



Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Μεταπτυχιακό τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων



*<<Δημοσιοποίηση της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (ΕΚΕ) στη διεθνή ναυτιλία και η σχέση της με τα χαρακτηριστικά των επιχειρήσεων>>*

Επιβλέπων: Μπεκιάρης Μιχαήλ

Φοιτήτρια: Μαρή Αργυρώ

## Περίληψη

Η ναυτιλιακή βιομηχανία, ακόμη και αν δεν το συνειδητοποιούμε, αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο της παγκόσμιας οικονομίας. Δεν υπάρχει καμία "αυτάρκης" χώρα που να μπορεί να παρέχει όλα τα απαιτούμενα προϊόντα. Εκεί έρχεται η ναυτιλιακή βιομηχανία που εξυπηρετεί και παραδίδει αγαθά, υπηρεσίες, φάρμακα, τεχνολογία. Έτσι, επηρεάζει τις κοινότητες, το περιβάλλον και το βιοτικό επίπεδο. Η δημοσιοποίηση εκθέσεων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (ΕΚΕ) αποτελεί μέσο γνωστοποίησης των δραστηριοτήτων της στο ευρύ κοινό, τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους μετόχους. Παρόλο που αυξάνεται, ο κλάδος της ναυτιλίας βρίσκεται μερικά βήματα πίσω σε σύγκριση με άλλους σύμφωνα με τη βιβλιογραφία. Ο πρώτος στόχος της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι να περιγράψει την αξία της ναυτιλίας και να παρατεθεί η εννοιολογία της ΕΚΕ και η σχέση της με την Περιβαλλοντική Κοινωνική Διακυβέρνηση χρησιμοποιώντας την ορολογία σύμφωνα με ποιοτικά άρθρα αλλά και συγγράμματα που έχουν δημοσιευτεί. Ακολουθεί μία ανασκόπηση στην εφαρμογή, τα κίνητρα και τα εμπόδια της ναυτιλιακής βιομηχανίας όσον αφορά τη δημοσιοποίηση πληροφοριών σχετικά με τη στρατηγική τους για την ΕΚΕ.

Το επόμενο μέρος αφορά μία 'φωτογράφιση' του επιπέδου υποβολής εκθέσεων ΕΚΕ στη ναυτιλιακή βιομηχανία, εξετάζοντας επιχειρήσεις εισηγμένες στο NYSE, NASDAQ, LSE, SSE και EURONEXT για το οικονομικό έτος 2020. Η δημοσιοποίηση των δραστηριοτήτων/πρακτικών ΕΚΕ διαχωρίζεται σε αυτές τις συνιστώσες: Περιβαλλοντική, Κοινωνική Ευθύνη, Επιχειρησιακή Ηθική και Κοινωνικές Πολιτικές, Θέματα Ανθρώπινου Δυναμικού, Προσβασιμότητα σε Πληροφορίες από Ενδιαφερόμενα Μέρη, Οικονομικές επιδόσεις. Ο συνολικός δείκτης ΕΚΕ δημιουργήθηκε, με μια κλιμάκωση 0, 5 ή 10 σύμφωνα με την ύπαρξη-προσβασιμότητα, τη χρησιμότητα και την ποσότητα των παρεχόμενων πληροφοριών αποκλειστικά από τους επίσημους ιστοτόπους των ναυτιλιακών εταιρειών. Αποκτήθηκαν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με το είδος των βιώσιμων δραστηριοτήτων στις οποίες τείνουν να εστιάζουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Στην συνέχεια επιλέχθηκαν μεταβλητές βάση προηγούμενων βιβλιογραφικών πηγών για την ανάλυση εταιρικών χαρακτηριστικών της κάθε εταιρίας σε σχέση με την τελική της βαθμολογία. Βρέθηκε ότι το μέγεθος της εταιρίας, το επίπεδο δανεισμού της, το μέγεθος Διοικητικού Συμβουλίου (ΔΣ), ο διπλός ρόλος του Διευθύνοντος Συμβούλου αλλά και οι κλάδοι εμπορευματοκιβωτίων και ξηρού φορτίου επιδρούν στατιστικά σημαντικά στον δείκτη ΕΚΕ. Γι' αυτό τον λόγο εξετάστηκε η ύπαρξη επίδρασης τους στην μέση βαθμολογία ανά μεταβλητή με την μέθοδο διακύμανσης κατά ένα παράγοντα. Τέλος, διεξήχθη ανάλυση παλινδρόμησης μεταξύ του Δείκτη\_ΕΚΕ (εξαρτημένη μεταβλητή) και των χαρακτηριστικών της επιχείρησης όπου φάνηκε τελικά ότι η συνολική βαθμολογία εκφράζεται από το μέγεθος ΔΣ γραμμικά.

## ***Abstract***

### ***<<Corporate Social Responsibility (CSR) Disclosure in international shipping and its relationship with business characteristics>>***

The shipping industry, even if we don't realize it, is a cornerstone of the global economy. There is no 'self-sufficient' country that can supply all the products required. There comes the shipping industry that serves and delivers goods, services, medicines, technology. Thus, it affects communities, the environment and living standards. Corporate Social Responsibility (CSR) reporting is a means of communicating its activities to the general public, stakeholders and shareholders. Although growing, the shipping industry is a few steps behind compared to others according to the literature. The first objective of this thesis is to describe the value of shipping and to provide the conceptualization of CSR and its relationship with Environmental Social Governance using the terminology according to qualitative articles and published writings. Furthermore, it presents a review on the implementation, incentives and barriers of the shipping industry in terms of disclosing information on their CSR strategy.

The next part is a 'snapshot' of the level of CSR reporting in the shipping industry, looking at companies listed on the NYSE, NASDAQ, LSE, SSE and EURONEXT for the fiscal year 2020. Disclosure of CSR activities/practices is broken down into these components: Environmental, Social Responsibility, Business Ethics and Social Policies, Human Resource Issues, Accessibility to Stakeholder Information, Financial Performance. The overall CSR index was created, with a scale of 0, 5 or 10 according to the availability-accessibility, usefulness and quantity of information provided exclusively by the official websites of the shipping companies. Useful information was obtained on the type of sustainable activities that shipping companies tend to focus on. Variables based on previous literature sources were then selected to analyze corporate characteristics of each company in relation to its final score. It was found that the size of the company, its level of debt, size of Board of Directors (BoD), CEO duality and container and dry cargo industries have a statistically significant effect on CSR index. Therefore, their effect on the mean score per variable was examined using the one-factor variance method. Finally, a regression analysis was conducted between the CSR\_Index (dependent variable) and firm characteristics where it was finally shown that the overall score is linearly expressed by the size of Board of Directors (BoD).

## Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες σε όλους όσους συνέβαλλαν άμεσα ή έμμεσα στην εκπόνηση της μεταπτυχιακής μου εργασίας. Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω τους διδάσκοντες του μεταπτυχιακού προγράμματος διότι μου εμφύσησαν το ενδιαφέρον και την αγάπη για έρευνα διευρύνοντας τον τρόπο σκέψης μου.

Τις βαθύτερες ευχαριστίες μου θα ήθελα να εκφράσω στον εξαιρετικό καθηγητή και άνθρωπο κύριο Μπεκιάρη Μιχαήλ για όλη την πολύτιμη υποστήριξη αλλά και τον χρόνο που διέθεσε ως επιβλέπωντας μου όχι μόνο τονίζοντας μου σημαντικά στοιχεία της έρευνας αλλά και συμβουλευόντας με σε οποιοδήποτε ζήτημα ανέκυπτε κατά την διάρκεια της έρευνας. Καθοριστικής σημασίας ήταν η καθοδήγηση και η ενθάρρυνσή του προκειμένου να ολοκληρώσω την παρούσα εργασία!

Θέλοντας να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου αφιερώνω την παρούσα εργασία στο ανεκτίμητο στήριγμα μου τους γονείς μου Γιώργο και Μοσχούλα στους οποίους οφείλω την μέχρι τώρα πορεία μου. Επίσης την αφιερώνω στον σύζυγο μου Ηλία και τα παιδιά μας Κωνσταντίνο και Μοσχούλα για την στήριξη, συμπαράσταση αλλά και υπομονή που υπέδειξαν καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου.

## Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη .....	2
Abstract .....	3
Ευρήματα .....	10
Πρωτοτυπία.....	10
Πρακτικές επιπτώσεις.....	11
Λέξεις-κλειδιά.....	11
Συνομογραφίες .....	11
1. Εισαγωγή .....	13
2. Η «κοινωνία» του ναυτιλιακού κλάδου και η σχέση της με την κοινωνικοοικονομική ανθεκτικότητα .....	14
<i>Γράφημα 2.1: Ανάπτυξη παγκόσμιου στόλου ανά τύπο φορτίου (UNCTAD, 2020)</i> .....	15
<i>Γράφημα 2.2: Μέσος Όρος μεγέθους πλοίου και ηλικίας (UNCTAD, 2020)</i> .....	16
<i>Γράφημα 2.3: Ετήσιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα ανά τύπο φορτίου πλοίου (UNCTAD, 2020)</i> .....	16
3. Οι στόχοι της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης .....	18
<i>3.1 Διάρθρωση των πλώνων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης</i> .....	19
4. Εφαρμογή Δράσεων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης στην ναυτιλία .....	21
<i>4.1 Κίνητρα και συμπεριφορά του κλάδου της ναυτιλίας προς την ΕΚΕ</i> .....	21
<i>4.2 Ναυτιλιακά "αποπήματα" σχετικά με την ΕΚΕ</i> .....	22
5. Δημοσιοποίηση Δράσεων της ΕΚΕ στη ναυτιλιακή βιομηχανία .....	24
<i>6.1 Εμπόδια προς τη δημοσιοποίηση της ΕΚΕ στη ναυτιλία</i> .....	26
6. Δείγμα .....	27
7. Μεθοδολογία.....	28
8. Δημοσίευση Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης Ναυτιλιακών εταιριών .....	31
<i>8.1 Επιχειρησιακή Ηθική και Κοινωνική Πολιτική</i> .....	31
Πίνακας 8.1: Σύγκριση Επιχειρησιακής Ηθικής και Κοινωνικής Πολιτικής με Δείκτη ΕΚΕ .....	31
<i>8.1.1 Εταιρική Ιστορία</i> .....	31
<i>Γράφημα 8.1: Επίπεδο αναφοράς Εταιρικής Ιστορίας στις εταιρικές ιστοσελίδες</i> .....	32
<i>8.1.2 Πολιτική Προστιθέμενης Αξίας</i> .....	33

Γράφημα 8.1.2: Επίπεδο δημοσίευσης Πολιτικής Προστιθέμενης Αξίας των εταιριών στις ιστοσελίδες τους .....	34
8.1.3 Αποστολή – Όραμα Επιχείρησης .....	34
Γράφημα 8.1.3: Επίπεδο δημοσιοποίησης Αποστολής και Οράματος των εταιριών στις ιστοσελίδες τους .....	35
8.1.4 Ασφάλεια Προϊόντων/ Υπηρεσιών .....	35
Γράφημα 8.4: Δημοσίευση Ασφάλειας Προϊόντων Υπηρεσιών στις Εταιρικές Ιστοσελίδες ....	36
8.1.5 Πιστοποίηση Ποιότητας και ασφάλειας .....	36
Γράφημα 8.1.5α: Δημοσίευση Πιστοποίησης Ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών .....	37
Γράφημα 8.1.5β: Δημοσίευση Πιστοποίησης Ασφάλειας παρεχόμενων υπηρεσιών .....	37
8.1.6 Βραβεία .....	37
8.1.7 Κώδικας Συμπεριφοράς – Κώδικας Ηθικής – Κώδικας Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων .....	39
Γράφημα 8.1.7α: Δημοσίευση θεμάτων Κώδικα Συμπεριφοράς .....	39
Γράφημα 8.1.7β: Δημοσίευση Κώδικα Ηθικής .....	40
Γράφημα 8.1.7γ: Δημοσίευση θεμάτων σχετικά με Ανθρώπινα Δικαιώματα .....	40
8.2 Δημοσίευση Περιβαλλοντικών Θεμάτων .....	42
Εικόνα 8.2.1: Ναυτιλιακή Εταιρία και Περιβάλλον .....	42
Πίνακας 8.2: Σύγκριση Δημοσίευσης Περιβαλλοντικών Θεμάτων με τον συνολικό δείκτη ΕΚΕ .....	43
8.2.1 Περιβαλλοντική Πολιτική και Πρόγραμμα Στόχων προστασίας του Περιβάλλοντος .....	44
Γράφημα 8.2.1: Δημοσίευση Προγράμματος Στόχων για την προστασία του περιβάλλοντος και Περιβαλλοντικής Πολιτικής .....	44
8.2.2 Χρήση φυσικών πόρων .....	45
Πίνακας 8.2.2: Σύγκριση Δημοσίευσης Κατανάλωσης Νερού με Κατανάλωση Ενέργειας ....	45
Γράφημα 8.2.2: Σύγκριση Δημοσίευσης Εξοικονόμησης Ενέργειας με Κατανάλωση Ενέργειας .....	46
8.2.3 Μολύνσεις προς ξηρά, αέρα και θάλασσα .....	47
Γράφημα 8.2.3α: Δημοσιοποίηση ζητημάτων σχετιζόμενα με την απόρριψη αποβλήτων ....	48
Γράφημα 8.2.3β: Δημοσίευση Εκπομπών .....	48
Γράφημα 8.2.3γ: Δημοσίευση ζητημάτων Διαχείρισης Λυμάτων .....	48
8.2.4 Επίδραση πλοίων στην βιοποικιλότητα .....	49
Γράφημα 8.2.4α: Δημοσίευση συμβάντων διαρροων πετρελαίου πλοίων .....	50
Γράφημα 8.2.4β: Δημοσίευση μέριμνας σχετικά με τον θόρυβο που εκπέμπεται .....	50
Γράφημα 8.2.4γ: Δημοσίευση Εφαρμογής Επεξεργασίας Νερού Έρματος .....	51
8.2.5 Περιβαλλοντικές Πιστοποιήσεις .....	52



Γράφημα 8.2.5: Δημοσίευση Περιβαλλοντικών πιστοποιήσεων.....	52
8.3 Δημοσίευση Θεμάτων Κοινωνικής Ευθύνης .....	53
Πίνακας 8.3: Δημοσίευση Θεμάτων Κοινωνικής Ευθύνης .....	53
Γράφημα 8.3: Δημοσίευση φιλανθρωπικού χαρακτήρα εταιριών .....	53
8.3.1 Κοινωνική προσφορά των Ναυτιλιακών Εταιριών.....	54
Γράφημα 8.3.1α: Δημοσίευση προσφοράς σε τομέα της υγείας ή εκπαίδευσης .....	54
Γράφημα 8.3.1β: Δημοσίευση Δωρεών.....	54
Γράφημα 8.3.1γ: Δημοσίευση Υποστήριξης Τοπικού Πληθυσμού .....	55
8.4 Δημοσίευση Θεμάτων Ανθρωπίνου Δυναμικού.....	57
Εικόνα 8.4: Τρόπος Ανάλυσης της Δημοσίευσης Θεμάτων Ανθρωπίνου Δυναμικού.....	57
Πίνακας 8.4: Σύγκριση Επιπέδου Δημοσίευσης Θεμάτων Ανθρωπίνου Δυναμικού με συνολικό δείκτη ΕΚΕ.....	58
8.4.1 Ζητήματα εργασιακού Καθεστώτος .....	58
Πίνακας 8.4.1: Δημοσιοποίηση πλήρους/μερικής απασχόλησης με μόνιμη/προσωρινή .....	58
8.4.2 Δημογραφικά στοιχεία προσωπικού .....	60
Πίνακας 8.4.2: Δημοσίευση Δημογραφικών Στοιχείων εργαζομένων .....	60
8.4.3 Κίνδυνοι Ναυτιλιακού Κλάδου.....	60
Πίνακας 8.4.3: Δημοσίευση Κινδύνων Ναυτιλιακού Κλάδου .....	60
8.4.4 Κυκλικότητα Εργαζομένων .....	61
Πίνακας 8.4.4: Δημοσίευση Προσλήψεων/Απολύσεων και Ευκαιρίες Απασχόλησης .....	61
8.4.5 Παροχές επιχείρησης προς τους εργαζομένους.....	61
Πίνακας 8.4.5: Δημοσίευση Παροχών της εταιρίας προς τους εργαζομένους.....	62
8.4.6 Πιστοποίηση υγιεινής και ασφάλειας στην εργασία .....	63
Πίνακας 8.4.5: Δημοσίευση ύπαρξης Πιστοποίησης Υγείας και Ασφάλειας κατά την εργασία .....	63
8.5 Προσβασιμότητα σε Πληροφορίες από Ενδιαφερόμενα Μέρη .....	64
Πίνακας 8.5: Προσβασιμότητα σε πληροφορίες έναντι Δείκτη Δημοσίευσης ΕΚΕ.....	64
8.5.1 Ετήσια Αναφορά CSR / ESG.....	64
Γράφημα 8.5.1: Δημοσίευση θεμάτων ΕΚΕ μέσω ετήσιας αναφοράς CSR/ESG.....	64
8.5.2 Υπερσύνδεσμοι στις αναφορές.....	65
Γράφημα 8.5.2: Χρήση Υπερσυνδέσμων .....	65
8.5.3 Σχέσεις με Επενδυτές.....	66
Γράφημα 8.5.3: Παράρτημα αποκλειστικά μόνο για Σχέσεις με Επενδυτές.....	66
8.5.4 Επικοινωνία με Επενδυτές και Επικοινωνία Ενδιαφερόμενων Μερών .....	67
Γράφημα 8.5.4: Δυνατότητα επικοινωνίας με επενδυτές και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη .....	67

8.5.5 Εσωτερική Μηχανή Αναζήτησης .....	68
.....	68
Γράφημα 8.5.5: Ύπαρξη Εσωτερικής Μηχανής Αναζήτησης στην εταιρική σελίδα .....	68
8.5.6 Ικανότητα Επικοινωνίας σε Διάφορες Γλώσσες (πλέον της Αγγλικής) .....	68
Γράφημα 8.5.6: Δυνατότητα επικοινωνίας σε εναλλακτική γλώσσα από την αγγλική .....	68
8.6 Δημοσίευση Οικονομικών Στοιχείων .....	69
Πίνακας 8.6: Επίπεδο Δημοσίευσης Συγκεντρωτικών ετήσιων Οικονομικών Στοιχείων με Δείκτη Δημοσιοποίησης ΕΚΕ .....	69
8.6.1 Δημοσίευση Ετήσιων Αναφορών και Παρουσίαση Κέρδους .....	69
Γράφημα 8.6.1: Δημοσίευση Ετήσιων Οικονομικών Αναφορών με Παρουσίαση Κέρδους/Ζημίας .....	69
8.6.2 Δημοσίευση Οικονομικής Αναφοράς στην Αγγλική Γλώσσα και Νόμισμα (USD) .....	70
Γράφημα 8.6.2: Γλώσσα και νόμισμα δημοσίευσης Ετήσιας Οικονομικής Κατάστασης .....	70
8.7 Συνολικός Δείκτης Δημοσίευσης Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης .....	71
Γράφημα 8.7α: Ταξινόμηση Συνολικού Δείκτη Δημοσίευσης σε ομάδες ανα 20% .....	72
Γράφημα 8.7β: Ολικός δείκτης ΕΚΕ με παρουσίαση ζημίας/κέρδους .....	73
9. Ανάλυση Δεδομένων .....	74
Εικόνα 9: Βιβλιογραφική Επισκόπηση σχετικά με τις μεταβλητές που επηρεάζουν τον Δείκτη δημοσίευσης ΕΚΕ .....	74
9.1 Προσδιορισμός του Μοντέλου .....	79
9.2 Ποσοτική ανάλυση – Γενικές παρατηρήσεις .....	80
10. Έλεγχος Συσχετίσεων .....	82
Εικόνα 10: Συσχετίσεις Ανεξάρτητων Μεταβλητών με τον Δείκτη ΕΚΕ των ερευνηθέντων εταιριών .....	82
11. Έλεγχος διακύμανσης των συσχετισμένων μεταβλητών στον βαθμό εξωστρέφειας της επιχείρησης σε θέματα ΕΚΕ. ....	85
11.1 Έλεγχος Διακύμανσης Τελικής Βαθμολογίας Κατά τον Παράγοντα μέγεθος ΔΣ (Board_Size) .....	85
Πίνακας 11.1: Διαφορά στη μέση Βαθμολογία Συνολικού Δείκτη ΕΚΕ ανα ζεύγη κατηγοριών της ανεξάρτητης μεταβλητής μέγεθος ΔΣ .....	87
11.2 Έλεγχος Διακύμανσης Τελικής Βαθμολογίας Κατά τον Παράγοντα Μεγέθους εταιρίας (Total_Assets) .....	87
Πίνακας 11.2: Διαφορά στη μέση Βαθμολογία Συνολικού Δείκτη ΕΚΕ ανα ζεύγη κατηγοριών της ανεξάρτητης μεγέθους Ενεργητικού .....	89
12. Ανάλυση Παλινδρόμησης και έλεγχος μοντέλου .....	90



13. Συμπεράσματα.....	93
14. Ερευνητικό πεδίο προς διερεύνηση .....	95
Πηγές.....	96
<i>Άρθρα</i> .....	96
<i>Άρθρα συνεδρίου</i> .....	101
<i>Άρθρα δημοσιευμένα (μόνο) στο internet</i> .....	102
<i>Βιβλία</i> .....	102
<i>Πηγές από το internet</i> .....	102
Παράρτημα συμπληρωματικών πληροφοριών από τα βασικά κεφάλαια της έρευνας .....	104
<i>Παράρτημα Κεφαλαίου 8</i> .....	109
<i>Παράρτημα Εταιρικής Ιστορίας</i> .....	109
<i>Παράρτημα Πολιτικής Προστιθέμενης Αξίας</i> .....	111
<i>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 10</i> .....	112
<i>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 11</i> .....	120
<i>11.Α Έλεγχος Διακύμανσης Τελικής Βαθμολογίας Κατά τον Παράγοντα ξένα προς ίδια κεφάλαια (Leverage)</i> .....	120
<i>11.Β Έλεγχος Διακύμανσης Τελικής Βαθμολογίας Κατά τον Παράγοντα του διπλού ρόλου του Διευθύνοντος Συμβούλου (CEO Duality)</i> .....	122
<i>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 12</i> .....	124
<i>Πίνακας 12.1: Model Summaryb</i> .....	124
<i>Πίνακας 12.2: ANOVAa</i> .....	124
<i>Πίνακας 12.3: ANOVAa</i> .....	128
<i>Πίνακας 12.4: Model Summaryγ</i> .....	129

## ***Ευρήματα***

Σε ποσοτικό επίπεδο οι εταιρίες που παρουσίασαν κέρδος κατά το έτος 2020 η πλειοψηφία τους είχε την διάθεση να περιγράψει θέματα σχετικά με την ΕΚΕ σε αρκετά καλό επίπεδο. Το μέγεθος εταιρίας, λόγος ίδια προς ξένα κεφάλαια, μέγεθος ΔΣ και κλάδος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων επιδρούν θετικά στις εταιρίες στο να δημοσιεύουν θέματα ΕΚΕ. Αντίθετη σχέση παρουσίασαν ο διπλός ρόλος του Διευθύνοντος Συμβούλου και ο κλάδος μεταφοράς ξηρού φορτίου. Οι μεγαλύτερες εταιρίες έχουν την <<τάση>> να ανακοινώνουν στο κοινό περισσότερο σε σύγκριση με άλλες μικρότερες. Επιπλέον η μέση βαθμολογία ανάμεσα σε εταιρίες μικρού ΔΣ έναντι πολύ μεγάλου ΔΣ διαφέρει κατά 16%. Τέλος, βρέθηκε ύπαρξη γραμμικής σχέσης μεταξύ δημοσιοποίησης ΕΚΕ και μέγεθος ΔΣ.

## ***Πρωτοτυπία***

Έχουν διεξαχθεί πολλές έρευνες που αφορούν στην επίδραση των εταιρικών στοιχείων, οικονομικής φύσης ή μη, στη δημοσιοποίηση δράσεων ΕΚΕ. Ωστόσο, στο ναυτιλιακό κλάδο αυτές δεν είναι αρκετές ούτως ώστε να μπορούν να μας δώσουν καθολικά συμπεράσματα. Έχουν γίνει έρευνες υπό το πρίσμα των 17 Στόχων βιώσιμης Ανάπτυξης στη ναυτιλία εμπορευματοκιβωτίων, κρουαζιερόπλοια ή επιβατηγό ναυτιλία, όπου επίσης το ερευνητικό πεδίο είναι στενό ούτως ώστε να διαφωτιστεί το τοπίο ως προς τις πρακτικές της ΕΚΕ (Lund-Thomsen et al., 2016). Υπό αυτή τη βάση έγινε μία προσπάθεια να εξεταστούν οικονομικά και μη στοιχεία της επιχείρησης ως προς το βαθμό εξωστρέφειας των δράσεων ΕΚΕ της εμπορικής ναυτιλίας των χρηματιστηρίων NYSE, NASDAQ, LSE, SSE και EURONEXT. Ανάλογο δείγμα για την ανάλυση έκαναν οι Drobetz et al. (2014) αντλώντας δείγμα από χρηματιστήρια NYSE, NASDAQ, LSE, SSE, OSLO BORS. Σύμφωνα με την έρευνα των Fasoulis and Kurt (2018) αποτυπώθηκε ότι ενώ το συντριπτικό ποσοστό του 82% των ερωτηθέντων υποστήριξε ότι οι επιχειρήσεις όπου εργάζονται έχουν εναρμονιστεί σύμφωνα με τις αρχές της ΕΚΕ, τις χρησιμοποιούν για εσωτερική χρήση. Επιπλέον, ενώ κάποιες από αυτές χρησιμοποιούν μετρήσεις απόδοσης, τελικά καταλήγουν για εσωτερική χρήση και μόνο το 18% από αυτές τελικά δημοσιεύονται. Γι' αυτό λοιπόν το λόγο η απεικόνιση της δημοσίευσης των δράσεων ΕΚΕ θα έρθει να προσθέσει ένα ακόμα λίθο σε προηγούμενες έρευνες αλλά και θα γεννήσει και ερευνητικά ερωτήματα στο τέλος για μελλοντικές έρευνες.

## Πρακτικές επιπτώσεις

Βάση των ευρημάτων που προέκυψαν ερευνητές μπορούν να θέσουν θέματα προς περαιτέρω ανάλυση ή ακόμα μετά το πέρας της πανδημίας και των συνεπειών της να κάνουν σε βάθος χρόνου μία συγκριτική ανάλυση βασιζόμενη στην παρούσα εργασία. Επιπλέον επενδυτές όπου θέλουν να επιλέξουν μεγαλύτερες ή μικρότερες ή από συγκεκριμένο κλάδο εταιρία μπορούν να αντλήσουν συμπεράσματα και να οδηγηθούν στην τελική τους απόφαση. Από την μεριά τους οι εταιρίες έχουν την δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν τα ευρήματα της παρούσας έρευνας και μέσω σύγκρισης να αναπροσαρμόσουν την πολιτική δημοσίευσης τους σε θέματα σχετιζόμενα με την ΕΚΕ προκειμένου να ενημερώνουν τα ενδιαφερόμενα μέρη και να αποκομίσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

## Λέξεις-κλειδιά

«Αειφόρα», «ΕΚΕ», «Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη», «Ναυτιλία», «Δημοσίευση», «επίδραση»

## Συνομογραφίες

ESG	Περιβαλλοντική Κοινωνική Διακυβέρνηση	ΠΚΔ
CSR	Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη	ΕΚΕ
HSQE	Υγεία, Ασφάλεια, Ποιότητα και Περιβάλλον	ΥΑΠΠ
SDG'S	Στόχοι βιώσιμης ανάπτυξης	ΣΒΑ
GDP	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν	ΑΕΠ
TCFD	Χρηματοοικονομικές γνωστοποιήσεις που σχετίζονται με το κλίμα	
UNGC	Παγκόσμιο Σύμφωνο του ΟΗΕ	
SOLAS 1914	Διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα	
STCW 1978	διεθνής σύμβαση προτύπων εκπαίδευσης, πιστοποίησης, κατάρτισης και φύλαξης των ναυτικών	

[View Περιεχόμενα](#)

MLC	Σύμβαση ναυτικής εργασίας
ILO	Εξουσιοδότηση της Οργάνωσης Εργασίας
ISM Code	Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας
GBP	Λύρα Βρετανίας
SEK	Κορόνα Σουηδίας
HK\$	Δολάριο Χόνγκ Κόνγκ
ISK	Κορόνα Ισλανδίας
TEU	Μονάδα ισοδύναμης είκοσι ποδιών
SSE	Singapore Stock Exchange
LSE	London Stock Exchange
KPI	Δείκτης απόδοσης

# ***1. Εισαγωγή***

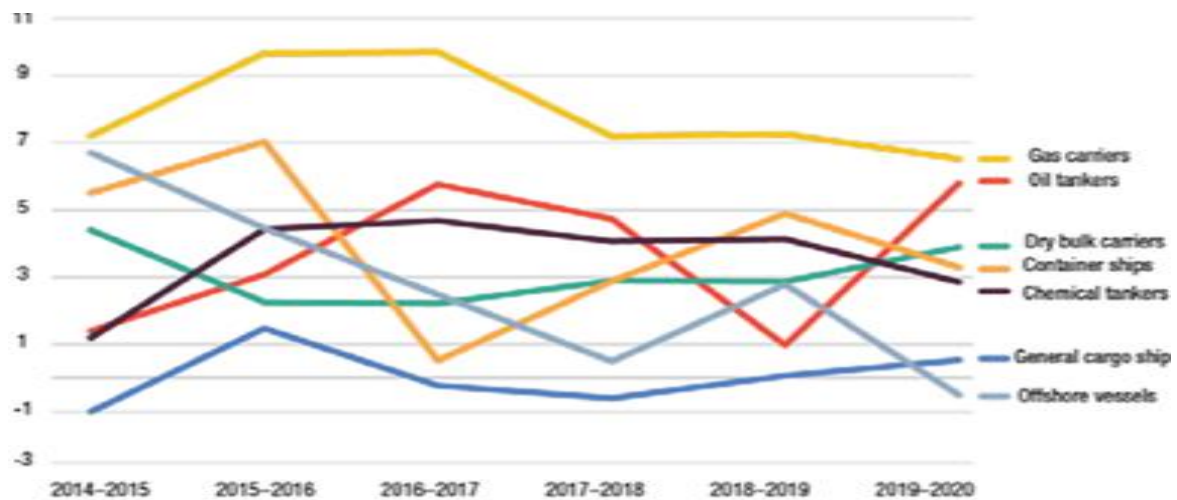
Οι ναυτιλιακές εταιρείες τείνουν να χρησιμοποιούν τη βιωσιμότητα ως ένα πολύ μεγάλο κουτί με φανταχτερό και ακριβό περιτύλιγμα (για τους ενδιαφερόμενους εταίρους, ιδίως ναυλωτές, τράπεζες, μετόχους), αλλά τι συμβαίνει όταν αυτό το κουτί ξετυλίγεται; Οι εταίροι ενδιαφέρονται για την πλήρη αποκάλυψη όσον αφορά τις βιώσιμες δραστηριότητες και επιδόσεις. Θεωρείται επίσης χρήσιμο εργαλείο της ευημερίας και καθοριστικός παράγοντας ολιστικής ανάπτυξης μιας εταιρείας σε ένα υγιές κοινωνικό σύνολο. Στη ναυτιλιακή βιομηχανία, τα πρότυπα και οι ανάγκες δημοσιοποίησης της ΕΚΕ προσαρμόζονται συνεχώς λόγω των περιοδικών τροποποιήσεων, αλλαγών ή νέων κανονιστικών ρυθμίσεων. Υπάρχουν πολλές ανησυχίες σε αυτό το επίπεδο, επειδή δεν υπάρχει ένα ενιαίο και σταθερό ρυθμιστικό πλαίσιο για τον τομέα, παρά τις ιδιαιτερότητές του. Επιπλέον, η δημοσιοποίηση γίνεται σε εθελοντική βάση. Ο ναυτιλιακός κλάδος παγκοσμίως αποτελεί μία «παγκόσμια κοινωνία» με τα «μέλη της» (ναυτιλιακές εταιρίες) να έχουν διαφορετικό εσωτερικό-εξωτερικό περιβάλλον, στρατηγική, όραμα και στόχους. Το ζήτημα είναι ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες πλέουν «στα ίδια νερά» της παγκόσμιας ναυτιλίας, οπότε θα ήταν ιδιαίτερα σημαντικό όχι μόνο να ευαισθητοποιούνται αλλά και να δημοσιοποιούν θέματα που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα προκειμένου να εξασφαλίζεται ένα καλύτερο μέλλον σε κοινωνικό-περιβαλλοντικό επίπεδο, να προσθέσουν αξία στην αλυσίδα που ενώνει τις παγκόσμιες μεταφορές αλλά και πρωτίστως εσωτερικά στην ίδια την επιχείρηση.

## ***2. Η «κοινωνία» του ναυτιλιακού κλάδου και η σχέση της με την κοινωνικοοικονομική ανθεκτικότητα***

Όλο και περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες μπαίνουν στα διεθνή χρηματιστήρια. Ο λόγος που τις ωθεί τις προηγουμένως οικογενειακά διοικούμενες εταιρείες να μετατρέπονται σε πολυμετοχικές οντότητες είναι γιατί οι κεφαλαιαγορές έχουν τα μέσα και τη δύναμη να αναπτυχθούν και να προσθέσουν αξία στις ναυτιλιακές εταιρείες χρηματοδοτώντας νέα επενδυτικά σχέδια. Όλα αυτά ενισχύονται επειδή ο ναυτιλιακός κλάδος είναι κλάδος εντάσεως κεφαλαίου και ιδιαίτερα επικίνδυνος και δύσκολος λόγω του πολυπολιτισμικού και παγκόσμιου χαρακτήρα του (Giannakorouliou et al., 2016).

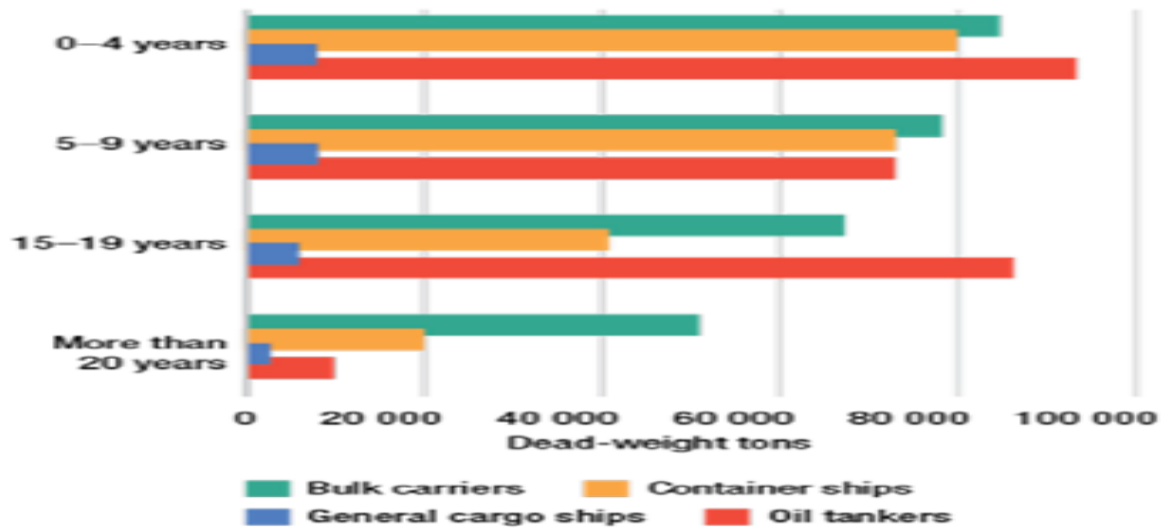
Όπως προαναφέρθηκε στην εισαγωγή πανομοιότυπη ναυτιλιακή εταιρία δεν υπάρχει με κάποια άλλη. Άλλες προκειμένου να γλιτώσουν τα υπέρογκα κόστη ενός νεότευκτου πλοίου καταλήγουν στο να αγοράσουν μεταχειρισμένα. Απόρροια αυτού είναι να το εκμεταλλευτούν όσο γίνεται περισσότερο κατά την υπολειπόμενη ζωή του παρακάμπτοντας πολλές φορές θέματα ασφαλείας προκειμένου να γλιτώσουν πάλι κόστη και διαδικασίες. Από την άλλη πλευρά υπάρχουν αυτές που μέσω νέων τεχνολογιών προσπαθούν να φτάσουν στην βέλτιστη λειτουργία του στόλου τους αποκομίζοντας έτσι μία καλή φήμη ως εταιρία και εργοδότη επίσης. Το πρόβλημα που τίθεται σε αυτό το σημείο είναι ότι αυτές οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις είτε ανήκουν στη μία μεριά είτε στην άλλη, τελικά ταξιδεύουν στα ίδια ύδατα και στοχεύουν την ίδια αγορά (Goss, 2008).



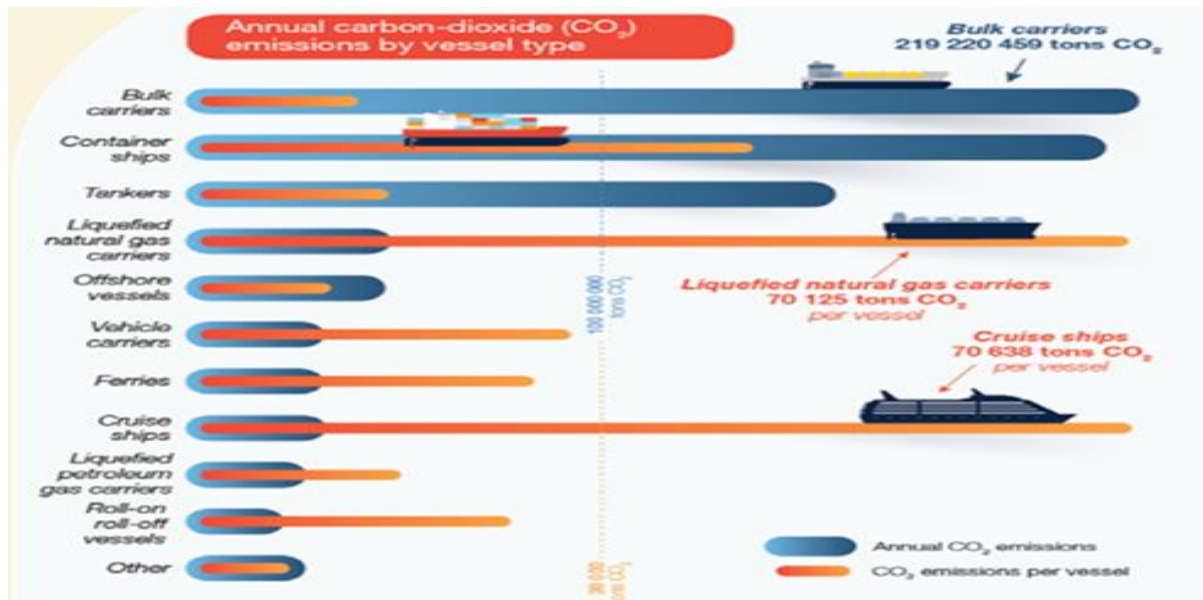


Γράφημα 2.1: Ανάπτυξη παγκόσμιου στόλου ανά τύπο φορτίου (UNCTAD, 2020)

Παρατηρώντας τα διαγράμματα 1 έως 3 γίνονται οι εξής παραδοχές αναφορικά με το διάστημα που εξετάζεται η παρούσα εργασία δηλαδή το 2020. Το 2020 ξεκίνησε με όλες τις ναυτιλιακές εταιρίες να σημειώνουν πτώση στην ανάπτυξη του στόλου τους πλην του κλάδου των πετρελαίων ο οποίος σημείωσε μεγάλη αύξηση. Ακολουθούν με μικρότερη αύξηση οι κλάδοι ξηρού και πλοίων γενικού φορτίου (Διάγραμμα 1). Όσον αφορά στην ηλικία των πλοίων παρατηρήθηκε ότι τα πετρελαιοφόρα είναι είτε πολύ νέα είτε τουλάχιστον 15 έως 19 ετών. Οι υπόλοιποι κλάδοι παρουσιάζουν μείωση στο στόλο τους όσο η κλίμακα ηλικίας του πλοίου ανεβαίνει (Διάγραμμα 2). Τέλος στο Διάγραμμα 3, παρατηρείται ότι οι κλάδοι του ξηρού φορτίου αλλά και των εμπορευματοκιβωτίων έχουν εξαιρετικά υψηλές εκπομπές αερίων σε σχέση με άλλους κλάδους. Αντίθετα ενώ οι αγορές του υγροποιημένου αερίου και κρουαζιέρας έχουν χαμηλά επίπεδα, η ανά πλοίο ποσότητα εκπομπών είναι εξαιρετικά υψηλή. Αυτό σημαίνει ότι εάν αυξηθεί ο πληθυσμός τους παγκοσμίως και παραμείνουν τα επίπεδα εκπομπών στο ίδιο επίπεδο αυτό θα αποτελέσει μεγάλο κίνδυνο. Επομένως η ακριβής δημοσίευση των ετήσιων επιδόσεων αλλά και η σύγκριση των εκπομπών με προηγούμενα έτη είναι ζωτικής σημασίας.



