emission policies in the context of the shipping industry. CASS Business School: City University, London.
- Roca, L.C., & Searcy, C. (2012) An analysis of indicators disclosed in corporate sustainability reports. Journal of Cleaner Production, 20, 103-118.
<https://corpgov.law.harvard.edu/2012/12/06/reporting-on-corporate-sustainability-performance/>
- Rodrigue, J.-P. (2020) The Geography of Transport Systems. Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9780429346323>
- Rose, D. (2022, May 12) Using AI to discern if enterprises are walking the talk on ESG.
https://www.computerweekly.com/blog/Green-Tech/Using-AI-to-discern-if-enterprises-are-walking-the-talk-on-ESG?_gl=1
- SAFETY4SEA (2022, August 10) EU calls for feedback on performance of exemption for liner shipping consortia. SAFETY4SEA. <https://safety4sea.com/eu-calls-for-feedback-on-performance-of-exemption-for-liner-shipping-consortia/>

- Sandoval, M. (2013) Corporate Social (ir)responsibility in media and communication industries. Javnost – The Public: Journal of the European Institute for Communication and Culture, 20(3), 39–57. <http://openaccess.city.ac.uk/2906>
- Schipper, C. A., Vreugdenhil, H., & de Jong, M. P. C. (2017) A sustainability assessment of ports and port-city plans: Comparing ambitions with achievements. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 57, 84–111. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.08.017>
- Schnurr, R. E. J., & Walker, T. R. (2019) Marine Transportation and Energy Use. Reference Module in Earth Systems and Environmental Sciences. <https://doi.org/10.1016/b978-0-12-409548-9.09270-8>
- Schwab, K. (2019, December 2) Davos Manifesto 2020: The Universal Purpose of a Company in the Fourth Industrial Revolution. World Economic Forum. <https://www.weforum.org/agenda/2019/12/davos-manifesto-2020-the-universal-purpose-of-a-company-in-the-fourth-industrial-revolution/>
- Searcy, C., Roca, L. C., & Tonello, M. (2012, December 6) Reporting on Corporate Sustainability Performance. The Harvard Law School Forum on Corporate Governance. <https://corpgov.law.harvard.edu/2012/12/06/reporting-on-corporate-sustainability-performance/>
- Sethi, S.P. (1975) Dimensions of corporate social performance: An analytical framework. California management review, 17(3), 58-64. <https://doi.org/10.2307/41162149>
- Shiau, T. A., & Chuang, C. C. (2015) Social construction of port sustainability indicators: a case study of Keelung Port. Maritime Policy & Management, 42(1), 26-42. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03088839.2013.863436>
- Sislian, L.; Jaegler, A.; Cariou, P. (2016) A literature review on port sustainability and ocean's carrier network problem. Res. Transp. Bus. Manag. 19, 19–26. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2016.03.005>
- Smith, N. C. (2001) Changes in corporate practices in response to public interest advocacy and actions. In P. N. B. a. G. T. Gundlach (Ed.), Handbook of Marketing and Society. Thousand Oaks.
- Smith, T. W. P., Jalkanen, J. P., Anderson, B. A., Corbett, J. J., & Faber, J. (2015) Third IMO Greenhouse Gas Study 2014. <https://greenvoyage2050.imo.org/wp-content/uploads/2021/01/third-imo-ghg-study-2014-executive-summary-and-final-report.pdf>
- Sousa, J., Carroll, C., & Thevenon, F. (Eds.). (2014) Plastic Debris in the Ocean: The Characterization of Marine Plastics and their Environmental Impacts, Situation Analysis Report. Gland, Switzerland: IUCN.
- Stafford-Smith, M., Griggs, D., Gaffney, O., Ullah, F., Meyers, B., Kanie, N., Stigson, B., Shrivastava, P., Leach, M., & O'Connell, D. (2017) Integration: the key to implementing the Sustainable Development Goals. Sustainability Science, 12(6), 911–919. <https://doi.org/10.1007/s11625-016-0383-3>
- Statista (2021) Growth of the global gross domestic product (GDP) from 2015 to 2026.

- Stein, M. & Acciaro, M. (2020) Value Creation through Corporate Sustainability in the Port Sector: A Structured Literature Analysis. *Sustainability*, 12(14), 5504.
<https://doi.org/10.3390/su12145504>
- Stopford, M. (2009) *Maritime Economics* 3e. Routledge.
- Styliadis, T., Angelopoulos, J., Leonardou, P. & Pallis, A.A. (2022) Promoting Sustainability through Assessment and Measurement of Port Externalities: A Systematic Literature Review and Future Research Paths. *Sustainability*, 14, 8403. <https://doi.org/10.3390/su14148403>
- Sustainalytics (2020) Corporate ESG in Focus: An Overview of ESG and its Impact on Companies. eBook, November 2020 <https://www.sustainalytics.com/esg-research/resource/ebook/corporate-esg-in-focus-an-overview-of-esg-and-its-impact-on-companies>
- Tannenbaum, C. (2022, June 24). Of War And ESG - Sustainable investing needs to adapt to new realities without compromising its core principles. Global Economic Research. Northern Trust. <https://www.northerntrust.com/united-states/insights-research/2022/weekly-economic-commentary/of-war-and-esg>
- Tayan, B., Larcker, D., Watts, E., & Pomorski, L. (2022, August 24). ESG Ratings: A Compass without Direction. The Harvard Law School Forum on Corporate Governance.
<https://corpgov.law.harvard.edu/2022/08/24/esg-ratings-a-compass-without-direction/>
- TEN CEF – TEN CNG Greece (n.d.) <https://www.tencnggreece.eu/el/ten-cef>
- The Maritime Executive (2022) Containerships for First Time Are Largest Segment of Orderbook.
<https://maritime-executive.com/article/containerships-for-first-time-are-largest-segment-of-orderbook>
- The Paris Agreement, United Nations Framework Convention on Climate Change (2015).
https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf
- Thevenon, F., Carroll, C., & Sousa, J. (2014) Plastic Debris in the Ocean The Characterization of Marine Plastics and their Environmental Impacts, Situation Analysis Report. IUCN.
<https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/2014-067.pdf>
- UNCTAD (1994) Port Marketing and the Challenge of the Third Generation Port
https://unctad.org/system/files/official-document/tdc4ac7_d14_en.pdf
- UNCTAD (1999) PORTS NEWSLETTER NE19 <https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetibm15.en.pdf>
- UNCTAD (2020) Review of Maritime Transport 2020 <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2020>
- UNCTAD (2021, November 18) Review of Maritime Transport 2021
<https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>
- UNCTAD (2021, December). Port Performance Scorecard (PPS) of the Train For Trade Port Management Program. Newsletter 2021. <https://tft.unctad.org/port-management/port-performance-scorecard/>

