



**ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΛΟΓΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ
ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ ΔΕΙΦΟΡΙΑΣ-ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ (ΕΚΕ)
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗ

ΒΟΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

**ΠΑΝΕΜΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

Μυτιλήνη, 2021

Ο Παναγιώτης Βούρος δηλώνω υπεύθυνα ότι:

Είμαι ο/η αποκλειστικός/ή συγγραφέας της υποβληθείσας Διδακτορικής Διατριβής με τίτλο *«Μεθοδολογικό Πλαίσιο Αξιολόγησης Λογοδοσίας και Διαφάνειας Απολογισμών Αειφορίας-Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (ΕΚΕ) Επιχειρήσεων»*. Η συγκεκριμένη Διδακτορική Διατριβή είναι πρωτότυπη και εκπονήθηκε αποκλειστικά για την απόκτηση του Διδακτορικού διπλώματος του Τμήματος Περιβάλλοντος. Κάθε βοήθεια, την οποία είχα για την προετοιμασία της, αναγνωρίζεται πλήρως και αναφέρεται επακριβώς στην εργασία. Επίσης, επακριβώς αναφέρω στην εργασία τις πηγές, τις οποίες χρησιμοποίησα, και μνημονεύω επώνυμα τα δεδομένα ή τις ιδέες που αποτελούν προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας άλλων, ακόμη κι εάν η συμπερίληψή τους στην παρούσα εργασία υπήρξε έμμεση ή παραφρασμένη. Γενικότερα, βεβαιώνω ότι κατά την εκπόνηση της Διδακτορικής Διατριβής έχω τηρήσει απαρέγκλιτα όσα ο νόμος ορίζει περί διανοητικής ιδιοκτησίας και έχω συμμορφωθεί πλήρως με τα προβλεπόμενα στο νόμο περί προστασίας προσωπικών δεδομένων και τις αρχές Ακαδημαϊκής Δεοντολογίας.

*Με ιδιαίτερη αγάπη,
στη γυναίκα μου Αγγέλα και
στην κόρη μου Θεοφανώ....*

Ευχαριστίες

Κάθε επιστημονική εργασία σε επίπεδο έρευνας, αποτελεί μία μακρά και επίπονη προσπάθεια στην αναζήτηση όχι μόνο απαντήσεων επί των ερευνητικών ερωτημάτων, που θέτει ο ερευνητής, αλλά ακόμη περισσότερο επί της ίδιας της ερευνητικής διαδικασίας, μίας διαδικασίας, που εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως τη συνεργασία με άλλους επιστήμονες, τις αντιξοότητες και τα εμπόδια, αλλά ακόμη και τις ιδιαιτερότητες του χαρακτήρα του ερευνητή σε ότι αφορά την ένταση κυρίως της επιμονής και υπομονής του και, φυσικά, το επίπεδο ανοχής των δικών του ανθρώπων.

Υπό αυτό το πρίσμα, θα ήθελα αρχικά να ευχαριστήσω την οικογένεια μου, που στήριξε την όλη αυτή προσπάθεια αδιάλειπτα, ακόμη και σε δύσκολες περιόδους. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον επιβλέποντα καθηγητή της διδακτορικής μου διατριβής κ. Κωνσταντίνο Ευαγγελινό, αρχικά για την πίστη και το κίνητρο, που μου έδωσε, ώστε να ξεκινήσω όλη την προσπάθεια μου και εν συνεχεία για τη βοήθεια στην κατεύθυνση και ανάπτυξη της παρούσας εργασίας και την υποστήριξή του σε όλο το διάστημα εκπόνησης της. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω το σύνολο των ανθρώπων, που συνέβαλαν στην ολοκλήρωση και ανάδειξη των συμπερασμάτων του ερευνητικού έργου, και δη τους μεταπτυχιακούς φοιτητές Ιωάννη Καραγιάννη, Στέφανο Φωτιάδη, Δημήτρη Χασιδαίο, Νίκο Σιούτα, Νίκο Ανδρονέ και Μιχάλη Μαρουλίδη και τον καλό μου φίλο, Χρήστο Μπιμπίτσο.

Βούρος Δ. Παναγιώτης

Σύνθεση Επταμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

Κων/νος Ευαγγελινός, Αναπληρωτής καθηγητής, Τμήματος Περιβάλλοντος Πανεπιστημίου Αιγαίου (Επιβλέπων).

Ιωάννης Νικολάου, Αναπληρωτής Καθηγητής, Τμήματος Μηχανικών Περιβάλλοντος Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Μέλος Τριμελούς

Nikoleta Jones, Principal Research Associate, Department of Land Economy, University of Cambridge, Μέλος Τριμελούς

Γεώργιος Χάλκος, Καθηγητής, Τμήμα Οικονομικών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Μέλος

Παναγιώτης Γραμμέλης, Ερευνητής Α', Εθνικό Κέντρο Έρευνας & Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ΕΚΕΤΑ), Μέλος.

Διονύσης Κουλουγλιώτης, Καθηγητής, Τμήμα Περιβάλλοντος Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Μέλος

Αντώνιος Σκουλούδης, Επίκουρος Καθηγητής, Τμήματος Περιβάλλοντος Πανεπιστημίου Αιγαίου, μέλος.

Περίληψη

Καθώς η υιοθέτηση και υλοποίηση δράσεων Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (ΕΚΕ) καταλαμβάνουν σημαντική έκταση στο πεδίο των στρατηγικών των επιχειρήσεων παγκοσμίως, οι πρακτικές δημοσιοποίησης εταιρικών απολογισμών κοινωνικής υπευθυνότητας και η αξιολόγησή τους αποκτά κρίσιμο ερευνητικό ενδιαφέρον. Στην παρούσα διδακτορική διατριβή αναπτύχθηκε ένα σύγχρονο μεθοδολογικό εργαλείο στη βάση της ανάλυσης ουσιαστικότητας (*materiality analysis*) για να συμβάλλει στο να ξεπεραστούν οι ανεπάρκειες και οι αδυναμίες των υφιστάμενων μεθοδολογικών προσεγγίσεων αξιολόγησης της αποκάλυψης δεδομένων εταιρικής υπευθυνότητας. Η ανάλυση της ουσιαστικότητας επικεντρώνεται στον εντοπισμό και την προτεραιοποίηση των σημαντικότερων για την λειτουργία των επιχειρήσεων ζητημάτων λειτουργίας τους. Το συγκεκριμένο μεθοδολογικό εργαλείο δομήθηκε αυστηρά στη βάση των κατευθυντήριων οδηγιών αποκάλυψης των ουσιαστικών θεμάτων κάθε οργανισμού, μέσα από συγκεκριμένους γενικούς και ειδικούς δείκτες, που προτείνονται από το πρότυπο GRI, υπερβαίνοντας την επικαιροποίησή του (GRI-G4 σε GRI-Standards).

Σημειώνεται πως από την εφαρμογή αξιολόγησης ενός ποικίλου αριθμού επιμέρους δειγμάτων, που συμπεριελάμβαναν επιχειρήσεις του Ελλαδικού, Ευρωπαϊκού και διεθνούς χώρου και διαφορετικών κλάδων, σε συνδυασμό με την ανάλυση ουσιαστικότητας που προηγήθηκε, προέκυψαν σημαντικά ευρήματα. Το προτεινόμενο εργαλείο αξιολόγησης απολογισμών ΕΚΕ φαίνεται να καλύπτει μια σειρά από κρίσιμες προϋποθέσεις και δη της αντικειμενικότητας, της συγκρισιμότητας, της αξιοπιστίας, της εγκυρότητας και της κοινά αποδεκτής μεθόδου αξιολόγησης. Το επίπεδο λογοδοσίας για το σύνολο των επιχειρήσεων σε ότι αφορά στα ουσιαστικότερα θέματα της κοινωνικής τους υπευθυνότητας, ήταν σχετικά «χαμηλό» ανεξαρτήτως κλάδου, μεγέθους ή έδρας της επιχείρησης. Ανομοιομορφίες στο επίπεδο της λογοδοσίας προέκυψαν επίσης, μεταξύ των Γενικών και Ειδικών Δημοσιοποιήσεων Διοικητικής Προσέγγισης, καθώς και εσωτερικά, μεταξύ δεικτών, που αφορούσαν το ίδιο ουσιαστικό ζήτημα. Επιπροσθέτως, η πιστή εφαρμογή των κατευθυντήριων οδηγιών του προτύπου GRI από τους συντάκτες, φαίνεται να συναρτάται με το υψηλό επίπεδο λογοδοσίας των απολογισμών και αντιστρόφως. Συμπερασματικά αναδεικνύονται ζητήματα έλλειψης διαφάνειας, αξιοπιστίας, ισορροπίας και πληρότητας, ως προς τη δημοσιοποίηση των επιδόσεων κοινωνικής υπευθυνότητας. Τέλος, σε ότι αφορά στην αναγνώριση των σημαντικότερων ζητημάτων για τη λειτουργία των επιχειρήσεων που εξετάστηκαν, η «Υγεία και Ασφάλεια στους εργασιακούς χώρους» κατέχει κορυφαία θέση, όπως επίσης πολύ σημαντικά αναγνωρίστηκαν ως περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος οι «Αέριες Εκπομπές & Κλιματική Αλλαγή» (GWP- Global Warming Potential) και η «Διαχείριση Ενέργειας», ως οικονομικού ενδιαφέροντος η «Οικονομική Επίδοση» και ως ουσιαστικά ζητήματα ποιότητας προϊόντων και υπηρεσιών αυτά της «Υγείας και Ασφάλειας των Πελατών», της «Ποιότητας των Υπηρεσιών» και γενικότερα θέματα «Ασφάλειας». Απαιτείται μεγαλύτερη διερεύνηση ως προς τις αιτίες και τα πιθανά κίνητρα των επιχειρήσεων σχετικά με τα χαμηλά επίπεδα λογοδοσίας, λαμβάνοντας υπόψη ότι η βαθμολογική κατάταξη της αξιολόγησης των εταιρικών απολογισμών δεν προσδιορίζει απαραίτητα και τις πραγματικές επιδόσεις ΕΚΕ.

Λέξεις κλειδιά: Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη (ΕΚΕ), Παγκόσμια Πρωτοβουλία Αναφοράς (GRI), Κατευθυντήριες Οδηγίες Σύνταξης Απολογισμού GRI-G4, Δημοσιοποίηση Διοικητικής Προσέγγισης, Ουσιαστικά Θέματα, Αξιολόγηση Απολογισμών ΕΚΕ, Διαφάνεια, Υπευθυνότητα, Αξιοπιστία.

Abstract

As the adoption and implementation of Corporate Social Responsibility (CSR) strategies increases globally, the publication and evaluation of CSR reports attracts greater research interest. Efforts to evaluate CSR disclosure and reporting have been on-going but have also been criticized as insufficient. This PhD develops a methodological framework for CSR reporting evaluation based on the materiality principle. The materiality principle prioritizes the more significant aspects in the operations of an organization. This framework has been developed taking into account both the Global Reporting Initiative's (GRI) generic and specific indices as well as the guidelines for materiality analysis. Through the CSR reporting evaluation of different groups of samples at the Greek and EU level as well as in different industrial sectors, significant findings have been identified. The methodological framework developed covers the conditions of objectivity, comparability, credibility, validity and commonly accepted methods of evaluation. The level of accountability for all companies as far as the material issues are concerned is 'low' to 'medium' for all companies irrespective of the industrial sector, size or location. Inconsistencies in the level of accountability also appeared between General Management Approach Disclosures (MDA) and Management Approach Disclosures in topic-specific standards as well as within indexes involving the same materiality aspect. Additionally, the more precise the GRI guidelines are followed in a CSR report, the better level of disclosure and accountability achieved. The conclusion addresses issues related to a lack of transparency, credibility, balance and comprehensiveness of disclosures of social responsibility. Finally, in relation to the recognition of the most significant issues, these have been recognised primarily as Health and Safety in the workplace, followed by climate change gases, energy management, economic performance, the health and safety of customers, services quality and general safety issues. Further research is needed in exploring the causes for and motives of companies in focusing on these areas, considering that the evaluation of CSR reports do not necessarily refer to actual CSR practices.

Key words: Corporate Social Responsibility (CSR), Global Reporting Initiative (GRI), Reporting Guidelines GRI-G4, Management Approach Disclosures (MDA), Materiality, CSR Reporting Evaluation, Transparency, Responsibility, Credibility

Περιεχόμενα

<i>Περίληψη</i>	<i>vi</i>
<i>Abstract</i>	<i>vii</i>
<i>Κατάλογος Εικονογραφήσεων</i>	<i>x</i>
<i>Συνομογραφίες & Ακρωνύμια</i>	<i>xi</i>
1 Εισαγωγή	14
Στόχος και δομή της διδακτορικής έρευνας	18
2. Βιβλιογραφική Ανασκόπηση	27
2.1. Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη (ΕΚΕ)	29
2.2 Απολογισμοί ΕΚΕ	33
2.2.1 Πλαίσιο σύνταξης απολογισμών ΕΚΕ	37
2.2.2 Αξιολόγηση Απολογισμών- Μεθοδολογικές Προσεγγίσεις	40
2.3 Οι κατευθυντήριες οδηγίες του Global Reporting Initiative (GRI).....	44
2.3.1 Οι κατευθυντήριες οδηγίες G4 του Global Reporting Initiative (GRI- G4).....	45
2.3.2 Από το G4 στο GRI -Standards	48
2.3.3 Ανάλυση Ουσιαστικότητας (materiality analysis).....	51
2.4 Σημαντικά ευρήματα σε σχέση και από την αξιολόγηση των απολογισμών ΕΚΕ.	54
3. Μεθοδολογία	62
3.1 Ανάλυση μεθοδολογικού πλαισίου υλοποίησης της έρευνας	63
3.1.1 Θεωρητικό και πρακτικό υπόβαθρο ανάπτυξης του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης Απολογισμών Βιωσιμότητας.	63
3.1.2 Θεωρητική και πρακτική ανάλυση της δομής του μεθοδολογικού εργαλείου	68
3.2 Μελέτες περίπτωσης.....	74
3.2.1 Θεωρητική τεκμηρίωση επιλογής δειγμάτων.....	75
3.2.2 Περιγραφή δειγμάτων και μεθοδολογική προσέγγιση αξιολόγησης εκάστου δείγματος	89
3.3 Περιορισμοί της Έρευνας	103
4. Συνοπτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων	108
4.1 Περιπτωσιολογική μελέτη δείγματος ελληνικών επιχειρήσεων	108
4.2 Περιπτωσιολογική μελέτη δείγματος αεροδρομίων	109
4.3 Περιπτωσιολογική μελέτη δείγματος Ναυτιλιακών εταιριών	111
4.4 Περιπτωσιολογική μελέτη δείγματος Κατασκευαστικών εταιριών.....	114
4.5 Περιπτωσιολογική μελέτη δείγματος Κατασκευαστικών & Ναυτιλιακών εταιριών	115
5. Συζήτηση	118
6. Συμπεράσματα	141

Βιβλιογραφικές Αναφορές.....	151
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	194
Παράρτημα I.....	195
<i>Μεθοδολογικό Εργαλείο Αξιολόγησης του επιπέδου λογοδοσίας των Απολογισμών ΕΚΕ, στη βάση της Ανάλυσης Ουσιαστικότητας & του Προτύπου GRI (Ανάλυση κριτηρίων-βαθμολόγησης).....</i>	195
Παράρτημα II.....	201
<i>Δείγματα Επιχειρήσεων Μελετών Περίπτωσης.....</i>	201
Παράρτημα III.....	210
Δημοσιεύσεις άρθρων	210
A. Vouros, P., Nomikos, S., Halkos, G., Evangelinos, K., Sfakianaki, E., Konstandakopoulou, F., Fotiadis, S., Karagiannis, I., Skouloudis, S., Nikolaou, I. E. (2020). Introducing fundamental accountability principles in sustainability reporting assessment: A cross-sectoral analysis from the Greek business sector. <i>Environ Qual Manage.</i> , pp:1–18. DOI: 10.1002/tqem.21689.....	211
B. Karagiannis, I., Vouros, P., Skouloudis, A., & Evangelinos, K. (2019). Sustainability reporting, materiality, and accountability assessment in the airport industry. <i>Business Strategy and the Environment</i> , 28, 1370–1405. DOI: 10.1002/bse.2321.....	230
Παράρτημα IV	267
Άρθρα υπό εξέταση Δημοσίευσης (under review).....	267
A. <i>A methodological framework for the assessment of Corporate Social Responsibility Reporting and Materiality Analysis, Journal of Cleaner Production</i>	268
Vouros, P, Androne, N, Allan S, Fotiadis, S, Fountoulakis, G, Evangelinos, K.	268
B. <i>Mapping maritime CSR agenda: A cross-sectoral materiality analysis of sustainability reporting</i> 289	
Karagiannis, I., Vouros, P., Sioutas, N., Evangelinos, K.	289
C. <i>Occupational Health and Safety of Multinational Construction Companies through Evaluation of Corporate Social Responsibility Reports.....</i>	328
Mavroulidis, M Vouros, P Fotiadis, S Konstantakopoulou, F Fountoulakis, G Nikolaou I and Evangelinos, K.....	328
Παράρτημα V	359
<i>Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία Πολυεθνικών Επιχειρήσεων του Κατασκευαστικού & Ναυτιλιακού Κλάδου μέσω Αξιολόγησης Απολογισμών Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης- Παράθεση αποτελεσμάτων-Πίνακες Διαγράμματα Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία Πολυεθνικών Επιχειρήσεων του Κατασκευαστικού & Ναυτιλιακού Κλάδου μέσω Αξιολόγησης Απολογισμών Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης- Παράθεση αποτελεσμάτων-Πίνακες Διαγράμματα</i>	359

Κατάλογος Εικονογραφήσεων

A. Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 1: Δομή της Έρευνας.....σελ.	06
Εικόνα 2: Σύμπλεγμα τεσσάρων τομέων σύμφωνα με τον Carroll.....σελ.	24
Εικόνα 3: Ιστορική εξέλιξη Global Reporting Initiative (πηγή: www.globalreporting.org).....σελ.	39
Εικόνα 4: Δείκτες προτύπου GRI Standards (πηγή: www.globalreporting.org).....σελ.	41
Εικόνα 5: Διάγραμμα Ουσιαστικότητας (πηγή: www.globalreporting.org).....σελ.	43
Εικόνα 6: Ενδιαφερόμενα μέρη του ναυτιλιακού κλάδου (πηγή: www.corostrandberg.com).....σελ.	69
Εικόνα 7: Top 5 κλάδοι με τους περισσότερους τραυματισμούς.....σελ.	75
Εικόνα 8: Δομή Μεθοδολογίας.....σελ.	88

B. Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Συνολικοί απολογισμοί κατασκευαστικού κλάδου στον ευρωπαϊκό χώρο (GRI) (Επεξεργασία Χασιδαίος, 2020).....σελ.	73
--	----

Γ. Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1: Κλίμακα Βαθμολόγησης ανά κριτήριο.....σελ.	55
Πίνακας 2: Αριθμός κριτηρίων και βαθμολόγηση ανά αρχή.....σελ.	55
Πίνακας 3: Αριθμός κριτηρίων και βαθμολόγηση ανά ουσιαστικό θέμασελ.	61

Συντομογραφίες & Ακρωνύμια

ΔΟΕ	Διεθνή Οργάνωση Εργασίας
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΚΕ	Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη
ΕΣΑΑ	Εθνικό Συμβούλιο Ασφάλειας Ατυχημάτων
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
Μ.Α.Π	Μέσα Ατομικής Προστασίας
ΜΚΟ	Μη Κερδοσκοπικός Οργανισμός
Ο.Η.Ε	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
Ο.Ο.Σ.Α	Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
ΣΣΕ	Συλλογική Σύμβαση Εργασίας
ΥΑΕ	Υγεία και Ασφάλεια Εργαζομένων
ACI	Airport Council International
ANSI	American National Standards Institute
AR	Absent Rate
BSI	British Standards Institution
CED	Center for Environment and Development
CERES	Coalition for Environmentally Responsible Economies
CFP	Corporate Financial Performance
CO	Carbon Monoxide

CO ₂	Carbon Dioxide
CSER	Corporate Social and Environmental Responsibility
CSP	Corporate Social Performance
CSR	Corporate Social Responsibility
CSR	Corporate Sustainability Report
EMAS	Eco Management and Audit Scheme
EU	European Union
FLA	Fair Labor Association
GDP	Gross Domestic Product
GSSB	Global Sustainability Standard Board
GRI	Global Reporting Initiative
HSE	Health and Safety Executive
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
IPPC	Intergovernmental Panel on Climate Change
ISM	International Safety Management
ISO	International Organization for Standardization

IR	Injury Rate
LDR	Lost Days Rate
MNE	Multinational Enterprise
NSC	National Safety Council
ODR	Occupational Disease Rate
OHS	Occupation Health and Safety
OHSAS	Occupational Health and Safety Assessment Series
SME	Small Medium Enterprise
UN	United Nations
UNEP	United Nations Environmental Programme
UNGC	United Nations Global Compact
WBCSD	World Business Council on Sustainable Development

1 Εισαγωγή

Σήμερα, σε ένα παγκοσμίως ασταθές και αβέβαιο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον, η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη (ΕΚΕ) αποτελεί ίσως το πιο καινοτόμο και ανερχόμενο ως επιχειρηματική πρακτική μοντέλο, που προωθεί ταυτόχρονα το επιχειρηματικό πνεύμα και ηθική. Είναι ένα εργαλείο επικοινωνίας, μέσω του οποίου οι εταιρείες, ακολουθώντας τις αρχές του σύγχρονου μάρκετινγκ, επισημαίνουν τη δέσμευσή τους να επενδύσουν στη βέλτιστη διαχείριση των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών τους επιπτώσεων. Η ΕΚΕ, περιλαμβάνοντας μία σειρά σημαντικών ζητημάτων αειφορίας, διαφορετικών διαχειριστικών πρακτικών (Hopkins, 2009) και στρατηγικών (Aguinis & Glava, 2012), αποτελεί ουσιαστικά ένα αναγκαίο διαχειριστικό εργαλείο για τις σύγχρονες επιχειρήσεις (Menguc & Ozanne, 2005).

Ένας συχνά χρησιμοποιούμενος ορισμός της ΕΚΕ, που αρχικά οριζόταν ως «οργανωτική ευθύνη» (Aguinis, 2011), είναι: *«οι συγκεκριμένες οργανωτικές δράσεις και πολιτικές που λαμβάνουν υπόψη διαφορετικές απαιτήσεις και προσδοκίες των ενδιαφερόμενων μερών σύμφωνα με την τριπλή κατώτατη γραμμή της απόδοσης οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας»* (Aguinis & Glava, 2012). Ωστόσο, μια ατζέντα ΕΚΕ θεωρείται φιλόδοξη, όταν περιλαμβάνει τη βελτίωση της κοινωνίας και του περιβάλλοντος (ακόμη και με οικονομικό κόστος), εξαιτίας της ανάληψης ευθύνης εκ μέρους των επιχειρήσεων (Kramer & Pfitzer, 2016).

Ως μέρος των σύγχρονων κοινωνικοοικονομικών συστημάτων, με συχνά σοβαρές χρηματοοικονομικές και γεωγραφικές αστάθειες και αβεβαιότητες, οι εταιρείες χρησιμοποιούν την ΕΚΕ ως ένα εξαιρετικά ισχυρό εργαλείο για να προσαρμοστούν τις νέες απαιτήσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο διεξάγουν τις δραστηριότητές τους (Herzig & Schaltegger, 2006; Kiliç et al., 2015) και, ταυτόχρονα, προκειμένου να συγχρονιστούν με στρατηγικές και δράσεις, που συνάδουν με μια βιώσιμη λογική επιχειρηματικότητας. Η συγκεκριμένη επιχειρηματική πρακτική έχει ως σκοπό την επίτευξη των 17 στόχων της Παγκόσμιας Πρωτοβουλίας για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Ηνωμένων Εθνών (Landrum & Ohsowski, 2018). Με αυτόν τον τρόπο, οι επιχειρήσεις αποδεικνύουν τη δέσμευσή τους στις κοινωνικές και περιβαλλοντικές πτυχές της αειφόρου ανάπτυξης (Laplume et al., 2008), βοηθώντας αποτελεσματικά στη βελτίωση της ευρύτερης εταιρικής τους εικόνας (Fombrun, 2005; Lewis, 2003). Με αυτό το κίνητρο, μεγάλες εταιρείες έχουν πρωτοπορήσει στην υιοθέτηση βιώσιμων μέτρων από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 (Preston & Post, 1975; Carroll, 1979; Jones, 1980; Epstein, 1987), καθώς η ΕΚΕ μπορεί να ενισχύσει τη βιωσιμότητα μίας εταιρείας, την εικόνα και το εμπορικό της σήμα, λειτουργώντας ως ένα βιώσιμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (Amores-Salvadó et al., 2014; Youssef et al., 2018). Αντίστοιχα, ακολουθούν οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, αποτελώντας στην πραγματικότητα μία πολύ ετερογενή ομάδα, με διαφορετική αντίληψη και

γνωρίσματα του χαρακτήρα της επιχειρηματικότητας ως δραστηριότητα, διαφορετικές διαδικασίες και οργανωτικά στάδια (Vázquez-Carrasco & López-Pérez, 2013; Spence, 2016). Η ύπαρξη όλων αυτών των ιδιαιτεροτήτων φαίνεται να επηρεάζει όμως την εφαρμογή δράσεων ΕΚΕ και, κατ' επέκταση την υιοθέτηση διαχειριστικών εργαλείων εξασφάλισης της βιωσιμότητάς τους εκ μέρους των επιχειρήσεων (Corazza, 2018).

Η λογική πίσω από τις προσπάθειες για σχεδιασμό και υλοποίηση πρακτικών ΕΚΕ της κάθε εταιρείας, πρέπει να σχετίζεται με τη δημιουργία αξίας για ένα ευρύτερο σύνολο ενδιαφερομένων (Kramer & Pfitzer, 2016; Vargo & Lusch, 2016) και της δέσμευσής της για ουσιαστικές και όχι συμβολικές δράσεις (Schons & Steinmeier, 2016). Οι εταιρείες με ουσιαστική δέσμευση ΕΚΕ έχουν επιχειρηματική λογική, που συνεπάγεται μία ολιστική και μακροπρόθεσμη προοπτική σε ότι αφορά στην οικονομική απόδοση της εταιρικής υπευθυνότητας, ενσωματώνοντας τη βιωσιμότητα στις βασικές επιχειρηματικές τους δραστηριότητες (Hockerts, 2015; Dahlin et al., 2020). Αυτές οι επιχειρήσεις που ουσιαστικά επιδιώκουν να βελτιώσουν τις επιπτώσεις τους στην κοινωνία και στον πλανήτη, προβαίνουν σε αντίστοιχη αύξηση δαπανών ως αίσθημα ευθύνης, διαφέρουν από αυτές, που φιλοδοξούν να επιτύχουν απλώς κοινωνικά και επιχειρηματικά αποτελέσματα (Kramer & Pfitzer, 2016). Ωστόσο, η ουσιαστική δέσμευση ΕΚΕ σημαίνει μεγαλύτερο κόστος προσωπικού και χαμηλότερες οικονομικές αποδόσεις, σε αντίθεση με αυτές των εταιρειών, που τα κίνητρα τους είναι συμβολικά (υλοποιούν συμβολικές δράσεις ΕΚΕ). Πάραυτα λαμβάνουν και αυτές “πιστοποιητικά” εξωτερικής διασφάλισης ΕΚΕ (Dahlin et al., 2020) για την εφαρμογή βιώσιμων δράσεων κοινωνικής υπευθυνότητας.

Τα τελευταία χρόνια, το ενδιαφέρον για τη δημοσίευση αναφορών βιωσιμότητας έχει αυξηθεί σημαντικά (Carroll, 1999; Karagiannis et al., 2019; Porter & Kramer, 2019). Κατά συνέπεια, έχουν αναπτυχθεί πολλές διαφορετικές μέθοδοι αναφοράς, οδηγίες και εγχειρίδια, τα οποία παρέχουν ένα πλαίσιο για τη δημοσιοποίηση πληροφοριών ΕΚΕ με έναν πιο ολοκληρωμένο, αποτελεσματικό, διαφανή και τυποποιημένο τρόπο. Με τη σειρά της αυτή η δημοσιοποίηση πληροφοριών ΕΚΕ, χρησιμεύει ως κριτήριο μέτρησης και σύγκρισης των δεικτών εταιρικής απόδοσης παγκοσμίως. Οι περισσότερες αναφορές βιωσιμότητας, που δημοσιοποιούνται από μεγάλες επιχειρηματικές οντότητες, έχουν μία τέτοια δομή ώστε να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές επιδόσεις τους (δηλ. Τριπλή κατώτατη γραμμή-Trible Bottom Line), απευθυνόμενες σε ένα ευρύτερο κοινό, προκειμένου να ευαισθητοποιήσουν τα ενδιαφερόμενα μέρη τους για αυτά τα θέματα (Elkington, 1997; Kolk, 2010; Asif et al., 2013a; Miralles-Quiros, et al., 2017). Το πιο ευρέως διαδεδομένο και υιοθετημένο πρότυπο σύνταξης απολογισμών ΕΚΕ σε παγκόσμια κλίμακα, που προωθεί τη διαφάνεια και τη λογοδοσία στις εταιρικές

εκθέσεις Βιωσιμότητας, είναι αυτό της Παγκόσμιας Πρωτοβουλίας Αναφοράς (GRI) (Brown, et al., 2009b; Skouloudis et al., 2009; EY 2015).

Η δημοσιοποίηση ωστόσο των αποτελεσμάτων της ΕΚΕ απέναντι στα ενδιαφερόμενα μέρη (πελάτες, προμηθευτές, τοπικές κοινωνίες, μετόχους, επενδυτές, κοινωνία των πολιτών, κρατικούς φορείς, εργαζομένους), απαιτεί αξιοπιστία, ειλικρίνεια, πληρότητα και διαφάνεια, ενώ σε διαφορετική περίπτωση δημιουργείται η αίσθηση της εξαπάτησης (Calabrese et al., 2015; Weber, 2008). Παρά την ανάπτυξη όμως οδηγιών, που αυξάνουν την επικοινωνία δημοσιοποίησης της εταιρικής υπευθυνότητας σχετικά με την ΕΚΕ, αυτές εξακολουθούν να μην επαρκούν για να διευκολύνουν τις νέες σχέσεις λογοδοσίας, ιδίως αυτές που περιλαμβάνουν την ανάλυση ουσιαστικότητας και τη διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες ομάδες (Moneva et al., 2006), ενισχύοντας την έλλειψη πληρότητας στους απολογισμούς ΕΚΕ (Mio, 2010).

Επιπροσθέτως, ενώ η δημοσιοποίηση πληροφοριών σχετικά με την ΕΚΕ αποτελεί πλέον μέρος των καθημερινών σχεδόν επιχειρηματικών συναλλαγών, δεν προκύπτει με σαφήνεια αν αυτό οφείλεται σε μία βαθύτερη πεποίθηση ή απλώς σε μία στρατηγική επίδειξης βιτρίνας (Borglund et al., 2017). Ωστόσο, η αύξηση της εταιρικής ευαισθητοποίησης, μαζί με τις ανησυχίες των ενδιαφερομένων διασφαλίζουν μακροπρόθεσμους δεσμούς μεταξύ των εταιρειών και των ενδιαφερομένων (Lee & Shin, 2010). Σε κάθε περίπτωση, η ΕΚΕ φαίνεται ότι αλληλεπιδρά με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών των επιχειρήσεων και, ενδεχομένως, θα μπορούσε να επηρεάσει την αξιολόγηση της συμπεριφοράς των πελατών της, έναντι της εταιρικής υπευθυνότητας (Seo et al., 2015; Vecchio & Annunziata, 2015; Yuen & Thai, 2017).

Οι προσδοκίες των ενδιαφερομένων μερών, καθώς και η επίπτωση της κάθε εταιρείας σε σχέση με τη βιωσιμότητα, επηρεάζεται από οργανωτικά χαρακτηριστικά, όπως το επιχειρηματικό μοντέλο, το μέγεθος, την ιδιοκτησία και το κοινωνικό και πολιτιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο δραστηριοποιείται (Porter & Kramer, 2006). Κατ' επέκταση, δεν έχουν όλα τα θέματα βιωσιμότητας την ίδια σημαντικότητα για μία επιχείρηση (Roberts et al., 2006), γεγονός που απαιτεί την αξιολόγησή τους στη βάση συγκεκριμένων διαδικασιών (Briefing, 2006) με δεδομένο μάλιστα ότι καμία επιχείρηση δεν αναμένεται να ανταποκριθεί σε όλα τα ζητήματα αειφορίας, ειδικά όταν ορισμένα θέματα δεν θεωρούνται σημαντικά (Weybrecht, 2010). Η επιχειρηματική απόδοση όμως φαίνεται να συσχετίζεται θετικά με την ΕΚΕ (Lu et al., 2009; Yuen et al., 2016β).

Οι εταιρείες προκειμένου να δημιουργήσουν γενικά μακροχρόνιες σχέσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη τους και ιδίως με τους πελάτες τους, πρέπει να ερμηνεύουν και να διαχειρίζονται την αυξανόμενη ευαισθητοποίηση των ενδιαφερομένων μερών και να ευθυγραμμίζουν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες ανάλογα (Calabrese et

al., 2015). Αυτό προϋποθέτει μία αξιόπιστη διαδικασία διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη που, στις πιο πολλές περιπτώσεις, απαιτεί εξωτερική διαμεσολάβηση και αρκετούς πόρους, προκειμένου να επιτευχθεί μία θετική αξιολόγηση από όλες τις πλευρές (Park & Kang, 2020). Οι Baumann-Pauly et al. (2013) επισημαίνουν ότι οι Απολογισμοί Βιωσιμότητας των Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων (ΜΜΕ) επενδύουν σε σημαντικά ζητήματα σε σχέση με τους ενδιαφερόμενους, ενώ οι μεγάλοι οργανισμοί δίνουν μεγαλύτερη προσοχή στην ποιότητα, όσον αφορά το περιεχόμενο και την έμφαση των θεμάτων. Βάσει των ως άνω, αν και ο αριθμός των απολογισμών ΕΚΕ αυξάνεται με το χρόνο και η ποιότητά τους βελτιώνεται σε συνάρτηση με την παροχή σημαντικού αριθμού εναλλακτικών προτύπων αρχών σύνταξής τους, η αξιολόγηση της ποιότητας των απολογισμών ΕΚΕ συνεχίζει να παράγει πλήθος θετικών και αρνητικών συμπερασμάτων. Τα συμπεράσματα αυτά αξιοποιούνται από τις επιχειρήσεις προς όφελος της βελτίωσης της ποιότητας δημοσιοποίησης και της λογοδοσίας απέναντι στα ενδιαφερόμενα μέρη. Με τη σειρά της, μία αναποτελεσματική επικοινωνία δημοσιοποίησης των επιδόσεων της ΕΚΕ προς τα ενδιαφερόμενα μέρη δημιουργεί σκεπτικισμό (Pomeroy & Dolnicar, 2009), που μπορεί να ελαττωθεί μόνο εφόσον μία εταιρεία επιδεικνύει και κοινοποιεί τις δράσεις ΕΚΕ, που υλοποιεί μακροπρόθεσμα (Mohr & Webb, 2005). Και αυτό κυρίως στη βάση της ανάλυσης ουσιαστικότητας, η οποία δίνει προτεραιότητα στα σημαντικά για τη λειτουργία των επιχειρήσεων ζητήματα, που δύνανται να επηρεάσουν τη μακροπρόθεσμη επιχειρηματική απόδοση, σύμφωνα με τις ανάγκες και τις προσδοκίες των ενδιαφερομένων μερών (Deegan & Rankin, 1997; Briefing, 2006; Manetti & Becatti, 2009; Hsu et al., 2013). Έτσι, στο πλαίσιο αυτό, τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να αξιολογήσουν την απόδοση των μακροπρόθεσμων και βραχυπρόθεσμων κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων του κάθε οργανισμού (Bouten et al., 2011; Hsu et al., 2013; Calabrese et al., 2015). Σε κάθε περίπτωση, η αξιοπιστία επηρεάζει θετικά την αντίληψη, που υπάρχει απέναντι στην ΕΚΕ, ακόμη και στην περίπτωση δημοσιοποίησης αρνητικών πληροφοριών εκ μέρους των επιχειρήσεων (Jahn & Brühl, 2019). Επίσης, σύμφωνα με τους Park & Kang (2020), η σχετική βιβλιογραφία έχει εντοπίσει τη σημασία της αμφίδρομης επικοινωνίας στην δημοσιοποίηση πληροφοριών για την ΕΚΕ, όπως στην περίπτωση των Duthler & Dhanesh (2018).

Η αξιολόγηση εταιρικών απολογισμών βιωσιμότητας συνεχίζει να παραμένει ένα πολύπλοκο και μη ομογενοποιημένο εργαλείο, που προσπαθεί να συμβάλλει στη συγκρισιμότητα τους. Και αυτό ως μία ανάγκη, που συνδέεται και με τα ευρήματα ερευνών, που διαπιστώνουν μία ανακολουθία στη σύνδεση της υλοποίησης πρακτικών ΕΚΕ με θετικά πάντα αποτελέσματα, απόρροια μη συνεπών συμπεριφορών και κινήτρων εταιρικής υπευθυνότητας, που παρουσιάζονται δημόσια (Ellen et al., 2006; Rim et al., 2018).

Μέχρι σήμερα, λίγες μελέτες έχουν εστιάσει σε μεθόδους αξιολόγησης σε σχέση με τις σημαντικότερες πτυχές λειτουργίας μίας επιχείρησης, όπως αυτές παρατίθενται στους απολογισμούς βιωσιμότητάς τους, αντιμετωπίζοντας ταυτόχρονα τα θέματα υποκειμενικότητας και πληρότητας στις εκθέσεις (Calabrese et al., 2016).

Στόχος και δομή της διδακτορικής έρευνας

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω συνοπτικά, το θέμα της αναζήτησης μίας αξιόπιστης, αποτελεσματικής, διαφανούς και, με όσο το δυνατό μικρότερο βαθμό υποκειμενικότητας, μεθόδου αξιολόγησης των απολογισμών ΕΚΕ, παραμένει ανοιχτό. Η αξιοπιστία αποτελεί μία κρίσιμη παράμετρο σε θέματα δημοσιοποίησης εταιρικών πληροφοριών, που απαιτεί τη δημοσίευση και θετικών και αρνητικών πληροφοριών (Jahn & Brühl, 2019) και σχετίζεται θετικά με άλλες κρίσιμες μεταβλητές, όπως η νομιμότητα (Jahn et al., 2017), η εμπιστοσύνη (Brühl et al., 2018) και η εταιρική στάση απέναντι στην επωνυμία ή τις προθέσεις της ίδιας της αγοράς (Goldsmith et al., 2000).

Επίσης, σύμφωνα με αρκετούς ερευνητές, απουσιάζει μία εμπειρική και συνοπτική βάση αξιολόγησης των τάσεων στην εφαρμογή και στην περαιτέρω ανάπτυξη της ΕΚΕ μεταξύ χωρών, που να διευκολύνει τις συγκριτικές αναλύσεις και την εξαγωγή αξιόπιστων συμπερασμάτων (Maignan & Ferrell, 2000; Ringov & Zollo, 2007; Matten & Moon, 2008; Williams & Aguilera, 2008; Gjølborg, 2009a, 2009b; Jackson & Apostolakou, 2010). Περαιτέρω, είναι απαραίτητη, για την αξιολόγηση της απόδοσης των επιχειρήσεων σε θέματα εταιρικής υπευθυνότητας, μία ατζέντα αειφορίας, που εστιάζει στην κοινωνία και στο περιβάλλον πέρα από την οικονομική απόδοση (Dyllick & Muff, 2016).

Η έλλειψη πληρότητας στην κάλυψη των σημαντικότερων πτυχών δραστηριοποίησης των εταιρειών, σε συνάρτηση με το ενδιαφέρον των επιχειρηματικών, κοινωνικών και άλλων εταίρων τους, φαίνεται να αποτελεί σήμερα το σημαντικότερο πρόβλημα των απολογισμών ΕΚΕ (Adams, 2004; O'Dwyer et al., 2005; De Villiers & Van Staden, 2010; Karagiannis et al., 2019; Vouros et al., 2020). Ταυτόχρονα η εφαρμογή των κατευθυντήριων οδηγιών σύνταξης απολογισμού ΕΚΕ GRI-G4 & GRI-Standards από τις επιχειρήσεις, θέτει την ανάγκη για αξιολόγηση της εφαρμογής τους, στη βάση μάλιστα της έμφασης, που δίνουν στην αναγνώριση και συμμετοχικότητα των ενδιαφερόμενων μερών και στην ανάλυση ουσιαστικότητας των σημαντικών πτυχών της επιχειρηματικής τους λειτουργίας. Από την άλλη, η αξιολόγηση του βαθμού ενσωμάτωσης των ανωτέρω κατευθυντήριων οδηγιών και της απόδοσης των επιδόσεων των επιχειρήσεων (δια μέσω των απολογισμών ΕΚΕ) για τα ουσιαστικότερα θέματα λειτουργίας τους (όπως αυτά έχουν προκύψει από την

διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη), αποτελεί ένα σημαντικό ερώτημα και ζητά απαντήσεις.

Σύμφωνα δε με τους Calabrese et al. (2016), ο προσδιορισμός, η επιλογή και η απόδοση προτεραιότητας, στα θέματα, που έχουν μεγάλη σημασία για τις εταιρείες και για τα ενδιαφερόμενα μέρη, αποτελεί σκοπό της αξιολόγησης σημαντικότητας. Συνέπεια αυτού, δηλαδή της έλλειψης πληρότητας και αμφισβήτησης της αξιοπιστίας των απολογισμών βιωσιμότητας των εταιρειών, είναι να εγείρονται ανησυχίες για τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την ικανότητά τους να συγκρίνουν και να αναλύουν αναφερόμενες πληροφορίες σχετικά με τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιδόσεις, σε σχέση με τις προηγούμενες επιδόσεις του οργανισμού ή/και, στο βαθμό που είναι δυνατόν, έναντι της απόδοσης άλλων οργανισμών (EC, 2015). Επιπροσθέτως, όταν μια εταιρεία δεν ανταποκρίνεται στις προσδοκίες των πελατών, απαιτείται χρόνος και προσπάθειες για να ανακτήσει την εμπιστοσύνη και την πίστη των πελατών, την εταιρική της φήμη αλλά και να ευθυγραμμιστεί με τις απαιτήσεις του πελάτη (Castaldo et al., 2009; Lamberti & Lettieri, 2009; Marin et al., 2009; Hong et al., 2010).

Κύριος σκοπός της παρούσας διδακτορικής διατριβής, είναι η ανάπτυξη και εφαρμογή ενός μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης των επιδόσεων λογοδοσίας των επιχειρήσεων (ενσωμάτωσης των σχετικών κατευθυντήριων οδηγιών σύνταξης απολογισμών, σύμφωνα με το εκάστοτε πρότυπο του GRI), για τα σημαντικότερα (ουσιώδη) θέματα λειτουργίας τους (σύμφωνα με την ανάλυση ουσιαστικότητας - materiality analysis και ιεράρχηση των απολογισμών ΕΚΕ, με την εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών-Stakeholder engagement). Παράλληλα, σκοπό αποτελεί και η αξιολόγηση του συγκεκριμένου μεθοδολογικού εργαλείου, μέσα από την εφαρμογή περιπτώσιολογικών μελετών σε διαφορετικά δείγματα επιχειρήσεων, εθνικής ή διεθνούς προέλευσης, κλάδου (αεροδρομίων, ναυτιλιακό και κατασκευαστικό), ή μεγέθους (μικρομεσαίων, μεγάλων και πολυεθνικών). Τέλος, επιμέρους στόχο αποτελεί η αναγνώριση των σημαντικότερων για την λειτουργία των επιχειρήσεων ζητημάτων για το δείγμα των ελληνικών επιχειρήσεων, και δη των Διεθνών Αεροδρομίων και τέλος του Ναυτιλιακού κλάδου.

Στο πλαίσιο των ανωτέρω ερευνητικών ζητημάτων, τα ερωτήματα που θέτει η διδακτορική διατριβή είναι τα παρακάτω:

1. Είναι απαραίτητη η ανάπτυξη ενός μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης του βαθμού συμμόρφωσης των επιχειρήσεων ή/και επιχειρηματικών κλάδων, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI, στη βάση της ανάλυσης ουσιαστικότητας (materiality analysis) που προβαίνει κάθε επιχείρηση κατά τη σύνταξη απολογισμού ΕΚΕ (απολογισμός βιωσιμότητας);

2. Πως δομείται ένα τέτοιο μεθοδολογικό εργαλείο αξιολόγησης προκειμένου να υπερβαίνει την επικαιροποίηση του εκάστοτε προτύπου GRI (π.χ. GRI-G4 σε GRI-Standards) και να αξιολογεί, με τη μέγιστη αντικειμενικότητα, τον βαθμό ενσωμάτωσης των αντίστοιχων κατευθυντήριων οδηγιών;
3. Ποια είναι τα συμπεράσματα σχετικά με το επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων, από την εφαρμογή αυτής της μεθοδολογίας αξιολόγησης και σε ποιο βαθμό αυτό το μεθοδολογικό εργαλείο, ανταποκρίνεται στην δυνατότητα εξαγωγής αξιόπιστων και χρήσιμων συμπερασμάτων, για επιχειρήσεις του ίδιου ή διαφορετικών κλάδων, εθνικής ή διεθνούς προέλευσης και διαφορετικού μεγέθους;
4. Ποια είναι τα σημαντικότερα (ουσιώδη) ζητήματα για τη λειτουργία ελληνικών επιχειρήσεων και κλάδων και ποια για τον κλάδο των αεροδρομίων και τον ναυτιλιακό κλάδο;

Στο πλαίσιο μίας ερευνητικής εργασίας χρησιμοποιούνται διάφορες μέθοδοι και εργαλεία, προκειμένου να συλλεγούν δεδομένα, που θα αξιοποιηθούν ως βάση για την εξαγωγή συμπερασμάτων και ερμηνείας, εξήγησης και πρόβλεψης (Cohen & Manion, 1997). Οι μέθοδοι αυτές διακρίνονται σε ποσοτικές – στο πλαίσιο μίας προσέγγισης περισσότερο θετικιστικής/εμπειρικής/κανονιστικής, και σε ποιοτικές, που είναι περισσότερο συνδεδεμένες με την ερμηνευτική προσέγγιση (Hitchcock & Hughes 1989. Carr & Kemmis, 1997).

Για την διερεύνηση των ανωτέρω ερευνητικών ερωτημάτων επιλέχθηκε η ποιοτική έρευνα, με τη χρήση κατάλληλων μεθόδων και μεθοδολογιών συλλογής επεξεργασίας και αξιολόγησης ποιοτικών δεδομένων, προκειμένου να προκύψουν ασφαλή ερευνητικά συμπεράσματα. Το 1994 οι Henwood & Pidgeon υιοθέτησαν μία συγκεκριμένη προσέγγιση προκειμένου να αναλύσουν τις βασικές κατευθύνσεις της ποιοτικής έρευνας. Σύμφωνα με αυτήν «η έννοια της μεθόδου μπορεί να χρησιμοποιηθεί με τρεις διαφορετικούς τρόπους. Ο πρώτος τρόπος αναφέρεται στην επιστημολογία της έρευνας, στις προϋποθέσεις σχετικά με τα θεμέλια και τις δυνατότητες της γνώσης. Ο δεύτερος τρόπος αναφέρεται στη μεθοδολογία της έρευνας, στη θεωρητική ανάλυση και οριοθέτηση του ερευνητικού προβλήματος και των τρόπων διερεύνησής του. Ο τρίτος τρόπος αναφέρεται στις επιμέρους μεθόδους που υιοθετούνται, δηλαδή στις ερευνητικές στρατηγικές και τεχνικές».

Σε ότι αφορά τον ερευνητικό σχεδιασμό, τη διατύπωση των ερευνητικών ερωτημάτων, τη σύνδεση θεωρίας και πράξης και την επιλογή των ερευνητικών και μεθοδολογικών εργαλείων, το σημαντικότερο ρόλο έχει η θεωρητική αφετηρία και το υπόβαθρο της ποιοτικής μεθοδολογίας (Ιωσηφίδης, 2003). Η φύση του κάθε ερευνητικού προβλήματος και οι επιλογές του ερευνητή ορίζουν την εφαρμογή των ποιοτικών μεθοδολογιών, ανάλογα με τα κοινωνικά φαινόμενα, τις κοινωνικές σχέσεις, την κατάσταση ή τις ομάδες, που πρέπει να διερευνηθούν και να αναλυθούν

ως προς τη δομή και τη λειτουργία τους (Λυδάκη, 2001. Flick, 2007). Στο πλαίσιο μιας ποιοτικής έρευνας και προς την επίτευξη της παραγωγής γνώσης απέναντι στο ερευνητικό πεδίο και στα ερευνητικά ερωτήματα, που έχουν τεθεί από τον εκάστοτε ερευνητή, απαιτείται η χρήση συγκεκριμένων μεθοδολογικών εργαλείων. Τα βασικότερα εξ αυτών των εργαλείων είναι η συμμετοχική παρατήρηση, η συνέντευξη-ερωτηματολόγια, η ιστορική συγκριτική μέθοδος, η ανάλυση περιεχομένου, οι μελέτες περίπτωσης, η οπτικοακουστική έρευνα και η έρευνα με τη βοήθεια ομάδων (Cassell & Symon, 2004; Flick, 2007). Επιπλέον και σε ότι αφορά το αντικείμενο της παρούσας έρευνας, σύμφωνα με τους Νικολαου & Evangelinos (2010), τρεις μέθοδοι αξιολόγησης απολογισμών βιωσιμότητας χρησιμοποιούνται, στο επίπεδο της ακαδημαϊκής αξιολόγησης ποιότητας ήτοι η μέθοδος της έρευνας με ερωτηματολόγιο, η μέθοδος του βαθμολογικού συστήματος και η μέθοδος της ανάλυσης περιεχομένου (content analysis). Στη παρούσα ερευνητική εργασία συνολικά ή αποσπασματικά χρησιμοποιήθηκαν και οι τρεις μέθοδοι μαζί με τη μελέτη περίπτωσης. Σύμφωνα με τους Cohen et al. (2000), η εμπιστοσύνη σχετικά με τα ερευνητικά συμπεράσματα αυξάνεται με τον αριθμό των μεθοδολογικών προσεγγίσεων, που αντιπαραβάλλονται.

Η μεθοδολογική προσέγγιση υλοποίησης της παρούσας έρευνας αποτελείται από διάφορα στάδια. Καταρχάς, μέσα από ένα σχεδιασμό, που περιλαμβάνει την αξιολόγηση ενός υφιστάμενου μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης της ΕΚΕ (στη βάση των Αρχών αναφοράς του προτύπου GRI-G4), αναπτύσσεται ένα ρεαλιστικό, περισσότερο αντικειμενικό μεθοδολογικό εργαλείο αξιολόγησής της, στη βάση της υπάρχουσας βιβλιογραφίας και της αρχής της ανάλυσης ουσιαστικότητας (αναγνώριση και ιεράρχηση των ουσιαστικών για τη λειτουργία των επιχειρήσεων ζητημάτων) του προτύπου σύνταξης απολογισμών ΕΚΕ, GRI. Το συγκεκριμένο μεθοδολογικό εργαλείο αξιολόγησης απολογισμών ΕΚΕ, ακολουθεί τη μεθοδολογική προσέγγιση αξιολόγησης της Ανάλυσης Περιεχομένου και χρήσης αντίστοιχου βαθμολογικού συστήματος, δομείται δε με τρόπο, που δύναται να προσαρμοσθεί στην επικαιροποίηση του προτύπου κατευθυντήριων οδηγιών του GRI (στη παρούσα ερευνητική εργασία από το GRI-G4 στο GRI-Standards). Στη συνέχεια ακολουθεί μία εκτενής πρακτική εφαρμογή αυτού, μέσα από ένα πλέγμα μελετών περίπτωσης (case studies) διαφορετικών δειγμάτων με διαφορετικά χαρακτηριστικά, που απορρέουν συνολικά από την υπάρχουσα βιβλιογραφία ανάλυσης και αξιολόγησης των επιπέδων λογοδοσίας των επιχειρήσεων. Παράλληλα και για το σύνολο σχεδόν των δειγμάτων, υλοποιείται μία διαδικασία αναγνώρισης των σημαντικότερων για τη λειτουργία των επιχειρήσεων και κλάδων ζητημάτων, είτε με τη χρήση μαθηματικής λογικής (παρουσία σχετικής συχνότητα ουσιαστικών ζητημάτων), είτε με τη χρήση ερωτηματολογίων προς ειδικούς. Βάσει των συγκεκριμένων περιπτώσιολογικών μελετών, αξιολογείται το επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων και κλάδων των δειγμάτων για τα ουσιαστικά και μόνο ζητήματα λειτουργίας τους ενώ, παράλληλα,

ομαδοποιούνται και αξιολογούνται αυτά στο πλαίσιο αναγνώρισης της εταιρικής, κλαδικής ή εθνικής κουλτούρας ανάπτυξης και εφαρμογής βιώσιμων πολιτικών εταιρικής λειτουργίας. Συγκεκριμένα, οι μελέτες περίπτωσης αφορούν επιχειρήσεις του Ελλαδικού, Ευρωπαϊκού και διεθνούς χώρου, διαφορετικών κλάδων και μεγέθους. Επίσης, σε ότι αφορά την αξιολόγηση στη βάση της ανάλυσης ουσιαστικότητας, αξιολογούνται, είτε διάφορα ουσιαστικά θέματα διαφορετικών επιχειρήσεων και κλάδων, είτε γίνεται εστίαση σε ένα που αξιολογείται εμπειριστατωμένα και, συγκεκριμένα, αυτό της Υγείας και Ασφάλειας στο χώρο εργασίας.

Σε ότι αφορά το δείγμα του Ελλαδικού χώρου, αυτό αφορά απολογισμούς ΕΚΕ 44 επιχειρήσεων, κατανεμημένων σε 17 διαφορετικούς κλάδους, που εκδόθηκαν το 2016 (έτος αναφοράς το 2015). Οι συγκεκριμένοι απολογισμοί βιωσιμότητας, αξιολογούνται και ως προς την ενσωμάτωση των κατευθυντήριων οδηγιών του προτύπου GRI-G4 στη βάση ενσωμάτωσης των 10 Αρχών αναφοράς του προτύπου και ως προς την ενσωμάτωση των κατευθυντήριων οδηγιών για τις ειδικές δημοσιοποιήσεις διοικητικής προσέγγισης, που αναφέρονται στα σημαντικότερα θέματα για τη λειτουργία των επιχειρήσεων, όπως αυτές τα ταξινόμησαν. Για την επιλογή του συγκεκριμένου δείγματος, λήφθηκε υπόψη η δυναμική της σύνταξης και έκδοσης απολογισμών των ελληνικών επιχειρήσεων που, αν και αυξανόμενη, εξακολουθεί να είναι χαμηλή, με μόνο λίγες μεγάλες εταιρείες να έχουν μία συντεταγμένη στρατηγική προώθησης και ανάπτυξης της ΕΚΕ και να συντάσσουν ποιοτικές εκθέσεις (Skouloudis et al., 2011). Μάλιστα, η συγκεκριμένη δυναμική φαίνεται να διαμορφώνεται από εξωγενείς παράγοντες, κυρίως μέσω των πολυεθνικών εταιρειών και των εξωγενών εργαλείων χάραξης πολιτικής, που πολλές φορές επιβάλλονται (Skouloudis et al., 2014). Τέλος, κρίνεται σημαντικό το γεγονός ότι οι περισσότερες ελληνικές επιχειρήσεις, είτε χρησιμοποιούν τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI για την υποβολή εκθέσεων αειφορίας ή την μορφή του Οικουμενικού Συμφώνου των Ηνωμένων Εθνών (UNG-COMMUNICATION ON PROGRESS (COP)). Ειδικότερα, για το 2013, το 78% των εκθέσεων χρησιμοποίησε τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI (E.Y., 2015).

Τα επόμενα δείγματα των περιπτώσιολογικών μελετών αφορούν επιχειρήσεις από τον Ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο και συγκεκριμένους κλάδους, αυτούς των μεταφορών και τον κατασκευαστικό. Σε ότι αφορά τον μεταφορικό κλάδο, η εστίαση αφορά τον αεροπορικό και συγκεκριμένα τα αεροδρόμια και τον Ναυτιλιακό, με την ευρεία έννοια της ενσωμάτωσης πλοιοκτητριών εταιριών, διαχείρισης λιμένων, συμβούλων και προμηθευτών του ναυτιλιακού κλάδου.

Η βιομηχανία μεταφορών αναγνωρίζεται ως ένας από τους σημαντικότερους πυλώνες της παγκόσμιας οικονομίας, καθώς θέτει τα θεμέλια για την ακμάζουσα ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου τον τελευταίο αιώνα. Η βιώσιμη μεταφορά είναι μία από τις πιο ενδιαφέρουσες προκλήσεις του 21ου αιώνα

Εξετάζοντας τη βιομηχανία αεροπορικών μεταφορών, είναι ευρέως αποδεκτό ότι οι αεροπορικές μεταφορές υπήρξαν μια μεγάλη δύναμη για την παγκόσμια οικονομία τις τελευταίες δεκαετίες, συνεισφέροντάς στον τουρισμό και στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν μείζονα βιομηχανική δραστηριότητα και, ως εκ τούτου, αλληλοεπιδρούν σημαντικά με τη βιόσφαιρα. Απαιτούν φυσικό κεφάλαιο και είναι υπεύθυνες για συγκεκριμένες "προσθήκες" (δηλαδή, εκπομπές ρύπων που συσσωρεύονται στο οικοσύστημα) και "αποσύρσεις" (δηλαδή, εξόρυξη πρώτων υλών). Τις τελευταίες δεκαετίες, οι αεροπορικές μεταφορές συνέβαλαν σημαντικά στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος, από άποψη θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης, βιοποικιλότητας και δυναμικό υπερθέρμανσης του πλανήτη (Janic, 1999; Whitelegg, 2000).

Η ενσωμάτωση μιας κοινωνικά υπεύθυνης εταιρικής κουλτούρας και η ανάπτυξη ενός χαρτοφυλακίου διαχείρισης αειφορίας, που εστιάζει στη βιώσιμη ανάπτυξη της βιομηχανίας αεροπορικών μεταφορών, μέσω διαχείρισης και ελαχιστοποίησης του συνολικού αρνητικού αντίκτυπου (Janic, 1999) και αντιμετώπισης του φαινομένου της ανάκαμψης (Evans & Schäfer, 2013), συνιστούν εξασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας του κλάδου, όχι μόνο ως αναγκαιότητα, αλλά και ως ευκαιρία.

Δεδομένου ότι η σχετική βιβλιογραφία για μία βιώσιμη αεροπορική βιομηχανία είναι περιορισμένη, οδηγεί στην ανάγκη για εκτενέστερη μελέτη του κλάδου. Στην παρούσα έρευνα κρίθηκε ότι ο υπο-κλάδος των αερολιμένων αποτελεί ένα ενδιαφέρον πεδίο για τον εντοπισμό και την ιεράρχηση των σημαντικότερων εκ των θεμάτων λειτουργίας τους (materiality analysis) και αξιολόγησης του επιπέδου λογοδοσίας τους, δια μέσω του μεθοδολογικού εργαλείου, που θ' αναπτυχθεί.

Ρίχνοντας ταυτόχρονα μια πιο προσεκτική ματιά στη ναυτιλιακή βιομηχανία, είναι προφανές ότι υπήρξε μια μεγάλη κινητήρια δύναμη για τις οικονομίες εδώ και χιλιάδες χρόνια. Το International Chamber of Shipping (ICS) παρέχει μια καλή εικόνα για τη σημαντικότητα του ρόλου της στις μέρες μας. Ειδικά για τον κλάδο των πλοιοκτητριών εταιριών το (ICS) αναφέρει ότι περίπου το 90% των συναλλαγών παγκοσμίως διαχειρίζεται από την διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία (ICS, 2015a). Σύμφωνα με την ίδια πηγή, η ναυτιλία ισχυρίζεται ότι είναι η πιο φιλική προς το περιβάλλον μορφή μεταφοράς. Από την άλλη πλευρά, εξακολουθεί να ευθύνεται για μεγάλο ποσοστό εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, που εκτιμάται περίπου στο 3% των εκπομπών CO₂ παγκοσμίως (ICS, 2015b). Αντίστοιχα με τον αεροπορικό κλάδο, και η σχετική βιβλιογραφία για τον ναυτιλιακό κλάδο κρίνεται περιορισμένη σε ότι αφορά θέματα έκδοσης και αξιολόγησης απολογισμών ΕΚΕ, οδηγώντας και εδώ στην ανάγκη για εκτενέστερη μελέτη, αν και σύμφωνα με τους Lam & Lim (2016), το 94% των ναυτιλιακών εταιρειών ασκούν κάποια μορφή εταιρικής υπευθυνότητας.

Ο κατασκευαστικός κλάδος από την άλλη είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστικός και τα περιθώρια κέρδους είναι εμφανώς περιορισμένα (Lingard et al., 2020). Η διαδικασία

κατασκευής από τον προγραμματισμό και τον σχεδιασμό ως την χρήση και την κατεδάφιση έχει ασήμαντη επίδραση στην τοπική κοινωνία (Fewings 2009; Murray & Dainty, 2009). Λαμβάνοντας όμως υπόψιν το κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό αποτύπωμα των κατασκευαστικών δραστηριοτήτων, ο κατασκευαστικός κλάδος έχει τους περισσότερους λόγους για να αφοσιωθεί στην υιοθέτηση πρακτικών ΕΚΕ από τους υπόλοιπους (Murray & Dainty, 2009; Huang & Lien, 2012). Η προστασία του δε, αποτελεί βασικό στοιχείο για την υιοθέτηση πρακτικών ΕΚΕ και, για το λόγο αυτό, από τους κατασκευαστικούς οργανισμούς δίνεται προτεραιότητα, καθώς συμπεριλαμβάνεται πλέον στην στρατηγική ανάπτυξή τους.

Τέλος, σε επίπεδο περιπτώσιολογικής μελέτης, σε σχέση με τον κατασκευαστικό και ναυτιλιακό κλάδο και την ανάλυση ουσιαστικότητας, υλοποιείται αξιολόγηση του επιπέδου λογοδοσίας για ένα από τα σημαντικότερα σύμφωνα με τη βιβλιογραφία για τις επιχειρήσεις θέμα, αυτό της Υγείας και Ασφάλειας (στους χώρους εργασίας). Για την ΕΚΕ η διαχείριση της Υγείας και Ασφάλειας στο περιβάλλον εργασίας αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι, ανεξάρτητα με το είδος και τον κλάδο της επιχείρησης. Παρόλο που έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος σε πολλές βιομηχανίες και επαγγέλματα, εξακολουθούν να σημειώνονται ατυχήματα (Väyrynen et al., 2015). Η ιδανική σύγχρονη προσέγγιση της διαχείρισης της υγείας και ασφάλειας ή αλλιώς Management of Occupational Health and Safety (OHS), είναι η μοντελοποίησή της με τρία βασικά στοιχεία, τη νομοθεσία, τα πρότυπα και τις καλές πρακτικές, με το τρίτο να περιλαμβάνει υποχρεωτικές και μη πρακτικές. Ειδικά για τον κατασκευαστικό κλάδο, τα στοιχεία αποδεικνύουν ότι παραμένει ένας από τους πιο επικίνδυνους σε παγκόσμιο επίπεδο κλάδους (Ghodrati et al., 2018). Αντίστοιχα, για τον Ναυτιλιακό κλάδο σε κάποιες χώρες του κόσμου, τα ποσοστά θανάτων είναι είκοσι (20) φορές μεγαλύτερα από τον μέσο όρο αυτών, που αντιστοιχούν σε ανάλογες εργασίες στην στεριά (Roberts & Hansen, 2002).