Γράφημα 2.2: Μέσος Όρος μεγέθους πλοίου και ηλικίας (UNCTAD, 2020)



Γράφημα 2.3: Ετήσιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα ανά τύπο φορτίου πλοίου (UNCTAD, 2020)

Η μερίδα του λέοντος των μεταφορών ανήκει στη ναυτιλιακή βιομηχανία με ποσοστό 90%. Η συνολική αξία του ετήσιου ναυτιλιακού εμπορίου επεκτάθηκε σε 14 τρισεκατομμύρια δολάρια. Η ασφαλής και ακριβής μεταφορά είναι η προτεραιότητα αυτού του είδους της βιομηχανίας. Η ναυτιλία συνδέει κοινότητες που εξαρτώνται αποκλειστικά από αυτήν. Αποτελεί συνδεδετικό κρίκο στη παροχή και τη προμήθεια τροφίμων και βασικών προϊόντων "στο σπίτι μας". Η ναυτιλία είναι υπεύθυνη για την παράδοση σε δυσπρόσιτες περιοχές σε όλο τον κόσμο, με τους επόμενους αριθμούς: 1 δισεκατομμύριο τόνους σιδηρομεταλλεύματος (που απαιτείται για τη δημιουργία χάλυβα), 2 δισεκατομμύρια τόνους αργού πετρελαίου, 350 εκατομμύρια τόνους σιτηρών.

Σε αυτό το σημείο, πρέπει να εξετάσουμε την επίδραση που έχουν οι θαλάσσιες μεταφορές στην κατασκευή κτιρίων, βιομηχανιών. Επιπλέον, η ναυτιλία παρέχει μεταφορά χημικών ή διυλισμένων καυσίμων, μετακινήσεις και ταξίδια. Γι' αυτό η ναυτιλία διασυνδέεται με άλλες αλυσίδες εφοδιασμού ή ακόμη και υιοθετεί τις δικές της προκειμένου να παρέχει με ακρίβεια και πιστότητα τις υπηρεσίες της. Η θαλάσσια μεταφορά ανά τόνο είναι το πιο προσιτό μέσο μεταφοράς με χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Καθώς ο παγκόσμιος στόλος γίνεται όλο και μεγαλύτερος, το κόστος μεταφοράς ανά τόνο μπορεί να μειωθεί. Κατά συνέπεια, οι καταναλωτές και οι βιομηχανίες μπορούν να επωφεληθούν από αυτό.

Τα φθηνά τρόφιμα, οι πρώτες ύλες και τα αγαθά δεν θα μπορούσαν να υπάρξουν χωρίς την παρουσία της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Για να μην αναφέρουμε μυριάδες ανθρώπους που θα λιμοκτονούσαν ή πάγωναν. Αυτός είναι ένας λόγος που η ναυτιλία συνδέεται με την *οικονομική ανθεκτικότητα και την κοινωνική ευημερία*. Η σημασία των προαναφερθέντων ήταν εμφανής κατά το ξέσπασμα του Covid-19, όταν οι διαταραχές στην κανονική αλληλουχία επέφεραν πολλά προβλήματα, όπως έλλειψη αγαθών, πρώτων υλών κ.λπ. (ics-shipping.org)

Από κοινωνικοοικονομική άποψη οι χώρες συνδέονται μεταξύ τους, ώστε να μπορούν να αποκομίσουν πλεονεκτήματα στις σχέσεις μεταξύ των χωρών που ευθυγραμμίζονται με τα συμφέροντα και τις προτεραιότητές τους. Αυτό μπορεί να επηρεάσει την ολιστική οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Οι αναπτυσσόμενες χώρες μπορούν να κλιμακωθούν σε ανεπτυγμένες και οι ανεπτυγμένες μπορούν να φθάσουν στη πλήρη δυναμική τους. Ένα καλό παράδειγμα είναι η διώρυγα του Σουέζ στην Αίγυπτο. Εκμεταλλεύτηκαν τη θέση αυτή ώστε να εκμεταλλευτούν τις θαλάσσιες μεταφορές για την ευημερία τους.

### **3. Οι στόχοι της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης**

*«Αειφόρος ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες» (iisd.org, Brundtland (1987), σ. 37)).*

Σε πρώτο επίπεδο είναι χρήσιμο να διευκρινιστεί ότι, σε αντιληπτικό επίπεδο η ΕΚΕ μπορεί να διαχωριστεί σε δύο επιμέρους κατηγορίες: Η μία κατηγορία είναι η απαίτηση για εταιρική υπευθυνότητα που απορρέει είτε από τη νομοθεσία ή ακόμα και τα ενδιαφερόμενα μέρη, ενώ η δεύτερη περίπτωση είναι η ΕΚΕ να αντιλαμβάνεται ως εσωτερικό εργαλείο για την βέλτιστη λειτουργία της επιχείρησης με αποτέλεσμα να επιτευχθούν βέλτιστες οικονομικές αποδόσεις, προώθηση ποιότητας και ενίσχυση φήμης. Έτσι δεσμεύεται στη κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική απόδοσή της, αποκομίζοντας και το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα (Kunhaala and Viertola, 2014). Επιπλέον συνδέεται με την ελαχιστοποίηση των κινδύνων προς τα ενδιαφερόμενα μέρη εσωτερικά ή εξωτερικά της επιχείρησης (Arag and Crowther, 2008). Σύμφωνα με την έρευνα του Hopkins (2004), ο απώτερος στόχος της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης είναι η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου αλλά πάντα με γνώμονα τη διατήρηση της κερδοφορίας της επιχείρησης. Σε αυτό έρχονται σε συμφωνία οι Garrison et al. (2017, σ. 49) λέγοντας ότι:

*<<Οι εταιρίες είναι υπεύθυνες για την δημιουργία στρατηγικών που παράγουν οικονομικά αποτελέσματα που ικανοποιούν τους μετόχους τους. Ωστόσο, έχουν επίσης και μία εταιρική κοινωνική ευθύνη να εξυπηρετήσουν και άλλες ομάδες ενδιαφερομένων – όπως πελάτες, προμηθευτές, κοινότητες και υποστηρικτές περιβάλλοντος και ανθρωπίνων δικαιωμάτων-των οποίων τα ενδιαφέροντα είναι συνδεδεμένα με την απόδοση της εταιρίας. Η εταιρική κοινωνική ευθύνη είναι μία έννοια σύμφωνα με την οποία οι οργανισμοί εξετάζουν τις ανάγκες όλων των ομάδων ενδιαφερομένων όταν παίρνουν αποφάσεις.>>*

Η έρευνα των Fasoulis and Kurt (2018 σ. 7), υποστήριξε ότι το τρίπτυχο στρατηγικής ΕΚΕ, βιώσιμη ανάπτυξης και ποιότητας συνδέεται πολύ στενά.

*«Υπό αυτή την προοπτική, η εφαρμογή μιας στρατηγικής ΕΚΕ αναμένεται να βελτιώσει την ποιότητα των υπηρεσιών προς τους πελάτες και την ευημερία των εργαζομένων εντός του οργανισμού και της κοινωνίας, μέσω της μείωσης του κινδύνου κατά την εργασία και των αρνητικών επιπτώσεων (οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών), εκπληρώνοντας έτσι, έμμεσα, τους στόχους της βιωσιμότητας».*

Υποστηρίζεται ότι η ΕΚΕ μπορεί να υπολογιστεί με μετρήσεις περιβαλλοντικής κοινωνικής διακυβέρνησης (Han et al., 2016). Οι εταιρείες πιέζονται να διαφωτίσουν για θέματα διακυβέρνησης όσο και τις κοινωνικές ευθύνες τους. Αυτό περιλαμβάνει την εξάλειψη της διεφθαρμένης εταιρικής κουλτούρας και την αύξηση της ποικιλομορφίας για να σταματήσουν οι διακρίσεις στα άτομα της μειοψηφίας ή οι σεξουαλικές διακρίσεις (Hazen, 2020). Σύμφωνα τους Fasoulis and Kurt (2018), μόνο το 16% των εταιριών χρησιμοποιεί έκθεση επιδόσεων εκ των οποίων όλες προορίζονται για εσωτερική χρήση ενώ ένα ποσοστό της τάξης του 18% δημοσιεύεται προς ενδιαφερόμενα μέρη.

### ***3.1 Διάρθρωση των πυλώνων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης***

Ο ISO οργάνωσε το 2005 μια ομάδα εργασίας απαρτιζόμενη από 300 εμπειρογνώμονες από 54 κράτη μέλη του ISO, με ονομασία «Η Ομάδα Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης». Είχε σκοπό να βγάλει ένα πρότυπο το οποίο θα μπορούσαν οι επιχειρήσεις παντός τύπου και φύσεως να συμβουλευούνται ούτως ώστε να μπορέσουν να ενσταλάξουν τις πρακτικές της ΕΚΕ με τον βέλτιστο τρόπο (Para-González and Mascaraque-Ramírez, 2020). Το διεθνές πρότυπο ISO 26000:2010 διαχωρίζεται στους εξής πυλώνες:

- ✓ Διακυβέρνηση,
- ✓ Ανθρώπινα Δικαιώματα,
- ✓ Εργασιακές Πρακτικές,
- ✓ Περιβάλλον,
- ✓ Πρακτικές δίκαιης/ορθής λειτουργίας,
- ✓ Θέματα καταναλωτή,

Ο βασικός στόχος αυτού του προτύπου είναι να καθοδηγήσει δημόσιες ή ιδιωτικές οντότητες στο να εφαρμόσουν με αποτελεσματικό τρόπο την ΕΚΕ βασιζόμενοι στις αρχές της και όχι απαραίτητα να λάβουν την πιστοποίηση ISO (iso.org). Ουσιαστικά για τους Para-González and Mascaraque-Ramírez (2020) το συγκεκριμένο πρότυπο αποτελεί το σκαλοπάτι που θα ανεβάσει την κοινωνία από την γνωριμία με την ΕΚΕ, μέχρι το πώς τελικά αυτή θα πρέπει να ακολουθείται. Έπειτα, το 2013 θεσπίστηκαν οι δέκα αρχές του οικονομικού Συμβουλίου των Ηνωμένων Εθνών για να πλαισιώσουν τις εταιρίες που υιοθετούν την ΕΚΕ. Οι αρχές αυτές είναι χωρισμένες σε 4 πυλώνες:

- ✓ Ανθρώπινα δικαιώματα,

- ✓ Εργασία,
- ✓ Περιβάλλον,
- ✓ Καταπολέμηση της διαφθοράς (unglobalcompact.org).

Η ΕΚΕ ασχολείται με συγκεκριμένα θέματα που καλύπτουν τις παρακάτω βάσεις: Πρώτον, την νομιμότητα. Δηλαδή να προσαρμόζεται η διαδικασία παραγωγής προϊόντος ανάλογα με τα διεθνή πρότυπα και κανονισμούς έχοντας πάντα ως συνιστώσα και τη βελτίωση διαβίωσης του κοινωνικού συνόλου, προσαρμόζοντας την παραγωγή τους στις κοινωνικές ανάγκες. Επιπρόσθετα, η ΕΚΕ συνδέεται άρρηκτα με τις αξίες της επιχείρησης, λαμβάνοντας υπόψη δεσμεύσεις στόχων προς την ΕΚΕ αλλά και ηθικής φύσεως για αυτούς που τους θεσπίζουν. Άρα και τα ανώτατα στελέχη που καθορίζουν την λειτουργία της θα πρέπει να δεσμεύονται και να λειτουργούν κατά αυτό τον τρόπο ούτως ώστε να χαράσσουν το δρόμο και να εφαρμόζεται η στρατηγική της εταιρίας για μια βιώσιμη πορεία. Τρίτον, τον παγκόσμιο χαρακτήρα της επιχείρησης, δηλαδή ότι ως μία ζωντανή οντότητα όπου απλώνεται σε πολλές γεωγραφικές περιοχές επηρεάζει όλη την αλυσίδα αξίας (Carroll, 1999). Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι για τη ναυτιλία αυτή η κατηγορία είναι πολύ σημαντική να λαμβάνεται υπόψη, διότι όχι μόνο έχει παγκόσμιο χαρακτήρα αλλά έχει και ιδιαίτερα μεγάλη διασύνδεση με πολλούς τομείς. Αρχικά με τα συστήματα logistics, μέχρι και με κυβερνητικούς οργανισμούς.

Επιπλέον, η ΕΚΕ συνδέεται με τις επιπτώσεις που δημιουργεί η επιχειρηματική δραστηριότητα στο κοινωνικό, περιβαλλοντικό και οικονομικό τομέα. Εδώ εμπίπτουν οι κοινωνικές, περιβαλλοντικές, ή/και ασφαλείας πιστοποιήσεις και οποιουδήποτε άλλου τύπου πιστοποίηση σχετική με την ΕΚΕ. Επίσης, στη κατηγορία αυτή ανήκει και η αξιολόγηση επιδόσεων σύμφωνα με άρθρο δημοσιευμένο στο διαδίκτυο αναφορικά με τον ναυτιλιακό κλάδο (Vilsted, 2004; Grewal and Darlow, 2007) ως προς την ΕΚΕ προκειμένου να γίνει ανατροφοδότηση, να ληφθούν αποφάσεις όπου χρειαστεί και τελικά να γίνουν βελτιώσεις.

Μία επιπλέον βάση στην οποία πρέπει να στηρίζεται η ΕΚΕ αποτελεί η ικανοποίηση-ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών. Δηλαδή αφορά αρχές όπως τον Κώδικα δεοντολογίας (Urmitsky, 2001), διαφάνειας, ηθικής συμπεριφοράς. Επίσης εδώ ανήκει ο ρόλος της αποκάλυψης προς τα ενδιαφερόμενα μέρη στοιχείων όσον αφορά την ΕΚΕ, ούτως ώστε να βλέπουν την πρόοδο σε όσα έχουν δεσμευτεί αλλά και από την μεριά της εταιρίας να βελτιώνει την εικόνα της μέσω της διαφήμισης. Αυτό συνδέεται και με το βασικό στόχο που καθορίζει την στρατηγική της ΕΚΕ, ο οποίος είναι η οικονομική ευημερία της επιχείρησης. Τέλος, σημαντικός είναι και ο διάλογος-επικοινωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη σύμφωνα με (Grewal and Darlow, 2007)



## ***4. Εφαρμογή Δράσεων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης στην ναυτιλία***

### ***4.1 Κίνητρα και συμπεριφορά του κλάδου της ναυτιλίας προς την ΕΚΕ***

Οι εταιρείες ενδιαφέρονται κυρίως για την απόκτηση νομιμοποίησης μέσω της εμπλοκής στην εταιρική ευθύνη, παρά για την πραγματική υιοθέτηση της έννοιας της βιωσιμότητας (Siew, 2015; Montecchia et al., 2016; Yuen et al., 2019). Σύμφωνα με τις έρευνες των Fafaliou et al. (2006) και των Sygioroulos and Tsatsaronis (2012), το πρόσωπο που λειτουργούσε αυτά τα θέματα και τις δραστηριότητες ήταν ο ιδιοκτήτης. Τα κύρια κίνητρα που κάνουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία να υιοθετήσει τη διαχείριση της ΕΚΕ είναι: η ηθική υποχρέωση, η βιωσιμότητα της εταιρίας, η εκτίμηση μεταξύ του κλάδου και η «άδεια» για να μπορέσουν να λειτουργήσουν.

Το κίνητρο των Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων (ΜΜΕ) για την εφαρμογή της ΕΚΕ, με στόχο την κοινότητα, τους εργαζόμενους, τους μετόχους, είναι να κατηγοριοποιηθούν είτε ως "σωστές" ή "πρωτοπόρες" εταιρείες. Τέλος, όσον αφορά τους μετόχους, οι ναυτιλιακές ΜΜΕ εστιάζουν την προσοχή τους στο "ηθικό καθήκον προς την κοινωνία" (Fjørtoft et al., 2020).

Σύμφωνα με τους Fafaliou et al. (2006), έρευνα πραγματοποιήθηκε το 2002 με εξειδίκευση στην Ελληνική Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Μερικά από τα βασικά σημεία ήταν τα εξής:

- Η ΕΚΕ συνδεόταν κυρίως με την υγεία και την ασφάλεια, κάτι που έρχεται σε συμφωνία με πιο πρόσφατη έρευνα (Zhou et al., 2019). Έπειτα ακολουθούν κώδικες για περιβαλλοντικές δραστηριότητες.
- Εταιρείες που είχαν ενσωματώσει πρακτικές ΕΚΕ δεν είχαν συγκροτήσει κανένα τμήμα ΕΚΕ.
- Οι εταιρικοί τύποι σύμφωνα με την συμπεριφορά τους κατατάχθηκαν σε αντίθετες, τυπικές ή υποστηρικτικές απέναντί στην ΕΚΕ.
- Δε συνέδεσαν την ΕΚΕ με την αύξηση της παραγωγικότητας ή τη βελτίωση των σχέσεων με τους πελάτες και τους επενδυτές.
- Τέλος, ο πλοιοκτήτης είχε διπλό ρόλο. Δεν έπαιρνε μόνο στρατηγικές αλλά και επιχειρησιακές αποφάσεις. Δεν υπήρχε κάποιο "όργανο" ή "επιτροπή" που να ευθυγραμμίζει τις αποφάσεις του με τις πρακτικές ΕΚΕ.

Οι ναυλωτές είναι τα ενδιαφερόμενα μέρη που διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο. Η βιβλιογραφία αναφέρει ότι οι φορτωτές ως "πελάτες" είναι υπέρ των πρακτικών ΕΚΕ. Οι κοινωνικά υπεύθυνοι

φορτωτές τείνουν να είναι πιστοί, πρόθυμοι να αγοράσουν (Yuen et al., 2018b). Κατά συνέπεια, προτείνεται η επένδυση περισσότερων πόρων για την προώθηση της ΕΚΕ στη ναυτιλιακή εταιρεία. Έτσι ώστε οι ναυλωτές να μπορούν να επηρεαστούν θετικά και αυτό να έχει ως αποτέλεσμα την καλή απόδοση της ναυτιλιακής εταιρείας. (Yuen et al., 2018a).

## ***4.2 Ναυτιλιακά "αποπήματα" σχετικά με την ΕΚΕ***

Η ναυτιλία όσον αφορά την ασφάλειά της, πλήττεται κατά καιρούς από τον παράγοντα της πειρατείας (Drobotz et al., 2014). Όσον αφορά την οργάνωση, τον επαναπατρισμό και την αντικατάσταση των πληρωμάτων των πλοίων αποδείχθηκε ιδιαίτερα δύσκολη κατά τη διάρκεια της πανδημίας προκαλώντας σειρά από διαταραχές στη ροή του εμπορίου. Όμως πέρα από την ροή του εμπορίου, σημαντικότερος παράγοντας είναι η καλή κατάσταση των ναυτικών. Αυτό περικλύει και τη ψυχική αλλά και τη σωματική τους υγεία. Πιο συγκεκριμένα τρεις μήνες μετά την αρχή της επιδημίας, πάνω από 200.000 ναυτικοί εκτιμάται ότι ήταν εγκλωβισμένοι στη θάλασσα, χωρίς να μπορούν να απαλλαγούν από τα καθήκοντά τους. Κατά την περίοδο Μαρτίου και Αυγούστου 2020 περίπου 25% από τις κανονικές αλλαγές πληρώματος κατάφεραν να πραγματοποιηθούν. Περίπου 250.000 ναυτικοί υπηρετούσαν με παρατεταμένες συμβάσεις πληρώματος. Αυτό έφερε ζητήματα ψυχικής και σωματικής κόπωσης με άμεσο κίνδυνο τα ναυτικά ατυχήματα και τη μόλυνση του περιβάλλοντος μέσω μιας πιθανής πετρελαιοκηλίδας. Η αδυναμία αυτή αποτέλεσε μία επιχειρησιακή πρόκληση για τη παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία. Σε αυτό το σημείο θα ήταν σωστό να τονισθεί ότι ο επαναπατρισμός ή η αλλαγή πληρώματος δεν ήταν υπο την αποκλειστική επιμέλεια της επιχείρησης, αλλά υπήρχαν πολλά εμπόδια όπως υγειονομικοί περιορισμοί και η αναστολή της πλειονότητας των διεθνών πτήσεων (ics-shipping.org).

Δυστυχώς είναι γνωστό από τη βιβλιογραφία ότι ζητήματα διαφθοράς ανακύπτουν από τη ναυτιλία περισσότερο από άλλους κλάδους της οικονομίας. Αυτό όμως έχει σχέση με τη φύση του ναυτιλιακού κλάδου όπου απλώνεται σε πολλές γεωγραφικές περιοχές προσπαθώντας να πετύχει όσο μεγαλύτερη κερδοφορία. Τα περιβαλλοντικά ζητήματα είναι η ρύπανση των υδάτων/ ακτών (απόρριψη, λύματα και διαρροές φορτίων), η ηχορύπανση, ο κίνδυνος για τη βιοποικιλότητα, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> και SO<sub>x</sub> και άλλοι ατμοσφαιρικοί ρύποι) από τα πλοία, τα λιμάνια που επηρεάζουν τόσο τη παγκόσμια κλιματική αλλαγή όσο και την ανθρώπινη και περιβαλλοντική υγεία. Τα κοινωνικά ζητήματα είναι οι ανεπαρκείς συνθήκες εργασίας, τα ζητήματα ασφάλειας, η κατάχρηση της σημαίας ευκαιρίας για τη μείωση των φόρων και την παράκαμψη των κανονισμών και τέλος τα προβλήματα διαφάνειας

[View Περιεχόμενα](#)

(Deengar, 2007; Parviainen et al., 2018). Ένα κλασικό παράδειγμα διεφθαρμένης και μη κοινωνικά-οικονομικά-ηθικά επιτρεπτής συμπεριφοράς είναι όταν τα πλοία συχνά σταματούν σε μικρότερα λιμάνια και σε συνεργασία με τους τοπικούς αξιωματούχους όπου είναι επίσης διεφθαρμένοι, τους δωροδοκούν προκειμένου να γλιτώσουν τυχόν λιμενικά τέλη (Lee, 2019).

## **5. Δημοσιοποίηση Δράσεων της ΕΚΕ στη ναυτιλιακή βιομηχανία**

Σήμερα οι εταιρείες αισθάνονται ότι όλοι τις παρακολουθούν, οπότε δεν μπορούν να παρεκκλίνουν από τα βιώσιμα πρότυπα, παρόλο που δεν τις υποχρεώνει η νομοθεσία (García-Sánchez et al., 2013; Garcia et al., 2016). Επίσης, πιέζονται να αποκαλύπτουν τακτικά τα αποτελέσματα της βιωσιμότητας στους μετόχους (Lawer, 2019). Σύμφωνα με την έρευνα του Kronfeld-Goharani (2018, σ. 126) μόνο το 15,4 % των "εταιρειών που συμμετείχαν στην έρευνα παρέχουν δεσμεύσεις και εκθέσεις σχετικά με το θέμα της βιωσιμότητας". Η εν λόγω έρευνα στην ωκεάνια βιομηχανία έχει μια διαφοροποιημένη ερμηνεία της έννοιας της βιωσιμότητας. Προσδιορίστηκε ως "παγκόσμιο πρόγραμμα", "βασική κινητήρια δύναμη", "βασική αξία" και "επιχειρηματικός παράγοντας που επιτρέπει την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων τους". Τα ενδιαφερόμενα μέρη προτιμούν συνεργάτες με θετική εικόνα όσον αφορά τις επιδόσεις τους στο περιβαλλοντικό, κοινωνικό και ασφάλειας τομέα. Οι εταιρείες με οικονομική αξία υποστηρίζουν την ενσωμάτωση της ΕΚΕ επιδεικνύοντας υψηλά πρότυπα. Εκτελούν επίσης προγράμματα όπως Υγεία, ασφάλεια, ποιότητα και περιβάλλον (HSQE) και μπορούν να αντέξουν οικονομικά την εφαρμογή και δημοσίευση των ΣΒΑ.

Μετά από ανάλυση των εκθέσεων βιωσιμότητας σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, οι συγγραφείς κατέληξαν σε τέσσερις διαφοροποιημένους πυλώνες για κάθε εταιρεία. Πρώτα απ' όλα οι προτεραιότητες της Maersk ήταν: "Υποστήριξη για την απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα", "βοήθεια για τη μείωση των απωλειών τροφίμων στο μισό", "υποστήριξη για τον πολλαπλασιασμό των πλεονεκτημάτων του εμπορίου" και "διαχείριση της αλλαγής στη βιομηχανία ως προς την ανακύκλωση πλοίων". Όσον αφορά τη ναυτιλιακή εταιρεία MSC, οι πυλώνες βιωσιμότητας ήταν: "Κοινωνική ένταξη", "προστασία του περιβάλλοντος", "υγεία και ασφάλεια στην εργασία" και "επιχειρηματική δεοντολογία και προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων" (Vaio et al., 2021).

Η δημοσιοποίηση των εκθέσεων μέτρησης των αρχών της ΕΚΕ βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο σύμφωνα με την έρευνα των Fasoulis and Kurt (2018). Επιπλέον σημαντικά στοιχεία που προέρχονται από αυτή την έρευνα είναι ότι, οι επιχειρήσεις του ναυτιλιακού κλάδου υιοθετούν τις αρχές της ΕΚΕ πέρα της απλής συμμόρφωσης στους θεσμοθετημένους κανόνες όπως ISM, SOLAS, MARPOL, ISPS, MLC, αφού ενσωματώνουν τις πτυχές της ΕΚΕ στα στρατηγικά τους σχέδια. Εντυπωσιακό είναι το γεγονός ότι ενώ υποστηρίζουν ότι συμμορφώνονται με τις αρχές,

στην έρευνα μόνο το 2% αποκάλυψαν ότι είχαν πιστοποίηση σχετική με το αντικείμενο (πχ SA8000 ή ISO2600), πράγμα που αντισταθμίζεται με το γεγονός ότι αντιλαμβάνονται ότι υπάρχει επάρκεια στον ναυτιλιακό κλάδο λόγω του πολύ-ρυθμιστικού καθεστώτος που διέπει τον κλάδο. Άρα και η κατοχή ενός τέτοιου πιστοποιητικού θεωρείται πλεονασμός.

Οι ερευνητές εξετάζοντας τον κλάδο εμπορευματοκιβωτίων μέσω της μεθόδου εξόρυξης κειμένου από κοινωνικο-περιβαλλοντικές εκθέσεις υποστηρίζουν ότι μια ολοκληρωμένη αξιολόγηση όλων των 17 Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ) εξακολουθεί να είναι ανεπαρκής, κάτι που οφείλεται στην καθυστερημένη αντίδραση του IMO να τους εφαρμόσει στα μέτρα του ναυτιλιακού τομέα. Αυτή η ανεπάρκεια οδηγεί ή αφήνει τις εταιρείες να δώσουν προτεραιότητα σε "εύκολους" στόχους χωρίς τη μακροπρόθεσμη προοπτική που συνεπάγονται οι ΣΒΑ (Wang et al., 2020).

Δυστυχώς, υπάρχουν ορισμένοι που αντιτίθενται στο πλαίσιο των ΣΒΑ, επειδή το θεωρούν φιλόδοξο, ασυνεπές και δύσκολο στην εφαρμογή και την παρακολούθηση (Swain and Yang-Wallentin, 2020). Υπάρχει μια προσπάθεια προς την κατεύθυνση της συνέπειας των εκθέσεων βιωσιμότητας. Η πρώτη και σημαντικότερη είναι η ανάπτυξη της Παγκόσμιας Πρωτοβουλίας για την υποβολή εκθέσεων (GRI- το πιο διαδεδομένο πρότυπο αναφοράς με ποσοστό 67% σύμφωνα με την έρευνα της KPMG, 2020). Στη συνέχεια, τα πρότυπα ISO 26000 για την αειφόρα ανάπτυξη και το Συμβούλιο Λογιστικών Προτύπων (SASB). Πολύ αισιόδοξο είναι το γεγονός της αύξησης των παρόχων δεδομένων ESG από τρίτους. Άλλες σημαντικές κατευθυντήριες γραμμές είναι οι εξής:

- Χρηματοοικονομικές γνωστοποιήσεις που σχετίζονται με το κλίμα (TCFD).
- Παγκόσμιο Σύμφωνο του ΟΗΕ (UNG) και
- Οι στόχοι βιώσιμης ανάπτυξης (ΣΒΑ) του ΟΗΕ (SDGs).

Κλείνοντας, είναι ουσιαστικό να τονισθεί πέραν των πυλώνων στους οποίους στηρίζονται οι αρχές της ΕΚΕ, σημασία ιδιαίτερη για τη δημοσιοποίηση στοιχείων σύμφωνα με τους Chong and Irshad (2016) έχουν οι παρακάτω παραμέτροι:

1. Προσβασιμότητα
2. Θέση στον ιστότοπο
3. Ποικιλομορφία περιεχομένου
4. Έκταση περιεχομένου



## **6.1 Εμπόδια προς τη δημοσιοποίηση της ΕΚΕ στη ναυτιλία**

Υπάρχει μια σημαντική ανησυχία, διότι σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, παρατηρείται ένας "κατακερματισμός" της αρχιτεκτονικής της Διακυβέρνησης στον περιβαλλοντικό τομέα, λόγω της πληθώρας των προτύπων. Αυτό είναι ένα πρόβλημα που επιδεινώνει τη θέσπιση κανόνων, το χρόνο εφαρμογής και τη "δύναμη" της επιβολής (Lister et al., 2015). Επομένως, αυτό συντελεί είτε στην μη δημοσιοποίηση δεδομένων ΕΚΕ, είτε στη δημοσιοποίηση με περιορισμούς σε ποιοτικό ή ποσοτικό επίπεδο.

Βασικό πρόβλημα αποτέλεσε η ίδια η φύση των προτύπων (μη υποχρεωτική) ISO 9002 και ISO 14001 που εφαρμόστηκαν από σχετικά μεγάλες επιχειρήσεις. Οι μικρές εταιρείες λόγω έλλειψης πόρων και σύντομου προσανατολισμού δε συμμορφώθηκαν. Επιπλέον εμπόδιο για την εφαρμογή – υιοθέτηση ΕΚΕ αποτέλεσε η ίδια η φύση των υπηρεσιών που παρέχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες και σε ποιους απευθύνονται. Γι' αυτό οι εταιρείες είχαν χαμηλό ποσοστό προσαρμοστικότητας και ενσωμάτωσης στην ΕΚΕ. Η συντριπτική πλειονότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας απευθύνεται σε επιχειρήσεις για να τους παρέχει την ασφαλή και έγκαιρη μεταφορά των φορτίων τους, με απώτερο σκοπό τη μεγιστοποίηση του κέρδους της. Όχι για να βελτιώσει την εικόνα της φήμης της στη κοινωνία. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο στα πρώτα βήματα της ΕΚΕ, οι ναυτιλιακές εταιρείες την εξέλαβαν ως ένα "βάρος". Ένα άλλο πρόβλημα ήταν ότι δεν είναι ευρέως κατανοητός ο στόχος και τα οφέλη που αποκομίζει ολόκληρος ο τομέας από την εφαρμογή των κανονισμών ΕΚΕ (Fafaliou et al., 2006). Κατόπιν των ανωτέρω, γίνεται ξεκάθαρο ότι τυχόν ζητήματα κατά τη διαδικασία θέσπισης κανόνων ή ακόμα και η μη αντίληψη της σημαντικότητας τους, αποτελούν παράγοντες που παρεμποδίζουν την επαρκή και ποιοτική δημοσιοποίηση ζητημάτων ΕΚΕ.



## **6. Δείγμα**

Το δείγμα της παρούσας έρευνας αντλήθηκε από τα χρηματιστήρια LSE, NYSE, NASDAQ, SSE, OSLOBORS-EURONEXT όπως είχε γίνει στις έρευνες των Drobetz et al. (2014) και των Andrikopoulos et al. (2013). Αρχικά επιλέχθηκαν 120 εταιρίες. Το δείγμα όμως περιορίστηκε στις 92. Πρώτος λόγος ήταν ότι υπήρχαν εταιρίες που ήταν εγγεγραμμένες σε δυο ή τρία από τα επιλεγμένα χρηματιστήρια ταυτόχρονα. Επιπλέον αφαιρέθηκαν ναυπηγικές εταιρίες. Αυτό γιατί λόγω της ιδιαίτερης φύσης του αντικειμένου, τα αποτελέσματα δε θα ήταν αντιπροσωπευτικά. Αφού ταξινομήθηκαν σε λίστα, αφαιρέθηκαν εκείνες που είχαν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Δεν είχαν αυτόνομο site ή υπήρχε δυσκολία ή αδυναμία στη πρόσβαση σε αυτό.
- Αποτελούσαν τμήματα εταιριών-ομίλων.
- Δεν είχαν ως κεντρικό αντικείμενο δραστηριοποίησης τους την παροχή μεταφορικής υπηρεσίας μέσω θαλάσσης, αλλά την παροχή υποστηρικτικής υπηρεσίας. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι εταιρίες που παρέχουν πληροφοριακά συστήματα σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις για τη σωστή και ομαλή λειτουργία τους. Ενώ ανήκουν στο κλάδο της ναυτιλίας αφαιρέθηκαν διότι δεν πληρούσαν τις προδιαγραφές έτσι ώστε να βγουν συμπεράσματα σύμφωνα με το στόχο που έχει τεθεί.
- Ενώ αναφέρονται ως εγγεγραμμένες στο χρηματιστήριο τελικά δεν έχουν δραστηριότητα και έχουν διαγραφεί.

## 7. Μεθοδολογία

Σκοπός της μεθοδολογίας είναι η κατασκευή ενός δείκτη CSR Index, ικανού να εκφράσει το βαθμό αποκάλυψης στοιχείων κοινωνικής, περιβαλλοντικής ευθύνης των οργανισμών, λαμβάνοντας υπόψη ένα σύνολο από μεταβλητές, οι οποίες κατηγοριοποιήθηκαν με βάση τη βιβλιογραφία στις ακόλουθες πέντε (6) μεγάλες κατηγορίες:

### **Κατηγορία 1<sup>η</sup>: Επιχειρησιακή Ηθική και Κοινωνική Πολιτική**

1. Εταιρική Ιστορία
2. Πολιτική Προστιθέμενης Αξίας
3. Αποστολή-Όραμα
4. Ασφάλεια Προϊόντων/ Υπηρεσιών
5. Πιστοποίηση Ποιότητας
6. Βραβεία
7. Πιστοποίηση Ασφάλειας
8. Κώδικας Συμπεριφοράς
9. Κώδικας Ηθικής
10. Ανθρώπινα Δικαιώματα

### **Κατηγορία 2η: Δημοσίευση Περιβαλλοντικών Θεμάτων**

11. Περιβαλλοντική Πολιτική
12. Πρόγραμμα Στόχων / Προστασίας του Περιβάλλοντος
13. Εκπομπές
14. Απόρριψη Αποβλήτων
15. Διαρροές Πετρελαίου
16. Επεξεργασία Νερού
17. Διαχείριση λυμάτων
18. Κατανάλωση Ενέργειας
19. Κατανάλωση Νερού
20. Εξοικονόμηση ενέργειας
21. Περιβαλλοντικές Πιστοποιήσεις
22. Θόρυβος

### **Κατηγορία 3η: Δημοσίευση Θεμάτων Κοινωνικής Ευθύνης**

23. Φιλανθρωπία / Εμπλοκή στη Κοινωνία
24. Προγράμματα παροχής υπηρεσιών υγείας / εκπαίδευσης στην Κοινωνία
25. Δωρεές
26. Υποστήριξη Τοπικού Πληθυσμού

### **Κατηγορία 4η: Δημοσίευση Θεμάτων Ανθρώπινου Δυναμικού**

27. Μερική/ Πλήρη Απασχόληση
28. Μόνιμη / Προσωρινή Εργασία
29. Ηλικία Εργαζομένων

30. Προσλήψεις/ Απολύσεις
31. Ευκαιρίες Απασχόλησης
32. Μόρφωση Εργαζομένων
33. Εκπαίδευση Εργαζομένων
34. Υγιεινή - Πρόνοια Εργαζομένων (Εμβολιασμός)
35. Τραυματισμοί και Θάνατοι
36. Πλήθος/Ποσοστό Μειονοτήτων/Γυναϊκών
37. Υγιεινή και Ασφάλεια στην Εργασία
38. Πιστοποιήσεις Υγιεινής και Ασφάλειας στην Εργασία
39. Πειρατεία
40. Κράτηση σε Λιμάνια

#### **Κατηγορία 5η: Προσβασιμότητα σε Πληροφορίες από Ενδιαφερόμενα Μέρη**

41. Ετήσια Αναφορά CSR / ESG
42. Υπερσύνδεσμοι στις αναφορές
43. Σχέσεις με Επενδυτές
44. Επικοινωνία Ενδιαφερόμενων Μερών
45. Εσωτερική Μηχανή Αναζήτησης
46. Επικοινωνία Επενδυτών
47. Ικανότητα Επικοινωνίας σε Διάφορες Γλώσσες (πλέον της Αγγλικής)

#### **Κατηγορία 6η: Δημοσίευση Οικονομικών Στοιχείων**

48. Δημοσίευση Ετήσιων Αναφορών
49. Παρουσίαση Κέρδους
50. Δημοσίευση στην Αγγλική Γλώσσα
51. Νόμισμα (USD)

(Haniffa and Cooke, 2002; Haniffa and Cooke, 2005; Mohd Ghazali, 2007; Rashid and Lodh, 2008; Kelton and Yang, 2008; Andrikopoulos et al., 2013; Drobetz et al., 2014; Andrikopoulos et al., 2014; Garrison et al., 2017, σ. 51; Rashid, 2018; Al Fadli et al., 2019; Rouf and Hossan, 2021; Vadasi et al., 2021; Luo et. al., 2021; Abu Qa'dan, M.B. and Suwaidan, M.S., 2019; Chong, S. and Irshad, 2016; Darus, F. et al., 2013; Giannarakis G., 2014; Huafang and Jianguo, 2007; Jamil et al.,2021; Ramadhini et al.,2020)

Σε κάθε μεταβλητή δίνεται η τιμή 0 ή 5 ή 10, ανάλογα με το βαθμό αποκάλυψης των στοιχείων που εκφράζει η μεταβλητή. Έτσι , για παράδειγμα εάν η εταιρία παρουσιάζει επαρκή στοιχεία εταιρικής ιστορίας (μεταβλητή X1), τότε η μεταβλητή X1 παίρνει τιμή 10. Εάν δε παρουσιάζονται πληροφορίες για την εταιρική ιστορία, δίνουμε την τιμή X1=0. Με την ίδια λογική συνεχίζουμε για όλες τις μεταβλητές που μας ενδιαφέρουν και δημιουργούμε έναν αναλυτικό πίνακα βαθμολογιών για κάθε παράμετρο.

Στη συνέχεια, υπολογίστηκε η βαθμολογία για κάθε κατηγορία παραμέτρων, με βάση τους παρακάτω τύπους:

$$\text{Δείκτης}_\text{Δημοσίευσης}_\text{Στοιχείων}_\text{Επιχειρησιακής}_\text{Ηθικής} = \frac{1}{6} \times 10 \times \left( \frac{X_1 + \dots + X_{10}}{10} \right)$$

$$\text{Δείκτης \_ Δημοσίευσης \_ Περιβαλλοντικών \_ Θεμάτων} = \frac{1}{6} \times 10 \times \left( \frac{X_{11} + \dots + X_{22}}{11} \right)$$

$$\text{Δείκτης \_ Δημοσίευσης \_ Θεμάτων \_ Κοινωνικής \_ Ευθύνης} = \frac{1}{6} \times 10 \times \left( \frac{X_{23} + X_{24} + X_{25} + X_{26}}{4} \right)$$

$$\text{Δείκτης \_ Δημοσίευσης \_ Θεμάτων \_ Ανθρωπίνου \_ Δυναμικού} = \frac{1}{6} \times 10 \times \left( \frac{X_{27} + \dots + X_{40}}{14} \right)$$

$$\text{Δείκτης \_ Προσβασιμότητας \_ σε \_ Πληροφορίες} = \frac{1}{6} \times 10 \times \left( \frac{X_{41} + \dots + X_{47}}{7} \right)$$

$$\text{Δείκτης \_ Δημοσίευσης \_ Οικονομικών \_ Στοιχείων} = \frac{1}{6} \times 10 \times \left( \frac{X_{48} + X_{45} + X_{46} + X_{51}}{4} \right)$$

Ο κάθε δείκτης λαμβάνει τιμές από 0% έως 16,67%. \*

Η τελική βαθμολογία (CSR Index %) για κάθε εταιρία προκύπτει αθροίζοντας τις επιμέρους βαθμολογίες κάθε κατηγορίας. Ο τελικός δείκτης λαμβάνει τιμές από 0% έως 100%.

\* Σημειώνεται ότι για σκοπούς παρουσίασης των επιμέρους δεικτών, αυτοί τροποποιούνται πολλαπλασιάζοντας τους παραπάνω τύπους επί 6, ούτως ώστε να λαμβάνουν τιμές από 0% έως 100%.