- UNCTAD (2022a) UNCTAD Handbook of Statistics 2021. United Nations.
- UNCTAD (2022b, May 13) Why ports are at the heart of sustainable development. UNCTAD.
<https://unctad.org/news/why-ports-are-heart-sustainable-development>
- United Nations (2018) The World's Cities in 2018. In Statistical Papers - United Nations (Ser. A), Population and Vital Statistics Report. <https://doi.org/10.18356/c93f4dc6-en>
- United Nations (2021) Population. United Nations. <https://www.un.org/en/global-issues/population>
- United Nations Environment Programme, &UnepDtu Partnership. (2020) Emissions Gap Report 2020. UNEP. <https://wedocs.unep.org/handle/20.500.11822/34426>
- UNPRI (n.d.) Regulation database | Policy. PRI. <https://www.unpri.org/policy/regulation-database>
- UNRISD, U. N. R. I. for S. D. (2003). Corporate Social Responsibility and Development: Towards a New Agenda? Report of the UNRISD Conference 17-18 November 2003, Geneva.
<https://cdn.unrisd.org/assets/library/newsletters/pdf-files/cn13e.pdf>
- Van Hooydonk, E. (2007) Soft Values of Seaports. Garant.
- Varley, S. & Lewis, S. (2021, July 7) How to realize the full potential of ESG-plus.
https://www.ey.com/en_gl/sustainability/realize-potential-esg-plus
- Vejvar, M., Lai, K.H., Lo, C.K., Först, E.W. (2018) Strategic Responses to Institutional Forces Pressuring Sustainability Practice Adoption: Case-Based Evidence from Inland Port Operations. Transp. Res. Part D Transp. Environ. 61, 274–288.
- Verhoeven, P. (2010) A review of port authority functions: towards a renaissance? Maritime Policy & Management, 37(3), 247–270. <https://doi.org/10.1080/03088831003700645>
- Verschuur, J., Koks, E.E., Hall, J. & Li, S. et al. (2023) Multi-hazard risk to global port infrastructure and resulting trade and logistics losses. Commun Earth Environ 4, 5.
<https://doi.org/10.1038/s43247-022-00656-7>
- Visser, W. (2010) The Ages and Stages of CSR: From Defensive to Systemic Corporate Sustainability and Responsibility, CSR International Inspiration Series, No. 8.
- Visser, W. (2011a) The age of responsibility: CSR 2.0 and the new DNA of business. West Sussex: John Wiley & Sons.
- Visser, W. (2011b) The DNA Model of CSR 2.0: Value Creation, Good Governance, Societal Contribution and Ecological Integrity, CSR International Inspiration Series, No. 9.
- Visser, W. (2019) Business Fights Poverty & Harvard Kennedy School
- Wanderley, L.S.O., Lucian, R., Farache, F. et al. (2008) CSR Information Disclosure on the Web: A Context-Based Approach Analyzing the Influence of Country of Origin and Industry Sector. J Bus Ethics 82, 369–378. <https://doi.org/10.1007/s10551-008-9892-z>
- Wang, G., Li K.X, Xiao, Y. (2019) Measuring marine environmental efficiency of a cruise shipping company considering corporate social responsibility, Marine Policy, Volume 99, Pages 140-147, ISSN 0308-597X <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.10.028>

- Wartick, S. L., & Cochran, P. L. (1985) The evolution of the corporate social performance model. *Academy of management review*, 10(4), 758-769.
<https://doi.org/10.5465/amr.1985.4279099>
- Waterhouse, B. C. (2017) The personal, the political and the profitable: Business and protest culture, 1960s-1980s. *Financial History*, Spring edition https://www.moaf.org/publications-collections/financial-historymagazine/121/_res/id=Attachments/index=0/Business%20and%20Protest.pdf
- Weinreb, E. (2020, March 25) The backstory and purpose behind 5 leading ESG reporting frameworks. *Green biz*. <https://www.greenbiz.com/article/backstory-and-purpose-behind-5-leading-esg-reporting-frameworks>
- Werther, W. B., & Chandler, D. (2005) Strategic corporate social responsibility as global brand insurance. *Business Horizons*, 48(4), 317–324.
- WindEurope. (2021, May 21) A 2030 Vision for European Offshore Wind Ports: Trends and Opportunities. WindEurope. <https://windeurope.org/intelligence-platform/product/a-2030-vision-for-european-offshore-wind-ports-trends-and-opportunities/>
- Wood, D.J. (1991) Corporate Social Performance Revisited. *Academy of Management Review*, 16: 691–718
- World Bank (2007) Port Reform Toolkit, Second Edition. <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>
- World Bank (2020) Accelerating digitization: Critical actions to strengthen the resilience of the maritime supply chain. *Mobility and Transport Connectivity Series*. World Bank. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/773741610730436879-0190022021/original/AcceleratingDigitalizationAcrossTheMaritimeSupplyChain.pdf>
- World Bank (2021) SME Finance. World Bank. <https://www.worldbank.org/en/topic/sme/finance>
- World Bank & IAPH (2021) Digitalizing the Maritime Sector Set To Boost the Competitiveness and Resilience of Global Trade. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/773741610730436879-0190022021/original/AcceleratingDigitalizationAcrossTheMaritimeSupplyChain.pdf>
- World Commission on Environment and Development - WCED Report (1987) *Our Common Future*, Oxford University Press, Oxford; New York
- World Ports Sustainability Program (2020) WPSP - World Ports Sustainability Report 2020 www.sustainableworldports.org
- WTO (2020) Report of the TPRB from the director general on trade related developments.
- WTO Annual Report 2022 (2022) https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/anrep22_e.htm
- Zyglidopoulos, S.C. (2001) The Impact of Accidents on Firms' Reputation for Social Performance. *Business & Society*, 40(4), Dec.: 416–41.

Παραρτήματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Οι Δέκα Αρχές του Οικουμενικού Συμφώνου των Ηνωμένων Εθνών²⁵ (UN Global Compact – UNGC)

Ανθρώπινα Δικαιώματα

Αρχή 1: Οι επιχειρήσεις θα πρέπει να υποστηρίζουν και να σέβονται την προστασία των διεθνώς αναγνωρισμένων ανθρωπίνων δικαιωμάτων

Αρχή 2: να διασφαλίζουν ότι δεν συνεργούν στην καταπάτηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Συνθήκες Εργασίας

Αρχή 3: Οι επιχειρήσεις πρέπει να υποστηρίζουν την ελευθερία του συνεταιρίζεσθαι και την πραγματική αναγνώριση του δικαιώματος συλλογικών διαπραγματεύσεων

Αρχή 4: την εξάλειψη όλων των μορφών εξαναγκαστικής εργασίας

Αρχή 5: την αποτελεσματική κατάργηση της παιδικής εργασίας

Αρχή 6: την εξάλειψη των διακρίσεων αναφορικά με την απασχόληση και την εργασία.

Περιβάλλον

Αρχή 7: Οι επιχειρήσεις πρέπει να υποστηρίζουν μια προληπτική προσέγγιση στις περιβαλλοντικές προκλήσεις

Αρχή 8: να αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες για την ευρύτερη προώθηση της περιβαλλοντικής υπευθυνότητας και

Αρχή 9: να ενθαρρύνουν την ανάπτυξη και την διάδοση φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών.

Καταπολέμηση της Διαφθοράς

Αρχή 10: Οι επιχειρήσεις θα πρέπει να λειτουργούν κατά της διαφθοράς σε όλες τις μορφές της, συμπεριλαμβάνοντας τον εκβιασμό και τη δωροδοκία.

Πηγές των Δέκα Αρχών του UNGC αποτελούν η Οικουμενική Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, η Διακήρυξη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας για τις Θεμελιώδεις Αρχές και Δικαιώματα στην Εργασία, η Διακήρυξη του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη και η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών κατά της Διαφθοράς.

²⁵<https://globalcompact.gr/deka-arches/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Οι Έξι Αρχές των Ηνωμένων Εθνών για τις Υπεύθυνες Επενδύσεις (PRI)²⁶

Αρχή 1: Ενσωμάτωση θεμάτων ESG στις διαδικασίες ανάλυσης επενδύσεων και λήψης αποφάσεων.

Αρχή 2: Ενσωμάτωση ζητημάτων ESG στις πολιτικές και τις πρακτικές εταιρικής ιδιοκτησίας, ως ενεργοί ιδιοκτήτες.

Αρχή 3: Επιδίωξη της κατάλληλης γνωστοποίησης σε θέματα ESG από τις οντότητες στις οποίες επενδύουν.

Αρχή 4: Προώθηση της αποδοχής και της εφαρμογής των Αρχών στον επενδυτικό κλάδο.

Αρχή 5: Συνεργασία για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των εταιριών που δεσμεύονται στην εφαρμογή των Αρχών.

Αρχή 6: Υποβολή έκθεσης σχετικά με τις εταιρικές δραστηριότητες και την πρόοδο ως προς την εφαρμογή των Αρχών.

²⁶<https://www.investopedia.com/terms/u/un-principles-responsible-investment-pri.asp>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ**Το πρότυπο ISO 26000²⁷ παρέχει καθοδήγηση σχετικά με:**

- Αναγνώριση της κοινωνικής ευθύνης και συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών
- Τρόποι ενσωμάτωσης κοινωνικά υπεύθυνης συμπεριφοράς στον οργανισμό
- Οι επτά βασικές αρχές κοινωνικής ευθύνης:
- Λογοδοσία
- Διαφάνεια
- Ηθική συμπεριφορά
- Σεβασμός των συμφερόντων των ενδιαφερόμενων μερών
- Σεβασμός του κράτους δικαίου
- Σεβασμός στους διεθνείς κανόνες συμπεριφοράς
- Σεβασμός των ανθρωπίνων δικαιωμάτων

Το πρότυπο ISO 26000 καθορίζει τα βασικά θέματα της κοινωνικής ευθύνης. Τα βασικά θέματα περιλαμβάνουν μια σειρά από ζητήματα, αλλά είναι ευθύνη κάθε οργανισμού να εντοπίσει ζητήματα που είναι σχετικά και σημαντικά για τα ενδιαφερόμενα μέρη τους ή / και πρέπει να αντιμετωπιστούν. Τα 7 βασικά θέματα και ζητήματα που αφορούν την κοινωνική ευθύνη:

- | | |
|-----------------------------|--|
| 1. Οργανωσιακή διακυβέρνηση | 5. Δίκαιες πρακτικές λειτουργίας |
| 2. Ανθρώπινα δικαιώματα | 6. Θέματα καταναλωτών |
| 3. Εργασιακές πρακτικές | 7. Συμμετοχή και ανάπτυξη της κοινότητας |
| 4. Το περιβάλλον | |

Τα 7 βασικά θέματα εξηγούνται στη ρήτρα 6 του προτύπου ISO 26000. Παρατίθενται παρακάτω, μαζί με τους αριθμούς υποκλάδων τους.