Η παρούσα διδακτορική διατριβή προκειμένου να καλύψει το σύνολο των ερευνητικών απαιτήσεων και την απάντηση των ανωτέρω ερευνητικών ερωτημάτων, δομείται με τον ακόλουθο τρόπο:

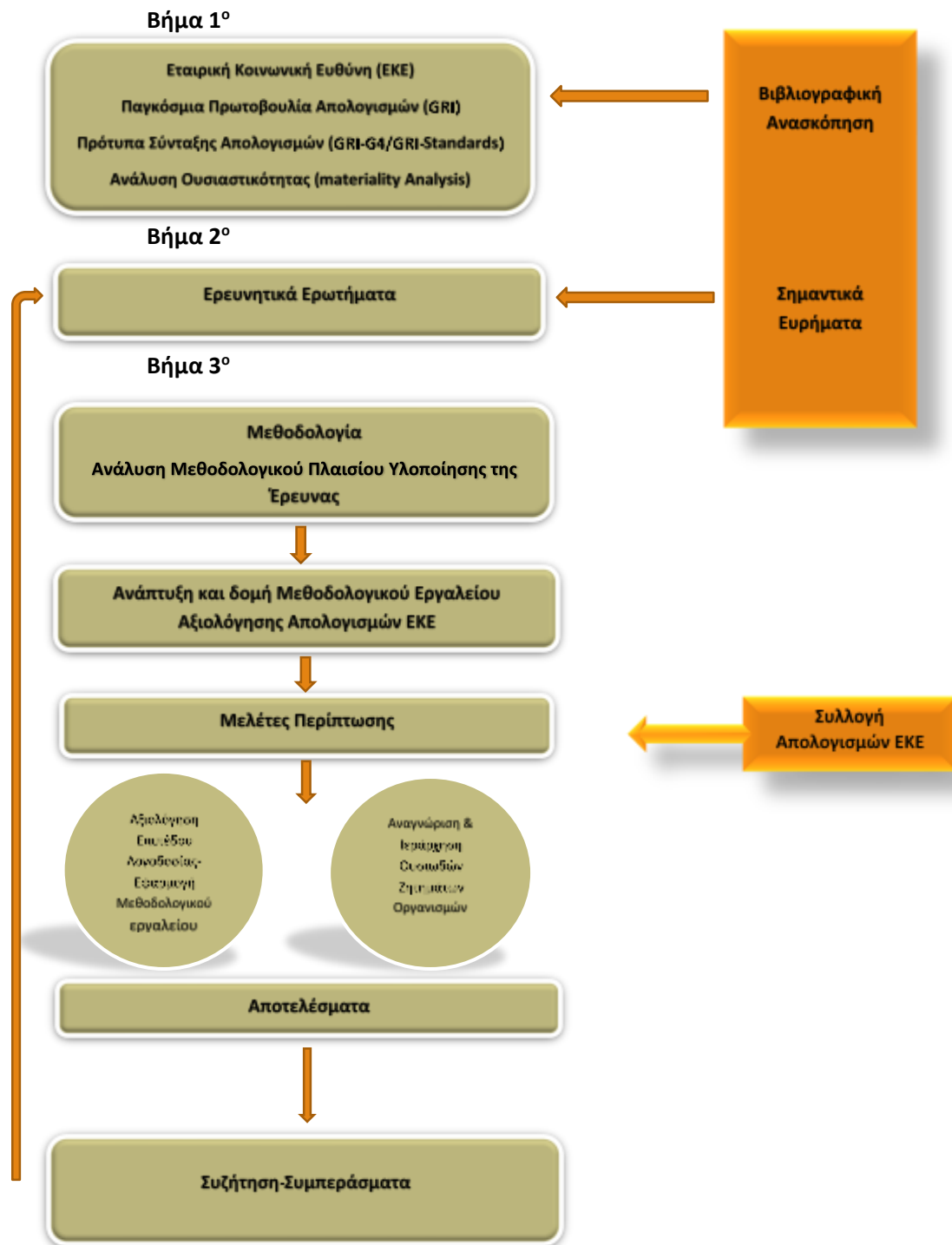
- Στην *πρώτη* ενότητα, πραγματοποιείται μία γενική επισκόπηση του θέματος της εφαρμογής, δημοσιοποίησης και μεθόδων αξιολόγησης της Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας (ΕΚΕ), ακολουθούμενη από τους στόχους, τα ερευνητικά ερωτήματα που τίθενται προς απάντηση και τη μεθοδολογική προσέγγιση εκπόνησης της διδακτορικής διατριβής.
- Στη *δεύτερη* ενότητα, γίνεται μία βιβλιογραφική ανασκόπηση σχετικά με την ΕΚΕ, το πλαίσιο σύνταξης και δημοσιοποίησης εταιρικών απολογισμών βιωσιμότητας, των μεθόδων αξιολόγησής τους, των κατευθυντήριων οδηγιών

Global Reporting Initiative (GRI) και ειδικά των τελευταίων εκδόσεων GRI-G4 & GRI Standards, της ανάλυσης ουσιαστικότητας (materiality analysis) και των σχετικών ερευνητικών ευρημάτων γύρω από αυτά.

- Στην *τρίτη* ενότητα, αρχικά παρατίθεται το θεωρητικό και πρακτικό υπόβαθρο ανάπτυξης του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης των απολογισμών ΕΚΕ. Στη συνέχεια ακολουθεί η θεωρητική τεκμηρίωση και παρουσίαση της δομής του μεθοδολογικού εργαλείου, στη βάση του εκάστοτε προτύπου GRI-G4 & GRI Standards, καθώς και η θεωρητική και πρακτική προσέγγιση του βαθμολογικού συστήματος, που θα χρησιμοποιηθεί. Επίσης, παρατίθενται τα χαρακτηριστικά του εκάστοτε δείγματος εφαρμογής, τα βιβλιογραφικά και ερευνητικά κριτήρια επιλογής, καθώς και οι επιμέρους μεθοδολογικές προσεγγίσεις για κάθε μελέτη περίπτωσης. Τέλος, ακολουθούν οι περιορισμοί της έρευνας.
- Στην *τέταρτη* ενότητα, παρουσιάζονται συνοπτικά τα αποτελέσματα της έρευνας σε σχέση με τα ερευνητικά ερωτήματα, σε εφαρμογή των περιπτώσιολογικών μελετών.
- Στην *πέμπτη* ενότητα, αναλύονται τα αποτελέσματα σε συνάρτηση με τα ερευνητικά ερωτήματα και γίνεται μία σύνδεση με την υπάρχουσα βιβλιογραφία.
- Στην *τελευταία (έκτη)* ενότητα, μέσα από μία επισκόπηση της όλης ερευνητικής διαδικασίας, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της έρευνας, με στόχο τη συμβολή στην υπάρχουσα βιβλιογραφία, καθώς και προτάσεις για μελλοντική έρευνα.

Η επόμενη Εικόνα 1 παρουσιάζει τη δομή και το διάγραμμα ροής εκπόνησης της παρούσας διδακτορικής έρευνας.

ΔΟΜΗ ΕΡΕΥΝΑΣ



Εικόνα 1: Δομή Έρευνας

2. Βιβλιογραφική Ανασκόπηση

Στο πλαίσιο μίας ερευνητικής εργασίας χρησιμοποιούνται και ποσοτικές και ποιοτικές μέθοδοι συλλογής και αξιοποίησης δεδομένων, για την εξαγωγή συμπερασμάτων και της ερμηνείας τους, με βάση τα εκάστοτε ερευνητικά ερωτήματα, που τίθενται από κάθε ερευνητή (Cohen & Manion, 1997. Carr & Kemmis, 1997). Σύμφωνα με τον Seale (2004), η ποσοτική μέθοδος συμπεριλαμβάνει τη μέτρηση και ποσοτικοποίηση κοινωνικών φαινομένων σχηματίζοντας συγκεκριμένα ποσοτικά μεγέθη. Αντίθετα, η ποιοτική έρευνα καταγράφει ποιοτικά χαρακτηριστικά της πραγματικότητας, που βρίσκεται στο ερευνητικό πεδίο, με στόχο την περιγραφή και απεικόνιση της αλήθειας πίσω από αυτή ή κάποιο φαινόμενο που αποτελεί μέρος της. Οι ποσοτικές μέθοδοι άντλησης δεδομένων και συμπερασμάτων χρησιμοποιούνται συνήθως σε μελέτες μεγάλης ή μεσαίας κλίμακας, δίνοντας έμφαση στον έλεγχο και την διατύπωση θεωριών και υποθέσεων και στην αναζήτηση και αναγνώριση σχέσεων μεταξύ μεταβλητών (Robson, 2002). Η ποιοτική προσέγγιση αφορά διερευνήσεις μικρότερης κλίμακας στοχεύοντας στην περιγραφή, ανάλυση, ερμηνεία και κατανόηση κοινωνικών φαινομένων, καταστάσεων και ομάδων απαντώντας κυρίως στα ερωτήματα «πως» και «γιατί» (Ιωσηφίδης, 2001). Η χρήση ανοικτών και ευέλικτων εργαλείων θεωρείται η πιο ενδεδειγμένη για τη συλλογή των ποιοτικών στοιχείων, ενώ για την ανάλυσή τους αξιοποιούνται κυρίως εργαλεία ανάλυσης λόγου και κειμένων (Bryman, 1988; Bernard, 1994). Σύμφωνα με τον Parker (1995), οι ποσοτικές προσεγγίσεις είναι κατάλληλες για την πραγματοποίηση ερευνών σε ελεγχόμενες, πειραματικές -εργαστηριακές συνθήκες, ενώ οι ποιοτικές προσεγγίσεις ταιριάζουν για τη μελέτη των ανθρώπων σε «πραγματικές» συνθήκες.

Την μεθοδολογία μιας έρευνας διαμορφώνουν ορισμένες κύριες αρχές, που την καθορίζουν σε ότι αφορά τη πορεία της αλλά και ως προς τη συλλογή των απαιτούμενων δεδομένων (Παππάς, 2002). Οι αρχές αυτές είναι : α) ο καθορισμός εξ αρχής της ανάλυσης των δεδομένων σύμφωνα με τον προβληματισμό της έρευνάς μας, β) η εκ των προτέρων διατύπωση του προβληματισμού και ανάλυση των δεδομένων ανεξαρτήτως της συνεχούς δυνατότητας για περαιτέρω διαμόρφωση κατά τη διάρκεια της έρευνας, γ) η διεξοδική διευκρίνιση των ερευνητικών υποθέσεων, δ) η παραδοχή ότι όλα τα ερευνητικά εργαλεία και μέθοδοι έχουν πλεονεκτήματα αλλά και μειονεκτήματα, ε) η σύνδεση της μεθοδολογίας συλλογής των δεδομένων με τον ερευνητικό προβληματισμό, τις υποθέσεις και το θεωρητικό πλαίσιο της έρευνας και στ) η ύπαρξη τριών ειδών πηγών πληροφοριών για τη διεξαγωγή έρευνας, και ειδικότερα : i) του λόγου (συνέντευξη, ερωτηματολόγιο), ii) των γεγονότων (παρατήρηση) και iii) των ιχνών (γραπτά στατιστικές). Αντίστοιχα και σύμφωνα με τον Δημητρόπουλο (2004) «η μεθοδολογία έρευνας αναφέρεται στις παραμέτρους της ερευνητικής προσπάθειας του ερευνητή, οι οποίες αφορούν στις

γενικές μεθοδολογικές προσεγγίσεις, στις μεθόδους, στις τεχνικές, στα μέσα, στα υλικά και στις διαδικασίες, που θα επιλέξει για τη διεξαγωγή της έρευνας του».

Σε ότι αφορά τώρα τη χρήση των όρων «μέθοδος» και «μεθοδολογία» στη βιβλιογραφία επικρατεί μία σύγχυση, δεδομένου ότι, αν και χρησιμοποιούνται πολλές φορές εναλλάξ, εκφράζουν διαφορετικό περιεχόμενο. Ο Crotty (1998, σελ. 3), κατόπιν εξέτασης των δύο όρων από μια ευρύτερη πλευρά τις τοποθέτησε ανάμεσα σε άλλες δύο βασικές έννοιες, που συνδέονται με την ερευνητική διαδικασία ως ακολούθως: «• Μέθοδοι : οι τεχνικές ή οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για τη συλλογή και ανάλυση των δεδομένων που σχετίζονται με κάποιο ερευνητικό ερώτημα ή υπόθεση. • Μεθοδολογία : η στρατηγική, το σχέδιο δράσης, η διαδικασία, ή ο σχεδιασμός, που βρίσκεται πίσω από την επιλογή και τη χρήση των συγκεκριμένων μεθόδων συνδέοντας την επιλογή και τη χρήση των μεθόδων με τα επιθυμητά αποτελέσματα. • Θεωρητική προοπτική: η φιλοσοφική στάση, που πληροφορεί τη μεθοδολογία και, συνεπώς, παρέχει ένα πλαίσιο για τη διαδικασία και τη θεμελίωση της λογικής και των κριτηρίων της. • Επιστημολογία: η θεωρία της γνώσης που ενσωματώνεται στη θεωρητική προοπτική και ως εκ τούτου στη μεθοδολογία».

Σύμφωνα με τον Δελή (2002), ο όρος «μέθοδος» (μετά+οδός) παράγεται από το «μετέρχομαι» ορίζοντας ουσιαστικά μία συστηματική προσέγγιση της έρευνας με προγραμματισμένη κατεύθυνση στην κατάκτηση της αλήθειας μέσα από μία οριζόμενη διαδικασία επίλυσης ενός θεωρητικού ή πρακτικού προβλήματος στη βάση συγκεκριμένων όρων. Η μεθοδολογία από την άλλη λειτουργώντας σε πιο αφαιρετικό επίπεδο από τον όρο της μεθόδου, αναφέρεται στις θεωρητικές παραδοχές και αξίες, που αφορούν μια συγκεκριμένη ερευνητική προσέγγιση. Κατ' αυτόν τον τρόπο λειτουργεί ως εργαλείο καθοδήγησης της σκέψης ενός ερευνητή στην προσπάθεια του να πλαισιώσει τα ερευνητικά του ερωτήματα και να επιλέξει τις κατάλληλες τεχνικές ή μεθόδους έρευνας, συλλογής δεδομένων, ανάλυσης και ερμηνείας τους.

Το 2011 οι Case & Light (2011) διατύπωσαν την άποψη περί μη ύπαρξης σωστής μεθοδολογίας ή ακόμη και συνόλου μεθοδολογιών τονίζοντας την αμφίδρομη σχέση μεταξύ ερευνητικών ερωτημάτων και μεθοδολογίας, με την προϋπόθεση χρήσης της σχετικής βιβλιογραφίας, που αφορά τις εκ των προτέρων καθορισμένες θεωρητικές προσεγγίσεις και ερευνητικά ευρήματα.

Η περιγραφική έρευνα αποτελεί μία εκ των τεσσάρων ειδών όπως αυτές ταξινομήθηκαν από τον Anderson το 1994 (όπως αναφέρεται στο Verma & Mallick, 2004, σελ. 98-106), με τις άλλες να είναι η επεξηγηματική (εσωτερική εγκυρότητα), η γενικευμένη (εξωτερική εγκυρότητα) και η βασική (θεωρητική). Μεταξύ των ειδών της περιγραφικής έρευνας, όπως αυτές κατηγοριοποιήθηκαν από τον Bell (1997, σελ.

31-32), βρίσκονται οι «Μελέτες περίπτωσης» και οι «Έρευνες γραπτών κυρίως τεκμηρίων και ανάλυσης περιεχομένου» που μαζί με το «Ερωτηματολόγιο», τις «Συνεντεύξεις» και τις «Παρατηρήσεις» θεωρούνται πολύ σημαντικές και κοινά χρησιμοποιούμενες ιδιαίτερα στην Ποιοτική Έρευνα. Μάλιστα, οι ανωτέρω προσεγγίσεις ποιοτικών μεθοδολογιών/μεθόδων έρευνας εντάσσονται σε μία από τις πιο γνωστές ταξινομήσεις της ποιοτικής έρευνας αυτή της Renata Tesch (1990), που αναγνώρισε 28 τέτοιες προσεγγίσεις, τις οποίες και κατέταξε με βάση την κύρια εστίαση του ενδιαφέροντος στους ακόλουθους τέσσερις βασικούς τύπους : « α) Προσεγγίσεις, που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται στα χαρακτηριστικά της γλώσσας (π.χ. ανάλυση περιεχομένου κ.α.), β) Προσεγγίσεις, που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται στην ανακάλυψη κανονικότητας (π.χ. δομική ανάλυση συμβάντων, οικολογική ψυχολογία, θεμελιωμένη θεωρία, φαινομενογραφία, ποιοτική αξιολόγηση, έρευνα-δράση κ.α.), γ) Προσεγγίσεις, που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται στην κατανόηση του νοήματος του κειμένου ή της δράσης (π.χ. εμπειρική φαινομενολογία, διαλογική φαινομενολογία, βιωματική φαινομενολογία, ανάλυση περίπτωσης, ιστορίες ζωής και ερμηνευτική έρευνα κ.α.) και δ) Προσεγγίσεις, που το ενδιαφέρον τους εστιάζεται στον αναστοχασμό (π.χ. εμπειρογνωμοσύνη /ειδημοσύνη, αναστοχαστική φαινομενολογία και ευρετική έρευνα κ.α.)».

2.1. Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη (ΕΚΕ)

Ιστορικά γεγονότα, όπως η βιομηχανική επανάσταση, που έθεσε το θέμα των εργασιακών πρακτικών και της γενικότερης αντιμετώπισης των εργαζομένων, το κραχ του 1929, που έφερε στο προσκήνιο τα θέματα φιλανθρωπικής δράσης, καθώς και την ανάγκη για θεσμικές και οργανωτικές δομές πρόνοιας και η μετά το 2^ο παγκόσμιο πόλεμο ανάπτυξη των πολυεθνικών, με σημαντική οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική επίδραση στις χώρες δραστηριοποίησης, ενίσχυσαν και επέτειναν την ανάγκη για ένα πιο ξεκάθαρο πλαίσιο στις σχέσεις μεταξύ κοινωνίας και επιχειρήσεων (Carroll, 2007; Gail & Nowak, 2006).

Αν και ο Bowen Howard, που με το βιβλίο του «Social Responsibilities of the Businessman» (1953) θεωρείται ο βασικός θεμελιωτής της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης, που έθεσε πρώτος ρητά ότι «η υπευθυνότητα αναφέρεται στην υποχρέωση των επιχειρηματιών να επιδιώκουν εκείνες τις πολιτικές, να λαμβάνουν εκείνες τις αποφάσεις ή να ακολουθούν εκείνες τις δράσεις, που συνάδουν με τους στόχους και τις αξίες της κοινωνίας μας», οι Merrick Dodd & Adolf Berle στις αρχές του 1930 είναι αυτοί (όπως αναφέρεται στο Θανόπουλος, 2003), που υποστήριξαν πρώτοι πως η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη μπορεί να αποτελέσει μια υπηρεσία, που θα αντλεί οφέλη από την αποδοχή των ενδιαφερόμενων μερών τους.

Από το 1970 και μετά, η σταδιακή μεταστροφή των επιχειρήσεων από τον ένα και μόνο στόχο της μεγιστοποίησης του κέρδους, συνδέθηκε με την σταδιακή ευαισθητοποίηση των πολιτών σε περιβαλλοντικά και κοινωνικά θέματα, την αύξηση ενημέρωσης και επιρροής των καταναλωτών και την ενίσχυση του ρόλου της Κοινωνίας των Πολιτών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την σταδιακή ενίσχυση της Εταιρικής Υπευθυνότητας με αποκορύφωμα τη πρώιμη περίοδο της δεκαετίας του 1990, όπου πρώτος ο Elkington (1997, 1998) τοποθέτησε την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη στο πλαίσιο της υιοθέτησης των αρχών της αειφορικής ανάπτυξης εκ μέρους των επιχειρήσεων, με ταυτόχρονη δημιουργία οφέλους για το κοινωνικό σύνολο, το περιβάλλον και την ίδια.

Αν και υπάρχει μία γενικά κοινή αντίληψη για το τί είναι και τί εκφράζει η ΕΚΕ, δεν υπάρχει ένας κοινά αποδεκτός, και σαφής ορισμός, σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτό δικαιολογείται και από το γεγονός της εθνικής και χωρικής διαφοροποίησης (Ευρώπη, Η.Π.Α., Δυτική, Ανατολική, Νότια Ευρώπη, Ασία) στο επίπεδο της οικονομικής ανάπτυξης, θεσμικών και πολιτικών συστημάτων, πολιτιστικών προτύπων και φυσικά κοινωνικής και επιχειρηματικής κουλτούρας που καθορίζει αντίστοιχα τις προσδοκίες του κάθε μέρους (Hofstede, 1991, 2001; Wotruba, 1997).

Αναμφίβολα, ο κατάλληλος ορισμός της ΕΚΕ περιλαμβάνει μια κοινή ορολογία που διευκολύνει τη δημιουργία ενός μοντέλου διοίκησης και αξιών για υπεύθυνη συμπεριφορά. Κατά συνέπεια, ο ρόλος της διοίκησης στη στρατηγική της δραστηριότητας ΕΚΕ, κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικός, καθώς υπάρχουν διαφορετικές απαιτήσεις από τα ενδιαφερόμενα μέρη (Camilleri, 2017). Αντίστοιχη είναι και η προσέγγιση του Jones (1980), που σε επίπεδο ορισμού της ΕΚΕ, εστιάζει σε μία θεωρία των ενδιαφερόμενων μερών, σύμφωνα με την οποία η διαμορφούμενη αντίληψη με την οποία οι επιχειρήσεις πέραν της υποχρέωσης στους μετόχους, έχουν υποχρέωση στις επιμέρους ομάδες της κοινωνίας και σε αυτές που ορίζονται από το νομικό καθεστώς καλείται Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη. Σύμφωνα δε με τους Moon et al. (2009), η ΕΚΕ σχετίζεται με την πέραν-συμμορφώσεως συμβολή των εταιρειών στα κοινωνικά, περιβαλλοντικά και ηθικά θέματα. Επιπροσθέτως, σύμφωνα με ένα πρόσφατο ορισμό, η Εταιρική Βιωσιμότητα (Corporate Sustainability), μέσω της ευρύτερης χρήσης της αναφέρεται σε μία προσέγγιση εκ μέρους του εκάστοτε οργανισμού, για δημιουργία αξίας σε οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο, με μακροπρόθεσμη προοπτική υποστηρίζοντας ταυτόχρονα μεγαλύτερη εταιρική υπευθυνότητα (Ashrafi et al., 2018).

Στην πορεία των χρόνων φαίνεται ότι η έννοια της ΕΚΕ, αν και εξελίχθηκε ακόμη περισσότερο μέσω της αναγνώρισης των ενδιαφερόμενων μερών, την ίδια στιγμή παραμένει μια ασαφής έννοια, κατά πρώτον κανονιστικής και κατά δεύτερον ηθικής συμπεριφοράς (Frederick, 1986), γενικώς αναγνωρισμένη ως τη λογική και οικονομική αιτιολόγηση της «καλής πράξης» (Mc Williams & Siegel, 2001). Τέλος οι

Chandler & Werther (2013) αποδίδουν στην ΕΚΕ χαρακτήρα στρατηγικής ανάγκης για ένα πιο αειφόρο και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, οι Matten & Moon (2008) τη θεωρούν ως ένα όρο ομπρέλα, που συμπεριλαμβάνει όλες τις σχέσεις μεταξύ επιχειρήσεων και κοινωνίας, έστω και αλληλεπικαλυπτόμενες, ενώ σύμφωνα με τον Crouch (2006, p. 1534), η ΕΚΕ γίνεται κατανοητή ως μία «αναγνώριση της εταιρικής εξωτερικότητας».

Οι κύριοι λόγοι για την έναρξη δραστηριοτήτων ΕΚΕ από μία επιχείρηση συνδέονται με την προοπτική για καλύτερες σχέσεις με την τοπική κοινότητα, γενικότερα την κοινωνία και τις δημόσιες αρχές, την ενίσχυση της πίστης των πελατών, τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της ικανοποίησης των εργαζομένων, τη βελτίωση των συναλλαγών με συνεργάτες και επενδυτές και τέλος τη βελτίωση της οικονομικής απόδοσης και ανταγωνιστικότητας (Fafaliou et al., 2006; Kronfeld-Goharani, 2018). Σύμφωνα δε με τους Basu & Palazzo (2008), τρεις προσδιορίζονται ως οδηγοί για την υλοποίηση δραστηριοτήτων ΕΚΕ και αυτοί είναι το επιχειρηματικό κίνητρο, η απόδοση (οικονομική, κοινωνική, περιβαλλοντική) και, τέλος, οι απαιτήσεις και η καθοδήγηση των ενδιαφερόμενων μερών. Τα τελευταία χρόνια, θέματα όπως η παγκόσμια οικονομική κρίση με την απορρύθμιση των αγορών, οι ταχύτερες τεχνολογικές εξελίξεις στην επικοινωνία και στην πληροφόρηση, η περαιτέρω ευαισθητοποίηση, πληροφόρηση και διαδικτυακή ενεργοποίηση των πολιτών σε συνάρτηση με τα παγκόσμια κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα, διαμόρφωσαν και διαμορφώνουν το πλαίσιο ανάπτυξης και εφαρμογής της ΕΚΕ. Επίσης, εκτός από το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας, οι πρωτοβουλίες ΕΚΕ εξασφαλίζουν την αειφόρο χρήση των πόρων, εθνικών και διεθνών. Δεδομένων των σημερινών επιπέδων εξάντλησης των πόρων, η ΕΚΕ φαίνεται να αποτελεί μια σημαντική στρατηγική επιλογή, που μπορεί να διασφαλίσει την επιβίωση επιχειρήσεων σε αναπτυσσόμενες χώρες (Desta, 2015).

Μέσα από το πλαίσιο αυτό, αναδεικνύονται πολλές θετικές επιπτώσεις και οφέλη για τις εταιρείες που εφαρμόζουν πρακτικές ΕΚΕ (Ameer & Othman, 2012; McWilliams, et al., 2006), καθώς μπορεί να υπάρχουν στρατηγικές και οικονομικές ωφέλειες συμπεριλαμβανομένων της λειτουργικής αποδοτικότητας, της εξοικονόμησης κόστους και της αύξησης της οικονομικής απόδοσης (Camilleri, 2017; Yuen et al., 2017; Margolis & Walsh, 2003), ακόμη και της συναισθηματικής προσκόλλησης των καταναλωτών σε μία εταιρεία (Vlaxos, 2012). Επίσης, από μία ευρεία έρευνα 3203 στελεχών επιχειρήσεων, που διεξήχθη από την McKinsey & Company το 2011 και αφορούσε σε επίπεδο προέλευσης τους, όλο το φάσμα, είτε αυτό αφορούσε τη περιοχή, τον κλάδο, το μέγεθος των εταιρειών, την εμπειρία και την τεχνική ή επιστημονική τους κατάρτιση, προέκυψε η πεποίθηση του μεγαλύτερου μέρους αυτών για την θετική συμβολή της ΕΚΕ, στην βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη αξία των εταιρειών (Bonini & Gornier, 2011). Στην πράξη όμως οι δεσμεύσεις, «μέτρων» επιχειρήσεων απέναντι στην ΕΚΕ, αφορούν προσαρμογή στις απαιτήσεις

και πολιτικές των μετόχων και επενδυτών (π.χ. κοινωνική πίεση για υπεύθυνη συμπεριφορά και μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος), χωρίς επιδίωξη για στρατηγικές προτάσεις ανάδειξης της κοινής αξίας ενδιαφερόμενων μερών και εταιρείας (Kramer & Porter, 2011). Εκπορευόμενοι από αυτό, οι Liberman et al. (2017) αμφισβήτησαν την τρέχουσα στενή εστίαση αξιολόγησης απλώς της απόδοσης της ΕΚΕ, παρουσιάζοντας ένα μοντέλο «δημιουργίας αξιών», που αξιολογεί τον τρόπο με τον οποίο τα επιμέρους κέρδη, κοινωνικά και περιβαλλοντικά που δημιουργούνται στην επιχείρηση, κατανέμονται μεταξύ των μετόχων.

Τα ανωτέρω δεν θεωρούνται ανεξάρτητα της υιοθέτησης εκ μέρους της κοινωνικής υπευθυνότητας μίας εταιρείας μίας προοπτικής, που δίνει έμφαση στην ικανοποίηση των αναγκών των ενδιαφερόμενων μερών της (Orlitzky & Swanson, 2008), η οποία με την σειρά της σχετίζεται θετικά με την κερδοφορία (Bakker et al., 2014). Άλλωστε, η κοινωνική αποδοχή της εγκατάστασης και λειτουργίας μίας επιχείρησης λειτουργεί αμφίδρομα μέσω της απαίτησης από τις εταιρείες να συμβάλλουν στην ανάπτυξη και την ευημερία της κοινωνίας (Devinney, 2009). Το σύνολο όμως των ωφελειών μίας επιχείρησης από την ανάληψη δραστηριοτήτων ΕΚΕ, συναρτάται από το ύψος των συμπληρωματικών πόρων (υλικών και ανθρώπινων) και δυνατοτήτων, που αυτή διαθέτει (Sydow et al., 2009). Επιπροσθέτως, οι εταιρίες πριν από τον οποιοδήποτε σχεδιασμό και δέσμευση για την ανάληψη δράσεων ΕΚΕ, θα πρέπει ν' αξιολογούν τη συνάφεια με το επιχειρηματικό τους αντικείμενο και την αγορά, που απευθύνονται, τις ανάγκες των πελατών, τις απαιτήσεις σε πόρους και το εν δυνάμει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, που θα αποκτήσουν (Galbreath, 2009; Porter & Kramer, 2006).

Σε συνέχεια της τοποθέτησης των τεσσάρων αρμοδιοτήτων των οργανισμών, που παρουσίασε ο Carroll (1991), μέσω της πυραμίδας ΕΚΕ όπως παρουσιάζεται παρακάτω, κατ' αντιστοιχία και ο Λάντος αναφέρει ότι η ΕΚΕ είναι ένα «συμβόλαιο» μεταξύ του εκάστοτε οργανισμού και της κοινωνίας, που έχει ως αποτέλεσμα την στρατηγική συμμετοχή του οργανισμού στην αύξηση της κερδοφορίας της, σύμφωνα με αυτά τα τέσσερα είδη εταιρικής κοινωνικής ευθύνης (την έννοια των φιλανθρωπικών ευθυνών την έχει αντικαταστήσει με αυτή των αλτρουιστικών), με αντίστοιχες βεβαίως ευθύνες (Lantos, 2001).



Εικόνα 2: Σύμπλεγμα τεσσάρων τομέων σύμφωνα με τον Carroll

Εκτός όμως από τα πλεονεκτήματα, που αποκομίζει ένας οργανισμός, μέσα από την ανάπτυξη και εφαρμογή στρατηγικής και πρακτικών ΕΚΕ υπάρχουν και τα μειονεκτήματα. Πολλοί θεωρούν την ΕΚΕ μια μελέτη, η οποία απαιτεί χρόνο και κατά συνέπεια υψηλό κόστος, λόγω των εργασιών, που πρέπει να δαπανηθούν για την υιοθέτηση της. Παράλληλα ένα μεγάλο ποσοστό στέκεται στην αυξημένη γραφειοκρατία και το υψηλό κόστος υιοθέτησης, που εξαρτάται από τον κλάδο και την δραστηριότητα του οργανισμού και φυσικά από το επίπεδο οργάνωσης και πολιτικής κουλτούρας του εκάστοτε κράτους (Fernando, 2007; Porter & Kramer, 2011). Ο ανταγωνισμός δε μεταξύ των εταιρειών και κυρίως των μεγάλων στην ενίσχυση της υλοποίησης και προβολής πολιτικών και πρακτικών ΕΚΕ, επιβάλλει υψηλά κόστη με αποτέλεσμα οι μικροί οργανισμοί να μη μπορούν να τις ανταγωνιστούν (Ruf et al., 2001). Τέλος, σημαντικό μειονέκτημα φαίνεται να αποτελεί και η ανάγκη αποκλειστικής ενασχόλησης εργαζομένων με ειδικές δεξιότητες, γεγονός που προϋποθέτει την πρόσληψη νέου ή την εκπαίδευση υπάρχοντος προσωπικού με αύξηση κόστους, πέραν της έλλειψης τέτοιου προσωπικού.

2.2 Απολογισμοί ΕΚΕ

Τα τελευταία χρόνια οι επιχειρήσεις πέρα από την εστίαση στην έκδοση των εταιρικών οικονομικών αποτελεσμάτων τους, άρχισαν να εστιάζουν και στην έκδοση των μη χρηματοοικονομικών τους αποτελεσμάτων μέσω των λεγόμενων απολογισμών ΕΚΕ. Συμπεριλαμβανομένων των διαφόρων ενδιαφερομένων μερών, η ΕΚΕ ορίζεται ως μία αναμενόμενη εταιρική συμπεριφορά, η οποία αυξάνει τη σημασία των πρακτικών εταιρικής επικοινωνίας ή αναφοράς σε θέματα εταιρικής υπευθυνότητας (Golob & Bartlett, 2007). Ωστόσο μία απλή δημοσιοποίηση πληροφοριών ΕΚΕ ή διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη ελεγχόμενη από την εκάστοτε εταιρεία, δεν κρίνεται επιτυχής από μέρους των μερών, εκείνων που επιθυμούν να εκφράζουν τις απόψεις τους (Illia et al., 2015).

Ένας αυξανόμενος αριθμός επιχειρήσεων σε όλο και μεγαλύτερο αριθμό χωρών σε παγκόσμιο επίπεδο στην προσπάθειά τους να απαντήσουν στις όλο και μεγαλύτερες κοινωνικές πιέσεις και στοχεύοντας στην μείωση του επιχειρηματικού κινδύνου για τη φήμη τους, την απόκτηση οικονομικού οφέλους και τη συμβολή στην επίτευξη της βιωσιμότητας, εντείνουν τις προσπάθειές τους για υιοθέτηση ενός ευρέως θεματολογίου έκφρασης της ΕΚΕ (Skouloudis & Evangelinos, 2012). Ωστόσο, παρόλο που διανύουμε μία περίοδο παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, η οποία έχει συμβάλει σε μία κατά βάση ομοιομορφία ανάπτυξης επιχειρησιακών διαδικασιών και δραστηριοτήτων παγκοσμίως, αυτό δεν φαίνεται να αποτυπώνεται σε ότι αφορά τις

κοινωνικά υπεύθυνες επιχειρηματικές πρακτικές (Vogel, 1992; Van Marrewijk, 2003). Οι εταιρείες θα πρέπει να προσδιορίζουν και να συζητούν τι θεωρούν ως κατάλληλη επιχειρηματική συμπεριφορά σε σχέση με τα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά θέματα (O'riordan & Fairbrass, 2008, σελ. 747), κατά τη διαδικασία της επικοινωνίας των θεμάτων ΕΚΕ (Park & Kang, 2020).

Προκειμένου οι επιχειρηματικές δραστηριότητες να έχουν πραγματικά θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την κοινωνία και όχι απλώς να αποτελούν συμβολικές πρωτοβουλίες (απλώς μείωση εκπομπών άνθρακα ή χρήση «πράσινων» καθαριστικών), απαιτείται σημαντική αλλαγή στην λογική των επιχειρήσεων. Για τις επιχειρήσεις η εστίαση θα πρέπει να αφορά στη δημιουργία κοινής αξίας με τις ενδιαφερόμενες ομάδες και όχι απλώς σε μία βραχυπρόθεσμη ευημερία (π.χ. φήμη), που ενέχει τον κίνδυνο για αρνητική αντίδραση με τη πάροδο του χρόνου (Kramer & Pfitzer, 2016; Kramer et al., 2019; Parguel et al., 2011). Συγκεκριμένα, η υπερβολική εστίαση σε συμβολικές δράσεις δέσμευσης στην ΕΚΕ, που έχουν ως στόχο τη δημιουργία θετικής φήμης, θα οδηγήσει σε αρνητικά αποτελέσματα ως προς την συνέπεια και ειλικρίνεια της εταιρείας για τα πραγματικά της κίνητρα (Chao et al., 2009; Nyilasy et al., 2014; Schons & Steinmeier, 2016).

Για να είναι καρποφόρα, αποδοτική και αποτελεσματική η ΕΚΕ θα πρέπει πρακτικά ν' αντιμετωπισθεί μέσω της ποσοτικοποίησης συγκεκριμένων δεικτών, προσαρμοσμένων στις απαιτήσεις της αειφόρου ανάπτυξης (οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών) και των ενδιαφερόμενων ομάδων (Schaltegger & Wagner, 2006). Τους ανωτέρω δείκτες θα συνοδεύουν σε επιχειρησιακό επίπεδο συγκεκριμένες οδηγίες εργασίας και διαδικασίες για τα σημαντικότερα θέματα (Ασφάλεια και Υγεία στο χώρο εργασίας, σεβασμός και προστασία του περιβάλλοντος, κοινωνική ανταπόκριση και διαχείριση των επιμέρους απαιτήσεων των ενδιαφερόμενων ομάδων) που αφορούν τη λειτουργία της κάθε επιχείρησης (Asif et al., 2013b). Σύμφωνα με τον Hult (2011) ένας οργανισμός επιτυγχάνει βιωσιμότητα με βάση την αγορά, όταν εναρμονίζεται σε στρατηγικό επίπεδο με τις επιθυμίες και τις ανάγκες για προϊόντα που απευθύνονται σε διαφορετικών συμφερόντων ενδιαφερόμενες ομάδες. Επιπροσθέτως, όταν ο κάθε οργανισμός θέτει ως προτεραιότητα θέματα κοινωνικής υπευθυνότητας που αφορούν την οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική διάσταση.

Σύμφωνα με τον Daub et al. (2003), οι εκθέσεις, που συμπεριλαμβάνουν τόσο ποσοτικές όσο και ποιοτικές πληροφορίες, ενσωματώνοντας την οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική εταιρική επίδοση, καλούνται ως εκθέσεις βιωσιμότητας. Ένα χρόνο νωρίτερα, το Παγκόσμιο Συμβούλιο Επιχειρήσεων για την Αειφόρο Ανάπτυξη (WBCSD, 2002, p. 5) έδωσε τον ακόλουθο ορισμό: «*Ορίζουμε ως εκθέσεις αειφόρου ανάπτυξης (βιωσιμότητας) τις δημόσιες εκθέσεις των εταιρειών*

που παρέχουν στα εσωτερικά και εξωτερικά ενδιαφερόμενα μέρη μια εικόνα της εταιρικής θέσης και των δραστηριοτήτων της, σχετικά με την οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική της διάσταση».

Σύμφωνα με το GRI (2011), η υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας είναι: «Η πρακτική της μέτρησης, της δημοσιοποίησης και της υπευθυνότητας απέναντι στα εσωτερικά και εξωτερικά ενδιαφερόμενα μέρη σε σχέση με τις επιδόσεις του οργανισμού προς το στόχο της βιώσιμης ανάπτυξης». Μία έκθεση βιωσιμότητας θα πρέπει να παρέχει μία ισορροπημένη και αντιπροσωπευτική παρουσίαση της επίδοσης βιωσιμότητας του οργανισμού που την δημοσιοποιεί –συμπεριλαμβανομένων τόσο των θετικών όσο και των αρνητικών επιδόσεων» (GRI, 2011).

Σήμερα, υπάρχουν σύγχρονες προσεγγίσεις σχετικά με τους Απολογισμούς Βιωσιμότητάς, που επιχειρούν να περιγράψουν τη συμβολή της εταιρείας στην αειφόρο ανάπτυξη. Ο Soerensen (2003) καθόρισε την Αναφορά Βιωσιμότητας ως: «την ετήσια αξιολόγηση της οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής απόδοσης μιας επιχείρησης και την ορθή πρακτική της εταιρικής δραστηριότητας που σχετίζεται με την εταιρική υπευθυνότητα και τη διαφάνεια που καθοδηγείται από περιβαλλοντικές και κοινωνικές απαιτήσεις». Τέλος ο Jackson (2005) όρισε τον Απολογισμό Βιωσιμότητας, ως στρατηγικό έγγραφο υψηλού επιπέδου που αντικατοπτρίζει τις οργανωτικές δραστηριότητες, που επηρεάζουν την κοινωνία, την οικονομία και το φυσικό περιβάλλον αντιμετωπίζοντας τις προκλήσεις, τις ευκαιρίες και τα ζητήματα της αειφόρου ανάπτυξης για τον οργανισμό και τον κλάδο της βιομηχανίας του.

Ο κάθε απολογισμός απεικονίζει ουσιαστικά την εταιρική πολιτική, τους στόχους, τα σχέδια και τις δράσεις, που η επιχείρηση έχει θέσει σε εφαρμογή στο πλαίσιο της ΕΚΕ, ενσωματώνοντας ποσοτικές και ποιοτικές πληροφορίες σχετικά με την οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική απόδοσή της υπό την έννοια της τριπλής βάσης (Triple Bottom Line), που πρώτος έθεσε ο Elkington (1997). Η φράση επινοήθηκε το 1994 και χρησιμοποιήθηκε αργότερα το 1997 στο βιβλίο του “Cannibals With Forks: Triple Bottom Line of 21st Century Business” περιγράφοντας τη διαφορετική οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική βάση των εταιρειών (Elkington, 1997), η οποία και πρέπει να παρουσιαστεί με ισορροπημένο και ολοκληρωμένο τρόπο με τη μορφή επίδοσης. Από τότε, και παρά τις πολλές διαφοροποιήσεις και εννοιολογικές προσεγγίσεις, επικρατούσε η προσέγγιση της τριπλής κατώτατης γραμμής και χρησιμοποιούνταν σταδιακά και συνώνυμα με την αειφόρο ανάπτυξη (Hammer & Pivo, 2017).

Η έκθεση εταιρικής κοινωνικής ευθύνης (ΕΚΕ) είναι ένας μηχανισμός, που χρησιμοποιείται από τις εταιρείες για να αναφέρουν πληροφορίες σχετικά με τις περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές τους δραστηριότητες, καθώς και τις

επιπτώσεις αυτών στα ενδιαφερόμενα μέρη. Το μέγεθος και η σημασία των επιπτώσεων αυτών καθορίζονται σε επίπεδο εταιρικής διακυβέρνησης και υλοποιούνται στη βάση εταιρικών πολιτικών, δραστηριοτήτων και λειτουργικών παραμέτρων (π.χ. δέσμευση για αειφόρο ανάπτυξη, επενδύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη, μέγεθος, κλάδος, τοποθεσία κ.λπ.). Μπορούν δε οι επιπτώσεις αυτές να επηρεάσουν τις δημόσιες ανάγκες ή/και τα συμφέροντα σε τοπικό, εθνικό ή ακόμα και σε διεθνές επίπεδο (Brown & Dacin, 1997; McWilliams, 2006; Garriga & Melé, 2004; Maignan & Ferrell, 2004; Dahlsrud, 2008).

Η ανάγκη για όσο το δυνατόν μεγαλύτερη διαφάνεια προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη είναι αυτό, που επιφέρει και την αναγκαιότητα για ποιοτικότερες εκθέσεις (Van Riel, 2000; Kaptein & van Tulder, 2003; Dubbink et al., 2008). Η διάθεση των εταιρειών να δηλώσουν οικειοθελώς τέτοια στοιχεία μπορεί να επεξηγηθεί από τη θεωρία της νομιμότητας. Η θεωρία της νομιμότητας υποστηρίζει την ύπαρξη ενός «κοινωνικού συμβολαίου» μεταξύ μιας εταιρείας και της κοινωνίας σύμφωνα με το οποίο η εταιρεία λειτουργεί και συμπεριφέρεται με έναν τρόπο, που η κοινωνία αναγνωρίζει ως κοινωνικά υπεύθυνο (O'Donovan, 2002).

Σύμφωνα με τους Jahn & Brühl (2019), η εταιρική αξιοπιστία επηρεάζεται από δύο αντιδιαμετρικά αποτελέσματα. Πρώτον, τη θεωρία απόδοσης, που προβλέπει ότι η εθελοντική δημοσιοποίηση αρνητικών πληροφοριών ΕΚΕ είναι πιθανόν να αποδοθεί στην ειλικρίνεια της εταιρείας, και δεύτερον στη βάση ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορεί να αντιληφθούν τον εθελοντισμό της δημοσιοποίησης αυτής ως αβάσιμο, με αποτέλεσμα να επηρεαστεί δυσμενώς η αξιοπιστία. Πληθώρα μελετών δείχνει ότι η συντριπτική πλειοψηφία των εταιρειών, όταν αναφέρεται στη δημοσιοποίηση της ΕΚΕ εννοεί τη δημοσιοποίηση θετικών πληροφοριών εταιρικής υπευθυνότητας (Holder-Webb et al., 2009; Scalet & Kelly, 2010), σε μία προσπάθεια ν' αποσπάσει την προσοχή των ενδιαφερομένων μερών από θέματα εταιρικής ανευθυνότητας (Perks et al., 2013)

Η δημοσίευση αναφορών ΕΚΕ είναι μια αυξανόμενη τάση στον επιχειρηματικό κόσμο. Ο λόγος πίσω από αυτήν την πρωτοβουλία έγκειται στο γεγονός ότι οι επιχειρήσεις αναζητούν σύγχρονα και καινοτόμα εργαλεία ενίσχυσης της εταιρικής τους εικόνας, βελτίωσης της απόδοσής τους και τέλος απόκτησης ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος έναντι των ανταγωνιστών (Adams & Frost, 2008; Carroll & Shabana, 2010; Porter & Kramer, 2016; Karagiannis et al., 2019). Επιπλέον, η αποκάλυψη εταιρικών πληροφοριών σχετικών με την Κοινωνική υπευθυνότητα της επιχείρησης, μέσα από τη σύνταξη ενός απολογισμού επιδόσεων, σύμφωνα με τους στόχους, που έχουν τεθεί, ενισχύουν την εικόνα τους, δίνοντας τη δυνατότητα για προσέλκυση πιθανών περιβαλλοντικά και κοινωνικά υπεύθυνων πελατών και επενδυτών (Mackey et al., 2007).

Αν και αυτό το σκεπτικό έχει αναλυθεί επαρκώς, συνδέεται ταυτόχρονα με κλασικές θεωρίες διαχείρισης, όπως την έννοια της «θεωρίας των ενδιαφερομένων μερών» (Madsen & Ulhøi, 2001; Delmas & Toffel, 2004), ή την άποψη που σχετίζεται με τη διάθεση και εξοικονόμηση πόρων (Wernerfelt, 1984; Grant, 1996; Spender, 1996; Eisenhardt & Martin, 2000; Lucas, 2010; Schnitfeld & Busch, 2015), όπως επίσης με την άποψη σχετικά με το επίπεδο εμπειρίας και γνώσης, που απαιτείται σε επίπεδο εταιρείας (κατάλληλη υλικοτεχνική υποδομή και ανθρώπινοι πόροι με εξειδίκευση) (Nickerson & Zenger, 2004; Pham, et al., 2019) για την σύνταξη ενός απολογισμού επιδόσεων σε θέματα ΕΚΕ.

Πλήθος ερευνητών τα προηγούμενα χρόνια (Mathews, 1995; Bansal & Roth, 2000; Morhardt et al., 2002; Hart & Milstein, 2003; Laszlo & Zhexembayeva, 2011; Dyllick & Muff, 2016; Schrettle et al., 2014; Lozano, 2015; Engert et al., 2016; Brockhaus et al., 2017), συγκλίνει ως προς τα κίνητρα των επιχειρήσεων για την υλοποίηση αρχών και πρακτικών ΕΚΕ, καθώς και την έκδοση και δημοσιοποίηση μη χρηματοοικονομικών εκθέσεων, ως μέσο εκπλήρωσης της περιβαλλοντικής και κοινωνικής τους λογοδοσίας. Αυτά είναι:

- Η συμμόρφωση με τις κανονιστικές απαιτήσεις και η προληπτική μείωση του κόστους των μελλοντικών, αυστηρότερων κανονισμών.
- Η συμμόρφωση με τη βιομηχανία περιβαλλοντικών κωδικών, ιδιαίτερα στην περίπτωση των κυρώσεων για τη μη συμμόρφωση.
- Η βελτίωση της οργανωτικής λειτουργίας μέσω ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας των διαδικασιών.
- Η μείωση του λειτουργικού κόστους.
- Η αντίληψη ως μέσου προβολής της επιχείρησης.
- Η αντίληψη ότι η υποβολή εκθέσεων σχετικά με τα ζητήματα αυτά μπορεί να αποφέρει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα.
- Η αίσθηση ότι με απύουσα ενεργό διαχείριση του περιβάλλοντος, η οργανωτική νομιμότητα της εταιρείας είναι αμφισβητήσιμος.
- Η αίσθηση της κοινωνικής υπευθυνότητας, μέσα από την επιθυμία για επιχειρηματική δραστηριοποίηση με παράλληλη τήρηση των κοινωνικών και ηθικών κανόνων.
- Η δημιουργία κοινής αξίας επιχειρήσεων (μετόχων) και ενδιαφερόμενων ομάδων.
- Η δημιουργία οικονομικών και επενδυτικών ευκαιριών.
- Η αποτελεσματικότερη διαχείριση κινδύνων.

2.2.1 Πλαίσιο σύνταξης απολογισμών ΕΚΕ

Από το 1992, αφότου δειλά εκδόθηκαν οι πρώτες μη οικονομικές εταιρικές εκθέσεις έως και σήμερα, όπου ο αριθμός τους σε ποσοστιαία βάση έχει ξεπεράσει το 50%

(Kolk, 2003; KPMG, 2013; E.U., 2014; E.Y., 2015), έχει διανυθεί ένα σημαντικό διάστημα, το οποίο έχει οδηγήσει στην ανάπτυξη διαφόρων διεθνών προτύπων, κωδικών κατευθυντήριων οδηγιών και κανονισμών για τη σύνταξη Απολογισμών ΕΚΕ.

Οι «Απολογισμοί βιωσιμότητας» ως όρος αναπτύχθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1990 και χρησιμοποιείται ευρέως και συχνά αντί του όρου «Απολογισμός ΕΚΕ» από τη δεκαετία του 2000 (White, 2003; Christofi et al., 2012). Έχει πλέον γίνει αναπόσπαστο μέρος της εταιρικής στρατηγικής και διακυβέρνησης για πολλούς Οργανισμούς, καθώς τους επιτρέπει να επικοινωνούν με τους ενδιαφερόμενους, βελτιώνοντας έτσι την αξιοπιστία και την εταιρική εικόνα τους, παρακινώντας το εργατικό δυναμικό στην αντιμετώπιση περιβαλλοντικών ζητημάτων, καθορίζοντας στόχους αειφορίας και, γενικά, αξιολογώντας και διαχειρίζοντας εσωτερικές πολιτικές και πρακτικές (Goebel & Derks-Wood, 2010).

Αναφορά βιωσιμότητας σημαίνει ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών κατά την περίοδο αναφοράς, με ποιοτικές και ποσοτικές πληροφορίες σχετικά με τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές βελτιώσεις της εταιρείας, καθώς και δραστηριότητες αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητας, που είναι ενσωματωμένες στα στρατηγικά στοιχεία της εταιρείας.

Η ύπαρξη εναλλακτικών προτύπων οδηγιών για την υποβολή Κοινωνικών Απολογισμών ή Απολογισμών Βιωσιμότητας ή Εκθέσεων ΕΚΕ, που χρησιμοποιούνται στην προσπάθεια ενσωμάτωσης των προσπαθειών τους σε αυτόν τον τομέα, οδηγεί σε πολλές περιπτώσεις σε προβληματισμό ως προς τη χρήση τους από τις εταιρείες (E.Y., 2015). Σε γενικές γραμμές η πρακτική αφορά τη χρήση ενός κοινά αποδεκτού προτύπου αναφοράς, που συμβάλει στην τυποποίηση της υποβολής εκθέσεων και επιτρέπει τη συγκρισιμότητα με τις εκθέσεις άλλων εταιρειών. Επίσης, προσφέρει κατανοητές οδηγίες, που καθοδηγούν ασφαλώς στην μέτρηση και παράθεση των επιπτώσεων του οργανισμού και επιτρέπει μέσα από τη διαδικασία αυτή τη βελτίωση.

Την ίδια στιγμή, η προτίμηση μιας αναφοράς πλαίσιο εναντίον ενός άλλου - ή ακόμη και η επιλογή για μη συμμόρφωση με ένα γνωστό πρότυπο αναφοράς σύνταξης ενός απολογισμού βιωσιμότητας- καθώς και το επίπεδο συμμόρφωσης, είναι στόχοι περαιτέρω ανάλυσης και έρευνας. Σε κάθε περίπτωση η επιλογή του προτύπου, που θα χρησιμοποιηθεί από την εκάστοτε εταιρεία, θα πρέπει να απαντά στις ανησυχίες των ενδιαφερόμενων μερών. Οι ανησυχίες αυτές εστιάζουν στην ικανότητά των ενδιαφερόμενων μερών να συγκρίνουν και να αναλύουν αναφερόμενες πληροφορίες σχετικά με τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιδόσεις των οργανισμών σε σχέση με προηγούμενες επιδόσεις τους ή/και ει δυνατόν, έναντι της απόδοσης άλλων οργανισμών (E.U., 2015).

Σε ότι αφορά τα ευρέως αποδεκτά πρωτόκολλα σύνταξης απολογισμών και τις πλέον διαδεδομένες κατευθυντήριες οδηγίες σύνταξης εταιρικών απολογισμών αυτές είναι του προτύπου ISO 26000, της σειράς προτύπων υπευθυνότητας AA1000 - AccountAbility Principles Standard (2008), της Παγκόσμιας Πρωτοβουλίας Αναφοράς (GRI), το SA8000 της Social Accountability International και της Fair Labor Association (FLA). Σε κλαδικό επίπεδο χρησιμοποιούνται κυρίως οι αρχές σύνταξης του Επιχειρηματικού Συμβουλίου για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη (WBCSD) και του GRI-Sector Disclosure. Παράλληλα πολλές εταιρείες στο πλαίσιο σύνταξης του απολογισμού, συντάσσουν εκθέσεις προόδου σε συμφωνία με τις αρχές του Οικουμενικού Συμφώνου του ΟΗΕ (UN Global Compact) και για τον ελλαδικό χώρο σε συμφωνία με τις αρχές του Ελληνικού Κώδικα Βιωσιμότητας. Τα διάφορα αυτά πρότυπα, αρχές ή κατευθυντήριες οδηγίες, χρησιμοποιούνται πολλές φορές παράλληλα ή συμπληρωματικά στους απολογισμούς ΕΚΕ.

Σήμερα, υπάρχουν μελέτες που επισημαίνουν τις κινητήριες δυνάμεις για την αναφορά πληροφοριών σχετικά με την ΕΚΕ (Fort, 2014; Bonson & Bednarova, 2015; Yu & Choi, 2016). Η ποικιλία των πρακτικών αναφοράς ΕΚΕ μεταξύ διαφορετικών οικονομικών τομέων και καθεστώτων αγοράς αλλά και η περιεκτικότητα και το βάθος της αποκάλυψης εταιρικών πληροφοριών αποτέλεσαν επίσης στόχους έρευνας.

Τα πρότυπα εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, συχνά, δεν σχετίζονται με νομικές δεσμεύσεις, ωστόσο οι κανόνες που περιλαμβάνουν, συνήθως, καλύπτουν διατάξεις που απορρέουν από την εκάστοτε εθνική νομοθεσία και επιβάλλονται από τις δημόσιες αρχές. Πολλά από τα προαναφερθέντα πρότυπα εταιρικής ευθύνης, τις περισσότερες φορές, δύναται να καλύψουν ορισμένα κενά στην διοίκηση και στην υπευθυνότητα των επιχειρήσεων για τα οποία δεν υπάρχει κάποια ισχύουσα εθνική νομοθεσία (Camilleri, 2017).

Ένα σημαντικό ζήτημα στο πλαίσιο των εκθέσεων ΕΚΕ είναι η κάλυψη της αξιοπιστίας των στοιχείων, που παρουσιάζονται μέσα σε αυτές, προκειμένου να τεκμηριωθεί ή να πιστοποιηθεί η αξία τους και η μετάβαση προς ένα σταθερότερο και πιο αξιόπιστο επίπεδο εταιρικού απολογισμού (KPMG, 2008, 2011, 2013). Η αιτία προς αυτή την κατεύθυνση είναι η υπευθυνότητα. Η διασφάλιση αξιοπιστίας της έκθεσης εταιρικής κοινωνικής ευθύνης δρα σαν ένα ανεξάρτητο σύστημα ελέγχου, σύμφωνα με το οποίο ο φορέας διαπίστευσης εκφράζει μια άποψη με σκοπό την παροχή αξιοπιστίας των στοιχείων βιωσιμότητας που δημοσιεύονται. Εδώ θα πρέπει να τονιστεί ότι δεν υπάρχει κάποιο γενικά αποδεκτό πρότυπο για αυτή τη διαδικασία διασφάλισης.

Το πιο ευρέως διαδεδομένο και υιοθετημένο πρότυπο σύνταξης απολογισμών ΕΚΕ σε παγκόσμια κλίμακα, που προωθεί τη διαφάνεια και λογοδοσία στις εταιρικές εκθέσεις Βιωσιμότητας, είναι αυτό της Παγκόσμιας Πρωτοβουλίας Αναφοράς (GRI) (Brown, 2005; Brown, De Jong, & Lessidrenska, (2009b); Skouloudis et al., 2009, E.Y.,

2015) το οποίο τείνει να είναι συμβατό και εναρμονισμένο με τα διάφορα άλλα πρότυπα υποβολής εκθέσεων βελτιώνοντας έτσι την υποβολή και συγκρισιμότητα των εκθέσεων. Το 1997 η Συμμαχία για Περιβαλλοντικά Υπεύθυνα Οικονομικά σε συνεργασία με το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το περιβάλλον, ξεκίνησαν το έργο του GRI, το οποίο εξελίχθηκε σε ανεξάρτητο οργανισμό το 2002, όταν έλαβαν δομημένη μορφή οι πρώτες κατευθυντήριες οδηγίες (GRI-G2), που δημοσιεύθηκαν αρχικά το 2000 (Moneva, Archel, & Correa, 2006). Σήμερα πάνω από 14.800 οργανισμοί έχουν εκδώσει Απολογισμούς Βιωσιμότητας σύμφωνα με το πρότυπο GRI και πάνω από το 82% των μεγαλύτερων επιχειρήσεων παγκοσμίως.

Οι Κατευθυντήριες Οδηγίες του GRI για τη Σύνταξη Απολογισμού Βιωσιμότητας αναθεωρούνται περιοδικά, προκειμένου να παρέχουν τις καλύτερες και πλέον επίκαιρες οδηγίες για την αποτελεσματική σύνταξη απολογισμών βιωσιμότητας. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο την έκδοση GRI-G2 ακολούθησε η έκδοση GRI-G3, και GRI-G3.1, την οποία ακολούθησε η έκδοση GRI-G4, η οποία επικαιροποιήθηκε από την έκδοση GRI-Standards. Είναι απαραίτητο, για την κοινωνία και τις αγορές, οι απολογισμοί βιωσιμότητας να εξελίσσονται ως προς το περιεχόμενό τους και από δραστηριότητα, που διεξάγει μια μειονότητα κορυφαίων εταιρειών, να καταστούν πάγια πρακτική (GRI, 2013a).

2.2.2 Αξιολόγηση Απολογισμών- Μεθοδολογικές Προσεγγίσεις

Η αύξηση της ευαισθητοποίησης των εταιρειών και η ευθυγράμμιση των επιχειρηματικών τους δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις ανησυχίες των ενδιαφερομένων μερών τους, αποτελεί μονόδρομο προς την κατεύθυνση της δημιουργίας και διατήρησης μίας μακροπρόθεσμης σχέσης μεταξύ τους (Lee & Shin, 2010). Αυτός είναι και ο λόγος που τα τελευταία 15 χρόνια παρατηρείται μία σταδιακή αύξηση του αριθμού των εταιρειών, που επικοινωνούν με τα ενδιαφερόμενα μέρη, μεταφέροντας τις δεσμεύσεις της ΕΚΕ μέσω εκθέσεων βιωσιμότητας, ιστοσελίδων, και άλλων επικοινωνιακών εργαλείων (Carpriotti & Moreno, 2007; Kolk & Pinkse, 2010). Ως συνέπεια οι επιχειρήσεις θα πρέπει να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα της επικοινωνίας των επιδόσεων της ΕΚΕ, προκειμένου να ενισχύσουν το ενδιαφέρον των ενδιαφερόμενων μερών τους για την επιχείρηση, καθώς και για να ικανοποιήσουν τις προσδοκίες τους με τις προσπάθειες τους (Calabrese et al., 2015).

Κατά συνέπεια σύμφωνα με τους Asif et al. (2013b) και Fasoulis & Kurt (2019) η συγκριτική αξιολόγηση των εκθέσεων βιωσιμότητας με ένα αξιόπιστο και αποτελεσματικό σύστημα βαθμολόγησης, δύναται ν' αποφέρει πιθανά οφέλη όπως :

- Η ενημέρωση των ενδιαφερομένων μερών με ένα απλό και συστηματικό τρόπο σχετικά με τις προσπάθειες, που έχουν γίνει από τις εταιρείες.
- Η παροχή (σε συνάρτηση με το πρότυπο σύνταξης του απολογισμού και την αξιοπιστία του) επαρκούς και ουσιαστικής πληροφορίας σχετικά με τη λειτουργία του οργανισμού και τις επιπτώσεις της.
- Η ενημέρωση των ίδιων των εταιρειών και της διοίκησής τους, σχετικά με τις ελλείψεις και τα κενά, που πρέπει να καλύψουν προκειμένου να επικοινωνήσουν καλύτερα τις επιδόσεις τους στα ενδιαφερόμενα μέρη.
- Η δυνατότητα σύγκρισης των δικών τους αποτελεσμάτων και επιδόσεων με εκείνα άλλων εταιρειών, ιδιαίτερα του ίδιου κλάδου, δίνοντάς τους ταυτόχρονα πρόσβαση σε καλές πρακτικές προς μελλοντική εφαρμογή στο μέλλον.

Επίσης το ίδιο σημαντική κρίνεται η εξωτερική αξιολόγηση των εταιρειών (εξωτερική διασφάλιση, όπως αναφέρθηκε παραπάνω) σε ότι αφορά την εφαρμογή αρχών και πρακτικών ΕΚΕ, ως μία επαλήθευση μέσω πιστοποίησης των προσπαθειών βιωσιμότητας και αφοσίωσης στην εταιρική υπευθυνότητα. Η διαδικασία αυτή περιγράφεται ως «μία δημόσια πράξη επειδή συνεπάγεται την υποβολή σε έναν ανεξάρτητο και δημόσιο έλεγχο» (King et al., 2005). Μελέτες έχουν δείξει ότι ένα τυποποιημένο σύστημα «εξωτερικής διασφάλισης» μπορεί να έχει θετική επίδραση, στην ποιότητα της ΕΚΕ και την οικονομική απόδοση μίας εταιρείας, σε σχέση με εταιρείες, που δεν προβαίνουν σε υποβολή τέτοιων διαδικασιών (Melnyk et al., 2003). Ωστόσο, η εξωτερική διασφάλιση (πιστοποίηση) των επιδόσεων της ΕΚΕ μίας επιχείρησης, που στηρίζεται στη λογική της ουσιαστικής δέσμευσης απέναντι σ' αυτήν, συνεπάγεται ένα επιπλέον κόστος, που αφορά το κόστος προσωπικού και τις χαμηλότερες οικονομικές αποδόσεις σε σύγκριση με τις εταιρείες, που λαμβάνουν πιστοποιητικά ΕΚΕ με βάση συμβολικά κίνητρα (Dahlin et al., 2020)

Οι Waddock και Graves (1997, όπως αναφέρεται στο Skouloudis & Evangelinos 2015, σελ. 7) και ομοίως οι Maignan & Ferrell (2000, όπως αναφέρεται στο Skouloudis & Evangelinos 2015, σελ. 7) τονίζοντας τα εμπόδια αξιολόγησης των επιδόσεων της ΕΚΕ, προχώρησαν σε μία περιγραφή και κατηγοριοποίηση των διαφόρων μεθόδων μέτρησης των κοινωνικά υπεύθυνων δραστηριοτήτων των επιχειρηματικών φορέων. Οι μέθοδοι αυτές αναφέρονται στην υποχρεωτική επιλογή ερευνητικών εργαλείων, σε δείκτες και κλίμακες φήμης (υπόληψης), σε ανάλυση περιεχομένου κειμένων του οργανισμού, μέτρα συμπεριφοράς και αντιλήψεων, καθώς και μελέτες περίπτωσης, που κατηγοριοποιούνται σε τρεις μεγαλύτερες κατηγορίες, αυτών της πραγματογνωμοσύνης, των δεικτών απλών και πολλαπλών θεμάτων και της έρευνας των διευθυντικών στελεχών. Ο Turker (2009) μελετώντας τις δύο ανωτέρω προτάσεις κατηγοριοποίησης κατέληξε στην δική του πρόταση ταξινόμησης των μεθόδων αξιολόγησης των επιδόσεων της ΕΚΕ: σε δείκτες ή βάσεις δεδομένων φήμης (υπόληψης) των επιχειρήσεων, σε δείκτες απλών και πολλαπλών θεμάτων, σε

ανάλυση περιεχομένου εταιρικών εκδόσεων και σε κλίμακες μέτρησης της ΕΚΕ σε ατομικό ή οργανωτικό επίπεδο.