## **8. Δημοσίευση Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης Ναυτιλιακών εταιριών**

Όπως προαναφέρθηκε και στη μεθοδολογία, σε κάθε μεταβλητή δίνεται η τιμή 0 ή 5 ή 10, ανάλογα με το βαθμό αποκάλυψης των στοιχείων που εκφράζει η μεταβλητή. Παρακάτω παρατίθενται τα αποτελέσματα από την ποσοτική ανάλυση, καθώς και η επιμέρους απόδοση του κάθε στοιχείου ξεχωριστά.

### **8.1 Επιχειρησιακή Ηθική και Κοινωνική Πολιτική**

Στο τμήμα αυτό διερευνήθηκαν θέματα της 1<sup>ης</sup> Κατηγορίας των μεταβλητών από τη μεθοδολογία. Παρατηρήθηκε ομοιομορφία στη πλειοψηφία των εταιριών όπου είτε έχουν κακή είτε έχουν ασθενή έως μέτρια είτε αρκετά καλή έως άριστη επίδοση στον συνολικό δείκτη αποκάλυψης στοιχείων ΕΚΕ με αντίστοιχη επίδοση στην κατηγορία 1 «Επιχειρησιακή Ηθική και Κοινωνική Πολιτική». Με απλά λόγια στο βαθμό που δημοσιοποιούν στοιχεία της κατηγορίας 1, στο ίδιο επίπεδο αποδίδουν στον συνολικό δείκτη αποκάλυψης ΕΚΕ.

		Επιχειρησιακή Ηθική και Κοινωνική Πολιτική			Total
		0-40%	40-65%	65-100%	
Δείκτης ΕΚΕ	0-40%	11	6	1	18
	40-65%	1	25	19	45
	65-100%	0	6	23	29
Total		12	37	43	92

Πίνακας 8.1: Σύγκριση Επιχειρησιακής Ηθικής και Κοινωνικής Πολιτικής με Δείκτη ΕΚΕ

#### **8.1.1 Εταιρική Ιστορία**

Απο την εταιρική ιστορία μιας επιχείρησης ένας επενδυτής μπορεί να αντιληφθεί το βάθος χρόνου αλλά και τον βαθμό αντοχής – διαχρονικότητας μιας επιχείρησης. Γι αυτό είναι σημαντικό μία επιχείρηση να παρουσιάζει σε ευκρινές σημείο την ιστορία της με εύκολο αλλά ταυτόχρονα αποτελεσματικό τρόπο προς οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο μέρος. Μετά από διερεύνηση αυτού του παράγοντα σε όλες τις εταιρικές ιστοσελίδες παρατηρήθηκε ότι η πλειοψηφία των εταιριών (82,61%) παρουσιάζουν πλήρως την εταιρική τους ιστορία χρησιμοποιώντας τις περισσότερες φορές μία ηλεκτρονική χρόνο-γραμμή βάζοντας σημαντικά

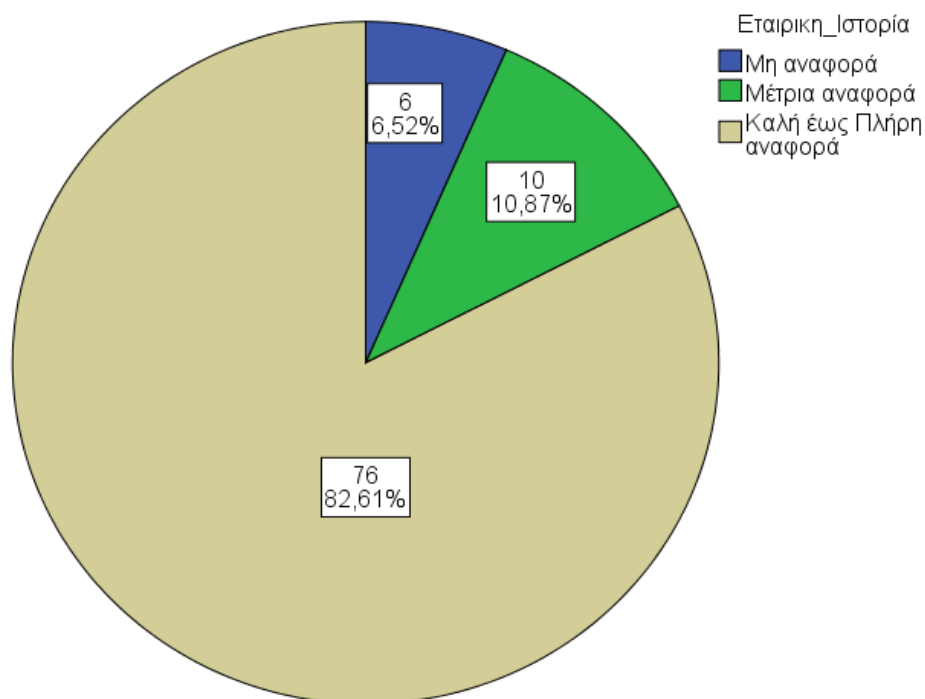
γεγονότα για την εκάστοτε ναυτιλιακή επιχείρηση. Ακολουθεί ένα περίπου 10% και 6% των εταιριών που επιλέγουν είτε να παρουσιάζουν περιορισμένη πληροφορία σχετική με την ιστορία τους είτε και καθόλου αντίστοιχα. Από αυτές που δεν αποκαλύπτουν ιστορικά γεγονότα της εταιρίας οι 4 είναι νέες εταιρίες δηλαδή έως 18έτη και ακολουθούν οι άλλες δύο με 32 και 64 έτη λειτουργίας (βλ. παράρτημα πίνακας 8.1.1).

### Βαθμολογία μεταβλητής

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

5: Ενώ γίνεται αναφορά δεν είναι πλήρης ή εύκολα προσβάσιμη στην εταιρική ιστοσελίδα σε σύγκριση με άλλες του κλάδου.

10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης στοιχείων στο συγκεκριμένο ζήτημα.



Γράφημα 8.1: Επίπεδο αναφοράς Εταιρικής Ιστορίας στις εταιρικές ιστοσελίδες



### **8.1.2 Πολιτική Προστιθέμενης Αξίας**

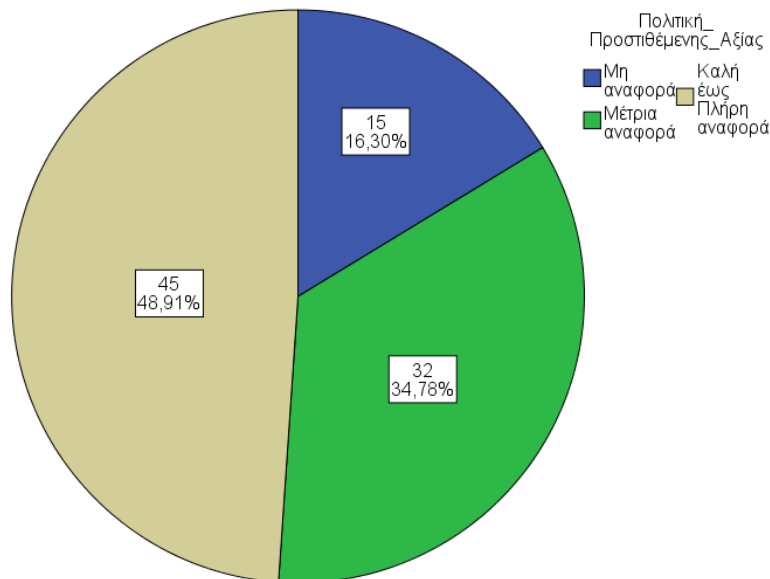
Σε αυτό το σημείο εξετάστηκε κατά πόσο η εταιρία είναι εξωστρεφής στο να περιγράψει το πλεονέκτημα-αποτέλεσμα που θα φέρει ως επιχείρηση μέσω των βασικών αξιών της. Από τις αναφορές που διαβάστηκαν αλλά και από τις ηλεκτρονικές σελίδες τους οι βασικότερες εταιρικές αξίες ήταν: «ασφάλεια», «ακεραιότητα», «αξιοπιστία», «σεβασμός στο περιβάλλον», «ηθική», πελατο-κεντρική προσέγγιση, «καινοτομία», «ομαδικό πνεύμα», «πάθος και συνεργασία». Σε αυτό το σημείο αξίζει να τονισθεί ότι στις αξίες τους αρκετές εταιρίες αναφέρουν την υπευθυνότητα, την ενδυνάμωση και την προνοητική σκέψη τις οποίες συνδέουν με τις ακραίες συνθήκες που ανέκυψαν λόγω των προβλημάτων που έφερε η επιδημία. Βασικός στόχος των εταιριών είναι μέσω μιας ολοκληρωμένης υπηρεσίας μεταφορών προσαρμοσμένης στον πελάτη σε συνδυασμό με την άριστη ποιότητα και ασφάλεια τελικά να αυξάνουν την εμπιστοσύνη και την φήμη τους. Η πλειοψηφία των εταιριών (48%) επιλέγει να περιγράψει τον τρόπο για το πώς θα προσθέσει αξία και ως επιχείρηση αλλά και στον κλάδο ενώ ένα μικρό ποσοστό (16%) επιλέγει να μην αποκαλύπτει αυτό το ζήτημα. Αναφορικά με τις 32 εταιρίες που έχουν ασθενή αποκάλυψη παρουσιάζουν ανάλογη επίδοση σε ολόκληρη την κατηγορία<sup>1</sup> εκ των οποίων οι 20 είναι μεταξύ του 40 έως 65% δηλαδή ασθενές προς μέτριο (Πίνακας 8.1.2)

#### Βαθμολογία μεταβλητής

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

5: Ενώ γίνεται αναφορά δεν επαρκεί σε ποσότητα ή ακόμα και δεν είναι εύκολα προσβάσιμη στην εταιρική ιστοσελίδα σε σύγκριση με άλλες του κλάδου.

10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης στοιχείων στο συγκεκριμένο ζήτημα.



Γράφημα 8.1.2: Επίπεδο δημοσίευσης Πολιτικής Προστιθέμενης Αξίας των εταιριών στις ιστοσελίδες τους

### 8.1.3 Αποστολή – Όραμα Επιχείρησης

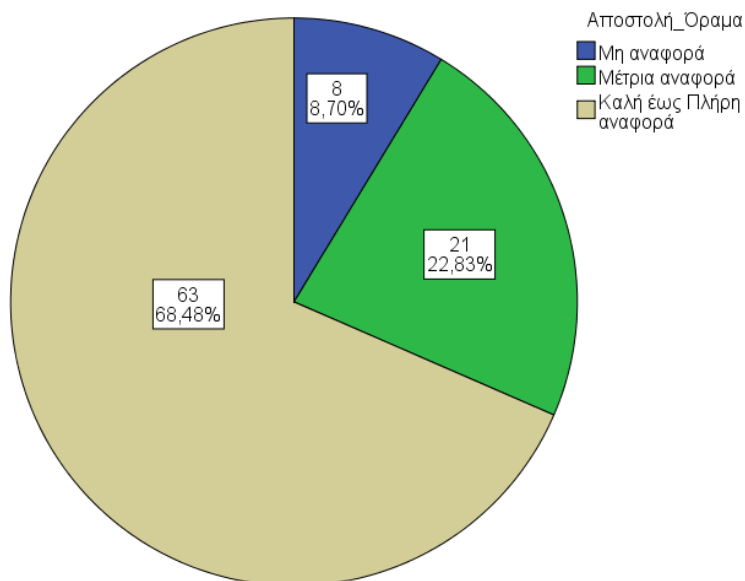
Μέσω του οράματος και της αποστολής η επιχείρηση παρουσιάζει από την γενική την πιο ειδική θεώρηση για το που στοχεύει να φτάσει σε βάθος χρόνου τουλάχιστον πενταετίας. Ένα κλασσικό παράδειγμα οράματος που συναντήθηκε στις εταιρίες είναι ότι στοχεύουν να είναι ο κορυφαίος ολοκληρωμένος πλοιοκτήτης-διαχειριστής με σταθερή και βέλτιστη απόδοση σε συνδυασμό με την βιώσιμη ανάπτυξη. Ενώ η αποστολή τους συγκεκριμενοποιείται στην παροχή βελτιστοποιημένων παγκόσμιων μεταφορών. Η πλειοψηφία (68%) των εταιριών εξωτερικεύει πλήρως που κοιτάει «ο καπετάνιος» της επιχείρησης. Ακολουθεί το 32% όπου παρουσιάζει είτε μια εσωστρέφεια είτε αδιαφορία στο να το γνωστοποιήσει.

#### Βαθμολογία μεταβλητής

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

5: Ενώ γίνεται αναφορά δεν επαρκεί σε ποσότητα ή ακόμα και δεν είναι εύκολα προσβάσιμη στην εταιρική ιστοσελίδα σε σύγκριση με άλλες του κλάδου.

10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης στοιχείων στο συγκεκριμένο ζήτημα.



Γράφημα 8.1.3: Επίπεδο δημοσιοποίησης Αποστολής και Οράματος των εταιριών στις ιστοσελίδες τους

#### 8.1.4 Ασφάλεια Προϊόντων/ Υπηρεσιών

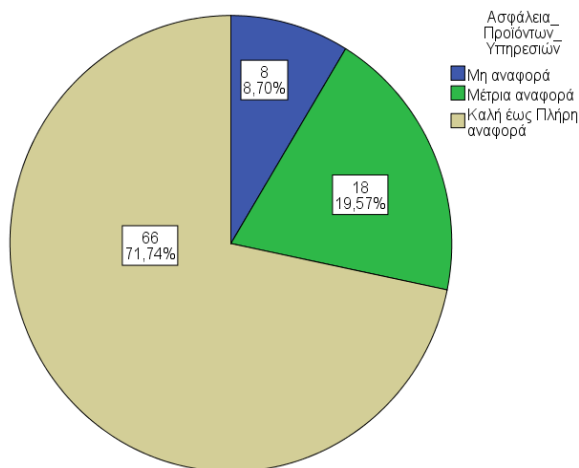
Στο συγκεκριμένο κομμάτι φάνηκε ότι σχεδόν το 72% από τις επιχειρήσεις τονίζουν ότι εστιάζουν στην ασφαλή μεταφορά των φορτίων. Ακολουθεί περίπου το 20% να μιλάει για θέματα ασφαλείας κατά την μεταφορική διαδικασία αλλά με πιο περιορισμένο τρόπο ενώ ακολουθούν εκείνες που τελικά δείχνουν μία αδιαφορία. Το εύρημα συνδέεται με την βιβλιογραφία στα προηγούμενα κεφάλαια.

##### Βαθμολογία μεταβλητής

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

5: Ενώ γίνεται αναφορά δεν επαρκεί σε ποσότητα ή ακόμα και δεν είναι εύκολα προσβάσιμη στην εταιρική ιστοσελίδα σε σύγκριση με άλλες του κλάδου.

10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης στοιχείων στο συγκεκριμένο ζήτημα.



Γράφημα 8.4: Δημοσίευση Ασφάλειας Προϊόντων Υπηρεσιών στις Εταιρικές Ιστοσελίδες

### 8.1.5 Πιστοποίηση Ποιότητας και ασφάλειας

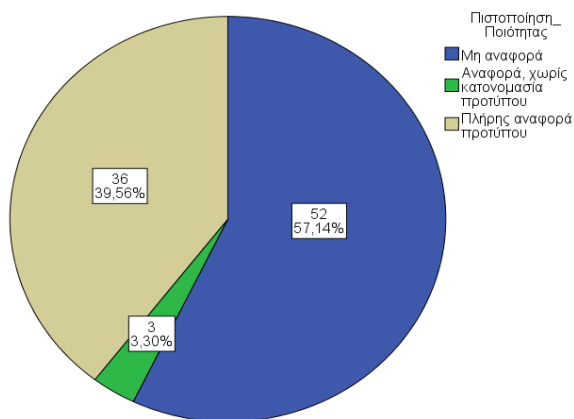
Ενώ όλες σχεδόν οι ναυτιλιακές εταιρίες υποστηρίζουν ότι εστιάζουν στην ποιότητα παροχής υπηρεσιών εντούτοις από τις 92 εταιρίες που διερευνήθηκαν το 57% δεν ανακοινώνουν τι πιστοποίηση φέρουν. Οι 39 (42,3%) από τις 92 ανέφεραν απλά την πιστοποίηση ή έδωσαν πλήρη περιγραφή ακόμη και με φωτογραφία του ίδιου του προτύπου. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι οι υπόλοιπες εταιρίες δεν ενδιαφέρονται για την ποιότητα. Αντίθετα λόγω των πολλών κανονισμών που οφείλουν οι εταιρίες να ακολουθούν και λόγω της ποιότητας παροχής υπηρεσιών που αποτελεί βασικό πυλώνα της ναυτιλιακής βιομηχανίας με βάση την βιβλιογραφία που αναφέρθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, προφανώς οι εταιρίες θεωρούν πλεονασμό να μπαίνουν σε τέτοιου είδους λεπτομέρειες. Το ίδιο συμβαίνει και με το θέμα της ασφάλειας βλέποντας ότι ενώ στο προηγούμενο παράρτημα η πλειοψηφία ενδιαφερόταν για την ασφαλή παροχή μεταφορικής υπηρεσίας, εντούτοις μόνο το 31,52% αποκαλύπτει στοιχεία για την πιστοποίηση αυτής. Τα πρότυπα που αναφέρθηκαν από τις εταιρίες είναι τα εξής: ISO 9001:2015, ISO 9001, ISO 9001:2000, ISO 27001(πρότυπο για ηλεκτρονικό κίνδυνο και ασφάλεια).

#### Βαθμολογία μεταβλητής

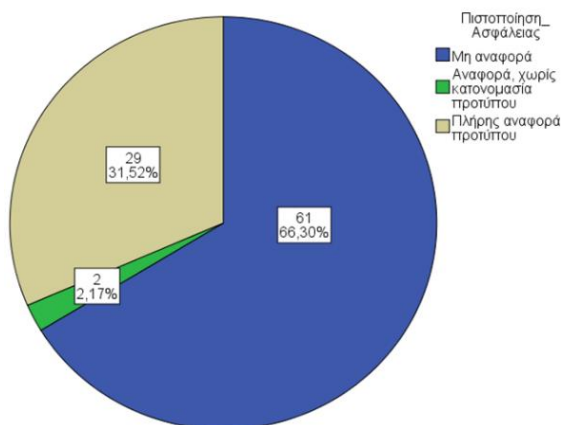
0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

5: Ενώ γίνεται αναφορά ότι υπάρχει πιστοποίηση δεν κατονομάζεται το συγκεκριμένο πρότυπο που έχει πάρει πιστοποίηση.

10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης στοιχείων αφού αποσαφηνίζεται σύμφωνα με ποιο πρότυπο έχει ληφθεί η πιστοποίηση ή έχει γίνει πλήρη αποκάλυψη του πιστοποιητικού στην ιστοσελίδα ή σε κάποια σχετική αναφορά.



Γράφημα 8.1.5α: Δημοσίευση Πιστοποίησης Ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών



Γράφημα 8.1.5β: Δημοσίευση Πιστοποίησης Ασφάλειας παρεχόμενων υπηρεσιών

### 8.1.6 Βραβεία

Βραβεύσεις δεν ανακοινώνονται συχνά στις εταιρικές σελίδες όμως σε αυτό το σημείο είναι σωστό να διευκρινιστεί ότι για λόγους ακρίβειας στην έρευνα λήφθηκαν υπόψη οι βραβεύσεις το 2020 όπου βρέθηκαν μόνο οχτώ εταιρίες να έχουν λάβει βραβείο. Δεν αποκλείεται αρκετές να έχουν λάβει, παρόλα αυτά να μην ανακοινώνεται. Αυτές ήταν:

## [View Περιεχόμενα](#)

- ❖ Euronav
- ✓ Καλύτερη πληροφόρηση για την αγορά και τον ανταγωνισμό
- ✓ Δείκτη ισότητας των φύλων (Bloomberg)
- ❖ GASLOG
- ✓ Βραβείο εκμετάλλευσης δεξαμενόπλοιων
- ❖ Synergy group
- ✓ Πιστοποιητικό εκτίμησης του Ναυτικού Ινστιτούτου για τον προληπτικό του ρόλο στην προσπάθεια επίλυσης της κρίσης αλλαγής πληρώματος και βραβείο εκμετάλλευσης θαλάσσιου εμπορίου στην Ασία
- ❖ Singapore shipping
- ✓ Βραβείο ασφάλειας πληρώματος
- ❖ Stolt Tankers
- ✓ Βραβείο περιβαλλοντικού επιτεύγματος (μείωση εκπομπών) και βραβείο καλής διαχείρισης πλοίων.
- ❖ Tidewater
- ✓ Πλοιοκτήτης της χρονιάς για την αρχηγία στον κλάδο
- ❖ ZIM
- ✓ Βραβείο ικανοποίησης εργατικού δυναμικού
- ❖ Norwegian Cruise Line
- ✓ Βραβείο αποτελεσματικής επιχείρησης που διαχειρίζεται από πληθυσμό μειονότητας.

## Βαθμολογία μεταβλητής

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά

10: Αναφορά βράβευσης.

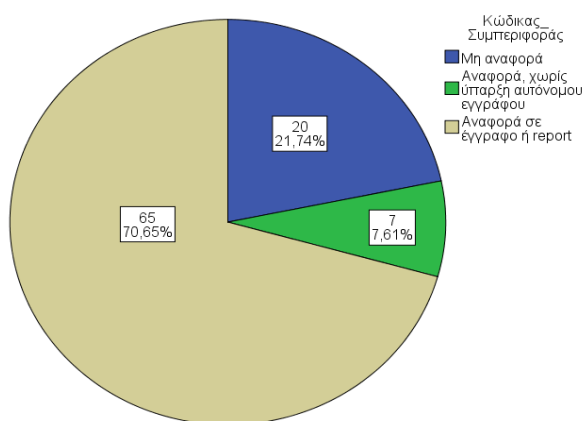
### 8.1.7 Κώδικας Συμπεριφοράς – Κώδικας Ηθικής – Κώδικας Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων

#### Βαθμολογία μεταβλητών

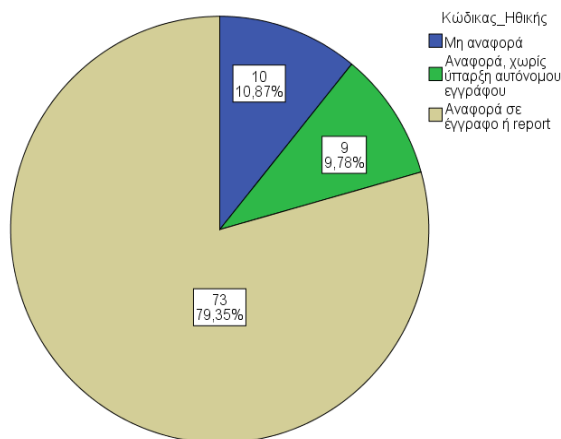
0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας ούτε στον ιστότοπο αλλά ούτε σε κάποια σχετική αναφορά.

5: Ενώ γίνεται αναφορά ότι ακολουθούνται κανόνες του συγκεκριμένου κώδικα δεν έχει αναρτηθεί κάποιο αναλυτικό έγγραφο ή δεν υπάρχει ούτε ως παράρτημα σε τμήμα κάποιο σχετικό έγγραφο.

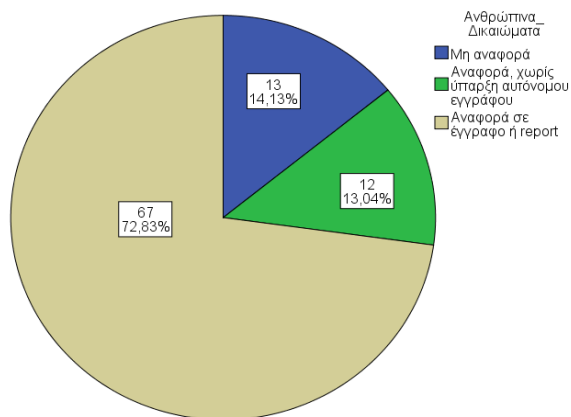
10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης στοιχείων αφού αποσαφηνίζεται μέσω αναλυτικού εγγράφου είτε σε παράρτημα της σελίδας της εταιρίας είτε ενσωματωμένο σε κάποια σχετική αναφορά.



Γράφημα 8.1.7α: Δημοσίευση θεμάτων Κώδικα Συμπεριφοράς



Γράφημα 8.1.7β: Δημοσίευση Κώδικα Ηθικής



Γράφημα 8.1.7γ: Δημοσίευση θεμάτων σχετικά με Ανθρώπινα Δικαιώματα

Ο κώδικας δεοντολογίας βοηθά το κάθε επιχειρηματικό περιβάλλον να λειτουργήσει σωστά και νόμιμα δημιουργώντας, μέσω των κανόνων αλλά και πρακτικών που διέπεται, μία αδιάσπαστη γραμμή που ενώνει τους διευθυντές, τους μετόχους και τους εργαζόμενους. Αποτέλεσμα αυτού είναι η λήψη ηθικών αποφάσεων κατά την διάρκεια της καθημερινής λειτουργία της επιχείρησης. Τα θέματα που καθορίζει μπορεί να είναι εσωτερικής φύσης πχ εργαζόμενοι-εταιρία ή σχέσεις εργαζομένων ή ζητήματα Δ.Σ αλλά και θέματα της εταιρίας σε σχέση με το εξωτερικό κοινωνικό σύνολο. Εκτός από κανόνες και πρακτικές φυσικά περιέχει και θέματα πειθαρχικά όπως για παράδειγμα την απόλυση σε περίπτωση ηθικών παραβάσεων. Μερικά από τα κύρια θέματα που εμπίπτουν στον Κώδικα Δεοντολογίας αποτελούν: Πολιτικές μη διάκρισης και διατάξεις για ίσες ευκαιρίες απασχόλησης, Διαχείριση συγκρούσεων συμφερόντων, Προστασία του περιβάλλοντος και πρωτοβουλίες, Υγεία και ασφάλεια στην εργασία, Απαράδεκτη συμπεριφορά διευθυντών ή εργαζομένων, Εκπαίδευση στον κώδικα δεοντολογίας,

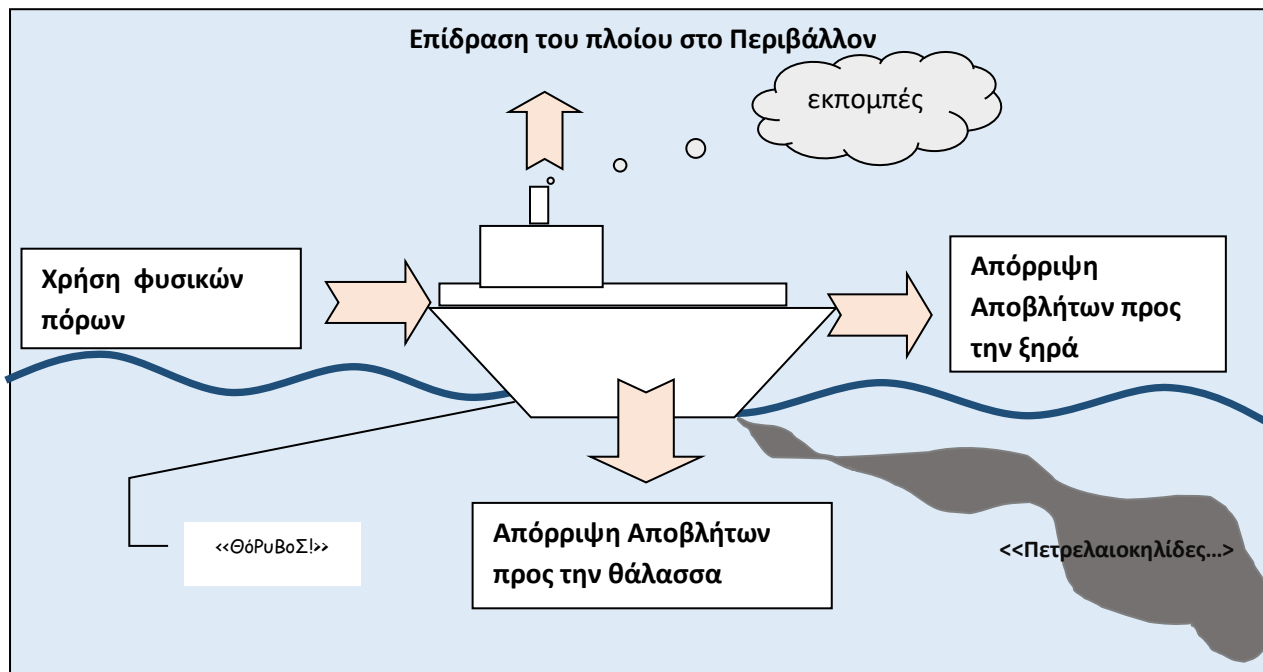


Πολιτικές κατά της διαφθοράς και της δωροδοκίας, Οικονομική ακεραιότητα και πρακτικές δημοσιοποίησης, ζητήματα κλοπών ή απάτης.

Ο κώδικας Ηθικής από την άλλη μεριά περιέχει πρακτικές για μία Ηθική επιχείρηση που καθορίζεται από διαφανείς διαδικασίες, υπεύθυνη λειτουργία και λογοδοσία σεβόμενη πάντα τα ζητήματα Ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Σε αυτό το κομμάτι αξίζει να τονισθεί ότι στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις θέματα ανθρωπίνων δικαιωμάτων είτε εμπεριέχονται σε τμήματα αναφορών όπως κώδικα Ηθικής ή Κώδικα Συμπεριφοράς/Δεοντολογίας. Υπάρχουν επίσης περιπτώσεις να αναφέρονται τα πλαίσια που ακολουθούν για τα ανθρώπινα δικαιώματα. Η ναυτιλιακή βιομηχανία συνήθως τονίζει θέματα όπως: συμμόρφωση με κώδικα επιχειρηματικής δεοντολογίας, σεβασμό κάθε κουλτούρας των εργαζομένων της είτε είναι ξηράς ή θαλάσσης αλλά και βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης τους, να είναι ηθική ως προς την απόδοση των κεφαλαίων των επενδυτών της, να βάζει η κάθε μία ως επιχείρηση το μερίδιο της στην προστασία του περιβάλλοντος, να θεμελιώνει αρχές εμπιστοσύνης με τα μέρη που συναλλάσσεται, να ακολουθεί κανόνες ενάντια στην δουλεία-ενάντια στην κατανάλωση αλκοόλ των εργαζομένων και τέλος στην ασφαλή και ποιοτική μεταφορά νόμιμων προϊόντων.

Όπως φαίνεται στα παραπάνω διαγράμματα υπάρχει μεγάλη ευαισθητοποίηση για αυτά τα ζητήματα στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Τουλάχιστον το 70% και στα τρία ερωτήματα που τέθηκαν είχαν πλήρη δημοσιοποίηση. Βλέποντας τα ενδιαφερόμενα μέρη (είτε νέοι μέτοχοι, είτε ναυλωτές, είτε τράπεζες) την συμμόρφωση με νόμους και κανόνες σίγουρα προσδίδει παραπάνω αξία στην εκτίμηση της εταιρίας, με αποτέλεσμα να αυξάνουν τα κεφάλαια τους. Μη δημοσιοποίηση θεμάτων Κώδικα Συμπεριφοράς, Κώδικα Ηθικής και Κώδικα Ανθρωπίνων δικαιωμάτων έχουμε μόνο στα ποσοστά 21,65%, 10% και 13% αντίστοιχα χωρίς αυτό να σημαίνει ότι υπάρχει άγνοια τέτοιων ζητημάτων σε αυτές τις επιχειρήσεις.

## 8.2 Δημοσίευση Περιβαλλοντικών Θεμάτων



Εικόνα 8.2.1: Ναυτιλιακή Εταιρεία και Περιβάλλον

Στη παραπάνω εικόνα βλέπουμε από το αριστερό μέρος να γίνεται μία εισροή φυσικών πόρων όπως πετρέλαιο/καύσιμα, νερό, προμήθειες φέροντας ως άμεσο αποτέλεσμα την εκπομπή ρύπων:

- στον αέρα μέσω των εκπομπών κύριων και βοηθητικών μηχανημάτων, καύσεις, ψυκτικά μέσα
- αποβλήτων προς την ξηρά (επικίνδυνα ή μη απόβλητα, χημικά, ανακυκλώσιμα υλικά)
- προς τη θάλασσα με γκρίζο νερό, επεξεργασμένο μαύρο νερό, λύματα αποχέτευσης, νερό έρματος, το θόρυβο που εκπέμπει αλλά και πετρελαιοκηλίδες που μπορεί να προκληθούν.

Η Διεθνής Σύμβαση πρόληψης ρύπανσης από πλοία MARPOL 73/78, σχεδιάστηκε για την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης των θαλασσών, συμπεριλαμβανομένης της απόρριψης, της ρύπανσης από πετρέλαιο και καυσάερια. Βλέποντας λοιπόν τις αναφορές που δημοσιοποιήθηκαν κατά το έτος 2020 η ανάλυση βασίστηκε στην συλλογιστική που θα ακολουθήσει παρακάτω κατηγοριοποιώντας τους ρύπους για μία πιο σφαιρική άποψη. Εννοείται φυσικά ότι μία ναυτιλιακή επιχείρηση δεν πραγματώνεται μόνο στη θάλασσα αλλά ανάλογους ρύπους εκπέμπει και από την λειτουργία της στην ξηρά. Υπολογίσθηκαν και αυτά στην

κατανάλωση του νερού, ενέργειας, λυμάτων για την αξιολόγηση του βαθμού εξωστρέφειας της εταιρίας πάνω σε αυτή την κατηγορία.

		Δημοσίευση Περιβαλλοντικών Θεμάτων			Total
		0-40%	40-65%	65-100%	
Δείκτης ΕΚΕ	0-40%	18	0	0	18
	40-65%	8	17	20	45
	65-100%	0	4	25	29
Total		26	21	45	92

*Πίνακας 8.2: Σύγκριση Δημοσίευσης Περιβαλλοντικών Θεμάτων με τον συνολικό δείκτη ΕΚΕ*

Όπως διαφαίνεται στον παραπάνω πίνακα, η πλειοψηφία των εταιριών έχουν ομοιόμορφη απόδοση στη δημοσίευση περιβαλλοντικών θεμάτων σε σχέση με την ολική απόδοση με εξαίρεση 20 εταιρίες όπου ενώ παρουσιάζουν πολύ καλή έως και άριστη βαθμολογία σε θέματα Δημοσίευσης Περιβαλλοντικών Θεμάτων, εντούτοις στην συνολική έχουν χαμηλότερη επίδοση. Επομένως οι επιχειρήσεις ενώ μπορεί να υστερούν λίγο περισσότερο σε άλλες κατηγορίες της ΕΚΕ, εντούτοις επιμένουν να αποκαλύπτουν στοιχεία όσον αφορά θέματα περιβαλλοντικού αποτυπώματος της εταιρίας.

## 8.2.1 Περιβαλλοντική Πολιτική και Πρόγραμμα Στόχων προστασίας του Περιβάλλοντος

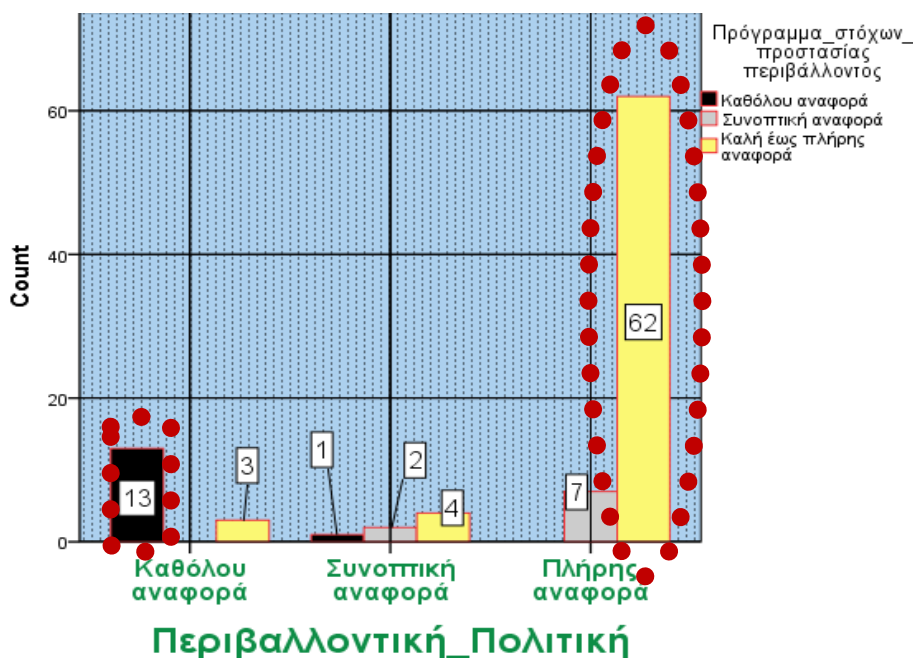
### Βαθμολογία μεταβλητών

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

5: Ενώ γίνεται αναφορά δεν επαρκεί σε ποσότητα ή ακόμα και δεν είναι εύκολα προσβάσιμη στην εταιρική ιστοσελίδα σε σύγκριση με άλλες του κλάδου.

10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης στοιχείων στο συγκεκριμένο ζήτημα ή ακόμα και ύπαρξη κάποιου εγγράφου που να περικλύει την πληροφορία αναλυτικά.

Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται η συμπεριφορά των εταιριών ως προς την υιοθέτηση της πολιτικής προστασίας περιβάλλοντος και της οριοθέτησης των στόχων που θα την περικλύουν. Παρατηρήθηκε ότι 62 από τις 92 εταιρίες επιλέγουν να δημοσιοποιούν μία πολιτική προστασίας του περιβάλλοντος προβάλλοντας και τους στόχους τους με επάρκεια. Από την άλλη μεριά 3 εταιρίες που δεν υποστηρίζουν ότι έχουν περιβαλλοντική πολιτική θέτουν ξεκάθαρα κάποιους στόχους ως έναυσμα μίας περιβαλλοντικής πολιτικής.



Γράφημα 8.2.1: Δημοσίευση Προγράμματος Στόχων για την προστασία του περιβάλλοντος και Περιβαλλοντικής Πολιτικής

## 8.2.2 Χρήση φυσικών πόρων

Η μικρότερη κατασπατάληση φυσικών πόρων φέρει την βελτιστοποίηση του οικονομικού αποτελέσματος μέσω της μείωσης του κόστους αλλά και του αποτυπώματος της εταιρίας σε εκπομπές και ρύπους. Σε αυτό συντέλεσε και η Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC.207(62)) όπου ενέκρινε τις κατευθυντήριες γραμμές της σχετιζόμενες με το ονομαζόμενο «Biofouling». Ο σκοπός της είναι ο έλεγχος της βιολογικής ρύπανσης των πλοίων προκειμένου να μειωθεί η μεταφορά υδρόβιων ειδών από περιοχή σε περιοχή. Σε αυτό το κομμάτι δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι το πλοίο εκτός από περιβαλλοντολογικά φιλικό θα πρέπει να ναι αποδοτικό. Εδώ αυτά τα μέτρα έρχονται να δώσουν μία ακόμα βάση σε αυτό αφού τα καθιστούν πιο υδροδυναμικά μέσω της έλλειψης μικροοργανισμών στα κύτη τους. Ο IMO έχει αναγνωρίσει τη σημαντικότητα των ανωτέρω. Γι' αυτό ανέπτυξε τις κατευθυντήριες γραμμές του 2016 για την ανάπτυξη ενός σχεδίου διαχείρισης της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων (SEEMP)(MEPC.282(70)) ([www.imo.org](http://www.imo.org)).

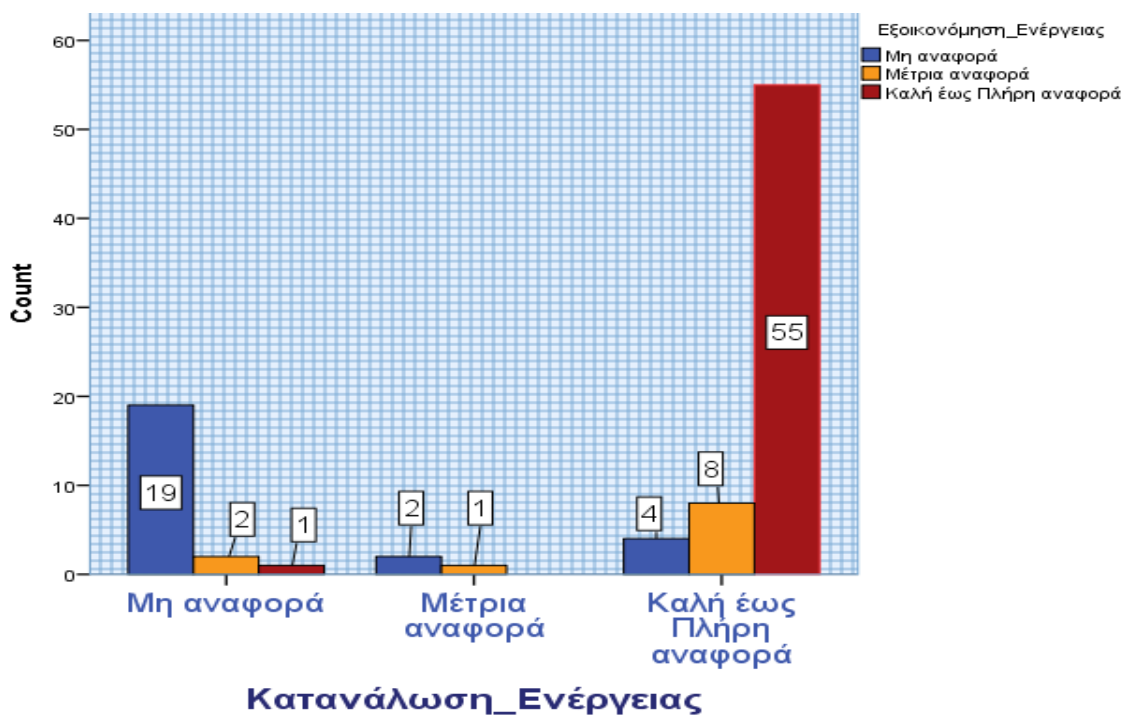
Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε ότι οι 67 εταιρίες προβαίνουν σε πλήρη δημοσιοποίηση σχετική με την κατανάλωση ενέργειας το τρέχον έτος. Η ειδοποιός διαφορά όμως βρίσκεται ότι από αυτές μόνο οι 26 επιλέγουν να κάνουν το ίδιο με την κατανάλωση νερού.