Βασικό θέμα: Οργανωσιακή διακυβέρνηση, υποκλάδος 6.2

Οι αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται λαμβάνοντας υπόψη τις προσδοκίες της κοινωνίας. Η λογοδοσία, η διαφάνεια, η δεοντολογία και τα ενδιαφερόμενα μέρη θα πρέπει να είναι παράγοντες στη διαδικασία λήψης αποφάσεων του οργανισμού.

Κεντρικό θέμα: Ανθρώπινα δικαιώματα, υποκλάδος 6.3

Όλοι οι άνθρωποι έχουν δικαίωμα σε δίκαιη μεταχείριση και εξάλειψη των διακρίσεων, των βασανιστηρίων και της εκμετάλλευσης.

6.3.3 Δέουσα επιμέλεια**6.3.4 Καταστάσεις κινδύνου για τα ανθρώπινα δικαιώματα****6.3.5 Αποφυγή συνενοχής****6.3.6 Επίλυση παραπόνων****6.3.7 Διακρίσεις και εύαλwes ομάδες****6.3.8 Ατομικά και πολιτικά δικαιώματα****6.3.9 Οικονομικά, κοινωνικά και πολιτιστικά δικαιώματα****6.3.10 Θεμελιώδεις αρχές και δικαιώματα στην εργασία****Βασικό θέμα: Εργασιακές πρακτικές, υποκλάδος 6.4**

Όσοι εργάζονται για λογαριασμό του οργανισμού δεν είναι εμπόρευμα. Στόχος είναι η πρόληψη του αθέμιτου ανταγωνισμού που βασίζεται στην εκμετάλλευση και την κατάχρηση.

²⁷<https://asq.org/quality-resources/iso-26000>

- 6.4.3 Απασχόληση και εργασιακές σχέσεις
- 6.4.4 Συνθήκες εργασίας και κοινωνική προστασία
- 6.4.5 Κοινωνικός διάλογος
- 6.4.6 Υγεία και ασφάλεια στην εργασία
- 6.4.7 Ανθρώπινη ανάπτυξη και κατάρτιση στο χώρο εργασίας

Βασικό θέμα: Περιβάλλον, υποκλάδος 6.5

Ο οργανισμός έχει την ευθύνη να μειώσει και να εξαλείψει τους μη βιώσιμους όγκους και τα πρότυπα παραγωγής και κατανάλωσης και να διασφαλίσει ότι η κατανάλωση πόρων ανά άτομο γίνεται βιώσιμη.

- 6.5.3 Πρόληψη της ρύπανσης
- 6.5.4 Βιώσιμη χρήση των πόρων
- 6.5.5 Μετριασμός της κλιματικής αλλαγής και προσαρμογή σε αυτήν
- 6.5.6 Προστασία του περιβάλλοντος, της βιοποικιλότητας και αποκατάσταση φυσικών οικοτόπων

Βασικό θέμα: Θεμιτές πρακτικές λειτουργίας, υποκλάδος 6.6

Η δημιουργία συστημάτων θεμιτού ανταγωνισμού, η πρόληψη της διαφθοράς, η ενθάρρυνση του θεμιτού ανταγωνισμού και η προώθηση της αξιοπιστίας των δίκαιων επιχειρηματικών πρακτικών συμβάλλουν στην οικοδόμηση βιώσιμων κοινωνικών συστημάτων.

- 6.6.3 Καταπολέμηση της διαφθοράς
- 6.6.4 Υπεύθυνη πολιτική συμμετοχή
- 6.6.5 Θεμιτός ανταγωνισμός
- 6.6.6 Προώθηση της κοινωνικής ευθύνης στην αλυσίδα αξίας
- 6.6.7 Σεβασμός των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας

Βασικό θέμα: Θέματα καταναλωτών, υποκλάδος 6.7

Η προώθηση της δίκαιης, βιώσιμης και ισότιμης οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης σε σχέση με την υγεία, την ασφάλεια και την πρόσβαση των καταναλωτών είναι ευθύνη του οργανισμού.

- 6.7.3 Δίκαιο μάρκετινγκ, τεκμηριωμένες/αμερόληπτες πληροφορίες, θεμιτές συμβατικές πρακτικές
- 6.7.4 Προστασία της υγείας και της ασφάλειας των καταναλωτών
- 6.7.5 Βιώσιμη κατανάλωση
- 6.7.6 Εξυπηρέτηση καταναλωτών, υποστήριξη και επίλυση παραπόνων και διαφορών
- 6.7.7 Προστασία των δεδομένων των καταναλωτών και της ιδιωτικής ζωής
- 6.7.8 Πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες
- 6.7.9 Εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση

Βασικό θέμα: Συμμετοχή και ανάπτυξη της Κοινότητας, υποκεφάλαιο 6.8

Ο οργανισμός θα πρέπει να συμμετέχει στη δημιουργία βιώσιμων κοινωνικών δομών όπου μπορούν να υπάρξουν αυξανόμενα επίπεδα εκπαίδευσης και ευημερίας.