Τα προηγούμενα χρόνια, διάφορες μέθοδοι αξιολόγησης των εταιρικών απολογισμών πραγματοποιήθηκαν, είτε από οργανισμούς (Deloitte Touche Tohmatsu, 2001, 2002a, 2002b; Stratos, 2001, 2003, 2005; Sustainable Investment Research Institute [SIRIS]/Snowy Mountains Engineering Corporation [SMEC], 2002; UNEP/SustainAbility, 2000, 2002, 2004, 2006), είτε από ερευνητικά ινστιτούτα και ακαδημαϊκούς (Ando, 2001; Archel, Fernandez, & Larrinaga, 2008; Clausen, Loew, & Westermann, 2005; Daub, 2007; Davis-Walling & Batterman, 1997; Erkko, Melanen, & Mickwitz, 2005; Gallego, 2006; Hussey, Kirsop, & Meissen, 2001; Morhardt, Baird, & Freeman, 2002; Peck & Sinding, 2003), που στο σύνολο τους παρουσίαζαν αδυναμίες (όπως αναφέρεται στον Skouloudis et al., 2009).

Οι αδυναμίες αυτές σχετίζονταν με το ποιους δείκτες χρησιμοποιούσαν, την έλλειψη συγκεκριμένων τυποποιημένων οδηγιών δημοσιοποίησης, την πληθώρα και ανομοιογένεια πληροφοριών και το δυσνόητο των κατευθυντήριων οδηγιών για μη ειδικούς σε θέματα δημοσιοποίησης πληροφοριών ΕΚΕ. Επιπροσθέτως, οι αδυναμίες των μεθόδων αυτών αξιολόγησης αφορούσαν την απουσία ενσωμάτωσης κάποιων παραμέτρων, την ανάγκη για ύπαρξη πολλών ποσοτικών δεδομένων και, συνεπώς, την ανάγκη πόρων καταγραφής τους, που αποκλείει πολλές επιχειρήσεις, κυρίως μικρές από τη δυνατότητα αξιολόγησης. Σε πολλές δε περιπτώσεις η εστίαση της αξιολόγησης αφορούσε μόνο σε τοπικό επίπεδο με τη χρήση αντίστοιχων δεικτών (Skouloudis et al., 2009).

Σύμφωνα με τους Nikolaou & Evangelinos (2009), τρεις μέθοδοι αξιολόγησης απολογισμών βιωσιμότητας χρησιμοποιούνται στο επίπεδο της ακαδημαϊκής αξιολόγησης ποιότητας, ήτοι της έρευνας με ερωτηματολόγιο, του βαθμολογικού συστήματος και της ανάλυσης περιεχομένου.

Η μέθοδος των ερωτηματολογίων χρησιμοποιείται στις περιπτώσεις, που απαιτείται η προσωπική άποψη των συμμετεχόντων σχετικά με κάποιο θέμα, δεδομένης της σημαντικότητάς της στην απάντηση του ερευνητικού ερωτήματος. Πρόκειται για το πιο ευρέως διαδεδομένο μεθοδολογικό εργαλείο της εκπαιδευτικής και κοινωνικής έρευνας (Bell, 1997, σελ. 121-139) και παρουσιάζεται ως ένα έντυπο ή ηλεκτρονικό πλέον μέσο αποτύπωσης και μέτρησης των αντιλήψεων, στάσεων και γνώσεων συγκεκριμένων ατόμων μέσω απαντήσεων ή αντιδράσεων σε συγκεκριμένες ερωτήσεις. Για την κατάρτιση του κατάλληλου ερωτηματολογίου και προκειμένου να θεωρηθεί αυτό ως το πιο κατάλληλο απαιτείται να προηγηθεί σύμφωνα με τον Παρασκευόπουλο (1999) : α) ο προσδιορισμός και η εξειδίκευση του στόχου της έρευνας, β) η επιλογή της μεθόδου συλλογής των δεδομένων και γ) η κατανόηση των

χαρακτηριστικών των ερωτώμενων. Οι ερωτήσεις διακρίνονται σε «ανοικτές», όπου ο ερωτώμενος μπορεί να εκφράσει τη γνώμη του ελεύθερα και χωρίς περιορισμούς, και οι «κλειστές», που δεν επιτρέπουν μεγάλη ευελιξία ως προς την διατύπωση της απάντησης, ενώ σημαντική κρίνεται και η παροχή προσδιορισμένα σαφών οδηγιών προς τους ερωτώμενους. (Bell, 1997, σελ. 121-139). Μία τέτοια περίπτωση σε ότι αφορά την αξιολόγηση απολογισμών ΕΚΕ αφορά την έρευνα σχετικά με τις αντιλήψεις των επικεφαλής στελεχών των επιχειρήσεων σχετικά με την ΕΚΕ (Skouloudis et al., 2015).

Η μέθοδος βαθμολόγησης χρησιμοποιείται συχνά για την ποσοτικοποίηση πληροφοριών και κατηγοριοποίησή τους, όπως στην περίπτωση του Morhardt et al. (2002), όπου αποδόθηκαν ειδικές βαθμολογίες σε συγκεκριμένα κριτήρια, που βασίστηκαν στις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI-G2 και αργότερα κατ' αντιστοιχία από τον Skouloudis et al., (2009, 2012) σε σχέση με την έκδοση GRI-G3 και Lamprinaki (2016) και Vouros et. al. (2020), σύμφωνα με την έκδοση GRI-G4.

Η ανάλυση περιεχομένου (content analysis) ουσιαστικά ποσοτικοποιεί κείμενα, που περιέχουν ποιοτικές και ποσοτικές πληροφορίες, σε ομάδες με τη χρήση συγκεκριμένων κριτηρίων. Περαιτέρω, περιλαμβάνει τη μέτρηση εννοιών, λέξεων ή συμβάντων με στόχο την περιγραφή της συχνότητας και της σημασίας θεμάτων, που σχετίζονται με τα ερευνητικά ερωτήματα της έρευνας. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το περιεχόμενο ενός επικοινωνιακού υλικού δύναται να περιγραφεί ποσοτικά. Η επιτυχία του στόχου απαιτεί ικανότητα στην σύντμηση και παρουσίαση του σχετικού υλικού, καθώς και αναγνωστική δεξιότητα που κατακτάται με συστηματική καλλιέργεια, αποτελώντας μία πολύτιμη μορφή έρευνας (Verma & Mallik, 2004, σελ. 224-228). Σε ότι αφορά την αξιολόγηση των απολογισμών ΕΚΕ με αυτό τον τρόπο, δίνεται η δυνατότητα στους μελετητές να αξιολογήσουν τη συμπερίληψη ορισμένων βασικών χαρακτηριστικών σε ένα κείμενο με συστηματικό και ολοκληρωμένο τρόπο (Weber, 1988). Οι Alazzani et al. (2013), Skouloudis et al., (2009, 2012), Lamprinaki (2016) και Vouros et. al, (2020) προχώρησαν στην αξιολόγηση της συμπερίληψης των κατευθυντήριων αρχών του GRI-G3 και GRI-G4 αντίστοιχα στις εκθέσεις απολογισμού ΕΚΕ, χρησιμοποιώντας ταυτόχρονα ανάλυση περιεχομένου και βαθμολόγηση των επιμέρους κριτηρίων που συνδέονταν με αυτές και τις αρχές του Global Reporting Initiative (GRI).

Η μελέτη περίπτωσης ή περιπτωσιολογική μελέτη όπως αλλιώς αποκαλείται, αποτελεί επίσης μία από τις πιο δημοφιλείς μεθόδους έρευνας συλλογής δεδομένων τα τελευταία χρόνια. Ορίστηκε το 1982 από τον Runyan «ως παρουσίαση και ερμηνεία λεπτομερειακής πληροφόρησης για ένα μοναδικό θέμα, είτε αυτό αφορά ένα γεγονός, μία κουλτούρα, είτε τη ζωή ενός ατόμου » (όπως αναφέρεται στους Verma & Mallik, 2004, σελ. 169), αποτελώντας μία εις βάθος αναπτυσσόμενη

μέθοδο έρευνας. Πρόκειται ουσιαστικά για μία προσπάθεια των ερευνητών ν' ανακαλύψουν τρόπους ερμηνείας, επεξήγησης ή περιγραφής του στιγμιότυπου ενός προβλήματος, δηλαδή μιας περίπτωσης ή ομάδας εστίασης, εξάγοντας συγκεκριμένα αποτελέσματα στο πλαίσιο συγκεκριμένων ερευνητικών ερωτημάτων.

Άλλες σχετικές μέθοδοι αξιολόγησης απολογισμών ΕΚΕ, που επίσης χρησιμοποιούνται τα τελευταία χρόνια εστιάζοντας στις κατευθυντήριες οδηγίες του Global Reporting Initiative (GRI), είναι αυτές που χρησιμοποιούν την Ασαφή Λογική. Συγκεκριμένα, έχουν χρησιμοποιηθεί η Ασαφής Αναλυτική Ιεραρχική Διαδικασία (Fuzzy analytic hierarchy process (F-AHP) method), που αποτελεί ένα συνδυασμό χρήσης ασαφών αριθμών συμπληρωματικά με τη χρήση της Αναλυτικής Ιεραρχικής Διαδικασίας στην αξιολόγηση των ποιοτικών και ποσοτικών κριτηρίων προκειμένου να μειώσει την υποκειμενική κρίση στις εκτιμήσεις (Calabrese et al., 2016), Επίσης, συνηθίζεται η χρήση ενός Ασαφούς Εμπειρικού Συστήματος (Fuzzy Expert System), το οποίο ουσιαστικά συνδέει την ικανότητα ενός εμπειρικού συστήματος (αλγόριθμοι ομαδοποίησης) προσομοιώνοντας τη διαδικασία λήψης αποφάσεων με το χαρακτηριστικό της αβεβαιότητας της ανθρώπινης συλλογιστικής, που υπάρχει στην ασαφή λογική (Venturelli et al., 2016).

Και οι δύο ανωτέρω περιπτώσεις εστιάζουν επίσης στην έννοια και αξιολόγηση της σημαντικότητας σε ότι αφορά τα θέματα, που ενδιαφέρουν τις επιχειρήσεις και τα ενδιαφερόμενα μέρη. Άλλωστε έως και σήμερα, την αξιολόγηση σημαντικότητας στους απολογισμούς βιωσιμότητας, λίγες μελέτες έχουν διερευνήσει με τη χρήση ποσοτικών μεθόδων και αυτές δεν έχουν απαντήσει στα θέματα της κάλυψης της πληρότητας και υποκειμενικότητας στις εκθέσεις ΕΚΕ (Calabrese et al., 2015).

2.3 Οι κατευθυντήριες οδηγίες του Global Reporting Initiative (GRI)

Την τελευταία δεκαετία ένας αυξανόμενος αριθμός επιχειρήσεων και εταιρικών σχημάτων ανά τον κόσμο έχει υιοθετήσει τη δημοσίευση απολογιστικών εκθέσεων για τα προγράμματα και τις πρακτικές εταιρικής υπευθυνότητας που αναπτύσσει, εφαρμόζει και προωθεί. Ο ξεκάθαρος στόχος του GRI ήταν και είναι η εναρμόνιση των πολυάριθμων προτύπων αναφοράς των εταιρικών επιδόσεων στην ΕΚΕ, που προϋπήρχαν και χρησιμοποιούνταν πριν την ίδρυσή του το 1999.

Οι κατευθυντήριες οδηγίες σύνταξης Απολογισμών Βιωσιμότητας Global Reporting Initiative (GRI) αποτελούν σήμερα το πιο ευρέως χρησιμοποιούμενο, σε παγκόσμιο επίπεδο, πλαίσιο σύνταξης απολογισμών βιωσιμότητας από τις επιχειρήσεις (Ε.Υ., 2015; KPMG, 2013; Skouloudis et al. 2011; Jankalova, 2015) σχετικά με την Εταιρική

Κοινωνική Ευθύνη, καθώς και σύμφωνα με τους Etzion & Ferraro (2010, όπως αναφέρεται στη Lamprinaki, 2016, p. 17). Σύμφωνα με το GRI (2013b, σελ. 1) «Οι Κατευθυντήριες Οδηγίες του GRI για τη Σύνταξη Απολογισμού Βιωσιμότητας («Κατευθυντήριες Οδηγίες» στο εξής) προσφέρουν τις Αρχές Σύνταξης Απολογισμού, τις Τυποποιημένες Δημοσιοποιήσεις και ένα Εγχειρίδιο Εφαρμογής για την κατάρτιση απολογισμών βιωσιμότητας από οργανισμούς ανεξαρτήτως μεγέθους, κλάδου ή γεωγραφικής θέσης».

Μέσα από τη χρήση των κατευθυντήριων αυτών οδηγιών οι εταιρείες καλούνται να υποβάλουν εκθέσεις τόσο για τις θετικές όσο και για τις αρνητικές επιδόσεις των δραστηριοτήτων τους ενισχύοντας με τον τρόπο αυτό τη λογοδοσία (Brown et al., 2009a). Σύμφωνα με το GRI (2011, 2013a) ο απολογισμός βιωσιμότητας δημοσιοποιεί τις επιδράσεις ενός οργανισμού –θετικές ή αρνητικές– στο περιβάλλον, την κοινωνία και την οικονομία. Με αυτόν τον τρόπο, ο απολογισμός βιωσιμότητας καθιστά αφηρημένες έννοιες απτές και σαφείς, συμβάλλοντας έτσι στην κατανόηση και τη διαχείριση των αποτελεσμάτων, που έχουν στις δραστηριότητες και τη στρατηγική του οργανισμού οι εξελίξεις, που αποσκοπούν στη βιωσιμότητα, γεγονός που βρίσκεται σε αντιστοιχία με τη προσέγγιση γνωστή ως το Triple Bottom Line (Elkington, 1997; GRI, 2005).

Η σημαντική συμβολή του GRI στον τομέα της υποβολής εκθέσεων ΕΚΕ και η δική του πηγή νομιμότητας ήταν και συνεχίζει να είναι η διάδοση μιας διαδικασίας στην οποία συμμετέχουν πολλαπλά ενδιαφερόμενα μέρη. Αυτή αποτελεί μία διαρκή διαδικασία σε χρόνο, μέγεθος και σύνθεση, που ενσωματώνεται στις κατευθυντήριες οδηγίες σύνταξης απολογισμών βιωσιμότητας GRI και ανανεώνεται συνεχώς μέσω της επικαιροποίησης των εκδόσεων GRI (πέντε έως και το 2018). Οι συμμετέχοντες δύνανται έτσι να διατυπώσουν τις ιδιαίτερες και βασικές ανησυχίες τους σχετικά με τις επιδόσεις της βιωσιμότητας και μέσω αυτής της διαδικασίας να ενσωματώσουν νέα προκύπτοντα ζητήματα, διευκολύνοντας τον κοινωνικό διάλογο ευρείας βάσης και συμβάλλοντας έμμεσα στην ατζέντα της εταιρικής πολιτικής (Brown, 1997).

2.3.1 Οι κατευθυντήριες οδηγίες G4 του Global Reporting Initiative (GRI- G4)

Οι οδηγίες GRI έχουν αναθεωρηθεί πέντε φορές έως σήμερα, με την πιο πρόσφατη έκδοσή τους (Standards) να έχει εκδοθεί το 2016, προκειμένου να εφαρμοσθεί εθελοντικά αντικαθιστώντας την προηγούμενη έκδοση GRI-G4 έως την 31-12-2017 και από την 1-1-2018 να αντικαθιστά πλήρως τις προηγούμενες εκδόσεις. Η προηγούμενη έκδοση GRI-G4 σχεδιάστηκε και αναπτύχθηκε στο πλαίσιο των διεθνών συμφωνημένων δημοσιοποιήσεων και μετρικών συστημάτων, που διασφαλίζουν την

προσβασιμότητα και συγκρισιμότητα των πληροφοριών, που περιέχονται στους απολογισμούς βιωσιμότητας, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα στα ενδιαφερόμενα μέρη να είναι καλύτερα πληροφορημένα, όταν λαμβάνουν αποφάσεις (GRI, 2013a).

Όπως με όλες τις Κατευθυντήριες Οδηγίες του GRI, η έκδοση G4 περιλάμβανε παραπομπές σε ευρέως αποδεκτά και υφιστάμενα έγγραφα κατάρτισης απολογισμών για συγκεκριμένα θέματα και είχε σχεδιαστεί ως ενοποιημένο πλαίσιο για τη δημοσιοποίηση της επίδοσης σε σχέση με διάφορους κώδικες και κανόνες βιωσιμότητας διευκολύνοντας τη συγκρισιμότητα σε όλα τα επίπεδα.

Τα προηγούμενα χρόνια είχε τεθεί επιτακτικά από τους φορείς λήψης αποφάσεων να εντοπίζονται, να επιλέγονται και να δίνεται προτεραιότητα σε σημαντικές πτυχές βιωσιμότητας των επιχειρήσεων, που επηρεάζουν τις ίδιες και τα ενδιαφερόμενα μέρη. Αυτή η απαίτηση έως σήμερα παρέμενε μία υποκειμενική διαδικασία (Hsu et al., 2013b). Οι τελευταίες εκδόσεις G4 και Standards του GRI απαντούν και σε αυτή την απαίτηση. Σύμφωνα με το GRI (2013a, σελ. 3) «Ο στόχος του G4, της τέταρτης τέτοιας αναθεώρησης, είναι απλός : να βοηθήσει τους αρμοδίους να συντάσσουν απολογισμούς βιωσιμότητας με ουσία, που να περιέχουν πολύτιμες πληροφορίες για τα πιο κρίσιμα ζητήματα του οργανισμού, που σχετίζονται με τη βιωσιμότητά του και να καταστήσει τη σύνταξη τέτοιων απολογισμών πάγια πρακτική.... Αυτή η έμφαση στην «ουσιαστικότητα» θα διασφαλίσει ότι οι απολογισμοί θα είναι πιο εύστοχοι, πιο έγκυροι και πιο φιλικόι προς τους χρήστες. Αυτό, με τη σειρά του, θα καταστήσει τους απολογισμούς πιο συναφείς, πιο αξιόπιστους και πιο ευανάγνωστους» .

Οι κατευθυντήριες οδηγίες GRI-G4 έθεταν κάποιες αρχές σύνταξης του απολογισμού βιωσιμότητας. Οι Αρχές Σύνταξης Απολογισμού είχαν και έχουν θεμελιώδη σημασία για την επίτευξη διαφάνειας στους απολογισμούς βιωσιμότητας και, συνεπώς, θα πρέπει να εφαρμόζονται από όλους τους οργανισμούς κατά την κατάρτισή τους.

Οι Αρχές χωρίζονταν σε δύο ομάδες : Αρχές Καθορισμού του Περιεχομένου του Απολογισμού και Αρχές Καθορισμού της Ποιότητας του Απολογισμού. Οι Αρχές Καθορισμού του Περιεχομένου του Απολογισμού περιέγραφαν τη διαδικασία αναγνώρισης του περιεχομένου, που θα πρέπει να καλύπτει ο απολογισμός, λαμβάνοντας υπόψη τις δραστηριότητες και τις επιδράσεις του οργανισμού, καθώς και τις ουσιαστικές προσδοκίες και τα συμφέροντα των ενδιαφερόμενων μερών του. Οι Αρχές Καθορισμού της Ποιότητας του Απολογισμού καθόριζαν τις επιλογές για τη διασφάλιση της ποιότητας των πληροφοριών, που περιέχει ο απολογισμός βιωσιμότητας, συμπεριλαμβανομένης και της ορθής παρουσίασής του. Η ποιότητα των πληροφοριών είναι σημαντική για να μπορέσουν τα ενδιαφερόμενα μέρη να

αξιολογήσουν αντικειμενικά την επίδοση του οργανισμού και να προβούν σε κατάλληλες ενέργειες (GRI, 2013a).

Στο επίπεδο των δημοσιοποιήσεων οι κατευθυντήριες οδηγίες του GRI-G4 διατύπωναν δύο διαφορετικούς τύπους Τυποποιημένων Δημοσιοποιήσεων, τις Γενικές Τυποποιημένες Δημοσιοποιήσεις και τις Ειδικές Τυποποιημένες Δημοσιοποιήσεις (GRI, 2013b):

A. Οι Γενικές Τυποποιημένες Δημοσιοποιήσεις αφορούσαν τους εξής τομείς :

- *Στρατηγική και Ανάλυση*
- *Προφίλ Οργανισμού*
- *Αναγνωρισμένα Ουσιαστικά Θέματα και Όρια*
- *Διαβούλευση με τα Ενδιαφερόμενα Μέρη*
- *Προφίλ Απολογισμού*
- *Διακυβέρνηση*
- *Ηθική και Ακεραιότητα*

Οι Γενικές Τυποποιημένες Δημοσιοποιήσεις ίσχυαν για όλους τους οργανισμούς, που συντάσσουν απολογισμούς βιωσιμότητας. Από τις 58 Γενικές Τυποποιημένες Δημοσιοποιήσεις οι 34 αφορούσαν τη βασική επιλογή (υποχρεωτική δημοσιοποίηση).

B. Οι Ειδικές Τυποποιημένες Δημοσιοποιήσεις αφορούσαν :

- *Δημοσιοποιήσεις της Διοικητικής Προσέγγισης*
- *Δείκτες*

Οι Κατευθυντήριες Οδηγίες διαχώριζαν τις Ειδικές Τυποποιημένες Δημοσιοποιήσεις σε τρεις Κατηγορίες : Οικονομία, Περιβάλλον και Κοινωνία. Οι Κοινωνικές Δημοσιοποιήσεις χωρίζονταν σε τέσσερις Υποκατηγορίες : Εργασιακές Πρακτικές και Αξιοπρεπής Εργασία, Ανθρώπινα Δικαιώματα, Κοινωνία, Υπευθυνότητα για το Προϊόν. Ο απολογισμός βιωσιμότητας του οργανισμού παρουσίαζε πληροφορίες για τα ουσιαστικά θέματα, αυτά τα οποία αντανακλούν τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιδράσεις του οργανισμού ή επηρεάζουν σημαντικά τις αξιολογήσεις και τις αποφάσεις των ενδιαφερόμενων μερών. Η παρουσίαση γίνονταν μέσα από συγκεκριμένους δείκτες δημοσιοποίησης, που αντιστοιχούσαν σε κάθε μία από τις ανωτέρω κατηγορίες. Οι Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης αναφέρονται σε κάθε επιμέρους κατηγορία και κάθε ουσιαστικό θέμα και θα έπρεπε να περιέχουν

επαρκείς πληροφορίες για να εξηγούν πώς αποκρίνεται ο οργανισμός στο κάθε ένα από αυτά.

Ο συνολικός αριθμός των δεικτών Ειδικής Τυποποιημένης Δημοσιοποίησης (91 συνολικά) για κάθε επιμέρους κατηγορία είναι :

- Οικονομία, 9 δείκτες
 - Περιβάλλον, 34 δείκτες
 - Κοινωνία, 48 δείκτες
- Υποκατηγορίες
1. Πρακτικές και αξιοπρεπής εργασία, 16 δείκτες
 2. Ανθρώπινα δικαιώματα, 12 δείκτες
 3. Κοινωνία, 11 δείκτες
 4. Υπευθυνότητα για το προϊόν, 9 δείκτες

2.3.2 Από το G4 στο GRI -Standards

Όταν αναφερόμαστε στο Global Reporting Initiative η πλειοψηφία αναγνώριζε τις κατευθυντήριες οδηγίες G4 ως τις πιο διαδεδομένες για την σύνταξη ενός Απολογισμού βιωσιμότητας, έως την επικαιροποίηση και μετάβαση στο πρότυπο GRI-Standards. Η διαδικασία μετάβασης από το G4 στο GRI Standards ορίστηκε ως μια διαδικασία μετάβασης από το ένα σύστημα μεθοδολογίας στο άλλο. Το GRI περιγράφει αυτή την μετάβαση από το G4 ως το επόμενο βήμα. Ο οργανισμός υποστηρίζει ότι η μετάβαση αυτή διευκολύνει τις αρχές να παραμείνουν ενημερωμένες και να ενσωματωθούν και άλλες, πιο ανανεωμένες, αξίες βιωσιμότητας. Επίσης, η μετάβαση αυτή θα προσελκύσει περισσότερους οργανισμούς να υιοθετήσουν πρακτικές Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (GRI, 2016).



Εικόνα 3: Ιστορική εξέλιξη Global Reporting Initiative (πηγή: www.globalreporting.org)

Οι κατευθυντήριες οδηγίες του GRI-G4 αποτελούσαν ένα αποκαλυπτικό εργαλείο αξιολόγησης (Skouloudis et al., 2009) και έναν κατάλογο ποιοτικών και ποσοτικών δεικτών επίδοσης των εταιριών, που συνεισφέρουν στον χαρακτηρισμό της εκάστοτε εταιρικής ευθύνης (Jankalona, 2016). Αντίστοιχα οι κατευθυντήριες οδηγίες GRI-Standards με τη σειρά τους περιλαμβάνουν όλες τις βασικές έννοιες και τις οδηγίες του GRI-G4, οι οποίες είναι βελτιωμένες σε μια πιο ευέλικτη δομή, με απλούστερες απαιτήσεις και πιο κατανοητή γλώσσα.

Το πρότυπο GRI-Standards δημιουργεί μια κοινή γλώσσα για οργανισμούς και ενδιαφερόμενους, μέσω του οποίου οι οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις των οργανισμών μπορούν να κοινοποιηθούν και να γίνουν κατανοητές. Το πρότυπο είναι σχεδιασμένο για να ενισχύει τη συνολική συγκρισιμότητα και την ποιότητα των πληροφοριών που οι οργανισμοί δημοσιοποιούν, επιτρέποντας έτσι μεγαλύτερη διαφάνεια και υπευθυνότητα των οργανισμών. Ο Απολογισμός Βιωσιμότητας με βάση το πρότυπο GRI-Standards δύναται να παρέχει μια ισορροπημένη και λογική δημοσιοποίηση των θετικών και αρνητικών επιπτώσεων ενός οργανισμού, στο στόχο προς την αειφόρο ανάπτυξη. Οι πληροφορίες, που διατίθενται μέσω του Απολογισμού Βιωσιμότητας των οργανισμών επιτρέπουν σε εσωτερικούς και εξωτερικούς ενδιαφερόμενους (stakeholders) να διαμορφώσουν τεκμηριωμένη άποψη σχετικά με τη συμβολή ενός οργανισμού στον στόχο προς την αειφόρο ανάπτυξη.

Το εν λόγω πρότυπο είναι δομημένο ως σύνολο αλληλένδετων επιμέρους προτύπων και δεικτών, που έχουν αναπτυχθεί προκειμένου να χρησιμοποιηθούν μαζί για να βοηθήσουν έναν οργανισμό να προετοιμάσει και να συντάξει μία έκθεση Βιωσιμότητας, που βασίζεται στην αναφορά συγκεκριμένων αρχών επικεντρωμένη όμως στα πιο σημαντικά για τον οργανισμό θέματα λειτουργίας του.

Η προετοιμασία ενός Απολογισμού σύμφωνα με το πρότυπο GRI-Standards δείχνει ότι αυτός δύναται να παρέχει μια πλήρη και ισορροπημένη εικόνα δημοσιοποίησης των ουσιαστικότερων θεμάτων λειτουργίας ενός οργανισμού και των σχετικών επιπτώσεων του, καθώς και του τρόπου διαχείρισης αυτών. Μια τέτοια έκθεση, σύμφωνα με το πρότυπο GRI-Standards, μπορεί να συνταχθεί ως αυτόνομη αναφορά βιωσιμότητας ή μπορεί δημοσιοποιείται και με άλλους τρόπους (π.χ. ηλεκτρονικά ή έντυπα).

Η αλλαγή στο νέο πρότυπο (από το GRI-G4 στο GRI-Standards) επέρχεται όπως φάνηκε παραπάνω κυρίως στην σύνθεση της αναφοράς καθώς και στην εμφάνιση των προτύπων. Οι κεντρικοί τομείς και εδώ αποτελούνται από τους δείκτες της οικονομίας, του περιβάλλοντος και της κοινωνίας.

Ο δείκτης της οικονομίας περιλαμβάνει τα ίδια πρότυπα με αυτά, που προϋπάρχουν στο G4. Σε αυτά προστίθενται η καταπολέμηση της διαφθοράς και η ανταγωνιστική συμπεριφορά εντός του οργανισμού. Στον δείκτη της περιβαλλοντικής διαχείρισης έχουν παραμείνει οι περισσότεροι τομείς από το G4, ενώ για την κοινωνία έχουν αφαιρεθεί οι δείκτες, που αναφέρονται στις επενδύσεις, και άλλοι σχετικοί με τα ανθρώπινα δικαιώματα, την κοινωνία, τις συνθήκες εργασίας και τα προϊόντα έχουν αλλάξει μεταφερόμενοι στις γενικές δημοσιοποιήσεις. Για να γίνει η έκδοση ακόμα πιο εύκολη το GRI έχει κάνει ξεκάθαρη την διαφορά μεταξύ των απαιτήσεων, των προτάσεων και των οδηγιών εκπόνησης ενός απολογισμού. Όπως ισχυρίζεται το GRI, μερικά από τα καίρια πλεονεκτήματα αυτής της μετάβασης είναι «να ενισχύσει την αξιοπιστία και την υιοθέτηση εκθέσεων για την αειφορία για όλο τον κόσμο» (GRI 2016, σελ. 8).

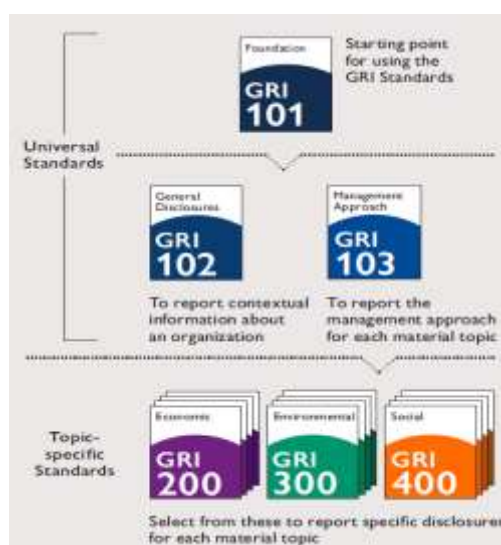
Τα γκρουπ δεικτών είναι συνολικά τέσσερα (4), διαιρούμενα σε δύο γκρουπ προτύπων. Το πρώτο γκρουπ αποτελείται από τη σειρά δεικτών 100 με πρώτο τον δείκτη GRI 101 ο οποίος ονομάζεται καθολικός ή θεμελιώδης, καθώς αποτελεί το σημείο εκκίνησης για τη χρήση του συνόλου των δεικτών του προτύπου. Καθορίζει τις αρχές σύνταξης του απολογισμού σχετικά με τον καθορισμό του περιεχομένου του και την ποιότητα του, περιλαμβάνοντας ταυτόχρονα τα προ απαιτούμενα για την προετοιμασία του περιγράφοντας πως το πρότυπο μπορεί να χρησιμοποιηθεί. Τέλος, περιλαμβάνει τις προϋποθέσεις, που πρέπει να πληρούν οι οργανισμοί, είτε προκειμένου να συντάξουν ένα πλήρη απολογισμό, είτε προκειμένου να χρησιμοποιήσουν επιλεγμένους δείκτες για τη σύνταξη θεματικού απολογισμού. Στον συγκεκριμένο δείκτη έχουν ενσωματωθεί οι δείκτες G4-20 & G4-21, που αφορούν τα όρια του ουσιώδους θέματος εντός και εκτός του οργανισμού αντίστοιχα.

Ακολουθεί ο δείκτης GRI 102, Γενικών Δημοσιοποιήσεων, ο οποίος χρησιμοποιείται για την παροχή στοιχείων συναφών με τον οργανισμό και τις πρακτικές βιωσιμότητας. Ειδικότερα, παρέχει πληροφορίες για το προφίλ του οργανισμού, την στρατηγική, που ακολουθεί, την δεοντολογική πολιτική του, την διακυβέρνηση, την εμπλοκή, τις πρακτικές δέσμευσης των ενδιαφερόμενων μερών και τις διαδικασίες σύνταξης του απολογισμού. Στον συγκεκριμένο δείκτη έχουν ενσωματωθεί οι επιμέρους δείκτες του προτύπου G4, G4-EN34, G4-LA16, G4-HR12 και G4-SO11. Οι συγκεκριμένοι δείκτες σχετίζονται με τη διαχείριση εκ μέρους του κάθε οργανισμού των παραπόνων για τις επιπτώσεις του στα περιβαλλοντικά θέματα, τις εργασιακές πρακτικές, τα ανθρώπινα δικαιώματα και την κοινωνία.

Ο τελευταίος δείκτης της σειράς 100 είναι ο GRI 103 της διοικητικής προσέγγισης περιέχει πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο, που ένας οργανισμός διαχειρίζεται κάθε ουσιαστικό για τη λειτουργία του, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καλύπτονται από ειδικά πρότυπα και δείκτες των σειρών GRI 200, GRI 300, GRI 400 και άλλα. Με την εφαρμογή του συγκεκριμένου δείκτη παρέχεται η απαιτούμενη τεκμηρίωση,

γιατί είναι σημαντικό το συγκεκριμένο τα όρια εξωτερικά και εσωτερικά των επιπτώσεων του και πως αυτές διαχειρίζονται από τον οργανισμό.

Στην συνέχεια ακολουθεί το δεύτερο γκρουπ δεικτών που περιλαμβάνει τις σειρές GRI 200, GRI 300, GRI 400. Οι συγκεκριμένες σειρές δεικτών περιλαμβάνουν σειρά επιμέρους δεικτών σύμφωνα με την θεματική του καθενός. Η σειρά GRI 200 εστιάζει μέσω επιμέρους ειδικών δεικτών στη παροχή πληροφοριών για τις οικονομικές επιπτώσεις θετικές και αρνητικές ενός οργανισμού (π.χ. έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις) ενώ, αντίστοιχα, η σειρά δεικτών GRI 300 στις περιβαλλοντικές (π.χ. επιπτώσεις στη χρήση υδάτινων πόρων) και η σειρά δεικτών GRI 400 στις κοινωνικές (π.χ. Απασχόληση, Υγιεινή και Ασφάλεια στους χώρους εργασίας).



Εικόνα 4: Δείκτες προτύπου GRI Standards (πηγή: www.globalreporting.org)

Το GRI έχει αυτοσκοπό να ενθαρρύνει τους οργανισμούς να προβούν στην υιοθέτηση των απολογισμών, σύμφωνα με τα νεότερα πρότυπα καθώς βασίζονται στα περιεχόμενα του προηγούμενου προτύπου και συγκεκριμένα του G4. (GRI 101 Foundation, p. 3-4)

2.3.3 Ανάλυση Ουσιαστικότητας (materiality analysis)

Η έννοια της ουσιαστικότητας προήλθε αρχικά από την χρηματοοικονομική αναφορά και θεωρείται συνήθως το κατώφλι για την επιρροή των οικονομικών αποφάσεων εκείνων, που χρησιμοποιούν τις οικονομικές καταστάσεις ενός οργανισμού, ιδίως τους επενδυτές (Jones, Comfort, & Hillier, 2016a; GRI, 2012). Η σημασία της έννοιας της ουσιαστικότητας έγκειται στην πιθανότητα ένα συγκεκριμένο ουσιώδες στοιχείο να επηρεάσει την κρίση ενός λογικού ατόμου, που στηρίζεται στην έκθεση, ακόμη και από την συμπερίληψη, αλλαγή ή διόρθωσή του. Ο προσδιορισμός ενός ουσιώδους

για την λειτουργία μίας επιχείρησης θέματος πρέπει να αντικατοπτρίζει τόσο το μέγεθος όσο και τη φύση του (Eccles et al., 2012).

Σύμφωνα με τον Οδηγό εφαρμογής του GRI-G4 «Οι οργανισμοί βρίσκονται αντιμέτωποι με μεγάλο εύρος θεμάτων, τα οποία θα μπορούσαν να συμπεριλάβουν στον απολογισμό. Σχετικά θέματα είναι όσα εύλογα μπορούν να θεωρηθούν σημαντικά καθώς αντανakλούν τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιδράσεις του οργανισμού ή επηρεάζουν τις αποφάσεις των ενδιαφερόμενων μερών και συνεπώς ίσως αξίζει να συμπεριληφθούν στον απολογισμό. Ουσιαστικότητα είναι το όριο στο οποίο τα θέματα γίνονται αρκετά σημαντικά ώστε να συμπεριληφθούν στον απολογισμό. Πέραν του ορίου αυτού, δεν έχουν όλα τα ουσιαστικά θέματα την ίδια σημασία και η έμφαση, που τους δίνεται σε έναν απολογισμό, θα πρέπει να αντανakλά τη σχετική προτεραιότητά τους... [Κατ' αυτή την έννοια] Η έννοια του ορίου είναι σημαντική και στον απολογισμό βιωσιμότητας, αλλά αφορά σε μεγαλύτερο εύρος επιδράσεων και ενδιαφερόμενων μερών» (GRI, 2013b, σελ. 11).

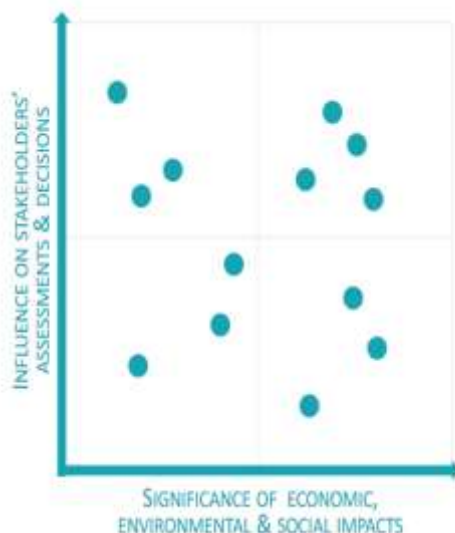
Οι κατευθυντήριες οδηγίες του GRI απαιτούν από τους οργανισμούς να καθορίζουν τα ουσιώδη θέματα στις αναφορές τους. Αυτά τα θέματα αντικατοπτρίζουν τις σημαντικές οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις των οργανισμών ή εκείνες, που επηρεάζουν ουσιαστικά τις αποφάσεις των ενδιαφερομένων (Globalreporting.org, 2018). Τα ουσιαστικότερα θέματα για έναν οργανισμό θα πρέπει να περιλαμβάνουν εκείνα τα θέματα, που έχουν άμεσο ή έμμεσο αντίκτυπο στην ικανότητα ενός οργανισμού να δημιουργεί, να διατηρεί ή να αλλοιώνει την οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική αξία για τον ίδιο, τους ενδιαφερόμενους και την κοινωνία γενικότερα (Whitehead, 2017).

Λαμβάνοντας υπόψη την αυξανόμενη σημασία της ανάλυσης ουσιαστικότητας για την Αναφορά βιωσιμότητας, ο Briefing (2006) πρότεινε ένα πλαίσιο ουσιαστικότητας, που αποτελείται από τρία στάδια και δη : α) τον εντοπισμό ζητημάτων από ένα ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων μερών και πηγών, β) τη χρήση ενός σταθερού συνόλου ρυθμιστών για τον προσδιορισμό του επιπέδου σημαντικότητας-ουσιαστικότητας για κάθε ζήτημα, που αφορά την επιχείρηση και γ) την ενσωμάτωση της διαδικασίας στη λήψη αποφάσεων και την εξωτερική αναθεώρηση. Στη βάση αυτής της πρότασης οι εμπλεκόμενοι μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σύμφωνα με την εξουσία, το θεσμικό τους ρόλο και τον επείγοντα χαρακτήρα (συγκυριακά ή βάσει ιδιαιτέρων συνθηκών) της εμπλοκής τους (Mitchell et al., 1997).

Για έναν αυξανόμενο αριθμό οργανισμών, που εμπλέκουν τα ενδιαφερόμενα μέρη τους στις δράσεις αειφορίας και στην εκπόνηση του Απολογισμού Βιωσιμότητας, αποτελεί βασική πρόκληση ο τρόπος εντοπισμού και ιεράρχησης των σημαντικότερων για τη λειτουργία τους θεμάτων (ουσιώδη ζητήματα) σύμφωνα με

τις ανάγκες των ενδιαφερομένων (Hsu et al., 2013b). Σύμφωνα με τον GRI-G4 οδηγό εφαρμογής «Θα πρέπει να χρησιμοποιείται ένας συνδυασμός από εσωτερικούς και εξωτερικούς παράγοντες για τον προσδιορισμό της ουσιαστικότητας ενός Θέματος, συμπεριλαμβανομένων και παραγόντων όπως είναι η γενική αποστολή και η ανταγωνιστική στρατηγική του οργανισμού, οι ανησυχίες που εκφράζουν άμεσα τα ενδιαφερόμενα μέρη, οι ευρύτερες κοινωνικές προσδοκίες και η επιρροή του οργανισμού σε οντότητες, τόσο ανάντη (*upstream*) (π.χ. στην αλυσίδα εφοδιασμού) όσο και κατάντη (*downstream*) (π.χ. στους πελάτες). Κατά την αξιολόγηση της ουσιαστικότητας θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι βασικές προσδοκίες που εκφράζονται στα διεθνή πρότυπα και τις συμφωνίες με τις οποίες θα πρέπει να συμμορφώνεται ο οργανισμός» (GRI, 2013b, σελ. 11).

Τέλος, ο απολογισμός θα πρέπει να δίνει έμφαση σε πληροφορίες για την επίδοση, που αφορούν στα πιο ουσιαστικά θέματα. Μπορούν να συμπεριλαμβάνονται και άλλα σχετικά θέματα, αλλά με μικρότερη έκταση δημοσιοποίησης στον απολογισμό. Θα πρέπει επίσης να εξηγείται η διαδικασία ιεράρχησης των Θεμάτων. Η Αρχή της Ουσιαστικότητας, εκτός από το να καθορίζει την επιλογή των Θεμάτων προς δημοσιοποίηση, ισχύει και για τη χρήση Δεικτών. Κατά τη δημοσιοποίηση δεδομένων επίδοσης, ο βαθμός πληρότητας και λεπτομέρειας των δημοσιοποιήσεων ενδέχεται να ποικίλει. Συνολικά, οι αποφάσεις για τον τρόπο αναφοράς δεδομένων, θα πρέπει να βασίζονται στη σημασία των πληροφοριών αυτών για την αξιολόγηση της επίδοσης του οργανισμού και τη διευκόλυνση κατάλληλων συγκρίσεων (GRI, 2015).



Εικόνα 5: Διάγραμμα Ουσιαστικότητας (πηγή: www.globalreporting.org)

Σύμφωνα με το GRI κάθε οργανισμός θα πρέπει με την εμπλοκή των ενδιαφερομένων μερών του και υπό το πρίσμα συγκεκριμένης διαδικασίας να εντοπίζει και να ιεραρχεί τα πιο ουσιώδη για τη λειτουργία του θέματα αποτυπώνοντας, τα είτε σε διαγραμματική μορφή όπως στην ανωτέρω εικόνα είτε σε μορφή πίνακα. Το

διάγραμμα ουσιαστικότητας βοηθά τους οργανισμούς να προβάλλουν γραφικά τα πιο ουσιώδη θέματα (Jones, Comfort & Hillier, 2016b) πλαισιώνοντας τις πτυχές αειφορίας σε κλίμακες δύο αξόνων. Στον πρώτο άξονα (κάθετος) αντιπροσωπεύονται οι πιο σημαντικές πτυχές του ουσιαστικού θέματος, που επηρεάζουν τις αξιολογήσεις και τις αποφάσεις των ενδιαφερόμενων μερών. Ο δεύτερος άξονας (οριζόντιος) αντιπροσωπεύει τις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές πτυχές του οργανισμού (Argal, 2017). Η ανάλυση ουσιαστικότητας προσδιορίζει ως πιο σημαντικές πτυχές λειτουργίας μίας επιχείρησης αυτές, που βρίσκονται στην επάνω δεξιά γωνία. Ωστόσο οι επιχειρήσεις στο πλαίσιο της κοινωνικής αποδοχής, θα πρέπει να δίνουν επίσης προσοχή στις πτυχές, που βρίσκονται στην επάνω αριστερή γωνία (Ranängen & Lindman, 2020).

2.4 Σημαντικά ευρήματα σε σχέση και από την αξιολόγηση των απολογισμών ΕΚΕ

Σύμφωνα με μια μελέτη της *Ernst and Young του 2014*, με τίτλο “Integrated Reporting: Elevating Value”, η αξία μίας εταιρείας επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τα περιουσιακά της στοιχεία, που δεν απεικονίζονται κατ’ ανάγκη στις οικονομικές της καταστάσεις. Αυτά τα περιουσιακά στοιχεία αφορούν, χωρίς απόλυτο περιορισμό, στο διανοητικό, ανθρώπινο και φυσικό κεφάλαιο, την αξία του εμπορικού σήματος, τις επενδύσεις στην έρευνα και την ανάπτυξη. Επιπλέον παράγοντες, που συμβάλλουν στην επιτυχία μίας εταιρείας και στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητάς της, είναι η αυξανόμενη επίπτωση των καταναλωτών, καθώς και οι περιορισμοί, που επιβάλλονται από την εξάρτηση από τους μη ανανεώσιμους πόρους. Κατά συνέπεια για να είναι μία επιχείρηση επιτυχής οικονομικά πρέπει να υπερέχει στη διαχείριση των κινδύνων και των ευκαιριών, που παρουσιάζονται, καθώς και στη διαχείριση των περιουσιακών της στοιχείων (υλικών και άυλων) (E.Y., 2015).

Η εκπόνηση Εκθέσεων Εταιρικής Υπευθυνότητας ή εναλλακτικά «Απολογισμών Βιωσιμότητας» ή ολοκληρωμένων απολογιστικών εκθέσεων παρέχουν, υπό την ανωτέρω διαπίστωση, μία πρώτης τάξης ευκαιρία και δυνατότητα καταγραφής των κινδύνων και ευκαιριών, που παρουσιάζονται, καθώς και της διαχείρισής τους σε συνάρτηση με τα άυλα και υλικά περιουσιακά στοιχεία. Η υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας φαίνεται πλέον να έχει υιοθετηθεί ευρέως από τις επιχειρήσεις σε όλο τον κόσμο και να εξελίσσεται σε κοινή πρακτική (E.Y., 2014; KPMG, 2013). Οι εταιρείες δείχνουν να συνειδητοποιούν και να αναγνωρίζουν την αξία της υποβολής εκθέσεων βιωσιμότητας, δεδομένου ότι αυτές μπορούν να επηρεάσουν άμεσα προς το θετικότερο την φήμη τους, τις επιδόσεις τους, οικονομικές και μη, και φυσικά την άντληση κεφαλαίων (E.Y., 2014). Σύμφωνα με την KPMG (2011), το 95% από τις 250 μεγαλύτερες εταιρείες παγκοσμίως δημοσιοποίησαν το 2011 εκθέσεις ΕΚΕ, εκ των

οποίων το 82% σύμφωνα με το πρότυπο GRI. Το μέσο ποσοστό αναφοράς μεταξύ των 100 μεγαλύτερων εταιρειών του κόσμου (N100) από 34 χώρες ανέρχεται στο 69% (KPMG, 2011). Ομοίως, το Corporate Register (2012) ανέφερε αύξηση των αναφορών βιωσιμότητας σε παγκόσμιο επίπεδο, από 26 το 1992 σε πάνω από 5.000 το 2011. Τέλος, σύμφωνα με τη βάση δεδομένων του GRI (2020), από το 1999 έως και σήμερα, 15.068 οργανισμοί έχουν εκδώσει 63.628 απολογισμούς Βιωσιμότητας εκ των οποίων οι 38.306 έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τα πρότυπο του GRI.

Ακόμη και σε νομοθετικό επίπεδο η εκπόνηση εκθέσεων μη χρηματοοικονομικών πληροφοριών αυξάνεται ραγδαία σε παγκόσμιο επίπεδο και κατά συνέπεια και σε Ευρωπαϊκό. Με την οδηγία 2014/95/ΕΕ η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί τη δημοσιοποίηση μη χρηματοοικονομικών εκθέσεων για ορισμένες μεγάλες επιχειρήσεις (6.000 περίπου σε αριθμό) με αριθμό απασχολούμενων άνω των 500 εργαζομένων, με υποχρέωση δημοσιοποίησης πληροφοριών σχετικά με τις πολιτικές, τους κινδύνους και τα αποτελέσματα όσον αφορά περιβαλλοντικά και κοινωνικά θέματα, τις εργασιακές πτυχές, τον σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, της διαφθοράς και ζητημάτων δωροδοκίας (E.Y., 2015; E.C., 2015).

Το ενδιαφέρον της Ακαδημαϊκής κοινότητας στράφηκε πρόσφατα στην διερεύνηση του ποιοι είναι οι κινητήριες παράγοντες, που ενθαρρύνουν τις εταιρείες να συμμετάσχουν σε αναφορές ΕΚΕ. Η έρευνα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν διάφορα κίνητρα για τις εταιρείες να δημοσιεύσουν εκθέσεις CSR (Kolk, 2004; Deegan & Samkin, 2006; Morsing, 2006; Idowu & Papasolomou, 2007; Lynes & Andrachuk, 2008; Reynolds & Yuthas, 2008; Archel et al., 2009; Reverte, 2009; Hopwood et al., 2010; M kel & N si, 2010; Ehmer, 2011; Belal & Cooper, 2011; Dobbs & van Staden, 2012; Ramdhony & Oogarah-Hanuman, 2012; Bonson & Bednarova, 2015). Αυτά τα κίνητρα, τα οποία ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με την περίπτωση, μπορούν να συνοψιστούν σύμφωνα με τους Kyo et al. (2016) ως εξής:

- Στρατηγικές αγορές και χρηματοδότησης
- Πίεση των ενδιαφερομένων
- Βελτίωση εικόνας
- Συμμόρφωση με το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο
- Καλή εταιρική συμπεριφορά

Διάφοροι μελετητές έχουν εκφράσει με διάφορους τρόπους την διαπίστωση της στενής σχέσης της οργανωτικής και διαχειριστικής λειτουργίας με τις ενδιαφερόμενες κοινωνικές ομάδες, που συνδέεται και με την ανάγκη λογοδοσίας απέναντι σε αυτές (Freeman, 1984; Roberts & Scapens, 1985; Grayetal, 1987; Williams, 1987; Goodpaster, 1991; Roberts, 1992; Frooman, 1999, όπως αναφέρεται στο Evangelinos et al., 2016, p. 3). Παράλληλα, οι ενδιαφερόμενες ομάδες, είτε είναι πελάτες, είτε προμηθευτές, είτε εργαζόμενοι, είτε τοπικές κοινότητες ή άλλες

κοινωνικές ομάδες, αναμένουν ένα υψηλότερο επίπεδο λογοδοσίας και μία πιο ολοκληρωμένη απεικόνιση της εταιρικής επίδρασης, των κινδύνων και των επιδόσεων για το σύνολο των ενδιαφερομένων (WBCSD, 2002; Rasche & Esser 2006; GRI 2011, 2013a). Επίσης, σύμφωνα με τον Rupp et al. (2006) και Skouloudis et al. (2015) τα στελέχη των επιχειρήσεων μέσα από τις ανησυχίες τους, τις δράσεις τους και την εν γένει κοινωνική τους συνείδηση διαμορφώνουν τις δράσεις και το ρόλο των επιχειρήσεων στην κοινωνία.

Η δέσμευση ευθύνης μίας εταιρείας απέναντι στην ΕΚΕ απαιτεί διεξοδική αλλαγή της επιχειρηματικής λογικής μιας εταιρείας (Hockerts, 2015; Landrum & Ohsowski, 2018). Ακολουθώντας το θεωρητικό πλαίσιο της Τριπλής Κατώτατης Γραμμής (Elkington, 1997), σύμφωνα με το οποίο η οικονομική εστίαση συμπληρώνεται από μια κοινωνική και περιβαλλοντική εστίαση, οι εταιρείες, που αγωνίζονται για ουσιαστική δέσμευση ΕΚΕ, είναι πιθανό να έχουν εγγενή κίνητρα (Story & Neves, 2015). Ως τέτοια θεωρούνται η αναδιαμόρφωση της επιχειρηματικής τους λογικής, τόσο όσον αφορά τη χρηματοοικονομική δομή, όσο και τις επιδόσεις, καθώς και τις δραστηριότητες βιωσιμότητας, έτσι ώστε αυτές να βρίσκονται προσανατολισμένες στην κοινή αξία (Porter & Kramer, 2011). Σύμφωνα με έρευνες, οι προσπάθειες αειφορίας μίας εταιρείας, μέσω δεσμεύσεων απέναντι στην ΕΚΕ, μπορεί να οδηγήσει σε ενίσχυση της εμπιστοσύνης των επενδυτών και πελατών, με κατ' επέκταση θετικά αποτελέσματα στην οικονομική απόδοση, στην ικανοποίηση των εργαζομένων και την κοινωνική αποδοχή (Amores-Salvadó, Martín-de Castro, & Navas-López, 2014; Bansal & Roth, 2000; Vlachos, Panagoroulos & Rapp, 2013). Υπάρχουν επίσης ενδείξεις σύμφωνα με τις οποίες οι ουσιαστικές προσπάθειες αειφορίας μπορεί να μην αντικατοπτρίζονται στις οικονομικές επιδόσεις μιας εταιρείας, η υλοποίηση όμως μόνο συμβολικών ενεργειών εταιρικής υπευθυνότητας ενδέχεται να τη βλάψουν (Walker & Wan, 2012).

Την ίδια στιγμή, η έρευνα μάρκετινγκ υποστηρίζει έντονα τα θετικά αποτελέσματα της δημοσιοποίησης αρνητικών πληροφοριών στην εταιρική αξιοπιστία (Crowley & Hoyer, 1994; Eisend, 2006), συμφωνώντας με αντίστοιχη έρευνα των Reimsbach & Hahn (2015), βάσει της οποίας δεν προκύπτουν ανεπιθύμητες επιπτώσεις από την δημοσιοποίηση αρνητικών πληροφοριών. Αντίθετα, οι Chan & Milne (1999), σε δική τους έρευνα, αναφέρουν ότι οι αρνητικές πληροφορίες επηρεάζουν αρνητικά τις επενδυτικές αποφάσεις. Στην βάση των αντιφατικών αυτών ευρημάτων, προέκυψε ότι η εθελοντική δημοσιοποίηση μετρίως αρνητικών πληροφοριών δεν επηρεάζει αρνητικά την αντίληψη και την αξιοπιστία της ΕΚΕ σε σύγκριση με σοβαρές ή σημαντικά αρνητικές πληροφορίες (Jahn & Brühl, 2019; Crowley & Hoyer, 1994; Eisend, 2006), προκαλώντας θετικά μακροπρόθεσμα αποτελέσματα, επιτρέποντας πιο αξιόπιστες και ισχυρές σχέσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, που με τη σειρά τους μπορεί να οδηγήσουν σε οικονομική επιτυχία (Garcia-Castro et al., 2011; Schnackenberg & Tomlinson, 2016). Αντίστοιχα, προκύπτει ότι αμφίδρομες

(αρνητικές και θετικές) δημοσιοποιήσεις επιδόσεων στην ΕΚΕ, είναι πιο δυσμενείς στην περίπτωση των εταιρειών, που έχουν χαμηλή φήμη ΕΚΕ ή όταν αυτές είναι σημαντικά αρνητικές (Jahn & Brühl, 2019).

Υπό αυτή την έννοια, η αξιολόγηση της απόδοσης μίας εταιρείας σε θέματα ΕΚΕ πρέπει να υπερβαίνει τις μεμονωμένες πρωτοβουλίες, εστιάζοντας στην καλύτερη κατανόηση, τόσο των επιπτώσεων κλίμακας όσο και του πεδίου εφαρμογής (Pelozo & Shang, 2011). Ως συνέπεια αυτού, υπήρξαν επαναλαμβανόμενες εκκλήσεις για έρευνα, που αφορά τον πολύπλευρο χαρακτήρα της ΕΚΕ και τις πιστοποιήσεις των επιδόσεών της, προκειμένου να αυξηθεί η κατανόηση του δυναμικά πολύπλοκου δεσμού μεταξύ του «να κάνεις το καλό» και του «Κάνεις καλή δουλειά» (Cronin, Smith, Gleim, Ramirez, & Martinez, 2011; Hult, Mena, Gonzalez-Perez, Lagerström, & Hult, 2018).

Σύμφωνα με τους Landrum & Ohsowski (2018), οι δεσμεύσεις των εταιρειών απέναντι στην ΕΚΕ αναφέρονται σε πέντε στάδια, με την πιο αδύναμη μορφή δέσμευσης να αφορά τη συμμόρφωση της συμμετοχής μόνο σε εξωτερικά υποχρεωτικές δραστηριότητες, όπως η θεσμική συμμόρφωση. Το δεύτερο στάδιο συνδέει τις επιχειρήσεις με την υλοποίηση εταιρικο-κεντρικών δραστηριοτήτων, που τις ωφελούν αποκλειστικά. Το τρίτο στάδιο αφορά μία πιο ουσιαστική μορφή δέσμευσης στην ΕΚΕ σύμφωνα με την οποία οι εταιρίες εργάζονται εσωτερικά και εξωτερικά προς την επίτευξη συστημικών αλλαγών. Το τέταρτο στάδιο αφορά την αναγεννητική δέσμευση ΕΚΕ, στην οποία οι εταιρείες κατανοώντας την επιστήμη της αειφορίας την εισάγουν στην αγορά και τέλος το πέμπτο και τελευταίο στάδιο αναφέρεται στην συν-εξελικτική δέσμευση στην ΕΚΕ, σύμφωνα με την οποία οι εταιρείες και ο φυσικός κόσμος σχηματίζουν μία εταιρική σχέση.

Σε ότι αφορά την εξωτερική διασφάλιση -πιστοποίηση των επιδόσεων δέσμευσης στην ΕΚΕ μίας εταιρείας, αυτή θεωρείται ως μία δράση προστιθέμενης αξίας και καλή πρακτική σε ότι αφορά την ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τις φιλοδοξίες και τις δραστηριότητες βιωσιμότητας, που υλοποιεί. Ταυτόχρονα όμως μπορεί να θεωρηθεί και ως μία στρατηγική εταιρική κίνηση (Dahlin et al., 2020). Τα πιστοποιητικά ΕΚΕ αν και εμπεριέχουν σαφή σήματα αειφορίας, θεωρούνται επίσης δαπανηρά (Bond & Devine, 2016).

Η πιστοποίηση των επιδόσεων της ΕΚΕ για λόγους κυρίως εικόνας, αν και στην αρχή μπορεί να έχει θετικά αποτελέσματα, βραχυπρόθεσμα, αυξάνοντας την προσοχή των μέσων ενημέρωσης, την απόκτηση νέων πελατών και τη διατήρηση πελατών, την αύξηση της τιμολόγησης, καθώς και την πρόσβαση σε μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαίου αγοράς ενός πελάτη (Hockerts, 2015), στην πορεία ενδέχεται η εστίαση να στραφεί προς την ουσία και όχι την εικόνα (Porter & Kramer, 2006). Αν και η πιστοποίηση της ΕΚΕ θεωρείται μία ενίσχυση της έννοιας της βιωσιμότητας των εταιρειών, πολλές φορές αυτή επικεντρώνεται στην πιστοποίηση μόνο ενός τομέα

βιώσιμης ανάπτυξης (Dahlin et al., 2020). Στην πραγματικότητα, τα αποτελέσματα μελετών δείχνουν ότι το πεδίο και το εύρος της πιστοποίησης έχει αρνητική επίδραση στην οικονομική εκτέλεση. Αυτό το εύρημα μπορεί να εξηγηθεί σε συνάρτηση με την αποδοχή των μετόχων για μικρότερα ποσοστά οικονομικής απόδοσης ως αντάλλαγμα για τη δημιουργία κοινής αξίας και για ένα υψηλότερο εύρος ενδιαφερομένων (Kramer & Pfitzer, 2016; Porter & Kramer, 2011). Τέλος, σύμφωνα με τους (Dahlin et al., 2020), το εύρος της πιστοποίησης έχει θετικές επιδράσεις στην αύξηση του προσωπικού, καθώς εταιρείες, που έχουν μεγαλύτερο εύρος πιστοποίησης υλοποιούν περισσότερες δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας και έτσι απαιτούν περισσότερο προσωπικό με αντίστοιχη όμως αύξηση του κόστους που συνοδεύεται και από το κόστος της ίδιας της πιστοποίησης.

Σε ότι αφορά την επίδραση του μεγέθους των επιχειρήσεων στην ποιότητα των απολογισμών βιωσιμότητας υπάρχει μία διάσταση απόψεων μεταξύ μελετητών. Σύμφωνα με τον Baumann-Pauly et al. (2013), οι εταιρείες με μεγάλο μέγεθος υιοθετούν πολιτικές σύνταξης μίας ποιοτικής έκθεσης και με στόχο της βελτίωσης της εικόνας τους απέναντι στα ενδιαφερόμενα μέρη. Αντίθετα, οι Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (ΜΜΕ) εστιάζουν σε άτυπους μηχανισμούς δημοσιοποίησης ή εκθέσεις, που εστιάζουν στα πιο σημαντικά θέματα για τα ενδιαφερόμενα μέρη, που επηρεάζουν και επηρεάζονται. Την ίδια στιγμή, εξωτερικοί παράγοντες ή συμβάντα ενδέχεται να επηρεάσουν την εταιρική υπευθυνότητα των μικρών επιχειρήσεων (Small business social responsibility-SBSR) δημιουργώντας μία πολύπλοκη ισορροπία μεταξύ ηθικών αξιών, δράσεων, υιοθέτησης εργαλείων, επιδόσεων βιωσιμότητας, παράλληλα με τον υπολογισμό των κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων (Corazza, 2018). Οι ΜΜΕ αντιμετωπίζουν την ανταγωνιστική πίεση, που ασκείται από το οικονομικό περιβάλλον, μέσω περιορισμένων πόρων όσον αφορά τις ταμειακές ροές, την γνώση και τους ανθρώπινους πόρους. Αυτά τα κίνητρα εξασθενούν τις στάσεις των μικρών επιχειρηματιών προς την επένδυση χρόνου και πόρων στη βιωσιμότητα ακόμη και όταν αυτό δεν κρίνεται βολικό από τα πλησιέστερα ενδιαφερόμενα μέρη. Επίσης, η γεωγραφική εγγύτητα με την κοινωνία, είναι σημαντική, ειδικά για τη φήμη της επιχείρησης και τις υποθέσεις της τοπικής κοινότητας (Fisher et al., 2009; Muller & Kolk, 2009; Battaglia et al., 2010). Οι Spence & Perrini (2010) και Spence (2016) κατηγοριοποίησαν την εταιρική υπευθυνότητα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων σε τέσσερις επιμέρους τομείς : α) την ιδιοκτησία και τον έλεγχο, β) την διακυβέρνηση και την υποβολή εκθέσεων, γ) τις εσωτερικές και εξωτερικές συναλλαγές και δ) την υπάρχουσα δομή ισχύος. Σύμφωνα πάντως με τον Sethi et al. (2016) το μέγεθος της επιχείρησης δεν έχει καμία επίδραση στην συνολική ποιότητα των απολογισμών ΕΚΕ.