		Κατανάλωση_Νερού			Total
		Μη αναφορά	Μέτρια αναφορά	Καλή έως Πλήρη αναφορά	
Κατανάλωση_Ενέργειας	Μη αναφορά	21	0	1	22
	Μέτρια αναφορά	2	1	0	3
	Καλή έως Πλήρη αναφορά	36	5	26	67
Total		59	6	27	92

Πίνακας 8.2.2: Σύγκριση Δημοσίευσης Κατανάλωσης Νερού με Κατανάλωση Ενέργειας

Το διάγραμμα παρακάτω έχει ως σκοπό να εξετάσει εάν αυτές οι εταιρίες που εν τέλει αποκαλύπτουν στοιχεία για την κατανάλωση ενέργειάς τους μπαίνουν στην διαδικασία να αποκαλύψουν θέματα εξοικονόμησης ενέργειας ή στοιχεία με τα μέτρα ή την πρόοδο τους σε σχέση με το παρελθόν σχετική με την εξοικονόμηση ενέργειας. Οι 55 από αυτές επιλέγουν να αποκαλύπτουν στοιχεία εξοικονόμησης και κατανάλωσης ενέργειας παρέχοντας πληροφορίες για την μέθοδο αποτίμησης αυτών των μεταβλητών. Γίνεται χρήση δεικτών όπου υπολογίζεται η αποδοτικότητα κατανάλωσης καυσίμου. Ένας

συνήθης δείκτης είναι ο KPI (κατανάλωσης καυσίμων σε συνεχή, σταθερή βάση) δηλαδή υπολογίζει την Κατανάλωση καυσίμων/1.000 μίλια ανά TEU. Τρόποι για την εξοικονόμηση ενέργειας σύμφωνα με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι: η βελτιστοποίηση της ακολουθίας ελλιμενισμού, της παραγωγικότητας των λιμένων αλλά και των θαλάσσιων διαδρομών χωρίς κακοκαιρία.



Γράφημα 8.2.2: Σύγκριση Δημοσίευσης Εξοικονόμησης Ενέργειας με Κατανάλωση Ενέργειας

### Βαθμολογία μεταβλητών

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

5: Ενώ γίνεται αναφορά δεν επαρκεί σε ποσότητα ή ακόμα και δεν είναι εύκολα προσβάσιμη στην εταιρική ιστοσελίδα σε σύγκριση με άλλες του κλάδου.

10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης στοιχείων στο συγκεκριμένο ζήτημα.

### 8.2.3 Μολύνσεις προς ξηρά, αέρα και θάλασσα

Περνώντας λοιπόν από τους πόρους που καταναλώνει μία ναυτιλιακή επιχείρηση εξετάστηκε η αποκάλυψη σχετικά με το περιβαλλοντικό της αποτύπωμα. Πριν την ανάλυση είναι σημαντική μια σύντομη αναφορά σχετική με την κάθε κατηγορία αποτελεσμάτων.

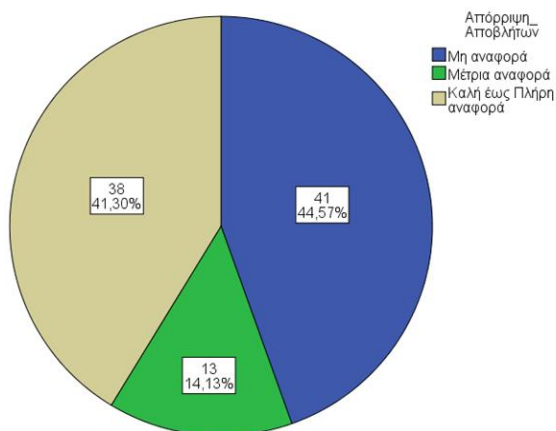
Ένα πολύ σημαντικό πλαίσιο ιδιαίτερα για τις ναυτιλιακές μεγάλου βεληνεκούς όπως αυτό που πραγματεύεται η συγκεκριμένη έρευνα αποτελεί το πλαίσιο για τράπεζες/χρηματοπιστωτικά ιδρύματα προκειμένου να παρέχουν κεφάλαια στη ναυτιλιακή βιομηχανία και να υποστηρίξουν τον στόχο του IMO για **μείωση των αερίων** του θερμοκηπίου κατά 50% έως το 2050. Απαρτίζεται από 4 Αρχές: Αξιολόγηση της Κλιματικής συμμόρφωσης, Λογοδοσία, Εφαρμογή, Διαφάνεια. Οι Αρχές στοχεύουν να είναι εθελοντικές, πρακτικά εφαρμόσιμες, επαληθεύσιμες, βασισμένες σε γεγονότα και αποτελεσματικές. Οι υπογράφωντες δεσμεύονται να εφαρμόσουν τις Αρχές στις εσωτερικές τους πολιτικές, διαδικασίες και πρότυπα. ([www.roseidonprinciples.org](http://www.roseidonprinciples.org))

Αναφορικά με τα Επικίνδυνα υλικά μετά το ψήφισμα της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (MEPC) .269(68) – 2015, τέθηκαν κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του καταλόγου των επικίνδυνων υλικών. Συμπεριλαμβάνει το ζήτημα της ανακύκλωσης πλοίων (απόσυρση πλοίων όπου έχει έρθει το τέλος της λειτουργικής τους ζωής), που θα συντελέσει στην καταστολή των υγειονομικών – περιβαλλοντικών – εργασιακών κινδύνων. Αυτό φυσικά σε συνάρτηση με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών. ([imo.org](http://imo.org))

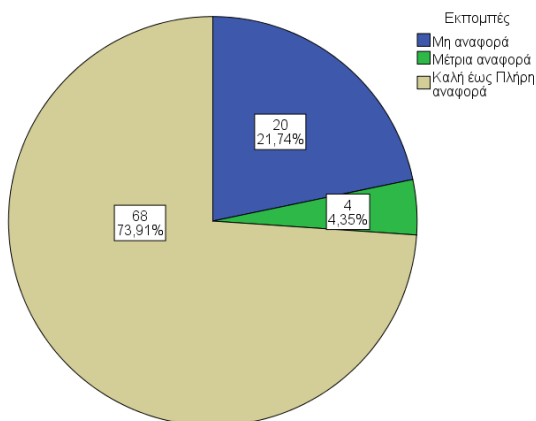
Τέλος η MARPOL (πλαίσιο MEPC.312(74)) έδωσε κατευθυντήριες γραμμές όσο αφορά την χρήση ηλεκτρονικών βιβλίων (ELB- Electronic Logbook). Μέσω αυτών οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να ελέγχουν εξ αποστάσεως όχι μόνο το αρχείο πετρελαίου αλλά και δεδομένα παραγωγής και διάθεσης υδροσυλλογών, λάσπης ή ακόμα και σκουπιδιών. Συνεπώς γίνεται σε πραγματικό χρόνο έλεγχος των λυμάτων τους που προέρχονται από τουαλέτες, ιατρικά δωμάτια, και φορτίο που περιέχει ζωντανούς οργανισμούς. ([imo.org](http://imo.org))

Περνώντας τώρα στα διαγράμματα παρακάτω παρατηρούμε τη ναυτιλιακή βιομηχανία να αποκαλύπτει στοιχεία εκπομπών από περιορισμένο βαθμό έως και άριστο με ποσοστό περίπου 78%. Ακολουθεί η κατηγορία της απόρριψης αποβλήτων είτε είναι από τη θάλασσα προς τη στεριά είτε από τα ίδια τα γραφεία της επιχείρησης, όπου οι εταιρίες αποκαλύπτουν με πληρότητα πληροφοριών κατά 41%, ενώ τα πράγματα στην διαχείριση λυμάτων είναι πιο περιορισμένα. Εδώ ο μόνος λόγος που μπορεί να δικαιολογήσει αυτή τη συμπεριφορά είναι λόγω των αρχών του Ποσειδώνα (εστιάζει στις εκπομπές ([imo.org](http://imo.org))) που αν και είναι εθελοντικού χαρακτήρα, ωστόσο, δεν παύουν να ωθούν τις εταιρίες να αποκαλύπτουν στοιχεία για

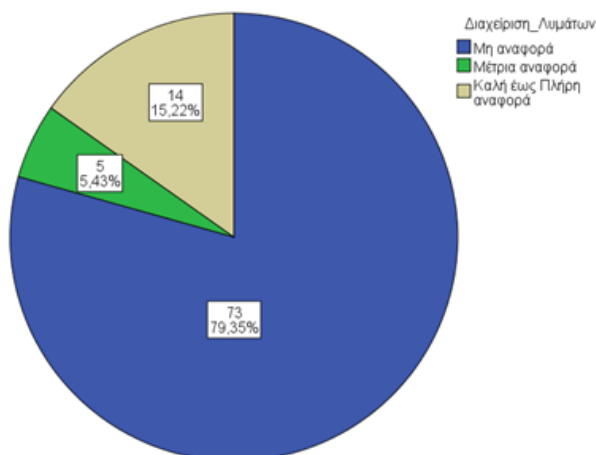
περισσότερη διαφάνεια και ευθυγράμμιση σε περιβαλλοντικά θέματα με σκοπό να αντλούν ευκολότερα κεφάλαια στο μέλλον.



Γράφημα 8.2.3α: Δημοσιοποίηση ζητημάτων σχετιζόμενα με την απόρριψη αποβλήτων



Γράφημα 8.2.3β: Δημοσίευση Εκπομπών



Γράφημα 8.2.3γ: Δημοσίευση ζητημάτων Διαχείρισης Λυμάτων

### Βαθμολογία μεταβλητών

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας



5: Ενώ γίνεται αναφορά δεν επαρκεί σε ποσότητα ή ακόμα και δεν είναι εύκολα προσβάσιμη στην εταιρική ιστοσελίδα σε σύγκριση με άλλες του κλάδου.

10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης στοιχείων στο συγκεκριμένο ζήτημα.

#### **8.2.4 Επίδραση πλοίων στην βιοποικιλότητα**

Το παρόν κεφάλαιο απαρτίζεται από τρία τμήματα. Πρώτον τις διαρροές πετρελαίου που δημιουργούν πετρελαιοκηλίδες. Έχουν διενεργηθεί «τροποποιήσεις διπλού κύτους» της Σύμβασης MARPOL του 1992 μετά την πετρελαιοκηλίδα Exxon Valdez το 1989 για την ενίσχυση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Πετρελαιοκηλίδες δεν δημιουργούνται όμως μόνο από ατυχήματα αλλά και από ανθρώπινα λάθη μέσα από την καθημερινή λειτουργία της επιχείρησης. Γι' αυτό το λόγο εξετάστηκε η αποκάλυψη ή μη αυτού του παράγοντα.

Δεύτερον, τον υπόγειο θόρυβο που δημιουργείται από τα πλοία. Μια πρωτοβουλία που έχει ως σκοπό την προστασία φαλαινών που βρίσκονται σε κίνδυνο από τις εκπομπές θορύβου των πλοίων είναι το λεγόμενο ECHO πρόγραμμα (Trounce, 2018). Οι εταιρίες με πλήρη αποκάλυψη του πλαισίου που ακολουθούν για τον περιορισμό αυτού του είδους των εκπομπών ακολουθούσαν το συγκεκριμένο πρόγραμμα.

Τρίτον, η διαχείριση του υδάτινου έρματος έχει ως σκοπό την προστασία της βιοποικιλότητας. Ο IMO πρότεινε τη Διεθνή Σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του νερού και των ιζημάτων έρματος των πλοίων (BWM2004). Σύστημα για απομάκρυνση - καταστροφή βιολογικών οργανισμών όπως ζωοπλαγκτόν, άλγη, βακτήρια από το νερό έρματος ([www.imo.org](http://www.imo.org)).

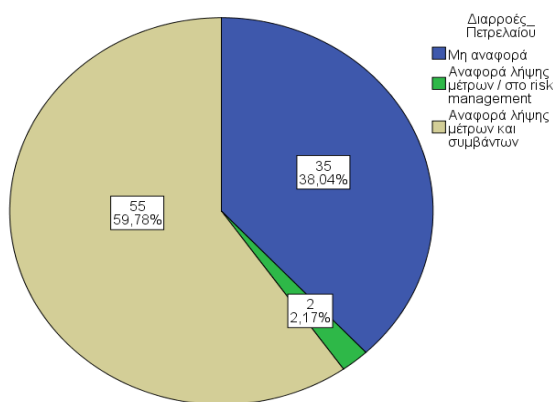
Στα διαγράμματα παρακάτω παρατηρούμε τα εξής σημεία:

Αναφορικά με τις διαρροές πετρελαίου οι εταιρίες αποκαλύπτουν πλήρως εάν και πόσες πετρελαιοκηλίδες προκάλεσαν, ενώ 4 από αυτές ανακοίνωσαν ότι όντως προκάλεσαν μία πετρελαιοκηλίδα μεγαλύτερη του ενός βαρελιού τουλάχιστον η κάθε μία. Το ποσοστό 2% της μέτριας αναφοράς αντικατοπτρίζει εταιρίες που υποστηρίζουν ότι έχουν ευαισθητοποίηση σχετικά με τη μη δημιουργία πετρελαιοκηλίδων, αλλά δεν αποκαλύπτουν στοιχεία. Ενώ της μη αποκάλυψης το οποίο είναι αρκετά μεγάλο δεν αναφέρουν καν το ζήτημα.

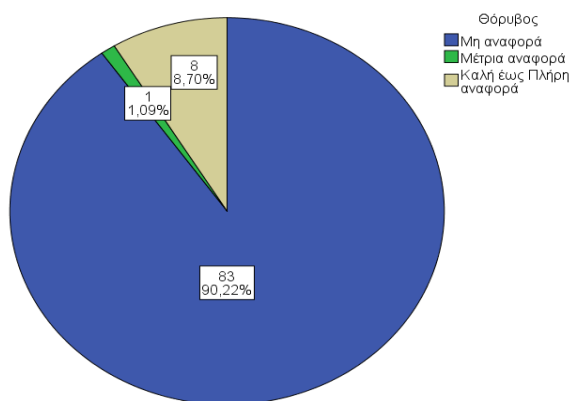
Όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου, οι εταιρίες που δημοσιοποιούν στοιχεία σχετικά με αυτό παρατηρήθηκε ότι είναι σε αρμονία με τους κανόνες του ECHO προγράμματος που προαναφέρθηκε λαμβάνοντας μέτρα όπως: αθόρυβο σχεδιασμό ή τεχνολογία και επιλογές συντήρησης, επιλογή αθόρυβης λειτουργίας – επιβράδυνση ή αλλαγή διαδρομής. Βέβαια οι

εταιρίες αυτές είναι ελάχιστες σε σχέση με το συνολικό δείγμα. Τέλος μία εταιρία που έχει ασθενή αποκάλυψη στοιχείων έχει βαθμολογηθεί έτσι διότι απλά ανέφερε ότι περιορίζει τον θόρυβο.

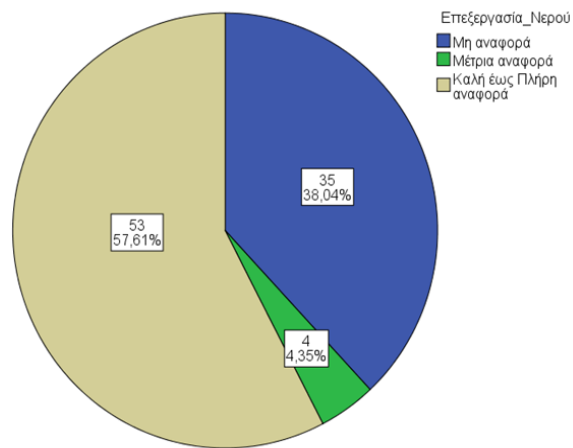
Περνώντας τώρα στην επεξεργασία νερού έρματος. Είναι φανερό ότι περίπου το 62% αποκαλύπτουν σχετικές πληροφορίες. Το 57,61% αποκαλύπτουν πληροφορίες σχετικές είτε με τη διαδικασία ερματισμού, ή με το χρόνο και τόπο απόρριψης του έρματος, ή με το ποσοστό ή αριθμό πλοίων που έχουν εφαρμόσει το σχετικό εξοπλισμό για την διαχείριση του, ή την πρόοδο αλλά και το σχεδιασμό για την εφαρμογή του σε επιπλέον πλοία. Δυστυχώς υπάρχει ένα μεγάλο ποσοστό πλοίων (38%) που προσπερνά το ζήτημα αυτό.



Γράφημα 8.2.4α: Δημοσίευση συμβάντων διαρροων πετρελαίου πλοίων



Γράφημα 8.2.4β: Δημοσίευση μέριμνας σχετικά με τον θόρυβο που εκπέμπεται



Γράφημα 8.2.4γ: Δημοσίευση Εφαρμογής Επεξεργασίας Νερού Έρματος

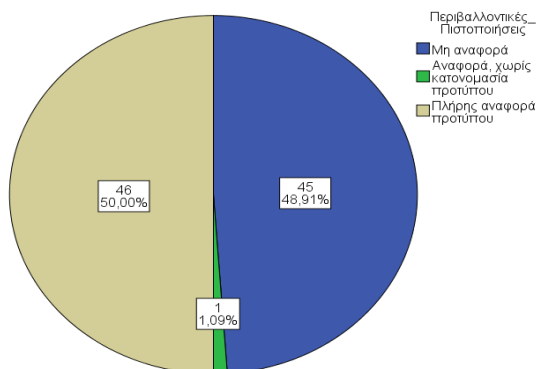
### Βαθμολογία μεταβλητών

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

5: Γίνεται μία συνοπτική αναφορά ότι λαμβάνει μέτρα για την πρόληψη ή ότι συμπεριλαμβάνεται στο πλαίσιο διαχείρισης κινδύνων

10: Γίνεται πλήρης αναφορά των μέτρων αλλά και συμβάντων ή όχι που έλαβαν χώρα σε σχέση με το εν λόγω ζήτημα.

## 8.2.5 Περιβαλλοντικές Πιστοποιήσεις



Γράφημα 8.2.5: Δημοσίευση Περιβαλλοντικών πιστοποιήσεων

Οι περιβαλλοντικές πιστοποιήσεις που αναφέρθηκαν οι μισές από τις εξεταζόμενες εταιρίες ότι έχουν λάβει είναι οι παρακάτω:

- ISO 14001,
- ISO 14001:2015,
- ISO 50001 (ενεργειακή αποδοτικότητα)
- ISO 8127
- ISO/IEC 27001:2013
- Διεθνής Πιστοποίηση Μόλυνσης του Αέρα (IAPP)
- An Engine International Air Pollution Prevention (EIAPP) Certificate

Μια εταιρία υποστηρίζει ότι έχει λάβει περιβαλλοντικές πιστοποιήσεις, ενώ οι μισές περίπου από αυτές (49%) δεν αναφέρουν τίποτα σχετικά με τις πιστοποιήσεις.

### Βαθμολογία μεταβλητής

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

5: Ενώ γίνεται αναφορά ότι υπάρχει πιστοποίηση δεν κατονομάζεται το συγκεκριμένο πρότυπο που έχει πάρει πιστοποίηση.

10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης στοιχείων αφού αποσαφηνίζεται σύμφωνα με ποιο πρότυπο έχει ληφθεί η πιστοποίηση ή έχει γίνει πλήρη αποκάλυψη του πιστοποιητικού στην ιστοσελίδα ή σε κάποια σχετική αναφορά.

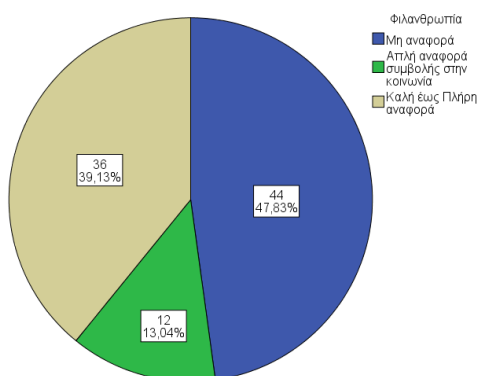
### 8.3 Δημοσίευση Θεμάτων Κοινωνικής Ευθύνης

Διαχρονικά οι ναυτιλιακές εταιρίες διέπονται από το φιλανθρωπικό τους χαρακτήρα σε σχέση με άλλες βιομηχανίες. Το θέμα είναι τι αποκαλύπτουν στα εταιρικά site τους. Αυτό που παρατηρήθηκε είναι ότι στις αναφορές τους ή στα παραρτήματα όπου αναφέρονται στην κοινωνική διάστασή τους, πολλές εταιρίες επιλέγουν να συνδέονται με την βελτίωση των συνθηκών του κοινωνικού συνόλου μέσω της καλής λειτουργίας τους δίνοντας θέσεις εργασίας. Σε αυτή την περίπτωση εάν δεν έδινε κάποια άλλη πληροφορία η εταιρία έπαιρνε βαθμολογία 0. Οι εταιρίες που δεν αναφέρουν πληροφορίες σχετικές με τον φιλανθρωπικό τους χαρακτήρα είναι στο 48%.

Παρατηρώντας τον πίνακα της κατηγορίας σε σχέση με την ολική επίδοση του δείκτη ΕΚΕ βλέπουμε ότι είτε οι εταιρίες τείνουν να αποκαλύπτουν πλήρως τις φιλανθρωπικές τους δράσεις είτε με καλή έως πλήρη αποκάλυψη πληροφοριών ανεξάρτητα από την διαβάθμιση του ολικού δείκτη.

		Δημοσίευση Θεμάτων Κοινωνικής Ευθύνης			Total
		0-40%	40-65%	65-100%	
Δείκτης ΕΚΕ	0-40%	18	0	0	18
	40-65%	36	6	3	45
	65-100%	2	4	23	29
Total		56	10	26	92

Πίνακας 8.3: Δημοσίευση Θεμάτων Κοινωνικής Ευθύνης



Γράφημα 8.3: Δημοσίευση φιλανθρωπικού χαρακτήρα εταιριών

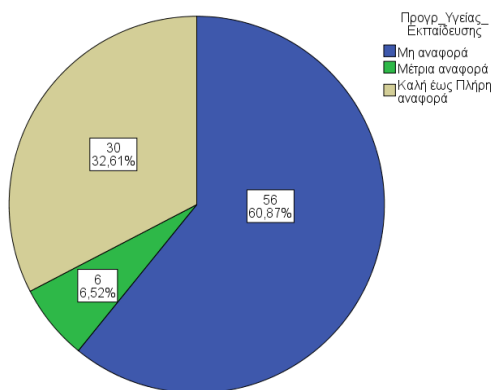
#### Βαθμολογία μεταβλητής

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

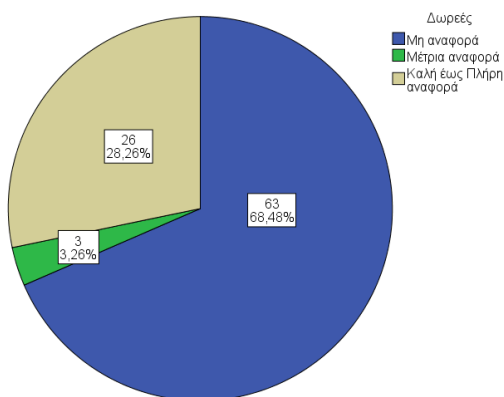
5: Ενώ γίνεται αναφορά δεν αποκαλύπτει τον αντίκτυπο στο κοινωνικό σύνολο μέσω φιλανθρωπίας αλλά μέσω της καλής λειτουργίας της ως 'εταιρία-καλός πολίτης'.

10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης ενεργειών της εταιρίας με φιλανθρωπικό χαρακτήρα.

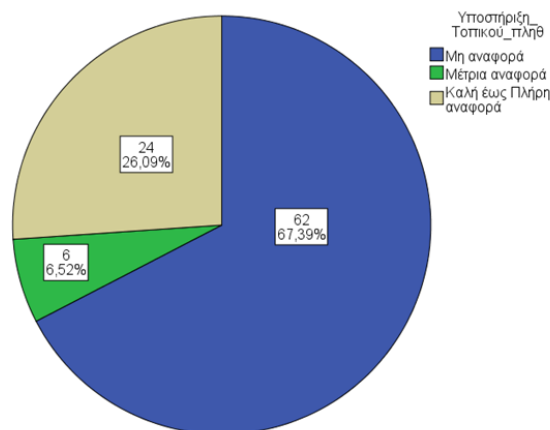
### 8.3.1 Κοινωνική προσφορά των Ναυτιλιακών Εταιριών



Γράφημα 8.3.1α: Δημοσίευση προσφοράς σε τομέα της υγείας ή εκπαίδευσης



Γράφημα 8.3.1β: Δημοσίευση Δωρεών



Γράφημα 8.3.1γ: Δημοσίευση Υποστήριξης Τοπικού Πληθυσμού

Οι συνηθέστεροι τρόποι με τους οποίους μια ναυτιλιακή επιχείρηση προσφέρει στην κοινωνία είναι με τρεις τρόπους:

1. Πρώτον μέσω προγραμμάτων υγείας και εκπαίδευσης. Παραδείγματα αυτών:
  - Η συμμετοχή σε διάφορους αθλητικούς διαγωνισμούς για τη συγκέντρωση χρημάτων, για τη προστασία της υγείας.
  - Η παροχή μηχανημάτων υγείας σε νοσοκομεία ή ερευνητικά κέντρα ή η αποστολή υποστηρικτικού υλικού για την διενέργεια εμβολίων κατά την διάρκεια των πρώτων εμβολιασμών.
  - Η προσφορά ποσού υποτροφιών ή υποστήριξη εκπαίδευσης ή δυνατότητας παρακολούθησης σχολικών μαθημάτων σε ασθενέστερες κοινωνικές ομάδες.
2. Υποστήριξη τοπικού πληθυσμού. Παραδείγματα αυτών:
  - Καθάρισμα τοπικών ακτών
  - Επιλογή προσωπικού από περιοχές που πραγματεύεται
  - Μειωμένους ναύλους για ασθενείς ομάδες
  - Αναδάσωση κατεστραμμένων δασών
3. Δωρεές. Παραδείγματα αυτών:
  - Δωρεές σε κοινωνίες που έχουν χτυπηθεί από κάποιας μορφής καταστροφή
  - Δωρεές κτιρίων όπου θα αποτελέσουν υποδομή για κυβερνητικούς σκοπούς

Παρατηρήθηκε ότι η μεγαλύτερη μερίδα πλήρους αποκάλυψης φιλανθρωπικών προσφορών είναι σε θέματα υγείας και εκπαίδευσης. Ακολουθούν οι δωρεές και έπειτα η υποστήριξη τοπικού πληθυσμού.

Βαθμολογία μεταβλητής

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

5: Απλή αναφορά παροχής υπηρεσιών υγείας/εκπαίδευσης προς την κοινωνία χωρίς να παρέχει περισσότερη πληροφορία (πχ ποια κοινωνική ομάδα βοηθάει ή ποιόν φορέα).

10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης στοιχείων στο συγκεκριμένο ζήτημα.



## 8.4 Δημοσίευση Θεμάτων Ανθρώπινου Δυναμικού

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ: Ανάλυση της Δημοσίευσης Θεμάτων Ανθρώπινου Δυναμικού

#### 7.4.1 Ζητήματα Εργασιακού Καθεστώτος

- ✓ Εργαζόμενοι πλήρους ή μερικής απασχόλησης
- ✓ Μόνιμοι ή προσωρινοί απασχολούμενοι

#### 7.4.2 Δημογραφικά στοιχεία προσωπικού

- ✓ Ηλικιακή Διάρθρωση
- ✓ Μορφωτικό επίπεδο εργαζομένων
- ✓ Αριθμός/Ποσοστό γυναικών ή μειονοτήτων

7.4.6 Πιστοποιήσεις υγιεινής & ασφάλειας στην εργασία (γίνονται μεμονωμένα εξαιτίας διαφοροποιημένης διαβάθμισης λόγω προτύπων)

#### 7.4.3 Ναυτιλιακοί κίνδυνοι

- ✓ Κράτηση πλοίου σε λιμάνι
- ✓ Πειρατεία
- ✓ Ατυχήματα

#### 7.4.4 Κυκλικότητα Εργαζομένων

- ✓ Αριθμός Προσλήψεων – Απολύσεων
- ✓ Ευκαιρίες Απασχόλησης

#### 7.4.5 Παροχές της επιχείρησης προς τους εργαζομένους

- ✓ **Εκπαίδευση εργαζομένων**  
(0:καθόλου αναφορά, 5:απλή εστίαση στην εκπαίδευση εργαζομένων, 10: καλή ή πλήρη αποκάλυψη στοιχείων στο συγκεκριμένο ζήτημα όπως ώρες εκπαίδευσης/έτος ή ποσό που δαπανήθηκε ή αντικείμενο εκπαίδευσης)
- ✓ Υγιεινή / Πρόνοια Εργαζομένων (εμβολιασμός κατά του Κορονοϊού)
- ✓ Θέματα Ασφαλείας κατά την εργασία

#### Βαθμολογία μεταβλητών

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

5: Ενώ γίνεται αναφορά δεν επαρκεί σε ποσότητα ή ακόμα και δεν είναι εύκολα προσβάσιμη στην εταιρική ιστοσελίδα σε σύγκριση με άλλες του κλάδου.

10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης στοιχείων στο συγκεκριμένο ζήτημα.

Εικόνα 8.4: Τρόπος Ανάλυσης της Δημοσίευσης Θεμάτων Ανθρώπινου Δυναμικού

Οι μεταβλητές της 4<sup>ης</sup> κατηγορίας μεταβλητών όπως ορίσθηκαν στο μεθοδολογικό πλαίσιο, για λόγους ευκολίας παρουσίασης των συμπερασμάτων τμηματοποιήθηκαν σε έξι ΥΠΟ-περιοχές. Αυτές περιγράφονται σχηματικά στο διάγραμμα της προηγούμενης σελίδας.

		Δημοσίευση Θεμάτων Ανθρώπινου Δυναμικού			Total
		0-40%	40-65%	65-100%	
Δείκτης ΕΚΕ	0-40%	18	0	0	18
	40-65%	20	23	2	45
	65-100%	4	20	5	29
Total		<b>42</b>	<b>43</b>	7	92

Πίνακας 8.4: Σύγκριση Επιπέδου Δημοσίευσης Θεμάτων Ανθρώπινου Δυναμικού με συνολικό δείκτη ΕΚΕ

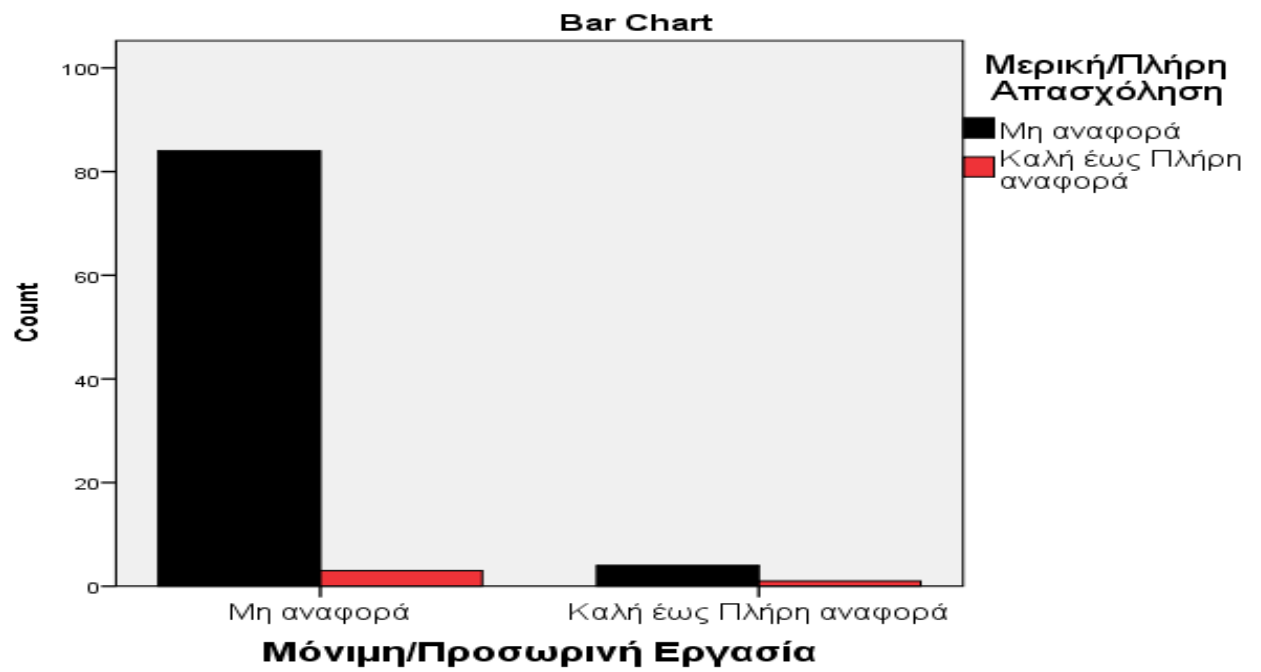
Παρατηρείται ότι το 92% (85 εταιρίες) επιλέγουν να δημοσιοποιούν από καθόλου έως και ασθενείς πληροφορίες σχετικές με τη κατηγορία αυτή.

#### 8.4.1 Ζητήματα εργασιακού Καθεστώτος

Όπως φαίνεται στα παρακάτω υπάρχει τεράστια απόκλιση, με τις περισσότερες να μην δημοσιοποιούν αυτά τα θέματα. Ο λόγος που εξετάστηκε αυτός ο συνδυασμός των μεταβλητών ήταν για να διερευνηθεί τελικά κατά πόσο επι της ουσίας οι εταιρίες έχουν τη διάθεση να αποκαλύψουν στοιχεία που αντικατοπτρίζουν το εργασιακό status των εργαζομένων τους. Παρόλο σπάνιο σε σύγκριση με το υπόλοιπο σύνολο, εντούτοις οι εταιρίες που αποκάλυψαν σχετικές πληροφορίες έκαναν και σύγκριση με προηγούμενη χρονική περίοδο για να δείξουν την πρόοδο τους αλλά και την επίδραση της επέλασης της παγκόσμιας επιδημιολογικής κρίσης.

		Μερική/Πλήρη Απασχόληση		Total
		Μη αναφορά	Καλή έως Πλήρη αναφορά	
Μόνιμη/Προσωρινή Εργασία	Μη αναφορά	84	3	87
	<b>Καλή έως Πλήρη αναφορά</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>5</b>
Total		88	4	92

Πίνακας 8.4.1: Δημοσιοποίηση πλήρους/μερικής απασχόλησης με μόνιμη/προσωρινή



### 8.4.2 Δημογραφικά στοιχεία προσωπικού

	Ηλικία	Μόρφωση	Πλήθος/ποσοστό γυναικών και μειονοτήτων που εργάζονται
Μη αναφορά	80,4%	82,6%	37%
Ασθενής αναφορά	1,1%	10,9%	4,3%
Καλή έως άριστη αναφορά	<b>18,5%</b>	<b>6,5%</b>	<b>58,7%</b>
σύνολο	100%	100%	100%

Πίνακας 8.4.2: Δημοσίευση Δημογραφικών Στοιχείων εργαζομένων

Οι εταιρίες επιλέγουν να δημοσιοποιούν περισσότερο την κατανομή προσωπικού ως προς το φύλο ή το μερίδιο μειονοτικών ομάδων για να δείξουν ότι δεν κάνουν φυλετικές ή σεξιστικές διακρίσεις. Θα ήταν χρήσιμο να γνωρίζουν τα ενδιαφερόμενα μέρη που είτε θα αναζητήσουν εργασία είτε θα συναλλαχθούν με οποιονδήποτε τρόπο με την εταιρία, το μορφωτικό υπόβαθρο αλλά και την ηλικιακή κλίμακα στην επιχείρηση. Όμως, βλέπουμε ότι λιγοστές αποκαλύπτουν στοιχεία για τη μόρφωση των εργαζομένων τους, ενώ το 18,5% επιλέγει να δημοσιεύει ηλικιακές πληροφορίες προσωπικού.

### 8.4.3 Κίνδυνοι Ναυτιλιακού Κλάδου

	Κράτηση σε Λιμάνια	Πειρατεία	Ατυχήματα και Θάνατοι κατά τη διάρκεια εργασίας
Μη αναφορά	71,7%	79,3%	35,9%
Ασθενής αναφορά	1,1%	4,3%	2,2%
Καλή έως άριστη αναφορά	<b>27,2%</b>	<b>16,3%</b>	<b>62%</b>
σύνολο	100%	100%	100%

Πίνακας 8.4.3: Δημοσίευση Κινδύνων Ναυτιλιακού Κλάδου

Η κράτηση ορίζεται ως η παρέμβαση από το κράτος του λιμένα, που λαμβάνεται στην περίπτωση όπου ένα πλοίο ή μέλος του πληρώματος δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις ισχύουσες συμβάσεις με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος βλάβης, ατυχήματος απειλής στο θαλάσσιο

περιβάλλον. Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε ότι ενώ οι περισσότερες εταιρίες δημοσιεύουν ατυχήματα/θανάτους κατά την εργασία, σε θέματα πειρατείας ή κράτησης σε λιμάνια παραμένουν λιγότερο επεξηγηματικές με ποσοστά 16,3 και 27,2% αντίστοιχα. Αναφορικά με την κράτηση στα λιμάνια σύμφωνα με την έρευνα των Drobetz et.al (2014) παρατηρήθηκε ότι οι επιχειρήσεις με σημαίες ευκολίας, σταθερά δεν αναφέρουν τον αριθμό των λιμενικών κρατήσεων, κάτι το οποίο θα ήταν χρήσιμο για μετόχους και διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη. Να σημειωθεί ότι ο κρατικός λιμένας έχει τον ρόλο του 'ρυθμιστή' σε περίπτωση που είτε η εταιρία ως οντότητα, είτε η σημαία στην οποία καταγράφεται δεν καταφέρει να ρυθμίσει με ορθό τρόπο ζητήματα ΕΚΕ.

#### 8.4.4 Κυκλικότητα Εργαζομένων

		Προσλήψεις Απολύσεις			Total
		Μη αναφορά	Μέτρια αναφορά	Καλή έως Πλήρη αναφορά	
Ευκαιρίες_Απασχόλησης	Μη αναφορά	41	1	0	42
	Μέτρια αναφορά	10	0	1	11
	Καλή έως Πλήρη αναφορά	31	1	7	39
Total		82	2	8	92

Πίνακας 8.4.4: Δημοσίευση Προσλήψεων/Απολύσεων και Ευκαιρίες Απασχόλησης

Από τις 92 εταιρίες οι 39 δίνουν πληροφόρηση αναλυτική με τρέχουσες ευκαιρίες απασχόλησης, με δυνατότητα επικοινωνίας με αρμόδια πρόσωπα και αναλυτική περιγραφή απαιτούμενων προσόντων και θέσης. Εξ αυτών μόνο οι 7 δηλαδή το 7,6% του συνόλου των εταιριών ανακοινώνουν τελικά προσλήψεις και απολύσεις κατά το 2020 ή και πρόοδο του συγκεκριμένου παράγοντα σε σχέση με προηγούμενα έτη.

#### 8.4.5 Παροχές επιχείρησης προς τους εργαζομένους

Αναφορικά με την υγεία, εκπαίδευση και ασφάλεια του προσωπικού στη θάλασσα αξίζει να παρατεθούν οι ισχύουσες διατάξεις που τις διέπουν.

- Διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 1914). Απαιτεί από τα κράτη σημαίας να διασφαλίζουν ότι τα πλοία τους συμμορφώνονται με τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας όσον αφορά: την κατασκευή, τη λειτουργία, τον εξοπλισμό.
- Η διεθνής σύμβαση προτύπων εκπαίδευσης, πιστοποίησης, κατάρτισης και φύλαξης των ναυτικών (STCW 1978).
- Σύμβαση ναυτικής εργασίας (MLC).
- Εξουσιοδότηση της Οργάνωσης Εργασίας (ILO).
- Η σύμβαση ναυτικής εργασίας, 2006 (MLC) η οποία καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς που εργάζονται σε ένα πλοίο: ώρες εργασίας, ελάχιστη ηλικία εργασίας, κοινωνική ασφάλιση και συνθήκες απασχόλησης/ανάπαυσης.
- Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM Code)

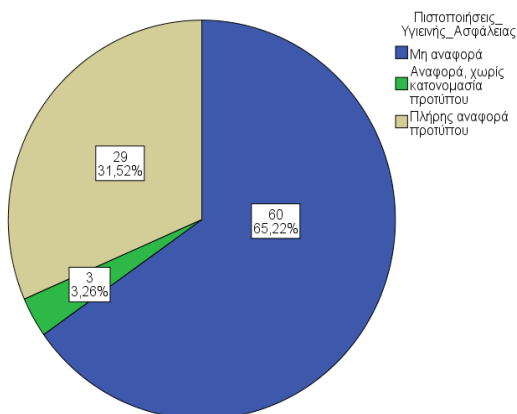
	Εκπαίδευση Εργαζομένων	Υγιεινή / Πρόνοια Εργαζομένων (εμβολιασμός κατά του Κορονοϊού)	Ασφάλεια στην εργασία
Μη αναφορά	23,9%	22,8%	<b>15,4%</b>
Ασθενής αναφορά	7,6%	9,8%	5,4%
Καλή έως άριστη αναφορά	<b>68,5%</b>	<b>67,4%</b>	<b>79,3%</b>
σύνολο	100%	100%	100%

Πίνακας 8.4.5: Δημοσίευση Παροχών της εταιρίας προς τους εργαζομένους

Ενώ υπάρχουν κανονισμοί και πλαίσια τα οποία καθορίζονται από τον IMO κατά πλειοψηφία και οι εταιρίες ακολουθούν αυτούς τους κανονισμούς, τελικά αναφορικά με την εκπαίδευση ή την υγιεινή και πρόνοια των εργαζομένων, παρόλο που η πλειοψηφία δημοσιεύει πληροφορίες, ωστόσο δεν υπάρχει ισχυρό ποσοστό. Αντίθετα σε θέματα ασφάλειας κατά την εργασία 79,3% δημοσιοποιούν τι μέτρα λαμβάνουν, τι συνθήκες και τι πλαίσια ακολουθούν για να έχουν τα βέλτιστα αποτελέσματα. Ενώ μόνο το 15,4% αγνοεί να εξωτερικεύσει τέτοιες πληροφορίες.

#### 8.4.6 Πιστοποίηση υγιεινής και ασφάλειας στην εργασία

Τα πρότυπα που αναφέρθηκαν κατά τη διερεύνηση των εταιριών ήταν τα ακόλουθα: ISO 45001:2015, OHSAS 18001:2007 , OHSAS 45001, Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS). Όπως φαίνεται στο γράφημα παρακάτω, δυστυχώς το 65.22% δεν αναφέρει τη πιστοποίηση ή εάν τελικά έχει σχετική με ασφάλεια και υγεία στην εργασία.



Πίνακας 8.4.5: Δημοσίευση ύπαρξης Πιστοποίησης Υγείας και Ασφάλειας κατά την εργασία

#### Βαθμολογία μεταβλητής

0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

5: Ενώ γίνεται αναφορά ότι υπάρχει πιστοποίηση *δεν κατονομάζεται το συγκεκριμένο πρότυπο που έχει πάρει πιστοποίηση.*

10: Ύπαρξη καλής ή πλήρους αποκάλυψης στοιχείων αφού αποσαφηνίζεται σύμφωνα με *ποιο πρότυπο έχει ληφθεί η πιστοποίηση ή έχει γίνει πλήρη αποκάλυψη του πιστοποιητικού στην ιστοσελίδα ή σε κάποια σχετική αναφορά.*

## 8.5 Προσβασιμότητα σε Πληροφορίες από Ενδιαφερόμενα Μέρη

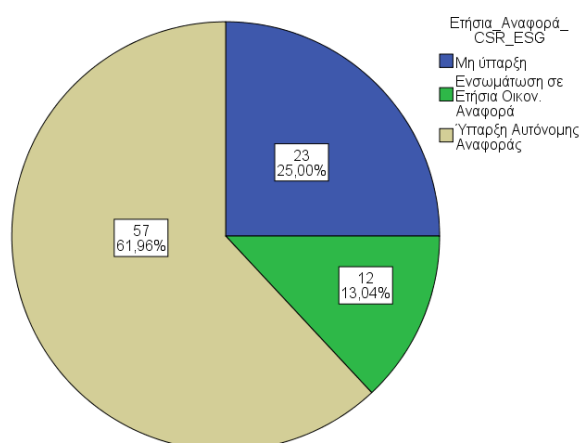
		Προσβασιμότητα σε Πληροφορίες από Ενδιαφερόμενα Μέρη			Total
		0-40%	40-65%	65-100%	
Δείκτης ΕΚΕ	0-40%	9	8	1	18
	40-65%	6	28	11	45
	65-100%	0	14	15	29
Total		15	50	27	92

Πίνακας 8.5: Προσβασιμότητα σε πληροφορίες έναντι Δείκτη Δημοσίευσης ΕΚΕ

Οι 50 από τις 92 εταιρίες έχουν ασθενή έως μέτρια επίδοση στη κατηγορία αυτή, εκ των οποίων μεγάλη συγκέντρωση έχουν αυτές που ασθενή επίδοση και στον συνολικό δείκτη ΕΚΕ.

### 8.5.1 Ετήσια Αναφορά CSR / ESG

Σχεδόν το 62% των εταιριών επιλέγουν την πλήρη δημοσιοποίηση στρατηγικής ΕΚΕ με αυτόνομη αναφορά ενώ το 25% των εταιριών δεν αναφέρει καθόλου αυτό το ζήτημα. Μόνο το 13,04% είτε επιλέγει να παρουσιάσει τις δράσεις ΕΚΕ μέσω παραρτήματος στην ετήσια οικονομική αναφορά είτε σε τμήμα της εταιρικής ιστοσελίδας.



Γράφημα 8.5.1: Δημοσίευση θεμάτων ΕΚΕ μέσω ετήσιας αναφοράς CSR/ESG



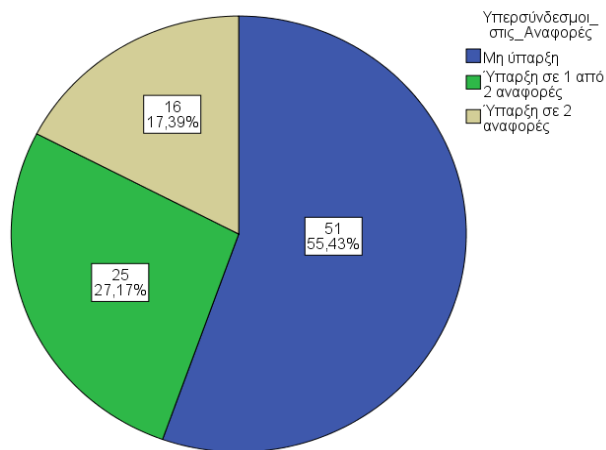
0: Δεν υπάρχει καθόλου αναφορά της συγκεκριμένης κατηγορίας

5: Ενώ γίνεται δημοσιοποίηση ετήσιας αναφοράς Περιβαλλοντικής Κοινωνικής Ευθύνης εντούτοις *δεν είναι σε αυτόνομη αναφορά αλλά σε παράρτημα της ετήσιας αναφοράς οικονομικών στοιχείων.*

10: Γίνεται δημοσιοποίηση ετήσιας αναφοράς Περιβαλλοντικής Κοινωνικής Ευθύνης σε αυτόνομη Ετήσια αναφορά είτε με τον τίτλο βιωσιμότητας είτε Περιβαλλοντικής Κοινωνικής Ευθύνης είτε Περιβαλλοντικής Κοινωνικής Διακυβέρνησης Αναφορά.

### 8.5.2 Υπερσύνδεσμοι στις αναφορές

Ενώ είναι ιδιαίτερα εύχρηστο σε μία αναφορά είτε οικονομική είτε ποιοτική να υπάρχει ευκολία μετακίνησης από το ένα τμήμα στο άλλο, παρόλα αυτά οι εταιρίες επιλέγουν είτε να μην βάλουν καθόλου υπερσυνδέσμους σε αυτές (55,43%) , είτε να βάζουν σε μία από τις δύο αναφορές (ΕΚΕ ή οικονομικών στοιχείων) κατά 27,17%. Μόνο το 17,39% επιλέγει να χρησιμοποιεί υπερσυνδέσμους σε όλες τις αναφορές του.



Γράφημα 8.5.2: Χρήση Υπερσυνδέσμων

### Βαθμολογία μεταβλητής

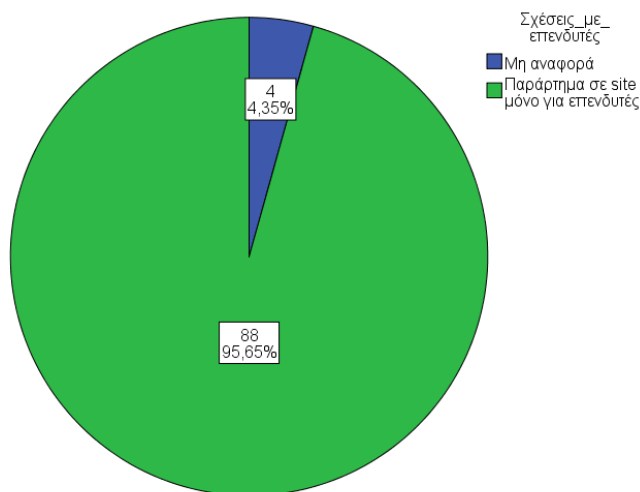
0: Δεν υπάρχει καθόλου χρήση υπερσυνδέσμων στις ετήσιες αναφορές.

5: Υπάρχει μερική χρήση υπερσυνδέσμων αφού παρατηρείτε σε μία από τις δύο αναφορές είτε στην αναφορά βιώσιμης ανάπτυξης είτε στην οικονομικών στοιχείων.

10: Πλήρης και καθολική χρήση υπερσυνδέσμων.

### 8.5.3 Σχέσεις με Επενδυτές

Σύμφωνα με το γράφημα η απόλυτη πλειοψηφία των εταιριών δίνει τη δυνατότητα στον εκάστοτε επενδυτή ή εξωτερικό αναλυτή να κατευθυνθεί σε ένα τμήμα του εταιρικού ιστοτόπου, προκειμένου να αντλήσει οποιαδήποτε πληροφορία σχετική με αυτόν. Ενώ υπάρχουν 4 εξ αυτών οι οποίες δεν μπαίνουν σε αυτή την διαδικασία. Αποτελεί μικρό μεν ποσοστό αλλά όχι αμεληταίο δε, διότι βλέπουμε μία συμπεριφορά αντίθετη με την αναμενόμενη λόγω του ότι εξετάστηκαν εισηγμένες εταιρίες που προσπαθούν να αντλήσουν κεφάλαια μέσω εξωτερικών επενδυτών.



Γράφημα 8.5.3: Παράρτημα αποκλειστικά μόνο για Σχέσεις με Επενδυτές

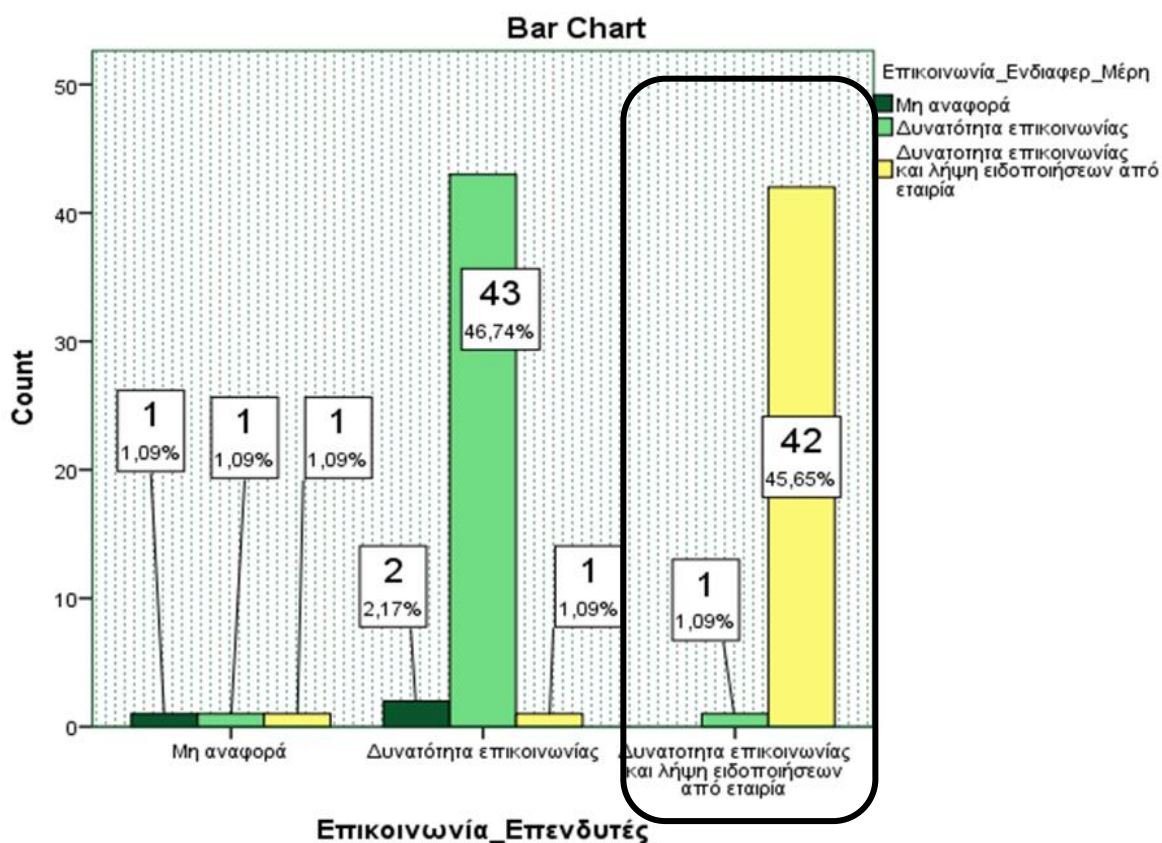
### Βαθμολογία μεταβλητής

0: Δεν υπάρχει παράρτημα στην εταιρική ιστοσελίδα για τους επενδυτές.

10: Υπάρχει παράρτημα στην εταιρική ιστοσελίδα για τους επενδυτές.

### 8.5.4 Επικοινωνία με Επενδυτές και Επικοινωνία Ενδιαφερόμενων Μερών

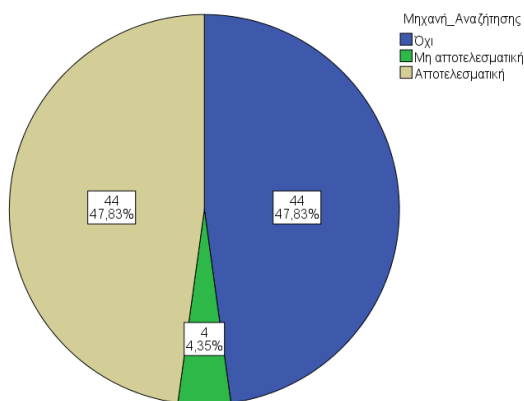
Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται ότι τρεις εταιρίες ενώ δεν έχουν επιλογή επικοινωνίας με τους επενδυτές αποκλειστικά, δύο από αυτές παρέχουν την δυνατότητα επικοινωνίας με ενδιαφερόμενα μέρη μέσω προσβασιμότητας μόνο με τηλεφωνική επικοινωνία και αποστολή μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή Πλήρους Προσβασιμότητας με τηλεφωνική επικοινωνία, αποστολή μηνύματος ηλεκτρονικού ταχυδρομείου αλλά και δυνατότητα λήψεις ειδοποιήσεων ή feedback από την εταιρία για θέματα που ενδιαφέρουν τον εκάστοτε ενδιαφερόμενο. Από τις 92 οι 43 εταιρίες παρέχουν πλήρη επικοινωνία με επενδυτές εκ των οποίων οι 42 δίνουν πλήρη δυνατότητα άμεσης επικοινωνίας και με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.



Γράφημα 8.5.4: Δυνατότητα επικοινωνίας με επενδυτές και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη

### 8.5.5 Εσωτερική Μηχανή Αναζήτησης

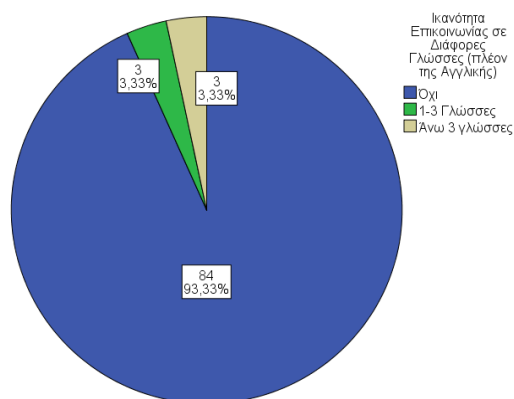
Στο γράφημα παρατηρούμε τα εξής: 47,83% Μη ύπαρξη εσωτερικής μηχανής αναζήτησης, 4,35% ύπαρξη εσωτερικής αναζήτησης αλλά όχι απόλυτα αποτελεσματική στη χρήση αφού κατά τη διενέργεια μίας αναζήτησης δεν εμφανίζει με ευκολία όλα τα στοιχεία. Τέλος, 47,83% ύπαρξη εσωτερικής αναζήτησης η οποία είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική στην χρήση.



Γράφημα 8.5.5: Ύπαρξη Εσωτερικής Μηχανής Αναζήτησης στην εταιρική σελίδα

### 8.5.6 Ικανότητα Επικοινωνίας σε Διάφορες Γλώσσες (πλέον της Αγγλικής)

Το παρόν γράφημα δείχνει ότι 84 εκ των εταιριών δεν κάνουν καθόλου αναφορά για δυνατότητα επικοινωνίας σε εναλλακτική γλώσσα πλην των αγγλικών. Οι 3 από τις συνολικές έχουν δυνατότητα επικοινωνίας σε μία έως τρεις γλώσσες ενώ άλλες 3 δίνουν δυνατότητα επικοινωνίας από τρεις γλώσσες και άνω.



Γράφημα 8.5.6: Δυνατότητα επικοινωνίας σε εναλλακτική γλώσσα από την αγγλική

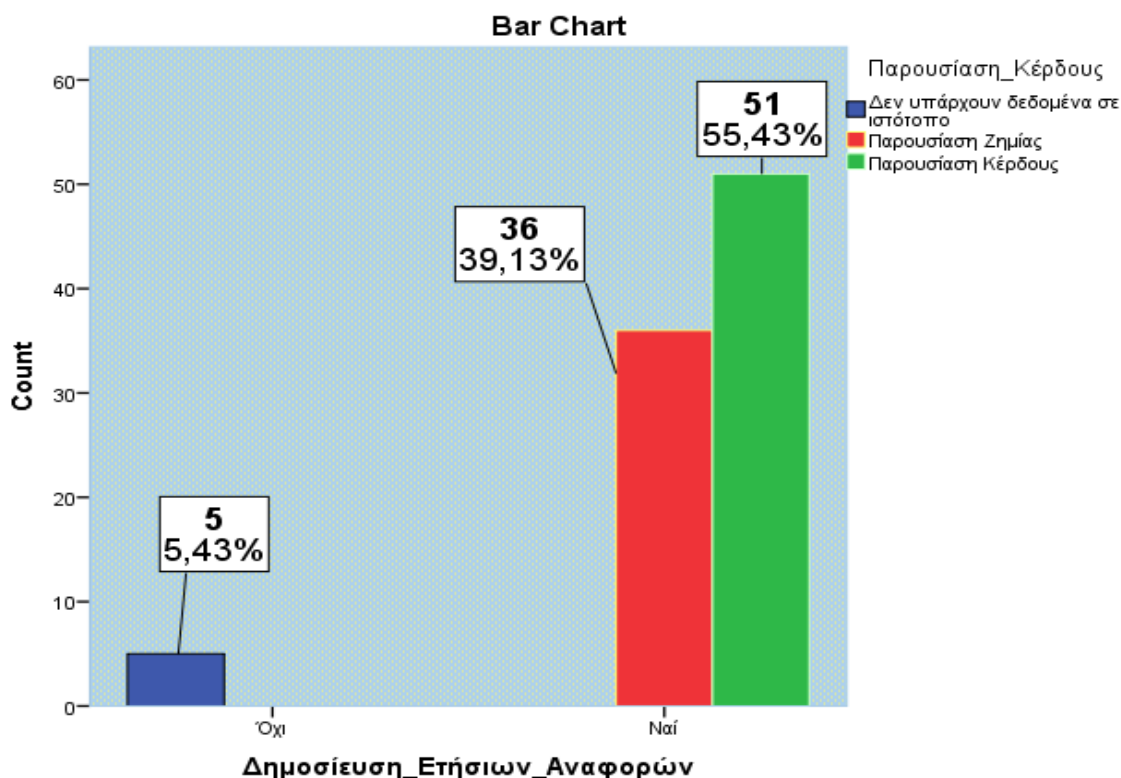
## 8.6 Δημοσίευση Οικονομικών Στοιχείων

Ο πίνακας που μας συνοψίζει την απόδοση του συνολικού δείκτη ΕΚΕ σε σχέση με την 6<sup>η</sup> Κατηγορία που αφορά τη Δημοσίευση Οικονομικών Στοιχείων, μας δείχνει ότι ανεξαρτήτου της επίδοσης οι εταιρίες επιλέγουν να αποκαλύπτουν πλήρως τα οικονομικά τους στοιχεία.

		Δημοσίευση Οικονομικών Στοιχείων			Total
		0-40%	40-65%	65-100%	
Δείκτης ΕΚΕ	0-40%	0	3	15	18
	40-65%	1	4	40	45
	65-100%	0	3	26	29
Total		1	10	81	92

Πίνακας 8.6: Επίπεδο Δημοσίευσης Συγκεντρωτικών ετήσιων Οικονομικών Στοιχείων με Δείκτη Δημοσιοποίησης ΕΚΕ

### 8.6.1 Δημοσίευση Ετήσιων Αναφορών και Παρουσίαση Κέρδους

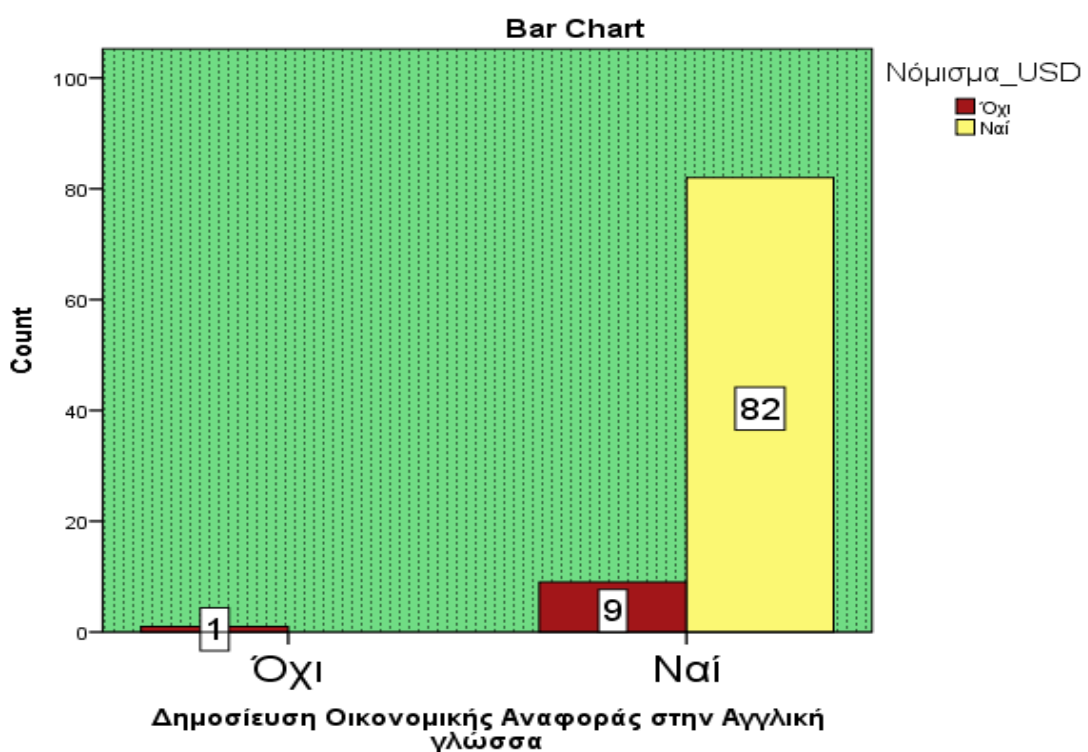


Γράφημα 8.6.1: Δημοσίευση Ετήσιων Οικονομικών Αναφορών με Παρουσίαση Κέρδους/Ζημίας

Παρατηρώντας το ιστόγραμμα παραπάνω βλέπουμε ότι υπάρχουν 5 εταιρίες οι οποίες δεν ανακοίνωσαν συγκεντρωτικά οικονομικά στοιχεία για όλο το έτος 2020 (η έρευνα για την

συλλογή των στοιχείων πραγματοποιήθηκε μέχρι 20/12/21). Για να αποφευχθεί οποιαδήποτε παρανόηση αυτό δεν σημαίνει ότι όλες αυτές οι εταιρίες δεν ανακοίνωναν καθόλου οικονομικά στοιχεία διότι κάποιες από αυτές προέβαιναν σε δημοσιοποίηση τετράμηνων. Περνώντας λοιπόν προς αυτές που δημοσιοποίησαν ετήσια οικονομική αναφορά οι 36 παρουσίασαν ζημία ενώ οι υπόλοιπες 51 κέρδη.

### 8.6.2 Δημοσίευση Οικονομικής Αναφοράς στην Αγγλική Γλώσσα και Νόμισμα (USD)



Γράφημα 8.6.2: Γλώσσα και νόμισμα δημοσίευσης Ετήσιας Οικονομικής Κατάστασης

Όλες οι εταιρίες δημοσίευσαν τις οικονομικές αναφορές τους στην αγγλική γλώσσα, πλην της Wilson SA, εισηγμένη στο χρηματιστήριο Euronext και LSE που ήταν στα νορβηγικά και τα ποσά σε NOK. Από τις εταιρίες που δημοσίευσαν τις οικονομικές τους καταστάσεις στα αγγλικά, μόλις οι 9 εξέφραζαν τα οικονομικά τους μεγέθη σε νόμισμα πλην δολαρίου (όπως GBP, SEK, HK\$, ISK, €) και οι οποίες είναι στο σύνολό τους εισηγμένες στο LSE. Σε αυτό το σημείο είναι σωστό να διευκρινιστεί ότι για αυτές τις 10 (1+9) εταιρίες που έγινε η δημοσιοποίηση σε νόμισμα εκτός του δολαρίου έγινε μετατροπή των ποσών σε USD, με βάση την ισοτιμία της ημερομηνίας σύνταξης των οικονομικών καταστάσεων και διασταύρωση από τα δεδομένα του [yahoo finance](#)

προκειμένου να διεξαχθεί η μελέτη μετέπειτα και να διερευνηθούν οι σχέσεις μεταξύ των μεγεθών.

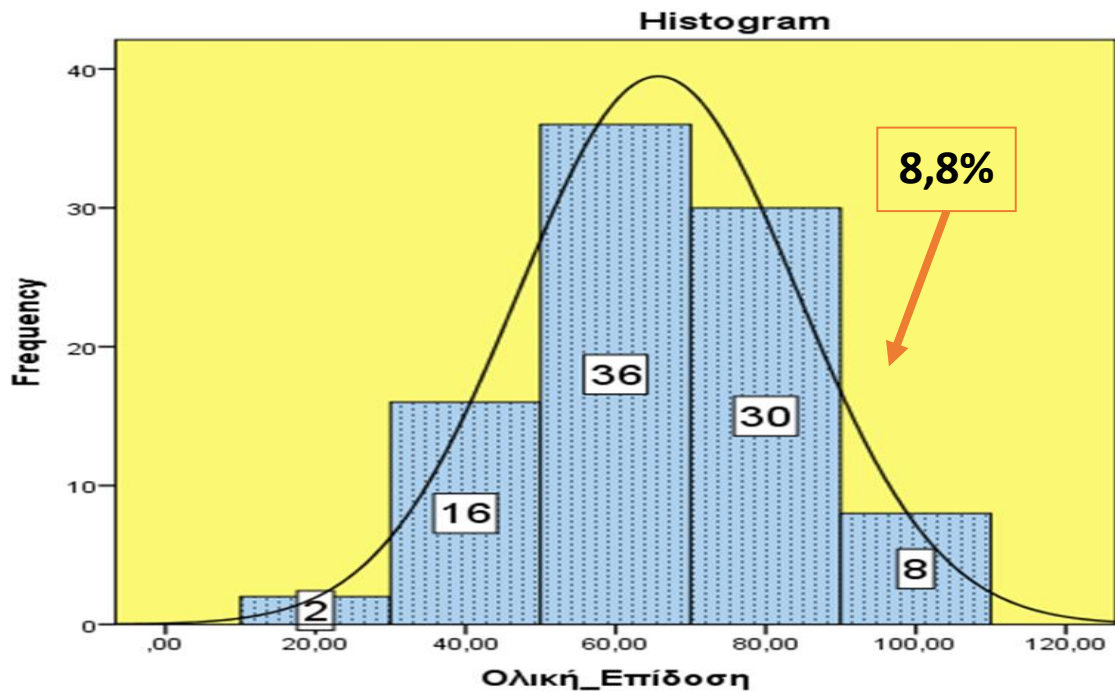
## 8.7 Συνολικός Δείκτης Δημοσίευσης Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης

	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6	
	Επιχειρησιακή ή Ηθική και Κοινωνική Πολιτική	Δημοσίευση Περιβαλλοντικών Θεμάτων	Δημοσίευση Θεμάτων Κοινωνικής	Δημοσίευση Θεμάτων Ανθρωπίνου Δυναμικού	Προσβασιμότητα σε Πληροφορίες από Ενδιαφερόμενα Μέρη	Δημοσίευση Οικονομικών Στοιχείων	<b>Δείκτης ΕΚΕ</b>
<b>Mean</b>	<b>63,6630</b>	<b>54,6522</b>	<b>35,1848</b>	<b>37,8261</b>	<b>56,4239</b>	<b>88,7174</b>	<b>56,1087</b>
Median	65,0000	63,0000	18,5000	43,0000	57,0000	87,0000	57,0000
<b>Std. Deviation</b>	19,42428	29,62974	40,17515	22,22888	16,64116	15,41465	17,42201
Minimum	5,00	,00	,00	,00	21,00	25,00	17,00
Maximum	95,00	100,00	100,00	86,00	100,00	100,00	88,00

Πίνακας 8.7: Στοιχεία Βαθμολογίας ανά κατηγορία και Συνολικός δείκτης δημοσίευσης ΕΚΕ

Ο πίνακας 8.7 είναι επεξηγηματικός του συνολικού δείκτη ΕΚΕ. Η μέση τιμή είναι 56,10% η τυπική απόκλιση είναι 17,42% αφού υπάρχει μεγάλη απόκλιση από τις μέσες τιμές. Οι κατηγορίες που η μέση βαθμολογία τους είναι κάτω από τον μέσο δείκτη είναι η 3, 4 και 2 κατά σειρά με βάση την χαμηλότερη βαθμολογία. Ενώ οι κατηγορίες που κατά μέσο όρο είναι πιο επεξηγηματικές στις εταιρικές ιστοσελίδες σε σύγκριση με τον συνολικό Δείκτη ΕΚΕ είναι η 6, 1, 5 κατά σειρά με βάση την μεγαλύτερη μέση βαθμολογία.

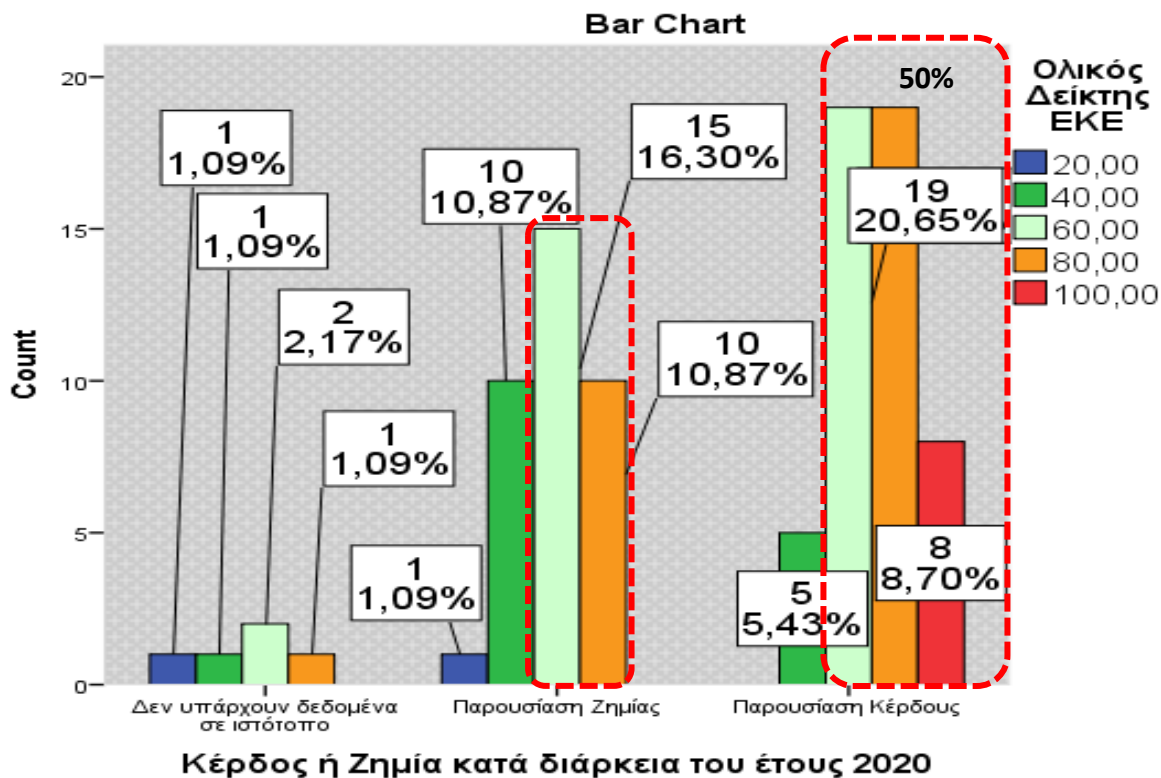




Γράφημα 8.7α: Ταξινόμηση Συνολικού Δείκτη Δημοσίευσης σε ομάδες ανα 20%

Ο ολικός δείκτης της ναυτιλιακής βιομηχανίας για λόγους ευκολίας παρουσίασης διαχωρίστηκε στις εξής κατηγορίες: 0-20%, 20-40%, 40-60%, 60-80%, 80-100%. Παρατηρείται ότι ακολουθεί κανονική κατανομή με τις περισσότερες τιμές (36) να βρίσκονται στο διάστημα 40-60% ενώ στο διάστημα 60-80% βρίσκονται 30. Υπάρχουν 18 εταιρίες που παρουσιάζουν <<κακό δείκτη>> μεταξύ 0-40% ενώ αυτές που είναι άριστες αποτελούν μόνο το 8,8%.



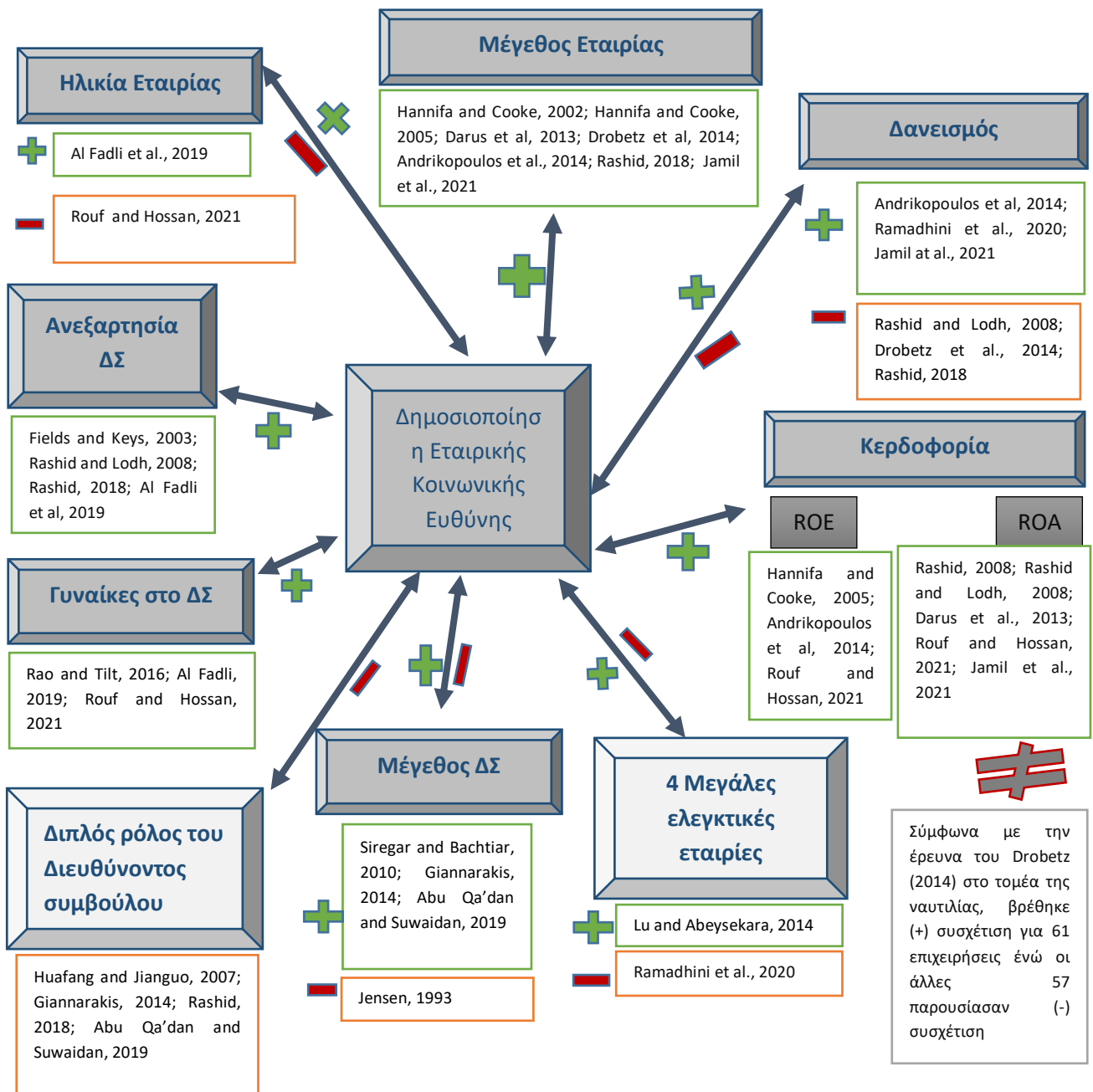


*Γράφημα 8.7β: Ολικός δείκτης ΕΚΕ με παρουσίαση ζημίας/κέρδους*

Στο παραπάνω διάγραμμα φαίνεται οι πλειοψηφία των εταιριών (περίπου 50%) που παρουσίασαν κέρδος να έχουν απόδοση στον τελικό δείκτη άνω του 40%, ενώ αυτές που παρουσίασαν ζημία είχαν απόδοση του δείκτη ΕΚΕ μεταξύ 0-80%. Δεν υπάρχει εταιρία που να παρουσίασε ζημία και να έχει άριστο δείκτη. Επιπλέον υπάρχει μία συγκέντρωση εταιριών με σχετικά καλή έως άριστη επίδοση στον συνολικό δείκτη και παρουσιάζουν κέρδος  $(19+19+8)/92=50\%$  ενώ οι αντίστοιχες που δεν παρουσίασαν ήταν  $(15+10)/92=27\%$ . Σε μετέπειτα επίπεδο εξετάζεται η αποδοτικότητα των επιχειρήσεων εάν υπάρχει γραμμική σχέση για συμπεράσματα πέρα της ποσοτικής ανάλυσης.

## 9. Ανάλυση Δεδομένων

Στο τρίτο μέρος της παρούσας εργασίας επιλέχθηκαν οι παρακάτω μεταβλητές οι οποίες σύμφωνα με την προηγούμενη βιβλιογραφία έχουν στατιστικά σημαντική επίδραση στον βαθμό δημοσιοποίησης ΕΚΕ. Ακολουθεί ένα συνοπτικό διάγραμμα με τις κυριότερες έρευνες και έπειτα η αναλυτική περιγραφή του, συμπεριλαμβανομένων και άλλων ερευνών.



Εικόνα 9: Βιβλιογραφική Επισκόπηση σχετικά με τις μεταβλητές που επηρεάζουν τον Δείκτη δημοσίευσης ΕΚΕ

Οι μεταβλητές διαχωρίστηκαν σε ποσοτικές και δίτιμες παίρνοντας είτε την τιμή 1, είτε την τιμή 0.