- 6.8.3 Συμμετοχή της Κοινότητας
- 6.8.4 Εκπαίδευση και πολιτισμός
- 6.8.5 Δημιουργία απασχόλησης και ανάπτυξη δεξιοτήτων
- 6.8.6 Τεχνολογική ανάπτυξη και πρόσβαση
- 6.8.7 Δημιουργία πλούτου και εισοδήματος
- 6.8.8 Υγεία
- 6.8.9 Κοινωνικές επενδύσεις

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Δημοφιλή Πλαίσια Αναφοράς Βιωσιμότητας (Atkins, 2020)

Η Παγκόσμια Πρωτοβουλία Αναφοράς ή Global Reporting Initiative (GRI) ιδρύθηκε το 1997 για να δημιουργήσει ένα πλαίσιο λογοδοσίας για τις εταιρίες να παρουσιάζουν στους ενδιαφερόμενους τις υπεύθυνες περιβαλλοντικές επιχειρηματικές πρακτικές τους. Το GRI θέτει σε παγκόσμιο επίπεδο τα κριτήρια και το πλαίσιο για τους απολογισμούς ΕΚΕ και άρχισε να εφαρμόζει τον όρο ESG και την εστίαση σε αυτού του είδους των αναφορών το 2009, λίγα χρόνια αφότου άρχισε να εμφανίζεται ο όρος ESG. Πολλοί επενδυτές, επιχειρήσεις και κυβερνήσεις χρησιμοποιούν σήμερα το πλαίσιο ESG του GRI για να εκφράσουν επιπτώσεις όπως η κλιματική αλλαγή, τα ανθρώπινα δικαιώματα, η διακυβέρνηση και η κοινωνική ευημερία.

Το Οικουμενικό Σύμφωνο των Ηνωμένων Εθνών ή Global Compact (UNGC) αποτελεί μια παγκόσμια πρωτοβουλία Εταιρικής Βιωσιμότητας. Οι επιχειρήσεις καλούνται να ευθυγραμμίσουν εθελοντικά τις στρατηγικές και τη λειτουργία τους με τις Δέκα Αρχές που αφορούν στα ανθρώπινα δικαιώματα, τις συνθήκες εργασίας, το περιβάλλον και την καταπολέμηση της διαφθοράς (βλ. Παράρτημα Ι), ενώ από το 2015 ενθαρρύνονται, παράλληλα, να αναλάβουν δράσεις που προάγουν τους παγκόσμιους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ).

Το Carbon Disclosure Project (CDP) ξεκίνησε το 2000 με στόχο τη δημιουργία ενός παγκόσμιου οικονομικού συστήματος που προστατεύει από την κλιματική αλλαγή. Το κίνητρο του πλαισίου CDP να μεταμορφώσει τις κεφαλαιαγορές μετατοπίζοντας τις επιχειρήσεις ώστε να δώσουν προτεραιότητα στην περιβαλλοντική αναφορά και τη διαχείριση κινδύνου. Το 2002, η CDP δημιούργησε το πρόγραμμα περιβαλλοντικής αποκάλυψης και έκτοτε έχει γίνει η πλατφόρμα για περισσότερες από 8.400 εταιρίες σε 800 πόλεις και 120 πολιτείες και περιφέρειες.

Το Συμβούλιο Λογιστικών Προτύπων Αειφορίας ή Sustainability Accounting Standards Board (SASB) ξεκίνησε το 2011 να αναπτύσσει πρότυπα που παρουσιάζουν τόσο τη βιωσιμότητα όσο και τα χρηματοοικονομικά θεμελιώδη στοιχεία. Στόχος του πλαισίου είναι οι επενδυτές να μπορούν να συγκρίνουν την απόδοση σε κρίσιμα κοινωνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα και το κεφάλαιο να μπορεί να κατευθυνθεί στα πιο βιώσιμα αποτελέσματα. Η πρόσφατη εστίαση του SASB σε οικονομικά ουσιώδεις πληροφορίες που ορίζονται πιο συγκεκριμένα ανά κλάδο το ξεχωρίζει από τα άλλα πλαίσια.

Η Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) δημιουργήθηκε το τέλος του 2015 σε μια προσπάθεια να εξετάσει περαιτέρω το κλίμα στο παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα. Το TCFD επιτρέπει στις εταιρίες έναν τρόπο να αναφέρουν στους ενδιαφερόμενους τους οικονομικούς κινδύνους που σχετίζονται με το κλίμα, που συνίστανται σε φυσικούς κινδύνους, κινδύνους ευθύνης και μετάβασης. Από τον Φεβρουάριο του 2020, περισσότερες από 1.000 δημόσιες και ιδιωτικές εταιρίες που αποτελούνται από 138,8 τρις δολάρια AUM έχουν επιδείξει την υποστήριξή τους.