Οι Sethi et al. (2016) διαπίστωσαν ότι σε παγκόσμιο επίπεδο οι επιμέρους πτυχές δημοσιοποιήσεων ΕΚΕ αφορούν το περιβάλλον, τις φιλανθρωπικές δραστηριότητες τα θέματα διαφθοράς και δωροδοκίας και τα θέματα διασφάλισης της ακεραιότητας. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό ότι, για τις μεγάλες επιχειρήσεις, οι πτυχές, που εστιάζουν, αφορούν στις φιλανθρωπικές δράσεις, στη δωροδοκία και στη διαφθορά.

Σε χώρες, όπου το εγχώριο επιχειρηματικό πλαίσιο είναι χαλαρό, και, κατά συνέπεια και η εφαρμογή αρχών της ΕΚΕ μία ξένη επιχείρηση μπορεί να συμβάλει στην ενίσχυση της τάσης για ανάπτυξη της ΕΚΕ. Αντίστοιχα, σε χώρες, όπου η διείσδυση της ΕΚΕ είναι υψηλή οι επιχειρήσεις καλούνται να πληρούν τα ελάχιστα επίπεδα της ΕΚΕ σύμφωνα με τους εγχώριους ανταγωνιστές της, οι οποίοι δύναται να είναι παραρτήματα πολυεθνικών επιχειρήσεων (Skouloudis et al., 2016).

Οι σχέσεις σήμερα μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών και της ΕΚΕ των εταιρειών, δεν περιορίζονται στην αναγνώριση της φιλανθρωπικής τους δράσης και στα αντίστοιχα κίνητρα, αλλά επεκτείνονται σε πλήθος διαχειριστικών αποφάσεων στο σύνολο των οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών τομέων και στόχων (Porter & Kramer, 2006; Weber, 2008; Carroll & Shabana, 2010; Harwood, Humby & Harwood, 2011). Οι διαχειριστικές αυτές αποφάσεις καθορίζουν το επίπεδο απόδοσης της ΕΚΕ, σε συνάρτηση με τα εν γένει κίνητρα της κάθε επιχείρησης (Walker et al., 2010). Οι Kotchen και Moon (2012), από τη πλευρά τους, υποστηρίζουν ότι οι εταιρείες θα συμμετάσχουν σε ΕΚΕ, σύμφωνα με το επίπεδο των δραστηριοτήτων τους, αντισταθμίζοντας και αποφεύγοντας τον χαρακτηρισμό τους ως κοινωνικά ανεύθυνες. Αυτό συμβαίνει συνήθως σε εκείνους τους επιχειρηματικούς κλάδους, που θεωρούνται ιδιαίτερα αμφιλεγόμενοι, όπως αυτοί της παραγωγής και εμπορίας καπνού, αλκοόλ, πετρελαίου και τυχερών παιχνιδιών (Kolk & Levy, 2001), όπου η κοινωνικά ανεύθυνη συμπεριφορά τραβά την προσοχή (Calabrese et. al., 2016). Σε αυτούς τους τομείς, η ισορροπία μεταξύ κοινωνικής υπευθυνότητας και ανευθυνότητας θεωρείται λεπτή καθώς μπορεί ν' αντιπροσωπεύει ευκαιριακή συμπεριφορά, που συμπεριλαμβάνει και προσπάθειες απόκρυψης συμπεριφορών κοινωνικής ανευθυνότητας (Cai, Jo, & Pan, 2011). Κατ' αυτόν τον τρόπο, η ΕΚΕ μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο εκμετάλλευσης απέναντι σε «εχθρικές» εκδηλώσεις κάποιων εκ των ενδιαφερόμενων μερών, προστατεύοντας την εικόνα της επιχείρησης και την ευημερία των μετόχων (Bansal & Clelland, 2004).

Την ίδια στιγμή όμως και οι πρακτικές σύνταξης, υποβολής εκθέσεων βιωσιμότητας σε συνάρτηση με τις ίδιες τις δραστηριότητες βιωσιμότητας επηρεάζονται από τα χαρακτηριστικά εταιρικής διακυβέρνησης, το επιχειρηματικό μοντέλο, το πολιτιστικό και λειτουργικό περιβάλλον, το μέγεθος και την ιδιοκτησία (Adams, 2002; Spence, 2007; Hahn & Kuhnen, 2013). Ωστόσο, η μεγάλη πρόκληση αφορά τον εντοπισμό των σημαντικότερων για τη λειτουργία των επιχειρήσεων ζητημάτων (Ανάλυση Ουσιαστικότητας), συμπεριλαμβάνοντας τις ανάγκες της διοίκησης, των επενδυτών και όλων των υπόλοιπων ενδιαφερόμενων ομάδων, που μπορούν με τις αποφάσεις και τις συμπεριφορές τους να επηρεάσουν τη μακροπρόθεσμη επιχειρηματική απόδοση (Briefing, 2006). Και αυτό συμβαίνει ως απόρροια της έλλειψης δυνατότητας οποιασδήποτε επιχείρησης και οργανισμού να ανταποκριθεί σε όλα τα ζητήματα αειφορίας, ειδικά όταν ορισμένα εξ αυτών δεν θεωρούνται σημαντικά

(Weybrecht, 2010). Σε μία σχετικά πρόσφατη έρευνα, οι Murguía & Böhling (2013), μελετώντας απολογισμούς βιωσιμότητας σε συνάρτηση με συγκρούσεις, που αφορούσαν εξορύξεις μεγάλης κλίμακας, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι αυτές παρουσίαζαν χαμηλό επίπεδο ποιότητας ή/και έλλειψη δεδομένων για αμφιλεγόμενα ζητήματα. Και αυτό, αν και από την μεριά τους οι εταιρείες εξόρυξης είχαν ανακοινώσει ότι πρόκειται για αναφορές, που παρείχαν μία ισορροπημένη προβολή, καθώς και ακριβή και αξιόπιστα δεδομένα για την απόδοση τους προς την αειφορία. Το εν λόγω πρόβλημα πληρότητας, ακρίβειας και αξιοπιστίας στη δημοσιοποίηση των πληροφοριών ΕΚΕ θα αποφευχθεί, εφόσον η αναφορά βιωσιμότητας κάθε εταιρείας αξιολογείται επί της ουσίας ουσιαστικών ζητημάτων, που έχουν θέσει οι ενδιαφερόμενες ομάδες (Manetti & Becatti, 2009).

Σε συνέχεια των ανωτέρω και όπως προκύπτει από τη βιβλιογραφία, ίσως το πιο σημαντικό πρόβλημα των σημερινών εκθέσεων ΕΚΕ, όπως αυτές εκπονούνται από τις εταιρείες, είναι η αδυναμία πληρότητας στην κάλυψη των πτυχών σημαντικότητας (ουσιαστικότητας) από τη μεριά των ενδιαφερόμενων μερών (Adams, 2004; O'Dwyer, Unerman, & Hession, 2005; de Villiers & van Staden, 2010; Karagiannis et al., 2019; Vouros et. al., 2020). Σύμφωνα με έρευνες, οι πελάτες προτιμούν την επιλογή εταιρειών, που συμμορφώνονται πραγματικά με τις αξίες και τις πεποιθήσεις τους (Lee et al., 2012; Vanhamme & Grobhen, 2009) για κοινωνικά και περιβαλλοντικά θέματα. Συμπληρωματικά και σύμφωνα με τους Unerman & Bennett, (2004) δεν υπάρχει συνολική και ομοιογενής αντιμετώπιση των προσδοκιών και των αντιλήψεων των ενδιαφερόμενων μερών από τις επιχειρήσεις, όπως επίσης δεν προσφέρονται για τον εντοπισμό και την ανάλυση των διάφορων ενδιαφερόμενων ομάδων, αποτελεσματικά και πρακτικά εργαλεία (Boesso & Kumar, 2009). Η δημοσιοποίηση επομένως πληροφοριών σχετικά με δράσεις εταιρικής υπευθυνότητας από τις επιχειρήσεις, προϋποθέτει ισχυρή προσήλωση και δουλειά στον τομέα της συλλογής και επεξεργασίας σχολίων εκ μέρους των ενδιαφερομένων μερών τους (προσδοκίες ΕΚΕ και αντιλήψεις), καθώς και συνεργασία μαζί τους προκειμένου να αποκτήσουν βαθύτερες γνώσεις και αμοιβαία οφέλη (Boesso & Kumar, 2009).

Συνεπώς, είναι σημαντικό, ειδικά για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, η εκ των προτέρων επιλογή του επιπέδου πληρότητάς των απολογισμών ΕΚΕ, εξαιτίας των περιορισμένων πόρων, που δύναται να διαθέσουν σε δραστηριότητες έρευνας (Calabrese et al., 2016). Σύμφωνα με τον Borga et al. (2009), η κάλυψη των πτυχών σημαντικότητας σε μία έκθεση βιωσιμότητας, μέσα από μία ανάλυση σημαντικότητας με την εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών, βελτιώνει τις σχέσεις εταιρείας και ενδιαφερόμενων μερών. Άλλωστε, τα τελευταία χρόνια αναγνωρίζεται μία έντονη δυσπιστία και απαιτητικότητα απέναντι στις δραστηριότητες ΕΚΕ των επιχειρήσεων από τα ενδιαφερόμενα μέρη (Mohr et al., 2001; Kim & Lee, 2009;

Pomeroy & Johnson, 2009). Η δυσπιστία αυτή και η απαιτητικότητα επηρεάζεται ειδικά σε ότι αφορά τους πελάτες των επιχειρήσεων, από την απόσταση μεταξύ των πεποιθήσεων τους, των αξιών τους και του τρόπου ζωής σε συνάρτηση με την αντίληψη και την εικόνα, που έχουν για την Εταιρική υπευθυνότητα της εκάστοτε εταιρείας (Sen & Bhattacharya, 2001; Vitell et. al., 2010).

Όπως λοιπόν οι εταιρείες θα πρέπει να προχωρούν στον καθορισμό του περιεχομένου των εκθέσεων απολογισμού στη βάση των πιο σημαντικών πτυχών τους, υιοθετώντας μία προσέγγιση σημαντικότητας (Bebbington, 2001), κατά τον ίδιο τρόπο η αξιολόγηση των απολογισμών ΕΚΕ και ως προς την απόδοση της σημαντικότητας (των ουσιαστικών θεμάτων ΕΚΕ) αποκτά μία ιδιαίτερη σημασία, ειδικά σε ότι αφορά τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI, που αποτελούν σήμερα το σημαντικότερο εργαλείο σύνταξης των απολογισμών. Η τέταρτη και πέμπτη γενιά των κατευθυντήριων οδηγιών GRI-G4 (ξεκίνησε το Μάιο του 2013 εθελοντικά και υποχρεωτικά από την 1-1-2016) και GRI-Standards (που ξεκίνησαν εθελοντικά το 2016 και υποχρεωτικά από το 2018) βοηθά τους οργανισμούς να θέσουν στόχους μέτρησης της επίδοσης και να διαχειρίζονται τις αλλαγές, προκειμένου να κάνουν τις εργασίες τους πιο βιώσιμες (GRI, 2013a, 2018), θέτοντας ως προτεραιότητα τα πιο ουσιαστικά θέματα για τη λειτουργία τους. Το πρότυπο GRI, επί του παρόντος, παρέχει τις πιο ανεπτυγμένες οδηγίες για την ανάληψη μιας ανάλυσης ουσιαστικότητας και ενίσχυσης της βιώσιμης λειτουργίας των οργανισμών, η οποία περιλαμβάνει τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών του οργανισμού, την αξιολόγηση θεμάτων σε όλη την αλυσίδα αξίας και τη χρήση ενός πίνακα για να καθοδηγήσει τη διαδικασία και την ιεράρχηση (Whitehead, 2017).

Παρά τη βελτίωση της προτυποποίησης της διαδικασίας σύνταξης των απολογισμών ΕΚΕ πλήθος μελετών αξιολόγησης των απολογισμών ΕΚΕ, που έχουν εκπονηθεί στο πέρασμα των τελευταίων χρόνων, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η δημοσιοποίηση της λογοδοσίας των επιχειρήσεων σχετικά με την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη κρίνεται ανεπαρκής, ειδικά σε ότι αφορά την εστίαση στις σημαντικότερες πτυχές δραστηριοποίησης τους σε συνάρτηση με τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών (Moneva, Archel, & Correa, 2006).

3. Μεθοδολογία

Το σύνολο των ανωτέρω, καθορίζει το σκοπό της παρούσας έρευνας για την ανάπτυξη και την εφαρμογή μίας αξιόπιστης, αποτελεσματικής, διαφανούς και με όσο το δυνατό μικρότερο βαθμό υποκειμενικότητας μέθοδο αξιολόγησης των Απολογισμών Βιωσιμότητας των οργανισμών. Ένα μεθοδολογικό εργαλείο, που θα επιτρέπει την αξιολόγηση του επιπέδου λογοδοσίας εταιρικής υπευθυνότητας των επιχειρήσεων, μέσα από την αξιολόγηση της ακρίβειας, της πληρότητας και της αξιοπιστίας των δημοσιοποιούμενων πληροφοριών ΕΚΕ, δια της ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών του αντίστοιχου προτύπου GRI. Οι κατευθυντήριες αυτές οδηγίες αναφέρονται σε συγκεκριμένους δείκτες του προτύπου GRI-G4 και της επικαιροποίησης αυτού GRI-Standards για τα πιο σημαντικά-ουσιώδη θέματα λειτουργίας κάθε οργανισμού (όπως αυτά θα έχουν καθοριστεί με την εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών).

Ο σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να ενημερωθεί ο αναγνώστης για τον ερευνητικό σχεδιασμό και τη στρατηγική, που χρησιμοποιήθηκε για τη διεξαγωγή αυτής της διδακτορικής διατριβής.

Σε πρώτη φάση αναλύεται η θεωρητική και πρακτική βάση για την ανάπτυξη του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης Απολογισμών Βιωσιμότητας που αναπτύχθηκε.

Σε δεύτερη φάση αναλύεται η δομή του, με αναφορά στο σκεπτικό επιλογής των κριτηρίων βαθμολόγησης, που χρησιμοποιήθηκαν προκειμένου αυτό να αποτελέσει ένα αξιόπιστο εργαλείο ποιοτικής και ποσοτικής ανάλυσης, με χαρακτηριστικά τεχνικής και αντικειμενικής επάρκειας.

Στην τρίτη φάση ακολουθεί η θεωρητική τεκμηρίωση της επιλογής των δειγμάτων (σε επίπεδο επιχειρήσεων, χωρικής προέλευσης, κλάδου και ανάλυσης ουσιαστικότητας), που αποτέλεσαν το αντικείμενο των περιπτώσιολογικών μελετών εφαρμογής του επιλεγμένου μεθοδολογικού εργαλείου, καθώς και η αναλυτική περιγραφή του εκάστοτε δείγματος. Τέλος, ακολουθεί μία συνοπτική περιγραφή της μεθοδολογικής διαδικασίας για κάθε περιπτώσιολογική μελέτη με την ενσωμάτωση επιμέρους μεθοδολογικών προσεγγίσεων και εργαλείων, που χρησιμοποιήθηκαν.

Συνοπτικά, το αντικείμενο της έρευνας αυτής είναι η εισαγωγή μίας νέας προσέγγισης αξιολόγησης του επιπέδου λογοδοσίας των επιχειρήσεων, στη βάση της νέας εποχής κατευθυντήριων οδηγιών σύνταξης Απολογισμών Βιωσιμότητας του προτύπου GRI (GRI-G4 & GRI-Standards), που εστιάζουν στα πιο ουσιώδη για τη λειτουργία των επιχειρήσεων θέματα.

3.1 Ανάλυση μεθοδολογικού πλαισίου υλοποίησης της έρευνας

3.1.1 Θεωρητικό και πρακτικό υπόβαθρο ανάπτυξης του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης Απολογισμών Βιωσιμότητας

Η ανάγκη αποτίμησης της επίδοσης των επιχειρήσεων σε ένα πλαίσιο πέραν της χρηματο-οικονομικής απόδοσης αποτελεί μία φυσική συνέχεια της ανάγκης για πληροφόρηση και αξιολόγηση, αντίστοιχη των χρηματοοικονομικών δημοσιοποιήσεων. Μόνο που στη συγκεκριμένη περίπτωση το εύρος των ενδιαφερόμενων μερών είναι διευρυμένο και επεκτείνεται πέραν των μετόχων, των επενδυτών ακόμη και των εργαζομένων. Αυτός είναι και ο λόγος, που τα τελευταία 15 χρόνια παρατηρείται μία σταδιακή αύξηση του αριθμού των εταιρειών, που επικοινωνούν με τα ενδιαφερόμενα μέρη μεταφέροντας τις δεσμεύσεις της ΕΚΕ μέσω εκθέσεων βιωσιμότητας, ιστοσελίδων και άλλων επικοινωνιακών εργαλείων (Capriotti & Moreno, 2007; Kolk & Pinkse, 2010). Οι Waddock & Graves (1997, όπως αναφέρεται στο Skouloudis & Evangelinos, 2015, σελ. 7) και ομοίως οι Maignan & Ferrell (2000, όπως αναφέρεται στο Skouloudis & Evangelinos, 2015, σελ. 7), έχουν επανειλημμένα τονίσει τα εμπόδια αξιολόγησης των επιδόσεων της ΕΚΕ. Οι Απολογισμοί ΕΚΕ ή Βιωσιμότητας όμως, αφορούν μία πολυσύνθετη και «συμπαγή» έννοια (αυτή της ΕΚΕ), με πλήθος αποδόσεων και ορισμών, που πολλές φορές ενέχει ασάφεια ως προς τον επίπεδο υλοποίησής της, ανάλογα την οπτική των ενδιαφερόμενων μερών και τη θέση, που κατέχουν σε σχέση με τον εκάστοτε οργανισμό, εσωτερική ή εξωτερική (Preston & Post, 1975; Jones, 1983; Schwartz & Carroll, 2003; Moon et al., 2005). Απάντηση στο συγκεκριμένο ερώτημα έχει δώσει ένας από τους σημαντικότερους θεωρητικούς της ΕΚΕ ο Carroll (2000), σύμφωνα με τον οποίο η πρόκληση της αξιολόγησης των επιδόσεων ενός οργανισμού στο σύνολο των επιπέδων λειτουργίας του, έγκειται στην εφαρμογή αξιόπιστων και τεκμηριωμένων μεθοδολογικών προσεγγίσεων (Carroll, 2000, p. 473). Όπως αναφέρθηκε εκτενώς παραπάνω, η ακαδημαϊκή κοινότητα έχει αναδείξει και εφαρμόσει σημαντικό αριθμό μεθοδολογικών προσεγγίσεων αξιολόγησης κυρίως των κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων λογοδοσίας εταιρικής υπευθυνότητας των επιχειρήσεων, μέσα από την αξιολόγηση των Απολογισμών Βιωσιμότητας, που εκδίδουν συνηθώς σε ετήσια βάση. Επικρατέστερες αυτών είναι η ανάλυση περιεχομένου δημοσιοποιημένων πληροφοριών κοινωνικής και περιβαλλοντικής επίδοσης επιχειρήσεων, οι μελέτες περίπτωσης (case studies) και η διερεύνηση στάσεων και αντιλήψεων στελεχών της διοίκησης επιχειρήσεων, μέσω ποσοτικής και εν μέρει ποιοτικής έρευνας με τη χρήση ερωτηματολογίων (Waddock

& Graves, 1997; Maignan & Ferrell, 2000; Turker, 2008; Skouloudis et al. 2009; Skouloudis & Evangelinos, 2014).

Μία εκ των μεθόδων αξιολόγησης, που έχει χρησιμοποιηθεί και χρησιμοποιείται, σύμφωνα με τη βιβλιογραφία για την ποσοτικοποίηση περιεχομένων πληροφοριών και την κατηγοριοποίησή τους, είναι αυτή της βαθμολόγησης σύμφωνα με συγκεκριμένα κριτήρια (Weber, 1990). Η χρήση τους επιτρέπει στους αναγνώστες και ιδιαίτερα στους ερευνητές να μπορέσουν να αξιολογήσουν την ενσωμάτωση ή μη κάποιων συγκεκριμένων χαρακτηριστικών σε ένα οποιοδήποτε κείμενο με τρόπο συστηματικό και καθορισμένο.

Αντίστοιχες μεθοδολογίες αξιολόγησης με τη χρήση ενός αντίστοιχα προσαρμοσμένου συστήματος βαθμολόγησης έχουν αναπτυχθεί και χρησιμοποιηθεί σε προηγούμενα έτη για την αξιολόγηση σύνταξης των απολογισμών Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (ΕΚΕ) σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του Global Reporting Initiative G2 (Morhardt et al., 2002; Skouloudis et al., 2009), ενώ πιο πρόσφατα με βάση τις κατευθυντήριες οδηγίες G3 του Global Reporting Initiative (Skouloudis et al., 2009, 2011; Alazzani 2013) και, τελευταία, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες G4 του Global Reporting Initiative (Vouros et. al., 2020).

Η τελευταία εκ των ως άνω μεθοδολογική προσέγγιση βαθμολόγησης αναπτύχθηκε στη βάση των κατευθυντήριων οδηγιών του προτύπου GRI-G4 και στο πλαίσιο της επίτευξης της μέγιστης συγκρισιμότητας των αποτελεσμάτων από το Εργαστήριο Επιχειρησιακής Περιβαλλοντικής Πολιτικής και Διαχείρισης (ΕΕΠΠΔ) του Τμήματος Περιβάλλοντος. Αφορούσε ένα μεθοδολογικό εργαλείο βασισμένο στο σύνολο των βασικών αρχών, που προτείνονται από το GRI να ακολουθούνται κατά την οργάνωση, την προετοιμασία και τη σύνταξη ενός απολογισμού εταιρικής υπευθυνότητας. Οι δέκα αυτές θεμελιώδεις αρχές που, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, αφορούν στο περιεχόμενο (οι 4 πρώτες) και στην ποιότητα (οι επόμενες 6) του απολογισμού, είναι οι παρακάτω :

1. Συμμετοχικότητα Ενδιαφερόμενων Μερών
2. Πλαίσιο Βιωσιμότητας
3. Ουσιαστικότητα
4. Πληρότητα
5. Ισορροπία
6. Συγκρισιμότητα
7. Ακρίβεια
8. Τακτική και έγκαιρη ενημέρωση
9. Σαφήνεια
10. Αξιοπιστία

Η επιλογή της συγκεκριμένης μεθοδολογίας βασιζόταν στο γεγονός ότι η έκδοση του Global Reporting Initiative (GRI-G4) παρείχε στις επιχειρήσεις, που θα υιοθετούσαν τις κατευθυντήριες οδηγίες της, τη δυνατότητα να επιλέξουν να καλύψουν μόνο τις παραμέτρους οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής επίδοσης που αναγνώριζαν ως κρίσιμα-σημαντικά (ουσιώδη) θέματα (material issues) για τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τα εγγενή χαρακτηριστικά τους και την αλληλεπίδρασή με τους κοινωνικούς τους εταίρους. Κάτι τέτοιο προσέφερε ευελιξία και έμφαση στα σημαντικά θέματα εταιρικής υπευθυνότητας της κάθε εταιρείας, ανέδυε όμως εμπόδια και προκλήσεις στην αξιολόγηση των εκθέσεων, καθώς τα ουσιαστικά θέματα μεταξύ εταιρειών παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις σε μικρό ή μεγάλο βαθμό, γεγονός, που θεωρούνταν ότι υπονόμει τη σύγκριση-κατάταξη της πληρότητας των εκθέσεων με βάση την κάλυψη δεικτών επίδοσης (δηλ. υπάρχει ανομοιογενές δείγμα πληροφοριών προς αξιολόγηση από έκθεση σε έκθεση).

Το μεθοδολογικό εργαλείο, που αναπτύχθηκε (ΕΕΠΠΔ-Πανεπιστήμιο Αιγαίου) και εφαρμόστηκε (Vouros et al., 2020), βασίστηκε στην ερευνητική μέθοδο της ανάλυσης περιεχομένου (Weber, 1990), με παράλληλη ανάπτυξη μεθοδολογικού πλαισίου βαθμολόγησης αντίστοιχου με αυτό, που είχαν εφαρμόσει προηγούμενοι ερευνητές στην βάση των κατευθυντήριων οδηγιών του εκάστοτε προτύπου GRI (Morhardt et al., 2002; Skouloudis et al., 2009, 2011; Alazzani 2013).

Βασικά σημεία της μεθοδολογίας αξιολόγησης απολογισμών Βιωσιμότητας επιχειρήσεων, που εφαρμόστηκε (Vouros et al., 2020) στη βάση των αρχών του GRI-G4 και παρατίθενται στο Παράρτημα Ι, μαζί με το αντίστοιχο άρθρο δημοσίευσης της έρευνας (Παράρτημα ΙΙΙ), αποτελούσαν τα παρακάτω :

- Καθορισμός κριτηρίων αξιολόγησης, έκαστο εκ των οποίων βαθμολογήθηκε σε μια κλίμακα 0-4 (βλ. Πίνακας 1) και το άθροισμα των κριτηρίων ανά αρχή έδωσε μια ποσοτικοποιημένη εκτίμηση για το επίπεδο ενσωμάτωσης της κάθε αρχής (επίπεδο λογοδοσίας) στην κατάρτιση του απολογισμού.

Πίνακας 1: Κλίμακα Βαθμολόγησης ανά κριτήριο

Βαθμοί	Επίπεδο κάλυψης κριτηρίου
0	Το κριτήριο δεν καλύπτεται από τον απολογισμό
1	Η κάλυψη του κριτηρίου παρουσιάζει σημαντικές ελλείψεις
2	Το κριτήριο καλύπτεται από τον απολογισμό αλλά υπάρχουν κενά ή/και ασάφειες, που υποδεικνύουν τη μερική ενσωμάτωση της αρχής στην οποία αναφέρεται
3	Υπάρχουν επαρκή στοιχεία στον απολογισμό, που υποδεικνύουν την κάλυψη του κριτηρίου ενσωμάτωσης της αρχής στην οποία αναφέρεται
4	Το κριτήριο καλύπτεται πλήρως από τον απολογισμό, τεκμηριώνοντας ότι η συγκεκριμένη αρχή λήφθηκε υπόψη στη σύνταξη του απολογισμού

Πηγή: (Skouloudis et al., 2013; Evangelinos et al., 2016; Halkos & Paizanos, 2016; Halkos, & Skouloudis, 2016)

- Για ορισμένα κριτήρια όπως π.χ. η απόδοση της ημερομηνίας έκδοσης του πιο πρόσφατου προγενέστερου Απολογισμού, η κλίμακα βαθμολόγησης είχε επιλεχθεί να είναι μικρότερη, ώστε σε κάποιες περιπτώσεις να λαμβάνει είτε την τιμή 0 είτε την τιμή 4 και σε άλλες περιπτώσεις τιμές μεταξύ των 0, 2, ή 4. Ακολουθώντας ισοβαρείς διαδικασίες κάθε μια από τις δέκα αρχές είχε την ίδια βαρύτητα (10%) στον τελικό βαθμό για κάθε απολογισμό (βλ. Πίνακας 2).

Πίνακας 2: Αριθμός κριτηρίων και βαθμολόγηση ανά αρχή

Αρχή σύνταξης απολογισμού	Αριθμός κριτηρίων	Μεγίστη βαθμολογία	Συντελεστής βαρύτητας
Αρχές Καθορισμού Περιεχομένου Απολογισμού			
Συμμετοχικότητα Ενδιαφερόμενων Μερών	6	24	10%
Πλαίσιο Βιωσιμότητας	6	24	10%
Ουσιαστικότητα	4	16	10%
Πληρότητα	3	12	10%
Αρχές Καθορισμού Ποιότητας Απολογισμού			
Ισορροπία	3	12	10%
Συγκρισιμότητα	6	24	10%
Ακρίβεια	3	12	10%
Τακτική-Εγκαιρη Ενημέρωση	4	16	10%
Σαφήνεια	6	24	10%
Αξιοπιστία	2	8	10%
Σύνολο	43	172	100%

Πηγή: (Lamprinaki, 2016; Vouros 2017)

Το ανωτέρω μεθοδολογικό εργαλείο εφαρμόστηκε για ένα δείγμα 44 ελληνικών επιχειρήσεων (κατανεμημένων, σύμφωνα με τη βάση GRI-Database που αντλήθηκαν σε 17 κλάδους) και συγκεκριμένα για τους Απολογισμούς Βιωσιμότητάς τους, που εκδόθηκαν το 2016 (έτος αναφοράς το 2015), σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του προτύπου GRI-G4.

Τα συνολικά ευρήματα έδειξαν καλά επίπεδα ικανοποίησης ως προς την ενσωμάτωση των περισσότερων (έξι) εκ των αρχών αναφοράς του προτύπου GRI-G4 και κατ' επέκταση ως προς το επίπεδο λογοδοσίας των ελληνικών επιχειρήσεων. Το σημαντικότερο όμως, που ανέδειξαν, αφορούσε το πολύ χαμηλά ποσοστά ενσωμάτωσης σχετικά με τις αρχές της «Ακρίβειας» και της «Αξιοπιστίας» σε συνδυασμό με την χαμηλή ενσωμάτωση των κατευθυντήριων οδηγιών για κάποιους από τους δείκτες, που αφορούσαν ουσιώδη επιμέρους θέματα, και αφορούσαν κάποιες από τις έξι αυτές αρχές αναφοράς. Το συγκεκριμένο αποτέλεσμα προσδιόρισε προβλήματα διαφάνειας, αξιοπιστίας, ισορροπίας και πληρότητας, που σχετίζονται με τη δημοσίευση εκθέσεων ΕΚΕ. Επίσης, εμφάνισε ως πιθανότητα κάποια λειτουργικά χαρακτηριστικά όπως ο τύπος, το μέγεθος και ο κλάδος μίας επιχείρησης, να έχουν τη δυνατότητα να επηρεάσουν το επίπεδο και την πληρότητα των αναφορών. Η μεθοδολογική προσέγγιση και τα αποτελέσματα της έρευνας

περιγράφονται αναλυτικά στο άρθρο με τίτλο **“Introducing fundamental accountability principles in sustainability reporting assessment: A cross-sectoral analysis from the Greek business sector”** που δημοσιεύθηκε στο επιστημονικό περιοδικό «Environ Qual Manage» το 2020 και παρατίθεται στο Παράρτημα III.

Κατά συνέπεια η τελική κατάταξη αξιολόγησης των εταιρικών απολογισμών ως προς το βαθμό ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών σύνταξης και μέτρησης των επιδόσεων μιας επιχείρησης, ακόμη και στη περίπτωση, όπου αυτές βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο, δεν προσδιορίζει αντίστοιχη ισομερή βαθμολόγηση των επιμέρους τμημάτων της σύμφωνα με αυτές (οδηγίες), αλλά την περίπτωση μία υψηλή βαθμολογία σε ένα τομέα να υποκρύπτει χαμηλή βαθμολογία σε άλλο. Και σίγουρα δεν διασφαλίζει ότι ένας απολογισμός ΕΚΕ είναι περιεκτικός, ισορροπημένος και αξιόπιστος. Τα ανωτέρω συμπεράσματα έχουν καταγραφεί και σε άλλες μελέτες, στην περίπτωση των ελληνικών απολογισμών (Skouloudis et al., 2009), καθώς και στη διεθνή βιβλιογραφία (Escrig-Imledo et al., 2014; Zhao et al., 2016).

Επίσης η βαθμολογική κατάταξη και ειδικότερα μία υψηλή βαθμολογία ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών σύνταξης, μέτρησης και παρουσίασης ενός απολογισμού εταιρικής υπευθυνότητας προσδιορίζει το επίπεδο λογοδοσίας μίας επιχείρησης σε ικανοποιητικό βαθμό, αλλά δεν διασφαλίζει απαραίτητα και την πραγματική επίδοση μίας επιχείρησης ειδικά αν δεν υπάρχει εξωτερική διασφάλιση υψηλού μάλιστα επιπέδου (Deegan & Rankin to 1996; Morhardt et al., 2002). Πέραν των ανωτέρω, το συγκεκριμένο μεθοδολογικό εργαλείο, που εστίαζε στην αξιολόγηση των Απολογισμών Βιωσιμότητας μέσω της αξιολόγησης του επιπέδου ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών των αρχών αναφοράς του προτύπου GRI-G4, αν και παρείχε ικανοποιητική εικόνα σχετικά με το επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων, που αξιολογεί, δεν φαίνεται να διασφάλιζε σημαντικές παραμέτρους αξιοπιστίας των δημοσιοποιήσεων. Τέτοιες παράμετροι είναι η ισορροπία, η ακρίβεια, η διαφάνεια, η πληρότητα και φυσικά η συγκρισιμότητα, που ήταν και ένα εκ των ζητούμενων.

Το σύνολο των ανωτέρω οδήγησε στην ανάγκη για την ανάπτυξη και εφαρμογή ενός μεθοδολογικού εργαλείου προσαρμοσμένου περισσότερο στις προτεραιότητες και τους στόχους του προτύπου GRI-G4 για αξιολόγηση των επιδόσεων λογοδοσίας των οργανισμών ως προς τον σχεδιασμό, την ανάπτυξη και την εφαρμογή βιώσιμων πρακτικών σε συνάρτηση με τα πιο ουσιώδη θέματα λειτουργίας τους. Το εργαλείο αυτό θα επιτρέπει την αξιολόγηση του επιπέδου λογοδοσίας εταιρικής υπευθυνότητας των επιχειρήσεων μέσα από την αξιολόγηση της ακρίβειας, της πληρότητας και της αξιοπιστίας των δημοσιοποιούμενων πληροφοριών ΕΚΕ δια της ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών του αντίστοιχου προτύπου GRI. Η αξιολόγηση θα εστιάζει σε συγκεκριμένους δείκτες και στις κατευθυντήριες οδηγίες που τους διέπουν ως προς την ποσοτική και ποιοτική κάλυψη τους κατά τη σύνταξη

του εκάστοτε απολογισμού. Οι δείκτες αυτοί όπως ορίζονται από το εκάστοτε πρότυπο του GRI, θα αφορούν τα πιο σημαντικά θέματα λειτουργίας για κάθε οργανισμό, όπως αυτά έχουν εντοπισθεί και ιεραρχηθεί με την εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών τους.

3.1.2 Θεωρητική και πρακτική ανάλυση της δομής του μεθοδολογικού εργαλείου

Η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών κάθε εταιρείας και η ανάλυση ουσιαστικότητας αποτελούν δύο από τις βασικές αρχές καθορισμού του περιεχομένου των κατευθυντήριων οδηγιών GRI-G4 καθώς και της επικαιροποίησης του (GRI-Standards). Κάθε πτυχή και δείκτης του προτύπου μπορεί να αναφερθεί με ένα επίπεδο ακρίβειας, που αντιστοιχεί στο επίπεδο της σημαντικότητας (Calabrese et al., 2016). Οι προσδοκίες των ενδιαφερομένων μερών καθώς και η επίπτωση της κάθε εταιρείας σε σχέση με τη βιωσιμότητα, επηρεάζεται από οργανωτικά χαρακτηριστικά όπως το επιχειρηματικό μοντέλο, το μέγεθος, η ιδιοκτησία και το κοινωνικό και πολιτιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αυτή δραστηριοποιείται (Porter & Kramer, 2006).

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI-G4 (2013b) & GRI-Standards (2016), οι οργανισμοί βρίσκονται αντιμέτωποι με μεγάλο εύρος θεμάτων, τα οποία θα μπορούσαν να συμπεριλάβουν στον απολογισμό. Σχετικά θέματα είναι όσα εύλογα μπορούν να θεωρηθούν σημαντικά καθώς αντανακλούν τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιδράσεις του οργανισμού ή επηρεάζουν τις αποφάσεις των ενδιαφερόμενων μερών και συνεπώς ίσως αξίζει να συμπεριληφθούν στον απολογισμό. Ουσιαστικότητα από την άλλη είναι το όριο στο οποίο τα θέματα γίνονται αρκετά σημαντικά ώστε να συμπεριληφθούν στον απολογισμό. Κατ'επέκταση, ο απολογισμός θα πρέπει να δίνει έμφαση σε πληροφορίες για την επίδοση, που αφορά στα πιο ουσιαστικά θέματα. Η αρχή της ουσιαστικότητας εκτός από το να καθορίζει την επιλογή των πιο ουσιαστικών θεμάτων προς δημοσιοποίηση και να προσδιορίζει συγκεκριμένους δείκτες δημοσιοποίησης, ισχύει και ως προς την ιεράρχηση αυτών. Κατά τη δημοσιοποίηση δεδομένων επίδοσης, ο βαθμός πληρότητας και οι λεπτομέρειες των δημοσιοποιήσεων ενδέχεται να ποικίλουν, με βάση τη σημασία των πληροφοριών αυτών για την αξιολόγηση της επίδοσης του οργανισμού και τη διευκόλυνση κατάλληλων συγκρίσεων.

Παρατηρώντας την εταιρική εικόνα σε διεθνές επίπεδο, παρατηρείται η όλο και ευρύτερη υιοθέτηση της ενσωμάτωσης των οδηγιών του GRI και, συγκεκριμένα, με βάση παλαιότερες μελέτες εμφανίζεται ότι όσο περισσότερες δράσεις υπέρ τη βιωσιμότητας λαμβάνονται από τις εταιρείες, τόσο περισσότεροι δείκτες του GRI δείχνουν να ενσωματώνονται (Cho & Patten, 2007; Clarkson et al., 2008; Prado-

Lorenzo et. al., 2010), βελτιώνοντας έτσι την ομοιογένεια και τη συγκρισιμότητα μεταξύ των πληροφοριών, που παρέχονται από τις εταιρείες.

Όπως λοιπόν οι εταιρείες θα πρέπει να προχωρούν στον καθορισμό του περιεχομένου των εκθέσεων απολογισμού στη βάση των πιο σημαντικών πτυχών τους, υιοθετώντας μία προσέγγιση σημαντικότητας (Bebbington, 2001), κατά τον ίδιο τρόπο η αξιολόγηση των απολογισμών ΕΚΕ και ως προς την απόδοση της σημαντικότητας αποκτά μία ιδιαίτερη σημασία, ειδικά σε ότι αφορά τις κατευθυντήριες οδηγίες του εκάστοτε προτύπου GRI (GRI-G4 & GRI-Standards), που αποτελούν σήμερα το σημαντικότερο εργαλείο σύνταξης των απολογισμών.

Το προτεινόμενο μεθοδολογικό εργαλείο αξιολόγησης έρχεται να αξιολογήσει την επίδοση δημοσιοποίησης των εταιρικών απολογισμών βιωσιμότητας για τα πιο ουσιαστικά θέματα κάθε μίας, σύμφωνα με τις Ειδικές Τυποποιημένες Δημοσιοποιήσεις όπως αυτές αποτυπώνονται στις κατευθυντήριες οδηγίες G4& Standards του Global Reporting Initiative. Με αυτό τον τρόπο, δίνεται η δυνατότητα ακτινογράφησης του κατά πόσο η επίδοση της κάθε εταιρείας (το επίπεδο λογοδοσίας της) σύμφωνα με την προηγούμενη μεθοδολογία, αντικατοπτρίζεται και σε ότι αφορά τα πιο σημαντικά θέματα για την εταιρεία και για τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η συγκεκριμένη βέβαια μεθοδολογία δύναται να δώσει σε επίπεδο συγκρισιμότητας πιο ασφαλή συμπεράσματα για εταιρείες του ίδιου κλάδου και κλάδων μεταξύ τους για τα κοινά ουσιαστικά θέματα λειτουργίας τους.

Και η συγκεκριμένη μέθοδος αξιολόγησης βασίστηκε στην ερευνητική μέθοδο της ανάλυσης περιεχομένου (Weber, 1990). Η ανάλυση περιεχομένου αντλεί ακριβή και συγκεκριμένα συμπεράσματα από την ανάλυση ενός καθορισμένου κειμένου (Krippendorff, 2004), ενώ ο ίδιος ο Weber (1990) την όρισε ως έναν τρόπο ταξινόμησης ενός κειμένου σε συστάδες βάσει συγκεκριμένων προτύπων.

Η συγκεκριμένη μεθοδολογική προσέγγιση ανάλυσης πληροφοριών περιβαλλοντικής και κοινωνικής εταιρικής υπευθυνότητας, που δημοσιοποιούνται από επιχειρήσεις σε τακτική βάση, αποτελεί μία κοινά παραδεκτή τα τελευταία χρόνια ερευνητική διαδικασία αξιολόγησης των δράσεων, που υλοποιούν στα πλαίσια της ΕΚΕ. Ορίζεται μάλιστα ως ερευνητική τεχνική, που δύναται να οδηγήσει σε συγκρίσιμα και αξιόπιστα αποτελέσματα, σχετικά με το επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων και, κατ' επέκταση, το βαθμό υλοποίησης πρακτικών ΕΚΕ (Zeghal & Ahmed, 1990; Hackston & Milne, 1996). Αντίστοιχα ετήσιοι και οικονομικοί απολογισμοί έχουν χρησιμοποιηθεί με τον ίδιο τρόπο (Spicer, 1978; Trotman & Bradley, 1981; Zéghal & Ahmed, 1990; Gray et al., 1995; Hackston & Milne, 1996; Milne & Adler, 1999; Unerman, 2000).

Σε ότι αφορά την εφαρμογή της, ακολουθεί το αντίστοιχο μεθοδολογικό πλαίσιο βαθμολόγησης των προηγούμενων ερευνητών, με την ιδιαιτερότητα της αναφοράς

στις κατευθυντήριες οδηγίες των Ειδικών Τυποποιημένων Δημοσιοποιήσεων των προτύπων GRI-G4 & GRI-Standards. Συγκεκριμένα, θέτει κριτήρια για κάθε ουσιαστικό θέμα πρώτον για τις Γενικές Δημοσιοποιήσεις της Διοικητικής Προσέγγισης (DMA) που αφορούν το συγκεκριμένο θέμα κάθε επιμέρους κατηγορίας (Οικονομία, περιβάλλον, Κοινωνία) και δεύτερον για τις Ειδικές Δημοσιοποιήσεις της Διοικητικής Προσέγγισης για το συγκεκριμένο θέμα (**Η αναλυτική παρουσίαση των κριτηρίων παρατίθεται στο Παράρτημα Ι**).

Στην πρώτη περίπτωση, τα κριτήρια που τέθηκαν κατά την περίοδο, που ως πρότυπο σύνταξης Απολογισμών Βιωσιμότητας των επιχειρήσεων χρησιμοποιούνταν το GRI-G4 (2013b), αντιστοιχούσαν στην κάλυψη των απαιτήσεων των οδηγιών για τις τρεις επιμέρους κατηγορίες (G4-DMA-a, G4-DMA-b, G4-DMA-c) των Γενικών Δημοσιοποιήσεων Διοικητικής προσέγγισης (GRI, 2013b, p. 67-68) και βαθμολογούνταν κατ' αντιστοιχία της μεθοδολογίας της προηγούμενης ενότητας σε μια κλίμακα 0-4 (βλ. Πίνακας 1).

Όταν το ανωτέρω πρότυπο επικαιροποιήθηκε σύμφωνα με το πρότυπο GRI-Standards (2016) και εκδόθηκε ο σχετικός οδηγός αντιστοίχισης των δεικτών μεταξύ των δύο προτύπων (Mapping G4 to the GRI Standards – Disclosures, 2017) η αντιστοίχιση των ανωτέρων δεικτών είχε ως εξής : (G4-DMA-a→ 103-1, G4-DMA-b→ 103-2, G4-DMA-c→ 103-3). Και στα δύο πρότυπα οι συγκεκριμένοι δείκτες αφορούσαν:

- G4-DMA-a→ 103-1 : Επεξήγηση του ουσιώδους για τη λειτουργία της επιχείρησης θέματος (GRI-G4) με την προσθήκη περιγραφής των ορίων του (GRI-Standards) (αναλυτική επεξήγηση παρατίθεται στην ενότητα 2.3.2 καθώς και στο Παράρτημα Ι που παρατίθεται ο οδηγός αντιστοίχισης των δεικτών των δύο προτύπων, καθώς και οι αντίστοιχοι πίνακες των κριτηρίων και για τα δύο πρότυπα αναλυτικά).
- G4-DMA-b→ 103-2: Η διαχειριστική προσέγγιση (του εκάστου ουσιώδους θέματος) και τα κύρια στοιχεία της (GRI-G4) με την προσθήκη διαχείρισης των παραπόνων των επιπτώσεων της επιχείρησης για κάθε ουσιώδη πτυχή λειτουργίας της επιχείρησης (GRI-Standards) (αναλυτική επεξήγηση παρατίθεται στην ενότητα 2.3.2 καθώς και στο Παράρτημα Ι που παρατίθεται ο οδηγός αντιστοίχισης των δεικτών των δύο προτύπων, καθώς και οι αντίστοιχοι πίνακες των κριτηρίων και για τα δύο πρότυπα αναλυτικά).
- G4-DMA-c→ 103-3: Αξιολόγηση παρακολούθησης της διαχειριστικής προσέγγισης (αναλυτική επεξήγηση παρατίθεται στην ενότητα 2.3.2 καθώς και στο Παράρτημα Ι, που παρατίθεται ο οδηγός αντιστοίχισης των δεικτών των δύο προτύπων, καθώς και οι αντίστοιχοι πίνακες των κριτηρίων και για τα δύο πρότυπα αναλυτικά).

Στην δεύτερη περίπτωση, τα κριτήρια αντιστοιχούν στην κάλυψη του συνόλου των επιμέρους δεικτών και των πληροφοριών (ποιοτικές & ποσοτικές), που απαιτούνται για κάθε ουσιαστικό θέμα και βαθμολογούνται και πάλι κατ' αντιστοιχία του βαθμολογικού συστήματος της προηγούμενης ενότητας σε μια κλίμακα 0-4 (βλ. Πίνακας 1). Για παράδειγμα, το ουσιαστικό θέμα Οικονομική Επίδοση απαιτεί για την κάλυψή του 4 δείκτες τους EC1, EC2, EC3, EC4, οι οποίοι πρέπει να καλυφθούν πλήρως σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI-G4 (GRI, 2013b, p. 71-77). Αντίστοιχα για το πρότυπο GRI-Standards και σύμφωνα με σχετικό οδηγό αντιστοίχισης των δεικτών μεταξύ των δύο προτύπων (Mapping G4 to the GRI Standards – Disclosures, 2017) η αντιστοίχιση των ανωτέρων δεικτών έχει ως εξής : (EC1→201-1, EC2→202-2, EC3→203-3, EC4→204-4). Δεδομένης της συνεχούς συμπλήρωσης και επικαιροποίησης των σχετικών ειδικών δεικτών, σε περίπτωση, που προστεθούν επιπλέον ειδικοί δείκτες για κάποιο ουσιαστικό θέμα, αυτοί συμπεριλαμβάνονται στην αξιολόγηση αυτού, λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες οδηγίες, που το ακολουθούν. Για παράδειγμα, στον οδηγό που ακολουθούσε το ουσιαστικό θέμα της Υγείας και Ασφάλειας, στο περιβάλλον εργασίας (GRI 403: Occupational Health and Safety-2016) του προτύπου GRI-Standards με την έκδοση του αντίστοιχου οδηγού του 2018 στους τέσσερις αρχικούς δείκτες (403-1, 403-2, 403-3, 403-4) προστέθηκαν ακόμη 3 νέοι (403-5, 403-6, 403-7) καθώς και τρεις ειδικοί δείκτες για συγκεκριμένα θέματα (403-8, 403-9, 403-10). Αντίστοιχες αναθεωρήσεις και συμπληρώσεις αφορούσαν και αφορούν και τους επιμέρους δείκτες και κατευθυντήριες οδηγίες των Γενικών Δημοσιοποιήσεων Διοικητικής Προσέγγισης.

Η κλίμακα βαθμολογίας είναι αντίστοιχη του Πίνακα 1 και, όπως αναφέρθηκε, κυμαίνεται από 0 (0%) έως 4 βαθμούς (100%) (Skouloudis et al., 2013; Evangelinos et al., 2016; Halkos & Skouloudis, 2016). Συγκεκριμένα, εάν η ένδειξη δεν εμφανίζεται στην αναφορά CSR, η βαθμολογία είναι 0 (ή 0%). Όταν αναφέρεται συνοπτικά ή επιφανειακά, η έκθεση βαθμολογεί 1 πόντο (ή 25%). Εάν ένας δείκτης παρουσιάζεται με ουσιαστικό αλλά όχι επαρκή τρόπο, απονέμονται 2 πόντοι (ή 50%) ενώ, μια επαρκής και σαφής παρουσίαση βαθμολογεί 3 πόντους (ή 75%). Αναλυτική επεξήγηση παρατίθεται στο Παράρτημα Ι, που παρατίθεται ο οδηγός αντιστοίχισης των δεικτών των δύο προτύπων καθώς και οι αντίστοιχοι πίνακες των κριτηρίων και για τα δύο πρότυπα αναλυτικά (**Η αναλυτική παρουσίαση των κριτηρίων βαθμολόγησης παρατίθεται στο Παράρτημα Ι**).

Έτσι, σε κάθε ουσιαστικό θέμα αντιστοιχούν για τις Γενικές Δημοσιοποιήσεις της Διοικητικής Προσέγγισης (DMA του προτύπου GRI-G4 ή αντίστοιχα της σειράς 103 του προτύπου GRI-Standards) τρία κριτήρια και για τις Ειδικές Δημοσιοποιήσεις της Διοικητικής Προσέγγισης ένα κριτήριο, που αναφέρεται στην επιμέρους και συνολική

κάλυψη των αντίστοιχων δεικτών. Κατ' αυτόν τον τρόπο προκύπτει η προσαρμοστικότητα του συγκεκριμένου μεθοδολογικού εργαλείου στην εκάστοτε επικαιροποίηση του προτύπου κυρίως από το GRI-G4 (χωρίς να αποκλείονται τα πρότυπα G2 & G3) και μετά, που επιτρέπει την αξιολόγηση Απολογισμών Βιωσιμότητας και την αυξημένη συγκρισιμότητα σε ένα βάθος χρόνου, μεταξύ επιχειρήσεων του ίδιου κλάδου, κλάδων για κοινά ουσιώδη θέματα λειτουργίας των επιχειρήσεων τους, διαφορετικών χωρικών ενοτήτων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Η μέση βαθμολογία της Γενικής Δημοσιοποίησης Διοικητικής Προσέγγισης (DMA ή της σειράς GRI-103) για κάθε ουσιαστικό θέμα προκύπτει από τη διαίρεση του αθροίσματος των βαθμολογιών των επιμέρους κριτηρίων με το 3, που αντιστοιχεί στα τρία κριτήρια που αναφέρθηκαν ανωτέρω. Αντίστοιχα, η βαθμολογία της Ειδικής Δημοσιοποίησης Διοικητικής Προσέγγισης για κάθε ουσιαστικό θέμα αντιστοιχεί μόνο στο ένα κριτήριο όπως αυτό αναφέρθηκε παραπάνω (που ουσιαστικά όμως αφορά το άθροισμα του επιπέδου κάλυψης για κάθε επιμέρους δείκτη του ουσιαστικού θέματος και έχει ενσωματωθεί συνολικά στα κριτήρια της αντίστοιχης βαθμολόγησης).

Τέλος, για κάθε ουσιαστικό θέμα προκύπτει μία μέση βαθμολογία ως αποτέλεσμα της διαίρεσης του αθροίσματος της βαθμολογίας των Γενικών και Ειδικών Δημοσιοποιήσεων Διοικητικής Προσέγγισης με το 2 με την παραδοχή της ίδιας βαρύτητας μεταξύ Γενικής και Ειδικής Δημοσιοποίησης. Το κριτήριο της βαρύτητας ορίσθηκε το ίδιο, στη λογική ότι και οι ίδιοι οι οργανισμοί θα πρέπει να αντιμετωπίζουν τις συγκεκριμένες δημοσιοποιήσεις ισοβαρώς δεδομένου ότι συνδέονται άμεσα. Σε αντίθετη περίπτωση δημιουργείται ανακολουθία, που δεν τεκμηριώνει τη διαφάνεια πληρότητα, ισορροπία και αξιοπιστία του απολογισμού. Η μέγιστη βαθμολογία, που μπορεί να λάβει η επίδοση δημοσιοποίησης ανά ουσιαστικό θέμα είναι το 4. Αναλυτικά η βαθμολόγηση ανά κριτήριο παρατίθεται στο παρακάτω Πίνακα 3.

Πίνακας 3: Τίτλος, Αριθμός κριτηρίων και βαθμολόγηση ανά ουσιαστικό θέμα

Τίτλος κριτηρίων	Αριθμός κριτηρίων	Μεγίστη βαθμολογία	Συντελεστής βαρύτητας
Γενικές Δημοσιοποίησης Διοικητικής Προσέγγισης (DMA)		50%	
Γατί είναι ουσιαστικό το θέμα	1	4	33,3%
Πως διαχειρίζεται ο οργανισμός το ουσιαστικό θέμα ή/και τις επιδράσεις του.	1	4	33,3%
Πως αξιολογείται η διοικητική προσέγγιση	1	4	33,3%
Σύνολο	3	12	100%
Ειδικές Δημοσιοποιήσεις της Διοικητικής Προσέγγισης		50%	
Κάλυψη δεικτών που αναφέρονται στο ουσιαστικό θέμα	1	4	
Σύνολο	4	16	100%

Πηγή: Προσωπική επεξεργασία (Vouros, 2017)

Το αποτέλεσμα της επίδοσης της δημοσιοποίησης των ουσιαστικών θεμάτων ανά εταιρεία, προκύπτει ως το αποτέλεσμα της διαίρεσης του αθροίσματος της βαθμολογίας των ουσιαστικών θεμάτων προς τον συνολικό αριθμό τους, με την παραδοχή της ίδιας βαρύτητας μεταξύ των ουσιαστικών θεμάτων, δεδομένου ότι μιλάμε για τα σημαντικότερα. Σε περίπτωση όμως, που απαιτείται για ειδικούς λόγους, και εφόσον υπάρχει ιεράρχηση τους, δύναται να επιλεγεί από τον αξιολογητή -ερευνητή βαθμός βαρύτητας αντίστοιχος της ιεράρχησης.

Η μαθηματική απόδοση σε μορφή εξίσωσης του συγκεκριμένου μεθοδολογικού εργαλείου αποδίδεται παρακάτω για το πρότυπο GRI-G4:

$$FMD = AVER[\sum_1^k AVER(GDMA + SDMA)]$$

Όπου ως:

- GDMA ορίζεται η παράμετρος, που αφορά τις Γενικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης για κάθε ουσιώδες θέμα
- SDMA ορίζεται η παράμετρος των Ειδικών Δημοσιοποιήσεων Διοικητικής προσέγγισης για κάθε ουσιώδες θέμα και
- FMD ορίζεται ως ο τελικός δείκτης (Final index) αθροίσματος των ανωτέρω μέσων όρων για το άθροισμα των επιμέρους ουσιωδών θεμάτων κάθε οργανισμού που αποτυπώνεται μέσω του μαθηματικού δείκτη k.

Η αντίστοιχη μαθηματική απόδοση σε συνάρτηση με το πρότυπο GRI-Standards

$$FMD = AVER[\sum_{k1} AVER(S103 + S Index)]$$

Όπου ως :

- S103 ορίζεται η παράμετρος, που αφορά την σειρά Γενικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης 103 για κάθε ουσιώδες θέμα
- S Index ορίζεται η παράμετρος των Ειδικών Δημοσιοποιήσεων Διοικητικής προσέγγισης για κάθε ουσιώδες θέμα και
- FMD ορίζεται ως ο τελικός δείκτης (Final index) αθροίσματος των ανωτέρω μέσων όρων για το άθροισμα των επιμέρους ουσιωδών θεμάτων κάθε οργανισμού, που αποτυπώνεται μέσω του μαθηματικού δείκτη k.

Η μέγιστη βαθμολογία, που μπορεί να λάβει κάθε εταιρεία ως προς την επίδοση δημοσιοποίησης του συνόλου των ουσιαστικών της θεμάτων είναι το 4. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι ο συλλογικός δείκτης και το γενικό σύστημα βαθμολόγησης συμφωνούν με τη φιλοσοφία των πρόσφατων ερευνών (Skouloudis et al., 2013;

Evangelinos et al., 2016; Halkos & Skouloudis, 2016; Halkos, & Paizanos, 2016; Evangelinos et al., 2018).

Στην παρούσα διδακτορική διατριβή το συγκεκριμένο μεθοδολογικό εργαλείο αξιολόγησης εφαρμόστηκε για τα ουσιαστικότερα θέματα κάθε εταιρικού απολογισμού ή κλάδου, διαφόρων δειγμάτων επιχειρήσεων, σύμφωνα με την ιεράρχησή τους από τις ίδιες, καθώς και για ένα συγκεκριμένο και πολύ σημαντικό για την λειτουργία των επιχειρήσεων ζήτημα, ανεξαρτήτως κλάδων, αυτό της Υγείας & Ασφάλειας (στους εργασιακούς χώρους).

3.2 Μελέτες περίπτωσης

Για τους σκοπούς της εφαρμογής του μεθοδολογικού εργαλείου, που αναπτύχθηκε, ακολουθήθηκε η ερευνητική πρακτική των περιπτώσιολογικών μελετών (case studies), στη βάση συγκεκριμένης επιστημονικής προσέγγισης επιλογής διαφορετικών δειγμάτων και βάσει της υπάρχουσας βιβλιογραφίας. Η συγκεκριμένη ερευνητική πρακτική έχει χρησιμοποιηθεί εκτενώς σε αρκετές περιπτώσεις ερευνητικών ζητημάτων, που αφορούν θέματα Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης και αφορούν θέματα δημοσιοποίησης, λειτουργίας, εταιρικής πολιτικής, διακυβέρνησης και άλλα (Biggs & Messerschmidt, 2005; Fuller & Tian, 2006; Belal & Owen, 2007; Adams & Frost, 2008; Vaaland & Heide, 2008; Metzger et al., 2009). Η συγκεκριμένη ερευνητική πρακτική σε θέματα σχετικά με την έρευνα της επιχειρηματικής δραστηριότητας επιτρέπει την εξαγωγή σημαντικών συμπερασμάτων σε ότι αφορά την επιχειρηματική λειτουργία, τις εφαρμοζόμενες καλές πρακτικές με δυνατότητα διάδοσής τους με πιο αποτελεσματικό τρόπο σε άλλους οργανισμούς και ενδιαφερόμενες ομάδες (Skouloudis & Evaggelinos, 2011).

Μέσα από την μεθοδολογική αυτή προσέγγιση των μελετών περίπτωσης σύμφωνα με τον Yin (1994), επιτυγχάνεται μία ρεαλιστική απεικονιστικά και ολοκληρωμένη διερεύνηση πραγμάτων συμβάντων. Μία τέτοια περίπτωση αποτελεί η εφαρμογή πρακτικών Εταιρικής Κοινωνικής Υπευθυνότητας σε επίπεδο οργάνωσης, διακυβέρνησης και λειτουργίας μίας επιχείρησης, ως επιχειρηματική εν γένει συμπεριφορά (Skouloudis & Evaggelinos, 2011). Μέσω της διερεύνησης συγκεκριμένων μελετών περίπτωσης στα ζητήματα εφαρμογής ΕΚΕ, δίνεται η δυνατότητα να αναδειχθούν θέματα όπως η υλοποίηση της διοικητικής προσέγγισης μίας επιχείρησης, καθώς και τα συγκριτικά οφέλη, που αυτή εξασφάλισε (Castka et al., 2004). Η επιλογή διαφορετικών δειγμάτων με αναφορά και σε διαφορετικούς οικονομικούς κλάδους, συνάδει με τις αναφορές της «Ατζέντας του 2030 για Βιώσιμη Ανάπτυξη», που υπογραμμίζει την ανάγκη για παρακολούθηση και μέτρηση της απόδοσης και αναφορά της προόδου προς την επίτευξη των κοινωνικών,

περιβαλλοντικών και οικονομικών στόχων για όλους τους οικονομικούς τομείς, ενισχύοντας με τη σειρά της τη σημασία της εταιρικής υπευθυνότητας (UNCTAD, 2016).

Στη συνέχεια της ενότητας αυτής θα παρουσιασθεί το θεωρητικό υπόβαθρο της επιλογής των μελετών περίπτωσης, που θα διερευνηθούν στο πλαίσιο της εφαρμογής του μεθοδολογικού εργαλείου, που αναπτύχθηκε, στη συνέχεια θα αναλυθεί και θα περιγραφεί το εκάστοτε δείγμα και θα ακολουθήσει μία συνοπτική περιγραφή της μεθοδολογικής προσέγγισης αξιολόγησης τους.

3.2.1 Θεωρητική τεκμηρίωση επιλογής δειγμάτων

Για την εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου, που αναπτύχθηκε για την αξιολόγηση του επιπέδου λογοδοσίας των επιχειρήσεων στη βάση δημοσιοποίησης πληροφοριών, που αφορούν τα πιο σημαντικά ζητήματα λειτουργίας τους και της αναγνώρισης των πιο σημαντικών αυτών ζητημάτων, όπως αναφέρθηκε, διερευνηθήκαν συγκεκριμένες μελέτες περίπτωσης. Οι μελέτες αυτές αφορούσαν το ίδιο δείγμα ελληνικών επιχειρήσεων, που αξιολογήθηκε με βάση το μεθοδολογικό εργαλείο, που αναφέρονταν στις αρχές αναφοράς του προτύπου GRI-G4, ένα δείγμα διεθνών αεροδρομίων, δύο δείγματα εταιρειών του ναυτιλιακού κλάδου, που απαρτιζόνταν από πλοιοκτήτριες-ναυτιλιακές εταιρείες, λιμάνια, χρηματοπιστωτικές-συμβουλευτικές εταιρείες και προμηθευτές του κλάδου και ένα δείγμα από εταιρείες του κατασκευαστικού κλάδου. Παράλληλα με την εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης για τον κατασκευαστικό κλάδο, προηγήθηκε αξιολόγηση αντίστοιχου δείγματος, με τη χρήση προγενέστερου μεθοδολογικού εργαλείου προς ανάλυση συγκρισιμότητας (σύγκριση αποτελεσμάτων, εκτίμηση αδυναμιών-πλεονεκτημάτων) του νέου μεθοδολογικού εργαλείου. Παρακάτω ακολουθεί η θεωρητική τεκμηρίωση της επιλογής των συγκεκριμένων δειγμάτων.

Η περίπτωση των ελληνικών επιχειρήσεων

Αν και η ΕΚΕ αποτελεί μία παγκόσμια πρακτική και τάση, που ακολουθείται από επιχειρήσεις σε όλο τον κόσμο, που τείνουν να ακολουθούν κοινές πρακτικές και πρότυπα στο πλαίσιο του ανταγωνισμού αλλά και της ενίσχυσης της φήμης, των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών ωφελειών δεν παύει να συνδέεται και με τα εθνικά χαρακτηριστικά επιχειρηματικότητας κάθε χώρας. Άλλωστε, η σημασία της εθνικής κουλτούρας καθώς και των θεσμικών και κοινωνικών ιδιαιτεροτήτων, που επηρεάζουν την προσαρμογή και υιοθέτηση διεθνών πρακτικών και εννοιών έχει

επισημανθεί σε πλήθος θεωρητικών και εμπειρικών ερευνών (λ.χ. Czarniawska & Sevon, 1996; Guler et al., 2002)

Υπό αυτό το πρίσμα αυξάνεται τα τελευταία χρόνια η έρευνα και οι βιβλιογραφικές αναφορές, που εστιάζουν στις εθνικές ιδιομορφίες και στα χαρακτηριστικά μεμονωμένων χωρών, διερευνώντας τις πρακτικές ΕΚΕ, που εφαρμόζονται σε εθνικό επίπεδο. Στον ίδιο βαθμό αυξάνεται διαρκώς και η έρευνα, που εστιάζει στο επίπεδο λογοδοσίας σε θέματα ΕΚΕ, καθώς και στην αλληλεπίδραση μεταξύ των οικονομικών και θεσμικών θεμάτων και της κοινωνίας των πολιτών με την επιχειρηματική δραστηριότητα και την εταιρική κοινωνική υπευθυνότητα (Whitley, 1999, 2002; Hall & Soskice, 2001; Crouch, 2005, 2006; Amable, 2006; Skouloudis et al., 2010, 2011).