❖ **Ποσοτικές Μεταβλητές**

1) Ηλικία Εταιρίας : Έτη λειτουργίας σε ακέραιο αριθμό.

Η ηλικία τη εταιρίας σε σχέση με τον δείκτη ΕΚΕ είναι αμφιλεγόμενη διότι σύμφωνα με την έρευνα των Al Fadli et al. (2019) παρατηρήθηκε ότι επιδρά θετικά στον δείκτη ΕΚΕ. Όμως σύμφωνα με την έρευνα των Rouf and Hossan (2021), βγήκε το συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει θετική αλλά αρνητική επίδραση. Τέλος υπάρχουν έρευνες που έχουν καταλήξει ότι ο παράγοντας της ηλικίας δεν οδηγεί σε κάποιο αποτέλεσμα (Rashid and Lodh, 2008; Rashid, 2018). Γι αυτό τον λόγο οδηγούμαστε στην υπόθεση:

*H<sub>1</sub>: Η ηλικία της εταιρίας επιδρά στον δείκτη ΕΚΕ*

2) Μέγεθος Εταιρίας (mil \$):Υπάρχει μεγάλος αριθμός ερευνών που διαφοροποιούν την έννοια του μεγέθους της εταιρίας στις εξής κατηγορίες: αριθμός των εργαζομένων ή κύκλο εργασιών (Tagesson et al., 2009) και σύνολο ενεργητικού. Η παρούσα εργασία ως μέγεθος εταιρίας όρισε τα συνολικά περιουσιακά στοιχεία της εκάστοτε επιχείρησης.

Σύμφωνα με την έρευνα των Drobetz et al. (2014) όπου βασίστηκαν στον ναυτιλιακό κλάδο κατέληξαν ότι το μέγεθος της εταιρίας επιδρά θετικά στην δημοσίευση θεμάτων ΕΚΕ. Αυτό το συμπέρασμα ήταν σε συμφωνία με πολλές άλλες έρευνες (Hannifa and Cooke, 2002; Hannifa and Cooke, 2005; Mohd Ghazali, 2007; Reverte, 2009; Gamerschlag et al., 2010; Darus et al., 2013; Andrikopoulos et al., 2014; Rashid, 2018; Jamil et al., 2021). Αυτό αιτιολογείται διότι οι μεγάλες εταιρίες διαθέτουν περισσότερους πόρους για να προετοιμάσουν τις αναφορές τους οπότε και το κόστος πέφτει δημιουργώντας οικονομίες κλίμακας (Jennifer and Taylor, 2007). Άρα ακολουθεί η παρακάτω υπόθεση:

*H<sub>2</sub>. Το μέγεθος της εταιρείας σχετίζεται θετικά με την δημοσιοποίηση ΕΚΕ.*

3) Ξένα προς Ίδια Κεφάλαια: «Μας δείχνει την διάρθρωση των πηγών χρηματοδότησης της επιχείρησης», «Μας δείχνει το μέρος των περιουσιακών στοιχείων το οποίο χρηματοδοτείται από τους πιστωτές, σε σχέση με αυτό που χρηματοδοτείται από τους Μετόχους» (Μπεκιάρης και Τζιόβας, 2017, σ. 520).

Έχει βρεθεί ότι το μερίδιο δανεισμού επιδρά αρνητικά στις γνωστοποιήσεις ΕΚΕ (Rashid και Lodh, 2008; Drobetz et al., 2014; Rashid, 2018). Η έρευνα των Drobetz et al. (2014), αφορούσε ναυτιλιακές εταιρίες σε χρηματιστήρια ανάλογα με της παρούσας εργασίας. Από την άλλη μεριά

δεν είναι λίγες οι έρευνες που υποστηρίζουν την θετική επίδραση που ασκεί η μόχλευση στην δημοσιοποίηση ΕΚΕ (Andrikopoulos et al., 2014; Ramadhini et al., 2020; Jamil et al., 2021). Επιπλέον υπάρχουν έρευνες όπου κατέληξαν μεν σε θετική συσχέτιση αλλά μη στατιστικά σημαντική (Hanniffa και Cooke, 2002; Hanniffa και Cooke, 2005; Rahman et al., 2011). Ένας λόγος για τον οποίο μπορεί να σχετίζεται θετικά η χρηματοοικονομική μόχλευση με την δημοσιοποίηση ΕΚΕ είναι ότι αυξάνει την δύναμη των δανειστών (Liu and Anbumozhi, 2009). Άρα μπορούμε να οδηγηθούμε στην παρακάτω υπόθεση:

*H<sub>3</sub>: Το μέγεθος δανεισμού της εταιρίας επιδρά θετικά στην δημοσιοποίηση ΕΚΕ.*

#### 4) Κερδοφορία

- Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων(ROA): «συγκρίνει τα καθαρά κέρδη μιας χρήσης με τα ίδια κεφάλαια που επένδυσαν οι μέτοχοι στην επιχείρηση. Μας δείχνει την αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων (μετοχικό και αποθεματικά)» (Μπεκιάρης και Τζιόβας, 2017, σ. 530).
- Αποδοτικότητα του Ενεργητικού (ROE): Ο λόγος των κερδών προ φόρων και τόκων προς τον μέσο όρο του ενεργητικού. «Γίνεται χρήση των κερδών προ φόρων και τόκων για να επιτευχθεί η συγκρισιμότητα της αποδοτικής διαχείρισης των περιουσιακών στοιχείων των επιχειρήσεων ανεξάρτητα από τον τρόπο χρηματοδότησης τους» (Μπεκιάρης και Τζιόβας, 2017, σ. 529).

Μία σημαντική παρατήρηση συγκρίνοντας αυτούς τους δείκτες σύμφωνα με τους Hagel et al. (2010) είναι ότι ο δείκτης αποδοτικότητας ενεργητικού είναι καλύτερος για τον έλεγχο της επίδρασης της εξωστρέφειας ζητημάτων ΕΚΕ (όπως αναφέρεται στους Drobetz et al., 2014). Αυτό διότι υπολογίζει αποκλειστικά τα περιουσιακά στοιχεία για την επιχειρηματική λειτουργία της επιχείρησης, διερευνώντας τον βαθμό που εταιρία είναι σε θέση να παράγει επαρκή απόδοση στα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία και όχι μόνο στα ίδια κεφάλαια (ROE).

Σύμφωνα με τον Khan (2010) αλλά και τους Hanniffa and Cooke (2005), η σχέση κερδοφορίας με αποκάλυψη ζητημάτων ΕΚΕ αποτελεί ένα μέσο για να φανερώσει η επιχείρηση τις πρακτικές της και να νομιμοποιήσει την ύπαρξή της και την λειτουργία της. Ως προς την αποδοτικότητα του ενεργητικού έχει παρατηρηθεί θετική συσχέτιση (Rashid and Lodh, 2008; Rashid, 2018; Darus et al, 2013; Rouf and Hossan, 2021; Jamil, 2021) αλλά και ως προς την αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων (Hanniffa and Cooke, 2005; Andrikopoulos et al, 2014; Rouf and Hossan, 2021). Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί η έρευνα των Drobetz et al. (2014) που πραγματοποιήθηκε στον ναυτιλιακό κλάδο όπου παρουσίασε θετική συσχέτιση της αποδοτικότητας του ενεργητικού, περίπου στο 50% των επιχειρήσεων, ενώ στις άλλες μισές αρνητική συσχέτιση. Δεν μπορεί να παραληφθεί το γεγονός ότι υποστηρίζεται ότι υπάρχει μη σημαντική σχέση κερδοφορίας – δημοσιοποίησης ΕΚΕ λόγω του ότι η δεύτερη κουβαλάει κόστος χωρίς να

επιφέρει τα αναμενόμενα οφέλη (Siregar and Bachtiar, 2010). Τέλος η έρευνα των Jennifer and Taylor (2007) διαπίστωσε ότι οι εταιρίες με λιγότερα κέρδη τελικά δημοσιοποιούν περισσότερες πληροφορίες για τις κοινωνικές δράσεις τους. Η υπόθεση που σχηματίστηκε είναι η ακόλουθη:

*H<sub>4</sub>: Υπάρχει συσχέτιση μεταξύ της κερδοφορίας και της έκτασης της δημοσιοποίησης της ΕΚΕ.*

5) Ανεξαρτησία Διοικητικού Συμβουλίου: Ο λόγος των ανεξάρτητων μελών σε σχέση με το σύνολο του Διοικητικού Συμβουλίου.

Έχει παρατηρηθεί θετική σχέση του ποσοστού ανεξαρτησίας ΔΣ και βαθμού δημοσιοποίησης ΕΚΕ (Rashid and Lodh, 2008; Rashid, 2018; Al Fadli et al., 2019). Χαρακτηριστικά οι Fields and Keys (2003) υποστήριξαν ότι τα εξωτερικά ανεξάρτητα μέλη ΔΣ λόγω ανώτερων προσόντων που έχουν προσθέτουν αξία στην επιχείρηση. Επακόλουθο αυτού είναι ότι προσθέτουν αξία στην κοινωνία. Βέβαια υπάρχουν και οι Rouf and Hossan (2021) όπου παρόλο που διερεύνησαν την σχέση αυτή των μεταβλητών, δεν κατέληξαν σε κάποιο στατιστικά σημαντικό αποτέλεσμα. Συνεπώς έχουμε:

*H<sub>5</sub>: Το ποσοστό ανεξάρτητων μελών ΔΣ επιδρά θετικά στην αποκάλυψη στοιχείων ΕΚΕ.*

6) Γυναίκες στο Διοικητικό Συμβούλιο: Ο λόγος των γυναικών σε σχέση με το σύνολο του Διοικητικού Συμβουλίου.

Οι γυναίκες τείνουν να έχουν διαφορετικές αξίες και χαρακτηριστικά σε σχέση με τους άνδρες κάτι το οποίο επηρεάζει θετικά τις επιδόσεις δημοσιοποίησης ΕΚΕ (Rao and Tilt, 2016) και το οποίο ταυτοποιήθηκε στην έρευνα των Fadli et al. (2019), όπου όπως λένε χαρακτηριστικά ακόμα και μία γυναίκα στο ΔΣ αυξάνει την ευαισθητοποίηση του στα ζητήματα ΕΚΕ προβαίνοντας και σε περισσότερες δημόσιες αναφορές. Έχει παρατηρηθεί ότι τα ΔΣ των μη κοινωνικά υπεύθυνων εταιριών υστερούν σε ποσοστό γυναικών συγκρινόμενες με τις κοινωνικά υπεύθυνες εταιρίες (Webb, 2004). Έχει βρεθεί στατιστικά σημαντική σχέση της εκπροσώπησης των γυναικών στο ΔΣ με την αναφορά ΕΚΕ στον τραπεζικό τομέα (Khan, 2010; Rouf and Hossan, 2021) αλλά και στο μη τραπεζικό (Muttanachai, 2021).

*H<sub>6</sub>. Η παρουσία των γυναικών στο διοικητικό συμβούλιο έχει θετική επίδραση στο βαθμό δημοσιοποίησης της ΕΚΕ.*

7) Μέγεθος Διοικητικού Συμβουλίου: Συνολικός αριθμός μελών Διοικητικού Συμβουλίου

Παρατηρώντας μία από τις παλαιότερες έρευνες φαίνεται ότι όσο αυξάνεται το ΔΣ, αυτό επιδρά αρνητικά στο δείκτη ΕΚΕ, λόγω έλλειψης συντονισμού σε επικοινωνιακό επίπεδο αλλά και σε επίπεδο καθορισμού στόχων (Jensen, 1993). Αντίθετα, αργότερα φάνηκε ότι η έκταση δημοσιοποίησης ΕΚΕ των εταιριών έχει θετική συσχέτιση με το μέγεθος του ΔΣ (Siregar and

Bachtiar, 2010; Giannarakis, 2014; Abu Qa'dan and Suwaidan, 2019). Το ίδιο συμπέρασμα βγήκε και για εταιρίες συνδεδεμένες με κυβερνητικούς φορείς (Μαλαισία) (Esa and Mohd Ghazali, 2012). Από την άλλη μεριά υπάρχουν και έρευνες που εξέτασαν τη σχέση των προαναφερόμενων μεταβλητών και τελικά δεν κατέληξαν σε κάποια στατιστικά σημαντική συσχέτιση (Cheng and Courtenay, 2006; Rouf and Hossan, 2021). Επομένως ακολουθεί η παρακάτω υπόθεση:

H<sub>7</sub>. Το μέγεθος ΔΣ επιδρά θετικά στην έκταση της δημοσιοποίησης της ΕΚΕ.

❖ Δίτιμες Μεταβλητές

8) Διττός ρόλος του διευθύνοντος συμβούλου: Εξετάστηκε εάν ο διευθύνων σύμβουλος είχε αναλάβει και τον ρόλο του προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου. Στη περίπτωση αυτή η μεταβλητή λάμβανε τον αριθμό 1 αλλιώς το 0.

Αρχικά έχει ερευνηθεί ότι δεν υπάρχει καμία σχέση μεταξύ του διττού ρόλου του CEO και της δημοσιοποίησης ΕΚΕ στις εταιρείες (Hannifa and Cooke, 2002; Said et al., 2009). Άλλη έρευνα κατέληξε ότι ο διπλός ρόλος του CEO δε σχετίζεται με την έκταση δημοσιοποίησης ΕΚΕ εισηγμένων εταιριών στο Χρηματιστήριο της Σιγκαπούρης για το έτος 2000 (Cheng and Courtenay, 2006). Τέλος, έρευνες έχουν καταλήξει ότι η σχέση των μεταβλητών παρουσιάζει αρνητική συσχέτιση. Δηλαδή όσο ο Διευθύνων σύμβουλος έχει διπλό ρόλο, τελικά οι επιχειρήσεις εξωτερικεύουν λιγότερες πληροφορίες σχετικές με την δράση της ΕΚΕ τους (Huafang and Jianguo, 2007; Giannarakis, 2014; Rashid, 2018; Abu Qa'dan and Suwaidan, 2019). Συνεπώς, ακολουθεί η παρακάτω υπόθεση:

H<sub>8</sub>. Η δυαδικότητα του διευθύνοντος συμβούλου έχει αρνητική συσχέτιση στην έκταση της δημοσιοποίησης της ΕΚΕ.

9) “Μεγάλες4” ελεγκτικές εταιρίες (Deloitte, EY, PwC, KPMG): Σε περίπτωση που υπογράφει την ακριβοδίκαιη εικόνα των οικονομικών καταστάσεων μία από τις ελεγκτικές εταιρίες της παρένθεσης η μεταβλητή παίρνει την τιμή 1 εναλλακτικά το 0.

Ο παράγοντας αυτός χρήζει περισσότερης διερεύνησης καθώς τα ερευνητικά ευρήματα παρουσιάζουν αντιφατική συμπεριφορά. Δηλαδή, έχει βγει το συμπέρασμα ότι όσο υπάρχει διαβεβαίωση από μία από τις μεγάλες ελεγκτικές εταιρίες, τόσο λιγότερες πληροφορίες η εταιρία ανακοινώνει σχετικές με την ΕΚΕ στα ενδιαφερόμενα μέρη. Άρα, προέκυψε στατιστικά σημαντική γραμμική αρνητική σχέση (Ramadhini et al. 2020). Όμως όπως αναφέρθηκε αρχικά υπάρχει και ο αντίθετος ισχυρισμός με θετική συσχέτιση (Lu and Abeyssekera, 2014). Τέλος, υπάρχουν έρευνες όπως των Hannifa και Cooke (2002) που ενώ προσπάθησαν να προσδιορίσουν

αυτή τη σχέση, εντούτοις δε παρουσιάστηκε κάποιο έγκυρο στατιστικό αποτέλεσμα. Άρα, η υπόθεση οδηγήθηκε στην παρακάτω μορφή:

H<sub>9</sub>: Οι μεγάλες ελεγκτικές εταιρίες επιδρούν στον βαθμό εξωστρέφειας θεμάτων ΕΚΕ της εταιρίας.

10) Κλάδος ναυτιλιακής βιομηχανίας: Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις βαθμολογήθηκαν με 1 σε περίπτωση που δραστηριοποιούνται σε ένα κλάδο ή 0 σε αντίθετη περίπτωση. Οι κλάδοι είναι 13 και είναι οι εξής: Ξηρό Φορτίο, Εμπορευματοκιβώτια, Παράγωγα Πετρελαίου, Προμήθειες Πλοίων, Χημικά Προϊόντα, Φυσικό Αέριο, Chartering, Υγραέριο, Αργό Πετρέλαιο, κρουαζιερόπλοια, εξειδικευμένες Θαλάσσιες Υπηρεσίες/προμήθειες, επιβατηγά, οχηματαγωγά. Η επίδραση του κλάδου στο βαθμό αποκάλυψης ΕΚΕ έχει περιθώρια περαιτέρω ανάλυσης διότι έχουν βρεθεί αντιφατικά αποτελέσματα. Έχει βρεθεί ότι παρόλο που επιδρά, δεν έχει σημαντική αλληλεπίδραση σε σχέση με τις υπόλοιπες μεταβλητές (Haniffa and Cooke, 2005; Γιανναράκης, 2014). Επιπλέον έχει βρεθεί μέτρια αρνητική επίδραση ανάμεσα στο βιομηχανικό κλάδο και στο βαθμό αποκάλυψης ΕΚΕ (Haniffa and Cooke, 2002). Σύμφωνα με τους Abd-Mutalib et al. (2014) υποστηρίχθηκε ότι ο κλάδος παίζει ρόλο στην έκταση αλλά και στη ποιότητα δημοσιοποίησης ΕΚΕ. Επιπλέον στην έρευνα των Haniffa και Cooke (2002) αναφέρθηκε βάσει βιβλιογραφίας ότι εταιρίες με πολιτική ευαισθησία που πραγματεύονται με πετρέλαιο ή φυσικό αέριο ή ακόμα και εταιρίες που χαρακτηρίζονται με αυστηρά ρυθμιστικά πλαίσια τείνουν να δημοσιοποιούν σε μεγαλύτερο βαθμό σε σχέση με άλλες. Τέλος, διαπιστώθηκε σημαντική επίδραση του κλάδου των εξαγωγών (Muttakin και Khan, 2014).

H<sub>10</sub>: Η κατηγορία του κλάδου επιδρά στο βαθμό εξωστρέφειας θεμάτων ΕΚΕ της εταιρίας.

## **9.1 Προσδιορισμός του Μοντέλου**

Το μοντέλο που αρχικά σχεδιάστηκε ήταν το ακόλουθο (με βάση τις μεταβλητές που προαναφέρθηκαν κατά σειρά):

$$Y = \beta_1*(\text{Ηλικία\_Εταιρίας}) + \beta_2*(\text{Total\_Assets}) + \beta_3(\text{Leverage}) + \beta_4*(\text{ROE}) + \beta_5(\text{ROA}) + \beta_6*(\text{BOD\_Independ}) + \beta_7*(\text{Women\_On\_BOD}) + \beta_8*(\text{BOD\_Size}) + \beta_9(\text{CEO\_Duality}) + \beta_{10}*(\text{Big4Firms}) + \beta_{11}*(\text{ξηρό φορτίο}) + \dots + \beta_{24}*(\text{οχηματαγωγά}) + \varepsilon$$

Οι μεταβλητές που επιλέχθηκαν ανωτέρω ήταν βάσει της προηγούμενης βιβλιογραφίας για την οποία έγινε αναφορά στο **κεφάλαιο 10**, που εξέταζε την σχέση διαφόρων εταιρικών χαρακτηριστικών με τον βαθμό εξωστρέφειας της επιχείρησης σε θέματα ΕΚΕ.



## 9.2 Ποσοτική ανάλυση – Γενικές παρατηρήσεις

VARIABLES	Mean	Median	St. dev.	Min	Max
1)ΗΛΙΚΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	<u>44,13</u>	<u>26,00</u>	44,44	3,00	179,00
2)TOTAL ASSETS (MIL \$)	<u>3.380,58</u>	<u>1.025,13</u>	8.717,15	35,79	56.117,00
3)LEVERAGE	<u>0,87</u>	<u>1,22</u>	6,42	-58,50	10,13
4)ROE	<u>1,41</u>	<u>2,55</u>	71,72	-246,50	562,80
5)ROA	<u>1,43</u>	<u>2,70</u>	11,42	-73,20	36,60
6)BOD_INDEPEND	<u>0,55</u>	<u>0,59</u>	0,23	0,00	1,00
7)WOMEN_ON_BOD	<u>0,18</u>	<u>0,17</u>	0,15	0,00	0,60
8)BOD_SIZE	<u>6,66</u>	<u>6,50</u>	1,87	3,00	12,00
<b>DICOTOMOUS VARIABLES</b>	<b>Yes (%)</b>	<b>No (%)</b>			
9)CEO DUALITY	20,00	80,00			
10)BIG4FIRMS	90,00	10,00			

### CORRELATION COEFFICIENTS FOR THE VARIABLES.

Πίνακας 9.2: Περιγραφική στατιστική των ανεξάρτητων μεταβλητών (N=92).

Στα ανωτέρω δεδομένα της περιγραφικής στατιστικής παρατηρούμε ότι αναφορικά με την ηλικία της εταιρίας ενώ η μέση τιμή είναι τα 44 έτη, η διάμεσος είναι μόνο 26 χρόνια. Έχοντας υπόψη

την συνάρτηση της ασυμμετρίας  $S_p = \frac{3(\bar{X} - M)}{s}$  είναι ξεκάθαρο ότι το δείγμα παρουσιάζει

θετική ασυμμετρία έχοντας μεγάλη συγκέντρωση στις μικρές τιμές. Ανάλογο φαινόμενο έχουμε στην μεταβλητή του μεγέθους της εταιρίας (total assets). Όσο αφορά τις μεταβλητές γυναίκες στο Δ.Σ (WOMEN\_ON\_BOD) και Μέγεθος Δ.Σ (BOD\_SIZE) έχουν πολύ κοντινές τιμές μέση τιμή και διάμεσο οπότε από θετική συμμετρία τείνουν προς την τέλεια συμμετρία. Αντίθετα οι τιμές του δανεισμού της επιχείρησης (leverage), Αποδοτικότητα Ιδίων Κεφαλαίων (ROE), Αποδοτικότητα του Ενεργητικού (ROA) και Ανεξαρτησία Διοικητικού Συμβουλίου (BOD\_Independ) παρατηρείται το ανάποδο δηλαδή συγκέντρωση των τιμών προς τις μεγάλες τιμές. Τέλος όσο αφορά τις δίτιμες μεταβλητές παρατηρούμε ότι η συντριπτική πλειοψηφία 80% δεν ορίζει τον διευθύνων σύμβουλο ως πρόεδρο του Δ.Σ (CEO DUALITY) και ότι πάλι η συντριπτική πλειοψηφία των εταιριών 90% επιλέγει ως εξωτερικό ελεγκτή μία από τις μεγάλες ελεγκτικές εταιρίες (BIG4FIRMS). Η έρευνα των Vadasí et al. (2021) που διερεύνησαν την εθελοντική αποκάλυψη ως προς την εταιρική διακυβέρνηση είχαν στην αντίστοιχη μεταβλητή μόνο 17,20%.

Όσο αφορά την τυπική απόκλιση των μεταβλητών πλην αυτών που αντιστοιχούν στο ΔΣ όλες οι άλλες παρουσιάζουν μεγάλη διαφορά σε σχέση με την μέση τιμή. Αυτό διότι αρχικά υπάρχουν νέες εταιρίες αλλά και πολύ παλιές. Επιπλέον υπάρχει μεγάλη διασπορά όσο αφορά το μέγεθος της εταιρίας δηλαδή από 35,79 εκ δολάρια έως 57.117 εκ δολάρια. Ο δανεισμός, η απόδοση του



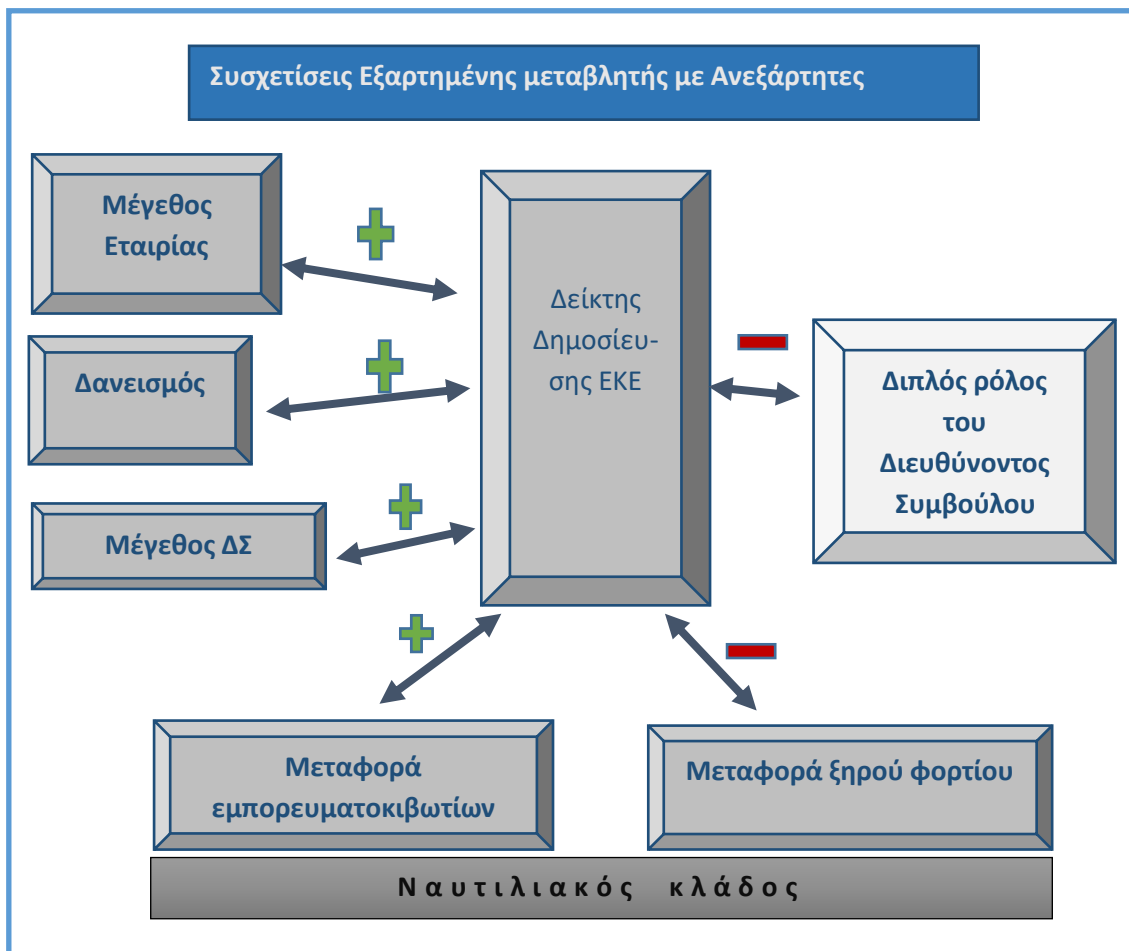
## [View Περιεχόμενα](#)

ενεργητικού αλλά και των ίδιων κεφαλαίων εκτός από το ότι έχουμε πολύ μεγάλη τυπική απόκλιση έχουμε και έντονα αρνητικές τιμές. Αυτό συνδέεται σίγουρα με τις επιπτώσεις που έφερε ο κορονοϊός στις επιχειρήσεις κάτι που αναφέρεται και στις δημοσιοποιήσεις που έχουν κάνει οι επιχειρήσεις. Συνέπεια αυτής της ακραίου φαινομένου είναι το ότι δεν μας επιτρέπεται να λαμβάνουμε υπόψη την μέση τιμή των εν λόγω παρατηρήσεων λόγω του ότι δεν είναι ιδιαίτερα αντιπροσωπευτική.

## 10. Έλεγχος Συσχετίσεων

Το παρακάτω διάγραμμα μας δείχνει τις συσχετίσεις του Pearson που προέκυψαν από τον προσαρτημένο πίνακα στο παράρτημα μεταξύ των μεταβλητών του μοντέλου. Ο συντελεστής υπολογίζεται από τον τύπο:

$$r = \frac{S_{xy}}{\sqrt{S_{xx}}\sqrt{S_{yy}}} \text{ και κυμαίνεται } [-1, 1].$$



Εικόνα 10: Συσχετίσεις Ανεξάρτητων Μεταβλητών με τον Δείκτη ΕΚΕ των ερευνηθέντων εταιριών

Από την αριστερή πλευρά του διαγράμματος φαίνονται οι μεταβλητές που ασκούν θετική επίδραση στη Συνολική Βαθμολογία της Δημοσίευσης του Δείκτη ΕΚΕ. Το μέγεθος της εταιρίας (Total\_Assets) με βαθμό συσχέτισης 0,239 σε επίπεδο σημαντικότητας 5%. Όμοιο βαθμό συσχετισμού συναντήθηκε και στην έρευνα του Rashid (2018) με 0,226 στο ίδιο επίπεδο σημαντικότητας. Ο δείκτης δανεισμού (Leverage) παρουσίασε συσχέτιση του μεγέθους 0,213 σε

επίπεδο σημαντικότητας 5%, όπως παρομοίως η έρευνα των Jamil et al. (2021) με 0,177 στο ίδιο επίπεδο σημαντικότητας. Το μέγεθος του ΔΣ (Board\_Size) παρουσίασε ισχυρότερη συσχέτιση από τις υπόλοιπες μεταβλητές, με βαθμό 0,371 σε 5% επίπεδο σημαντικότητας, σύμφωνα και με παλαιότερη έρευνα (Giannarakis, 2014). Τέλος πολύ ασθενή θετική συσχέτιση 0,174 σε επίπεδο σημαντικότητας 1% είχαν οι εταιρίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Παρατηρώντας τη δεξιά πλευρά του διαγράμματος διακρίνονται οι παράγοντες που επιδρούν αρνητικά στη δημοσίευση ΕΚΕ. Ο διττός ρόλος του Διευθύνοντος Συμβούλου (CEO\_duality) παρουσιάζει αρνητική συσχέτιση -0,174 σε επίπεδο σημαντικότητας 10%. Το συγκεκριμένο εύρημα έρχεται σε συμφωνία με παλαιότερες έρευνες όπως του Rashid (2018) και του Giannarakis (2014) με -0,094 στο 5% και -0,00613 στο 1% αντίστοιχα. Τέλος οι εταιρίες που μεταφέρουν ξηρό φορτίο αποτελούν τη μεταβλητή που ασκεί αρνητική επίδραση -0,218 σε επίπεδο σημαντικότητας 5%. Συμπερασματικά οι υποθέσεις H<sub>2</sub>, H<sub>3</sub>, H<sub>7</sub>, H<sub>8</sub> και H<sub>10</sub> είναι αποδεκτές, ενώ οι υπόλοιπες (H<sub>1</sub>, H<sub>4</sub>, H<sub>5</sub>, H<sub>6</sub>, H<sub>9</sub>) απορρίπτονται.

Αναφορικά με τις ανεξάρτητες μεταβλητές και τις επιμέρους σχέσεις τους, προκύπτει σημαντική θετική συσχέτιση μεταξύ του μεγέθους της εταιρίας και του μεγέθους του ΔΣ, καθώς και μεταξύ του μεγέθους της εταιρίας και των ναυτιλιακών εταιριών που ειδικεύονται στην κρουαζιέρα. Η θετική συσχέτιση μεταξύ του μεγέθους της εταιρίας και του μεγέθους του ΔΣ (0.49) έρχεται σε συμφωνία με τους Vadasi et al. (2021) που εντόπισε επίσης θετική συσχέτιση της τάξης του 0.365. Επιπλέον η ηλικία της εταιρίας έχει θετική συσχέτιση με τη μεταβλητή 'γυναίκες στο ΔΣ', κάτι που έρχεται σε συμφωνία με πρόσφατη αρθρογραφία (Al Fadli et al., 2019; Rouf and Hossan, 2021) και με τον κλάδο chartering. Η μεταβλητή ξένα προς ίδια κεφάλαια έχει ισχυρή αρνητική συσχέτιση με την αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων (ROE) (-0.812), το οποίο έρχεται σε συμφωνία με τους Syriopoulos and Tsatsaronis (2011) και τους Syriopoulos and Tsatsaronis (2012) που εντόπισαν αρνητική γραμμική σχέση σε εταιρίες στον ναυτιλιακό κλάδο. Η μεταβλητή ξένα προς ίδια κεφάλαια έχει ισχυρή αρνητική συσχέτιση και με την δυαδικότητα του διευθύνοντος συμβούλου. Όσον αφορά την αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων (ROE) έχει θετική συσχέτιση με τον δείκτη αποδοτικότητας του ενεργητικού (ROA) σύμφωνα και με προηγούμενη έρευνα (Rouf and Hossan, 2021) και ελαφρά αρνητική με τον κλάδο των εξειδικευμένων θαλάσσιων υπηρεσιών και προμήθειας. Η αποδοτικότητα ενεργητικού (ROA) εκτός από το ROE σχετίζεται θετικά με τον κλάδο εμπορευματοκιβωτίων, ενώ αρνητικά με το μέγεθος ΔΣ, τον κλάδο μεταφοράς ξηρού φορτίου και κρουαζιέρας.

Στην παρούσα παράγραφο περιγράφονται οι συσχετίσεις στοιχείων διάρθρωσης του ΔΣ με άλλα εταιρικά στοιχεία. Ως προς το μέγεθος ΔΣ, παρατηρείται μέτρια θετική συσχέτιση με τον κλάδο

της κρουαζιέρας ενώ ελαφρώς θετική με τον κλάδο εμπορευματοκιβωτίων και με την εξωτερική διαβεβαίωση των οικονομικών καταστάσεων από μεγάλες εταιρίες. Οι μεγάλες ελεγκτικές εταιρίες σχετίζονται αρνητικά με τις ναυλώσεις και με τις εξειδικευμένες θαλάσσιες υπηρεσίες. Το ποσοστό γυναικών έχει αρνητική συσχέτιση με την δυαδικότητα του διευθύνοντος συμβούλου και την δραστηριοποίηση στον κλάδο της μεταφοράς φυσικού αερίου, ενώ θετική παρουσιάζει στον κλάδο των οχηματαγωγών. Κλείνοντας, ο βαθμός ανεξαρτησίας ΔΣ συσχετίζεται αρνητικά με τον κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων ενώ με τον κλάδο μεταφοράς υγρού αερίου έχει θετική επίδραση. Αξίζει να σημειωθεί ότι παρόλο που σε αρκετές περιπτώσεις διαφαίνονται στατιστικά σημαντικές συσχετίσεις ( $\alpha=0.01, 0.05$  ή  $0.1$ ), οι συντελεστές συσχέτισης δεν είναι υψηλοί (άνω του 80%).

## **11. Έλεγχος διακύμανσης των συσχετισμένων μεταβλητών στον βαθμό εξωστρέφειας της επιχείρησης σε θέματα ΕΚΕ.**

Στο παρόν κεφάλαιο εξετάστηκε εάν και πόση διαφορά παρατηρείται στη μέση βαθμολογία του δείκτη ΕΚΕ ανάλογα με την κάθε υπο-κατηγορία ανεξάρτητης μεταβλητής (με διαβάθμιση βάση των τεταρτημόριων). Οι ανεξάρτητες μεταβλητές που βρέθηκε να υπάρχει συσχέτιση είναι το μέγεθος ΔΣ, μέγεθος εταιρίας (όπου βρέθηκαν στατιστικά σημαντικές διαφορές και αναλύονται στο παρόν κεφάλαιο) και δανεισμός, διπλό ρόλο του διευθύνοντος συμβούλου (όπου δεν εντοπίστηκαν στατιστικά σημαντικές διαφορές στους μέσους, Παράρτημα 11.A και 11.B αντίστοιχα).

### **11.1 Έλεγχος Διακύμανσης Τελικής Βαθμολογίας Κατά τον Παράγοντα μέγεθος ΔΣ (Board\_Size)**

Αρχικά, η μεταβλητή μεγέθους ΔΣ (Board\_Size) έγινε διατάξιμη προκειμένου να γίνει η ανάλυση. Τα δεδομένα της μεταβλητής χωρίστηκαν ανά τεταρτημόριο, στις εξής υποομάδες:

- ✓ Ομάδα 1: 3 – 5 μέλη (μικρό)
- ✓ Ομάδα 2: 5 – 6,5 μέλη (μεσαίο)
- ✓ Ομάδα 3: 6,5 – 8 μέλη (μεγάλο)
- ✓ Ομάδα 4: 8 – 12 μέλη (πολύ μεγάλο)

Για να ελεγχθεί εάν υπάρχει διαφορά στις μέσες τιμές της τελικής βαθμολογίας ΕΚΕ ανάλογα με το μέγεθος Δ.Σ έπρεπε να ελεγχθούν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- ✓ Πραγματοποιήθηκε έλεγχος κανονικότητας των καταλοίπων (Test Kolmogorov-Smirnov), όπου  $Sig=0,2>0,05$ , άρα ισχύει η υπόθεση της κανονικότητας των καταλοίπων.
- ✓ Ακολουθώντας, ελέγχθηκε η ομοσκεδαστικότητα (Test Levene), όπου  $Sig=0,548>0,05$ , άρα ισχύει η ομοσκεδαστικότητα.

**Tests of Normality**

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Residual for Τελική Βαθμολογία	.079	92	<b>.200<sup>*</sup></b>	.982	92	.233

\*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

**Levene's Test of Equality of Error Variances<sup>a</sup>**

Dependent Variable: Τελική\_Βαθμολογία

F	df1	df2	Sig.
.711	3	88	<b>.548</b>

Tests the null hypothesis that the error variance of the dependent variable is equal across groups.

a. Design: Intercept + New\_Board\_Size

Σύμφωνα με την ανάλυση διακύμανσης κατά έναν παράγοντα (one-way anova), οδηγούμαστε σε δύο υποθέσεις:

- $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$

και

- $H_1$ : 2 τουλάχιστον μέσοι διαφέρουν.

Από τον πίνακα anova προκύπτει  $\text{sig} = 0.009 < 0,05$ , άρα απορρίπτω την  $H_0$ , και συνεπώς το μέγεθος  $\Delta\Sigma$  (Board\_Size) έχει στατιστικά σημαντική επίδραση στην βαθμολογία.

**Tests of Between-Subjects Effects**

Dependent Variable: Τελική\_Βαθμολογία

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Model	3356.157 <sup>a</sup>	3	1118.719	4.057	.009
Intercept	273176.413	1	273176.413	990.718	.000
New_Board_Size	3356.157	3	1118.719	4.057	<b>.009</b>
Error	24264.757	88	275.736		
Total	317254.000	92			
Corrected Total	27620.913	91			

a. R Squared = .122 (Adjusted R Squared = .092)

Τέλος, στον παρακάτω πίνακα γίνονται ανά δύο συγκρίσεις των μέσων των υποομάδων και προκύπτει ότι, η μέση βαθμολογία ανάμεσα στις εταιρίες με 3 έως 5 μέλη στο  $\Delta\Sigma$  (υποομάδα 1) και στις εταιρίες από 6,5 έως 8 μέλη (υποομάδα 3) διαφέρει κατά 13,04%, σε επίπεδο σημαντικότητας 0,05, ενώ η μέση βαθμολογία ανάμεσα στις εταιρίες με 3 έως 5 μέλη στο  $\Delta\Sigma$  (υποομάδα 1) και στις εταιρίες με παραπάνω από 8 μέλη (υποομάδα 4) διαφέρει κατά 15,64%, σε επίπεδο σημαντικότητας 0,05.

(I)	(J)	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
New_Boar d_Size	New_Board_ Size				Lower Bound	Upper Bound
<b>1.00</b>	2.00	-9.4094	4.97241	.370	-22.8309	4.0122

	<b>3.00</b>	<b>-13.0358*</b>	4.37117	<b>.022</b>	-24.8345	-1.2371
	<b>4.00</b>	<b>-15.6444*</b>	5.34741	<b>.026</b>	-30.0782	-1.2107
2.00	1.00	9.4094	4.97241	.370	-4.0122	22.8309
	3.00	-3.6265	4.83809	1.000	-16.6855	9.4325
	4.00	-6.2351	5.73540	1.000	-21.7161	9.2459
<b>3.00</b>	<b>1.00</b>	<b>13.0358*</b>	4.37117	<b>.022</b>	1.2371	24.8345
	2.00	3.6265	4.83809	1.000	-9.4325	16.6855
	4.00	-2.6086	5.22275	1.000	-16.7059	11.4887
<b>4.00</b>	<b>1.00</b>	<b>15.6444*</b>	5.34741	<b>.026</b>	1.2107	30.0782
	2.00	6.2351	5.73540	1.000	-9.2459	21.7161
	3.00	2.6086	5.22275	1.000	-11.4887	16.7059

Based on observed means.

The error term is Mean Square(Error) = 275.736.

\*. The mean difference is significant at the .05 level.