Τέλος, το Workforce Disclosure Initiative (WDI) δημιουργήθηκε το 2016 από τη μη κερδοσκοπική Share Action «υπεύθυνη επένδυση» στο Ηνωμένο Βασίλειο. Το πλαίσιο, που έχει διαμορφωθεί με βάση το CDP, συλλέγει δεδομένα για τη διαχείριση τόσο των άμεσων υπαλλήλων όσο και των εργαζομένων στην εφοδιαστική αλυσίδα, σε μια προσπάθεια να παρέχει στους επενδυτές των ιδρυμάτων σημαντικές πληροφορίες. Από το 2019, το WDI είχε 137 υπογραφές επενδυτών και 118 εταιρίες που χρησιμοποιούσαν το πλαίσιο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΕ	ΧΡΟΝΙΣΜΟΣ	ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ	ΤΟΜΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΝΤΑΙ
ΤΑΞΙΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΕ	1 Ιανουαρίου 2022: Έναρξη παροχής στοιχείων καταλληλότητας για εκδότες και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα Q4 2022 (προς επιβεβαίωση): Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα εγκρίνει κριτήρια για τέσσερις άλλους περιβαλλοντικούς στόχους 1 Ιανουαρίου 2023: Ξεκινά η υποβολή εκθέσεων ευθυγράμμισης για τους εκδότες και τις δραστηριότητες στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας και του φυσικού αερίου 1η Ιανουαρίου 2024: Έναρξη υποβολής εκθέσεων ευθυγράμμισης για τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα 2024/2025 (προς επιβεβαίωση): Πιθανή ανάπτυξη της κοινωνικής ταξινόμησης	Η ταξινόμια της ΕΕ εισήλθε στη φάση εφαρμογής της την 1η Ιανουαρίου 2022 μετά τη δημοσίευση των τελικών τεχνικών κριτηρίων ελέγχου για το κλίμα και των κανόνων γνωστοποίησης οντότητας για τις τράπεζες, τους διαχειριστές περιουσιακών στοιχείων, τις εισηγμένες εταιρίες και τις ασφαλιστικές εταιρίες. Επιπλέον, στις 2 Φεβρουαρίου 2022 η ΕΕ χαρακτήρισε τις δραστηριότητες που σχετίζονται με την πυρηνική ενέργεια και το φυσικό αέριο ως μεταβατικές. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφώνησε με τη συμπερίληψη αυτή. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν αναμένεται να νομοθετήσει για την ανάπτυξη κοινωνικής ταξινόμησης πριν από το 2024.	- Εισηγμένες εταιρίες (με 500+ υπαλλήλους) - Τράπεζες - Διαχειριστές Περιουσιακών Στοιχείων - Ασφαλιστές
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΕΙΦΟΡΟ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ (SFDR)	1η Ιανουαρίου 2023: Τίθενται σε ισχύ λεπτομερείς απαιτήσεις γνωστοποίησης 30 Ιουνίου 2023: Πρώτη προθεσμία υποβολής εκθέσεων για τους βασικούς δείκτες επιδόσεων των ΠΟΠ σε επίπεδο οντότητας	Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέβαλε την εφαρμογή και των 13 μέτρων στο πλαίσιο της SFDR έως την 1η Ιανουαρίου 2023. Η πρώτη προθεσμία υποβολής εκθέσεων για τους βασικούς δείκτες αναφοράς (PAI) σε επίπεδο οντότητας επιβεβαιώθηκε στις 30 Ιουνίου 2023, με την πρώτη περίοδο αναφοράς να καλύπτει την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2022 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022.	- Τράπεζες - Διαχειριστές Περιουσιακών Στοιχείων - Ασφαλιστές
ΟΔΗΓΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ (CSRD)	1 Ιανουαρίου 2025 (προς επιβεβαίωση): Έναρξη υποβολής εκθέσεων για οντότητες NFRD (χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και εισηγμένες εταιρίες)· που καλύπτουν τα στοιχεία του 2024 1 Ιανουαρίου 2026 (προς επιβεβαίωση): Έναρξη υποβολής εκθέσεων για οντότητες εκτός NFRD (μεγάλες μη εισηγμένες εταιρίες), καλύπτοντας στοιχεία για το 2025 1 Ιανουαρίου 2027 (προς επιβεβαίωση): Έναρξη υποβολής εκθέσεων για εισηγμένες ΜΜΕ· κάλυψη στοιχείων για το 2026	Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα κράτη μέλη κατέληξαν σε συμφωνία σχετικά με την οδηγία για την υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας από τις εταιρίες (CSRD). Θεσπίζει υποχρεωτικά πρότυπα υποβολής εκθέσεων βιωσιμότητας για όλες τις μεγάλες εταιρίες της ΕΕ (250+ εργαζόμενοι, κύκλος εργασιών >40 εκατομμύρια, συνολικός ισολογισμός >20 εκατομμύρια), συμπεριλαμβανομένων των εισηγμένων ΜΜΕ, καθώς και των εταιριών εκτός ΕΕ με μεγάλα έσοδα στην ΕΕ. Οι εταιρίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της θα πρέπει επίσης να υποβάλλουν εκθέσεις στο πλαίσιο της ταξινόμιας. Υιοθετεί μια προσέγγιση διπλής σημαντικότητας, απαιτώντας από τις εταιρίες να αναφέρουν τόσο τον αντίκτυπο των παραγόντων βιωσιμότητας στον ισολογισμό τους όσο και τον αντίκτυπο που έχουν οι εταιρίες στο περιβάλλον και την κοινωνία.	- Εισηγμένες εταιρίες - Μεγάλες μη εισηγμένες εταιρίες - Χρηματοπιστωτικά ιδρύματα - Εισηγμένες ΜΜΕ - Εταιρίες εκτός Ε.Ε. με κύκλο εργασιών > 150 εκατομμύρια και 1 θυγατρική/υποκατάστημα στην ΕΕ