Σε αυτό το πλαίσιο είναι αναμενόμενο η ΕΚΕ, ως συνιστώσα της επιχειρηματικής λειτουργίας, να διαφέρει ως πρακτική από χώρα σε χώρα, την ίδια στιγμή, που η σχετική βιβλιογραφία για τον Ελλαδικό χώρο είναι περιορισμένη (Skouloudis et al., 2010, 2011).

Στον Ελλαδικό χώρο, οι πολυεθνικές εταιρείες φαίνεται να είναι ο κύριος μοχλός της χάραξης πολιτικής ΕΚΕ με τις μικρομεσαίες να ακολουθούν αυτό το προβάδισμα (Skouloudis et al., 2014). Σε αντίθεση με τις διεθνείς προτεραιότητες και πιέσεις, τα θέματα διαφάνειας και υπευθυνότητας έναντι των ενδιαφερομένων μερών δεν αποτελούν την κορυφαία προτεραιότητα για τους περισσότερους οργανισμούς. Για τους οργανισμούς, που δημοσιοποιούν απολογισμούς ΕΚΕ, η δημοσιοποίηση πληροφοριών σχετικά με διαδικασίες αναγνώρισης και εμπλοκής των ενδιαφερόμενων ομάδων, καθώς και ανάλυσης σημαντικότητας για τις πιο σημαντικές πτυχές των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, αποτελούν τα τελευταία χρόνια σημείο αιχμής της δημοσιοποίησης (Ε.Υ., 2015). Σε σχέση με τις επιχειρήσεις του Ελλαδικού χώρου, σύμφωνα με την Ε.Υ. (2015), η αναγνώριση των ενδιαφερόμενων ομάδων εμφανίζεται στις δημοσιοποιήσεις του 80% των ελληνικών επιχειρήσεων, ενώ η αναφορά διαδικασιών εμπλοκής αυτών σε ποσοστό 67%, σε ότι αφορά τις εκθέσεις του 2013.

Η ποιότητα και η ποσότητα των ελληνικών αναφορών είναι ανεπαρκής και περιορίζεται σε μεγάλες επιχειρήσεις, ωστόσο, η ποιότητα βελτιώνεται συνεχώς με την αυξημένη εφαρμογή διεθνών προτύπων και κανόνων διαχείρισης. Αντίστοιχα, και η ποσότητα φαίνεται να έχει αναβαθμιστεί, καθώς περισσότεροι οργανισμοί δημοσιεύουν αναφορές ως απάντηση στο πλαίσιο ολοκλήρωσης (Ε.Ε., 2015; Σκουλούδης et al., 2011). Οι περισσότερες ελληνικές επιχειρήσεις, είτε χρησιμοποιούν τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI για την υποβολή εκθέσεων αειφορία, είτε την μορφή του Οικουμενικού Συμφώνου των Ηνωμένων Εθνών

(UNGC-Communication on Progress (COP)). Ειδικότερα, για το 2013, το 78% των εκθέσεων χρησιμοποίησε τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI (E.Y., 2015).

Τέλος, από την εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου, που εστίαζε στην αξιολόγηση των Απολογισμών Βιωσιμότητας μέσω της αξιολόγησης του επιπέδου ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών των Αρχών αναφοράς του προτύπου GRI-G4, προέκυψε ικανοποιητική εικόνα σχετικά με το επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων, που αξιολογήθηκαν (Απολογισμοί Βιωσιμότητας έτους αναφοράς 2015). Πάραυτα, δεν φαίνεται να διασφαλίζεται η αξιοπιστία, η ισορροπία, η ακρίβεια, η διαφάνεια, η πληρότητα και φυσικά η συγκρισιμότητα των δημοσιοποιήσεων, που ήταν και ένα εκ των ζητούμενων (Vouros et al., 2020).

Λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των ανωτέρω και προκειμένου να υπάρξει συγκρισιμότητα ως προς τα αποτελέσματα εφαρμογής των δύο μεθοδολογικών εργαλείων επιλέχθηκε το ίδιο δείγμα ελληνικών επιχειρήσεων

Ο Κλάδος των αεροδρομίων

Από την αρχή της δεκαετίας του 2000, η αεροπορική βιομηχανία προσπαθεί όλο και περισσότερο να δημιουργήσει ένα πιο φιλικό προς το περιβάλλον εταιρικό προφίλ και να εξασφαλίσει ένα ασφαλές και εμπνευσμένο εργασιακό περιβάλλον για τους εργαζόμενους. Οι αποφασιστικοί παράγοντες, που συνέβαλαν σε αυτήν την αλλαγή στην εταιρική στρατηγική των αερολιμένων ήταν οι σημαντικές περιβαλλοντικές και κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις, που προκλήθηκαν από τις δραστηριότητες των αερολιμένων και η αυξανόμενη πίεση από διάφορους εσωτερικούς και εξωτερικούς φορείς (Jordao, 2009).

Επομένως, είναι στρατηγικής και διαχειριστικής σημασίας για τα αεροδρόμια, να δίνουν προτεραιότητα και να κατηγοριοποιούν τις στρατηγικές ΕΚΕ, και για να διασφαλίσουν την ασφαλή μετάβασή τους στην πορεία της Αειφόρου Ανάπτυξης (Chang & Yeh, 2016). Πολλά αεροδρόμια τείνουν να μοιράζονται λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με αυτές τις πρωτοβουλίες ΕΚΕ μέσω των αναφορών βιωσιμότητας.

Η έκδοση και δημοσίευση αναφορών ΕΚΕ είναι ένα άμεσο μέσο για τα αεροδρόμια να ενισχύσουν τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων και να κοινοποιήσουν τις πολιτικές και τις δραστηριότητές τους στην ΕΚΕ. Μέσα από μία συγκριτική αξιολόγηση των ήδη δημοσιευμένων εκθέσεων ΕΚΕ, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι υπάρχουν διαφορετικές πολιτικές και προσεγγίσεις σε ότι αφορά τη δημοσιοποίηση πληροφοριών σχετικά με την ΕΚΕ μεταξύ των αεροδρομίων, αντικατοπτρίζοντας τους διαφορετικούς στρατηγικούς στόχους και τις λειτουργικές

δραστηριότητες μεταξύ των ανταγωνιστών (Chang & Yeh, 2016). Αυτή η διαφορετικότητα συχνά μπερδεύει τους ενδιαφερόμενους και καθιστά δύσκολο να λάβουν τις απαραίτητες πληροφορίες μέσω των εκθέσεων ΕΚΕ.

Η βιβλιογραφία σχετικά με τις πρωτοβουλίες ΕΚΕ και τις εκθέσεις ΕΚΕ στον κλάδο των αεροδρομίων είναι αναμφίβολα ακόμη περιορισμένη όσον αφορά το μέγεθος της βιομηχανίας. Οι πρώτες εκθέσεις βιωσιμότητας χρονολογούνται από τη δεκαετία του 1990, όταν 7 αεροδρόμια ενσωμάτωσαν ένα μικρό ποσό πληροφοριών σχετικά με τη βιωσιμότητα στις ετήσιες εκθέσεις τους. Σύμφωνα με τον Jordao (2009), ο οποίος διερεύνησε τα θέματα βιωσιμότητας των 10 καλύτερων αεροδρομίων στον κόσμο, που αναφέρονται από το Skytrax με βάση τις οδηγίες GRI, τα «καλύτερα αεροδρόμια» στον κόσμο μπορεί να διαφέρουν σημαντικά ανάλογα με την προοπτική, που ερευνάται (π.χ. ένα αεροδρόμιο που μπορεί να έχει εξαιρετική απόδοση σε σχέση με τις προσδοκίες των επιβατών, ενδέχεται να μην έχει ικανοποιητική απόδοση όταν αναλύεται με άλλες προοπτικές, όπως ικανοποίηση και δέσμευση εργαζομένων, ανθρώπινα δικαιώματα, πρακτικές προμηθειών, περιβαλλοντική διαχείριση κ.λπ.) και ότι η δημιουργία ενός συστήματος κατάταξης επιδόσεων βιωσιμότητας θα μπορούσε να ενισχύσει περισσότερο αεροδρόμια στο να δημοσιοποιήσουν την απόδοση βιωσιμότητάς στις αναφορές τους.

Στη συνέχεια, οι Skouloudis et al. (2012) διενήργησαν έρευνα αξιολόγησης σε 13 από τα πιο πολυσύχναστα αεροδρόμια παγκοσμίως, όσον αφορά την υπευθυνότητα και τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών με βάση τις εκθέσεις ΕΚΕ και τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI. Κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι ο Απολογισμός Βιωσιμότητας δεν αποτελεί κοινή πρακτική μεταξύ διεθνών αερολιμένων και, όταν γίνεται, υπάρχει σημαντική μεταβλητότητα στις πρακτικές αποκάλυψης.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω (περιορισμένη βιβλιογραφία, ανάγκη για ένα αξιόπιστο σύστημα κατάταξης επιδόσεων βιωσιμότητας, διαφορετικές πολιτικές και προσεγγίσεις σε ότι αφορά τη δημοσιοποίηση πληροφοριών σχετικά με την ΕΚΕ μεταξύ των αεροδρομίων και περιορισμένες δημοσιοποιήσεις Απολογισμών Βιωσιμότητας), επιλέχθηκε ένα μικρό αλλά αντιπροσωπευτικό δείγμα διεθνών αεροδρομίων για την εφαρμογή του συγκεκριμένου μεθοδολογικού εργαλείου.

Ο Ναυτιλιακός Κλάδος

Ο Ναυτιλιακός κλάδος (maritime sector) με την ευρεία έννοια αποτελείται από ένα σύνολο υπο-κλάδων, που συνδέονται άμεσα και έμμεσα γενικότερα με τη Ναυτιλιακή Βιομηχανία. Με την στενή έννοια και ως πυρήνας του Ναυτιλιακού κλάδου θεωρούνται οι πλοιοκτήτριες εταιρίες (Shipping companies). Παράλληλα όμως με αυτές, ως υπο-κλάδοι του Ναυτιλιακού κλάδου μπορούν να θεωρηθούν τα λιμάνια (Ports), οι εταιρείες χρηματοδοτικών (π.χ. Τράπεζες-Χρηματοπιστηριακές

εταιρίες) και συμβουλευτικών υπηρεσιών (π.χ. Νηογνώμονες), που συνδέονται με τον ναυτιλιακό κλάδο (Financial and Services), και τέλος οι αντίστοιχοι προμηθευτές (supply chain). Η ναυτιλιακή βιομηχανία και με την στενή κυρίως και με την ευρεία έννοια, είναι ένας από τους τομείς με τις λιγότερες αναφορές ΕΚΕ σε ένα πεδίο με μεγάλο περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο σε εθνική και παγκόσμια κλίμακα (Link, 2011). Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο για την ανάλυση ουσιαστικότητας του κλάδου και την εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης του επιπέδου λογοδοσίας των αντίστοιχων εταιρειών, με βάση τα ουσιώδη θέματα λειτουργίας τους επιλέχθηκαν και οι ανωτέρω σχετικοί υπο-κλάδοι.

Ο ναυτιλιακός τομέας είναι σημαντικός για τις σύγχρονες κοινωνίες. Ωστόσο, η κοινωνία έχει περιορισμένη αντίληψη και εκτίμηση της επιρροής και του ρόλου του, ως βασικού στοιχείου σχετικά με την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη και ως πιθανή πηγή εξαιρετικών ευκαιριών απασχόλησης και σταδιοδρομίας, με αρκετά εκατομμύρια εργαζόμενους σήμερα σε δραστηριότητες και εταιρείες άμεσα και έμμεσα σχετιζόμενες με τους ωκεανούς και τις θάλασσες παγκοσμίως (Windrosenetnetwork.com, 2017). Η ναυτιλιακή βιομηχανία περιλαμβάνει τις δράσεις της κύριας ναυτιλιακής δραστηριότητας, τις πλοιοκτήτριες-ναυτιλιακές εταιρείες, τις σχετιζόμενες με αυτές εταιρείες (λιμάνια, προμηθευτές, χρηματοοικονομικούς και άλλους συμβούλους όπως οι νηογνώμονες) αλλά και τις αντίστοιχες υπεράκτιες εταιρείες, παρουσιάζοντας τις εταιρικές τους πρακτικές στους τομείς της ασφάλειας γενικότερα (safe & security), της υγείας (health & safety), της ποιότητας υπηρεσιών, της κοινωνίας, του ανθρώπινου δυναμικού και του περιβάλλοντος.

Υπάρχει μεγάλη διαφορά στον τρόπο με τον οποίο κάθε επιμέρους κλάδος δημοσιοποιεί τις σχετικές με την εταιρική του υπευθυνότητα πληροφορίες. Στις θαλάσσιες μεταφορές η ΕΚΕ ορίζεται ως «η ενσωμάτωση κοινωνικών και περιβαλλοντικών ανησυχιών στις επιχειρηματικές δραστηριότητες των εταιρειών του Ναυτιλιακού κλάδου σε αλληλεπίδραση με τις ενδιαφερόμενες ομάδες σε εθελοντική βάση» (Pawlik et al., 2012, p. 206). Αν και θεωρείται ότι υστερεί σε ότι αφορά θέματα ΕΚΕ (Skovgaard, 2008; Skouloudis et al. 2011) και λαμβάνει λιγότερα οφέλη από άλλους κλάδους, καθώς, όπως αναφέρθηκε υπάρχει περιορισμένη αντίληψη και εκτίμηση της επιρροής και του ρόλου της (Fafaliou et al., 2006; Skovgaard, 2014), σύμφωνα με τους Drobetz et al. (2014) η πλειοψηφία αυτών ενσωματώνει την ΕΚΕ σε επίπεδο οράματος και Στρατηγικού Σχεδιασμού.

Ωστόσο, οι δραστηριότητες ΕΚΕ στη ναυτιλιακή βιομηχανία εξελίσσονται και μεταμορφώνουν τις συνθήκες της αγοράς. Υπάρχουν τώρα νέες απαιτήσεις από εταιρείες, ρυθμιστικές αρχές, πελάτες, επενδυτές και ΜΚΟ σχετικά με την ενεργειακή απόδοση, την αλλαγή του κλίματος, τη ρύπανση, τα απόβλητα, τους κινδύνους, τις διαρροές και τη βιώσιμη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας. Αυτές οι νέες

απαιτήσεις με τη σειρά τους, μεταμορφώνουν τις συνθήκες της αγοράς δημιουργώντας νέες προκλήσεις για τις ναυτιλιακές εταιρείες (Froholdt, 2018). Αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η ΕΚΕ του ναυτιλιακού κλάδου είναι ένα όλο και πιο σημαντικό ζήτημα, που οι ναυτιλιακές και υπεράκτιες κυρίως με την στενή έννοια εταιρείες, δεν μπορούν να αγνοήσουν, τι στιγμή μάλιστα που η κατάσταση σε ότι αφορά την καθοδήγηση και τα εργαλεία (ISO 26000, GRI, Ανακοίνωση της ΕΕ για την ΕΚΕ) για την υιοθέτηση της ΕΚΕ, τον προσδιορισμό και την εφαρμογή σχετικών καλών πρακτικών έχει βελτιωθεί (Pawlik et al., 2016). Οι οργανισμοί, που αγνοούν τις κοινωνικές προτεραιότητες κινδυνεύουν να χάσουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα όσον αφορά την απόκτηση μεριδίου αγοράς, την προσέλκυση κορυφαίων στελεχών και εργαζομένων και τη διατήρηση αυτών, που ήδη εργάζονται για αυτές (Link, 2011).

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μια διεθνής βιομηχανία. Ειδικά οι ναυτιλιακές-πλοιοκτήτριες εταιρείες προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε παγκόσμιο επίπεδο προκειμένου να ικανοποιήσουν την παραγόμενη ζήτηση για μεταφορά επιβατών ή φορτίων. Αναγνωρίζεται ότι ο συγκεκριμένος υπο-κλάδος των πλοιοκτητριών είναι ένας τομέας στον οποίο εμφανίστηκαν σημαντικοί διαρθρωτικοί μετασχηματισμοί τα τελευταία χρόνια.

Το επιχειρηματικό περιβάλλον για τις ναυτιλιακές εταιρείες έχει αλλάξει σημαντικά λόγω της αυξημένης ευαισθητοποίησης και πίεσης από διάφορους ενδιαφερόμενους για ποιοτικές υπηρεσίες (Fafaliou et al, 2006). Κατά αυτή την έννοια οι προσδοκίες κυρίως των κύριων ενδιαφερόμενων μερών (σύμφωνα με τον Skovgaard (2014) αυτοί είναι οι εργαζόμενοι, προμηθευτές, ναυλωτές, συνδικάτα, μέτοχοι, τοπική κοινότητα) θα πρέπει ν' αναλυθούν και οι ανησυχίες τους να ενσωματωθούν στις επιχειρηματικές διαδικασίες (Fasoulis et al., 2019). Άλλωστε, τα συμφέροντα και οι διαδικασίες των ενδιαφερόμενων μερών, επισημάνθηκαν ως ζωτικό σημείο για την υποστήριξη μιας τέτοιας πρωτοβουλίας του Ναυτιλιακού κλάδου για Βιώσιμη ναυτιλία (EMSA, 2019). Και προς την κατεύθυνση αυτή η ΕΚΕ πρέπει να θεωρείται, κατά κύριο λόγο, ως το καλύτερο όχημα για την αντιμετώπιση των απαιτήσεων της αειφόρου ανάπτυξης και της ικανοποίησης των απαιτήσεων των ενδιαφερομένων μερών (Fasoulis et al., 2019).

Σύμφωνα με τους Fasoulis et al. (2019) η καταγραφή και εκπόνηση απολογισμού των επιδόσεων της ΕΚΕ δεν αποτελεί μία ευρέως διαδεδομένη πρακτική για τις Ναυτιλιακές εταιρείες. Αντίθετα, η συνήθης πρακτική, που αυτές ακολουθούν αφορά την σύνταξη μίας έκθεσης για την Υγεία & Ασφάλεια και το Περιβάλλον κυρίως για εσωτερική χρήση. Και αυτό παρόλο, που η θαλάσσια ναυτιλία θεωρείται ένας εκ των ακρογωνιαίων λίθων της παγκοσμιοποίησης με τεράστιο αντίκτυπο στην κοινωνία, το περιβάλλον και το κλίμα. Και ακόμη περισσότερο, διότι αποτελεί έναν κλάδο της οικονομίας με εμπλοκή σε όλες τις πτυχές της ΕΚΕ, μέσω της διαπολιτισμικότητας του εργατικού δυναμικού με κίνδυνο διακρίσεων και χαμηλά πρότυπα εργασίας,

αυξημένου κινδύνου περιβαλλοντικών καταστροφών και πρόκληση ρύπανσης, όπως για παράδειγμα από πετρέλαιο, ή/και τις εκπομπές CO² και τέλος δωροδοκίας και διαφθοράς (Greenwald & Kahn, 2005).



Εικόνα 6: Ενδιαφερόμενα μέρη του ναυτιλιακού κλάδου (πηγή: www.corostrandberg.com)

Ο κλάδος των πλοιοκτητριών-ναυτιλιακών εταιρειών αντιμετωπίζει αυξανόμενους κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς κανονισμούς και πιέσεις, που οδηγούν στον εκσυγχρονισμό τεχνολογιών και αλλάζουν τις επιχειρηματικές πρακτικές. Την ίδια στιγμή τα ενδιαφερόμενα μέρη του ναυτιλιακού κλάδου συνήθως επικεντρώνονται σε θέματα Περιβάλλοντος και Υγείας & Ασφάλειας, που τυγχάνει να θεωρούνται ως θεσμικά και λειτουργικά δεσμευτικά (Tzannatos, & Stournaras 2015). Τέλος και σύμφωνα με την βιβλιογραφία έως και πρόσφατα σε επιχειρησιακό επίπεδο η δέσμευση προς την αειφορία θεωρούνταν περισσότερο ως μια προσπάθεια διασφάλισης της συμμόρφωσης με τους ισχύοντες περιβαλλοντικούς όρους και κανόνες ασφαλείας, και όχι ως έννοια που ενσωματώνεται στην πολιτική της εταιρείας (Pawlik et. al 2012).

Ως ο κύριος μεταφορέας του παγκόσμιου εμπορίου, ο Ναυτιλιακός κλάδος έχει σημαντική συμβολή στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος ενώ, ταυτόχρονα, φαίνεται να παίζει ζωτικό ρόλο στη διευκόλυνση της προσπάθειας για ενίσχυση της αειφορίας του ΟΗΕ. Ο ζωτικός αυτός ρόλος εκφράζεται μέσα από μία αυξανόμενη ευαισθητοποίηση και προσαρμογή στην προσέγγιση της Τριπλής Κατώτατης Γραμμής και στη συνέχεια ενσωμάτωσης της βιωσιμότητας μέσα από ένα επιχειρηματικό μοντέλο Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (Fasoulis et al., 2019). Οι 17 Αναπτυξιακοί Στόχοι του ΟΗΕ, που τέθηκαν το 2015, έχουν σαφείς συνέπειες για τον ιδιωτικό τομέα, ο οποίος καλείται να συνεργαστεί με τις κυβερνήσεις και να επιδείξει

δέσμευση για τη διατήρηση των οικοσυστημάτων (Pedersen, 2018). Οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν στρατηγική οικονομική και κοινωνική σημασία, καθώς και αναγνωρισμένη αποτελεσματικότητα ως σημαντικός τρόπος μεταφοράς. Την ίδια στιγμή αναδύονται και ως κρίσιμος διαμεσολαβητής και συνεισφέρων στις παγκόσμιες απαιτήσεις αειφόρου ανάπτυξης (Psaraftis, 2019). Τέλος η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), μέσω της εγκατάστασης του Ευρωπαϊκού Φόρουμ για την Αειφόρο Ναυτιλία (ESSF) και την υιοθέτηση της Λευκής Βίβλου, απέδειξε και την δική της εναρμόνιση και δέσμευση για βελτίωση της συμβολής της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην ενίσχυση της βιωσιμότητας (Ringbom, 2018) .

Μια εταιρεία έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, εάν μπορεί να σχεδιάσει στρατηγικά και να εφαρμόσει επιχειρησιακά κάτι, που οι ανταγωνιστές της δεν μπορούν. Υπάρχουν τρία θεμελιώδη ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα : η ζήτηση, το κόστος και η οικονομία κλίμακας (Greenwald & Kahn, 2005). Τις τελευταίες δεκαετίες οι κλασικές ή παραδοσιακές μέθοδοι, που χρησιμοποιούνται για τον ανταγωνισμό στις θαλάσσιες μεταφορές είναι αυτές του χαμηλού κόστους και της στρατηγικής διαφοροποίησης (Lagoudis et al., 2006; Lindstad et al., 2016).

Το αναδυόμενο τοπίο συμμόρφωσης με τη βιωσιμότητα περιλαμβάνει, τόσο θεσμικές ρυθμίσεις, όσο και ιδιωτικές εθελοντικές πρωτοβουλίες (Coady et al. 2013). Ωστόσο, η υλοποίηση αρχών και πρακτικών ΕΚΕ δεν παρέχει απαραίτητα το ίδιο όφελος σε όλες τις Ναυτιλιακές εταιρείες (Lu et al., 2009; Drobetz et al., 2014; & Yuen et al., 2016a). Συγκεκριμένα, η χρηματοοικονομική απόδοση φαίνεται να συσχετίζεται μέτρια θετικά με τη ΕΚΕ σε συνάρτηση όμως με παράγοντες όπως το μέγεθος της εταιρείας (μεγάλο), την χρηματοοικονομική μόχλευση (χαμηλή), τη διοικητική δομή και ιδιοκτησία (εισηγμένη) και τον εταιρικό τύπο (Drobetz et al., 2014; Lu et al., 2009). Την ίδια στιγμή σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα των Yuen et al. (2017) τα οικονομικά οφέλη είναι μεγαλύτερα για τις Ναυτιλιακές εταιρείες, που χρησιμοποιούν σε επίπεδο ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος τη στρατηγική διαφοροποίησης (και όχι χαμηλού κόστους) για την εφαρμογή αρχών και πρακτικών ΕΚΕ και αυτό λόγω της διοχέτευσης μεγαλύτερου «όγκου» εκ των υφιστάμενων συμπληρωματικών πόρων (επιχειρησιακή προσαρμογή) και αυτή της εγγενούς συνάφειας και προσανατολισμού με τις αξίες των πελατών (πελατειακή προσαρμογή). Σε γενικές γραμμές θα πρέπει όμως ν' αναγνωρισθεί ότι πρακτικές ΕΚΕ όπως, οι χρηματικές δωρεές, η χρήση καθαρότερων καυσίμων, οι βελτιωμένες παροχές προς τους εργαζομένους, η δράσεις marketing ενημέρωσης της κοινωνίας, η δημοσιοποίηση-έκδοση απολογισμού επιδόσεων ΕΚΕ, αποτελούν δαπανηρές δράσεις, που αυξάνουν το λειτουργικό κόστος (Barnett & Salomon, 2012).

Ο τομέας της ναυτιλίας, που αποτελεί και τον πυρήνα του ναυτιλιακού κλάδου, αντιμετωπίζει νέες απαιτήσεις για μεγαλύτερη διαφάνεια και λογοδοσία σε θέματα και προκλήσεις, που ο Παγκόσμιος Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO-International Maritime Organization) προέτρεψε τη ναυτική κοινότητα να εξετάσει και να

αντιμετωπίσει μέσα από το πρίσμα της ΕΚΕ, ως στρατηγικού εργαλείου, που θα συμβάλλει στην ενίσχυση της βιωσιμότητας της Ναυτιλίας. Τα σημαντικότερα εξ αυτών των θεμάτων είναι η παγκόσμια αλλαγή του κλίματος, η ενεργειακή απόδοση, η διαχείριση των αποβλήτων, η ασφάλεια των εργαζομένων, η ασφάλεια και υγεία των ωκεανών και των παράκτιων περιοχών, οι επιπτώσεις και τα οφέλη της τοπικής κοινότητας, η συνεργασία και ανταλλαγή τεχνογνωσίας, και η θαλάσσια εκπαίδευση (Sekimizu, 2012). Λαμβάνοντας υπόψη τον παγκόσμιο χαρακτήρα του, ο τομέας της ναυτιλίας αντιμετωπίζει επίσης μοναδικές προκλήσεις και κινδύνους στη διαχείριση των επιδόσεων της αειφορίας. Αυτές οι προκλήσεις περιλαμβάνουν ένα υψηλό επίπεδο κατακερματισμού εντός της ίδιας της βιομηχανίας και συχνή έλλειψη συντονισμού σε κανονισμούς εσωτερικά των εταιρειών σε διεθνές, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο πολιτικής (Coady et al. 2013).

Τα λιμάνια από τη πλευρά τους διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον ναυτιλιακό κλάδο. Η παγκοσμιοποίηση αύξησε την κίνηση των πλοίων και τις παράλληλες με αυτή δραστηριότητες εντός των λιμένων, διευρύνοντας τις διεθνείς ανησυχίες για πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις (Dinwoodie et al., 2011). Οι λιμενικές αυτές δραστηριότητες, που ενισχύουν τις διεθνείς ανησυχίες για περιβαλλοντικές επιπτώσεις και όχι μόνο, αφορούν την αγκυροβόληση, τον ανεφοδιασμό καυσίμων και τη διαχείριση των αποβλήτων και δη των υγρών. Παρά την ανταγωνιστική πίεση, που δέχονται οι λιμένες από τους διαχειριστές και φορείς εκμετάλλευσης, προκειμένου να διατηρήσουν και να βελτιώσουν την οικονομική απόδοση, θα πρέπει ταυτόχρονα να αντιμετωπίσουν και τις εξωτερικές πιέσεις, ελέγχους και δημόσιες συζητήσεις σχετικά με την ανάγκη μετριασμού των κοινωνικών και περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων (Hiranandani, 2014; Lam & Notteboom, 2014; Acciaro, 2015; Carpenter et al., 2018).

Η πλειονότητα των λιμένων θεωρεί ότι η αειφορία είναι σημαντική και έχει υιοθετήσει σημαντικό αριθμό αειφόρων στρατηγικών και πρακτικών (π.χ. προγράμματα ευαισθητοποίησης και κατάρτισης για την αειφορία, δημοσίευση απολογισμών βιωσιμότητας, υιοθέτηση προτύπων βιωσιμότητας όπως το Green Marine ή η πιστοποίηση κατά ISO 14001), με αποτέλεσμα τη βελτίωση των σχέσεων με τις ενδιαφερόμενες ομάδες όπως οι πελάτες, οι δημόσιοι φορείς ελέγχου και χάραξης πολιτικής, οι τοπικές κοινότητες & κινήσεις πολιτών και οι βιομηχανικές ενώσεις (Ashrafi et al., 2019). Ωστόσο, και πάλι σύμφωνα με τους Ashrafi et al. (2019), αν και η εταιρική βιωσιμότητα θεωρείται σημαντική για τα περισσότερα λιμάνια, δεν είναι πλήρως ενσωματωμένη στις στρατηγικές διαδικασίες λήψης αποφάσεων και στις λειτουργίες των περισσότερων εξ αυτών. Τα κίνητρα, που παίζουν καθοριστικό ρόλο στην υιοθέτηση της εταιρικής βιωσιμότητας ως στρατηγική επιλογή, συναρτώνται με την ευρύτερη ανάπτυξη, την απόδοση των επενδύσεων, τη διαχείριση κινδύνων και την εταιρική υπευθυνότητα κάθε οργανισμού. Αντίθετα, οι κύριες προκλήσεις και τα εμπόδια περιλαμβάνουν το κόστος υλοποίησης των

δράσεων αειφορίας, την απουσία της βιωσιμότητας ως εταιρική λογική, την έλλειψη της ικανότητας του οργανισμού (είτε σε ανθρώπινους είτε σε υλικούς πόρους), το περιορισμένο ενδιαφέρον των πελατών για αειφόρες δράσεις και τη δυσκολία στην εφαρμογή των πρακτικών αειφορίας (Ashrafi et al., 2019). Από ότι προκύπτει σύμφωνα με τους Oh et al. (2018) η τάση για ενίσχυση της αειφορίας ως στρατηγική επιλογή για τους λιμενικούς οργανισμούς θα αποκτήσει σημαντικό ρόλο στο μέλλον, και δη στη βάση λειτουργίας τους ως παγκόσμιες πολυεθνικές, των οποίων οι πελάτες εκτείνονται πολύ πέρα από τα διοικητικά όρια τους.

Σε σχέση με τον χρηματοπιστωτικό και συμβουλευτικό τομέα, ένα καλό παράδειγμα του συνδετικού δεσμού μεταξύ της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των τραπεζών δίνεται από τη Leggate (2000), η οποία αναφέρει ότι οι χρηματοοικονομικές απαιτήσεις της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας για τα επόμενα 5 χρόνια θα μπορούσαν να υπερβούν τα 40 δισεκατομμύρια δολάρια, λόγω του υψηλού κόστους αντικατάστασης των “γερασμένων” περιουσιακών στοιχείων.

Τέλος, ο τομέας των ναυτιλιακών προμηθευτών (maritime suppliers) αναφέρεται σε εταιρείες, που προμηθεύουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις με υλικά και υπηρεσίες, υπηρεσίες τεχνολογίας, και τέλος πετρελαϊκές και εμπορικές εταιρείες, που χρησιμοποιούν τις πλοιοκτήτριες-ναυτιλιακές εταιρείες για την παροχή ή τη μεταφορά πετρελαίου και άλλων προϊόντων κ.λπ. Οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη βιωσιμότητα προμηθευτών. Επίσης, σύμφωνα με τους Cheng et al., (2015) τέσσερις προσδιορίζονται ως κύριες απαιτήσεις των πελατών του τομέα των ναυτιλιακών προμηθευτών α) οι ανταγωνιστικές τιμές και κόστος, β) η μείωση της ρύπανσης, γ) η αποτελεσματική χρήση καυσίμων και πόρων και δ) η Υγεία & Ασφάλεια εντός και εκτός της επιχείρησης. Σύμφωνα δε με τη Neste Oil η χρήση θαλάσσιων μεταφορών αντί φορτηγών μείωσε σημαντικά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (Neste, 2018).

Οι πιέσεις, που ασκούνται από τα ενδιαφερόμενα μέρη και ο έλεγχος της εταιρικής συμπεριφοράς διαδραματίζουν κομβικό ρόλο στον έλεγχο της αξιολόγησης και της συμπεριφοράς των Ναυτιλιακών εταιρειών σε σχέση με την ΕΚΕ (Yuen et al., 2018).

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω (ελλιπούς έρευνας και βιβλιογραφίας σε θέματα ΕΚΕ, κλάδου με σημαντικό, οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό αποτύπωμα και με την ιδιαιτερότητα της υπεράκτιας δραστηριότητας για τις εταιρίες του πυρήνα αυτού) επιλέχθηκε ο ανωτέρω κλάδος ως μελέτη περίπτωσης.

Ο κατασκευαστικός κλάδος

Ο κατασκευαστικός κλάδος είναι ένας ιδιαίτερα ανταγωνιστικός κλάδος, με τα περιθώρια κέρδους να είναι εμφανώς περιορισμένα (Lingard et al., 2020). Η

ικανότητα των εταιρειών να κερδίζουν το έργο με ανταγωνιστικές προσφορές είναι το κλειδί για την επιβίωση των κατασκευαστικών.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν το κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό αποτύπωμα των κατασκευαστικών δραστηριοτήτων, ο κατασκευαστικός κλάδος είχε και έχει τους περισσότερους λόγους για να προβεί στην υιοθέτηση πρακτικών ΕΚΕ σε σχέση με τους υπόλοιπους (Murray & Dainty 2008, Huang & Lien, 2012). Αυτός είναι και ο λόγος, που το τμήμα Εμπορίου και Βιομηχανίας του Ηνωμένου Βασιλείου προώθησε την ΕΚΕ ως συμβολή των κατασκευαστικών εταιριών στην αειφόρο ανάπτυξη (Liu, 2011).

Παρόλο που ο κατασκευαστικός κλάδος έχει ένα από τα σημαντικότερα περιβαλλοντικά αποτυπώματα, η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί βασικό στοιχείο υιοθέτησης καλών πρακτικών και για αυτόν το λόγο αποτελεί προτεραιότητα στρατηγικής ανάπτυξη για τις εταιρείες του κλάδου.

Ανατρέχοντας στην πλατφόρμα GRI (GRI-Database, 2020) από το έτος 1999 μέχρι το έτος 2019 προκύπτει η παρακάτω διακύμανση έκδοσης Απολογισμών Βιωσιμότητας για τις κατασκευαστικές εταιρείες.



Διάγραμμα 2: Συνολικοί απολογισμοί κατασκευαστικού κλάδου στον ευρωπαϊκό χώρο (GRI) (Επεξεργασία Χασιδαίος, 2020)

Παρατηρείται ότι από το έτος δημιουργίας του οργανισμού εμφανίζεται μια αυξανόμενη τάση υιοθέτησης πρακτικών Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης από τους οργανισμούς με αποκορύφωμα το 2014, που οι απολογισμοί για τον κατασκευαστικό κλάδο ανήλθαν στους 82. Η πτώση, που παρατηρείται έκτοτε, εκτιμάται ότι συνδέεται με τις επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, που πιθανόν οδήγησε εταιρείες του κλάδου, είτε να μην θέσουν την έκδοση απολογισμών Βιωσιμότητας σε προτεραιότητα, είτε να αναστείλουν τη λειτουργία τους. Κατόπιν

έρευνας προκύπτει ότι οι εταιρίες, που έχουν εκδώσει απολογισμό, είναι περισσότερες, αλλά δεν χρησιμοποίησαν τη βάση του GRI για να τις αναρτήσουν.

Η κατάταξη του κατασκευαστικού κλάδου ως ένας κλάδος από τους σημαντικότερους σε θέματα ανάπτυξης και εφαρμογής πρακτικών ΕΚΕ, με πλούσια βιβλιογραφία σε θέματα αξιολόγησης των επιπέδων λογοδοσίας των κατασκευαστικών εταιρειών σε διεθνές επίπεδο, σε συνδυασμό με το σημαντικό, οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό του αποτύπωμα οδήγησε στην επιλογή του συγκεκριμένου κλάδου, ως μελέτη περίπτωσης για την εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης

Η Υγεία και Ασφάλεια στους χώρους εργασίας ως ουσιώδες θέμα λειτουργίας των επιχειρήσεων

Αναπόσπαστο κομμάτι των απολογισμών ΕΚΕ είναι η διαχείριση των θεμάτων Υγείας και Ασφάλειας στο περιβάλλον εργασίας ανεξάρτητα από το αντικείμενο και τον κλάδο της επιχείρησης. Η διαχείριση της Υγείας και Ασφάλειας ή αλλιώς Management of Occupational Health and Safety (OHS), μέσα από ένα σύγχρονο μοντέλο προσέγγισης βασίζεται σε τρία στοιχεία : τη νομοθεσία, τα πρότυπα και τις καλές πρακτικές με το τρίτο να περιλαμβάνει υποχρεωτικές και μη πρακτικές. Οι καλές πρακτικές με τη σειρά τους, πέραν των δύο άλλων προσεγγίσεων, που στηρίζονται στην υποχρεωτικότητα, ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, που με τη σειρά της επηρεάζει το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον των επιχειρήσεων με αναφορά στα ενδιαφερόμενα μέρη της. Τα αποτελέσματα, που επηρεάζουν το εσωτερικό περιβάλλον, είναι επί παραδείγματι η αυξημένη ευεξία, η ελκυστικότητα και η παραγωγικότητα των εργαζομένων, ενώ τα αποτελέσματα που επηρεάζουν το εξωτερικό περιβάλλον συνδέονται με την βελτίωση της εικόνας και της φήμης της επιχείρησης απέναντι σε επενδυτές, μετόχους, Κοινωνία των Πολιτών, πελάτες κ.α. (Väyrynen et al., 2015).

Παρά τη συνεχή και διαρκή προσπάθεια και οργανωμένη δράση για την πρόληψη των επαγγελματικών ατυχημάτων και ασθενειών, αυτά συνεχίζουν να συμβαίνουν και να αποτελούν ένα παγκόσμιο πρόβλημα στις βιομηχανίες. Από τις απώλειες ζωής κατά την εργασία λαμβάνονται συνεχώς νέα διδάγματα, συχνά με σημαντικές συνέπειες τόσο από ανθρώπινη όσο και από οικονομική άποψη. Παρόλο που έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος σε πολλούς κλάδους και επαγγέλματα, σχετικά με ανταλλαγή πληροφόρησης για απώλεια ζωών, ασθένειες, κινδύνους σε σχέση με το περιβάλλον εργασίας, καθώς όμως και λύσεων και μέτρων πρόληψης, ατυχήματα εξακολουθούν να συμβαίνουν (Väyrynen et al., 2015).

Οι τεχνολογικές καταστροφές μεγάλης κλίμακας σε βιομηχανίες σε παγκόσμιο επίπεδο του πρόσφατου παρελθόντος όπως για παράδειγμα η Bhopal, το Harrisburg, το Τσερνομπίλ, BP κ.α., έχουν οδηγήσει στην απόδοση σημαντικών ευθυνών στα

ανώτερα στελέχη των επιχειρήσεων σχετικά με την εκτέλεση των καθηκόντων τους σε θέματα Υγείας και Ασφάλειας στην Εργασία (Väyrynen et al., 2015). Όλο αυτό οδήγησε σε περαιτέρω τυποποίηση των πρακτικών διαχείρισης στον τομέα της Υγείας και της Ασφάλειας, με την ανάπτυξη σχετικών συστημάτων πιστοποίησης όπως π.χ. τα συστήματα OHSAS 18001 και ANSI Z10 (ANSI 2012, BSI 2007, Haight et al., 2014). Τα ανωτέρω μεγάλα ατυχήματα προσδιορίζουν την ανάγκη για καλή και αποτελεσματική διαχείριση σε θέματα Υγείας και Ασφάλειας (Väyrynen et al., 2015).

Σύμφωνα με τον National Safety Council (NSC), έναν μη κερδοσκοπικό οργανισμό δημόσιας υπηρεσίας, που προάγει την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία στις ΗΠΑ κατόπιν έρευνας προέκυψε ότι ο Κατασκευαστικός και ο Ναυτιλιακός κλάδος ως τμήμα του κλάδου των μεταφορών ανήκουν στο top 5 των κλάδων με τα περισσότερα ατυχήματα ή τραυματισμούς, που καταλήγουν σε ημέρες απουσίας.



Εικόνα 7: Top 5 κλάδοι με τους περισσότερους τραυματισμούς

Ο κατασκευαστικός κλάδος είναι ένας από τους στρατηγικούς τομείς για την οικονομική ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών Χωρών, συνεισφέροντας στο εθνικό προϊόν σε μεγάλο βαθμό. Παράγοντες, που επηρεάζουν το περιβάλλον εργασίας του κατασκευαστικού κλάδου, ο οποίος αποτελεί ένα δύσκολο εργασιακό περιβάλλον, είναι σε πολλές περιπτώσεις το μεγάλης διάρκειας ωράριο εργασίας, οι μεμονωμένες θέσεις εργασίας, οι διαπροσωπικές σχέσεις, η επί σύμβαση και μερικής απασχόλησης εργασία, τα σφιχτά χρονοδιαγράμματα εργασίας, η εργασιακή ανασφάλεια, ο υψηλός φόρτος εργασίας και η έκθεση σε κινδύνους Υγείας και Ασφάλειας. Όλοι αυτοί οι παράγοντες συνθηκών εργασίας μπορούν να βλάψουν τη σωματική και ψυχική υγεία των εργαζομένων (Lingard et al., 2020). Τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με την υγεία και την ασφάλεια, κατόπιν βιβλιογραφικής έρευνας και γενικότερα σε θέματα ασφάλειας στον κατασκευαστικό κλάδο είναι απογοητευτικά. Και μάλιστα δυσανάλογα σε σχέση με το συνολικό εργατικό δυναμικό σε σχέση με άλλους κλάδους (Lingard et al., 2020). Οι σχετικές μάλιστα επιδόσεις ασφάλειας για τον εν λόγω κλάδο δείχνουν ότι στις αναπτυσσόμενες χώρες είναι σημαντικά χαμηλότερες από ό,τι στις ανεπτυγμένες χώρες (Lingard et al., 2020).

Αν και οι κανονισμοί Υγείας και Ασφάλειας στην Εργασία υπάρχουν για να βοηθήσουν τις επιχειρήσεις να αναπτύξουν τα δικά τους συστήματα διαχείρισης Υγείας και Ασφάλειας, που θα προλαμβάνουν τον κίνδυνο και την πρόκληση ατυχημάτων, ο κατασκευαστικός κλάδος παραμένει ως ένας από τους πιο επικίνδυνους σε παγκόσμιο επίπεδο (Ghodrati et al., 2018).

Η αξιολόγηση της αποδοτικότητας σε θέματα ασφάλειας, που πολλές φορές πραγματοποιείται μέσα από τους απολογισμούς ΕΚΕ των εταιρειών του κλάδου, αποτελεί ουσιαστικό μέρος σε συστήματα διαχείρισης Υγείας και Ασφάλειας, καθώς οι πληροφορίες αυτές σχετίζονται με την ποιότητα του συστήματος όσον αφορά την ανάπτυξη, την εφαρμογή και τα αποτελέσματά του (Sgourou et al., 2010). Το κύριο ερώτημα, που τίθεται σχετίζεται με την ποιότητα και την ποσότητα των συγκεκριμένων πληροφοριών, ώστε να προσδιορίσουν επακριβώς τα προβλήματα και τις αιτίες σχετικά με τον υψηλό αριθμό επαγγελματικών ατυχημάτων και ασθενειών για τον κατασκευαστικό κλάδο.

Σε σχέση με τον Ναυτιλιακό κλάδο και σύμφωνα με τον Berg (2013), οι θαλάσσιες μεταφορές εκτιμώνται εικοσιπέντε φορές επικινδυνότερες των αεροπορικών, με συνεχόμενη αύξηση της συχνότητας ατυχημάτων εν πλω και στα λιμάνια (Global Risk Reports, 2016). Κύριοι παράγοντες γι' αυτό το αποτέλεσμα σε ποσοστό τουλάχιστον 80% είναι οργανωτικοί και ανθρώπινοι (Berg, 2013). Η εισαγωγή της αειφόρου ανάπτυξης με ολοκληρωμένο τρόπο φαίνεται να επηρέασε το βαθμό, που οι θεσμικά κατοχυρωμένοι θαλάσσιοι κανονισμοί, εφαρμόζουν τη διαμόρφωση συστημάτων διαχείρισης της ασφάλειας στη θάλασσα (Fasoulis et al., 2019). Η ιδιαίτερη σημασία της Υγείας και Ασφάλειας των εργαζομένων στη ναυτιλία προκύπτει μέσα από τα λόγια του Spalding, (2016) σύμφωνα με τα οποία η προστασία των ωκεανών εξισώνεται με αυτή της ζωής των ναυτικών, σε μία εξ ορισμού σύνδεση τους με τη διατήρηση της συνέχειας του πλανήτη και της ευημερίας της κοινωνίας.

Το επάγγελμα της ναυτιλίας είναι ένα επικίνδυνο επάγγελμα και η Ασφάλεια εν πλω κρίνεται επιτακτική και άμεσα συνδεδεμένη με τη βιωσιμότητα της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας. Ορισμένοι εκ των πηγών κινδύνου για την ασφάλεια εργαζομένων και τη δομική ακεραιότητα του πλοίου, οφείλονται είτε σε ανθρώπινο σφάλμα, είτε σε κακές καιρικές συνθήκες, είτε σε αστοχία εξοπλισμού (Galí'c et al. 2014). Επιπλέον, οι επιδόσεις ασφάλειας και η εξάλειψη των κινδύνων, που σχετίζονται με την πλοήγηση, την Υγεία και Ασφάλεια στην εργασία, την εργονομία, τη λειτουργία και συντήρηση των πλοίων και τα θέματα ευημερίας του πληρώματος ήταν πάντοτε κορυφαία προτεραιότητα για το προσωπικό των πλοίων και των ακτών (Boisson, 1999).

Μέχρι σήμερα το μεγαλύτερο κομμάτι της έρευνας, που έχει πραγματοποιηθεί, έχει ασχοληθεί με την ανθρώπινη συμπεριφορά σε ποντοπόρα πλοία, με επίκεντρο τις θαλάσσιες μεταφορές και συγκεκριμένα την μεταφορά εμπορευμάτων (Mac Lachlan,

2017). Εξίσου όμως επικίνδυνα σε θέματα Υγείας και Ασφάλειας και σε συνάρτηση με τις δραστηριότητες, που αναπτύσσονται σε αυτά, θεωρούνται και τα λιμάνια. Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (ΙΜΟ, 2003) παρουσίασε τον δικό του ορισμό για την εργασία στην ναυτιλία ως μια κουλτούρα Ασφάλειας, που μπορεί να οριστεί ως η κουλτούρα στην οποία υπάρχει συντονισμένη προσπάθεια για την μείωση των κινδύνων για τον άνθρωπο, τα πλοία και το θαλάσσιο περιβάλλον σε επίπεδα χαμηλά όσο αυτό είναι εφικτό.

Το σύνολο των ανωτέρω ερευνητικών και βιβλιογραφικών καταγραφών και συμπερασμάτων, τεκμηριώνουν την επιλογή του συγκεκριμένου ουσιώδους θέματος για εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης του επιπέδου λογοδοσίας επιχειρήσεων του Κατασκευαστικού και Ναυτιλιακού κλάδου.

3.2.2 Περιγραφή δειγμάτων και μεθοδολογική προσέγγιση αξιολόγησης εκάστου δείγματος

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, οι μελέτες περίπτωσης αφορούν συγκεκριμένα δείγματα επιχειρήσεων, που συνδέονται με συγκεκριμένα κριτήρια επιλογής, βασισμένα, είτε σε χαρακτηριστικά εθνικής κουλτούρας σε θέματα ΕΚΕ, είτε κλάδων με ιδιαιτερότητες σε θέματα δημοσιοποίησης Απολογισμών Βιωσιμότητας, που αμφότερα αντλήθηκαν από την έως τώρα βιβλιογραφική έρευνα και εφαρμοσμένη μεθοδολογική προσέγγιση αξιολόγησης των επιπέδων λογοδοσίας. Επίσης, μέρος των δειγμάτων και των κλάδων, που επιλέχθηκαν, συνδέθηκε επίσης βιβλιογραφικά με συγκεκριμένο ουσιώδες θέμα για την λειτουργία των επιχειρήσεων, που απαντάται στο σύνολο γενικά των κλάδων της παγκόσμιας βιβλιογραφίας.

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται περιγραφικά τα επιμέρους δείγματα, που επελέγησαν και συνοπτικά η μεθοδολογική προσέγγιση αξιολόγησης του καθενός από αυτά, με τα αντίστοιχα στάδια εφαρμογής. Πυρήνα της μεθοδολογικής προσέγγισης, όπως αναφέρθηκε, αποτελεί η εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης των επιπέδων λογοδοσίας των επιχειρήσεων, που αναπτύχθηκε στη βάση των κατευθυντήριων οδηγιών του εκάστοτε προτύπου σύνταξης απολογισμών GRI και της αντίστοιχης ανάλυσης ουσιαστικότητας. Η αναγνώριση των σημαντικότερων για τη λειτουργία των επιχειρήσεων ζητημάτων, αποτελεί μία μεθοδολογική διαδικασία σε πλήρη αλληλεπίδραση με την ανωτέρω αξιολόγηση, καθώς όμως και μία ξεχωριστή μεθοδολογική προσέγγιση αναγνώρισης των προτύπων ανάπτυξης και εφαρμογής βιώσιμων πρακτικών και πολιτικών, επιχειρήσεων και κλάδων.

Δείγμα ελληνικών επιχειρήσεων

Η περιπτωσιολογική μελέτη που αφορούσε τις ελληνικές επιχειρήσεις αποτέλεσε την πρώτη, που χρονολογικά υλοποιήθηκε, στο πλαίσιο του εφαρμοστικού σταδίου της παρούσας διδακτορικής έρευνας. Το δείγμα, που επιλέχθηκε, ήταν όπως έχει αναφερθεί το ίδιο, που χρησιμοποιήθηκε για την εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου, το οποίο βασίστηκε στο σύνολο των βασικών αρχών, προτεινομένων από το πρότυπο GRI-G4 να ακολουθούνται κατά την οργάνωση, προετοιμασία και σύνταξη ενός απολογισμού εταιρικής υπευθυνότητας.

Το δείγμα των ελληνικών επιχειρήσεων, που επιλέχθηκαν, αφορούσε 44 εταιρείες διαφόρων μεγεθών, που εκπόνησαν Απολογισμό Βιωσιμότητας (έκθεση ΕΚΕ) σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του προτύπου GRI-G4 και δημοσιοποίησαν αυτόν, πέραν της εταιρικής τους ιστοσελίδας και στη βάση δεδομένων GRI-Database. Ο Απολογισμός Βιωσιμότητας του συνόλου των εταιρειών εκδόθηκε το 2016 και αφορούσε για τις περισσότερες από αυτές ως έτος αναφοράς το 2015, με τις υπόλοιπες να αναφέρονται στα έτη 2014-2015. Το σύνολο των 44 εταιρειών αντιστοιχούσε σε 17 κλάδους από τους οποίους οι πέντε από αυτούς και δη της αυτοκινητοβιομηχανίας, της γεωργίας, των υπηρεσιών αεροδρομίου, της εξόρυξης καθώς και των υπηρεσιών εμπορίου αποτελούν περιπτώσεις αποκλειστικά μονήρους εκπροσώπησης. Από το σύνολο των εταιρειών οι 27 κατατάσσονταν ως μεγάλες (L), οι 9 ως πολυεθνικές (MNE) και οι 8 ως μικρομεσαίες (SME). Επίσης 23 ήταν εισηγμένες στο ελληνικό Χρηματιστήριο και 5 στο διεθνές. Ο σχετικός Πίνακας των ελληνικών επιχειρήσεων παρατίθεται στο Παράρτημα II

Η μεθοδολογική διαδικασία, που ακολουθήθηκε για το σύνολο των εταιρειών περιλάμβανε σε πρώτη φάση την αναγνώριση των ουσιαστικών θεμάτων καταρχάς ανά επιχείρηση και κατά δεύτερο λόγο σε κλαδικό επίπεδο. Για την υλοποίηση αυτής της διαδικασίας πραγματοποιήθηκε διερεύνηση σε πρώτη φάση της ανάλυσης ουσιαστικότητας, που είχε υλοποιήσει η κάθε επιχείρηση, και ιεράρχηση αυτής (εάν είχε υλοποιηθεί) που είχε πραγματοποιήσει, με τελικό στάδιο την απεικόνιση της, είτε σε μορφή διαγράμματος (όπως παρουσιάζεται στον οδηγό εφαρμογής του προτύπου GRI-G4), είτε σε μορφή πίνακα. Κατόπιν την αναγνώρισης των πιο σημαντικών (ουσιωδών) θεμάτων για την λειτουργία της κάθε επιχείρησης, ακολούθησε η αναγνώριση των κοινών ενδοκλαδικά ουσιωδών θεμάτων και στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε η αναγνώριση των κοινών ουσιωδών θεμάτων σε σχέση με τη συχνότητα παρουσίας διακλαδικά.

Σε δεύτερη φάση και για το σύνολο των ουσιωδών θεμάτων λειτουργίας κάθε επιχείρησης του δείγματος, υλοποιήθηκε η εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου, που αναπτύχθηκε προκειμένου να αξιολογηθεί το επίπεδο λογοδοσίας τους σε θέματα ΕΚΕ για αυτά τα πιο σημαντικά θέματα. Η διαδικασία περιλάμβανε

σε πρώτο βαθμό για κάθε επιχείρηση και για κάθε ουσιώδες θέμα, αξιολόγηση ως προς το ποσοστό ενσωμάτωσης των 3 κριτηρίων (δηλαδή, G4 - DMA - a: A.1, G4- DMA - b: A.2 και G4 - DMA - c: A.3), που έχει θέσει το μεθοδολογικό εργαλείο για τις Γενικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής προσέγγισης, σύμφωνα και με τα αντίστοιχα βαθμολογικά κριτήρια, που έχουν τεθεί. Σε δεύτερο βαθμό αντίστοιχη αξιολόγηση για το σύνολο των δεικτών, που αφορούσε τις Ειδικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης για το εκάστοτε ουσιώδες θέμα (π.χ. για την οικονομική επίδοση αξιολογήθηκαν σύμφωνα με τα βαθμολογικά κριτήρια που είχαν τεθεί και οι τέσσερις επιμέρους δείκτες, EC1, EC2, EC3, EC4 συνολικά). Το αποτέλεσμα της διαδικασίας ως προς τον πρώτο βαθμό ορίζεται από τον μέσο όρο των τριών κριτηρίων και ως προς το δεύτερο βαθμό από έναν απόλυτο βαθμό. Το αποτέλεσμα της αξιολόγησης ως προς το κάθε ουσιώδες θέμα ορίζεται από το μέσο όρο του αθροίσματος των ανωτέρω με μέγιστη βαθμολογία το 4 και ελάχιστη το 0. Ο μέσος όρος του αθροίσματος των επιμέρους βαθμολογιών (για κάθε ουσιώδες θέμα), προσδιορίζει το βαθμό και κατ' επέκταση το ποσοστό ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών του προτύπου GRI-G4 για τα σημαντικότερα θέματα λειτουργίας των επιχειρήσεων, είτε συνολικά, είτε ως προς τις Γενικές και Ειδικές δημοσιοποιήσεις διοικητικής προσέγγισης ξεχωριστά. Μέσα από την διαδικασία αυτή, δίνεται η δυνατότητα να εκτιμηθεί το επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων μεταξύ τους και ενδοκλαδικά, καθώς και των κλάδων μεταξύ τους σε σχέση με τα πιο ουσιαστικά θέματα λειτουργίας των επιχειρήσεων. Επίσης, δίνεται η δυνατότητα να εκτιμηθεί το ποσοστό ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών για κάθε ουσιαστικό θέμα ξεχωριστά. Και δια μέσου αυτής, να αναγνωριστούν ή να εκτιμηθούν οι αντίστοιχες αδυναμίες, κενά, προβλήματα που παρουσιάζουν, οι επιχειρήσεις ενδοκλαδικά και οι κλάδοι τους ως προς τη διαδικασία όχι μόνο της λογοδοσίας αλλά και της εφαρμογής πρακτικών ΕΚΕ. Η μεθοδολογική προσέγγιση περιγράφεται αναλυτικά στο άρθρο με τίτλο «***A methodological framework for the assessment of Corporate Social Responsibility Reporting and Materiality Analysis***», που βρίσκεται υπό εξέταση δημοσίευσης (under review) και παρατίθεται στο Παράρτημα IV.

Δείγμα διεθνών αεροδρομίων

Ένα δείγμα από 18 διεθνή αεροδρόμια από τα μεγαλύτερα στον κόσμο αποτέλεσε το δείγμα της δεύτερης στη σειρά περιπτωσιολογικής μελέτης. Τα αεροδρόμια αυτά προέρχονταν από τις 4 εκ των 5 ηπείρων του πλανήτη εκ των οποίων τα οκτώ από την Ευρώπη, τρία από την Ασία, τρία από την Αυστραλία και 4 από την Αμερική εκ των οποίων το 1 από τη Ν. Αμερική. Τα αρχικά κριτήρια επιλογής του δείγματος αφορούσαν : α) το αν είναι πρόσφατος ο απολογισμός, β) το μέγεθος του αεροδρομίου με βάση τη συμβολή του στην παγκόσμια ανάπτυξη και διακίνηση επιβατών και φορτίων, γ) την εκπροσώπηση των περισσότερων ή όλων των ηπείρων

και αγορών και δ) την συνέπεια στην τακτικότητα έκδοσης απολογισμών ΕΚΕ. Στη συνέχεια ακολούθησαν τα κριτήρια της χρήσης του προτύπου GRI-G4 για την σύνταξη του απολογισμού και η γλώσσα έκδοσης του να είναι η Αγγλική. Τέλος, βασικό κριτήριο επιλογής αποτέλεσε η ύπαρξη ιεράρχησης των πιο σημαντικών θεμάτων για την λειτουργία τους στη βάση εμπλοκής των ενδιαφερόμενων μερών τους. Οι απολογισμοί, που αξιολογήθηκαν, αντλήθηκαν από τη βάση του GRI-Database ή από το website των εταιρειών. Ο σχετικός Πίνακας των αεροδρομίων του δείγματος παρατίθεται στο Παράρτημα II.

Για την αξιολόγηση του δείγματος ως προς την ανάλυση της ουσιαστικότητας (materiality analysis), που πραγματοποίησαν τα αεροδρόμια του δείγματος στους απολογισμούς τους, ακολουθήθηκε η παρακάτω διαδικασία. Σε πρώτη φάση λόγω της πολλαπλής αντιστοίχισης κάθε θεματικής περιοχής από διαφορετικά και συναφή ταυτόχρονα ουσιώδη θέματα (π.χ. κάτω από θεματικό τομέα «Διαχείριση Ενέργειας» μπορούν να τοποθετηθούν τόσο η «Εξοικονόμηση Ενέργειας», τόσο η «Κατανάλωση Ενέργειας» όπως και η «Ενεργειακή Απόδοση»), αποφασίσθηκε ο καθορισμός θεματικής ομπρέλας με τον τίτλο ουσιώδη ζητήματα (material aspects), όπως αυτά συστήνονται από το GRI, κάτω από τον οποίο τοποθετήθηκαν συναφή ουσιώδη θέματα (material issues). Για την τοποθέτηση αυτή λήφθηκε υπόψη η εννοιολογική προσέγγιση των προτύπων GRI-G4, GRI-Standards & GRI-G4 Airport Operators Sector Disclosures. Σε δεύτερη φάση ακολουθήθηκε μία διαδικασία αναγνώρισης των λειτουργικών πτυχών με τη μεγαλύτερη σημασία από αυτές, που είχαν ταξινομηθεί σύμφωνα με την πρώτη φάση. Για την αναγνώριση αυτή επιλέχθηκαν τα κριτήρια του πληθυσμού (πόσα ουσιώδη θέματα (material issues) εντοπίσθηκαν και ταξινομήθηκαν κάτω από κάθε ουσιώδες ζήτημα (material aspects)) και ποια η σχετική συχνότητα τους (η συχνότητα εντοπισμού ενός ουσιώδους θέματος, η ταξινόμηση και η θεώρηση του από κάθε αεροδρόμιο). Για αυτή τη φάση ελήφθησαν υπόψη μόνο τα 10 πρώτα από τα ουσιώδη θέματα βάσει της ιεράρχησης κάθε αεροδρομίου. Με βάση τη φάση αυτή προέκυψαν τα σημαντικότερα ουσιώδη ζητήματα (material aspects) ανεξαρτήτως του αριθμού των ουσιωδών θεμάτων (material issues), που συνδέονταν με αυτά.

Για την φάση αξιολόγησης της ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών των γενικών και ειδικών δημοσιοποιήσεων διοικητικής προσέγγισης για τα πιο σημαντικά θέματα λειτουργίας τους (ουσιώδη), που προσδιορίζει το επίπεδο λογοδοσίας τους, ακολουθήθηκε η παρακάτω διαδικασία. Σε πρώτη φάση για την αναγνώριση των σημαντικότερων ουσιωδών ζητημάτων (material aspects) για κάθε αεροδρόμιο χρησιμοποιήθηκε το κατώφλι σχετικής συχνότητας 50% (π.χ. ουσιώδη ζητήματα με συχνότητα εμφάνισης άνω του 50% αναγνωρισμένα ως σημαντικά στους απολογισμούς ΕΚΕ των αεροδρομίων για το σύνολο του δείγματος). Από τη διαδικασία αυτή αναγνωρίσθηκαν 10 πολύ σημαντικά (ουσιώδη) ζητήματα για τον

κλάδο των αεροδρομίων και στην επόμενη φάση ακολούθησε η εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης γι' αυτά.

Η διαδικασία περιλάμβανε σε πρώτο βαθμό και για κάθε ουσιώδες θέμα αξιολόγηση ως προς το ποσοστό ενσωμάτωσης των 3 κριτηρίων (δηλαδή, G4 - DMA - a: A.1, G4-DMA - b: A.2 και G4 - DMA - c: A.3), που έχει θέσει το μεθοδολογικό εργαλείο για τις Γενικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής προσέγγισης, σύμφωνα και με τα αντίστοιχα βαθμολογικά κριτήρια, που είχαν τεθεί (0 έως και 4). Σε δεύτερο βαθμό περιλάμβανε αντίστοιχη αξιολόγηση για το σύνολο των δεικτών, που αφορούσαν τις Ειδικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης για το εκάστοτε ουσιώδες θέμα (π.χ. για την οικονομική επίδοση αξιολογήθηκαν σύμφωνα με τα βαθμολογικά κριτήρια (0 έως και 4) και οι τέσσερις επιμέρους δείκτες, EC1, EC2, EC3, EC4 που αφορούσαν το συγκεκριμένο ουσιώδες θέμα). Το αποτέλεσμα της διαδικασίας ως προς τον πρώτο βαθμό ορίζεται από τον μέσο όρο των τριών κριτηρίων και ως προς το δεύτερο βαθμό από έναν απόλυτο βαθμό. Το αποτέλεσμα της αξιολόγησης ως προς το κάθε ουσιώδες θέμα ορίζεται από το μέσο όρο του αθροίσματος των ανωτέρω με μέγιστη βαθμολογία το 4 και ελάχιστη το 0. Ο μέσος όρος του αθροίσματος των επιμέρους βαθμολογιών για κάθε ουσιώδες θέμα, προσδιορίζει το βαθμό και κατ' επέκταση το ποσοστό ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών του προτύπου GRI-G4 για τα σημαντικότερα θέματα λειτουργίας των αεροδρομίων, είτε συνολικά, είτε ως προς Γενικές και Ειδικές δημοσιοποιήσεις διοικητικής προσέγγισης ξεχωριστά. Μέσα από την διαδικασία αυτή δίνονταν η δυνατότητα να εκτιμηθεί το επίπεδο λογοδοσίας των αεροδρομίων μεταξύ τους σε σχέση με τα πιο ουσιαστικά θέματα λειτουργίας τους. Επίσης, δίνονταν η δυνατότητα να εκτιμηθεί το ποσοστό ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών για κάθε ουσιαστικό θέμα ξεχωριστά, και μέσω αυτού να αναγνωριστούν ή να εκτιμηθούν οι αντίστοιχες αδυναμίες, τα κενά αλλά και τα προβλήματα, που παρουσιάζουν τα αεροδρόμια ως προς τη διαδικασία όχι μόνο λογοδοσίας αλλά και εφαρμογής πρακτικών ΕΚΕ. Η μεθοδολογική προσέγγιση περιγράφεται αναλυτικά στο άρθρο με τίτλο *“Sustainability reporting, materiality, and accountability assessment in the airport industry”* που δημοσιεύθηκε στο επιστημονικό περιοδικό *«Business Strategy and the Environment»* το 2019 και παρατίθεται στο Παράρτημα ΙΙΙ.