Πίνακας 11.1: Διαφορά στη μέση Βαθμολογία Συνολικού Δεικτη ΕΚΕ ανα ζεύγη κατηγοριών της ανεξάρτητης μεταβλητής μέγεθος ΔΣ

## 11.2 Έλεγχος Διακύμανσης Τελικής Βαθμολογίας Κατά τον Παράγοντα Μεγέθους εταιρίας (Total Assets)

Μετατρέποντας την μεταβλητή Total Assets σε διατάξιμη τα συνολικά κεφάλαια χωρίστηκαν ανά τεταρτημόριο, στις εξής ομάδες:

- ✓ Ομάδα 1: 35,79 - 356,03 mil \$, (μικρές)
- ✓ Ομάδα 2: 356,03 - 1025.17 mil \$, (μεσαίου μεγέθους)
- ✓ Ομάδα 3: 1025,18 - 2798.45 mil \$ (μεγάλες) και
- ✓ Ομάδα 4: 2798,46 - 56117 mil \$) (πολύ μεγάλες).

Προκειμένου να ελεγχθεί εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις έγινε έλεγχος κανονικότητας των καταλοίπων (Test Kolmogorov-Smirnov), όπου Sig=0,2>0,05, άρα ισχύει η προϋπόθεση της κανονικότητας των καταλοίπων. Έπειτα ακολούθησε έλεγχος ομοσκεδαστικότητας (Test Levene), όπου Sig=0,876>0,05, άρα ισχύει η ομοσκεδαστικότητα.

### Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Residual for Τελική Βαθμολογία	.071	92	<b>.200*</b>	.990	92	.728

\*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

**Levene's Test of Equality of Error Variances<sup>a</sup>**

Dependent Variable: Τελική Βαθμολογία

F	df1	df2	Sig.
.228	3	88	<b>.876</b>

Tests the null hypothesis that the error variance of the dependent variable is equal across groups.

a. Design: Intercept + New\_Total\_Assets

Σύμφωνα με την ανάλυση διακύμανσης κατά έναν παράγοντα (one-way anova) οδηγούμαστε στις παρακάτω προϋποθέσεις:

✓  $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$

και

✓  $H_1$ : 2 τουλάχιστον μέσοι διαφέρουν.

Από τον πίνακα anova προέκυψε ότι  $\text{sig} = 0.001 < 0,05$ , άρα απορρίπτω την  $H_0$ , και συνεπώς το μέγεθος της εταιρίας έχει στατιστικά σημαντική επίδραση στην βαθμολογία.

**Tests of Between-Subjects Effects**

Dependent Variable: Τελική Βαθμολογία

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Model	5009.087 <sup>a</sup>	3	1669.696	6.498	.001
Intercept	289633.087	1	289633.087	1127.185	.000
New_Total_Assets	5009.087	3	1669.696	6.498	<b>.001</b>
Error	22611.826	88	256.953		
Total	317254.000	92			
Corrected Total	27620.913	91			

a. R Squared = .181 (Adjusted R Squared = .153)

Τέλος, στον παρακάτω πίνακα γίνονται ανά δύο συγκρίσεις των μέσων των υποομάδων και προκύπτει ότι, η μέση βαθμολογία ανάμεσα στις εταιρίες με ενεργητικό έως 356 εκ. \$ (υποομάδα 1) και στις εταιρίες με παραπάνω από 2,8 δισεκ. \$ (υποομάδα 4) διαφέρει κατά 16,7%, σε επίπεδο σημαντικότητας 0,05, ενώ η μέση βαθμολογία ανάμεσα στις εταιρίες με ενεργητικό από 356,03 έως 1025.17 εκ \$ (υποομάδα 2) και στις εταιρίες με παραπάνω από 2,8 δισεκ. \$ (υποομάδα 4) διαφέρει κατά 19,17%, σε επίπεδο σημαντικότητας 0,05.

(I) New_Total_Assets	(J) New_Total_Assets	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper Bound
<b>1.00</b>	2.00	2.4783	4.72691	1.000	-10.2807	15.2372
	3.00	-5.3478	4.72691	1.000	-18.1067	7.4111
	<b>4.00</b>	<b>-16.6957*</b>	4.72691	<b>.004</b>	-29.4546	-3.9367



<b>2.00</b>	1.00	-2.4783	4.72691	1.000	-15.2372	10.2807
	3.00	-7.8261	4.72691	.608	-20.5850	4.9328
	<b>4.00</b>	<b>-19.1739*</b>	4.72691	<b>.001</b>	-31.9328	-6.4150
3.00	1.00	5.3478	4.72691	1.000	-7.4111	18.1067
	2.00	7.8261	4.72691	.608	-4.9328	20.5850
	4.00	-11.3478	4.72691	.111	-24.1067	1.4111
<b>4.00</b>	<b>1.00</b>	<b>16.6957*</b>	4.72691	<b>.004</b>	3.9367	29.4546
	<b>2.00</b>	<b>19.1739*</b>	4.72691	<b>.001</b>	6.4150	31.9328
	3.00	11.3478	4.72691	.111	-1.4111	24.1067

Based on observed means.

The error term is Mean Square(Error) = 256.953.

\*. The mean difference is significant at the .05 level.

*Πίνακας 11.2: Διαφορά στη μέση Βαθμολογία Συνολικού Δείκτη ΕΚΕ ανα ζεύγη κατηγοριών της ανεξάρτητης μεγέθους Ενεργητικού*

## 12. Ανάλυση Παλινδρόμησης και έλεγχος μοντέλου

Στη συνέχεια, έγινε προσπάθεια να κατασκευαστεί ένα πολλαπλό μοντέλο γραμμικής παλινδρόμησης της μορφής  $Y = a + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_n X_n$ , το οποίο θα επιτρέψει την καλύτερη δυνατή εκτίμηση των τιμών της εξαρτημένης μεταβλητής (τελική βαθμολογία), με βάση τις τιμές των υπολοίπων ανεξάρτητων μεταβλητών. Στον πίνακα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της παλινδρόμησης με τη μέθοδο enter, στην οποία ελήφθησαν υπόψη όλες οι

ανεξάρτητες μεταβλητές. Ο συντελεστής προσδιορισμού  $R^2 = \frac{S_{xy}^2}{S_{xx} S_{yy}} = 0,076$ , δηλ. μόλις το 7,6%

της μεταβλητής ερμηνεύεται από το μοντέλο (βλ. Πίνακα 12.1). Όμως, από τον πίνακα ανονα (βλ. Πίνακα 12.2) προκύπτει ότι το μοντέλο παλινδρόμησης δεν είναι στατιστικά σημαντικό ( $\text{sig}=0.185 > 0.05$ , αποδοχή  $H_0: \beta=0$  δηλαδή οι ανεξάρτητες μεταβλητές δεν ασκούν επίδραση στην εξαρτημένη μεταβλητή).

Οπότε, επαναπροσδιορίζεται το μοντέλο, αφαιρώντας τις μεταβλητές που δεν έχουν στατιστικά σημαντική επίδραση ( $\text{sig} < 0.05$ ) με τη **μέθοδο backward**. Τα μοντέλα 6 έως 20 που προκύπτουν είναι στατιστικά σημαντικά ( $\text{sig} < 0.05$  σε πίνακα Ανονα) (βλ. Πίνακα 12.3) και το βέλτιστο μοντέλο εμφανίζει **adjusted  $R^2=20,7\%$**  (βλ. Πίνακα 12.4). Ωστόσο, οριακά δεν πληρείται η προϋπόθεση της μη συσχέτισης των καταλοίπων με δείκτη Durbin-Watson **1,896 < 1,9** (βλ. Πίνακα 12.4).

Στη συνέχεια, επαναπροσδιορίστηκε για ακόμα μια φορά το μοντέλο, εξετάζοντας τις στατιστικά σημαντικές μεταβλητές και καταλήγουμε στο επόμενο μοντέλο, που είναι στατιστικά σημαντικό ( $\text{sig}=0 < 0.05$  σε πίνακα Ανονα) και το οποίο εμφανίζει δείκτη  $\text{adjusted } R^2=12,8\%$  δηλαδή το 12,8% της μεταβολής της εξαρτημένης μεταβλητής εξηγείται από το μοντέλο.

$$Y = 33,064 + 3,470 * (\text{BOARD\_Size})$$

Πίνακας 12.5  
Model Summary<sup>b</sup>

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	,371 <sup>a</sup>	,137	,128	16,27072	,137	14,334	1	90	,000	1,922

a. Predictors: (Constant), Board\_Size

b. Dependent Variable: Τελική\_Βαθμολογία

**Πίνακας 12.6**

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	3794,647	1	3794,647	14,334	<b>,000<sup>b</sup> &lt; 0,05</b> άρα Απορρίπτω $H_0$ ( $\beta=0$ ), άρα το μοντέλο είναι στατιστικά σημαντικό
Residual	23826,266	90	264,736		
Total	27620,913	91			

a. Dependent Variable: Τελική\_Βαθμολογία

b. Predictors: (Constant), Board\_Size

**Πίνακας 12.7**

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	33,064	6,319		5,233	,000		
	Board_Size	3,470	,917	,371	3,786	,000	1,000	1,000

a. Dependent Variable: Τελική\_Βαθμολογία

Το μοντέλο πληροί τις προϋποθέσεις: Τα κατάλοιπα ακολουθούν την κανονική κατανομή (Normality Test – sig=0.603>0.05), ισχύει η ομοσκεδαστικότητα των καταλοίπων (το 95% καταλοίπων μεταξύ [-2, 2]) και τα κατάλοιπα είναι ασυσχέτιστα (συντελ. Durbin-watson =1.922 μεταξύ [1.9, 2.1]).

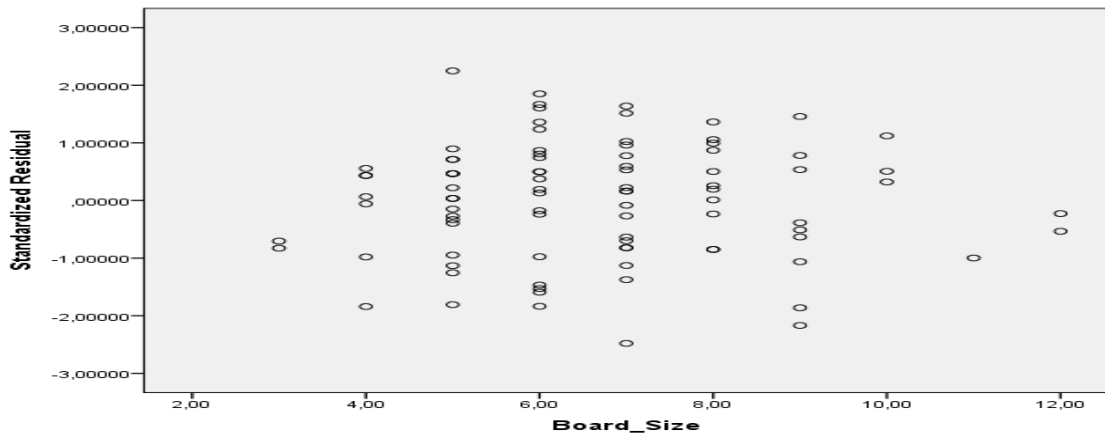
**Πίνακας 12.7**

**Tests of Normality**

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Standardized Residual	,071	92	,200*	,988	92	,603

\*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction



Άρα, σύμφωνα με το παραπάνω απλό γραμμικό μοντέλο προκύπτει ότι, το μέγεθος του ΔΣ έχει θετική επίδραση στην τελική βαθμολογία και για κάθε αύξηση του ΔΣ κατά 1 άτομο, αυξάνεται η τελική βαθμολογία της εταιρίας κατά 3,5%.

Όσον αφορά την ερμηνευτικότητα του μοντέλου που βρέθηκε χαμηλή (δείκτης adjusted  $R^2=12,8\% < 80\%$ ), σημειώνεται ότι έχουν παρατηρηθεί παρομοίως χαμηλοί βαθμοί προσδιορισμού μοντέλων παλινδρόμησης της τάξης 17,9% και 14,4% αντίστοιχα σε ανάλογες μελέτες στο παρελθόν (Darus et al., 2013; Andrikorou et al., 2014). Στη πρώτη οι ανεξάρτητες μεταβλητές που εξηγούσαν καλύτερα τον δείκτη CSR ήταν το μερίδιο οικογενειακής και ξένης ιδιοκτησίας, η αποδοτικότητα ενεργητικού και το μέγεθος της εταιρίας. Ενώ στη δεύτερη περίπτωση οι μεταβλητές του μοντέλου με στατιστικά σημαντικούς συντελεστές ήταν το μέγεθος εταιρίας και το επίπεδο δανεισμού.

## ***13. Συμπεράσματα***

Αντλώντας πληροφορίες από τις εταιρικές ιστοσελίδες προέκυψε ότι κατά κύριο λόγο οι εταιρίες ανακοινώνουν πληροφορίες για περιβαλλοντικά θέματα σε σύγκριση με τις μέσες βαθμολογίες του συνολικού δείκτη και της εν λόγω κατηγορίας. Μεγάλη έμφαση δόθηκε στις εκπομπές αερίων που συνδέεται με τη πράσινη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιριών που πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές των αρχών του ποσειδώνα. Όσον αφορά τα θέματα κοινωνικής ευθύνης, παρατηρήθηκε ότι μόνο 3 από τις 10 ναυτιλιακές επιχειρήσεις εισέρχονται σε λεπτομέρειες σχετικά με φιλανθρωπίες, δωρεές, υποστήριξη τοπικής κοινωνίας, συνεισφορά σε εκπαίδευση ή υγεία. Περιγράφουν στις ιστοσελίδες τους την κοινωνικά υπεύθυνη πλευρά τους υπο το πρίσμα του καλού και δίκαιου εργοδότη χωρίς διακρίσεις με διαφανείς διαδικασίες προς όλα τα συμβαλλόμενα μέρη εσωτερικά ή εξωτερικά της επιχείρησης.

Κατά τη διαδικασία διερεύνησης του εργασιακού υπόβαθρου που προσφέρουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις παρατηρήθηκε ένας εξαιρετικά υψηλός βαθμός εσωστρέφειας σε θέματα εργασιακού καθεστώτος και κυκλικότητας εργαζομένων. Αυτό είναι αρκετά οξύμωρο διότι ενώ πάνω από τις μισές περίπου έχουν παράρτημα προσέλκυσης νέων εργαζομένων με πολλές από αυτές να έχουν πλήρη περιγραφή θέσεων που είναι ανοικτές προς κάλυψη, εντούτοις ελάχιστες από αυτές ανακοίνωσαν προσλήψεις ή απολύσεις ή το μορφωτικό επίπεδο εργαζομένων ή τις ηλικιακές ομάδες ανά θέση. Από την άλλη πλευρά παρατηρήθηκε ότι εστιάζουν στη πολυπολιτισμικότητα και στην ύπαρξη ποσοστού γυναικών στο εργασιακό περιβάλλον. Αυτό δημιουργεί ερωτήματα και σε ένα πιθανό επενδυτή αλλά και σε ένα καταξιωμένο εργαζόμενο που αναζητά μία καλύτερη θέση για να εργαστεί, από την άποψη ότι ψάχνοντας την καλύτερη εταιρία θα παρατηρούσε αντιφατικές συμπεριφορές. Άρα, φυσικό θα ήταν να δημιουργούνται ερωτηματικά ή αμφιβολίες σχετικά με θέματα διαφάνειας για το εργασιακό υπόβαθρο ή τα κριτήρια που θα πρέπει να πληρούνται για να γίνει μία πρόσληψη ή απόλυση. Με άλλα λόγια να μην ορθά ανακοινώνονται ο Κώδικας Συμπεριφοράς, Κώδικας Ηθικής, Κώδικας Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων από πάνω από τις 7 στις 10 εταιρίες αλλά δεν ανακοινώνονται πρακτικά και αντιπροσωπευτικά στοιχεία που αγγίζουν αυτά τα θέματα.

Αυτά που έχουν κομβική σημασία προς ανακοίνωση είναι ζητήματα συνδεδεμένα με τις παροχές προς τους εργαζομένους, δηλαδή την υγεία – ασφάλεια και ατυχήματα κατά την εργασία. Δεν υπάρχει όμως η ανάλογη συμπεριφορά σε θέματα κράτησης λιμανιών ή συμβάντα πειρατείας. Αυτό οφείλεται πιθανόν είτε λόγω του ότι δεν έχουν συμβεί ανάλογα συμβάντα είτε λόγω του ότι η εταιρία θέλει να αποφύγει τον στιγματισμό της. Τέλος όσον αφορά τις πιστοποιήσεις, υπήρξε πολύ μικρό ποσοστό αποκάλυψης, γεγονός που έρχεται σε συμφωνία με τους Fasoulis

and Kurt (2018), που υποστήριξαν ότι θεωρείται πλεονασμός λόγω της ύπαρξης πολυάριθμων κανονισμών που καθορίζουν τη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Περνώντας στη γενική παρουσίαση των πληροφοριών αλλά και οικονομικών στοιχείων παρατηρήθηκε ότι προτιμάται από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να παρουσιάζουν την ΕΚΕ μέσω μιας αυτόνομης αναφοράς για το εκάστοτε οικονομικό έτος. Η χρήση υπερσυνδέσμων σε όλες τις αναφορές γίνεται κατά ένα πολύ μικρό ποσοστό. Οι εταιρίες που παρουσίασαν κέρδος στο οικονομικό έτος 2020, παρά το γεγονός ότι πέρασαν δια πυρός και σιδήρου λόγω της υγειονομικής κρίσης που κυριάρχησε, ήταν εταιρίες με συνολικό Δείκτη ΕΚΕ πάνω από το μέτριο επίπεδο στη πλειοψηφία τους. Αυτό έρχεται σε συμφωνία με τη συλλογιστική των Siregar και Bachtiar (2010) που υποστήριξαν ότι η ΕΚΕ μετακυλύει κόστη εις βάρος της εταιρίας και της κερδοφορίας. Άρα και για αυτό οι περισσότερες εταιρίες που είχαν κέρδος φαίνεται να παρουσιάζουν καλύτερη απόδοση στον δείκτη αποκάλυψης.

Παρατηρήθηκε ότι όσο αυξάνεται το μέγεθος της εταιρίας ή ο αριθμός μελών του ΔΣ ή το επίπεδο δανεισμού ή ακόμα και η υπαγωγή της εταιρίας στον κλάδο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, αυτό ασκεί μία αυξητική δύναμη στο συνολικό δείκτη αποκάλυψης ΕΚΕ. Αντίθετη δύναμη βρέθηκε να ασκεί εάν ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρίας έχει την θέση του προέδρου ΔΣ ή εάν η εταιρία ανήκει στο κλάδο μεταφοράς ξηρού φορτίου. Αναφορικά με την ανάλυση διακύμανσης κατά ένα παράγοντα σε ανεξάρτητα δείγματα από τις θετικά συσχετισμένες μεταβλητές με τον δείκτη ΕΚΕ, αντλήθηκαν δύο πολύ χρήσιμα συμπεράσματα: υπάρχει στατιστικά μία εύλογη διαφορά στη μέση βαθμολογία των εταιριών μεσαίου μεγέθους με αυτές του πολύ μεγάλου βεληνεκούς της τάξεως του 19%. Δηλαδή οι μεγάλες εταιρίες έχουν μεγαλύτερη τάση να εξωτερικεύουν πληροφορίες και να τις παρουσιάζουν με καλύτερο τρόπο σε σχέση με τις μικρότερες, λόγω του ότι δημιουργούνται οικονομίες κλίμακας και μειώνονται τα κόστη προετοιμασίας τέτοιων αναφορών. Ο συγκεκριμένος ισχυρισμός επιβεβαιώνεται και από τους Jennifer και Taylor (2007). Άλλη παρατήρηση είναι ότι η μέση βαθμολογία ανάμεσα σε εταιρίες με μικρό ΔΣ σε σχέση με πολύ μεγάλο ΔΣ διαφέρει κατά 16%. Κλείνοντας βρέθηκε απλή γραμμική σχέση της τελικής βαθμολογίας ΕΚΕ με το μέγεθος ΔΣ. Δηλαδή, η κάθε αύξηση των μελών του ΔΣ φέρει αύξηση στον συνολικό δείκτη κατά 3,5%. Να σημειωθεί ότι σύμφωνα με την έρευνα των Drobotz et al. (2014) που είχε διενεργηθεί στο παρελθόν στο ναυτιλιακό κλάδο, δε μπόρεσε να υποστηριχθεί γραμμική σχέση με τις μεταβλητές που επιδρούσαν στη συνολική βαθμολογία.

## ***14. Ερευνητικό πεδίο προς διερεύνηση***

Πολλά από τα ανωτέρω δημιούργησαν τροφή για σκέψη για μελλοντικές έρευνες. Όπως τον ρόλο τελικά που παίζει ο εσωτερικός ελεγκτής ή η επιτροπή ελέγχου στη διαδικασία συγκέντρωσης της απαιτούμενης πληροφορίας έως και τη τελική επιλογή ζητημάτων που θα ανακοινωθούν δημοσίως αντίστοιχα. Άλλο ερώτημα που αξίζει να τεθεί σε επόμενη έρευνα είναι εάν όλες οι εταιρίες πέραν της Επιτροπής Ελέγχου, έχουν και επιτροπή ΕΚΕ. Επιπλέον, στη περίπτωση που έχουν επιτροπή με θέματα ΕΚΕ να διερευνηθεί εάν τα μέλη που την απαρτίζουν έχουν προηγούμενη εμπειρία σε τέτοια θέματα ή τι θέση έχουν ως προς την κάθε εταιρία (ανεξάρτητοι ή όχι, εκτελεστικοί ή μη) και εάν ανήκουν σε ομάδες μειοψηφίας.

Άλλο πεδίο προς μελλοντική διερεύνηση αποτελούν οι μη εισηγμένες επιχειρήσεις λόγω του ιδιοκτησιακού καθεστώτος, καθώς κρίνεται ότι θα έχουν ιδιαίτερα μεγάλο ερευνητικό ενδιαφέρον και τα αποτελέσματα θα ήταν πολύ χρήσιμα. Ας μη ξεχνάμε ότι υπάρχουν πάρα πολλές Ελληνικές εταιρίες οι οποίες είναι μη εισηγμένες εκ των οποίων υπάρχουν περιπτώσεις που κινούν τα νήματα της παγκόσμιας ναυτιλιακής οικονομίας.

Ολοένα και νέοι κανονισμοί έρχονται σε περιβαλλοντικά θέματα στο τομέα της ναυτιλίας. Αποτέλεσμα αυτού είναι οι ναυτιλιακές εταιρίες να θέλουν να αναπροσαρμόσουν το στόλο τους. Όμως το κόστος ανακαίνισης των πλοίων είναι ανυπολόγιστο. Οι περισσότερες εταιρείες δεν μπορούν να το αντέξουν οικονομικά. Αναρωτιέμαι αν οι τράπεζες έχουν την "όρεξη" να χρηματοδοτήσουν πράσινες επενδύσεις για αυτές τις εταιρείες. Αυτό θα μπορούσε να συμπεριληφθεί σε μια μελλοντική έρευνα.

Τέλος, η παρούσα μελέτη εστίασε στην απεικόνιση στοιχείων που εκφράζονται αποκλειστικά για το έτος 2020 και αποτέλεσε ιδιαίτερα διαφωτιστική σε πολλά σημεία. Όμως καθολικά συμπεράσματα θα ήταν απαγορευτικά λόγω της ιδιαίτερης περιόδου που διανύεται. Γι αυτό τον λόγο θα ήταν χρήσιμο σε μία μεταγενέστερη έρευνα να συμπεριληφθούν και άλλα έτη, όπου θα επιτρέπεται η σύγκριση της σχέσης των μεγεθών πριν και μετά της επιδημίας.

## Πηγές

### Άρθρα

1. Abd-Mutalib, H., Jamil, C.Z.M. and Wan-Hussin, W.N. (2014), 'The availability, extent and quality of sustainability reporting by Malaysian listed firms: subsequent to mandatory disclosure', *Asian Journal of Finance & Accounting*, Vol. 6 No. 2, pp. 239-257.
2. Abu Qa'dan, M.B. and Suwaidan, M.S. (2019), 'Board composition, ownership structure and corporate social responsibility disclosure: the case of Jordan', *Social Responsibility Journal*, Vol. 15 No. 1, pp. 28-46.
3. Al Fadli, A., Sands, J., Jones, G., Beattie, C. and Pensiero, D. (2019) 'Board Gender Diversity and CSR Reporting: Evidence from Jordan', *Australasian Accounting, Business and Finance Journal*, Vol. 13 No. 3, pp. 29-52.
4. Andrikopoulos, A., Merika, A., Triantafyllou, A. and Merikas, A. (2013) 'Internet disclosure and corporate performance: A case study of the international shipping industry', *Transportation Research Part A*, Vol. 47.
5. Andrikopoulos, A., Samitas, A. and Bekiaris M. (2014) 'Corporate social responsibility reporting in financial institutions: Evidence from Euronext', *Research in International Business and Finance*, Vol. 32, pp. 27-35.
6. Brundtland, G.H. (1987) 'Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future' *UN: New York*.
7. Carroll, A. B. (1999) 'Corporate social responsibility: Evolution of a definitional construct', *Business Society*, Vol. 38 No. 3, pp. 268–295.
8. Cheng, E.C.M. and Courtenay, S.M. (2006), "Board composition, regulatory regime and voluntary disclosure", *The International Journal of Accounting*, Vol. 41 No. 3, pp. 262-289.
9. Chong, S. and Irshad, A. (2016), 'A model for gauging the prominence of web-based CSR disclosure', *Pacific Accounting Review*, Vol. 28 No. 4, pp. 431-445.
10. Darus, F., Hamzah, E.A. and Yusoff, H. (2013) 'CSR Web Reporting: The Influence of Ownership Structure and Mimetic Isomorphism', *Procedia Economics and Finance*, Vol. 7, pp. 236-242.
11. Drobetz, W., Merikas, A., Merika, A. and Tsionas, M.G. (2014) 'Corporate social responsibility disclosure: The case of international shipping', *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Vol. 71, pp. 18-44.



12. Esa, E. and Mohd Ghazali, N.A. (2012), "Corporate social responsibility and corporate governance in Malaysian government-linked companies", *Corporate Governance*, Vol. 12 No. 3, pp. 292-305.
13. Fafaliou, I., Lekakou, M. and Theotokas, I. (2006) 'Is the European shipping industry aware of corporate social responsibility? The case of the Greek-owned short sea shipping companies', *Marine Policy*, Vol. 30 No 4, pp. 412-419.
14. Fasoulis, I. and Kurt, R.E. (2018) 'Determinants to the implementation of corporate social responsibility in the maritime industry: a quantitative study', *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, pp. 1-11.
15. Fields, M.A. and Keys, P.Y. (2003) 'The emergence of corporate governance from Wall St. to Main St.: Outside directors, board diversity and earnings management and managerial incentives to bear risk', *The Financial Review*, Vol. 38 No 1, pp. 1–24.
16. Fjørtoft, E.B., Flø Grimstad, M.S. and Glavee-Geo, R. (2020) 'Motivations for CSR in the Norwegian maritime cluster: stakeholder perspectives and policy implications', Vol. 47 No. 8, pp. 1010-1026.
17. Gamerschlag, R., Møller, K. and Verbeeten, F. (2010), "Determinants of voluntary CSR disclosure: empirical evidence from Germany", *Review of Managerial Science*, Vol. 5 No 2/3, pp. 233-262.
18. Garcia, S., Cintra, Y., Ribeiro Torres, R.S. and Guasti Lima, F. (2016) "Corporate sustainability management: a proposed multi-criteria model to support balanced decision-making", *Journal of Cleaner Production*, Vol. 136 Part A, pp. 181–196.
19. García-Sánchez, I.M., Rodríguez-Ariza, L. and Frias-Aceituno, J.V. (2013) "The cultural system and integrated reporting", *International Business Review*, Vol. 22, pp. 828–838.
20. Giannakopoulou, E.N., Thalassinos, E.I. and Stamatopoulos, T.V. (2016) 'Corporate governance in shipping: an overview', *Maritime Policy & Management*, Vol 43 No 1, pp. 19-38.
21. Giannarakis, G. (2014), 'The determinants influencing the extent of CSR disclosure', *International Journal of Law and Management*, Vol. 56 No. 5, pp. 393-416.
22. Goss, R. (2008) 'Social responsibility in shipping', *Marine Policy*, Vol. 32, pp. 142–146.
23. Grewal, D. and Darlow, N. J. (2007) 'The business paradigm for corporate social reporting in the context of Australian seaports', *Maritime Economics & Logistics*, Vol. 9, pp. 172–192.
24. Han, J.J., Kim, H.J. and Yu, J (2016) 'Empirical study on relationship between corporate social responsibility and financial performance in Korea', *Asian Journal of Sustainability and Social Responsibility*, Vol. 1, pp. 61–76.

25. Haniffa, R.M. and Cooke, T.E. (2002), 'Culture, corporate governance and disclosure in Malaysian corporations', *Abacus*, Vol. 38 No. 3, pp. 317-349.
26. Haniffa, R.M. and Cooke, T.E. (2005), 'The impact of culture and governance on corporate social reporting', *Journal of Accounting and Public Policy*, Vol. 24 No. 5, pp. 391- 430.
27. Hazen, T.L. (2020) 'Social Issues in the Spotlight: The Increasing Need to Improve Publicly-Held Companies' CSR and ESG Disclosures', *23 U. Pa. J. Bus. L.* 740.
28. Huafang, X. and Jianguo, Y. (2007), "Ownership structure, board composition and corporate voluntary disclosure: evidence from listed companies in China", *Managerial Auditing Journal*, Vol. 22 No. 6, pp. 604-619.
29. Jamil, A., Mohd Ghazali, N. A., and Puat Nelson, S. (2021) 'The influence of corporate governance structure on sustainability reporting in Malaysia' *Social Responsibility Journal*, Vol. 17 No. 8, pp. 1251-1278.
30. Jennifer Ho, L.C. and Taylor, M.E. (2007), "An empirical analysis of triple bottom-line reporting and its determinants: evidence from the United States and Japan", *Journal of International Financial Management & Accounting*, Vol. 18 No. 2, pp. 123-150.
31. Jensen, M.C. (1993), "The modern industrial revolution, exit and the failure of internal control systems", *Journal of Finance*, Vol. 48 No. 3, pp. 831-880.
32. Kelton, A.S. and Yang, Y. (2008), 'The impact of corporate governance on internet financial reporting', *Journal of Accounting & Public Policy*, Vol. 27, pp. 62-87.
33. Khan, M.H.U.Z. (2010), "The effect of corporate governance elements on corporate social responsibility (CSR) reporting: empirical evidence from private commercial banks of Bangladesh", *International Journal of Law and Management*, Vol. 5 No. 2, pp. 82-109.
34. Kronfeld-Goharani, U. (2018) "Maritime economy: Insights on corporate visions and strategies towards sustainability", *Ocean and Coastal Management*, Vol. 165, pp. 126–140.
35. Lawer, E.T. (2019) "Examining stakeholder participation and conflicts associated with large scale infrastructure projects: the case of Tema port expansion project, Ghana", *Maritime Policy & Management*, Vol. 46 No 6, pp. 735–756.
36. Lister, J., Taudal, P.R. and Ponte, S. (2015) 'Orchestrating transnational environmental governance in maritime shipping', *Global Environmental Change*, Vol. 34, pp. 185–195.
37. Liu, X. and Anbumozhi, V. (2009), "Determinant factors of corporate environmental information disclosure: an empirical study of Chinese listed companies", *Journal of Cleaner Production*, Vol. 17 No. 6, pp. 593-600.

38. Lu, Y. and Abeysekera, I. (2014) 'Stakeholders' power, corporate characteristics, and social and environmental disclosure: Evidence from China', *Journal of Cleaner Production*, Vol. 64 No 1, pp. 426–436.
39. Lund-Thomsen, P., Poulsen, R. T., and Ackrill, R. (2016) 'Corporate social responsibility in the international shipping industry: state-of-the-art, current challenges and future directions', *The Journal of Sustainable Mobility*, Vol. 3 No. 2, pp. 3-13.
40. Luo, J., Bi, M. and Kuang, H. (2021) 'Design of Evaluation Scheme for Social Responsibility of China's Transportation Enterprises from the Perspective of Green Supply Chain Management', *Sustainability*, Vol. 13 No. 6, pp. 3390.
41. Mohd Ghazali, N.A. (2007) 'Ownership structure and corporate social responsibility disclosure: Some Malaysian evidence', *Corporate Governance International Journal of Business in Society*, Vol. 7 No 3, pp. 251-266.
42. Montecchia, A., Giordano, F. and Grieco, C. (2016) "Communicating CSR: integrated approach or Selfie? Evidence from the Milan Stock Exchange", *Journal of Cleaner Production*, Vol. 136 Part A, pp. 42-52.
43. Muttakin, M.B., Khan, A. (2014) 'Determinants of corporate social disclosure: Empirical evidence from Bangladesh', *Advances in Accounting*, Vol. 30, Issue 1, pp. 168-175.
44. Muttanachai, Suttipun (2021) "The influence of board composition on environmental, social and governance (ESG) disclosure of Thai listed companies", *International Journal of Disclosure and Governance*, Vol. 18 No 4, pp. 391-402.
45. Para-González, L. and Mascaraque-Ramírez, C. (2020) 'The six dimensions of CSR as a driver of key results in the shipbuilding industry', *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, Vol. 27 No. 2, pp. 576– 584.
46. Parviainen, T., Lehtikoinen, A., Kuikka, S., & Haapasaari, P. (2018) 'How can stakeholders promote environmental and social responsibility in the shipping industry?' *WMU Journal of Maritime Affairs*, Vol. 17 No. 1, pp. 49–70.
47. Rahman, N.H.W.A., Zain, M.M. and Al-Haj, N.H.Y.Y. (2011), "CSR disclosures and its determinants: evidence from Malaysian government link companies", *Social Responsibility Journal*, Vol. 7 No. 2, pp. 181-201.
48. Ramadhini, A., Adhariani, D. and Djakman, C.D. (2020) "The Effects of External Stakeholder Pressure on CSR Disclosure: Evidence from Indonesia", *DLSU Business & Economics Review*, Vol. 29 No 2, pp. 29-39.
49. Rao, K. and Tilt, C. (2016) "Board diversity and CSR reporting: an Australian study", *Meditari Accountancy Research*, Vol. 24 No. 2, pp. 182-210.

50. Rashid, A. and Lodh, S. (2008), 'The influence of ownership structures and board practices on corporate social disclosures in Bangladesh', *Research in Accounting in Emerging Economies*, Vol. 8, pp. 211-237.
51. Rashid A. (2018) 'The influence of corporate governance practices on corporate social responsibility reporting', *Social Responsibility Journal*, Emerald Group Publishing, Vol. 14 No. 1, pp. 20-39.
52. Reverte, C. (2009), "Determinants of corporate social responsibility disclosure ratings by Spanish listed firms", *Journal of Business Ethics*, Vol. 88 No. 2, pp. 351-366.
53. Rouf, M.A. and Hossan, M.A. (2021), 'The effects of board size and board composition on CSR disclosure: a study of banking sectors in Bangladesh', *International Journal of Ethics and Systems*, Vol. 37 No. 1, pp. 105-121.
54. Said, R., Zainuddin, Y.H. and Haron, H. (2009), "The relationship between corporate social responsibility disclosure and corporate governance characteristics in Malaysian public listed companies", *Social Responsibility Journal*, Vol. 5 No. 2, pp. 212-226.
55. Syriopoulos, T. and Tsatsaronis, M. (2011), 'The corporate governance model of the shipping firms: financial performance implications', *Maritime Policy & Management*, Vol. 38 No 6, pp. 585-604.
56. Syriopoulos, T. and Tsatsaronis, M. (2012), 'Corporate governance mechanisms and financial performance: CEO duality in shipping firms', *Eurasian Business Review*, Vol. 2 No 1, pp. 3-32.
57. Siew, R. (2015) "A review of corporate sustainability reporting tools (SRTs)", *Journal of Environmental Management*, Vol. 164, pp. 180–195.
58. Siregar, S.V. and Bachtiar, Y. (2010), "Corporate social reporting: empirical evidence from Indonesia stock exchange", *International Journal of Islamic and Middle Eastern Finance and Management*, Vol. 3 No 3, pp. 241-252.
59. Swain, R.B. and Yang-Wallentin, F. (2020) 'Achieving sustainable development goals: predicaments and strategies', *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, Vol. 27 No 2, pp. 96-106.
60. Tagesson, T., Blank, V., Broberg, P. and Collin, S.O. (2009), "What explains the extent and content of social and environmental disclosures on corporate Web sites: a study of social and environmental reporting in Swedish listed corporations", *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, Vol. 16 No. 6, pp. 352-364.
61. Yuen, K.F., Thai, V.V., Wong, Y.D. and Wang, X. (2018a) 'Interaction impacts of corporate social responsibility and service quality on shipping firms' performance', *Transportation Research Part A*, Vol. 113, pp. 397–409.

62. Yuen, K.F., Thai, V.V. and Wong, Y.D. (2018b) 'An investigation of shippers' satisfaction and behavior towards corporate social responsibility in maritime transport', *Transportation Research Part A*, Vol. 116, pp. 275-289.
63. Yuen, K.F., Li, K.X., Xu, G. and Wong Y.D. (2019) 'A taxonomy of resources for sustainable shipping management: Their interrelationships and effects on business performance', *Transportation Research Part E*, Vol. 128, pp. 316–332.
64. Vadasi, C., Tasios, S. and Bekiaris, M. (2021) 'Corporate governance and voluntary disclosure: The case of listed firms on the Athens Stock Exchange', *Journal of Accounting and Taxation*, Vol.13 No 4, pp.270-282.
65. Vaio, A.D., Varriale, L., Lekakou, M. and Stefanidaki, E. (2021) 'Cruise and container shipping companies: a comparative analysis of sustainable development goals through environmental sustainability disclosure', *Maritime Policy & Management*, Vol. 48 No 2, pp. 184-212.
66. Wang, X., Yuen, K.F., Wong, Y.D. and Li, K.X. (2020) 'How can the maritime industry meet Sustainable Development Goals? An analysis of sustainability reports from the social entrepreneurship perspective', *Transportation Research Part D*, Vol. 78, pp. 102-173.
67. Webb, E. (2004), "An examination of socially responsible firms' board structure", *Journal of Management and Governance*, Vol. 8 No. 3, pp. 255-277.
68. Zhou, Q., Wong, Y.D., Loh, H.S. and Yuen, K.F. (2019) 'ANFIS model for assessing near-miss risk during tanker shipping voyages', *Maritime Policy and Management*, Vol. 46 No. 4, pp. 377–393.
69. Vilsted, P. (2004) 'CSR in shipping, Corporate Social Responsibility and the Shipping Industry - Project Report' *DNV research*, Report no. 2004–1535.

## ***Άρθρα συνεδρίου***

1. Deengar, C.R. (2007) 'A Role for Sustainability Reporting in the Shipping Industry' *Oceans 2007 – Europe*, pp. 15.
2. Trounce, K., Vancouver Fraser Port Authority (2018) 'Understanding and managing underwater noise: results from the Haro Strait vessel slowdown trial' Salish Sea Ecosystem Conference.

## ***Άρθρα δημοσιευμένα (μόνο) στο internet***

1. Hagel, J., Brown, J.S. and Davison, L. (2010) 'The best way to measure corporate performance', Harvard Business Review.

## ***Βιβλία***

1. Aras, G. and Crowther, D. (2008) *Corporate social responsibility*, David Crowther, Guler Aras & Ventus Publishing Aps.
2. Garrison, H.R., Noreen, W.E, Brewer, C.P (2017) Διοικητική Λογιστική (15<sup>η</sup> αμερικανική έκδοση), Εκδόσεις Κλειδάριθμος.
3. Hopkins, M. (2004) *Corporate social responsibility: an issues paper, Working Paper No. 27*, Policy Integration Department, World Commission on the Social Dimension of Globalization, International Labour Office, Geneva.
4. Kunnaala, V., and Viertola, J. (2014) *IMISS 2013-Proceedings of the International Scientific Meeting for Corporate Social Responsibility (CSR) in Shipping: 2nd International Maritime Incident and Near Miss Reporting Conference 11-12 June 2013, Kotka, Finland, Turku* : University of Turku, Centre for Maritime Studies 2013.
5. Urminsky, M. (ed.) (2001) *Self-regulation in the workplace: Codes of conduct, social labeling and socially responsible investment. MCC Working Paper No. 1*, International Labour Office. Geneva.
6. Μπεκιάρης, Μ. και Τζόβας Χ. (2017) *Αρχές Χρηματοοικονομικής Λογιστικής*, Εκδόσεις Προπομπός.

## ***Πηγές από το internet***

1. International Institute for Sustainable Development (IISD), [www.iisd.org](http://www.iisd.org), (πρόσβαση 2/1/2022).
2. International Chamber of Shipping (ICS), [www.ics-shipping.org](http://www.ics-shipping.org), (πρόσβαση 2/1/2022).
3. International Maritime Organization (IMO), 'Biofouling', [www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Biofouling.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Biofouling.aspx), (πρόσβαση 2/1/2022).
4. International Maritime Organization (IMO), 'Ballast Water Management', [www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/BallastWaterManagement.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/BallastWaterManagement.aspx), (πρόσβαση 2/1/2022).