ΜΙFID 2 ESG ΑΠΟΔΙΑΛΥΜΕΝΗ ΠΡΑΞΗ	2 Αυγούστου 2022: Εφαρμογή ενσωμάτωσης ESG στις αξιολογήσεις καταλληλότητας πελατών 1 Ιανουαρίου 2023: Καθυστερημένη εφαρμογή των κανόνων στη γαλλική αγορά	Από τις 2 Αυγούστου οι διαχειριστές περιουσιακών στοιχείων και οι σύμβουλοι θα πρέπει να ρωτούν υφιστάμενους και νέους πελάτες σχετικά με τις προτιμήσεις τους σε θέματα ESG. Υπάρχουν τρεις επιλογές για να διαλέξετε: ευθυγράμμιση ταξινόμησης· ποσοστό αειφόρων επενδύσεων, όπως ορίζεται στην SFDR· είτε ποσοτική ή ποιοτική εξέταση των βασικών δυσμενών επιπτώσεων (PAI). Μόλις ο πελάτης επιλέξει ένα από αυτά ή συνδυασμό αυτών, ο σύμβουλος πρέπει να βεβαιωθεί ότι το προσφερόμενο προϊόν ταιριάζει με τις προτιμήσεις βιωσιμότητας του πελάτη. Ως αποτέλεσμα, οι διαχειριστές περιουσιακών στοιχείων θα πρέπει να ταξινομήσουν τα προϊόντα σύμφωνα με αυτές τις τρεις επιλογές. Τον Ιούλιο 2022, η Γαλλική Αρχή Κινητών Αξιών και Αγορών (AMF) ανέβαλε την ημερομηνία έναρξης των απαιτήσεων προτίμησης πελατών της MiFID 2 για την 1η Ιανουαρίου 2023.	• Διαχειριστές Περιουσιακών Στοιχείων
ΔΕΟΥΣΑ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΑΛΥΣΙΔΑ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ	2025 ή 2026 (προς επιβεβαίωση): Συντομότερη δυνατή ημερομηνία για την έναρξη υποβολής εκθέσεων σχετικά με τη δέουσα επιμέλεια και τις δυσμενείς επιπτώσεις	Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε νέα νομοθετική πρόταση στις 23 Φεβρουαρίου 2022, με την οποία επιβάλλει τη δέουσα επιμέλεια στην αλυσίδα εφοδιασμού σχετικά με τις δυσμενείς επιπτώσεις που έχουν η επιχειρηματική λειτουργία, οι θυγατρικές και η αλυσίδα εφοδιασμού μιας εταιρίας στα ανθρώπινα δικαιώματα και το περιβάλλον. Αναθέτει επίσης στις οντότητες να δημοσιοποιούν τις πολιτικές δέουσας επιμέλειας που εφαρμόζουν, καθώς και τις δυσμενείς επιπτώσεις. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα αναπτύξει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη για τον προσδιορισμό του περιεχομένου της δέουσας επιμέλειας και των γνωστοποιήσεων δυσμενών επιπτώσεων.	• Μεγάλες εταιρίες της ΕΕ και εκτός ΕΕ που παρέχουν αγαθά και υπηρεσίες προς την ΕΕ (Χρηματοπιστωτικά ιδρύματα & επιχειρήσεις)
ΠΡΟΤΥΠΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΟΜΟΛΟΓΩΝ	2023 (προς επιβεβαίωση): Όσο το δυνατόν συντομότερη εφαρμογή εθελοντικού προτύπου	Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα κράτη μέλη διαπραγματεύονται επί του παρόντος τη νομοθετική πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με το εθελοντικό πρότυπο πράσινων ομολόγων της ΕΕ, το οποίο επιβάλλει τη χρήση των εσόδων για δραστηριότητες ευθυγραμμισμένες με την ταξινόμηση, βρίσκεται επί του παρόντος υπό διαπραγμάτευση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα κράτη μέλη. Στο σχέδιο έκθεσής του, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προβλέπει την επιβολή του προτύπου για όλα τα ομόλογα που διατίθενται στην αγορά ως περιβαλλοντικά βιώσιμα.	• Εισηγμένες εταιρίες • Χρηματοπιστωτικά ιδρύματα
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΨΙΛΩΣΗ ΤΩΝ ΔΑΣΩΝ	2024 (προς επιβεβαίωση): Όσο το δυνατόν συντομότερη εφαρμογή	Για την αντιμετώπιση της αποψίλωσης και της υποβάθμισης των δασών σε παγκόσμιο επίπεδο, η Επιτροπή θεσπίζει υποχρεωτικές απαιτήσεις δέουσας επιμέλειας για τις εταιρίες της ΕΕ και τρίτων χωρών που πωλούν τα ακόλουθα έξι βασικά προϊόντα σε αγοραστές της ΕΕ: βόειο κρέας, φοινικέλαιο, κακάο, καφές, σόγια και ξύλο και παράγωγα προϊόντα, όπως δέρμα και	Επιχειρήσεις

		σοκολάτα. Οι εταιρίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής θα πρέπει να συλλέγουν τις γεωγραφικές συντεταγμένες της γης όπου παρήχθησαν τα εμπορεύματα.	
ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ	Μάρτιος - Ιούλιος 2022: Η πρώτη άσκηση προσομοίωσης ακραίων καταστάσεων για το κλίμα για τις τράπεζες από την ΕΚΤ 31 Δεκεμβρίου 2022: Έναρξη υποβολής εκθέσεων σχετικά με τους κλιματικούς κινδύνους στις εκθέσεις του Πυλώνα 3 2023: Η ΕΑΤ υποβάλλει έκθεση σχετικά με την περιβαλλοντική προληπτική μεταχείριση	Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εισάγει τους κινδύνους ESG στις απαιτήσεις του Πυλώνα 2 και του Πυλώνα 3 των τραπεζών. Η ανάπτυξη μιας ειδικής προληπτικής αντιμετώπισης ESG βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο. Παράλληλα, η ΕΚΤ διενεργεί την πρώτη της άσκηση προσομοίωσης ακραίων καταστάσεων για το κλίμα από τον Μάρτιο έως τον Ιούλιο του 2022. Επιπλέον, από τον Ιανουάριο του 2023, οι μεγάλες τράπεζες της ΕΕ θα αρχίσουν να δημοσιοποιούν τους κλιματικούς κινδύνους στο πλαίσιο των εκθέσεων του Πυλώνα 3 στο πλαίσιο του ΚΚΑ.	Μεγάλες τράπεζες της ΕΕ
ΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑ II	H1 2024 (προς επιβεβαίωση): Νωρίτερη έναρξη για τους ασφαλιστές να αναπτύξουν ανάλυση σεναρίων κλιματικής αλλαγής	Η ΕΕ ενσωματώνει τους κινδύνους ESG και βιωσιμότητας στους ασφαλιστικούς κανόνες, απαιτώντας συγκεκριμένα από τους ασφαλιστές να διενεργούν ανάλυση κλιματικών σεναρίων.	Ασφαλιστές
ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΧΑΜΗΛΩΝ ΑΝΘΡΑΚΩΝ	Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022 (προς επιβεβαίωση): Πιθανή επανεξέταση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022: Πιθανή πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το σήμα αναφοράς ESG	Το τελικό κείμενο δημιουργεί δύο νέες κατηγορίες δεικτών αναφοράς: Δείκτες αναφοράς για την κλιματική μετάβαση που βασίζονται σε περιουσιακά στοιχεία εταιρειών που ακολουθούν πορεία απαλλαγής από τις εκπομπές CO2 και δείκτες αναφοράς ευθυγραμμισμένους με το Παρίσι, όπου οι εκπομπές CO2 του χαρτοφυλακίου ευθυγραμμίζονται με τη συμφωνία του Παρισιού. Η πρόταση για τον δείκτη αναφοράς χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών μπορεί να αναθεωρηθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022.	Ασφαλιστές