Δείγμα εταιρειών του Ναυτιλιακού κλάδου

Ένα δείγμα 42 απολογισμών του Ναυτιλιακού κλάδου αποτέλεσε το δείγμα εφαρμογής της τρίτης κατά σειρά περιπτωσιολογικής μελέτης, που δεν περιλάμβανε την εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης Απολογισμών Βιωσιμότητας, που αναπτύχθηκε. Στόχος της συγκεκριμένης μελέτης περίπτωσης ήταν να αναγνωριστούν τα σημαντικότερα ουσιώδη θέματα για το Ναυτιλιακό κλάδο και στη συνέχεια να εφαρμοστεί το συγκεκριμένο μεθοδολογικό εργαλείο

αξιολόγησης ειδικά για το πρώτο σε ιεράρχηση ουσιώδες ζήτημα για τον κλάδο, σε μία πιο αναλυτική βάση. Ταυτόχρονα η αναγνώριση των σημαντικότερων για τον Ναυτιλιακό κλάδο (τμήμα του ευρύτερου μεταφορικού κλάδου μαζί με τα αεροδρόμια που εξετάστηκαν) ζητημάτων για τη λειτουργία του, αποτέλεσε μαζί με τον κλάδο των αεροδρομίων και των ελληνικών επιχειρήσεων σημαντική ερευνητική παράμετρο της παρούσας διδακτορικής διατριβής.

Δεδομένου του περιορισμένου αριθμού Απολογισμών Βιωσιμότητας των πλοιοκτητριών - Ναυτιλιακών εταιρειών, στο δείγμα του Ναυτιλιακού κλάδου ενσωματώθηκαν και άλλοι υπο-κλάδοι, που συνδέονται με τον Ναυτιλιακό κλάδο στην ευρύτερη μορφή του. Κατ' αυτόν τον τρόπο συμπεριελήφθησαν τα λιμάνια, οι χρηματοπιστωτικοί και συμβουλευτικοί οργανισμοί, που συνδέονται με τη ναυτιλία καθώς και οι προμηθευτές αυτών. Το δείγμα επιλέχθηκε με βάση πέντε κριτήρια με διαφορετική βαρύτητα. Αυτά κατά σειρά σπουδαιότητας ήταν : α) η σύνδεση με το Ναυτιλιακό κλάδο και τους τέσσερις υπο-κλάδους, που αναλύθηκαν παραπάνω, β) η επικαιρότητα, έτσι ώστε το δείγμα να περιλαμβάνει τους τελευταίους Απολογισμούς Βιωσιμότητας που είναι διαθέσιμοι για κάθε οργανισμό κατά τον χρόνο εκτέλεσης αυτής της έρευνας με περίοδο αναφοράς τα έτη 2015-2016, γ) το μέγεθος και η συμβολή στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη όσον αφορά την κυκλοφορία επιβατών, το φορτίο και τις έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις, δ) η συμμόρφωση με τις αρχές και τις κατευθυντήριες γραμμές του GRI και την ύπαρξη ανάλυσης ουσιαστικότητας και ε) η αναφορά της συνέπειας (τακτικότητας έκδοσης των απολογισμών), λαμβάνοντας υπόψη ότι οι έμπειροι στην διαδικασία προετοιμασίας και σύνταξης οργανισμοί είναι πιο πιθανό να προετοιμάσουν αναφορές υψηλής ποιότητας και περιεκτικού περιεχομένου. Όλες οι αναφορές βιωσιμότητας αντλήθηκαν, είτε από τη βάση δεδομένων του GRI, είτε από τους ιστοτόπους των οργανισμών.

Το τελικό δείγμα, που επιλέχθηκε από ένα ευρύτερο αρχικό 90 απολογισμών, αποτελούνταν από 42 απολογισμούς, που αντιστοιχούσαν σε 13 πλοιοκτήτριες-ναυτιλιακές εταιρίες, σε 4 παροχής χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, σε 8 λιμάνια και 17 προμηθευτές, που συνδέονταν με τον Ναυτιλιακό κλάδο. Από το σύνολο των 42 απολογισμών οι 21 είχαν συνταχθεί σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI-G4, 18 σύμφωνα αυτές του GRI-Standards και 2, αν και δεν είχαν ακολουθήσει κανένα από τα δύο πρότυπα, είχαν προχωρήσει σε ανάλυση ουσιαστικότητας για τα σημαντικότερα θέματα λειτουργίας τους. Η προέλευση των ανωτέρω εταιρειών ήταν 25 από την Ευρώπη, 11 από την Ασία και 6 από την Αμερικάνικη ήπειρο. Ο σχετικός Πίνακας του πρώτου δείγματος των εταιρειών του Ναυτιλιακού κλάδου παρατίθεται στο Παράρτημα II.

Η διαδικασία αναγνώρισης των πιο ουσιωδών θεμάτων λειτουργίας για τις εταιρείες του Ναυτιλιακού κλάδου στην ευρύτερη του έννοια περιλάμβανε τα εξής στάδια. Σε πρώτη φάση όπως και για τα αεροδρόμια λόγω της πολλαπλής αντιστοίχισης της θεματικής περιοχής από διαφορετικά και συναφή ταυτόχρονα ουσιώδη θέματα (π.χ. κάτω από θεματικό τομέα «Διαχείριση Ενέργειας» μπορούν να τοποθετηθούν τόσο η «Εξοικονόμηση Ενέργειας», τόσο η «Κατανάλωση Ενέργειας» όπως και η «Ενεργειακή Απόδοση»), αποφασίσθηκε και εδώ ο καθορισμός θεματικής ομπρέλας με τον τίτλο ουσιαστικά ζητήματα (material aspects), όπως αυτά συστήνονται από το GRI, κάτω από τον οποίο τοποθετήθηκαν συναφή ουσιώδη θέματα (material issues). Για την τοποθέτηση αυτή λήφθηκε υπόψη η εννοιολογική προσέγγιση των προτύπων GRI-G4, GRI-Standards. Σε δεύτερη φάση ακολουθήθηκε μία διαδικασία αναγνώρισης των λειτουργικών πτυχών με τη μεγαλύτερη σημασία από αυτές που είχαν ταξινομηθεί σύμφωνα με την πρώτη φάση. Για την αναγνώριση αυτή επιλέχθηκαν τα κριτήρια του πληθυσμού (πόσα ουσιώδη θέματα (material issues) εντοπίστηκαν και ταξινομήθηκαν κάτω από κάθε ουσιώδες ζήτημα (material aspects)) και ποια η σχετική συχνότητα τους (η συχνότητα εντοπισμού ενός ουσιώδους ζητήματος, η ταξινόμηση και η θεώρηση του από κάθε εταιρία του Ναυτιλιακού κλάδου). Η ταξινόμηση πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τη σχετική βαθμολογία συχνότητάς τους, ξεκινώντας από την υψηλότερη προς την χαμηλότερη. Αυτή η διαδικασία πραγματοποιήθηκε και στους τέσσερις υπο-κλάδους της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Τέλος, προκειμένου να προκύψουν τα πιο ουσιώδη ζητήματα (material aspects) για το σύνολο του Ναυτιλιακού κλάδου δημιουργήθηκε ένας άλλος πίνακας που τα συμπεριλάμβανε. Τα κριτήρια που επιλέχθηκαν για το καθορισμό κάθε ουσιώδους ζητήματος ήταν : α) η παρουσία ως σημαντικού ζητήματος τουλάχιστον στους 3 από τους 4 υπο-κλάδους και με σχετική συχνότητα άνω του 40%, β) η παρουσία του ως σημαντικού ζητήματος τουλάχιστον στους 2 από τους 4 υπο-κλάδους και με σχετική συχνότητα άνω του 50%, και γ) η παρουσία ως σημαντικού ζητήματος σε ένα κλάδο από τους 4 υπο-κλάδους και με σχετική συχνότητα άνω του 60%. Δεδομένου ότι δεν υφίσταται συγκεκριμένη διαδικασία βαρύτητας τα κριτήρια καθορίστηκαν από τον ερευνητή.

Στη συνέχεια και προς ταυτοποίηση του συγκεκριμένου ερευνητικού αποτελέσματος αποφασίσθηκε να ζητηθεί η άποψη εξειδικευμένων-έμπειρων στελεχών του Ναυτιλιακού τομέα, μέσω ενός δομημένου ερωτηματολογίου, που θα περιλάμβανε τα συμπεράσματα της ανωτέρω έρευνας, ταξινομημένα.

Η κριτική στάση και εξέταση των απόψεων και αντιλήψεων των ανώτερων και έμπειρων στελεχών της ανώτερης διοίκησης οργανισμών για θέματα ΕΚΕ, έχει αποτελέσει αντικείμενο έρευνας αρκετών ερευνητών (Ford & McLaughlin, 1984; Singhapakdi et al., 1996; Etheredge, 1999; Turker, 2008; Rettab et al., 2008). Σύμφωνα με τους Fishbein & Ajzen (1975) που έθεσαν την βάση της αιτιολογημένης δράσης, η

ερευνητική αυτή διαδικασία επιτρέπει να προσδιοριστεί η σύνδεση των ατομικών απόψεων και προθέσεων, προϊόν γνώσης και εμπειρίας με συγκεκριμένες εννοιολογικές βάσεις και ζητήματα. Έρευνες έχουν υποστηρίξει ότι η επίδοση ενός οργανισμού σε θέματα ΕΚΕ και η αντίληψη σχετικά με το πόσο η ΕΚΕ μπορεί να συνδράμει στην οργανωτική λειτουργική αποτελεσματικότητα, εξαρτάται από τις αποφάσεις, απόψεις και πράξεις των στελεχών ενός οργανισμού (Wood, 1991; Agle et al., 1999; Skouloudis & Evaggelinos, 2012).

Η γνώμη των εμπειρογνώμων είναι απαραίτητη για την ενίσχυση και την εξέταση της εγκυρότητας και της ακρίβειας ευρημάτων και στη βάση του ανωτέρω θεωρητικού υποβάθρου αποτελεί ερευνητική πρακτική. Ένας αποτελεσματικός και αντιπροσωπευτικός τρόπος συλλογής αυτού του τύπου δεδομένων είναι η διεξαγωγή ερωτηματολογίου. Τα ερωτηματολόγια έχουν αναγνωριστεί ευρέως ως χρήσιμα εργαλεία για την απεικόνιση της αντίληψης ατόμων και οργανισμών για ένα συγκεκριμένο θέμα (Kanji & Chorgha, 2010). Αποτελούν ένα ευρέως διαδεδομένο μεθοδολογικό εργαλείο της κοινωνικής έρευνας, το οποίο μέσω των απαντήσεων των ερωτώμενων επιτρέπει την επισήμανση των αντιδράσεων τους και κατ' επέκταση τη μέτρηση των αντιλήψεων, τάσεων και απόψεων τους (Bell, 1997, σελ. 121-139).

Το ερωτηματολόγιο στάλθηκε ηλεκτρονικά σε 14 εμπειρογνώμονες, που εργάζονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία, και είχαν εμπειρία από 2 έως 45 χρόνια στο Ναυτιλιακό κλάδο και εργάζονταν σε διάφορους εκ των υπο-κλάδων που εξετάστηκαν. Από αυτούς ζητήθηκε με βάση αντίστοιχους πίνακες, που συμπεριλαμβάνονταν στο ερωτηματολόγιο, και περιείχαν τα ουσιώδη ζητήματα, που είχαν προκύψει συνολικά και ανά υπο-κλάδο από την έρευνα, να τα ταξινομήσουν και να τα ιεραρχήσουν αντίστοιχα κατά την εμπειρία και γνώση τους. Επιπλέον, τους ζητήθηκε προαιρετικά να παράσχουν τρία ουσιώδη ζητήματα, που θεωρούν σημαντικά και ενδεχομένως, δεν περιλαμβάνονταν στο ερωτηματολόγιο.

Η μεθοδολογική προσέγγιση περιγράφεται αναλυτικά, ενσωματώνοντας και το σχετικό ερωτηματολόγιο στο άρθρο με τίτλο «*Mapping maritime's CSR agenda: A cross-sectoral materiality analysis of maritime's sustainability reporting*», που βρίσκεται υπό εξέταση δημοσίευσης (under review) και παρατίθεται στο Παράρτημα IV.

Δείγμα εταιρειών του κατασκευαστικού κλάδου

Στη παρούσα περιπτωσιολογική μελέτη για λόγους συγκρισιμότητας του μεθοδολογικού εργαλείου, που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της διδακτορικής έρευνας, επιλέχθηκε η χρήση ενός προγενέστερου μεθοδολογικού εργαλείου, που αναπτύχθηκε και εφαρμόστηκε για τον κατασκευαστικό κλάδο με αναφορά και πάλι σε ειδικούς δείκτες διοικητικής προσέγγισης βασιζόμενο στις απαιτήσεις των

οδηγιών GRI-G4 (Evangelinos et al., 2018). Η συγκεκριμένη μελέτη περίπτωσης πραγματοποιήθηκε προκειμένου να αξιολογηθούν τα αποτελέσματα της και η δομή της, σε σύγκριση με τη δομή και τα αποτελέσματα εφαρμογής του νέου μεθοδολογικού εργαλείου στο ίδιο ή αντίστοιχο δείγμα του κατασκευαστικού κλάδου, το οποίο χρησιμοποιεί όμως το επικαιροποιημένο πρότυπο GRI-Standards. Το ουσιώδες θέμα που εξετάστηκε ήταν αυτό της Υγείας και Ασφάλειας (στους χώρους εργασίας), καθώς σύμφωνα με τον National Safety Council (NSC), έναν μη κερδοσκοπικό οργανισμό δημόσιας υπηρεσίας που προάγει την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία στις ΗΠΑ), ο κατασκευαστικός κλάδος είναι ο πρώτος παγκοσμίως μεταξύ των κλάδων με τα περισσότερα εργατικά ατυχήματα ή τραυματισμούς.

Όπως αναφέρθηκε στην ενότητα 3.2.2 για την επιλογή του δείγματος των επιχειρήσεων, που αξιολογήθηκαν ως προς το επίπεδο λογοδοσίας σε σχέση με το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας και Ασφάλειας στους χώρους εργασίας, ορίστηκαν κάποια κοινά κριτήρια. Τα συγκεκριμένα αυτά κριτήρια ήταν το μέγεθος της επιχείρησης (πολυεθνικές), η χώρα της έδρας (παγκόσμιας προέλευσης), το πρότυπο σύνταξης του απολογισμού που χρησιμοποιήθηκε προκειμένου αυτό να είναι το GRI-G4 ή το Citting-GRI προσαρμοσμένο στο πρώτο, η γλώσσα και το έτος αναφοράς (2015/2016-2016 και 2016/2017). Η αξιολόγηση πραγματοποιήθηκε όπως αναφέρθηκε με ένα ανάλογο μεθοδολογικό εργαλείο με αυτό της παρούσας έρευνας που αναπτύχθηκε βασιζόμενο στις απαιτήσεις των οδηγιών GRI-G4 (Evangelinos et al., 2018), το οποίο όμως δεν χρησιμοποιεί συγκεκριμένα κριτήρια προς βαθμολόγηση, δεν δίνει μεγάλη έμφαση και ανάλυση στους δείκτες GDMA ή τους εξαιρεί, ενώ διευρύνει το σύνολο των ειδικών δεικτών λαμβάνοντας όμως υπόψη τις δημοσιοποιήσεις αυτών σε θέματα Υγείας και Ασφάλειας και μόνο.

Το τελικό δείγμα αφορούσε 19 πολυεθνικές εταιρείες του κατασκευαστικού κλάδου σε παγκόσμιο επίπεδο. Από το σύνολο των εταιριών αυτών 7 προέρχονταν από την Ασία, 8 από την Ευρώπη, 2 από τη Β. Αμερική και 2 από τη Ν. Αμερική. Η αξιολόγηση εστίασε σε 10 δείκτες. Οι πέντε πρώτοι δείκτες (DMA, LA5, LA6, LA7 και LA8) σχετίζονται αποκλειστικά με την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία, ενώ οι υπόλοιποι δείκτες (LA9, LA14, LA15, 15 και 33) που έχουν διαφορετικό αντικείμενο εξετάστηκαν μόνο σε θέματα Υγείας και Ασφάλειας στην Εργασία. Επίσης, δεν συμπεριλήφθηκαν δύο δείκτες, ο DMA για την κατάρτιση και εκπαίδευση που σχετίζεται με τον δείκτη LA9 και ο DMA για την αλυσίδα εφοδιασμού και τις εργασιακές πρακτικές της που σχετίζεται με τους δείκτες LA14 και LA15.

Για την αξιολόγηση το μεθοδολογικό εργαλείο δεν ακολούθησε κάποια καθορισμένα κριτήρια παρά μόνο ένα αντίστοιχο σύστημα βαθμολόγησης όπως αυτό, που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της παρούσας διδακτορικής διατριβής. Με βάση αυτό χρησιμοποιήθηκε μια κλίμακα 5 βαθμών, 0 έως 4, που αντιστοιχεί σε 0% έως 100% για κάθε δείκτη του GRI. Μηδενική κάλυψη του δείκτη αντιστοιχεί σε 0 (0%), γενικές

ή σύντομες δηλώσεις, που αφορούν το δείκτη αντιστοιχούν σε 1 (25%), πολύτιμες πληροφορίες αλλά με αρκετά κενά αντιστοιχούν σε 2 (50%), επαρκείς και σαφείς πληροφορίες για το δείκτη αντιστοιχούν σε 3 (75%) και η πλήρης κάλυψη του δείκτη με συνεκτικό και συνοπτικό τρόπο αντιστοιχεί σε 4 (100%) (Evangelinos et al., 2016).

Η μεθοδολογική προσέγγιση περιγράφεται αναλυτικά, στο άρθρο με τίτλο «*Occupational Health and Safety of Multinational Construction Companies through Evaluation of Corporate Social Responsibility Reports*», που βρίσκεται υπό εξέταση δημοσίευσης (under review) και παρατίθεται στο Παράρτημα IV.

Δείγματα του κατασκευαστικού και ναυτιλιακού κλάδου

Στη συνέχεια της ανωτέρω περιπτωσιολογικής μελέτης (ανάλυση ουσιαστικότητας του Ναυτιλιακού κλάδου) προβλέπονταν να εφαρμοστεί το μεθοδολογικό εργαλείο αξιολόγησης των Απολογισμών Βιωσιμότητας για το πιο σημαντικό ζήτημα λειτουργίας του κλάδου των Ναυτιλιακών εταιρειών, που προέκυψε και ήταν αυτό της Υγείας & Ασφάλειας (στους χώρους εργασίας). Δεδομένου ότι το δείγμα, που ερευνήθηκε, αφορούσε κάποιες εταιρείες, που είχαν συντάξει τους Απολογισμούς Βιωσιμότητας σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI-G4 και άλλες σύμφωνα με αυτές του GRI-Standards, με έτη αναφοράς του απολογισμού τους το 2015-2016, ενώ το πρότυπο, που ίσχυε πλέον ήταν το GRI-Standards, αποφασίσθηκε να επικαιροποιηθεί το δείγμα με έτος αναφοράς το 2018 (έκδοση απολογισμών έτους 2019). Ένας επιπλέον λόγος για την επικαιροποίηση του δείγματος ήταν να επικαιροποιηθεί και να ερευνηθεί η αποτελεσματικότητα και του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης των απολογισμών με βάση το νέο πρότυπο GRI-Standards, όπως και έχει περιγραφεί στην ενότητα 3.1.2 του παρόντος κεφαλαίου.

Ταυτόχρονα, κρίθηκε σημαντικό η διερεύνηση της αποτελεσματικότητας του μεθοδολογικού εργαλείου να επεκταθεί και στην σύγκριση δύο κλάδων μεταξύ τους ως προς ένα ουσιαστικό για τη λειτουργία των επιχειρήσεων ζήτημα. Επιλέχθηκε ο κατασκευαστικός κλάδος, κυρίως γιατί μαζί με τον Ναυτιλιακό κλάδο, όπως αναφέρθηκε παραπάνω (Σύμφωνα με τον National Safety Council (NSC), βρίσκονται στη κορυφή των κλάδων με τα περισσότερα εργατικά ατυχήματα η τραυματισμούς.

Το δείγμα του κλάδου των Ναυτιλιακών εταιρειών όπως και στην προηγούμενη περιπτωσιολογική μελέτη είναι διευρυμένο από υπό-κλάδους, που συνδέονται με τον Ναυτιλιακό κλάδο στην ευρύτερη μορφή του. Κατά αυτό τον τρόπο συμπεριελήφθησαν τα λιμάνια, οι χρηματοπιστωτικοί και συμβουλευτικοί οργανισμοί, που συνδέονται με τη ναυτιλία καθώς και οι προμηθευτές αυτών. Το δείγμα αφορούσε Ευρωπαϊκές εταιρείες από το σύνολο της Ευρώπης και επιλέχθηκε με βάση πέντε κριτήρια με διαφορετική βαρύτητα όπως και στην προηγούμενη περιπτωσιολογική μελέτη. Αυτά κατά σειρά σπουδαιότητας ήταν : α) η σύνδεση με

το Ναυτιλιακό κλάδο και τους τέσσερις υπο-κλάδους, που αναλύθηκαν παραπάνω, β) η επικαιρότητα, έτσι ώστε το δείγμα να περιλαμβάνει τους τελευταίους Απολογισμούς Βιωσιμότητας, που είναι διαθέσιμοι για κάθε οργανισμό κατά τον χρόνο εκτέλεσης αυτής της έρευνας, με περίοδο αναφοράς το έτος 2018, γ) το μέγεθος και η συμβολή στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη όσον αφορά την κυκλοφορία επιβατών, το φορτίο και τις έμμεσες οικονομικές επιπτώσεις, δ) τη συμμόρφωση με τις αρχές και τις κατευθυντήριες γραμμές του GRI και την ύπαρξη ανάλυσης ουσιαστικότητας και ε) η αναφορά της συνέπειας (τακτικότητας έκδοσης των απολογισμών).

Το δείγμα αποτελούνταν από 35 εταιρείες εκ των οποίων οι 16 ήταν πλοιοκτήτριες-Ναυτιλιακές Εταιρείες, οι 8 λιμένες και οι 11 συνεργαζόμενες με τις Ναυτιλιακές όπως αναφέρθηκε παραπάνω (συμβουλευτικές και προμηθευτικές εταιρείες). Από αυτές οι 25 ήταν μεγάλες, η 1 μικρομεσαία και οι 9 πολυεθνικές.

Για τον κατασκευαστικό κλάδο επιλέχθηκε επίσης ένα νέο δείγμα, που και αυτό ακολουθεί στην σύνταξη των απολογισμών το νέο πρότυπο GRI-Standards και προέρχεται από την ίδια γεωγραφική περιοχή με αυτό του Ναυτιλιακού. Η επιλογή έγινε για λόγους συγκρισιμότητας των ευρημάτων εφαρμογής του μεθοδολογικού εργαλείου στους δύο κλάδους και αξιολόγησης του μεθοδολογικού μας εργαλείου στη βάση της επικαιροποίησης του προτύπου GRI. Συγκεκριμένα και το δείγμα επιχειρήσεων του κατασκευαστικού κλάδου αντίστοιχα αποτελούνταν από 35 εταιρείες, αμιγώς του κλάδου. Από αυτές οι 19 ήταν μεγάλες, οι 4 μικρομεσαίες και οι 12 πολυεθνικές. Το σύνολο του δείγματος αφορούσε Ευρωπαϊκές εταιρείες από το σύνολο της Ευρώπης. Οι 28 ήταν εισηγμένες στο χρηματιστήριο και οι 7 όχι. Το δείγμα των απολογισμών, που λήφθηκε για τον κατασκευαστικό κλάδο είχε συνταχθεί στην πλειοψηφία του με τα πρότυπα του GRI Standards του 2016. Αντίστοιχα, για το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας και Ασφάλειας χρησιμοποιήθηκε το πρότυπο του 2016 (GRI 403: OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY-2016), που έχει αντικατασταθεί από αυτό του 2018, όμως οι οργανισμοί έχουν ένα εύλογο χρονικό διάστημα για την πλήρη εναρμόνισή τους. Στο σύνολο του δείγματος οι οργανισμοί υιοθέτησαν το ανωτέρω πρότυπο και σε πολύ μικρότερο βαθμό το πρότυπο του 2018. Στην ανάλυση των αποτελεσμάτων έχουν εξαχθεί συμπεράσματα βάσει του προτύπου του 2016 και όποιος απολογισμός είχε υιοθετήσει τα πρότυπα του 2018 έχει γίνει η αντιστοίχισή του στο πρότυπο του 2016. Επίσης στο δείγμα έχουν εισαχθεί και οργανισμοί, που έχουν ακολουθήσει παλαιότερο πρότυπο και συγκεκριμένα το G4 (1 εταιρεία λαμβάνοντας αντίστροφα την αντιστοίχιση GRI-G4 με GRI-Standards).

Και τα δύο δείγματα αντλήθηκαν, είτε από τη βάση του GRI-Database, είτε από τις ιστοσελίδες των εταιρειών.

Η εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου όπως αυτό επικαιροποιήθηκε για το νέο πρότυπο σύνταξης απολογισμών GRI-Standards, υλοποιήθηκε σύμφωνα με τη παρακάτω μεθοδολογική διαδικασία. Σε πρώτη φάση επιλέχθηκε να αναγνωρισθεί σε τι ποσοστό των Απολογισμών Βιωσιμότητας και για τα δύο δείγματα το ουσιώδες θέμα της Υγείας και Ασφάλειας είναι σημαντικό, και συγκεκριμένα αν βρίσκεται στα πρώτα τρία της ανάλυσης ουσιαστικότητα, που έχουν πραγματοποιήσει οι εταιρείες των δύο κλάδων. Ο σχετικός Πίνακας των επιχειρήσεων των δύο κλάδων παρατίθεται στο Παράρτημα II.

Σε δεύτερη φάση και για το ουσιώδες ζήτημα της Υγιεινής και Ασφάλειας στους χώρους εργασίας και για κάθε απολογισμό των δύο δειγμάτων, υλοποιήθηκε η εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου, που αναπτύχθηκε, προκειμένου να αξιολογηθεί το επίπεδο λογοδοσίας τους. Η διαδικασία περιλάμβανε σε πρώτο βαθμό για κάθε επιχείρηση και για το συγκεκριμένο ουσιώδες ζήτημα, αξιολόγηση ως προς το ποσοστό ενσωμάτωσης των 3 κριτηρίων (δηλαδή, GRI-Standards-103-1, GRI-Standards-103-2 και GRI-Standards-103-3), που έχει θέσει το μεθοδολογικό εργαλείο για τις Γενικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής προσέγγισης (σύμφωνα και με τον σχετικό οδηγό εφαρμογής για τη σειρά 103), και σύμφωνα με τα αντίστοιχα βαθμολογικά κριτήρια που είχαν τεθεί.

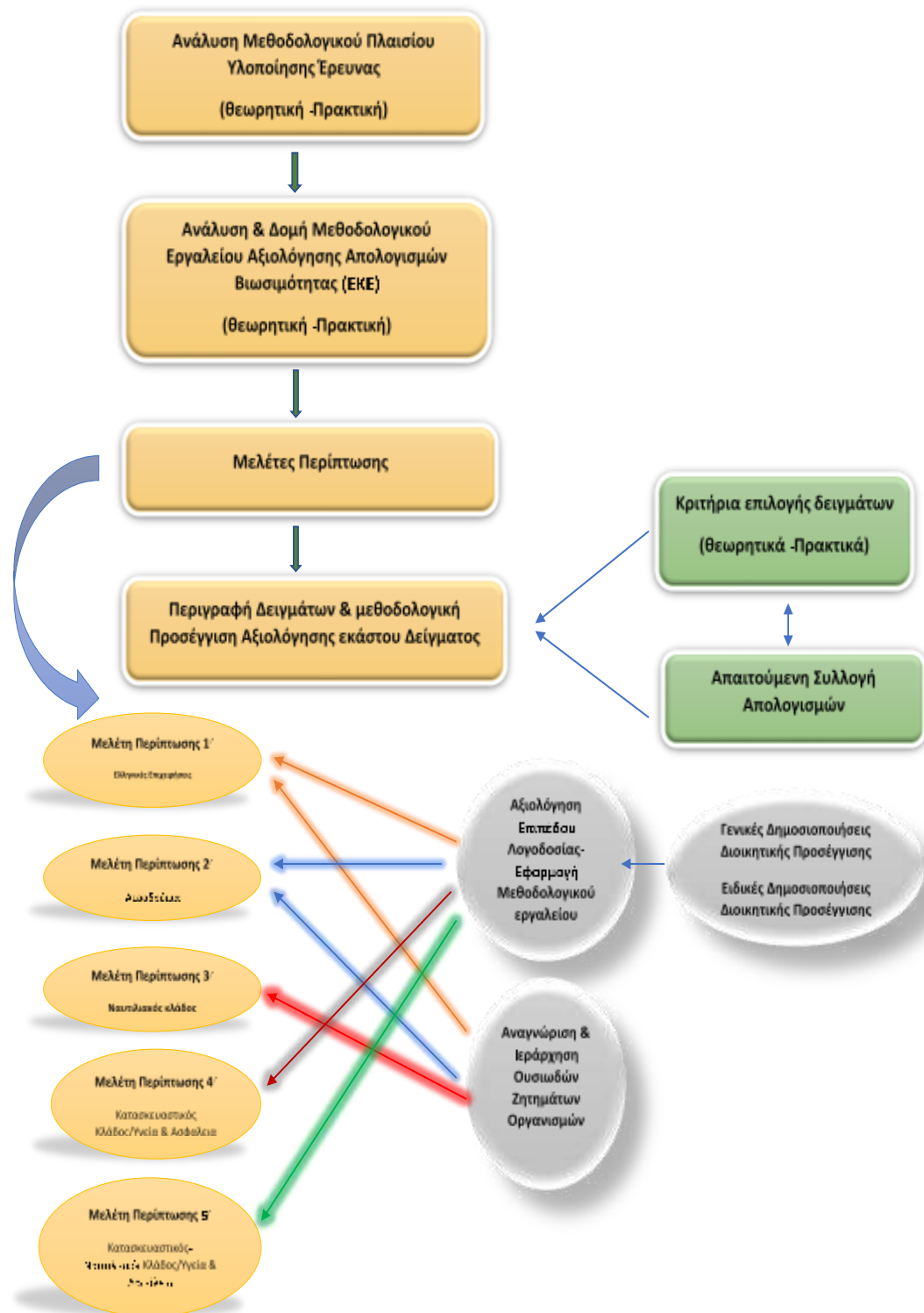
Σε δεύτερο βαθμό περιλαμβάνεται αντίστοιχη αξιολόγηση για το σύνολο των δεικτών, που αφορούσαν τις Ειδικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης για το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας και Ασφάλειας στους χώρους εργασίας, με βάση τον αντίστοιχο οδηγό εφαρμογής και συγκεκριμένα για τη σειρά δεικτών 403 και τους αντίστοιχους ειδικούς δείκτες (403-1, 403-2, 403-3, 403-4). Το αποτέλεσμα της διαδικασίας ως προς τον πρώτο βαθμό ορίζεται από τον μέσο όρο των τριών κριτηρίων και ως προς το δεύτερο βαθμό από έναν απόλυτο βαθμό για το σύνολο των δεικτών 403. Το αποτέλεσμα της αξιολόγησης ορίζεται από το μέσο όρο του αθροίσματος των ανωτέρω με μέγιστη βαθμολογία το 4 και ελάχιστη το 0. Ο μέσος όρος του αθροίσματος των επιμέρους βαθμολογιών, προσδιορίζει το βαθμό και κατ'επέκταση το ποσοστό ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών του προτύπου GRI-Standards για το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας και Ασφάλειας στους χώρους εργασίας, είτε συνολικά, είτε ως προς τις Γενικές και Ειδικές δημοσιοποιήσεις διοικητικής προσέγγισης ξεχωριστά. Μέσα από την διαδικασία αυτή δίνεται η δυνατότητα να εκτιμηθεί το επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων μεταξύ τους ενδοκλαδικά, καθώς και μεταξύ των κλάδων σε σχέση με το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας και Ασφάλειας. Επίσης δίνεται η δυνατότητα να εκτιμηθεί το αντίστοιχο ποσοστό ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών για το ουσιώδες ζήτημα. Μάλιστα μέσω αυτής διαδικασίας δίνεται η δυνατότητα να αναγνωριστούν ή να εκτιμηθούν οι αντίστοιχες αδυναμίες, τα κενά αλλά και τα προβλήματα, που παρουσιάζουν οι επιχειρήσεις ενδοκλαδικά και οι κλάδοι μεταξύ τους ως προς τη διαδικασία όχι μόνο της λογοδοσίας αλλά και της εφαρμογής πρακτικών ΕΚΕ σε

θέματα Υγείας και Ασφάλειας στους χώρους εργασίας. Τα ανωτέρω αποτελέσματα του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης των Απολογισμών Βιωσιμότητας των επιχειρήσεων των δύο κλάδων συνδέθηκαν πέραν της ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών για τους δείκτες Γενικής και Ειδικής Δημοσιοποίησης Διοικητικής Προσέγγισης και με χαρακτηριστικά, που συνδέονται με τη χωρική προέλευση των εταιρειών, το μέγεθος τους, την σύγκριση των δύο κλάδων και τις εξωτερικές πιστοποιήσεις.

Ειδικότερα, σε τρίτο βαθμό και επειδή η περιπτωσιολογική μελέτη αφορούσε ένα συγκεκριμένο ουσιώδες θέμα με σημαντική θέση στο σύνολο των δύο κλάδων, εξετάστηκαν παράλληλα, πρώτα το ποσοστό των επιχειρήσεων των δύο κλάδων, που διέθεταν πιστοποίηση σε θέματα Υγιεινής και Ασφάλειας OHSAS 18001, και δεύτερον το ποσοστό των επιχειρήσεων που διέθεταν εξωτερική πιστοποίηση για τον απολογισμό τους σύμφωνα με τον δείκτη GRI 102-56 (για τον οποίο εφαρμόστηκε αντίστοιχα το ανωτέρω μεθοδολογικό εργαλείο).

Η αναλυτική περιγραφή των κριτηρίων αξιολόγησης και βαθμολόγησης για το ουσιαστικό θέμα της Υγείας & Ασφάλειας (στο χώρο εργασίας), σύμφωνα με το επικαιροποιημένο πρότυπο GRI-Standrads στο οποίο βασίστηκε η μεθοδολογική διαδικασία αξιολόγησης, παρατίθεται στο Παράρτημα Ι.

ΔΟΜΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ



Εικόνα 8: Δομή Μεθοδολογίας

3.3 Περιορισμοί της Έρευνας

Υψηλότερη προτεραιότητα κάθε έρευνας όπως και αυτής, αποτελεί η αντικειμενικότητα και η τεχνοκρατική προσέγγιση. Αυτές είναι οι σημαντικότερες εγγυήσεις εγκυρότητας των αποτελεσμάτων της μελέτης και αναμφίβολα, οι απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε η μελέτη να αποτελέσει οδηγό για διαχειριστές συντάκτες και υπεύθυνους λήψης αποφάσεων σε θέματα ΕΚΕ. Ωστόσο, κάθε έρευνα με ποιοτικό και ποσοτικό προσδιορισμό διέπεται από περιορισμούς.

Ο κύριος περιορισμός της έρευνας για το σύνολο των περιπτωσιολογικών μελετών, αφορά το μεθοδολογικό εργαλείο ως μέθοδο αξιολόγησης των Απολογισμών Βιωσιμότητας των επιχειρήσεων των επιμέρους δειγμάτων, δεδομένου ότι αυτό βασίζεται στις αρχές της ανάλυσης περιεχομένου. Και αυτό γιατί η ανάλυση περιεχομένου ως μεθοδολογική προσέγγιση αξιολόγησης, διέπεται από την υποκειμενικότητα του αξιολογητή κατά τη βαθμολόγηση. Προκειμένου να διασφαλιστούν αντικειμενικά και αξιόπιστα αποτελέσματα, τα κριτήρια αξιολόγησης επιλέχθηκαν να ευθυγραμμιστούν πλήρως με τις οδηγίες GRI G4 & GRI-Standards και όχι να αποτελέσουν προϊόν της προσωπικής κρίσης του ερευνητή, ενώ παράλληλα για το σύνολο των δειγμάτων και την αξιολόγηση αυτών, επιλέχθηκε η εμπλοκή τουλάχιστον δύο επιπλέον αξιολογητών προς ταυτοποίηση του ποσοστού απόκλισης μεταξύ τους. Αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας υπήρξε η σε μέγιστο βαθμό ταύτιση βαθμολόγησης των αξιολογητών μεταξύ τους. Η ευρεία χρήση διεθνώς αποδεκτών ειδικών δεικτών απόδοσης από τους συντάκτες απολογισμών ΕΚΕ, όπως εκείνων που προτείνει το εκάστοτε πρότυπο GRI, ενισχύει τη διαφάνεια και τη συγκρισιμότητα, καθώς οι εκθέσεις υπό κανονικές συνθήκες δημοσιοποιούν τυποποιημένες πληροφορίες και περιορίζουν την υποκειμενική κρίση τόσο των ενδιαφερομένων μερών, όσο των επιχειρήσεων αλλά και των ακαδημαϊκών ερευνητών. Αυτό φυσικά υπό την προϋπόθεση ότι και οι κατευθυντήριες οδηγίες, που αφορούν τους δείκτες αυτούς είναι ακριβείς, αναλυτικοί και ευκολονόητοι, και ότι οι συντάκτες των απολογισμών έχουν την σχετική επιστημονική εξειδίκευση και κατάρτιση και τις ακολουθούν πιστά. Περαιτέρω εργασία πρέπει να πραγματοποιηθεί εστιάζοντας σε τυποποιημένες συγκεκριμένες γνωστοποιήσεις, που χρησιμεύουν ως μοχλός για τις επιχειρήσεις για τη μέτρηση και την ενίσχυση της απόδοσης των εταιρειών και της λογοδοσίας τους.

Προς διασφάλιση της συγκρισιμότητας των αποτελεσμάτων σε μέγιστο βαθμό, σε κάθε περιπτωσιολογική μελέτη επιλέχθηκε το κάθε δείγμα να πληροί κοινά κριτήρια που να συνδέονται, με την κοινή χρονιά έκδοσης και αναφοράς των απολογισμών, κοινή γλώσσα (τουλάχιστον Αγγλική), κοινή βάση δεδομένων άντλησης των απολογισμών, σε πρώτο βαθμό αυτή του GRI-Database και σε δεύτερο βαθμό τις

ιστοσελίδες των επιχειρήσεων. Επίσης επιλέχθηκε κάθε δείγμα να περιλαμβάνει αναγνώριση και ιεράρχηση των σημαντικότερων ζητημάτων για τη λειτουργία των επιχειρήσεων και σύνταξη των Απολογισμών Βιωσιμότητας, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του προτύπου GRI-G4 ή της επικαιροποίησης αυτού (GRI-Standards). Για τα συγκεκριμένα πρότυπα λήφθηκε υπόψη η αντιστοίχιση των μεταξύ τους, δεικτών όπως αυτή αποτυπώνεται στο σχετικό οδηγό του GRI (Mapping G4 to the GRI Standards - DISCLOSURES - FULL OVERVIEW, 2017).

Τέλος, το μεθοδολογικό εργαλείο βασίστηκε ως προς την ανάπτυξη του όπως αναφέρθηκε, σε αντίστοιχα, που έχουν αναπτυχθεί και έχουν χρησιμοποιηθεί στην ίδια θεωρητική βάση (Weber, 1990) και στη βάση των κατευθυντήριων οδηγιών παλαιότερων προτύπων του GRI (Morhardt et al., 2002; Skouloudis et al., 2009, 2011; Alazzani 2013), με παράλληλη ανάπτυξη μεθοδολογικού πλαισίου βαθμολόγησης αντίστοιχου αυτού, που είχαν εφαρμόσει προηγούμενοι ερευνητές στην βάση των κατευθυντήριων οδηγιών του εκάστοτε προτύπου GRI (Skouloudis et al., 2013; Evangelinos et al., 2016; Halkos, & Paizanos, 2016; Halkos & Skouloudis, 2016).

Σε επίπεδο μεγέθους δείγματος θα πρέπει ν' αναφερθεί ότι, σε κάθε περιπτώσιολογική μελέτη έγινε προσπάθεια για το μέγιστο δυνατό δείγμα, υπό τη αίρεση των περιορισμών, που αναφέρθηκαν παραπάνω, προς διασφάλιση της συγκρισιμότητας των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης των Απολογισμών Βιωσιμότητας, καθώς και της προηγούμενης αναγνώρισης των σημαντικότερων ζητημάτων λειτουργίας των αντίστοιχων επιχειρήσεων. Σε κάθε περίπτωση όμως η χρήση μεγαλύτερου μεγέθους δειγμάτων θα περιόριζε τα θέματα αβεβαιότητας ως προς τα εξαχθέντα αποτελέσματα.

Στο επίπεδο εκάστου δείγματος και κλάδου, που αυτό εκπροσωπεί, τίθενται κάποιοι περιορισμοί.

Αρχικά σε σχέση με το δείγμα των ελληνικών επιχειρήσεων που χρησιμοποιήθηκε, ως προς την αναγνώριση των σημαντικότερων ζητημάτων λειτουργίας τους και την αξιολόγηση της εφαρμογής του μεθοδολογικού εργαλείου που αναπτύχθηκε, αυτό επιλέχθηκε κυρίως για λόγους : α) διερευνητικής προσέγγισης ενός δείγματος επιχειρήσεων σε εθνικό επίπεδο, β) συγκρισιμότητας αποτελεσμάτων σε σχέση με την εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου, που εστίαζε σε κριτήρια σχετικά με τις Αρχές αναφοράς του προτύπου GRI-G4 και τέλος γ) περαιτέρω αξιολόγησης των δράσεων ΕΚΕ στην Ελλάδα όπου η λογοδοσία σχετικά με αυτά τα ζητήματα κερδίζει διαρκώς το ενδιαφέρον των επιχειρήσεων, ακολουθώντας τα διεθνή standards. Φυσικά θα ευνοούσε την εξαγωγή ασφαλέστερων συμπερασμάτων αποτελεσματικότητας σε εθνικό επίπεδο η επιλογή επιπλέον εθνικών δειγμάτων προς αξιολόγηση και σύγκριση με το αντίστοιχο των ελληνικών επιχειρήσεων.

Επίσης, σε σχέση με την αναγνώριση των ουσιαδών για τους κλάδους ζητημάτων προκύπτει ο ερευνητικός περιορισμός της ύπαρξης κλάδων με μια μόνο επιχείρηση. Για τον λόγο αυτό οι συγκεκριμένοι κλάδοι εξαιρέθηκαν της συγκεκριμένης ερευνητικής διαδικασίας, που με την σειρά της περιορίζει την διεύρυνση και την αντιπροσωπευτικότητα των συμπερασμάτων.

Η επιλογή του κλάδου των αεροδρομίων και του Ναυτιλιακού κλάδου συνδέεται με το γεγονός ότι αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου δυναμικού κλάδου και δη του κλάδου των μεταφορών με πολύ σημαντικό οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό αποτύπωμα και αρκετές επισφάλειες όπως φάνηκε πρόσφατα από τις επιπτώσεις, που είχε σε αυτούς η πανδημία του Covid-19. Συγκεκριμένα, πρόκειται για κλάδους, που δεν έχει πραγματοποιηθεί ευρεία έρευνα σε θέματα ΕΚΕ και ιδιαίτερα σε θέματα αξιολόγησης των επιπέδων λογοδοσίας τους, ειδικότερα σε σχέση με τα ουσιαστά ζητήματα λειτουργίας τους (περισσότερο στον Ναυτιλιακό). Ειδικά για τον Ναυτιλιακό πρόκειται για κλάδο με διεθνή δραστηριότητα με αρκετές εκ των εταιρειών, που τον απαρτίζουν, να είναι υπεράκτιες (offshore), διευρύνοντας με τον τρόπο αυτό το εύρος των επιπτώσεων τους σε πολλά κράτη και μέρη, χωρίς όμως ουσιαστικά να μπορούν να προσδιοριστούν επακριβώς αυτές σε εθνικό και διεθνές επίπεδο από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη τους, που σε διεθνές επίπεδο είναι διασπασμένα. Η εξαίρεση αφορά τις περιπτώσεις όπου : α) συμβαίνει κάποιο γεγονός παγκόσμιας εμβέλειας (π.χ. ναυάγιο) με μεγάλη περιβαλλοντική επίπτωση, β) υφίστανται κακές συνθήκες εργασίας και γ) δεν τηρούνται σημαντικά πρωτοκόλλα ασφάλειας ή άλλα.

Ο περιορισμός στην έρευνα σε σχέση με τα ανωτέρω δείγματα, αφορούσε τον περιορισμένο αριθμό δημοσιοποιούμενων Απολογισμών ΕΚΕ, που ειδικά για τον ναυτιλιακό κλάδο οδήγησε τον ερευνητή στην διεύρυνση του δείγματος και με εταιρείες, που συνδέονται με αυτόν (λιμάνια, προμηθευτές, χρηματοπιστωτικοί και συμβουλευτικοί οργανισμοί). Η ύπαρξη ενός ικανού αριθμητικά δείγματος αποτελούμενου μόνο από πλοιοκτήτριες εταιρείες και Λιμενικούς Οργανισμούς θα επέτρεπε την εξαγωγή συμπερασμάτων καθαρά για τον πυρήνα των ναυτιλιακού κλάδου (Shipping) και των υποδομών τους, αλλά αυτό δεν στάθηκε εφικτό.

Ένας επιπλέον περιορισμός αφορούσε την αναγνώριση όχι μόνο με αντικειμενικά αλλά και με υποκειμενικά κριτήρια των σημαντικότερων ζητημάτων λειτουργίας για τους δύο αυτούς κλάδους (Αεροδρόμια, Ναυτιλιακό). Συγκεκριμένα ως αποτέλεσμα την μεγάλης μεταβλητότητας ως προς την ακριβή ονομασία των ουσιαδών θεμάτων, που ιεραρχήθηκαν από κάθε επιχείρηση, και προς διευκόλυνση της επεξεργασίας και συγκρισιμότητας των αποτελεσμάτων, επιλέχθηκε για όλα τα ιεραρχημένα ως πιο σημαντικά θέματα να ταξινομηθούν κάτω από εννοιολογικούς ορισμούς «ομπρέλα», αποκαλούμενα ως ουσιαστά ζητήματα. Η συσχέτιση ήταν καθαρά εννοιολογική μεταξύ τους με υψηλή όμως αντικειμενικότητα στη βάση της χρήσης των θεματικών εννοιών των κατευθυντήριων οδηγιών του προτύπου GRI. Προκειμένου όμως να

ιεραρχηθούν τα σημαντικότερα ουσιώδη ζητήματα, όπως αυτά προέκυψαν από την ανωτέρω διαδικασία, χρησιμοποιήθηκε το υποκειμενικό κριτήριο σύνθεσης τριών αξιολογητών, στη βάση της σχετικής συχνότητας παρουσίας (περιγράφεται αναλυτικά στην προηγούμενη ενότητα). Η σχετική συχνότητα χρησιμοποιήθηκε αποκλειστικά στα αεροδρόμια με μόνο υποκειμενικό κριτήριο αυτό του κατωφλίου του 50% και άνω, ενώ στον Ναυτιλιακό κλάδο χρησιμοποιήθηκαν τρία κατώφλια, που συνδέονταν και με τη παρουσία του ουσιώδους ζητήματος σε πάνω από ένα υποκλάδο (εκ των 4, των πλοιοκτητριών, λιμενικών, προμηθευτικών και χρηματοπιστωτικών -συμβουλευτικών).

Η επιλογή του κατασκευαστικού κλάδου έγινε σε συνάρτηση με το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας και Ασφάλειας στους χώρους εργασίας και της σχέσης αυτού επίσης με τον Ναυτιλιακό κλάδο. Η αναγνώριση της Υγείας και Ασφάλειας στους χώρους εργασίας ως του σημαντικότερου για την λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών (έστω υπό την διευρυμένη έννοια), μέσα από την ανάλυση της ουσιαστικότητας και την ιεράρχηση, που πραγματοποιήσαν, οδήγησε στα αποτελέσματα μίας έρευνας σχετικά με την κατάταξη των κλάδων με τα περισσότερα ατυχήματα και τραυματισμούς (Σύμφωνα με έρευνα του National Safety Council (NSC). Σύμφωνα με την έρευνα αυτή ο κατασκευαστικός και ο κλάδος των πλοιοκτητριών εταιρειών είναι οι δύο πρώτοι κλάδοι σε εργατικά ατυχήματα. Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι και ο κατασκευαστικός κλάδος έχει πολύ σημαντικό οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό αποτύπωμα, οδήγησε στην επιλογή του για την εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης του επιπέδου λογοδοσίας για το ουσιώδες θέμα της Υγείας και Ασφάλειας.

Ο περιορισμός της έρευνας αφορά την επιλογή αξιολόγησης διαφορετικών δειγμάτων κατά την τελευταία περιπτωσιολογική μελέτη για τον Ναυτιλιακό και τον Κατασκευαστικό κλάδο σε σχέση με τα αντίστοιχα δείγματα, που χρησιμοποιήθηκαν στην τρίτη και την τέταρτη μελέτη περίπτωσης. Η επιλογή για την τελευταία περιπτωσιολογική μελέτη έγινε προκειμένου να αξιολογηθεί η εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου στην επικαιροποίηση του προτύπου σύνταξης, καθώς και για λόγους σύγκρισης των αποτελεσμάτων δύο κλάδων μεταξύ τους για το ίδιο σημαντικό ζήτημα. Ο περιορισμός της έρευνας έγκειται στο ότι, αν και τεκμηριωμένα επιλέχθηκε να χρησιμοποιηθούν δείγματα επιχειρήσεων, που είχαν συντάξει τον απολογισμό τους με το επικαιροποιημένο πρότυπο, η αξιολόγηση διαφορετικών δειγμάτων δημιουργεί αβεβαιότητα. Η αβεβαιότητα αξιολόγησης διαφορετικών δειγμάτων του Ναυτιλιακού κλάδου περιορίστηκε από την επιλογή σημαντικού αριθμού ίδιων επιχειρήσεων. Ενώ σε ότι αφορά τον Κατασκευαστικό κλάδο υπήρξε συνάφεια μεταξύ των κύριων ευρημάτων εφαρμογής των δύο μεθοδολογικών εργαλείων, αποτέλεσμα που περιόρισε την αντίστοιχη αβεβαιότητα αξιολόγησης.

Σε ότι αφορά την αναγνώριση της Υγείας & Ασφάλειας ως ουσιώδες ζήτημα και για τους δύο κλάδους και προκειμένου να ταυτοποιηθεί η σημασία του, επιλέχθηκε να

εξετασθεί στα δύο αυτά δείγματα το ποσοστό παρουσίας του μέσα στα τρία πρώτα ιεραρχικά ουσιώδη ζητήματα για το σύνολο των επιχειρήσεων. Τα ποσοστά ήταν σημαντικά υψηλά και για τα δύο δείγματα, 80% για το κατασκευαστικό και 66% για τον ναυτιλιακό. Ο περιορισμός της έρευνας για τα συγκεκριμένα δείγματα σε σχέση με το ουσιώδες αυτό θέμα έγκειται στο ότι δεν προσδιορίζεται, αν είναι πρώτο και στο ότι για το Ναυτιλιακό κλάδο θα μπορούσε να είναι υψηλότερο με άλλα δείγματα.

Σε κάθε περίπτωση θα μπορούσαν τα ανωτέρω δείγματα να προέρχονται από τις ίδιες γεωγραφικές περιοχές και να είναι διευρυμένα στην περίπτωση που είχαν τεθεί αντίστοιχα πιο διευρυμένα κριτήρια επιλογής. Αλλά το γεγονός αυτό, αν και είναι σημαντικό, συναρτάται με τη δυνατότητα συγκρισιμότητας σύνταξης και έκδοσης των απολογισμών Βιωσιμότητας, που διατίθενται και με τα εκάστοτε ερευνητικά ερωτήματα, που τίθενται.

Τέλος, το μεθοδολογικό εργαλείο, που αναπτύχθηκε και εφαρμόσθηκε στις ανωτέρω περιπτώσιολογικές μελέτες, αποτελεί ένα σημαντικό ποιοτικό και ποσοτικό μεθοδολογικό εργαλείο, με αυξημένη αντικειμενικότητα λόγω των κριτηρίων αξιολόγησης-βαθμολόγησης, που χρησιμοποιεί, και που βασίζονται σε πολύ συγκεκριμένους δείκτες με πολύ συγκεκριμένες κατευθυντήριες οδηγίες σύνταξης των Απολογισμών Βιωσιμότητας των επιχειρήσεων. Το εργαλείο αυτό ακολουθεί την βασική φιλοσοφία των νέων προτύπων σύνταξης απολογισμών ΕΚΕ του GRI, για εστίαση στα πιο σημαντικά ζητήματα για τη λειτουργία των επιχειρήσεων με την εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών τους, ενώ περαιτέρω, προσαρμόζεται πολύ αποτελεσματικά στις επικαιροποιήσεις των προτύπων σύνταξης των απολογισμών, καθώς και στα ερευνητικά ερωτήματα, που θέτει κάθε έρευνα σε θέματα αξιολόγησης των επιδόσεων λογοδοσίας των επιχειρήσεων.

Οι περιορισμοί της έρευνας σε σχέση με την χρήση του μεθοδολογικού εργαλείου συναρτώνται αντίστοιχα με την σύνταξη και τους συντάκτες των απολογισμών, με την ενδελεχή ανάγνωση εκάστου απολογισμού, με την πιστή εφαρμογή των κριτηρίων αξιολόγησης και βαθμολογίας, που τίθενται, και με τα αντίστοιχα ερευνητικά ερωτήματα, που ανακύπτουν. Τέλος, σε ένα δεύτερο επίπεδο θα μπορούσε πέραν των συγκεκριμένων δεικτών, που αφορούν τις Γενικές δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης και συγκεκριμένα την σειρά 103 και είναι υποχρεωτικές για κάθε ουσιώδες θέμα, να ενσωματωθούν στο μεθοδολογικό εργαλείο και κάποιοι ειδικοί δείκτες ως υποχρεωτικοί πέραν των σχετιζόμενων με το ουσιώδες ζήτημα όπως π.χ. αυτό της εξωτερικής διαπίστευσης GRI 102-56.

4. Συνοπτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων

Σε αυτό το κεφάλαιο θα παρουσιαστούν συνοπτικά τα αποτελέσματα της εφαρμογής του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης των Απολογισμών Βιωσιμότητας των επιχειρήσεων των επιμέρους δειγμάτων της κάθε περιπτωσιολογικής μελέτης. Μαζί με αυτά, θα παρουσιαστούν και τα αντίστοιχα αποτελέσματα της αναγνώρισης των σημαντικότερων για τη λειτουργία των επιχειρήσεων ζητημάτων.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το πρότυπο σύνταξης των απολογισμών Βιωσιμότητας για τις επιχειρήσεις κάθε δείγματος ήταν, είτε αυτό του GRI-G4, είτε αυτό του GRI-Standards, το οποίο ως βασική του αρχή έχει την ανάλυση ουσιαστικότητας. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI-G4 (2013α), κάθε οργανισμός θα πρέπει να ορίσει τα ενδιαφερόμενα μέρη του και στη συνέχεια με την εμπλοκή τους να προβεί σε ανάλυση ουσιαστικότητας, δηλαδή αναγνώριση και ιεράρχηση των σημαντικών για τη λειτουργία του ζητημάτων.

Τα ουσιώδη αυτά ζητήματα σχετίζονται με κάθε πλευρά της δραστηριότητας και των επιπτώσεων κάθε οργανισμού, οικονομική, κοινωνική, περιβαλλοντική. Η διαχείριση δε και αντιμετώπισή τους θα επηρεάζει και θα επηρεάζεται από τα ενδιαφερόμενα μέρη τους.

4.1 Περιπτωσιολογική μελέτη δείγματος ελληνικών επιχειρήσεων

Ανάλυση ουσιαστικότητας

Τα ευρήματα από την ανάλυση των αξιολογούμενων Απολογισμών Βιωσιμότητας των ελληνικών επιχειρήσεων του δείγματος, οδήγησαν σε διάφορα συμπεράσματα σχετικά με τον αριθμό των ουσιωδών ζητημάτων, που αναγνώρισε κάθε επιχείρηση, ακόμη και μέσα στον ίδιο κλάδο. Στο πλαίσιο της έρευνας έμφαση δόθηκε στα κοινά ουσιώδη ζητήματα ενδοκλάδικα αλλά και διακλαδικά. Λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα για κάθε κλάδο ξεχωριστά προέκυψε ότι ο κλάδος της Ενέργειας και των αντίστοιχων επιχειρήσεων, ήταν ο κλάδος με τον μεγαλύτερο αριθμό ουσιωδών ζητημάτων, δεκαοκτώ τον αριθμό. Ο αντίστοιχος μέσος όρος για όλους τους κλάδους ήταν επτά με έντεκα, ενώ υπήρχαν και κλάδοι με πέντε μόνο αναγνωρισμένα ως πιο σημαντικά ζητήματα για την λειτουργία τους. Ο κλάδος της Βιομηχανίας Μετάλλου παρουσίασε την μεγαλύτερη συνάφεια ουσιωδών ζητημάτων ενδοκλαδικά, ενώ σχεδόν το σύνολο των υπόλοιπων κλάδων παρουσίασε πολύ χαμηλή συνάφεια. Για το σύνολο των κλάδων, η έρευνα έδειξε ότι τα ουσιώδη ζητήματα της «Οικονομικής Επίδοσης» και «Υγείας και Ασφάλειας στους χώρους εργασίας» ήταν τα πιο κοινά με

αυτά της «Υγείας και Ασφάλειας των Πελατών» και της «Διασφάλισης Προσωπικών Δεδομένων» να ακολουθούν. Τέλος, στον κλάδο των κατασκευών και των υλικών κατασκευών παρατηρείται έντονα η παρουσία της «Αξιολόγησης των Προμηθευτών» ως ουσιαστικό θέμα.

Εφαρμογή του Μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης της Διοικητικής Προσέγγισης για κάθε ουσιώδες ζήτημα

Η εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου για το σύνολο του δείγματος έδειξε πολύ χαμηλό ποσοστό 24,8%, ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών Γενικών Δημοσιοποιήσεων Διοικητικής προσέγγισης (GDMA), με μόνο δύο επιχειρήσεις να υπερβαίνουν το 50% και δύο να το προσεγγίζουν. Για τις Ειδικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης SDMA, ένα ποσοστό σχεδόν 50% των επιχειρήσεων υπερέβη το 50% ως ποσοστό ενσωμάτωσης.

Σε κλαδικό επίπεδο η μέση ενσωμάτωση των κατευθυντήριων οδηγιών για τον δείκτη GDMA κυμάνθηκε στο 25,9%, ενώ κανένας από αυτούς δεν προσέγγισε το 50%. Σε κλαδικό επίπεδο ο σχετικός μέσος όρος για τους σχετικούς δείκτες του SDMA ήταν 51,7% με τον κλάδο των μεταλλικών προϊόντων να βρίσκεται στην κορυφή της λίστας ($\approx 84\%$).

Ειδικά για τους δείκτες των ειδικών δημοσιοποιήσεων SDMA, περίπου οι μισές από τις αναφορές βιωσιμότητας είχαν ως αποτέλεσμα περισσότερο από το 50% της ενσωμάτωσης. Είναι αξιοσημείωτο ότι υπήρχαν σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ εταιρειών με κάποιες να προσεγγίζουν ενσωμάτωση των σχετικών κατευθυντήριων οδηγιών στο 80% και άνω και άλλες να βρίσκονται κοντά και χαμηλότερα του 20%.

Σε ότι αφορά τη συνολική ενσωμάτωση και για τους δύο ανωτέρω δείκτες, για τις εταιρείες το μέσο ποσοστό κυμάνθηκε 37,5%, με έξι επιχειρήσεις να υπερβαίνουν το 50%. Για τους κλάδους το μέσο ποσοστό ανήλθε στο 39% με δύο μόνο κλάδους να υπερβαίνουν το 50%. Αναλυτικά τα αποτελέσματα της σχετικής έρευνας παρουσιάζονται στο άρθρο με τίτλο «*A methodological framework for the assessment of Corporate Social Responsibility Reporting and Materiality Analysis*» που βρίσκεται υπό εξέταση δημοσίευσης (under review) και παρατίθεται στο Παράρτημα IV.

4.2 Περιπτωσιολογική μελέτη δείγματος αεροδρομίων

Ο αεροπορικός κλάδος, όπως επισημάνθηκε, αποτελεί έναν από τους πιο ταχέως αναπτυσσόμενους κλάδους με διεθνή επέκταση και με σημαντικό οικονομικό, περιβαλλοντικό και κοινωνικό αποτύπωμα. Αν και η σύνταξη ενός διαρκώς αυξανόμενου αριθμού Απολογισμών ΕΚΕ για τον κλάδο των αερομεταφορών δεν

αμφισβητείται (GRI, 2007; Skouloudis et al., 2012; Κορ & Durmaz, 2015), ακόμη θεωρείται πολύ μικρός ο αριθμός των εταιρειών, που συντάσσουν τέτοιες εκθέσεις. Ενδεικτικά, αν και συνολικά περίπου 1280 Διεθνή αεροδρόμια και περισσότερες από 5.000 αεροπορικές εταιρείες έχουν καταγραφεί στο μητρώο του ICAO, επί του παρόντος μόνο 83 Οργανισμοί - 15 αεροδρόμια, 25 αερολιμένες, 37 αεροπορικές εταιρείες και 6 αεροπορικές εταιρείες χαρτοφυλακίου - δημοσίευσαν έκθεση ΕΚΕ στη βάση δεδομένων του GRI το 2016. Οι περισσότεροι εκ των οργανισμών, που δημοσιεύουν απολογισμούς ΕΚΕ, προέρχονται από τις αγορές της Ευρώπης, της Ασίας και της Βόρειας Αμερικής.

Ανάλυση ουσιαστικότητας

Τα αεροδρόμια είναι οργανισμοί, που στεγάζουν τις δραστηριότητές τους σε τεράστιες εσωτερικές εγκαταστάσεις. Λόγω του τεράστιου αριθμού επιβατών, που εξυπηρετούν ετησίως και τις αντίστοιχες υποδομές, που απαιτούν για τη λειτουργία τους χαρακτηρίζονται από πληθώρα εισροών και εκροών, σε ένα πιο περίπλοκο σύστημα λειτουργίας σε σύγκριση με τις αεροπορικές εταιρείες. Κατά αυτή την έννοια μπορούν να θεωρηθούν ως τυπικές μονάδες παραγωγής / εργοστάσια που πρέπει να διαχειρίζονται και τους πέντε τύπους (δηλαδή το φυσικό, ανθρώπινο, κοινωνικό, αυτό των υποδομών και το οικονομικό) κεφαλαίου (Karagiannis et. al., 2019).