5. International Organization for Standardization (ISO) (2010) '*ISO 26000:2010 Guidance on social responsibility*', [www.iso.org/standard/42546.html](http://www.iso.org/standard/42546.html), (πρόσβαση 2/1/2022).
6. KPMG (2020) 'The Time Has Come: The KPMG Survey of Sustainability Reporting 2020', [https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/be/pdf/2020/12/The\\_Time\\_Has\\_Come\\_KPMG\\_Survey\\_of\\_Sustainability\\_Reporting\\_2020.pdf](https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/be/pdf/2020/12/The_Time_Has_Come_KPMG_Survey_of_Sustainability_Reporting_2020.pdf).
7. Lee, K.L. (2019), '*Why is shipping industry corrupted?*', <https://maritimefairtrade.org/why-shipping-industry-corrupted>, (πρόσβαση 2/1/2022).
8. Poseidon Principles (2019) '*A global framework for responsible ship finance*', [www.poseidonprinciples.org/download/Poseidon\\_Principles.pdf](http://www.poseidonprinciples.org/download/Poseidon_Principles.pdf), (πρόσβαση 2/1/2022).
9. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 'Review of Maritime Transport 2020', [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf), (σελ. 38, 40, 68), (πρόσβαση 2/1/2022).

## **Παράρτημα συμπληρωματικών πληροφοριών από τα βασικά κεφάλαια της έρευνας**

**Ναυτιλιακές εταιρίες εισηγμένες στα χρηματιστήρια NYSE, NASDAQ, LSE, SSE και EURONEXT (Οικονομικό Έτος 2020)**

A/A	Όνομα	Έτη λειτουργίας	Αγορά που ειδικεύεται	Χώρα συμφερόντων
1	2020 BULKERS	5	Ξηρό φορτίο	Βερμούδες
2	A.P. Møller - Mærsk A/S	118	Εμπορευματοκιβώτια	Δανία
3	AMERICAN SHIPPING	26	Παράγωγα Πετρελαίου	Νορβηγία
4	AMOS GROUP	48	Προμήθειες Πλοίων	Σιγκαπούρη
5	Ardmore Shipping Corporation	12	Χημικά Προϊόντα, Παράγωγα Πετρελαίου	Βερμούδες
6	ATLANTIC NAVIGATION	25	Προμήθειες Πλοίων	Σιγκαπούρη
7	Atlas Corp.	3	Εμπορευματοκιβώτια	Κίνα
8	AVANCE GAS HOLDING	15	Αέριο	Βερμούδα
9	AWILCO LNG	11	Φυσικό Αέριο	Νορβηγία
10	BELSHIPS	104	Ξηρό φορτίο	Νορβηγία
11	Braemar Shipping Services PLC	179	Chartering	ΗΠΑ
12	BW LPG	87	Υγραέριο	Σιγκαπούρη
13	Capital Product Partners L.P.	15	Φυσικό Αέριο, Εμπορευματοκιβώτια	Ελλάδα
14	Castor Maritime Inc.	6	Αργό Πετρέλαιο, Ξηρό Φορτίο	Κύπρο
15	Carnival Corporation	50	Cruise	ΗΠΑ
16	CLARKSON PLC	169	Chartering	Ηνωμένο Βασίλειο
17	CONCORDIA MARITIME AB	38	Παράγωγα Πετρελαίου	Σουηδία
18	COSCO SHIPPING INTL	61	Ξηρό φορτίο	Κίνα
19	Costamare Inc.	47	Chartering	Ελλάδα



A/A	Όνομα	Έτη Λειτουργίας	Αγορά που ειδικεύεται	Χώρα συμφερόντων
20	COURAGE INV GROUP LTD	21	Ξηρό φορτίο	Κίνα
21	D/B/A Royal Caribbean Cruises Ltd.	54	Cruise	ΗΠΑ
22	D'AMICO INTERNATIONAL SHIPPING SA	15	Παράγωγα Πετρελαίου	Λουξεμβούργο
23	DAMPSKIBSSELSKABET NORDEN A/S	150	Αργό Πετρέλαιο, Ξηρό Φορτίο	Δανία
24	Danaos Corporation	50	Εμπορευματοκιβώτια	Ελλάδα
25	DFDS GROUP	155	Cruise, Εμπορεύματα	Κοπεγχάγη
26	DHT Holdings Inc.	17	Αργό Πετρέλαιο	Βερμούδες
27	Diana Shipping inc.	36	Ξηρό φορτίο	Ελλάδα
28	DORIAN LPG LTD	9	Υγραέριο	ΗΠΑ
29	Dynagas LNG Partners LP	18	Φυσικό Αέριο	Ελλάδα
30	Eagle Bulk Shipping Inc.	17	Ξηρό φορτίο	ΗΠΑ
31	EIMSKIPAFELAG ISLANDS HF	108	Εμπορευματοκιβώτια	Ισλανδία
32	EuroDry Ltd.	4	Ξηρό φορτίο	Ελλάδα
33	Euronav NV	27	Αργό Πετρέλαιο	Βέλγιο
34	Euroseas Ltd. (Marshall Islands)	17	Εμπορευματοκιβώτια	Ελλάδα
35	FIRST SHIP LEASE TRUST	15	Παράγωγα Πετρελαίου	Σιγκαπούρη
36	FISHER (JAMES) & SONS PLC	174	Προμήθειες Πλοίων, Chartering	Ηνωμένο Βασίλειο
37	FLEX LNG Ltd.	16	Φυσικό Αέριο	Βερμούδες
38	FRONTLINE LTD	12	Αργό Πετρέλαιο	Βερμούδες
39	GasLog Ltd.	9	Φυσικό Αέριο	Ελλάδα
40	GasLog Partners LP	8	Φυσικό Αέριο	Ελλάδα
41	GC RIEBER SHIPPING	142	Εξειδικευμένες Θαλάσσιες Υπηρεσίες	Νορβηγία
42	Genco Shipping & Trading Limited	18	Ξηρό φορτίο	ΗΠΑ

A/A	Όνομα	Έτη Λειτουργίας	Αγορά που ειδικεύεται	Χώρα συμφερόντων
43	Global Ship Lease Inc	15	Εμπορευματοκιβώτια	Ηνωμένο Βασίλειο
44	Globus Maritime Limited	16	Ξηρό φορτίο	Ελλάδα
45	Golar Lng Ltd	21	Φυσικό αέριο	Βερμούδες
46	Golden Ocean Group Limited	26	Ξηρό φορτίο	Βερμούδες
47	Grindrod Shipping Holdings Ltd.	112	Ξηρό και Υγρό φορτίο	Σιγκαπούρη
48	HAFNIA LIMITED	42	Παράγωγα Πετρελαίου	Βερμούδες
49	Hoegh LNG Partners LP	8	Φυσικό αέριο	Βερμούδες
50	International Seaways Inc.	23	Αργό πετρέλαιο, Παράγωγα πετρελαίου	ΗΠΑ
51	Irish Continental	50	Επιβάτες, Οχήματα, Εμπορευματοκιβώτια	Ιρλανδία
52	JINHUI SHIPPING TRANS	28	Ξηρό φορτίο	Βερμούδες
53	Kirby Corporation	36	Υγρό φορτίο	ΗΠΑ
54	KLAVENESS COMBINATION CARRIERS	70	Ξηρό φορτίο, Παράγωγα πετρελαίου	Νορβηγία
55	KNOT Offshore Partners LP	9	Πετρέλαιο	Ηνωμένο Βασίλειο
56	MANHATTAN RESOURCES LIMITED	32	Προμήθειες πλοίων	Σιγκαπούρη
57	MARCOPOLO MARINE	31	Chartering	Σιγκαπούρη
58	Matson Inc.	139	Εμπορευματοκιβώτια	ΗΠΑ
59	MPC CONTAINER SHIP	5	Εμπορευματοκιβώτια	Νορβηγία
60	Navigator Holdings Ltd.	25	Υγραέριο	ΗΠΑ
61	NORDIC AMERICAN TANKER LTD	27	Αργό πετρέλαιο	Βερμούδες
62	Norwegian Cruise Line Holdings Ltd.	56	Cruise	Βερμούδες
63	OCEAN YIELD	10	Ξηρό φορτίο, Εμπορευματοκιβώτια, Οχήματα, Πετρέλαιο	Νορβηγία

A/A	Όνομα	Έτη λειτουργίας	Αγορά που ειδικεύεται	Χώρα συμφερόντων
64	ODFJELL SE	107	Χημικά Προϊόντα, Παράγωγα Πετρελαίου	Νορβηγία
65	OKEANIS ECO TANKER	4	Αργό πετρέλαιο	Ελλάδα
66	Overseas Shipholding Group Inc.	74	Αργό πετρέλαιο	ΗΠΑ
67	PAN OCEAN	7	Ξηρό φορτίο	Δημοκρατία της Κορέα
68	Pangaea Logistics Solutions Ltd.	13	Ξηρό φορτίο	Βερμούδες
69	Performance Shipping Inc.	12	Αργό πετρέλαιο	Ελλάδα
70	Pyxis Tankers Inc.	7	Παράγωγα Πετρελαίου	Ελλάδα
71	Safe Bulkers Inc	64	Ξηρό φορτίο	Μόναχο
72	SAMUDERA SHIPPING	29	Εμπορευματοκιβώτια	Σιγκαπούρη
73	Scorpio Bulkers Inc. (Eneti Inc.)	9	Ξηρό φορτίο	Μόναχο
74	Scorpio Tankers Inc.	13	Παράγωγα Πετρελαίου	Μόναχο
75	SEACOR Marine Holdings Inc.	33	Εξειδικευμένες Θαλάσσιες Υπηρεσίες	ΗΠΑ
76	Seenergy Maritime Holdings Corp	16	Ξηρό φορτίο	Ελλάδα
77	SFL Corporation Ltd	19	Αργό πετρέλαιο, Ξηρό φορτίο, Εμπορευματοκιβώτια	Βερμούδες
78	SINGSHIPPING	87	Chartering	Σιγκαπούρη
79	Star Bulk Carriers Corp.	16	Ξηρό φορτίο	Ελλάδα
80	StealthGas Inc.	18	Υγραέριο	Ελλάδα
81	STOLT-NIELSEN	63	Χημικά Προϊόντα, Παράγωγα Πετρελαίου	Ηνωμένο Βασίλειο
82	Teekay Corporation	49	Φυσικό αέριο, Υγραέριο	Βερμούδες
83	Tidewater Inc.	66	Εξειδικευμένες Θαλάσσιες Υπηρεσίες	ΗΠΑ
84	TOP Ships Inc.	22	Αργό πετρέλαιο	Ελλάδα
85	TORM PLC	132	Παράγωγα Πετρελαίου	Δανία

A/A	Όνομα	Έτη λειτουργίας	Αγορά που ειδικεύεται	Χώρα συμφερόντων
86	Tsakos Energy Navigation Ltd	52	Αργό πετρέλαιο, Ξηρό φορτίο, Εμπορευματοκιβώτια	Ελλάδα
87	VALLIANZ	30	Εξειδικευμένες Θαλάσσιες Υπηρεσίες	Σιγκαπούρη
88	WALLENIUS WILHELMS	3	Οχήματα	Νορβηγία
89	WILSON SHIPMANAGEMENT SA	93	Ξηρό φορτίο	Νορβηγία
90	Wisdom Marine Group	23	Ξηρό φορτίο	Ταϊβάν
91	ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD	77	Εμπορευματοκιβώτια	Ισραήλ
92	Navios Maritime Holdings Inc	30	Ξηρό φορτίο	ΗΠΑ

## Παράρτημα Κεφαλαίου 8

### Παράρτημα Εταιρικής Ιστορίας

Ηλικία\_Εταιρίας \* Εταιρική\_Ιστορία Crosstabulation

Count

		Εταιρική_Ιστορία			Total
		Μη αναφορά	Μέτρια αναφορά	Καλή έως Πλήρη αναφορά	
Ηλικία_Εταιρίας	3,00	0	1	1	2
	4,00	0	1	1	2
	5,00	1	0	1	2
	6,00	0	0	1	1
	7,00	1	0	1	2
	8,00	0	0	2	2
	9,00	0	0	4	4
	10,00	0	0	1	1
	11,00	0	0	1	1
	12,00	0	1	2	3
	13,00	0	0	2	2
	15,00	1	2	2	5
	16,00	0	0	4	4
	17,00	0	2	1	3
	18,00	1	1	1	3
	19,00	0	0	1	1
	21,00	0	1	1	2
	22,00	0	0	1	1
	23,00	0	0	2	2
	25,00	0	0	2	2
	26,00	0	0	2	2
	27,00	0	0	2	2
	28,00	0	0	1	1
	29,00	0	0	1	1
	30,00	0	0	2	2
	31,00	0	0	1	1
	32,00	1	0	0	1
	33,00	0	0	1	1
	36,00	0	0	2	2

	38,00	0	0	1	1
	42,00	0	0	1	1
	47,00	0	0	1	1
	48,00	0	0	1	1
	49,00	0	0	1	1
	50,00	0	0	3	3
	52,00	0	0	1	1
	54,00	0	0	1	1
	56,00	0	0	1	1
	61,00	0	0	1	1
	63,00	0	0	1	1
	64,00	1	0	0	1
	66,00	0	0	1	1
	70,00	0	0	1	1
	74,00	0	0	1	1
	77,00	0	0	1	1
	87,00	0	0	2	2
	93,00	0	0	1	1
	104,00	0	0	1	1
	107,00	0	0	1	1
	108,00	0	0	1	1
	112,00	0	0	1	1
	118,00	0	0	1	1
	132,00	0	0	1	1
	139,00	0	0	1	1
	142,00	0	0	1	1
	150,00	0	0	1	1
	155,00	0	0	1	1
	169,00	0	0	1	1
	174,00	0	1	0	1
	179,00	0	0	1	1
Total		6	10	76	92

Πίνακας 8.1.1: Εταιρική Ιστορία

## **Παράρτημα Πολιτικής Προστιθέμενης Αξίας**

	Κατηγορία 1			Total
	0-40%	40-65%	65-100%	
Πολιτική_Προστιθέμενης_Αξίας				
Μη αναφορά	7	6	2	15
Μέτρια αναφορά	1	14	17	32
Καλή έως Πλήρη αναφορά	0	10	35	45
Total	8	30	54	92

Πίνακας 8.1.2 Πολιτική\_Προστιθέμενης\_Αξίας \* Κατηγορία 1

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 10**

	Τελική_Βαθμολογία	Ηλικία_Εταιρίας	Total_Size_Assets	Leverage	ROA	ROE	Women_On_Board	Board_Independence	Board_Size	CEO_Duality	big_4	Ξηρό_Φορτίο	Εμπορ/τία	Παράγωγα_Πετρ	Προμήθειες_Πλοίων	Χημικά_Προϊόντα	Φυσικό_Αέριο	Chartering	Υγραέριο	Αργό_Πετρέλαιο	Cruise	Εξειδ_Θαλάσ_Υπηρ	Επιβάτες	Οχήματα	
Τελική_Βαθμολογία	Pearson Correlation Sig. (2-tailed) N	1																							
Ηλικία_Εταιρίας	Pearson Correlation Sig. (2-tailed) N	,123 ,242 92	1 92																						
Total_Size_Assets	Pearson Correlation Sig. (2-tailed) N	<b>,239**</b> ,022 92	,119 ,258 92	1 92																					



[View Περιεχόμενα](#)

	Τελική Βαθμ ολογία	Ηλικ ία_Ε ταιρί ας	Tota l_Si ze_ Ass ets	Lever age	ROA	ROE	Women _On_Bo ard	Board _Inde pende nce	Board _Size	CEO_D uality	big_4	Ξηρό_ Φορτί ο	Εμπορ/ τια	Παράγ ωγα_ Πετρ	Προμή θειες_ Πλοίω ν	Χημικά_ Προϊόντα	Φυσικό_ Αέριο	Charte ring	Υγραέρι ο	Αργό_ Πετρέ λαιο	Cruise	Εξειδ_Θ αλάσ_Υ πηρ	Επιβά τες	Οχήμ ατα
Leverage	Pearson Correlation	,213**	,04 6	,02 9	1																			
	Sig. (2- tailed)	,041	,66 5	,78 6																				
	N	92	92	92	92																			
ROA	Pearson Correlation	,077	,05 8	-,13 8	,035	1																		
	Sig. (2- tailed)	,466	,58 2	,19 0	,742																			
	N	92	92	92	92	92																		
ROE	Pearson Correlation	-,086	,03 0	-,08 3	-,812**	-,439**	1																	
	Sig. (2- tailed)	,413	,77 6	,42 9	,000	,000																		
	N	92	92	92	92	92	92																	

[View Περιεχόμενα](#)

	Τελική _Βαθμ ολογία	Ηλικ ία_Ε ταιρί ας	Tota l_Si ze_ Ass ets	Lever age	ROA	ROE	Women _On_Bo ard	Board _Inde pende nce	Board _Size	CEO_D uality	big_4	Ξηρό_ Φορτί ο	Εμπορ/ τια	Παράγ ωγα_ Πετρ	Προμή θειες_ Πλοίω ν	Χημικά_ Προϊόντα	Φυσικό_ Αέριο	Charte ring	Υγραέρι ο	Αργό_ Πετρέ λαιο	Cruise	Εξειδ_Θ αλάσ_Υ πηρ	Επιβά τες	Οχήμ ατα
Women _On_Bo ard	Pearson Correlation Sig. (2- tailed) N	,099 ,347 92	<b>,243**</b> ,020 92	,112 ,286 92	,004 ,967 92	-,040 ,707 92	-,009 ,929 92	1																
Board_I ndepen dence	Pearson Correlation Sig. (2- tailed) N	-,056 ,598 92	,041 ,695 92	,151 ,152 92	-,124 ,239 92	-,057 ,592 92	,039 ,709 92	,052 ,621 92	1															
Board_ Size	Pearson Correlation Sig. (2- tailed) N	<b>,371**</b> ,000 92	,164 ,119 92	<b>,490***</b> ,000 92	,047 ,660 92	<b>-,229*</b> ,028 92	-,075 ,478 92	,040 ,706 92	-,078 ,458 92	1														

	Τελική Βαθμ ολογία	Ηλικ ία_Ε ταιρί ας	Tota l_Si ze_ Ass ets	Lever age	ROA	ROE	Women _On_Bo ard	Board _Inde pende nce	Board _Size	CEO_D uality	big_4	Ξηρό_ Φορτί ο	Εμπορ/ τια	Παράγ ωγα_ Πετρ	Προμή θειες_ Πλοίω ν	Χημικά_ Προϊόντα	Φυσικό_ Αέριο	Charte ring	Υγραέρι ο	Αργό_ Πετρέ λαιο	Cruise	Εξειδ_Θ αλάσ_Υ πηρ	Επιβά τες	Οχήμ ατα
CEO_D uality Pearson Correlation	- <b>,174*</b>	- ,14 0	- ,00 9	- <b>,220*</b>	-,061	,096	<b>-,228**</b>	-,145	,036	1														
Sig. (2- tailed)	,097	,18 2	,93 4	,035	,560	,362	,029	,168	,731															
N	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92														
Big_4_C Pearson onsultin Correlation	-,021	,02 8	,09 7	-,072	,064	,108	,123	,099	<b>,173*</b>	,070	1													
g_Firms Sig. (2- tailed)	,841	,78 9	,35 8	,496	,547	,307	,244	,347	,098	,506														
N	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92													
Ξηρό_Φ Pearson ορτίο Correlation	- <b>,218**</b>	- ,08 9	- ,15 5	-,189	<b>,263*</b>	,029	,027	-,156	-,030	<b>,224**</b>	-,029	1												
Sig. (2- tailed)	,037	,39 7	,13 9	,072	,011	,784	,798	,137	,778	,032	,785													
N	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92												

[View Περιεχόμενα](#)

	Τελική _Βαθμ ολογία	Ηλικ ία_Ε ταιρί ας	Tota l_Si ze_ Ass ets	Lever age	ROA	ROE	Women _On_Bo ard	Board _Inde pende nce	Board _Size	CEO_D uality	big_4	Ξηρό_ Φορτί ο	Εμπορ/ _Πια	Παράγ ωγα_ Πετρ	Προμή θειες_ Πλοίω ν	Χημικά_ Προϊόντα	Φυσικό_ Αέριο	Charte ring	Υγραέρι ο	Αργό_ Πετρέ λαιο	Cruise	Εξειδ_Θ αλάσ_Υ πηρ	Επιβά τες	Οχήμ ατα	
Εμπορε υματοκι βώπια	Pearson Correlation Sig. (2- tailed) N	,174* ,097 92	,101 ,337 92	,120 ,253 92	,079 ,453 92	,230* ,080 92	,079 ,453 92	-,193* ,065 92	,228* ,029 92	-,009 ,929 92	,055 ,605 92	-,107 ,311 92	1 92												
Παράγω γα_Πετρ	Pearson Correlation Sig. (2- tailed) N	-,085 ,418 92	-,008 ,943 92	-,080 ,451 92	,055 ,601 92	,100 ,342 92	,003 ,976 92	,095 ,370 92	,022 ,837 92	-,157 ,134 92	-,043 ,686 92	-,076 ,469 92	-,193* ,065 92	-,186* ,076 92	1 92										
Προμήθ ειες_Πλ οίων	Pearson Correlation Sig. (2- tailed) N	-,063 ,552 92	,124 ,241 92	-,074 ,481 92	,003 ,978 92	-,078 ,460 92	-,032 ,760 92	-,047 ,657 92	-,030 ,775 92	-,016 ,878 92	-,105 ,319 92	,070 ,506 92	-,137 ,191 92	-,098 ,354 92	-,086 ,412 92	1 92									

[View Περιεχόμενα](#)

	Τελική _Βαθμ ολογία	Ηλικ ία_Ε ταιρί ας	Tota l_Si ze_ Ass ets	Lever age	ROA	ROE	Women _On_Bo ard	Board _Inde pende nce	Board _Size	CEO_D uality	big_4	Ξηρό_ Φορτί ο	Εμπορ/ _Πια	Παράγ ωγα_ Πετρ	Προμή θειες_ Πλοίω _ν	Χημικά_ Προϊόντα	Φυσικό_ Αέριο	Charter _ring	Υγραέρι _ο	Αργό_ Πετρέ _λαιο	Cruise	Εξειδ_ _Θ αλάσ_ _Υ _πηρ	Επιβά _τες	Οχήμ _ατα
Χημικά_ Προϊόντ _α	Pearson Correlation	,059	,069	-,018	,037	,040	,000	,072	-,027	-,064	-,091	,060	-,118	-,084	<b>,453**</b>	-,039	1							
	Sig. (2- tailed)	,577	,515	,867	,726	,705	,996	,497	,796	,547	,391	,567	,261	,425	,000	,711								
	N	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92							
Φυσικό_ Αέριο	Pearson Correlation	,040	-,154	-,031	,043	,066	,016	<b>-,191*</b>	,168	-,082	<b>-,191*</b>	,128	<b>-,179*</b>	-,093	-,157	-,083	-,071	1						
	Sig. (2- tailed)	,702	,141	,771	,682	,533	,882	,069	,110	,438	,068	,226	,088	,380	,135	,434	,501							
	N	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92						
Charteri _ng	Pearson Correlation	,049	<b>,421***</b>	-,077	,012	-,036	-,010	-,015	-,039	-,020	-,019	<b>-,209**</b>	-,170	-,121	-,107	,160	-,048	-,102	1					
	Sig. (2- tailed)	,642	,000	,467	,912	,731	,925	,888	,709	,849	,855	,045	,105	,250	,309	,129	,646	,332						
	N	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92					

	Τελική _Βαθμ ολογία	Ηλικ ία_Ε ταιρί ας	Tota l_Si ze_ Ass ets	Lever age	ROA	ROE	Women _On_Bo ard	Board _Inde pende nce	Board _Size	CEO_D uality	big_4	Ξηρό_ Φορτί ο	Εμπορ/ _Πια	Παράγ ωγα_ _Πετρ	Προμή θειες_ _Πλοίω _ν	Χημικά_ _Προϊόντα	Φυσικό_ _Αέριο	Charte _ring	Υγραέρι _ο	Αργό_ _Πετρέ _λαιο	Cruise	Εξειδ_ _Θ _αλάσ_ _Υ _πηρ	Επιβά _τες	Οχήμ _ατα
Υγραέρι _ο	Pearson Correlation	-,018	-,002	-,009	-,062	-,016	-,133	<b>,265**</b>	-,065	-,152	-,102	-,114	-,142	-,125	-,066	-,057	<b>,339***</b>	-,082	1					
	Sig. (2- tailed)	,864	,987	,935	,559	,876	,205	,011	,537	,148	,335	,278	,178	,234	,533	,592	,001	,440						
	N	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92					
Αργό_Π _ετρέλαιο	Pearson Correlation	-,057	-,134	-,020	-,161	-,017	-,031	-,044	-,035	-,009	-,055	-,019	-,016	-,104	-,098	-,084	-,093	-,121	-,040	1				
	Sig. (2- tailed)	,586	,204	,848	,125	,875	,766	,677	,740	,929	,605	,856	,876	,325	,354	,425	,380	,250	,706					
	N	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92				
Cruise	Pearson Correlation	-,140	-,167	<b>,581***</b>	-,047	<b>-,257*</b>	-,110	-,140	<b>,444**</b>	-,029	-,070	-,137	-,043	-,086	-,045	-,039	-,083	-,056	-,066	-,098	1			
	Sig. (2- tailed)	,183	,112	,000	,658	,013	,136	,296	,182	,000	,782	,506	,191	,685	,412	,667	,711	,434	,594	,533	,354			
	N	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92			

	Τελική _Βαθμ ολογία	Ηλικ ία_Ε ταιρί ας	Tota l_Si ze_ Ass ets	Lever age	ROA	ROE	Women _On_Bo ard	Board _Inde pende nce	Board _Size	CEO_D uality	big_4	Ξηρό_ Φορτί ο	Εμπορ/ _Πια	Παράγ ωγα_ _Πετρ	Προμή θειες_ _Πλοίω _ν	Χημικά_ _Προϊόντα	Φυσικό_ _Αέριο	Charte _ring	Υγραέρι _ο	Αργό_ _Πετρέ _λαιο	Cruise	Εξειδ_Θ _αλάσ_Υ _πηρ	Επιβά _τες	Οχήμ _ατα	
Εξειδ_Θ _αλάσ_Υ _πηρ	Pearson Correlation	,125	,114	-,062	,087	-,171	-,178*	,016	,082	-,103	-,105	-,289***	-,137	-,098	-,086	-,045	-,039	-,083	-,056	-,066	-,098	-,045	1		
	Sig. (2- tailed)	,236	,280	,554	,408	,103	,090	,880	,438	,330	,319	,005	,191	,354	,412	,667	,711	,434	,594	,533	,354	,667			
	N	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	
Επιβάτε _ς	Pearson Correlation	-,055	,014	-,032	,005	-,030	-,013	,046	,031	,077	-,052	,035	-,068	,228**	-,043	-,022	-,019	-,041	-,028	-,032	-,048	-,022	-,022	1	
	Sig. (2- tailed)	,602	,895	,760	,964	,778	,906	,666	,772	,466	,625	,744	,522	,028	,687	,833	,856	,701	,793	,760	,649	,833	,833		
	N	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	
Οχήμα _α	Pearson Correlation	-,058	,096	-,003	,029	-,024	-,039	,212**	,068	,003	-,091	,060	,016	,239**	-,074	-,039	-,034	-,071	-,048	-,057	,077	-,039	-,039	,571**	1
	Sig. (2- tailed)	,585	,362	,974	,782	,819	,715	,043	,522	,981	,391	,567	,879	,022	,480	,711	,750	,501	,646	,592	,464	,711	,711	,000	
	N	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	92	

\*. Correlation is significant at the 0.10 level (2-tailed).

\*\*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

\*\*\*. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 11

### 11.Α Έλεγχος Διακύμανσης Τελικής Βαθμολογίας Κατά τον Παράγοντα Ξένα προς ίδια κεφάλαια (Leverage)

Σκοπός του παρακάτω ελέγχου είναι να διαπιστωθεί εάν ο παράγοντας Leverage έχει στατιστικά σημαντική επίδραση στην τελική βαθμολογία των εταιριών.

Η ποσοτική μεταβλητή χρηματοοικονομικής μόχλευσης (leverage) μετατράπηκε σε διατάξιμη όπου προέκυψαν οι εξής ομάδες:

- ✓ Ομάδα 1: -58,5 – 0,75 %
- ✓ Ομάδα 2: 0,75 – 1,225 %
- ✓ Ομάδα 3: 1,225 – 1,8175 %
- ✓ Ομάδα 4: 1,8175 – 10,13 %

Διενεργήθηκε έλεγχος κανονικότητας των καταλοίπων (Test Kolmogorov-Smirnov), όπου  $Sig=0,2 > 0,05$ , άρα ισχύει η προϋπόθεση της κανονικότητας των καταλοίπων.

Tests of Normality	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Residual for Τελική Βαθμολογία	.041	92	.200*	.990	92	.690

\*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

Έπειτα αφού διενεργήθηκε έλεγχος ομοσκεδαστικότητας (Test Levene), όπου  $Sig=0,408 > 0,05$ , διαπιστώθηκε ότι ισχύει η ομοσκεδαστικότητα.

#### Levene's Test of Equality of Error Variances<sup>a</sup>

Dependent Variable: Τελική Βαθμολογία

F	df1	df2	Sig.
.976	3	88	.408

Tests the null hypothesis that the error variance of the dependent variable is equal across groups.

a. Design: Intercept + New\_Leverage

Ακολούθησε η ανάλυση διακύμανσης κατά έναν παράγοντα (one-way anova), με

- $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$   
και
- $H_1: 2$  τουλάχιστον μέσοι διαφέρουν.



Από τον πίνακα άπονα προέκυψε  $\text{sig}=0.139>0,05$ , άρα δεν απορρίπτω την  $H_0$ , και συνεπώς το ποσοστό διανεισμού δεν έχει στατιστικά σημαντική επίδραση στην βαθμολογία.

**Tests of Between-Subjects Effects**

Dependent Variable: Τελική\_Βαθμολογία

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Model	1664.391 <sup>a</sup>	3	554.797	1.881	.139
Intercept	289633.087	1	289633.087	981.939	.000
New_Leverage	1664.391	3	554.797	1.881	<b>.139</b>
Error	25956.522	88	294.960		
Total	317254.000	92			
Corrected Total	27620.913	91			

a. R Squared = .060 (Adjusted R Squared = .028)

## 11.B Έλεγχος Διακύμανσης Τελικής Βαθμολογίας Κατά τον Παράγοντα του διπλού ρόλου του Διευθύνοντος Συμβούλου (CEO Duality)

Με την ίδια λογική, εξετάστηκε εάν ο παράγοντας CEO Duality έχει στατιστικά σημαντική επίδραση στην τελική βαθμολογία των εταιριών. Σύμφωνα με τον έλεγχο κανονικότητας των καταλοίπων (Test Kolmogorov-Smirnov), όπου  $Sig=0,2>0,05$ , συμπεραίνουμε ότι ισχύει η προϋπόθεση της κανονικότητας των καταλοίπων. Επιπλέον κατά τον έλεγχο ομοσκεδαστικότητας (Test Levene), όπου  $Sig=0,239>0,05$ , γίνεται φανερό ότι ισχύει η ομοσκεδαστικότητα.

Tests of Normality	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Residual for Τελική Βαθμολογία	.065	91	<b>.200*</b>	.982	91	.248

\*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

### Levene's Test of Equality of Error Variances<sup>a</sup>

Dependent Variable: Τελική Βαθμολογία

F	df1	df2	Sig.
1.405	1	89	<b>.239</b>

Tests the null hypothesis that the error variance of the dependent variable is equal across groups.

a. Design: Intercept + CEO\_Duality

Αφού ελέγχθηκαν οι προϋποθέσεις για να γίνει η ανάλυση έγινε δυνατό να πραγματοποιηθεί η ανάλυση διακύμανσης κατά έναν παράγοντα (one-way anova), με:

✓  $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$

και

✓  $H_1$ : 2 τουλάχιστον μέσοι διαφέρουν.

Από τον πίνακα anova προκύπτει  $sig=0.092>0,05$ , άρα δεν απορριπτεται η  $H_0$ , και συνεπώς το CEO Duality δεν έχει στατιστικά σημαντική επίδραση στην βαθμολογία.

**Tests of Between-Subjects Effects**

Dependent Variable: Τελική\_Βαθμολογία

Source	Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Model	868.043 <sup>a</sup>	1	868.043	2.899	.092
Intercept	167654.856	1	167654.856	559.907	.000
CEO_Duality	868.043	1	868.043	2.899	<b>.092</b>
Error	26649.562	89	299.433		
Total	315138.000	91			
Corrected Total	27517.604	90			

a. R Squared = .032 (Adjusted R Squared = .021)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 12

**Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	,556 <sup>a</sup>	,310	,076	16,74613	,310	1,326	23	68	,185	<b>1,909</b>

- a. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Υγραέριο, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Chartering, Board\_Independence, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Εμπορευματοκιβώτια, Φυσικό\_Αέριο, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- b. Dependent Variable: Τελική\_Βαθμολογία

Πίνακας 12.1: Model Summary<sup>b</sup>

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	8551,487	23	371,804	1,326	<b>,185<sup>b</sup></b>
	Residual	19069,426	68	280,433		
	Total	27620,913	91			

- a. Dependent Variable: Τελική\_Βαθμολογία
- b. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Υγραέριο, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Chartering, Board\_Independence, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Εμπορευματοκιβώτια, Φυσικό\_Αέριο, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage

Πίνακας 12.2: ANOVA<sup>a</sup>

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	8551,487	23	371,804	1,326	,185 <sup>b</sup>
	Residual	19069,426	68	280,433		
	Total	27620,913	91			
2	Regression	8536,985	22	388,045	1,403	,145 <sup>c</sup>

	Residual	19083,928	69	276,579		
	Total	27620,913	91			
3	Regression	8521,995	21	405,809	1,487	,111 <sup>d</sup>
	Residual	19098,918	70	272,842		
	Total	27620,913	91			
4	Regression	8505,506	20	425,275	1,580	,083 <sup>e</sup>
	Residual	19115,407	71	269,231		
	Total	27620,913	91			
5	Regression	8467,877	19	445,678	1,675	,061 <sup>f</sup>
	Residual	19153,036	72	266,014		
	Total	27620,913	91			
6	Regression	8435,677	18	468,649	1,783	,044 <sup>g</sup>
	Residual	19185,236	73	262,811		
	Total	27620,913	91			
7	Regression	8416,055	17	495,062	1,908	,030 <sup>h</sup>
	Residual	19204,858	74	259,525		
	Total	27620,913	91			
8	Regression	8394,136	16	524,634	2,046	,020 <sup>i</sup>
	Residual	19226,777	75	256,357		
	Total	27620,913	91			
9	Regression	8359,823	15	557,322	2,199	,013 <sup>j</sup>
	Residual	19261,090	76	253,435		
	Total	27620,913	91			
10	Regression	8288,659	14	592,047	2,358	,009 <sup>k</sup>
	Residual	19332,254	77	251,068		
	Total	27620,913	91			
11	Regression	8222,685	13	632,514	2,543	,006 <sup>l</sup>
	Residual	19398,228	78	248,695		
	Total	27620,913	91			
12	Regression	8141,046	12	678,420	2,751	,004 <sup>m</sup>
	Residual	19479,867	79	246,581		
	Total	27620,913	91			
13	Regression	8020,132	11	729,103	2,976	,002 <sup>n</sup>
	Residual	19600,781	80	245,010		
	Total	27620,913	91			
14	Regression	7912,072	10	791,207	3,252	,001 <sup>o</sup>
	Residual	19708,841	81	243,319		
	Total	27620,913	91			
15	Regression	7734,158	9	859,351	3,543	,001 <sup>p</sup>
	Residual	19886,755	82	242,521		
	Total	27620,913	91			

16	Regression	7495,248	8	936,906	3,864	<b>,001<sup>q</sup></b>
	Residual	20125,665	83	242,478		
	Total	27620,913	91			
17	Regression	7347,515	7	1049,645	4,349	<b>,000<sup>r</sup></b>
	Residual	20273,398	84	241,350		
	Total	27620,913	91			
18	Regression	7126,501	6	1187,750	4,926	<b>,000<sup>s</sup></b>
	Residual	20494,412	85	241,111		
	Total	27620,913	91			
<b>19</b>	<b>Regression</b>	<b>6914,513</b>	<b>5</b>	<b>1382,903</b>	<b>5,744</b>	<b>,000<sup>t</sup></b>
	<b>Residual</b>	<b>20706,400</b>	<b>86</b>	<b>240,772</b>		
	<b>Total</b>	<b>27620,913</b>	<b>91</b>			
20	Regression	6590,787	4	1647,697	6,816	<b>,000<sup>u</sup></b>
	Residual	21030,127	87	241,726		
	Total	27620,913	91			

a. Dependent Variable: Τελική\_Βαθμολογία

b. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Υγραέριο, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Chartering, Board\_Independence, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Εμπορευματοκιβώτια, Φυσικό\_Αέριο, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage

c. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Υγραέριο, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Chartering, Board\_Independence, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Εμπορευματοκιβώτια, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage

d. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Υγραέριο, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Chartering, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Εμπορευματοκιβώτια, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage

e. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Chartering, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Εμπορευματοκιβώτια, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage

f. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Chartering, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage

- g. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- h. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Cruise, Επιβάτες, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- i. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Cruise, Επιβάτες, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- j. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Cruise, Επιβάτες, Total\_Size\_Assets, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- k. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Cruise, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- l. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- m. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- n. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Big\_4\_Consulting\_Firms, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- o. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Big\_4\_Consulting\_Firms, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- p. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- q. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- r. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Επιβάτες, Leverage
- s. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Επιβάτες, Leverage
- t. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Leverage

u. Predictors: (Constant), Board\_Size, ROE, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Leverage

Πίνακας 12.3: ANOVAα

**Model Summary<sup>u</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	,556 <sup>a</sup>	,310	,076	16,74613	,310	1,326	23	68	,185	
2	,556 <sup>b</sup>	,309	,089	16,63065	-,001	,052	1	68	,821	
3	,555 <sup>c</sup>	,309	,101	16,51792	-,001	,054	1	69	,817	
4	,555 <sup>d</sup>	,308	,113	16,40826	-,001	,060	1	70	,807	
5	,554 <sup>e</sup>	,307	,124	16,30995	-,001	,140	1	71	,710	
6	,553 <sup>f</sup>	,305	,134	16,21146	-,001	,121	1	72	,729	
7	,552 <sup>g</sup>	,305	,145	16,10978	-,001	,075	1	73	,785	
8	,551 <sup>h</sup>	,304	,155	16,01115	-,001	,084	1	74	,772	
9	,550 <sup>i</sup>	,303	,165	15,91965	-,001	,134	1	75	,716	
10	,548 <sup>j</sup>	,300	,173	15,84513	-,003	,281	1	76	,598	
11	,546 <sup>k</sup>	,298	,181	15,77007	-,002	,263	1	77	,610	
12	,543 <sup>l</sup>	,295	,188	15,70289	-,003	,328	1	78	,568	
13	,539 <sup>m</sup>	,290	,193	15,65279	-,004	,490	1	79	,486	
14	,535 <sup>n</sup>	,286	,198	15,59869	-,004	,441	1	80	,509	
15	,529 <sup>o</sup>	,280	,201	15,57310	-,006	,731	1	81	,395	
16	,521 <sup>p</sup>	,271	,201	15,57170	-,009	,985	1	82	,324	
17	,516 <sup>q</sup>	,266	,205	15,53544	-,005	,609	1	83	,437	
18	,508 <sup>r</sup>	,258	,206	15,52774	-,008	,916	1	84	,341	
19	,500 <sup>s</sup>	,250	<b>,207</b>	15,51683	-,008	,879	1	85	,351	
20	,488 <sup>t</sup>	,239	,204	15,54753	-,012	1,345	1	86	,249	<b>1,896</b>

a. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Υγραέριο, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Chartering, Board\_Independence, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Εμπορευματοκιβώτια, Φυσικό\_Αέριο, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage

b. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Υγραέριο, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Chartering, Board\_Independence, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Εμπορευματοκιβώτια, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage

c. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Υγραέριο, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Chartering, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Εμπορευματοκιβώτια, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage

d. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Chartering, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Εμπορευματοκιβώτια, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage



- e. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Chartering, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- f. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Cruise, Επιβάτες, Ηλικία\_Εταιρίας, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- g. Predictors: (Constant), Οχήματα, Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Cruise, Επιβάτες, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- h. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Cruise, Επιβάτες, Total\_Size\_Assets, ROA, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- i. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Cruise, Επιβάτες, Total\_Size\_Assets, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- j. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Cruise, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- k. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, Αργό\_Πετρέλαιο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- l. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, CEO\_Duality, Big\_4\_Consulting\_Firms, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- m. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Προμήθειες\_Πλοίων, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Big\_4\_Consulting\_Firms, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- n. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Big\_4\_Consulting\_Firms, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- o. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Χημικά\_Προϊόντα, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- p. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Επιβάτες, Παράγωγα\_Πετρ, Leverage
- q. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Women\_On\_Board, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Επιβάτες, Leverage
- r. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Επιβάτες, Leverage
- s. Predictors: (Constant), Board\_Size, Ξηρό\_Φορτίο, ROE, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Leverage
- t. Predictors: (Constant), Board\_Size, ROE, Εξειδ\_Θαλάσ\_Υπηρ, Leverage
- u. Dependent Variable: Τελική\_Βαθμολογία

*Πίνακας 12.4: Model Summary*