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Στόχοι των πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας	Έτος βάσης
Γενικοί στόχοι της Πράσινης Συμφωνίας • μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου της ΕΕ κατά τουλάχιστον 55% έως το 2030³⁷ • δεν υπάρχουν καθαρές εκπομπές αερίων θερμοκηπίου το 2050	1990
Σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία, μέχρι το 2030: • μειώνουν σημαντικά τη συνολική παραγωγή αποβλήτων και μειώνουν κατά το ήμισυ την ποσότητα των υπολειμματικών (μη ανακυκλωμένων) αστικών αποβλήτων	2020
Στρατηγική από το αγρόκτημα στο fork , έως το 2030: • μείωση κατά 50% της χρήσης και του κινδύνου χημικών και πιο επικίνδυνων φυτοφαρμάκων • μείωση των απωλειών θρεπτικών ουσιών κατά τουλάχιστον 50% • μείωση της χρήσης λιπασμάτων κατά τουλάχιστον 20% • μείωση κατά 50% των πωλήσεων αντιμικροβιακών ουσιών για εκτρεφόμενα ζώα και υδατοκαλλιέργεια • επίτευξη του 25% της συνολικής γεωργικής γης στο πλαίσιο της βιολογικής γεωργίας	2020
Στρατηγική για τη βιοποικιλότητα, μέχρι το 2030: • να καταρτίζουν προστατευόμενες εκτάσεις για τουλάχιστον το 30% της γης • να δημιουργήσει προστατευόμενη περιοχή για τουλάχιστον το 30% της θάλασσας	Χωρίς γραμμή βάσης
Άλλοι στόχοι Μεταφορές • Επίτευξη μείωσης κατά 90% των εκπομπών από τις μεταφορές μέχρι το 2050	2020
• Δημιουργία πορείας από το 2025 και μετά προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών • έχουν περίπου 1 εκατομμύριο δημόσιους σταθμούς επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού μέχρι το 2025	Χωρίς γραμμή βάσης
Βιομηχανία • Επίτευξη διαδικασίας παραγωγής χάλυβα μηδενικού άνθρακα μέχρι το 2030	Χωρίς γραμμή βάσης

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Είκοσι έξι δείκτες του πίνακα αποτελεσμάτων επιδόσεων λιμένων
Port Performance Scorecard (UNCTAD, 2021)

Category	Indicator number	Indicator	Number of values	Average
Finance	1	EBITDA/Revenue (operating margin)	98	33.1%
	2	Labour/Revenue	102	22.9%
	3	Vessel Dues/Revenue	101	15.8%
	4	Cargo Dues/Revenue	101	36.7%
	5	Concession Fees/Revenue	91	13.7%
	6	Rents/Revenue	96	5.7%
Human resources	7	Tonnes/Employee	108	65'054
	8	Revenue/Employee	101	\$189'180
	9	EBITDA/Employee	97	\$98'029
	10	Labour Cost/Employee	96	\$32'985
	11	Training Cost/Wages	96	1.3%
Gender	12	Female Participation Rate - All Categories	108	17.5%
	12.1	Female Participation Rate - Management	108	42.0%
	12.2	Female Participation Rate - Operations	100	16.0%
	12.3	Female Participation Rate - Cargo Handling	74	5.7%
	12.4	Female Participation Rate - Other Employees	46	29.1%
Vessel operations	13	Average Waiting Time (hours)	92	14
	14	Average Gross Tonnage per Vessel	106	18'184 t
	15.1	Average of Oil Tankers Arrivals	114	9.8%
	15.2	Average of Bulk Carrier Arrivals	115	10.5%
	15.3	Average of Container Ship Arrivals	114	30.7%
	15.4	Average of Cruise Ship Arrivals	113	1.1%
	15.5	Average of General Cargo Ship Arrivals	116	27.4%
	15.6	Average of Other Ship Arrivals	114	22.5%
Cargo operations	16	Average Tonnage per Arrival	117	8'162 t
	17	Tonnes per hour, Dry Bulk	77	317
	18	Tonnes per hour, Liquid Bulk	55	367
	19	Boxes Per Ship Hour at Berth	70	27
	20	Twenty-foot equivalent dwell time (days)	63	6
	21	Cargo Tonnes per hectare (all)	107	141'704
	22	Cargo Tonnes per berth meter (all)	113	6'482
	23	Total Passengers on Ferries	89	959'899
	24	Total Passengers on Cruise Ships	92	91'068
Environment	25	Investment in Environmental Projects/Total CAPEX	54	6.3%
	26	Environmental Expenditures/Revenue	77	1.8%