Η έρευνα σχετικά με την ανάλυση ουσιαστικότητας για τα αεροδρόμια αφορούσε αυτά τα 18 διεθνή αεροδρόμια, των οποίων ο Απολογισμός Βιωσιμότητας είχε προβεί πέραν της ανάλυσης ουσιαστικότητας και σε ιεράρχηση για τα σημαντικότερα για την λειτουργία τους ζητήματα. Τα ευρήματα βασίσθηκαν όπως αναφέρθηκε, σε μία διαδικασία, που συνδύασε την ομαδοποίηση των ουσιωδών ζητημάτων και την ανάλυση της παρουσίας τους και σχετικής τους συχνότητας (κατώφλι το 50%) στο σύνολο των απολογισμών των αεροδρομίων του δείγματος. Σύμφωνα με αυτά (ευρήματα), τα σημαντικότερα δέκα ουσιώδη για τη λειτουργία των αεροδρομίων ζητήματα ήταν : α) Υγεία και ασφάλεια των πελατών (86%), β) Οικονομική επίδοση (79%), γ) Ικανοποίηση των Πελατών (71%), δ) Ανάπτυξη Στρατηγικής (71%), ε) Πρακτικές ασφαλείας (64%), στ) Έμμεσες Οικονομικές Επιπτώσεις (57%), ζ) Παρουσία στην αγορά (57%), η) Αέριες Εκπομπές & Κλιματική Αλλαγή (GWP- Global Warming Potential), (56%), θ) Υγεία & Ασφάλεια στο εργασιακό περιβάλλον (56%), ι) Διαχείριση Ενέργειας (50%).

Εφαρμογή του Μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης της Διοικητικής Προσέγγισης για κάθε ουσιώδες ζήτημα

Τα ευρήματα της έρευνας, που αφορούσαν την αξιολόγηση του επιπέδου λογοδοσίας των αεροδρομίων σχετικά με αυτά τα δέκα ουσιώδη ζητήματα για τη λειτουργία τους αφορούσαν ένα δείγμα σημαντικά μεγαλύτερο από αυτό

προηγούμενων σχετικών μελετών (GRI, 2007; Skouloudis et al., 2012). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στο δείγμα ενσωματώθηκαν και απολογισμοί, που δεν συντάχθηκαν επακριβώς, σύμφωνα με το πρότυπο GRI-G4 των περισσότερων, οι οποίοι όμως ενσωμάτωναν σχετικούς δείκτες ή πληροφορίες για τα συγκεκριμένα ουσιώδη ζητήματα. Σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας, το γενικό συμπέρασμα υποδεικνύει μέτριο επίπεδο δημοσιοποίησης των απαιτούμενων πληροφοριών, ποιοτικών και ποσοτικών για τα ουσιώδη αυτά ζητήματα και κατ' επέκταση μέτριο επίπεδο λογοδοσίας. Το επίπεδο λογοδοσίας των απολογισμών σε ότι αφορά τις Γενικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης ήταν σημαντικά υψηλότερο από αυτό των Ειδικών Δημοσιοποιήσεων. Στο επίπεδο της συνολικής αξιολόγησης μόνο 4 (22%) από τους 18 απολογισμούς συγκέντρωσαν βαθμολογία κατά μέσο όρο άνω του 3, ενώ η πλειοψηφία, 8 (44,4%) από τους 18 συγκέντρωσε κατά μέσο όρο βαθμολογία μεταξύ του 2 με 3. Οι υπόλοιποι απολογισμοί συγκέντρωσαν βαθμολογία μεταξύ 0 με 2 με ένα μόνο απολογισμό να βρίσκεται μεταξύ του 0 και 1. Οι πρώτοι σε επίπεδο λογοδοσίας απολογισμοί είχαν συνταχθεί σύμφωνα με το πρότυπο GRI-G4, ενώ οι τελευταίοι δεν χρησιμοποίησαν κανένα. Το γεγονός αυτό προσδιορίζει τη σημασία της εφαρμογής ενός πλαισίου κατευθυντήριων οδηγιών όπως αυτό του προτύπου GRI-G4. Δεν καταγράφηκε σαφής θετική συσχέτιση μεταξύ επιχειρησιακής κλίμακας (δηλαδή, αριθμός επιβατών, κινήσεις αεροσκαφών ή χωρητικότητα φορτίου) και λογοδοσίας. Αναλυτικά τα αποτελέσματα της σχετικής έρευνας παρουσιάζονται στο άρθρο με τίτλο **“Sustainability reporting, materiality, and accountability assessment in the airport industry”** που δημοσιεύθηκε στο επιστημονικό περιοδικό **«Business Strategy and the Environment»** το 2019 και παρατίθεται στο Παράρτημα III.

4.3 Περιπτωσιολογική μελέτη δείγματος Ναυτιλιακών εταιρειών

Ο Ναυτιλιακός κλάδος είναι όπως αναφέρθηκε παραπάνω ένας κλάδος με σημαντικό οικονομικό, περιβαλλοντικό και κοινωνικό αποτύπωμα σε παγκόσμιο επίπεδο και περιλαμβάνει δραστηριότητες γενικότερα της ναυτιλίας, των ναυτιλιακών και των υπεράκτιων εταιρειών, παρουσιάζοντας κυρίως τις εταιρικές πρακτικές στους τομείς της ασφάλειας (προσωπικού, πελατών, ναυσιπλοΐας κ.α.) και των συστημάτων ασφαλείας, της Υγείας, των ποιοτικών υπηρεσιών, της κοινωνίας, του ανθρώπινου δυναμικού και φυσικά του περιβάλλοντος. Πάραυτα έχει χαρακτηριστεί ως κλάδος με σημαντική υστέρηση σε θέματα έκδοσης απολογισμών Βιωσιμότητας ειδικά για τα ανωτέρω ουσιώδη ζητήματα καθώς και για άλλα (Skovgaard, 2008; Link, 2011).

Ανάλυση Ουσιαστικότητας

Η αρχική έρευνα στον ναυτιλιακό κλάδο εστίασε στην αναγνώριση των ουσιωδών ζητημάτων για την λειτουργία του και ειδικότερα στην αναγνώριση του σημαντικότερου εξ αυτών. Δεδομένου του μικρού αριθμού αναφορών από εταιρείες του πυρήνα του Ναυτιλιακού κλάδου, ήτοι τις πλοιοκτήτριες-ναυτιλιακές εταιρείες, το δείγμα διευρύνθηκε ενσωματώνοντας και άλλους υπό-κλάδους, που συνδέονται με τη Ναυτιλία όπως οι λιμένες, οι χρηματοπιστωτικοί και συμβουλευτικοί οργανισμοί (π.χ. τράπεζες, νηογνώμονες κ.α.) και οι προμηθευτές. Για την συγκεκριμένη έρευνα από ένα δείγμα 90 εταιρειών επιλέχθηκαν τελικά 42, με βάση τα κριτήρια που αναφέρθηκαν στην ενότητα 3.2.2., μεταξύ των οποίων ήταν σημαντικό να έχουν εκπονήσει τον Απολογισμό Βιωσιμότητας με βάση τα πρόσφατα πρότυπα GRI-G4 & GRI-Standards και να έχουν προβεί σε ανάλυση ουσιαστικότητας. Από τους 42 απολογισμούς Βιωσιμότητας οι 21 GRI-G4 είχαν συνταχθεί με βάση το πρότυπο, οι 18 με βάση το πρότυπο GRI-Standards, ενώ 3 δεν το είχαν χρησιμοποιήσει, αλλά είχαν προβεί σε ανάλυση ουσιαστικότητας.

Τα ευρήματα βασίστηκαν, όπως αναφέρθηκε, σε μία διαδικασία, που συνδύασε την ομαδοποίηση των ουσιωδών ζητημάτων και την ανάλυση της παρουσίας τους σε έναν ή περισσότερους υπό-κλάδους και της σχετικής τους συχνότητας (παρουσία σε τουλάχιστον 3 υπό-κλάδους με κατώφλι το 40%, παρουσία σε τουλάχιστον 2 υπό-κλάδους και κατώφλι το 50%, παρουσία σε έναν τουλάχιστον υπό-κλάδο και κατώφλι άνω του 60%) στο σύνολο των απολογισμών των Ναυτιλιακών εταιρειών του δείγματος.

Σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας, η «Υγεία και Ασφάλεια (στους χώρους εργασίας)» και η «Διαχείριση της Ενέργειας» είναι για το σύνολο του Ναυτιλιακού κλάδου τα σημαντικότερα ζητήματα για την λειτουργία των εταιρειών, που τις απαρτίζουν. Ειδικότερα, η «Υγεία και Ασφάλεια» αναγνωρίζεται ως το σημαντικότερο όλων δεδομένου ότι συναντάται ως το σημαντικότερο ή εκ των σημαντικότερων ζητημάτων λειτουργίας των επιχειρήσεων και στους τέσσερις υπό-κλάδους (η Διαχείριση ενέργειας παρουσιάζεται στους τρεις) με υψηλή σχετική συχνότητα (άνω του 50%).

Ουσιώδη ζητήματα για τους περισσότερους υπό-κλάδους της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας θεωρούνται επίσης και οι «Αέριες εκπομπές και Κλιματική Αλλαγή (GWP)», η «Καινοτομία και Τεχνολογία» και η «Ποιότητα των Υπηρεσιών». Επίσης, υπάρχουν ουσιώδη ζητήματα, που είναι σημαντικά μόνο για κάποιον εκ των υπό-κλάδων. Καταρχάς, είναι σαφές ότι ο υπό- κλάδος των πλοιοκτητριών-ναυτιλιακών εταιρειών, που αποτελεί και τον πυρήνα του Ναυτιλιακού κλάδου θεωρεί εξαιρετικά ουσιώδη τα θέματα που άπτονται των «Εργασιακών πρακτικών και Αξιοπρεπούς Εργασίας» και του «Περιβάλλοντος». Ωστόσο, ο υπό-κλάδος των Χρηματοοικονομικών Συμβουλών και γενικά των συμβουλευτικών υπηρεσιών

διαφοροποιείται πλήρως από τον προηγούμενο, θέτοντας ως προτεραιότητες τους τομείς "Εταιρική κουλτούρα", "Παραγωγικότητα" και "Οικονομία". Ο υπό-κλάδος των λιμανιών με τη σειρά του θεωρεί ότι είναι εξαιρετικά σημαντικοί οι τομείς της «Κοινωνίας» και της «Παραγωγικότητας». Τέλος, ο υπό-κλάδος των προμηθευτών του Ναυτιλιακού κλάδου θεωρεί ότι είναι εξαιρετικά σημαντικοί οι τομείς των «Εργασιακών Πρακτικών και Αξιοπρεπούς Εργασίας», του «Περιβάλλοντος» και τα «Ανθρώπινα Δικαιώματα».

Αντίστοιχα τα ευρήματα της έρευνας ερωτηματολογίου προς ειδικά και έμπειρα στελέχη του Ναυτιλιακού κλάδου οδήγησαν στα παρακάτω αποτελέσματα : Ως προς το ερώτημα του ποια είναι για αυτούς τα σημαντικότερα ζητήματα για το Ναυτιλιακό κλάδο, η σύνοψη των απαντήσεων υπέδειξε ως τέτοια την «Κατάρτιση και Εκπαίδευση», την «Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία», τις «Αέριες εκπομπές και κλιματική αλλαγή (GWP) και την «Καινοτομία και τεχνολογία». Στην επόμενη ερώτηση σχετικά με τα σημαντικότερα ζητήματα για τη λειτουργία κάθε υπό κλάδου οι περισσότερες εκ των απαντήσεων υπέδειξαν για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες τη «Βιώσιμη λειτουργία και αποδοτικότητα», ακολουθούμενη από τις « Επιπτώσεις στη θαλάσσια βιοποικιλότητα / συμβάντα θαλάσσιας ρύπανσης» και τα «Συστήματα πιστοποίησης / Πιστοποιήσεις».

Αντίστοιχα, για τον υπό-κλάδο των Χρηματοοικονομικών υπηρεσιών και Συμβούλων αναγνωρίστηκαν ως σημαντικά τα ζητήματα των «Βιώσιμων επενδύσεων και πιστοποίησης» και της «Επιχειρησιακής προστασίας δεδομένων, ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και ψηφιακής Πλοήγησης». Για το υπό-κλάδο των λιμένων ως πιο σημαντικά ζητήματα υποδείχθηκαν αυτά των «Βέλτιστων Τεχνικών Πρακτικών Λειτουργίας» και των «Ευφυών Συστημάτων Διαχείρισης της Κυκλοφορίας».

Τέλος, για τον υπό-κλάδο των προμηθευτών ως σημαντικά ζητήματα προσδιορίστηκαν αυτά των «Πράσινων προμήθειων», της «Επιχειρησιακής προστασίας δεδομένων, Ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και ψηφιακής Πλοήγησης» και «Σύνταξης μη Χρηματοοικονομικών Απολογισμών για τις σημαντικότερες πτυχές και ουσιώδη ζητήματα λειτουργίας του κλάδου».

Αναλυτικά τα αποτελέσματα της σχετικής έρευνας παρουσιάζονται στο άρθρο με τίτλο «*Mapping maritime's CSR agenda: A cross-sectoral materiality analysis of maritime's sustainability reporting*», που βρίσκεται υπό εξέταση δημοσίευσης (under review) και παρατίθεται στο Παράρτημα IV.

4.4 Περιπτωσιολογική μελέτη δείγματος Κατασκευαστικών εταιριών

Εφαρμογή προγενέστερου μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης της Διοικητικής Προσέγγισης για το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας και Ασφάλειας στον εργασιακό χώρο

Ο κατασκευαστικός κλάδος παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον λόγω του σημαντικού οικονομικού, κοινωνικού και περιβαλλοντικού αποτυπώματός του σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο. Την ίδια στιγμή σύμφωνα με τον National Safety Council (NSC), έναν μη κερδοσκοπικό οργανισμό δημόσιας υπηρεσίας, που προάγει την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία στις ΗΠΑ, ανήκει στο top 5 των κλάδων με τα περισσότερα ατυχήματα ή τραυματισμούς, που καταλήγουν σε ημέρες απουσίας.

Όπως αναφέρθηκε στην ενότητα 3.2.2 για την επιλογή του δείγματος των επιχειρήσεων, που αξιολογήθηκαν ως προς το επίπεδο λογοδοσίας σε σχέση με το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας και Ασφάλειας στους χώρους εργασίας, ορίστηκαν κάποια κοινά κριτήρια. Τα συγκεκριμένα αυτά κριτήρια ήταν το μέγεθος της επιχείρησης, η χώρα της έδρας, το γεωγραφικό διαμέρισμα, το πρότυπο σύνταξης του απολογισμού, που χρησιμοποιήθηκε προκειμένου αυτό να είναι το GRI-G4 & Citting-GRI, η γλώσσα και το έτος αναφοράς (2016-2017). Η αξιολόγηση πραγματοποιήθηκε με ένα ανάλογο μεθοδολογικό εργαλείο με αυτό της παρούσας έρευνας, που αναπτύχθηκε βασιζόμενο στις απαιτήσεις των οδηγιών GRI-G4 (Evangelinos et al., 2018), το οποίο όμως δεν δίνει μεγάλη έμφαση και ανάλυση στους δείκτες GDMA.

Το τελικό δείγμα αφορούσε 19 πολυεθνικές εταιρείες του κατασκευαστικού κλάδου σε παγκόσμιο επίπεδο. Η αξιολόγηση εστίασε σε 10 δείκτες. Οι πέντε πρώτοι δείκτες (DMA, LA5, LA6, LA7 και LA8) σχετίζονται αποκλειστικά με την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία, ενώ οι υπόλοιποι δείκτες (LA9, LA14, LA15, 15 και 33), που έχουν διαφορετικό αντικείμενο εξετάζονται μόνο σε θέματα Υγείας και Ασφάλειας στην Εργασία. Επίσης, δεν συμπεριλήφθηκαν δύο δείκτες, ο DMA για την κατάρτιση και εκπαίδευση, που σχετίζεται με τον δείκτη LA9, και ο DMA για την αλυσίδα εφοδιασμού και τις εργασιακές πρακτικές της, που σχετίζεται με τους δείκτες LA14 και LA15.

Σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας η αξιολόγηση του δείγματος των 19 επιχειρήσεων για τους πέντε πρώτους δείκτες, που αφορούν καθαρά την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία, έδωσε γενικό μέσο όρο βαθμολογίας 30,5% ως προς την ενσωμάτωση των κατευθυντήριων οδηγιών σύνταξης των απολογισμών για τους συγκεκριμένους δείκτες (και αντίστοιχο επίπεδο λογοδοσίας ως προς τους συγκεκριμένους δείκτες). Αντίστοιχα με την ενσωμάτωση και των υπόλοιπων δεικτών

το ποσοστό αυξάνεται στο 36,3%. Ο δείκτης G4-15 (περιλαμβάνει τον κατάλογο των εξωτερικά ανεπτυγμένων καταστατικών, αρχών ή άλλων κοινωνικών πρωτοβουλιών που σχετίζονται με την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία, που ο οργανισμός προσυπογράφει ή υποστηρίζει) με ποσοστό 68,4% και ο δείκτης G4-33 (διασφάλιση της αξιοπιστίας των στοιχείων της έκθεσης για την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία ή την πιστοποίηση του συστήματος διαχείρισης επαγγελματικής υγιεινής και ασφάλειας από τρίτο φορέα) με ποσοστό 75% έχουν τις υψηλότερες βαθμολογίες. Συγκεκριμένα παρατηρείται ότι το 52,6% των εταιρειών έχει πιστοποιήσει τα στοιχεία της έκθεσης ή διαφορετικά έχει αποκτήσει δήλωση αξιοπιστίας από τρίτο φορέα για την έκθεση EKE, που δημοσίευσε, και το 57,9% έχει πιστοποίηση OHSAS 18001.

Ο δείκτης G4-DMA για την γνωστοποίηση της διοικητικής προσέγγισης για την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία παρουσιάζεται με υψηλή πληρότητα στις περισσότερες εκθέσεις EKE και συγκεντρώνει την τρίτη μεγαλύτερη βαθμολογία (67,1%). Ο δείκτης G4-LA6, ο οποίος σχετίζεται με τα ατυχήματα, τις απουσίες και τις απώλειες ανθρώπινων ζωών, έχει μια μέτρια προς καλή βαθμολογία (47,4%) και σημειώνεται ότι συμπεριλαμβάνεται στο 89% των εκθέσεων σε αντίθεση με τους υπόλοιποι τρεις δείκτες, που εμφανίζονται σε αισθητά λιγότερες εκθέσεις. Ο δείκτης G4-LA8 για την κάλυψη θεμάτων Υγείας και Ασφάλειας στην Εργασία, τα οποία καλύπτονται από επιτροπές και συνδικάτα συγκεντρώνει την αμέσως μεγαλύτερη βαθμολογία (19,8%). Ο δείκτης G4-LA5 για το ποσοστό του εργατικού δυναμικού, που εκπροσωπείται από επιτροπές, που ασχολούνται με τα συγκεκριμένα θέματα και ο G4-LA7 για το ποσοστό των εργαζομένων με υψηλού κινδύνου θέσεις εργασίας συγκεντρώνουν τις χαμηλότερες βαθμολογίες, 11,8% και 6,6% αντίστοιχα. Συγκεκριμένα μόνο τρεις εκθέσεις περιέχουν πληροφορίες σχετικά με το ζητούμενο του δείκτη G4-LA7 και μόνο τέσσερις εκθέσεις του δείκτη G4-LA5. Αναλυτικά τα αποτελέσματα της σχετικής έρευνας παρουσιάζονται στο άρθρο με τίτλο «*Occupational Health and Safety of Multinational Construction Companies through Evaluation of Corporate Social Responsibility Reports*» που βρίσκεται υπό εξέταση δημοσίευσης (under review) και παρατίθεται στο Παράρτημα IV.

4.5 Περιπτωσιολογική μελέτη δείγματος Κατασκευαστικών & Ναυτιλιακών εταιρειών

Εφαρμογή του Μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης της Διοικητικής Προσέγγισης για το ουσιώδες ζήτημα της Υγιεινής και Ασφάλειας στον εργασιακό χώρο

Αυτή η τελευταία περιπτωσιολογική μελέτη αφορούσε την χρήση του μεθοδολογικού εργαλείου, που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας για την αξιολόγηση

δύο δειγμάτων, δύο διαφορετικών κλάδων, του Κατασκευαστικού και του Ναυτιλιακού, για το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας και Ασφάλειας στους εργασιακούς χώρους. Το συγκεκριμένο ουσιώδες ζήτημα θεωρείται πολύ σημαντικό και για τους δύο κλάδους και σε επίπεδο εσωτερικότητας (σε μεγάλο ποσοστό οι επιχειρήσεις το εντάσσουν στα πιο σημαντικά τους) και εξωτερικότητας (σύμφωνα με τον National Safety Council (NSC), έναν μη κερδοσκοπικό οργανισμό δημόσιας υπηρεσίας, που προάγει την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία στις ΗΠΑ, οι δύο κλάδοι κατατάσσονται στις δύο πρώτες θέσεις σε θέματα τραυματισμών και ατυχημάτων στο χώρο εργασίας).

Για την συγκεκριμένη μελέτη αξιολόγησης των δεικτών, που αναφέρονται στην Ασφάλεια και Υγεία στους ως άνω δύο κλάδους, χρησιμοποιήθηκαν δύο δείγματα των 35 εταιριών έκαστο, τα οποία αντλήθηκαν από την διαδικτυακή πλατφόρμα του GRI αλλά και από τις ιστοσελίδες των ιδίων των οργανισμών. Οι απολογισμοί Βιωσιμότητας των δύο δειγμάτων είχαν συνταχθεί εκτός ενός σύμφωνα με το πρότυπο GRI-Standards. Οι δείκτες των απολογισμών, που ερευνήθηκαν, αποτελούνταν από τους δείκτες των Γενικών Δημοσιοποιήσεων Διοικητικής Προσέγγισης (σειρά GRI 103) του οργανισμού για το ουσιαστικό θέμα της Υγείας και της Ασφάλειας και τον ειδικό δείκτη της Επαγγελματικής Υγείας και Ασφάλειας (σειρά GRI 403-έκδοση 2016). Για την εγκυρότητα των αναφορών πραγματοποιήθηκε έλεγχος για την ύπαρξη πιστοποίησης του απολογισμού από εξωτερικό φορέα σύμφωνα με τον δείκτη GRI 102-56, αλλά και από τα αντίστοιχα πρότυπα Υγείας και Ασφάλειας, που υιοθετούν οι οργανισμοί όπως το OHSAS & ISO.

Σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας το ποσοστό εξωτερικής διαπίστευσης της ακρίβειας και αξιοπιστίας των απολογισμών ανέρχεται στο 66% (και για τους δύο κλάδους), που θεωρείται ένα αρκετά ικανοποιητικό ποσοστό. Σε ότι αφορά την πιστοποίηση για θέματα Υγείας και Ασφάλειας σύμφωνα με διεθνή πρότυπα OHSAS και κατά ISO, για τον κατασκευαστικό κλάδο το ποσοστό αγγίζει το 71% των απολογισμών, ενώ για τον Ναυτιλιακό το 63%. Συγκριτικά, μεταξύ των δύο δεικτών προκύπτει ότι και για τους δύο κλάδους οι οργανισμοί παρέχουν σχετικά επαρκή πληροφόρηση για τον δείκτη GRI 103 (μέσος όρος της βαθμολόγησης 2,08), που αφορά τη δημοσιοποίηση πληροφοριών σχετικά με τη διοικητική προσέγγιση του οργανισμού σε ό,τι αφορά το ουσιώδες θέμα της Υγείας και της Ασφάλειας, ενώ αντίθετα παρέχουν χαμηλά επίπεδα πληροφόρησης (μέσος όρος της βαθμολόγησης 1,22) για τον ειδικό δείκτη της σειράς GRI 403, που απαιτεί την παροχή εξειδικευμένων πληροφοριών για την Επαγγελματική Υγεία και Ασφάλεια των εργαζομένων. Αντίστοιχα, μεταξύ των δύο κλάδων πληρέστεροι σε επίπεδο πληρότητας δημοσιοποιήσεων και για τους δύο δείκτες ήταν οι απολογισμοί Βιωσιμότητας του Κατασκευαστικού κλάδου.

Για τον βασικό δείκτη της Επαγγελματικής Υγείας και Ασφάλειας GRI 403, ο δείκτης με την μεγαλύτερη πληρότητα κάλυψης των απαιτήσεων λογοδοσίας ήταν ο δείκτης

GRI 403-2, που αναφέρεται στα είδη τραυματισμού και ποσοστά τραυματισμού, επαγγελματικές ασθένειες, χαμένες ημέρες εργασίας και αριθμό θανάτων, που σχετίζονται με την εργασία. Αν και ο υψηλότερος σε βαθμολογία, ο μέσος όρος της βαθμολόγησης για το συγκεκριμένο δείκτη ήταν 1,06 για τον Κατασκευαστικό και 1,14 για τον Ναυτιλιακό κλάδο. Αντίστοιχα, θα πρέπει να τονιστεί ότι για τον δείκτη GRI 403-3 (Εργαζόμενοι με υψηλούς δείκτες κινδύνου σύμφωνα με το επάγγελμα τους), που αποτυπώνει τους κινδύνους στους οποίους εκτίθενται οι εργαζόμενοι κατά την διάρκεια της εργασίας τους, η πληροφόρηση, που παρέχεται από τους οργανισμούς δεν κρίνεται επαρκής με τον αριθμό των αναφορών να κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα. Στον κατασκευαστικό κλάδο το σύνολο των αναφορών, που δεν διαθέτουν πληροφόρηση για τους δείκτες κινδύνου ανέρχεται στο 51% του συνολικού δείγματος, ενώ στον ναυτιλιακό κλάδο το ποσοστό αυτό είναι πολύ μεγαλύτερο και αγγίζει το 74%. Συγκεκριμένα, οι αντίστοιχοι μέσοι όροι βαθμολογίας της πληρότητας των παρεχόμενων δημοσιοποιήσεων για τον δείκτη αυτό ανέρχονται στο 0,74 για το Κατασκευαστικό και στο 0,37 για τον Ναυτιλιακό κλάδο.

Σχετικά με το μέγεθος των οργανισμών (αν και τα δείγματα των επιχειρήσεων δεν μπορούν να χαρακτηριστούν αντικειμενικά λόγω πολύ μικρού αριθμού μικρομεσαίων επιχειρήσεων), αυτό δεν φαίνεται να παίζει σημαντικό ρόλο στο επίπεδο της πληρότητας των δημοσιοποιήσεων σχετικά με τους συγκεκριμένους δείκτες, διαφαίνεται όμως μία τάση κυρίως οι μεγάλες και πολυεθνικές εταιρίες να συντάσσουν πληρέστερους απολογισμούς Βιωσιμότητας. Σε σχέση με τη γεωγραφική κατανομή των επιχειρήσεων φαίνεται να παίζει κάποιο ρόλο στην πληρότητα των δημοσιοποιήσεων, καθώς για τον κατασκευαστικό κλάδο οι επιχειρήσεις από τη Νότια Ευρώπη έχουν τη χαμηλότερη βαθμολογία για τον δείκτη GRI-103, ενώ στον Ναυτιλιακό τη χαμηλότερη βαθμολογία έχουν οι επιχειρήσεις της Κεντρικής Ευρώπης. Σε σχέση με τον δείκτη GRI 403 για τον κατασκευαστικό κλάδο τη χαμηλότερη βαθμολογία έχουν οι επιχειρήσεις της Β. Ευρώπης, και στον Ναυτιλιακό οι επιχειρήσεις της Κεντρικής Ευρώπης, όπου την υψηλότερη βαθμολογία έχουν ξεκάθαρα οι επιχειρήσεις από τη Ν. Ευρώπη.

Αναλυτικά τα αποτελέσματα (Πίνακες και Διαγράμματα) της σχετικής έρευνας παρουσιάζονται στο Παράρτημα V.

5. Συζήτηση

Στο παρόν κεφάλαιο ακολουθεί ο γενικός σχολιασμός των αποτελεσμάτων της έρευνας, σε συνάρτηση με το στόχο και τα επιμέρους ερευνητικά ερωτήματα, που τέθηκαν.

Η υιοθέτηση και ο βαθμός ενσωμάτωσης των βασικών Αρχών των κατευθυντήριων οδηγιών του GRI, στην οργάνωση, προετοιμασία και σύνταξη των εταιρικών απολογισμών κοινωνικής υπευθυνότητας αποτελεί σημαντικότερη παράμετρο της ποιότητας των δημοσιοποιούμενων επιδόσεων ΕΚΕ κάθε επιχείρησης. Η κατεύθυνση της αναγνώρισης των πιο σημαντικών θεμάτων για τη λειτουργία της κάθε επιχείρησης, σύμφωνα με τα εγγενή χαρακτηριστικά της με την εμπλοκή των ενδιαφερόμενων μερών, βοηθά τις επιχειρήσεις στο να θέσουν στόχους μέτρησης των επιδόσεων εταιρικής υπευθυνότητας και διαχείρισης των αλλαγών, στο δρόμο προς μία βιώσιμη λειτουργία (Janakalona, 2016). Ταυτόχρονα, δίνει τη δυνατότητα στα ενδιαφερόμενα μέρη να έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες, που συνάδουν με τις προσδοκίες τους και τους επιτρέπουν να αξιολογούν τις επιδόσεις κοινωνικής υπευθυνότητας της κάθε εταιρείας (Bouten et al., 2011; Hsu, Lee, & Chao, 2013) δημιουργώντας κοινή αξία με τους στόχους και τις επιδιώξεις της κοινωνίας και την οικονομική πρόοδο (Schadewitz & Niskala, 2010).

Δύο καίρια σημεία αποτέλεσαν το επίκεντρο της παρούσας διδακτορικής διατριβής, πρώτον, η Ανάλυση Ουσιαστικότητας των επιχειρήσεων και δεύτερον, η ανάπτυξη ενός μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης των επιπέδων λογοδοσίας των επιχειρήσεων στην βάση αυτής και του προτύπου σύνταξης Απολογισμών βιωσιμότητας GRI. Στη βάση των σημείων αυτών, κεντρικό στόχο της ερευνητικής εργασίας αποτέλεσε η ανάπτυξη, εφαρμογή και αξιολόγηση της εφαρμογής του ανωτέρω μεθοδολογικού εργαλείου ως προς την αντικειμενικότητα του, την ευκολία στη χρήση του, την προσαρμογή του στις εκάστοτε επικαιροποιήσεις των προτύπων σύνταξης απολογισμών του GRI, καθώς και στα εκάστοτε ερευνητικά ερωτήματα, που τίθενται. Σημαντικό επιμέρους στόχο της ερευνητικής εργασίας, συμπληρωματικό και αναγκαίο στην επίτευξη του κεντρικού στόχου, αποτέλεσε η αναγνώριση των σημαντικότερων ζητημάτων για την λειτουργία των επιχειρήσεων, ενός αριθμού διαφορετικών δειγμάτων επιχειρήσεων και κλάδων, που επιλέχθηκαν στη βάση ερευνητικής αντιπροσωπευτικότητας και ενδιαφέροντος σύμφωνα με τη βιβλιογραφική έρευνα. Συγκεκριμένα, για την επιλογή δειγμάτων επιχειρήσεων, εφαρμογής περιπτώσιολογικών μελετών χρήσης του μεθοδολογικού εργαλείου, χρησιμοποιήθηκαν κριτήρια ερευνητικού ενδιαφέροντος σε εθνικό και κλαδικό επίπεδο, καθώς και στο επίπεδο αποκλειστικά ενός πολύ σημαντικού για τη

λειτουργία των επιχειρήσεων ζητήματος για πολλούς κλάδους. Το σύνολο της ανωτέρω επιλογής τεκμηριώθηκε παραπάνω αναλυτικά βιβλιογραφικά και ερευνητικά.

Ανάλυση των ευρημάτων της έρευνας σε σχέση με το δείγμα των ελληνικών επιχειρήσεων

Για την αξιολόγηση του επιπέδου λογοδοσίας των ελληνικών επιχειρήσεων του δείγματος, χρησιμοποιήθηκαν -όπως αναφέρθηκε- δύο μεθοδολογικά εργαλεία και αυτό για λόγους συγκρισιμότητας των αποτελεσμάτων τους και αξιολόγησης εφαρμογής του δεύτερου. Το πρώτο στη βάση των Αρχών αναφοράς του προτύπου GRI-G4 και το δεύτερο απόρροια των ευρημάτων του πρώτου στη βάση της Αρχής της Ανάλυσης Ουσιαστικότητας και, συγκεκριμένα, στη βάση αξιολόγησης του επιπέδου λογοδοσίας για τα πιο σημαντικά ζητήματα για τη λειτουργία των επιχειρήσεων.

Από τα ευρήματα της έρευνας, που αφορούσε το επίπεδο λογοδοσίας των ελληνικών επιχειρήσεων στη βάση των αρχών αναφοράς του προτύπου GRI-G4 και των κατευθυντήριων οδηγιών, που τις συνόδευαν, προέκυψε ότι, αν και το επίπεδο λογοδοσίας των ελληνικών επιχειρήσεων αναβαθμίστηκε κυμάνθηκε συνολικά σε μέτρια επίπεδα. Σύμφωνα με τα ευρήματα, το ποσοστό ενσωμάτωσης ειδικά για της Αρχές της Ακρίβειας και Αξιοπιστίας ήταν πάρα πολύ χαμηλό, ενώ αντίστοιχα ακόμη και στη περίπτωση των υπόλοιπων αρχών, όπου τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν άνω του 50%, υπήρχαν εξειδικευμένα κριτήρια βαθμολόγησης, που πήραν αρκετά χαμηλό βαθμό (Vouros et. al., 2020). Τα χαμηλά αυτά ποσοστά ενσωμάτωσης των αρχών της Ακρίβειας και Αξιοπιστίας, καθώς και των επιμέρους απαιτήσεων δημοσιοποίησης εξειδικευμένων πληροφοριών για τις περισσότερες εκ των υπόλοιπων αρχών, υπονομεύουν τους βασικούς στόχους δημοσιοποίησης των εταιρικών απολογισμών κοινωνικής υπευθυνότητας ως προς τη διαφάνεια, την ειλικρίνεια, την αποτελεσματικότητα και την αξιοπιστία της λογοδοσίας απέναντι στα ενδιαφερόμενα μέρη, τις προσδοκίες και τις απαιτήσεις τους (Sustainability/UNEP, 1998; Weber, 2008; Castaldo, Perrini, Misani, & Tencati, 2009; Calabrese et al., 2015; Karagiannis et. al., 2019).

Η εφαρμογή του προτεινόμενου μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης του επιπέδου λογοδοσίας των ελληνικών επιχειρήσεων για τα σημαντικότερα ζητήματα λειτουργίας τους, προϋποθέτει την αναγνώριση τους, με αναφορά σε εταιρικό και σε κλαδικό επίπεδο. Η αναγνώριση της «Οικονομικής Επίδοσης» και της «Υγείας και Ασφάλειας στους εργασιακούς χώρους», ως τα πιο σημαντικά για τη λειτουργία των επιχειρήσεων ζητήματα, συμπίπτει κατά ένα μέρος με τη βιβλιογραφία. Και αυτό καθώς αντίστοιχα παλαιότερα ευρήματα στον ελλαδικό χώρο (Skouloudis et al., 2015), έχουν αναγνωρίσει ως ουσιαστικότερα θέματα, την «Ασφάλεια και Υγεία στο χώρο εργασίας», την «Περιβαλλοντική Διαχείριση» και τις «Υπεύθυνες Μεθόδους

Παραγωγής». Σε αντίστοιχη έρευνα της διεθνούς βιβλιογραφίας του Hammer (2005, όπως αναφέρεται στη Janakalona, 2016, p. 4), κατεγράφησαν ως ουσιαστικά θέματα βιωσιμότητας σε επίπεδο εταιρίας αυτά των «Εργασιακών Σχέσεων», της «Υγείας και Ασφάλειας» και της «Πρόληψης της Ρύπανσης».

Σύμφωνα με τους Calabrese et al. (2016), δεδομένης της κατάστασης ότι δεν είναι όλες οι πτυχές βιωσιμότητας της ίδιας σημασίας για κάθε εταιρεία, το επίπεδο λογοδοσίας των Δημοσιοποιήσεων Διοικητικής Προσέγγισης (DMA) για τις σημαντικότερες εξ αυτών πτυχές, που αναφέρονται στους Απολογισμούς Βιωσιμότητας τους, καθορίζει το βαθμό στον οποίο η δημοσιοποίηση των επιδόσεων της ΕΚΕ είναι υπεύθυνη, ισορροπημένη, αξιόπιστη και διαφανής.

Ως συμπέρασμα της ανωτέρω αξιολόγησης για τους απολογισμούς ΕΚΕ των ελληνικών επιχειρήσεων του δείγματος, προκύπτει η μη κάλυψη σε επίπεδο πληρότητας και ακρίβειας των επιμέρους δεικτών διοικητικής προσέγγισης (γενικών και ειδικών), σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI-G4, για τα ουσιαστικότερα θέματα κάθε εταιρείας, με αντίστοιχη μη κάλυψη της απαιτούμενης πληρότητας και αξιοπιστίας συνολικά του απολογισμού κοινωνικής υπευθυνότητας. Αυτή η έλλειψη πληρότητας των πιο σημαντικών πτυχών δραστηριοποίησης, για τα ενδιαφερόμενα μέρη μίας εταιρείας, αποτελεί ένα γενικότερο θέμα και πρόβλημα της ποιότητας των δημοσιοποιούμενων απολογισμών ΕΚΕ (Adams, 2004; O'Dwyer et al. , 2005; de Villiers & van Staden, 2010).

Η παρατήρηση της ενσωμάτωσης σε μεγαλύτερο ποσοστό των οδηγιών δημοσιοποίησης των ειδικών δεικτών διοικητικής προσέγγισης για τα σημαντικότερα θέματα κάθε εταιρείας, πιθανόν υποδηλώνει ότι οι γενικοί δείκτες ή έχουν μεγαλύτερες απαιτήσεις κάλυψης, είτε συγκεκριμένη διοικητική οργάνωση και εξειδικευμένες γνώσεις, που δεν υπάρχουν, είτε επιπλέον προσωπικό, που δεν υπάρχει, σε αντίθεση με τις ειδικές δημοσιοποιήσεις όπου, πιθανόν, υπάρχει εξειδικευμένο προσωπικό, που ασχολείται. Πιθανόν όμως να υποδηλώνει ότι οι κατευθυντήριες οδηγίες για τις Γενικές Δημοσιοποιήσεις και τους σχετικούς δείκτες διοικητικής προσέγγισης δεν είναι αρκετά συγκεκριμένες και σαφείς. Σύμφωνα με τους Moneva, Archel, & Correa, (2006) οι κατευθυντήριες οδηγίες εξακολουθούν να κρίνονται ανεπαρκείς στο να αυξήσουν το επίπεδο λογοδοσίας και επικοινωνίας των επιχειρήσεων σχετικά με την ΕΚΕ, ειδικά σε θέματα ουσιαστικότητας και εμπλοκής των ενδιαφερομένων μερών, αν και η συνεχής επικαιροποίηση του προτύπου GRI έχει ως στόχο ακριβώς αυτό τα τελευταία χρόνια (GRI, 2013a, 2013b, 2016).

Επιπλέον, οι εταιρείες και οι τομείς, που έχουν αξιολογηθεί με σημαντικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα δείχνουν υψηλότερο επίπεδο λογοδοσίας σε σχέση με τους ειδικούς δείκτες δημοσιοποίησης της διοικητικής προσέγγισης (SDMA). Αυτό ίσως οφείλεται στην ανάγκη, όπως έχει επισημανθεί παραπάνω (Brammer & Pavelin 2004; Bravo et al. 2012; Chih et al. 2010;), οι μεγάλες εταιρείες, οι οποίες ταυτόχρονα

ανήκουν σε περιβαλλοντικά ευαίσθητους κλάδους, να πρέπει για λόγους έξωθεν καλής μαρτυρίας, αλλά και λόγω του πιο αυστηρού νομικού καθεστώτος στο οποίο υπάγονται να δημοσιοποιούν υψηλότερης ποιότητας απολογισμούς ΕΚΕ. Ταυτόχρονα, φαίνεται να διαθέτουν, είτε το εξειδικευμένο προσωπικό, εξοπλισμό και γνώσεις, είτε τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους, είτε και τα δύο, για να επιτύχουν την κάλυψη των συγκεκριμένων εξειδικευμένων δεικτών, που πιθανά απαιτούνται και από άλλα διεθνή πρότυπα και συνθήκες, που ενδεχομένως είναι και υποχρεωτικά.

Οι αποκλίσεις μεταξύ εταιρειών και κλάδων όσον αφορά την κάλυψη των δεικτών DMA ενδέχεται να οφείλονται στο γεγονός ότι οι μεγάλες εταιρείες, ακόμη και αν προέρχονται από διαφορετικούς τομείς, έχουν αυτόνομο κοινωνικό και περιβαλλοντικό αποτύπωμα (Krut & Munis 1998; Morhardt et al., 2002)). Κοιτάζοντας τα ευρήματά μας στο DMA συνολικά, φαίνεται να υπάρχει μια θετική συσχέτιση με το μέγεθος των αξιολογημένων εταιρειών, με τις μεγάλες και πολυεθνικές να καταγράφουν υψηλότερη λογοδοσία.

Το αποτέλεσμα της σύγκρισης των ευρημάτων εφαρμογής των δύο μεθοδολογιών της τρέχουσας και αυτής των Vouros et. al. (2020), υποδεικνύει ότι για τους ελληνικούς απολογισμούς ΕΚΕ του δείγματος, υπάρχει σημαντικά μεγαλύτερο ποσοστό ενσωμάτωσης των βασικών Αρχών δημοσιοποίησης, των κατευθυντήριων οδηγιών του GRI-G4 ανά εταιρικό απολογισμό και κλάδο από ότι ενσωμάτωσης των αντίστοιχων οδηγιών δημοσιοποίησης της διοικητικής προσέγγισης (μέσω των γενικών και ειδικών δεικτών που απαιτούνται), για τα ουσιαστικότερα θέματα κάθε επιχείρησης.

Συγκεκριμένα, το μέσο ποσοστό ενσωμάτωσης των αρχών ανά εταιρικό απολογισμό ανέρχεται στο 57,1%, με το αντίστοιχο μέσο ποσοστό ενσωμάτωσης των οδηγιών διοικητικής προσέγγισης για τα ουσιαστικότερα θέματα να ανέρχεται στο 35,6%. Αντίστοιχα αποτελέσματα παρατηρούνται και σε κλαδικό επίπεδο με το μέσο ποσοστό ενσωμάτωσης των αρχών να είναι 59,7% και αυτό των οδηγιών διοικητικής προσέγγισης για τα ουσιαστικότερα θέματα να φτάνει μόλις στο 36,6%. Τέλος, οι επιχειρήσεις με υψηλό επίπεδο λογοδοσίας φαίνεται να συνδέονται με το υψηλό τους περιβαλλοντικό αποτύπωμα, αλλά χωρίς αυτό να σημαίνει απαραίτητα ότι αυτές, που βρίσκονται στο τέλος έχουν χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Αντίστοιχα προκύπτει ότι οι κλάδοι, που υπάγονται στον δευτερογενή τομέα (π.χ. παραγωγή ενός αντικειμένου) κατέχουν υψηλότερες θέσεις λογοδοσίας από ό, τι οι οργανισμοί, που υπάγονται στον τριτογενή τομέα, και οι οποίοι έχουν χαμηλότερες επιδόσεις.

Το σύνολο των ανωτέρω συμπερασμάτων οδήγησε στην εκτίμηση ότι η τελική κατάταξη αξιολόγησης των εταιρικών απολογισμών ως προς το βαθμό ενσωμάτωσης των κατευθυντήριων οδηγιών σύνταξης και μέτρησης των επιδόσεων μιας επιχείρησης, ακόμη και στη περίπτωση όπου αυτές βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο, δεν προσδιορίζει αντίστοιχη ισομερή βαθμολόγηση των επιμέρους τμημάτων της, σύμφωνα με αυτές (οδηγίες). Αντίθετα το αποτέλεσμα της οποιασδήποτε αξιολόγησης υποκρύπτει μία σημαντική πιθανότητα η υψηλή βαθμολογία σε ένα τομέα να συνδέεται με μία χαμηλή βαθμολογία σε έναν άλλο (τομέα). Συμπερασματικά εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι, δεν διασφαλίζεται η περιεκτικότητα, η ισορροπία και αξιοπιστία ενός απολογισμού ΕΚΕ, όπως αντίστοιχα έχει καταγραφεί και σε άλλες ερευνητικές εργασίες, για ελληνικές (Skouloudis et al., 2009) και διεθνείς επιχειρήσεις (Escrig-Imledo et al., 2014; Zhao et al., 2016). Τέλος οι εκθέσεις δημοσιοποίησης πληροφοριών και πρακτικών ΕΚΕ, προσδιορίζουν τις επιδόσεις των εταιρειών επαρκώς αλλά όχι εξ ολοκλήρου, ειδικά εάν λείπει η εξωτερική διασφάλιση υψηλής ποιότητας (Deegan & Rankin, 1996; Morhardt et al., 2002), αν και αυτό απαιτεί περαιτέρω διερεύνηση.

Ανάλυση των ευρημάτων της έρευνας σε σχέση με το δείγμα των αεροδρομίων.

Η διαρκώς αυξανόμενη διάδοση της πρακτικής σύνταξης και έκδοσης Απολογισμών Βιωσιμότητας για τον αεροπορικό κλάδο αν και δεν αμφισβητείται, ειδικά για τα αεροδρόμια, διαθέτει ακόμη μεγάλο περιθώριο βελτίωσης. Και αυτό γιατί, από ότι φαίνεται, οι Απολογισμοί Βιωσιμότητας δεν θεωρούνται ακόμη σημαντικά εργαλεία και πρακτικές διαχείρισης και μάρκετινγκ για τα αεροδρόμια (GRI 2009; Skouloudis et al., 2012; Κος & Durmaz, 2015; Karagiannis et al., 2019).

Οι περισσότεροι αερομεταφορείς με υψηλή δραστηριότητα έκδοσης Απολογισμών Βιωσιμότητας προέρχονται από τις αγορές της Ευρώπης και της Ασίας (Karagiannis et al., 2019). Αυτό οφείλεται, πιθανώς, σε μια σειρά παραγόντων όπως έχει επισημανθεί από τον O' Rourke (2004) και μπορεί να είναι κατά σειρά σπουδαιότητας: (α) η διαφορετική εταιρική στρατηγική, που εφαρμόστηκε από τους αερομεταφορείς αντιμετωπίζοντας τους ως ανταγωνιστές, (β) το επίπεδο βιομηχανικής και τουριστικής δραστηριότητας (π.χ. 30 από τα 50 μεγαλύτερα αεροδρόμια σύμφωνα με την ACI βρίσκονται στην Ευρώπη και την Ασία έχοντας το 2017 ως έτος αναφοράς), (γ) η ύπαρξη κανονιστικού πλαισίου, (δ) το επίπεδο βιοτικού επιπέδου, και (ε) το κοινωνικό κεφάλαιο και πολιτιστικό επίπεδο. Επιπλέον, το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού της γης κατοικεί στην Ευρώπη και στην Ασία, μπορεί επίσης να διαδραμάτισε ζωτικό ρόλο.

Η ουσιαστικότητα βρίσκεται πλέον στο επίκεντρο των Απολογισμών Βιωσιμότητας των επιχειρήσεων, αποτελώντας ένα είδος πρόδρομου μέσου και εργαλείου

διαχείρισης της Βιωσιμότητας τους (Figge, Hahn, Schaltegger, & Wagner, 2002). Περαιτέρω, η ουσιαστικότητα ενσωματώνει ένα σύνολο παραμέτρων όπως τα αδύνατα και δυνατά σημεία μιας επιχείρησης, τις ευκαιρίες, την ανάλυση απειλών, λαμβάνοντας υπόψη και τα εξωτερικά αλλά και τα εσωτερικά ενδιαφερόμενα μέρη της επιχείρησης, καθορίζοντας τις προοπτικές σύμφωνα με το μέγεθος και τη σημασία της επιχείρησης στην αγορά, προσδιορίζοντας τους βασικούς τομείς απόδοσης, αναζητώντας αναπτυξιακές ευκαιρίες και εντοπίζοντας και αξιολογώντας τη διαχείριση των πιθανών κινδύνων και απειλών (Karagiannis et al., 2019). Συνοπτικά, αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο διαχείρισης που έρχεται να προστεθεί σε αυτό της περιβαλλοντικής / και αειφορικής διαχείρισης (Darnall, Jolley, & Handfield, 2007; Figge et al., 2002; Kolk & Mauser, 2001; Lober, Bynum, Campbell, & Jacques, 1997; Roome, 1992) ικανό να ενισχύσει την επιχειρηματική στρατηγική, την ικανοποίηση των προσδοκιών των επενδυτών, τις θεσμικές υποχρεώσεις και τα συμφέροντα των ενδιαφερόμενων μερών. Και κατ' αυτό το τρόπο δύναται να οδηγήσει τις επιχειρήσεις σε ένα προσωρινό ή μόνιμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα (Karagiannis e. al., 2019).

Από την ανάλυση των αποτελεσμάτων αναγνώρισης των σημαντικότερων για τον κλάδο των αερομεταφορών ζητημάτων λειτουργίας και την ομαδοποίηση αυτών, προκύπτει ότι από τους τέσσερις κύριους τομείς (οικονομία, κοινωνία, περιβάλλον, εταιρικό προφίλ) της ΕΚΕ, η εστίαση αφορά σε ζητήματα σχετικά με την κοινωνία (Υγεία και ασφάλεια των πελατών, Ικανοποίηση των Πελατών, Πρακτικές ασφαλείας, Υγεία & Ασφάλεια στο εργασιακό περιβάλλον), σε ένα ποσοστό 54% και ακολουθούν η οικονομία (Οικονομική επίδοση, Έμμεσες Οικονομικές Επιπτώσεις) και το περιβάλλον (Αέριες Εκπομπές & Κλιματική Αλλαγή (GWP- Global Warming Potential, Διαχείριση Ενέργειας), με 17%. Σε μία πιο αναλυτική κατηγοριοποίηση των ουσιαστών ζητημάτων, η Εταιρική Υπευθυνότητα (προϊόντων και υπηρεσιών) είναι αυτή, που βρίσκεται σε προτεραιότητα (25%), ακολουθούμενη από το Περιβάλλον και την Οικονομία (17%).

Σε ότι αφορά τα αποτελέσματα της αξιολόγησης από την εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου, προέκυψε ότι το επίπεδο λογοδοσίας των απολογισμών των αεροδρομίων του δείγματος, σχετικά με τις σημαντικότερες πτυχές για τη λειτουργία τους είναι αρκετά μέτριο και δεν συμβαδίζει με τις κατευθυντήριες οδηγίες του προτύπου GRI και την δηλωμένη τους δέσμευση για διαφάνεια απέναντι στα ενδιαφερόμενα μέρη. Το τελευταίο συμπέρασμα τονίζεται και στις αντίστοιχες έρευνες των GRI (2007), Skouloudis et al. (2012) και Κορ & Durmaz (2015). Υπεύθυνη για την συλλογή των απαραίτητων πληροφοριών και τη σύνταξη των Απολογισμών Βιωσιμότητας ήταν στους 17 από τους 18 απολογισμούς η διοίκηση των αεροδρομίων (για μία δεν υπήρχαν πληροφορίες). Επιπροσθέτως εκ των 18 απολογισμών ΕΚΕ οι 13 διέθεταν εξωτερική διασφάλιση της αξιοπιστίας τους, ενώ μόνο 6 εξ αυτών έκαναν αναφορά στα αποτελέσματα.

Σε σχέση με το επίπεδο λογοδοσίας των δεικτών Γενικών Δημοσιοποιήσεων Διοικητικής Προσέγγισης (GDMA) για τα δέκα σημαντικότερα ζητήματα, που αναγνωρίστηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας, προέκυψε ότι για όλα εκτός από αυτό των «έμμεσων οικονομικών επιπτώσεων», ήταν υψηλότερο ή σημαντικά υψηλότερο (π.χ. "Οικονομικής απόδοσης" και "Υγείας και Ασφάλειας των πελατών") αυτό των Ειδικών Δημοσιοποιήσεων. Το γεγονός αυτό ίσως προσδιορίζει ένα σημαντικό διοικητικό κενό στον προσδιορισμό και τη διαχείριση ενός ουσιώδους για το αεροδρόμιο ζητήματος.

Η πιστή εφαρμογή των κατευθυντήριων οδηγιών του προτύπου GRI-G4 από τους συντάκτες έδειξε ότι αυτή συναρτάται με το υψηλό επίπεδο λογοδοσίας των απολογισμών. Ταυτόχρονα δεν προέκυψε καμία γραμμική συσχέτιση μεταξύ των σημαντικότερων πτυχών λειτουργίας των αεροδρομίων και της κάλυψης τους από ειδικούς δείκτες δημοσιοποίησης των πληροφοριών. Επίσης, το επίπεδο λειτουργίας των αεροδρομίων δεν φαίνεται να συσχετίζεται σαφώς με το επίπεδο λογοδοσίας τους.

Σε ότι αφορά τους ειδικούς και κλαδικούς δείκτες δημοσιοποιήσεων με υψηλή συχνότητα (> 75%), τα ευρήματα ευθυγραμμίζονται με προηγούμενες έρευνες των GRI (2009) και Κοζ & Durmaz (2015). Οι δείκτες, που σχετίζονται με κατηγορίες επιδόσεων, που είναι εύκολο να παρακολουθούνται και να μετριοούνται όπως ζητήματα δαπανών, χρόνου, κόστους ((π.χ. EC1, AO1, AO2 και AO3), τηρώντας αντιπροσωπευτικά πρωτόκολλα και βάσεις δεδομένων είχαν το υψηλότερο επίπεδο λογοδοσίας. Αντίθετα, ειδικοί δείκτες που απαιτούν χρόνο, εξειδικευμένο προσωπικό και ειδικό εξοπλισμό (π.χ. EC2, EN1, EN28, EN31, HR8, HR9, LA16, PR4 και PR7), είχαν χαμηλό επίπεδο λογοδοσίας.

Τέλος, ειδικοί κλαδικοί δείκτες δημοσιοποίησης πληροφοριών για τα αεροδρόμια, που χρησιμοποιούνται από τους συντάκτες των απολογισμών, αντικατοπτρίζοντας τη χρησιμότητα τους για την δημοσιοποίηση της διαχείρισης συγκεκριμένων ειδικών καταστάσεων όπως οι AO4, AO5, AO6, AO7 και AO8 προέκυψε ότι καλύπτονται, είτε μέτρια, είτε καθόλου, με σημαντικές όμως προοπτικές βελτίωσης.

Ανάλυση των ευρημάτων της έρευνας σε σχέση με το πρώτο δείγμα των ναυτιλιακών εταιρειών και την ανάλυση ουσιαστικότητας τους

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι ναυτιλιακοί οργανισμοί μπορούν να συμμετάσχουν πιο ενεργά στον τομέα της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης, στο πλαίσιο μιας ευρύτερης προσπάθειας συμμετοχής τους στην Βιώσιμη Ανάπτυξη. Ωστόσο είναι σαφές ότι, υπάρχει σημαντικό περιθώριο για αυτούς στο να επεκτείνουν τις εμπορικές τους θεωρήσεις και τις σχέσεις με τους συνεργάτες, συμπεριλαμβάνοντας και τις κοινωνικές διαστάσεις της δραστηριότητας και των επιπτώσεων τους (Poulovasilis,

2013). Σύμφωνα με τους Fasoulis & Kurt (2019) η ΕΚΕ θα μπορούσε να αποτελέσει ένα στρατηγικό εργαλείο διαχείρισης, προκειμένου οι εταιρίες του ναυτιλιακού κλάδου να συνεισφέρουν στην εκπλήρωση των Στόχων Αειφόρου Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών και των προσεχών οδηγιών και κατευθύνσεων του IMO για την επίτευξη μίας βιώσιμης ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Επιπλέον, η πίεση των ενδιαφερομένων μερών είναι ένας σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει την υιοθέτηση και εφαρμογή πρακτικών εταιρικής υπευθυνότητας (Andiç et al., 2012; Govindan & Bouzon, 2018). Λαμβάνοντας υπόψη τον αυξανόμενο ανταγωνισμό και τις αυξανόμενες ανησυχίες των ενδιαφερομένων μερών ο Ναυτιλιακός τομέας έχει στραφεί στην ΕΚΕ, προκειμένου να συμπληρώσει τις υπάρχουσες στρατηγικές ανταγωνισμού του και να βελτιώσει την οικονομική του απόδοση (Pawlik et al., 2012). Η αντιμετώπιση από τις εταιρίες των κοινωνικών και περιβαλλοντικών ανησυχιών των ενδιαφερόμενων μερών, σύμφωνα με τους Yuen, Thai, & Wong (2017) ενισχύει τις σχέσεις και τη δέσμευση με την εταιρεία και δημιουργεί καλή θέληση και μια θετική εικόνα, που στη συνέχεια αυτή οδηγεί σε βελτιωμένα οικονομικά αποτελέσματα, ανεξάρτητα αν ο οικονομικός αντίκτυπος της ΕΚΕ είναι σημαντικά μικρότερος σε σύγκριση με τις κλασικές ανταγωνιστικές στρατηγικές. Άλλωστε η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι υπεύθυνη για την πρόκληση αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον και στην κλιματική αλλαγή, μέσω των εκπομπών CO₂, NO_x και SO_x, πετρελαϊκής ρύπανσης, μεταφοράς ιζημάτων και ξενικών ειδών (μέσω του έρματος), κακής διαχείρισης και διάθεσης των απορριμμάτων (περιορισμένες πρακτικές ανακύκλωσης) κ.α. Και αυτό έχει ως αποτέλεσμα την επιτακτική ανάγκη υιοθέτησης της Ατζέντας του ΟΗΕ του 2030 και ενός ευρέως φάσματος μέτρων για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων (Chang & Danao, 2017; Allal et al., 2018).

Σύμφωνα με την παρούσα έρευνα η «Υγεία και Ασφάλεια (στους χώρους εργασίας)» και η «Διαχείριση της Ενέργειας» είναι για το σύνολο του Ναυτιλιακού κλάδου τα σημαντικότερα ζητήματα για τη λειτουργία των εταιρειών που τις απαρτίζουν, με την «Υγεία και Ασφάλεια» να υπερτερεί λόγω παρουσίας και στους τέσσερις υποκλάδους με υψηλά ποσοστά. Ουσιώδη ζητήματα για τους περισσότερους υποκλάδους της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας θεωρούνται επίσης οι «Αέριες εκπομπές και Κλιματική Αλλαγή (GWP)», η «Καινοτομία και Τεχνολογία» και η «Ποιότητα των Υπηρεσιών». Τα αποτελέσματα αυτά, που εν μέρει συμβαδίζουν με αυτά παλαιότερης έρευνας, σύμφωνα με την οποία η μείωση των εκπομπών του CO₂, μαζί με τα μέτρα ενεργειακής απόδοσης και την προστασία της ζωής στην θάλασσα, τοποθετούνται στην πρώτη γραμμή των στρατηγικών και πρωτοβουλιών των εταιρειών του ναυτιλιακού τομέα (Chatzinikolaou & Ventikos 2011).

Στο επίπεδο των υπό-κλάδων τη μεγαλύτερη βαθμολογία στον κλάδο των Χρηματοοικονομικών και Συμβουλευτικών εταιρειών συγκέντρωσαν η «Καταπολέμηση της Διαφθοράς», η «Κατάρτιση και Εκπαίδευση» και η

«Στρατηγική», στα λιμάνια οι «Οικονομικές Επιδόσεις», οι «Τοπικές Κοινότητες», τα «Άλλα Περιβαλλοντικά Ζητήματα», όπως και η «Υγεία και Ασφάλεια πελατών» και στον υπό-κλάδο των πλοιοκτητριών εταιριών, οι «Αέριες εκπομπές και Κλιματική Αλλαγή (GWP)» και τα «Υγρά Απόβλητα & Διαχείριση Αποβλήτων». Στον κλάδο των προμηθευτών αντίστοιχα την υψηλότερη βαθμολογία πέρα από την «Υγεία και Ασφάλεια», που εδώ έλαβε την υψηλότερη βαθμολογία από όλους τους υπό-κλάδους, υψηλή βαθμολογία έλαβαν οι «Αέριες εκπομπές και Κλιματική Αλλαγή (GWP)».

Επίσης υπάρχουν ουσιώδη ζητήματα που είναι σημαντικά μόνο για κάποιον εκ των υπο κλάδων. Καταρχάς, είναι σαφές ότι ο υπό κλάδος των πλοιοκτητριών-ναυτιλιακών εταιριών, που αποτελεί και τον πυρήνα του Ναυτιλιακού κλάδου θεωρεί εξαιρετικά ουσιώδη τα θέματα, που άπτονται των «Εργασιακών πρακτικών και Αξιοπρεπούς Εργασίας» και του «Περιβάλλοντος». Ωστόσο, ο υπό-κλάδος των Χρηματοοικονομικών Συμβουλών και γενικά των συμβουλευτικών υπηρεσιών διαφοροποιείται πλήρως από τον προηγούμενο, θέτοντας ως προτεραιότητες τους τομείς «Εταιρική κουλτούρα», «Παραγωγικότητα» και «Οικονομία». Ο υπό κλάδος των λιμανιών με τη σειρά του θεωρεί ότι είναι εξαιρετικά σημαντικοί οι τομείς της «Κοινωνίας» και της «Παραγωγικότητας». Σε προηγούμενη έρευνα σύμφωνα με τους Ashrafi et al. (2019), η σημασία της εταιρικής υπευθυνότητας για τα λιμάνια αντικατοπτρίζεται στις αξιολογήσεις επιδόσεων, που λαμβάνουν υπόψη την περιφερειακή και τοπική οικονομική ευημερία και ανάπτυξη, την προστασία του περιβάλλοντος και την προώθηση της ευημερίας προς ένα υψηλότερο βιοτικό επίπεδο των τοπικών κοινοτήτων μέσω της συνεργασίας και της συλλογικής λογοδοσίας. Τέλος, ο υπο κλάδος των προμηθευτών του Ναυτιλιακού κλάδου θεωρούν ότι είναι εξαιρετικά σημαντικοί οι τομείς των «Εργασιακών Πρακτικών και Αξιοπρεπούς Εργασίας», του «Περιβάλλοντος» και τα «Ανθρώπινα Δικαιώματα».

Το σύνολο των ανωτέρω ευρημάτων συμβαδίζει σε σημαντικό βαθμό με αυτά παλαιότερων ερευνών, καθώς και συγκεκριμένων στόχων, που έχει θέσει ο IMO, ως ουσιωδών ζητημάτων προς αντιμετώπιση και διαχείριση για τον ναυτιλιακό κλάδο. Συγκεκριμένα τα ζητήματα της Υγείας και Ασφάλειας στην εργασία αλλά και γενικότερα τα θέματα Ασφάλειας, μαζί με την οικονομική διαφάνεια και την κοινωνική ευημερία αποτελούν ουσιαστικό παράγοντα στην στρατηγική των ναυτιλιακών εταιριών κυρίως τακτικών γραμμών (Pruzan-Jorgensen, & Farrag, 2010). Για τον IMO αντίστοιχα έχουν τεθεί συγκεκριμένοι στόχοι για τους τομείς της προώθησης των πολιτικών Ασφάλειας, την τεχνολογική καινοτομία, την ενεργειακή απόδοση, τη βελτίωση των συνθηκών Ασφάλειας στη θάλασσα και την εκπαίδευση και κατάρτιση των ναυτικών (Fasoulis & Kurt, 2019).

Επιπλέον από τα ανωτέρω αποτελέσματα καταδεικνύεται ισχυρή σύνδεση στην αναγνώριση των σημαντικότερων πτυχών λειτουργίας μεταξύ των υπό-κλάδων της Ναυτιλίας-πλοιοκτητριών εταιριών και τους προμηθευτές. Ένας πιθανός λόγος γι'

αυτό φαίνεται να είναι ότι και οι δύο επιμέρους τομείς αναφέρονται σε βιομηχανικές και γενικά διαδικασίες παραγωγής, και ως εκ τούτου οι λειτουργίες τους είναι παρόμοιες, ανεξάρτητα από το τελικό προϊόν. Από την άλλη πλευρά, οι υπό-κλάδοι των λιμανιών και των «Χρηματοοικονομικών υπηρεσιών και συμβούλων» έχουν ως "κοινό έδαφος" την «Ευθύνη προϊόντος», και αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι και οι δύο τους προσφέρουν υπηρεσίες, είτε συμβουλευτικές, είτε παροχής εγκαταστάσεων, και ως εκ τούτου «Προϊόν». Κατά συνέπεια η έννοια «Ευθύνη» έχει σημαντικό αντίκτυπο στη λειτουργία τους.

Σύμφωνα με τους Progolaki & Roe (2011), οι εργαζόμενοι στη ναυτιλιακή βιομηχανία αναγνωρίζουν, εάν μία ναυτιλιακή εταιρία εφαρμόζει τις κατάλληλες πολιτικές για την επίτευξη και διατήρηση της ανάπτυξης της, σε ένα υψηλό βαθμό και την ανάπτυξη και ενίσχυση των δεξιοτήτων των εργαζομένων της, με προοπτική την κατάληψη μίας καλύτερης εργασιακής σχέσης ανεξαρτήτως της εθνικότητας του πληρώματος. Υπό αυτή την έννοια, η άποψη στελεχών της ναυτιλιακής βιομηχανίας επί των ουσιαστικών ζητημάτων λειτουργίας των επιχειρήσεων του κλάδου παίζει σημαντικό ρόλο, ιδιαίτερα σε θέματα Βιώσιμης λειτουργίας τη σύγχρονη εποχή.

Σε συνέχεια των ανωτέρω ευρημάτων της παρούσας έρευνας για τον ναυτιλιακό κλάδο, τα ευρήματα της έρευνας ερωτηματολογίου προς ειδικά και έμπειρα στελέχη του κλάδου οδήγησε στα παρακάτω αποτελέσματα: Ως προς το ερώτημα του ποια είναι για αυτούς τα σημαντικότερα ζητήματα για το Ναυτιλιακό κλάδο, η σύνοψη των απαντήσεων υπέδειξε ως τέτοια την «Κατάρτιση και Εκπαίδευση», την «Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία», τις «Αέριες εκπομπές και κλιματική αλλαγή (GWP)» και την «Καινοτομία και τεχνολογία».

Στην επόμενη ερώτηση σχετικά με τα σημαντικότερα ζητήματα για τη λειτουργία κάθε υπό κλάδου ως ουσιώδη κλαδικά ζητήματα (sectoral key materials- εξ αυτών που είχαν προκύψει από την έρευνα της ανάλυσης ουσιαστικότητας) οι περισσότερες εκ των απαντήσεων υπέδειξαν για τις πλοιοκτήτριες εταιρείες τη «Βιώσιμη λειτουργία και αποδοτικότητα», ακολουθούμενη από τις «Επιπτώσεις στη θαλάσσια βιοποικιλότητα / συμβάντα θαλάσσιας ρύπανσης» και τα «Συστήματα πιστοποίησης / Πιστοποιήσεις».

Αντίστοιχα, για τον υπό-κλάδο των Χρηματοοικονομικών υπηρεσιών και Συμβούλων σημαντικά αναγνωρίστηκαν τα ζητήματα των «Βιώσιμων επενδύσεων και πιστοποίησης» και της «Επιχειρησιακής προστασίας δεδομένων, ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και ψηφιακής Πλοήγησης». Για τον υπό-κλάδο των λιμένων ως πιο σημαντικά ζητήματα υποδείχθηκαν αυτά των «Βέλτιστων Τεχνικών Πρακτικών Λειτουργίας» και των «Ευφύων Συστημάτων Διαχείρισης της Κυκλοφορίας». Τέλος, για τον υπό-κλάδο των προμηθευτών προσδιορίστηκαν αυτά των «Πράσινων Προμήθειων», της «Επιχειρησιακής Προστασίας Δεδομένων, Ασφάλεια στον Κυβερνοχώρο και ψηφιακή Πλοήγηση» και «Σύνταξης μη Χρηματοοικονομικών

Απολογισμών για τις σημαντικότερες πτυχές και τα ουσιώδη ζητήματα λειτουργίας του κλάδου».

Τέλος, στην ερώτηση για την παροχή τριών πολύ σημαντικών ζητημάτων για τη λειτουργία των επιχειρήσεων του Ναυτιλιακού κλάδου, τα αποτελέσματα έδειξαν ότι οι εμπειρογνώμονες θεωρούν εξίσου σημαντικά, το σύνολο των ζητημάτων, που σχετίζονται με το «Περιβάλλον» και την «Υπευθυνότητα προϊόντος», ενώ επικεντρώνοντας σε ιδιαίτερες πτυχές λειτουργίας, ανέφεραν την «Καινοτομία», τις «Τεχνολογικές Εφαρμογές» & την «Θεσμική-Κανονιστική Συμμόρφωση». Στη συνέχεια της ιεράρχησης ακολουθούν οι τομείς των «Οικονομικών» και αυτών των «Εργατικών Πρακτικών & Αξιοπρεπούς Εργασίας», με εστίαση στην «Ασφάλεια & την Θεσμική-Κανονιστική Συμμόρφωση».

Η ΕΚΕ μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως στρατηγική εταιρική επιλογή για την ενίσχυση της απόδοσης των εργαζομένων (Korschun et al., 2014), ιδιαίτερα στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών, που αντιμετωπίζει έλλειψη εξειδικευμένων ναυτικών (Thai et al., 2013; Thai & Latta, 2010) μέσα από μία σωστή πολιτική διαχείρισης ανθρώπινων πόρων, που θα βελτιώσει την παραγωγικότητα, θα παρακινήσει, θα προσελκύσει και θα διατηρήσει ικανό ανθρώπινο δυναμικό (Dahalan et al., 2012).

Σημαντική παράμετρο της έρευνας αποτελεί η αναγνώριση αρκετών κλαδικών ουσιωδών ζητημάτων, που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην αντιστοίχιση σε ειδικούς δείκτες ενός κλαδικού οδηγού για τον ναυτιλιακό κλάδο. Και αυτό σε αντιστοιχία με μία έκθεση (Coady & Strandberg, 2012, p.7), σύμφωνα με την οποία η επιχειρησιακή πλευρά της ΕΚΕ στη ναυτιλιακή βιομηχανία συνδέεται με τις παρακάτω πρωτοβουλίες: «α) της μείωσης του λειτουργικού κόστους, μέσω της αποφυγής αντίστοιχων κινδύνων, β) της βελτίωσης της αποδοτικότητας των χρησιμοποιούμενων πόρων, γ) της αύξησης των πωλήσεων, μέσω βελτίωσης των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, δ) της βελτίωσης της πρόσβασης σε χρηματοοικονομικό και ανθρώπινο κεφάλαιο, βελτίωση της ικανότητας διαχείρισης της απόδοσης, ε) της βελτίωσης της διαχείρισης κρίσιμων ζητημάτων λειτουργίας, στ) της πρόσβαση σε κρίσιμους πόρους και ζ) της ανταπόκρισης σε κάθε ταχεία αλλαγή ή διατάραξη των συνθηκών εφοδιασμού».

Ανάλυση των ευρημάτων της έρευνας σε σχέση με το δείγμα του Κατασκευαστικού κλάδου και το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας & Ασφάλειας (στου εργασιακούς χώρους)

Όπως αναφέρθηκε, στη συγκεκριμένη περιπτωσιολογική μελέτη εφαρμόσθηκε ένα προγενέστερο μεθοδολογικό εργαλείο, που βασίζεται στα πρότυπα GRI-G4 & Citting-GRI αλλά εστιάζει λιγότερο στους δείκτες Γενικών Δημοσιοποιήσεων Διοικητικής Προσέγγισης GDMA και, γενικότερα, η εστίασή του αφορά περισσότερο την

αξιολόγηση του επιπέδου λογοδοσίας επιχειρήσεων ως προς ένα ουσιώδες ζήτημα. Στόχος της συγκεκριμένης έρευνας, πέραν της αναγνώρισης του επιπέδου λογοδοσίας ενός δείγματος διεθνών επιχειρήσεων του Κατασκευαστικού κλάδου, ως προς την Υγεία και Ασφάλεια (στους εργασιακούς χώρους), ήταν και η σύγκριση των αποτελεσμάτων αυτής ως προς το επίπεδο εφαρμογής των δύο μεθοδολογικών εργαλείων.

Όπως φαίνεται, η πλειονότητα των έως σήμερα μελετών για θέματα Υγείας & Ασφάλειας (στους εργασιακούς χώρους -OHS) στον κατασκευαστικό κλάδο, για να εξαγάγουν πληροφορίες, έχουν χρησιμοποιήσει ερευνητικές τεχνικές, που βασίζονται σε ερωτηματολόγια και συνεντεύξεις (Endrogo et al., 2015; Idoro, 2008). Αυτές οι τεχνικές συλλέγουν πληροφορίες από τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου (εσωτερικά και εξωτερικά) οι απόψεις των οποίων βασίζονται σε μεγάλη υποκειμενικότητα. Τα προτεινόμενα μεθοδολογικά εργαλεία αντίθετα προτείνουν μία ερευνητική προσέγγιση, που βασίζεται στις δημοσιοποιήσεις των κατασκευαστικών εταιρειών μέσω των Απολογισμών ΕΚΕ, που συντάσσουν. Παρά τις όποιες αδυναμίες (π.χ. μη δημοσιοποίησης ή παροχή περιορισμένων πληροφοριών για κάποια ζητήματα, όπως π.χ. αρνητικές πληροφορίες), οι συγκεκριμένοι απολογισμοί λειτουργούν ως βάσεις παροχής σημαντικών πληροφοριών για τις κατασκευαστικές εταιρείες και οι οποίες μπορούν αναλυθούν από τους ερευνητές, ανεξάρτητα της παρέμβασης υποκειμενικών απόψεων ενδιαφερόμενων μερών.

Αν και η χρησιμότητα των εκθέσεων ΕΚΕ ως πηγών πληροφοριών για θέματα Υγείας & Ασφάλειας (στους εργασιακούς χώρους -OHS) στον κατασκευαστικό κλάδο είναι αδιαμφισβήτητη, προετοιμάζονται πολλές φορές με άτυπους και μη συστηματικούς τρόπους. Η κατάρτιση ενός απολογισμού Βιωσιμότητας στη βάση συγκεκριμένων οδηγιών όπως του προτύπου GRI, σύμφωνα με την μεθοδολογική προσέγγιση και των δύο μεθοδολογικών εργαλείων, δύναται να οδηγήσει στη σύνταξη υψηλής ποιότητας Απολογισμών, που επιτρέπει τη συγκριτική και αντικειμενική τους αξιολόγηση από τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου η/και από τους ακαδημαϊκούς ερευνητές.

Σε σχέση με τα ευρήματα της έρευνας, φαίνεται ότι η προσθήκη επιπλέον δεικτών στην αξιολόγηση (με την ένταξη τους στο μεθοδολογικό εργαλείο) βελτίωσε αξιολογικά σε κάποιο βαθμό, το επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων. Σε κάθε περίπτωση όμως, το επίπεδο αυτό λογοδοσίας (ποσοστιαία πληρότητα 36,3% για το σύνολο των δεικτών) για 19 από τις μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου σε παγκόσμιο επίπεδο, κρίνεται πολύ χαμηλό. Το εν λόγω αποτέλεσμα μάλιστα εμφανίζει μεγάλη πιθανότητα μικρότερου μεγέθους εταιρείες του κλάδου να παρουσιάζουν ακόμα μικρότερες επιδόσεις. Και αυτό παρά το γεγονός ότι σύμφωνα με εκτιμήσεις της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO), ο κατασκευαστικός τομέας απασχολεί τυπικά μεταξύ 6% και 10% του εργατικού δυναμικού, αλλά αντιπροσωπεύει το γενικότερο ποσοστό μεταξύ 25% και 40% των θανάτων, που συνδέονται με την εργασία (ILO, 2016).

Ο μέσος όρος βαθμολογίας, που συγκέντρωσε ο σχετικός δείκτης με τους τραυματισμούς και τις ασθένειες, που προέρχονται από το χώρο της εργασίας (G4-LA5) είναι 47,6%, αποτελώντας ένα μέτριο ποσοστό. Συγκεκριμένα, το 89% των εταιρειών, που εξετάστηκαν παρουσιάζουν έναν αριθμό ατυχημάτων ή/και έναν αριθμό απωλειών ή/και έναν αριθμό απουσιών λόγω ασθένειας σε ημέρες αλλά χωρίς να πληρούν τα απαιτούμενα του δείκτη GRI στο 100% όσον αφορά τις λεπτομέρειες. Πολύ χειρότερα κατεγράφησαν τα ποσοστά για τους οι G4-LA5, G4-LA7 και G4-LA8, με τα ποσοστά για τη παροχή σχετικών πληροφοριών στους απολογισμούς των εταιρειών να βρίσκεται κάτω του 27% και του επιπέδου λογοδοσίας κάτω του 20%.

Όσον αφορά τις πληροφορίες για τις υπάρχουσες πολιτικές, τα σχέδια και προγράμματα των οργανισμών για την προώθηση ενός ασφαλούς και υγιούς περιβάλλοντος εργασίας, αυτές συγκεντρώνονται από το περιεχόμενο του δείκτη G4-DMA. Από το αρκετά υψηλό βαθμό της διοικητικής προσέγγισης (67,1%) γίνεται ξεκάθαρο ότι όλες οι επιχειρήσεις παρουσιάζουν ικανοποιητικά την διοικητική προσέγγιση για την Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία.

Από τα ανωτέρω ευρήματα συνεπάγεται ότι η πλειοψηφία των επιχειρήσεων από το συγκεκριμένο δείγμα δεν αναφέρει καμία πληροφορία σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες των προτύπων GRI-G4 & Citing-GRI, που να αφορά το ζητούμενο των συγκεκριμένων δεικτών G4-LA5, G4-LA7 και G4-LA8. Αυτό όμως έρχεται σε αντίθεση με την απαίτηση της κοινωνίας για διαφάνεια των επιχειρήσεων και την ανάληψη των ευθυνών τους για τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των δραστηριοτήτων τους. Και όπως προκύπτει η ανάγκη στη σύγχρονη κοινωνία για ΕΚΕ, έτσι προκύπτει και η ανάγκη για διαφάνεια (Dubbnik et al., 2008), διότι σε διαφορετική περίπτωση, χωρίς διαφάνεια εταιρείες με καλές και κακές επιδόσεις στην ΕΚΕ δεν θα μπορούν να ξεχωρίσουν (Karstein & van Tulder, 2003). Πιθανές αιτίες για αυτή την μη επαρκή δημοσιοποίηση σημαντικών πληροφοριών για συγκεκριμένους ειδικούς κυρίως δείκτες, αποτελεί η απουσία συγκεκριμένου τμήματος ΕΚΕ ή/και οργανωτικής δομής, η απουσία συστήματος συλλογής ολοκληρωμένων πληροφοριών ή η σκόπιμη απόκρυψη στοιχείων. Γενικά υπάρχει αμφισβήτηση για το εάν οι εταιρείες, επί παραδείγματι, δηλώνουν εθελοντικά σημαντικές περιβαλλοντικές πληροφορίες, που δύναται να επηρεάσουν αρνητικά τη κερδοφορία τους στο μέλλον (Walden & Schwarz, 1997). Η διαφάνεια αποτελεί μία πρακτική, που ενισχύει δύο πολύ σημαντικές αξίες για την ΕΚΕ, την αίσθηση της υπευθυνότητας και της λογοδοσίας (Karstein & van Tulder, 2003) ενώ, παράλληλα, δυναμώνει το σεβασμό των ενδιαφερόμενων μερών για την επιχείρηση ανεξάρτητα αν αυτό προσκρούει στα συμφέροντα τους (Deegan et al., 1996).

Οι απολογισμοί Βιωσιμότητα του δείγματος αξιολογήθηκαν και ως προς την πιστοποίησή τους, είτε ως προς την αξιοπιστία των δημοσιοποιήσεων του απολογισμού (εξωτερική διασφάλιση αξιοπιστίας του), είτε/και για την ύπαρξη

πιστοποίησης σε θέματα Υγείας και Ασφάλειας (στους εργασιακούς χώρους (OHSAS 18001). Ο δείκτης συγκέντρωσε την μεγαλύτερη βαθμολογία 75%, αποτέλεσμα της βαθμολόγησης κάθε απολογισμού με το μέγιστο αν είχε και τις δύο πιστοποιήσεις. Στο θέμα της εξωτερικής διασφάλισης των στοιχείων του απολογισμού, μόνο το 52,6 % των εταιρειών την είχε πραγματοποιήσει. Η πιστοποίηση των εκθέσεων ΕΚΕ σε θέματα διασφάλισης της αξιοπιστίας τους από τρίτο ανεξάρτητο φορέα είναι ένα πολύτιμο εθελοντικό εργαλείο για την παροχή μεγαλύτερης αξιοπιστίας σε αυτές τις εκθέσεις (KMPG, 2017), που εξακολουθεί σε επίπεδο βιβλιογραφίας, να είναι περιορισμένη σχετικά με την πιστοποίηση των εκθέσεων (Hasan et al., 2005). Παράλληλα, διαφέρει από εταιρεία σε εταιρεία πιστοποίησης καθώς δεν υπάρχει συγκεκριμένη νομοθετική πρόβλεψη της διαδικασίας και των προδιαγραφών (Simnett et al., 2009).

Τα αποτελέσματα της έρευνας συμφωνούν με τις υφιστάμενες έρευνες, που υποδεικνύουν ότι η συχνότητα της δημοσίευσης εκθέσεων ΕΚΕ αυξάνεται ιδιαιτέρως μεταξύ των μεγαλύτερων εταιρειών και το ποσοστό δηλώσεων αξιοπιστίας επίσης, με βάση τα στοιχεία συντακτών της ΕΚΕ, που συγκεντρώθηκαν από την πρωτοβουλία Global Reporting Initiative (García-Benau et al., 2012; KMPG, 2017).

Τέλος, στα αποτελέσματα της αξιολόγησης των 19 εταιρειών για το έτος 2016 διαπιστώθηκε ότι το 57,9% των εταιρειών είχε την πιστοποίηση OHSAS 18001, που σημαίνει ότι 11 στις 19 εταιρείες διαθέτουν πιστοποιημένο σύστημα διοίκησης Υγείας και Ασφάλειας στην Εργασία κατά OHSAS 18001. Από την εξέταση του δείγματος επίσης προκύπτει ότι σύμφωνα με τις βαθμολογίες με βάση την ύπαρξη ή όχι πιστοποίησης κατά OHSAS 18001 παρατηρείται ότι οι εταιρείες που είναι πιστοποιημένες κατά OHSAS 18001 έχουν υψηλότερο επίπεδο λογοδοσίας (40,5 %) σε σχέση με αυτές, που δεν είναι πιστοποιημένες (30,6%). Ενώ το OHSAS 18001 αναπτύσσεται διαρκώς, σήμερα είναι σχετικά σπάνιο, σε σύγκριση με άλλες πιστοποιήσεις όπως το ISO 9001 (Lo et al., 2014).

Ανάλυση των ευρημάτων της έρευνας σε σχέση με τα δείγματα του Κατασκευαστικού και Ναυτιλιακού κλάδου και το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας & Ασφάλειας (στους εργασιακούς χώρους)

Η ΕΚΕ όπως ήδη έχει αναφερθεί αποτελεί ένα εργαλείο, το οποίο παρουσιάζει προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης στη πάροδο του χρόνου και οι επιχειρήσεις το θεωρούν σημαντικό για την αποτελεσματικότητά τους, τόσο σε επίπεδο παραγωγής, όσο και σε επίπεδο ενημέρωσης των ενδιαφερόμενων μερών. Αν και αποτελεί κυρίως εργαλείο των μεγάλων και πολυεθνικών οργανισμών, που το αντιμετωπίζουν ως εργαλείο για την παρουσίαση των ενεργειών, που ακολουθούν για ένα πιο αειφόρο μέλλον, τα τελευταία χρόνια και οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις οι οποίες ουσιαστικά

αντιπροσωπεύουν το 99% των οργανισμών στην Ευρώπη και την Αμερική (Burke, 2007) το αντιμετωπίζουν ως ένα εργαλείο για αύξηση της δικής τους ανάπτυξης.

Κύριος στόχος της έρευνας αυτής και της περιπτώσιολογικής μελέτης ήταν η αξιολόγηση του επιπέδου λογοδοσίας των οργανισμών του Κατασκευαστικού και Ναυτιλιακού κλάδου σε θέματα Υγείας και Ασφάλειας (στους εργασιακούς χώρους). Για την έρευνα χρησιμοποιήθηκαν δύο δείγματα των 35 επιχειρήσεων για κάθε κλάδο από τον Ευρωπαϊκό χώρο, με τους απολογισμούς Βιωσιμότητας τους να έχουν συνταχθεί σύμφωνα με το πρότυπο GRI-Standards (έκδοση 2016) και στην Αγγλική γλώσσα. Οι οργανισμοί, που ερευνηθήκαν ανήκουν σε όλες τις κατηγορίες μεγέθους (μικρομεσαίες, μεγάλες, πολυεθνικές), το σύνολο όμως των δειγμάτων αποτελούνταν από μεγάλες και πολυεθνικές. Αυτό οφείλεται στον μικρό αριθμό αναφορών, που υιοθετούν οι οργανισμοί μικρομεσαίας δυναμικότητας.

Από τα ευρήματα της έρευνας για τα συγκεκριμένα δείγματα, προέκυψε επίσης χαμηλό επίπεδο λογοδοσίας και για τους δύο αυτούς κλάδους ως προς το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας και Ασφάλειας στο χώρο εργασίας. Επίσης προέκυψε σημαντική διαφορά στο επίπεδο λογοδοσίας μεταξύ των Γενικών δημοσιοποιήσεων Διοικητικής Προσέγγισης (σειρά δεικτών GRI-103, επικαιροποίηση του δείκτη GDMA) και των Ειδικών Δεικτών Διοικητικής Προσέγγισης για το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας και Ασφάλειας (σειρά δεικτών GRI-403, έκδοση 2016, επικαιροποίηση των σχετικών δεικτών LA του προτύπου GRI-G4). Το επίπεδο λογοδοσίας του κατασκευαστικού κλάδου για τη σειρά δεικτών GRI-103 ήταν υψηλότερο (Μ.Ο. βαθμολόγησης 2,08) των δεικτών της σειράς GRI-403 (Μ.Ο. βαθμολόγησης 1,06). Ομοίως και για τον Ναυτιλιακό κλάδο το επίπεδο λογοδοσίας για τη σειρά δεικτών GRI-103 ήταν υψηλότερο (Μ.Ο. βαθμολόγησης 1,22) της σειράς δεικτών GRI-403 (Μ.Ο. βαθμολόγησης 0,66). Συμπερασματικά των ανωτέρω επίσης προκύπτει ότι το επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων του Κατασκευαστικού κλάδου ήταν υψηλότερο του Ναυτιλιακού κλάδου.

Σε μία προσπάθεια επαλήθευσης της σημαντικότητας της Υγείας και Ασφάλειας (στους χώρους εργασίας) και για τους δύο εν λόγω κλάδους, πέραν της βιβλιογραφικής έρευνας, αναζητήθηκε το ποσοστό ένταξής τους, για το σύνολο των απολογισμών, ως ένα εκ των τριών σημαντικότερων ζητημάτων για την εταιρική τους λειτουργία, (σύμφωνα με την ανάλυση ουσιαστικότητας, που είχαν πραγματοποιήσει οι οργανισμοί των δειγμάτων μας). Από την αναζήτηση προέκυψε ότι τα αντίστοιχα ποσοστά στους δύο κλάδους ήταν 80% για τον κατασκευαστικό κλάδο και 66% για το ναυτιλιακό κλάδο. Αντίστοιχα, τα ποσοστά πιστοποίησης των επιχειρήσεων των δύο κλάδων σε θέματα πιστοποίησης ως προς την Υγεία και Ασφάλεια (OHSAS) ήταν και εδώ σημαντικά υψηλά, στο 71% των επιχειρήσεων του κατασκευαστικού κλάδου και στο 63% των επιχειρήσεων του Ναυτιλιακού κλάδου. Τέλος, και οι δύο κλάδοι είχαν πιστοποίηση εξωτερικής διασφάλισης της αξιοπιστίας των απολογισμών τους σε ποσοστό 66%, ενώ δεν παρείχαν στοιχεία για τους ειδικούς κλαδικούς δείκτες.

Τα ανωτέρω ευρήματα προσδιορίζουν ότι και οι δύο κλάδοι δίνουν μεγάλη έμφαση σε θέματα Υγείας και Ασφάλειας (στους χώρους εργασίας), αρχικά ως προτεραιότητα για τη ορθή λειτουργία τους, καθώς και στο επίπεδο της αξιοπιστίας, μέσω της πιστοποίησης τους σε μεγάλο ποσοστό με βάση το σχετικό πρότυπο. Ταυτόχρονα δίνουν μεγάλη σημασία σε επίπεδο σχεδιασμού και αποτύπωσης της Διοικητικής τους προσέγγισης ως προς τα θέματα Υγείας και Ασφάλειας (στους χώρους εργασίας) παρέχοντας αρκετές σχετικά πληροφορίες για τις υπάρχουσες πολιτικές και για τα σχέδια και προγράμματα των οργανισμών για την προώθηση ενός ασφαλούς και υγιούς περιβάλλοντος εργασίας.

Την ίδια στιγμή όμως και με βάση το πολύ χαμηλό επίπεδο λογοδοσίας για τους ειδικούς δείκτες δημοσιοποίησης πληροφοριών για τα θέματα αυτά, δημιουργούνται αμφιβολίες ως προς την τήρηση του ανωτέρω ευρύτερου διοικητικού σχεδιασμού και κατ' επέκταση ως προς τη διαφάνεια, ακρίβεια και πληρότητα των απολογισμών Βιωσιμότητας τους (σε ότι αφορά τις δημοσιοποιήσεις επιδόσεων ΕΚΕ για το εκάστοτε ουσιώδες ζήτημα). Επίσης, εγείρονται ερωτηματικά ως προς την ικανότητα των επιχειρήσεων (σε ότι αφορά τη συλλογή επαρκών στοιχείων προς δημοσιοποίηση ή/και την παροχή των κατάλληλων εφοδίων (οργανωτικές διαδικασίες, απαιτούμενα τεχνολογικά εργαλεία, διαθέσιμο προσωπικό, οικονομικοί πόροι)) για την κάλυψη των δεικτών αυτών. Ερωτηματικά επίσης εγείρονται ως προς την "θέληση" των επιχειρήσεων για συλλογή και δημοσιοποίηση των απαιτούμενων πληροφοριών, που αφορούν εξειδικευμένα, ποιοτική και ποσοτική παράθεση στοιχείων και δεδομένων μέσα από συγκεκριμένους δείκτες.

Τα ανωτέρω όμως θέτουν εν αμφιβολία και την ίδια την αντικειμενικότητα, την ποιότητα και την αξιοπιστία της εξωτερικής διασφάλισης της ποιότητας των Απολογισμών Βιωσιμότητας, δεδομένου ότι αυτή έχει πιστοποιηθεί με αυτά τα κενά.

Σε ότι αφορά το γεγονός ότι το επίπεδο λογοδοσίας του κατασκευαστικού κλάδου παρουσιάζεται μέσα από τα αποτελέσματα της έρευνας να είναι υψηλότερο του Ναυτιλιακού κλάδου, για το ουσιώδες ζήτημα της Υγείας και Ασφάλειας στους χώρους εργασίας, φαίνεται να συνδέεται με τις ιδιαιτερότητες του δεύτερου. Οι ιδιαιτερότητες του Ναυτιλιακού κλάδου όπως βιβλιογραφικά έχουν καταγραφεί, αφορούν τον παγκόσμιο χαρακτήρα του, την υπεράκτια (offshore) δραστηριοποίησή του (τουλάχιστον σε ότι αφορά τις πλοιοκτήτριες -ναυτιλιακές εταιρίες και τις αντίστοιχες προμηθευτικές), καθώς και το υψηλό επίπεδο κατακερματισμού εντός της ίδιας της βιομηχανίας. Μία άλλη επίσης ιδιαιτερότητα του Ναυτιλιακού κλάδου αφορά την συχνή έλλειψη συντονισμού σε ότι αφορά το κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας τους, είτε εσωτερικά των εταιριών, είτε σε διεθνές, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο πολιτικής (Coady et al., 2013).

Αν και η κοινωνία αναγνωρίζει τη σημαντικότητα της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας η αντίληψη της για αυτήν είναι περιορισμένη, καθώς και η εκτίμηση της επιρροής και

του ρόλου της ως βασικού στοιχείου όσον αφορά την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη σε παγκόσμιο και τοπικό επίπεδο. Ομοίως περιορισμένη είναι και η αντίληψη της κοινωνίας και ως προς το τη σημασία του Ναυτιλιακού κλάδου ως πιθανή πηγή εξαιρετικών ευκαιριών απασχόλησης και σταδιοδρομίας, με αρκετά εκατομμύρια εργαζόμενους σήμερα σε δραστηριότητες και εταιρείες άμεσα και έμμεσα σχετιζόμενες με τους ωκεανούς και τις θάλασσες παγκοσμίως (Windrosenetwork.com, 2017). Τέλος, η υστέρηση του κλάδου σε ότι αφορά θέματα ΕΚΕ (Skonggaard, 2008) οφείλεται επίσης στο γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες καθυστερούν να ενσωματώσουν πολιτικές ΕΚΕ ή να συμμετάσχουν σε δραστηριότητες ΕΚΕ σε σύγκριση με άλλους κλάδους (Skouloudis et al., 2011).

Πρέπει να ληφθεί όμως υπόψη ότι, αν και το πλαίσιο του GRI έχει επικριθεί, παρέχοντας ευελιξία στις αναφορές (Buhr et al., 2014), οι οργανισμοί επιλέγουν τις πληροφορίες, που θέλουν να αποκαλύψουν στις αναφορές τους

Σε σχέση με τα λοιπά ευρήματα της έρευνας, που σχετίζονται με το μέγεθος των επιχειρήσεων και τη χωρική τους προέλευση, προκύπτει μικρή ως μέτρια συσχέτιση, που απαιτεί περαιτέρω έρευνα. Σχετικά με το μέγεθος και λόγω περιορισμένου αριθμού μικρομεσαίων επιχειρήσεων στο δείγμα δεν μπορούν να βγουν ασφαλή συμπεράσματα παρά μόνο μία τάση για καλύτερο επίπεδο λογοδοσίας των μεγάλων επιχειρήσεων. Σύμφωνα με μία πρόσφατη έρευνα, οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες τείνουν να επωφελούνται περισσότερο από την εφαρμογή της ΕΚΕ, λόγω μεγαλύτερης διαθεσιμότητας περιορισμένων πόρων, αλλά και λόγω μεγαλύτερης θεσμικής πίεσης, που ασκείται από τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την εφαρμογή πρακτικών της (Yuen, Thai & Wong 2017). Επίσης, μια άλλη παλαιότερη μελέτη διαπιστώνει ότι η αντίληψη των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών για την ΕΚΕ και τις ωφέλειες αυτής, ήταν υψηλότερες από αυτές των μικρών εταιρειών στην Ταϊβάν. Η ίδια μάλιστα μελέτη έδειξε ότι η εφαρμογή της ΕΚΕ έχει θετική επίδραση στις χρηματοοικονομικές επιδόσεις (Lu et al., 2009). Τέλος, σύμφωνα με μία πρόσφατη μελέτη, οι Ναυτιλιακές εταιρείες με υψηλή ικανότητα συνεχούς βελτίωσης, έχουν μεγαλύτερη επιτυχία στην μετατροπή της απόδοσης εταιρικής υπευθυνότητας σε επιχειρηματική απόδοση (Yuen et. al., 2016b).

Σε σχέση με τη γεωγραφικό προσδιορισμό των επιχειρήσεων, αυτή φαίνεται να παίζει κάποιο ρόλο στο επίπεδο λογοδοσίας, αντίστροφο μεταξύ των κλάδων για τον δείκτη GRI-103. Συγκεκριμένα για τον κατασκευαστικό κλάδο οι επιχειρήσεις από τη Νότια Ευρώπη έχουν τη χαμηλότερη βαθμολογία για τον δείκτη GRI-103, ενώ στον Ναυτιλιακό κλάδο τη χαμηλότερη βαθμολογία έχουν οι επιχειρήσεις της Κεντρικής Ευρώπης. Σε σχέση με τον δείκτη GRI 403, για τον κατασκευαστικό κλάδο τη χαμηλότερη βαθμολογία έχουν οι επιχειρήσεις της Β. Ευρώπης, και οι επιχειρήσεις της Κεντρικής Ευρώπης στον Ναυτιλιακό κλάδο, όπου την υψηλότερη έχουν ξεκάθαρα οι επιχειρήσεις από τη Ν. Ευρώπη. Επίσης, στα δείγματα των καλύτερων

15 σε επίπεδο λογοδοσίας επιχειρήσεων και για τους δύο κλάδους, οι περισσότερες προέρχονται από την Ν. Ευρώπη, με την Κεντρική Ευρώπη ν' ακολουθεί στον Κατασκευαστικό και την Β. Ευρώπη στον Ναυτιλιακό. Μία πιθανή αιτία, που εξηγεί τουλάχιστον τα ευρήματα για τον Ναυτιλιακό κλάδο, αποτελεί το γεγονός ότι οι Ναυτιλιακές εταιρείες προερχόμενες από τον Βορρά και το Νότο της Ευρώπης είναι ισχυρότερες παγκοσμίως με μεγάλη ιστορία στο χρόνο. Απαιτείται όμως περαιτέρω έρευνα.

Συνολική ανάλυση των ανωτέρω ευρημάτων

Οι πρακτικές Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (ΕΚΕ) επιχειρήσεων σε όλο τον κόσμο και στην Ελλάδα, παρουσιάζουν ανοδικές τάσεις. Ανοδικές τάσεις όχι μόνο ως αποτέλεσμα κανονιστικών πιέσεων, κρατών, οργανισμών και φορέων για διαφάνεια και λογοδοσία, αλλά και λόγω της πίεσης των ίδιων των κοινωνιών ή της ευαισθητοποίησης τους για θέματα, που συνδέονται με τη δραστηριότητα τους, οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική (Mohr & Webb, 2005; David, Kline, & Dai, 2005; Wigley, 2008; Lee & Shin, 2010; Brunk & Blümelhuber, 2011). Οι επιχειρήσεις από τη μεριά τους, στο πλαίσιο βελτίωσης της έξωθεν εικόνας τους και αποφυγής της «εταιρικής κοινωνικής ανευθυνότητας (Corporate Social Irresponsibility-CSI) (Lin-Hi & Müller, 2013), αλλά και της αναγνώρισης της επίδρασης στα συνολικά τους εταιρικά αποτελέσματα, που επηρεάζουν και επηρεάζονται από τα ενδιαφερόμενα μέρη τους, καλούνται όχι μόνο αναπτύσσουν αλλά και να βελτιώνουν πρακτικές ΕΚΕ. Αυτό δύναται να επιτευχθεί μέσω κατάλληλων δράσεων σχετικά με την κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική βιωσιμότητα (Kolk & Van Tulder, 2010; Ευρωπαϊκή Επιτροπή (E.C.), 2011), καθώς και μέσω της τακτικής δημοσιοποίησης των αντίστοιχων επιδόσεων τους (Morsing & Schultz, 2006; Nielsen & Thomsen, 2007; Du, Bhattacharya, & Sen, 2010; Schmeltz, 2012). Άλλωστε, τα ενδιαφερόμενα μέρη κάθε επιχείρησης προτιμούν να ασχοληθούν με εταιρείες, που συμμορφώνονται με τις προσωπικές τους αξίες και πεποιθήσεις (Tencati & Zsolnai, 2009; Vanhamme & Grobbsen, 2009; Vitell et al., 2010).

Από τα ευρήματα της έρευνας, που αφορούσε το επίπεδο λογοδοσίας των ελληνικών επιχειρήσεων στη βάση των αρχών αναφοράς του προτύπου GRI-G4 και των κατευθυντήριων οδηγιών, που τις συνόδευαν, προέκυψε ότι, αν και το επίπεδο λογοδοσίας των ελληνικών επιχειρήσεων αναβαθμίστηκε, κυμάνθηκε συνολικά σε μέτρια επίπεδα. Αντίστοιχα, τα ευρήματα της έρευνας, που αφορούσε την εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης του επιπέδου λογοδοσίας των επιχειρήσεων, στη βάση των σημαντικότερων για τη λειτουργία τους ζητημάτων και του προτύπου σύνταξης Απολογισμών βιωσιμότητας GRI, ενίσχυσαν τα ανωτέρω συμπεράσματα. Στο σύνολο των περιπτώσιολογικών μελετών, που εφαρμόστηκε, το

επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων ήταν χαμηλό έως μέτριο, ενώ ταυτόχρονα προέκυψαν αναντιστοιχίες επιπέδου λογοδοσίας μεταξύ των Γενικών και Ειδικών Δημοσιοποιήσεων Διοικητικής Προσέγγισης, καθώς και εσωτερικά μεταξύ δεικτών, που αφορούσαν το ίδιο ουσιώδες ζήτημα.

Τα χαμηλά αυτά ποσοστά ενσωμάτωσης των αρχών της Ακρίβειας και Αξιοπιστίας, του GRI, καθώς και των επιμέρους απαιτήσεων δημοσιοποίησης εξειδικευμένων πληροφοριών για τις περισσότερες εκ των υπόλοιπων αρχών, υπονομεύουν τους βασικούς στόχους δημοσιοποίησης των εταιρικών απολογισμών κοινωνικής υπευθυνότητας ως προς τη διαφάνεια την ειλικρίνεια, την αποτελεσματικότητα, την ισορροπία και την αξιοπιστία της λογοδοσίας απέναντι στα ενδιαφερόμενα μέρη, τις προσδοκίες και απαιτήσεις τους (Sustainability/UNEP, 1998; Castaldo, Perrini, Misani, & Tencati, 2009; Weber, 2008; Calabrese et al., 2015;). Σύμφωνα με τον Mio (2010), οι ελλείψεις αναφορές βιωσιμότητας που συνδέονται με ένα χαμηλό επίπεδο ανάλυσης ουσιαστικότητας, μπορούν να αποδοθούν σε δύο παράγοντες : α) την έλλειψη κατάλληλης αναγνώρισης των πληροφοριών, που συνδέονται με τις ανάγκες των ενδιαφερομένων και β) την χαμηλή τάση για διαφάνεια. Ταυτόχρονα σε παλαιότερες έρευνες, ως πιθανές αιτίες του φαινομένου της μη δημοσιοποίησης επαρκών πληροφοριών σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων οδηγιών (για τους δείκτες), αναφέρονται, είτε η έλλειψη εκ μέρους των εταιρειών ολοκληρωμένων στοιχείων προς παρουσίαση, είτε η απουσία σωστής οργανωτικής δομής, είτε η σκόπιμη απόκρυψη κάποιων στοιχείων ώστε να μην επηρεαστούν τα κέρδη τους (Walden et al., 1997; Dubbnik et al., 2008).

Άλλη μία πιθανή αιτία, που θα μπορούσε να δικαιολογήσει το χαμηλό επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων των δειγμάτων, που ερευνήθηκαν, θα μπορούσε να είναι η απόκρυψη αρνητικών πληροφοριών, που κατ' επέκταση σημαίνει λιγότερες πληροφορίες. Η δημοσιοποίηση των επιδόσεων των επιχειρήσεων σε θέματα ΕΚΕ, σε μεγάλο βαθμό είναι ανεξέλεγκτες, καθώς υπάρχουν μόνο κάποια εθελοντικά πρότυπα και τελευταία κάποιοι νόμοι περί υποχρεωτικότητας δημοσιοποίησης μη χρηματοοικονομικών πληροφοριών, που καθορίζουν το εύρος και το περιεχόμενο τους. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το εάν θα δημοσιευτούν όχι μόνο θετικές ή/και αρνητικές πληροφορίες αποτελεί διαχειριστική απόφαση της διοίκησης, που συναρτάται με τη προθυμία και όχι την ικανότητα της ν' αποκαλύψει αρνητικές πληροφορίες (Jahn & Brühl, 2019) .

Η γενική αντίληψη, που υπάρχει για τις αρνητικές πληροφορίες εταιρικής υπευθυνότητας κατά την δημοσιοποίηση, είναι ότι αυτές προκαλούν προβλήματα, όπως π.χ. η δυσμενής αξιολόγηση των προϊόντων (Brown & Dacin, 1997) και η δυσφήμιση (Skarmeas & Leonidou, 2013). Κατά συνέπεια επικρατεί συνήθως η άποψη της αποφυγής δημοσιοποίησης αρνητικών πληροφοριών προκειμένου να διατηρηθεί η εικόνα μίας θετικής αντίληψης για την εταιρική υπευθυνότητα της εταιρίας (Lin-Hi & Müller, 2013). Ωστόσο η υπερβολική δημοσίευση θετικών

πληροφοριών με τη σειρά της δύναται να δημιουργήσει επίσης κινδύνους για την αξιοπιστία μίας εταιρείας, καθώς ο ισχυρισμός για κάτι, που δεν ευσταθεί (μόνο θετικά αποτελέσματα), αναφέρεται ως εταιρική υποκρισία, με αποτέλεσμα η στάση των ενδιαφερομένων μερών και ιδιαίτερα των καταναλωτών να επηρεαστεί αρνητικά (Wagner et. al., 2009). Από την άλλη πλευρά, υφίσταται ο ισχυρισμός ότι η δημοσιοποίηση αρνητικών πληροφοριών, που επισημαίνει αποτυχίες και λάθη στην επίτευξη των τιθέμενων στόχων της ΕΚΕ, βρίσκεται αντίθετα των κινήτρων της διοίκησης μίας επιχείρησης και, κατά συνέπεια, ένας τέτοιος απολογισμός μπορεί να θεωρηθεί περισσότερο αξιόπιστος (Crowley & Hoyer, 1994; Mercer, 2004).

Από την βιβλιογραφία φαίνεται να προκύπτει ότι, η δημοσιοποίηση μετρίως αρνητικών πληροφοριών δεν επηρεάζει αρνητικά την αντίληψη της ΕΚΕ, συμπεράσμα το οποίο θεωρείται ότι θα μειώσει την απροθυμία των διαχειριστών (διοίκηση και συντάκτες απολογισμών εταιρικής υπευθυνότητας) να αποκαλύψουν αρνητικές πληροφορίες (Jahn & Brühl, 2019). Στην ιδανική περίπτωση, οι οργανισμοί δεν θα πρέπει να αναφέρουν απλώς και μόνο τους μη επιτευχθέντες στόχους, αλλά θα πρέπει ταυτόχρονα να περιγράφουν και να εξηγούν τους λόγους για τη μη επίτευξη τους, ανακοινώνοντας επιπλέον πως αυτοί θα επιτευχθούν στο μέλλον (Hahn & Lülfes, 2014).

Άλλες μελέτες επίσης έχουν δείξει ότι οι εταιρείες με χαμηλή απόδοση ΕΚΕ, στις οποίες τα κίνητρα πιθανό να είναι εξωγενή, εστιάζουν στη μείωση του κινδύνου (π.χ. φόβος απώλειας άδειας λειτουργίας) και αποδοτικότητας κόστους. Έτσι, μέσω της υλοποίησης συμβολικών απλώς ενεργειών ΕΚΕ αποφεύγουν τις δαπανηρές δεσμεύσεις, χωρίς παράλληλα να αλλάζουν την υπάρχουσα επιχειρηματική λογική που διέπει τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες (DiMaggio & Powell, 1983; Meyer & Rowan, 1977). Επίσης, η χαμηλή απόδοση στην δημοσιοποίηση των επιδόσεων ΕΚΕ, πέραν της χαμηλής απόδοσης σε αυτήν φαίνεται ν' αποδίδεται σύμφωνα με παλαιότερες έρευνες όπως αυτές των Moneva, Archel, & Correa, (2006), στην ανεπάρκεια των κατευθυντήριων οδηγιών να αυξήσουν το επίπεδο λογοδοσίας ειδικά σε θέματα ουσιαστικότητας και εμπλοκής των ενδιαφερομένων μερών.

Επιπροσθέτως, σε άλλη έρευνα έχει επισημανθεί ότι οι αποκλίσεις μεταξύ εταιρειών και κλάδων όσον αφορά την κάλυψη των δεικτών DMA, ενδέχεται να οφείλονται στο γεγονός ότι οι μεγάλες εταιρείες, ακόμη και αν προέρχονται από διαφορετικούς τομείς, έχουν αυτόνομο κοινωνικό και περιβαλλοντικό αποτύπωμα (Krut & Munis 1998; Morhardt et al., 2002). Ταυτόχρονα σύμφωνα με τους Brammer & Pavelin (2004), Bravo et al., (2012) και Chih et al., (2010), οι μεγάλοι μεγέθους επιχειρήσεις έχουν την υποχρέωση και τη δυνατότητα σύνταξης υψηλής ποιότητας απολογισμών λόγω υψηλού περιβαλλοντικού αποτυπώματος. Αντίστοιχα, για τον Ναυτιλιακό κλάδο υπάρχουν μελέτες που επισημαίνουν θετική συσχέτιση μεταξύ μεγέθους και επιδόσεων στην εφαρμογή πρακτικών ΕΚΕ (Yuen, Thai, & Wong 2017; Lu et al., 2009). Σύμφωνα δε με τους Hedberg & von Malmborg (2003), οι εταιρείες βρίσκονται μεταξύ

τους σε μία διαρκή αλληλεπίδραση σχηματίζοντας αντίστοιχα μοντέλα σύνταξης Απολογισμών ΕΚΕ παρακολουθώντας η μία την άλλη, έτσι ώστε να μην δημοσιοποιήσει κάποια περισσότερες πληροφορίες.

Αντίθετα, οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, εξαιτίας έλλειψης χρόνου, εξειδικευμένου προσωπικού, μέσων και οικονομικών πόρων (Borga et al., 2009) εστιάζουν περισσότερο στη δημοσιοποίηση πληροφοριών, που αφορούν τα πιο πλησιέστερα και σημαντικά ενδιαφερόμενα μέρη, όπως για παράδειγμα τις τοπικές κοινωνίες και τους εργαζόμενους (Battaglia et al, 2010). Αντίστοιχη αναφορά υπάρχει και για τον ελληνικό χώρο όπου, σύμφωνα με τους Spanos & Milonakis (2006), οι μεγάλες επιχειρήσεις επιτυγχάνουν υψηλότερο επίπεδο απόδοσης των εταιρικών πρακτικών τους συγκριτικά με τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Αντιθέτως, σύμφωνα με τους Sethi et. al., (2016), το μέγεθος της επιχείρησης δεν συναρτάται με τη συνολική ποιότητα του απολογισμού Κοινωνικής υπευθυνότητας.

Συνεπώς, τα ανωτέρω συμπεράσματα αντικατοπτρίζονται και στη διεθνή βιβλιογραφία πρωταρχικά δια της ανάγκης των ενδιαφερόμενων μερών και γενικότερα της κοινωνίας για διαφάνεια (Dubbnik et al., 2008) και για διαχωρισμό των καλών και κακών σε επίπεδο λογοδοσίας ΕΚΕ επιχειρήσεων (Karstein & van Tulder, 2003). Επίσης αντικατοπτρίζονται στην αμφισβήτηση για το αν οι εταιρείες δηλώνουν εθελοντικά σημαντικές περιβαλλοντικές πληροφορίες, που δύναται να επηρεάσουν αρνητικά τη κερδοφορία τους στο μέλλον (Walden & Schwarz, 1997), καθώς και στο ότι η διαφάνεια αποτελεί μία πρακτική, που ενισχύει δύο πολύ σημαντικές αξίες για την ΕΚΕ, την αίσθηση της υπευθυνότητας και λογοδοσίας (Karstein & van Tulder, 2003).

Σε ότι αφορά ειδικά τα ποσοστά της πιστοποίησης εξωτερικής διασφάλισης της αξιοπιστίας των απολογισμών των επιχειρήσεων του δείγματος, αυτά ήταν για το σύνολο των δειγμάτων σχετικά υψηλά και, συγκεκριμένα, άνω του 50% έως και 66%. Τα συγκεκριμένα όμως ποσοστά, σε συνάρτηση με τα ευρήματα του χαμηλού ή μέτριου επιπέδου λογοδοσίας των απολογισμών ΕΚΕ για τα ουσιώδη για τις επιχειρήσεις ζητήματα, θέτουν εν αμφιβολία την αντικειμενικότητα, ποιότητα και αξιοπιστία της εξωτερικής διασφάλισης της ποιότητας των Απολογισμών Βιωσιμότητας, δεδομένου ότι αυτή έχει πιστοποιηθεί με αυτά τα κενά. Οι Manetti & Becatti (2009) θεωρούν ότι, εάν μια έκθεση δεν περιέχει τους δείκτες, τις πληροφορίες και τα δεδομένα, που αναμένουν τα ενδιαφερόμενα μέρη, θα πρέπει ο πάροχος εξωτερικής διασφάλισης να εκφράσει το προκύπτον κενό αξιοπιστίας τουλάχιστον με τη μορφή μίας επισήμανσης.

Η διαπίστωση συνολικά των ανωτέρω συμβαδίζει με τα αποτελέσματα μελετών, που δείχνουν, ότι οι πιστοποιήσεις της ΕΚΕ ενδέχεται να μειώσουν την εστίαση στην ουσιαστικότητα της εταιρικής υπευθυνότητας, εάν οι εταιρείες ακολουθούν μία επιχειρηματική λογική, που βασίζεται κυρίως σε συμβολικές δραστηριότητες, που

ελάχιστα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ΕΚΕ, προκειμένου να βελτιώσουν τα βραχυπρόθεσμα οικονομικά τους αποτελέσματα (Aguinis & Glavas, 2012). Επίσης, σύμφωνα με τους Dahlin et al. (2020), οι μεγαλύτερες εταιρείες είναι αυτές, οι οποίες επικυρώνουν την αφοσίωση τους στην ΕΚΕ μέσω πιστοποίησης και λιγότερο οι μικρότερες εταιρείες. Το γεγονός αυτό δικαιολογείται από την έλλειψη οικονομικών και ανθρώπινων πόρων, που απαιτεί το κόστος της πιστοποίησης ως επιπλέον λειτουργικό κόστος της επιχείρησης (Dahlin et al., 2020). Έναν ακόμη παράγοντα, που επηρεάζει αρνητικά την οικονομική απόδοση της εφαρμογής της ΕΚΕ, σε συνάρτηση με την πιστοποίηση της, αποτελεί το εύρος της πιστοποίησης. Εύρος το οποίο συνδέεται επίσης με μια επιχειρηματική λογική, που δίνει έμφαση στην ένταση προσωπικού και με μεγαλύτερο προσανατολισμό προς την παροχή υπηρεσιών (Dahlin et al., 2020). Τέλος, σύμφωνα με τους Dahlin et al. (2020), η επιχειρηματική λογική σε ότι αφορά την πιστοποίηση της ΕΚΕ βασίζεται σε συμβολικές και όχι ουσιαστικές δεσμεύσεις εταιρικής υπευθυνότητας. Συνεπώς, η απουσία συγκεκριμένης νομοθετικής πρόβλεψης της διαδικασίας και των προδιαγραφών εξωτερικής διασφάλισης (Simnett et al., 2009), αποκτά σημαντική δυναμική για ανάγκη κάλυψης του κενού αυτού.

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία η δημοσιοποίηση αναξιόπιστων (αξιόπιστων) πληροφοριών σχετικά με μία εταιρεία σηματοδοτεί χαμηλή (υψηλή) ανταγωνιστικότητα απέναντι στους πελάτες, γεγονός που συνεπάγεται επακόλουθο αρνητικό (θετικό) αντίκτυπο στη στάση και τη συμπεριφορά αυτού προς μία εταιρεία και τις υπηρεσίες της (Luo & Bhattacharya, 2006).

Οι εταιρικοί απολογισμοί κοινωνικής υπευθυνότητας ανεξαρτήτως αν αποτελούν μέρος ενός συνολικού εταιρικού απολογισμού ή είναι αυτόνομοι, αποτελούν μία πολύπλοκη, πολυεπίπεδη και με μεγάλο εύρος κανόνων εφαρμογή ως προς τη σύνταξη, μέτρηση, κατασκευή και παρουσίαση τους (Moon et al., 2005). Αυτό έχει ως συνέπεια, να υπάρχει ανάγκη για μία αξιόπιστη, έγκυρη και κοινά αποδεκτή μέθοδο αξιολόγησης, γεγονός, το οποίο δεν είναι σίγουρο ότι μπορεί να υπάρξει (Carroll, 2000, p. 473; Schwartz & Carroll, 2003). Το μεθοδολογικό εργαλείο αξιολόγησης απολογισμών ΕΚΕ που αναπτύχθηκε, φαίνεται να καλύπτει τις προϋποθέσεις αυτές, καθώς σε σχέση με τα άλλα δύο μεθοδολογικά εργαλεία, εστιάζει σε βάθος στην αξιολόγηση της κάλυψης των ανωτέρω κανόνων εφαρμογής, θέτοντας συνδυαστικά συγκεκριμένα κριτήρια και βαθμολογική κλίμακα στη βάση συγκεκριμένων δεικτών. Οι δείκτες αυτοί δεν αναφέρονται απλώς σε κάλυψη αρχών, αλλά στα σημαντικότερα για τις επιχειρήσεις ζητήματα λειτουργίας τους, με αντικειμενικότητα και συγκρισιμότητα, υψηλότερη των άλλων δύο μεθοδολογικών εργαλείων που χρησιμοποιήθηκαν.

Η προτεινόμενη μεθοδολογία μπορεί να χρησιμοποιηθεί εύκολα στην πράξη από ερευνητές της ακαδημαϊκής κοινότητας και όχι μόνο, για ακαδημαϊκούς, στρατηγικούς και διαχειριστικούς σκοπούς. Τα διευθυντικά στελέχη των

επιχειρήσεων θα πρέπει να καθιερώσουν αποτελεσματικούς τρόπους επικοινωνίας της εταιρικής υπευθυνότητας με τα ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου ν' αποκομίσουν ή να μεγιστοποιήσουν τα επιχειρηματικά οφέλη από την υλοποίηση δραστηριοτήτων ΕΚΕ (Du et al., 2010). Ειδικά για τα υψηλόβαθμα στελέχη επιχειρήσεων τα αποτελέσματα τέτοιων ερευνών επισκόπησης των θετικών και αρνητικών πρωτοβουλιών πρακτικών ΕΚΕ και εν γένει βιωσιμότητας, συμβάλλουν στην επισήμανση τομέων βελτίωσης και επανεκτίμησης του προσανατολισμού της στρατηγικής μίας εταιρίας (Fasoulis & Kurt, 2019).

6. Συμπεράσματα

Δύο αποτέλεσαν τα κεντρικά σημεία της παρούσας διδακτορικής διατριβής. Πρώτον, η Ανάλυση Ουσιαστικότητας των επιχειρήσεων και δεύτερον η ανάπτυξη ενός μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης των επιπέδων λογοδοσίας τους, στην βάση αυτής και του προτύπου σύνταξης Απολογισμών βιωσιμότητας GRI.

Στην βάση των ανωτέρω αυτών σημείων, κεντρικό στόχο της ερευνητικής εργασίας αποτέλεσε η ανάπτυξη, η εφαρμογή και η αξιολόγηση του ανωτέρω μεθοδολογικού εργαλείου ως προς την δομή του, την αντικειμενικότητα του, την ευκολία στη χρήση του και την προσαρμογή του στις εκάστοτε επικαιροποιήσεις των προτύπων σύνταξης απολογισμών του GRI, καθώς και στα εκάστοτε ερευνητικά ερωτήματα που τίθενται. Σημαντικό επιμέρους στόχο της ερευνητικής εργασίας, συμπληρωματικό και αναγκαίο στην επίτευξη του κεντρικού στόχου, αποτέλεσε η αναγνώριση των σημαντικότερων ζητημάτων για την λειτουργία ενός αριθμού διαφορετικών δειγμάτων επιχειρήσεων και κλάδων, που επιλέχθηκαν στη βάση ερευνητικής αντιπροσωπευτικότητας και ενδιαφέροντος σύμφωνα με τη βιβλιογραφική έρευνα. Τέλος, ζητούμενο καθώς και απόρροια της παρούσας έρευνας υπήρξε, η αξιολόγηση των επιπέδων λογοδοσίας των επιχειρήσεων και κλάδων των επιμέρους δειγμάτων, που χρησιμοποιήθηκαν ως περιπτωσιολογικές μελέτες. Οι οικονομικοί κλάδοι που επιλέχθηκαν, ο κατασκευαστικός, ο ναυτιλιακός και αυτός των αεροδρομίων παρουσιάζουν ιδιαίτερο ερευνητικό ενδιαφέρον σε εθνικό και παγκόσμιο επίπεδο.

Το ανωτέρω μεθοδολογικό εργαλείο αναπτύχθηκε καταρχάς στη βάση της εφαρμογής των κατευθυντήριων οδηγιών σύνταξης απολογισμών EKE, GRI-G4 & GRI-Standards, που δίνουν έμφαση στην ανάλυση ουσιαστικότητας των σημαντικών πτυχών της επιχειρηματικής λειτουργίας, με τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών τους. Κατά δεύτερον, αναπτύχθηκε στη βάση ότι ο προσδιορισμός, η επιλογή και η απόδοση προτεραιότητας στα θέματα, που έχουν μεγάλη σημασία για τις εταιρείες και για τα ενδιαφερόμενα μέρη, αποτελεί σκοπό της αξιολόγησης σημαντικότητας σύμφωνα με την υπάρχουσα βιβλιογραφία. Και τρίτον, το εν λόγω εργαλείο αναπτύχθηκε στην κατά κοινή ομολογία αρκετών ερευνητών απουσία μίας εμπειρικής και συνοπτικής βάσης αξιολόγησης των τάσεων στην εφαρμογή και ωρίμανση της EKE μεταξύ χωρών. Αποτελώντας ουσιαστικά ένα μεθοδολογικό εργαλείο αξιολόγησης που διευκολύνει τις συγκριτικές αναλύσεις και την εξαγωγή αξιόπιστων συμπερασμάτων για την υλοποίηση δράσεων EKE, με δυνατότητα επέκτασης της συγκριτικής ανάλυσης και εξαγωγής συμπερασμάτων και μεταξύ κλάδων.

Ως μεθοδολογικό εργαλείο δομήθηκε στη βάση κριτηρίων, που συνδέονταν αυστηρά και σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες των γενικών και ειδικών δεικτών δημοσιοποίησης της διοικητικής προσέγγισης του προτύπου GRI για τα εκάστοτε σημαντικότερα ζητήματα για τη λειτουργία των επιχειρήσεων. Και αυτό διότι κατ' αυτόν τον τρόπο ενισχύεται η αντικειμενικότητα της αξιολόγησης ενός απολογισμού ΕΚΕ, κατ' αντιστοιχία της αντικειμενικότητας του συντάκτη, ενώ ταυτόχρονα δίνεται η δυνατότητα προσαρμογής των κριτηρίων στην εκάστοτε επικαιροποίηση του προτύπου σύμφωνα με τη σχετική αντιστοίχιση και ενημέρωση των εκάστοτε δεικτών. Η επιλογή δε των κριτηρίων και βαθμολόγησης αυτών, βασίστηκε σε παλαιότερες αντίστοιχες μεθοδολογικές προσεγγίσεις, αποβλέποντας σε μία βελτιωμένη έκδοση αξιολόγησης απολογισμών ΕΚΕ, στη βάση αναφορών της υπάρχουσας βιβλιογραφίας. Τέλος, το συγκεκριμένο μεθοδολογικό εργαλείο, δομήθηκε κατ' αυτόν τον τρόπο ώστε ταυτόχρονα να μπορεί να απαντήσει σε πολλά διαφορετικά ερευνητικά ερωτήματα, σύμφωνα με το ζητούμενο της εκάστοτε έρευνας.

Συγκεκριμένα, για την επιλογή δειγμάτων επιχειρήσεων εφαρμογής περιπτώσιολογικών μελετών χρήσης του μεθοδολογικού εργαλείου χρησιμοποιήθηκαν κριτήρια ερευνητικού ενδιαφέροντος σε εθνικό και κλαδικό επίπεδο, καθώς και στο επίπεδο αποκλειστικά ενός πολύ ουσιώδους για τη λειτουργία των επιχειρήσεων ζητήματος, για πολλούς κλάδους. Συγκεκριμένα αντικείμενο της έρευνας αποτέλεσαν δείγματα επιχειρήσεων από τον Ελλαδικό χώρο διαφόρων κλάδων, καθώς και από τους κλάδους των Αεροδρομίων, της Ναυτιλίας και των Κατασκευών σε διεθνές επίπεδο. Πέραν του επιπέδου λογοδοσίας των ουσιαστών για την λειτουργία των ανωτέρω επιχειρήσεων ζητημάτων, που ερευνήθηκαν, ειδικό ερευνητικό βάθος δόθηκε στο θέμα της Υγείας και Ασφάλειας (στους εργασιακούς χώρους), για τον κατασκευαστικό και ναυτιλιακό κλάδο αλλά και ως ένα αναγνωρισμένο βιβλιογραφικά για πολλές επιχειρήσεις και κλάδους ουσιώδες ζήτημα. Το σύνολο της ανωτέρω επιλογής τεκμηριώθηκε παραπάνω αναλυτικά, βιβλιογραφικά και ερευνητικά.

Από τα ευρήματα της έρευνας, που αφορούσε το επίπεδο λογοδοσίας των ελληνικών επιχειρήσεων στη βάση των αρχών αναφοράς του προτύπου GRI-G4 και των κατευθυντήριων οδηγιών, που τις συνόδευαν προέκυψε ότι, αν και το επίπεδο λογοδοσίας των ελληνικών επιχειρήσεων αναβαθμίστηκε κυμάνθηκε συνολικά σε μέτρια επίπεδα. Σύμφωνα με τα ευρήματα, το ποσοστό ενσωμάτωσης ειδικά για τις Αρχές της Ακρίβειας και Αξιοπιστίας ήταν πάρα πολύ χαμηλό, ενώ αντίστοιχα ακόμη και στη περίπτωση των υπόλοιπων αρχών όπου τα αντίστοιχα ποσοστά ήταν άνω του 50%, υπήρχαν εξειδικευμένα κριτήρια βαθμολόγησης που πήραν αρκετά χαμηλό βαθμό. Τα χαμηλά αυτά ποσοστά ενσωμάτωσης των αρχών της Ακρίβειας και Αξιοπιστίας, καθώς και των επιμέρους απαιτήσεων δημοσιοποίησης εξειδικευμένων

πληροφοριών, υπονομεύουν τα θέματα πληρότητας, διαφάνειας ειλικρίνειας, αποτελεσματικότητας, ισορροπίας και αξιοπιστίας ως τους βασικούς στόχους δημοσιοποίησης των εταιρικών απολογισμών κοινωνικής υπευθυνότητας, σύμφωνα με την υπάρχουσα βιβλιογραφία.

Αντίστοιχα τα ευρήματα της έρευνας, που αφορούσε την εφαρμογή του μεθοδολογικού εργαλείου αξιολόγησης του επιπέδου λογοδοσίας των επιχειρήσεων, στη βάση των σημαντικότερων για τη λειτουργία τους ζητημάτων και του προτύπου σύνταξης Απολογισμών βιωσιμότητας GRI, ενίσχυσαν τα ανωτέρω συμπεράσματα. Στο σύνολο των περιπτώσιολογικών μελετών, που εφαρμόστηκε αυτό, το επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων ήταν από χαμηλό έως μέτριο, ενώ ταυτόχρονα προέκυψαν αναντιστοιχίες επιπέδου λογοδοσίας μεταξύ των Γενικών και Ειδικών Δημοσιοποιήσεων Διοικητικής Προσέγγισης καθώς και εσωτερικά μεταξύ δεικτών, που αφορούσαν το ίδιο ουσιώδες ζήτημα. Για το σύνολο των μελετών περίπτωσης, που αφορούσε επιμέρους κλάδους και ανεξαρτήτως του αν τα κριτήρια βασίζονταν στο πρότυπο GRI-G4, GRI-Cutting ή GRI-Standards, το επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων ως προς τις Γενικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης, ήταν υψηλότερο των Ειδικών Δημοσιοποιήσεων. Το αντίστροφο εύρημα προέκυψε για το δείγμα των ελληνικών επιχειρήσεων.

Σε σχέση με συσχέτιση μεγέθους επιχειρήσεων και επιπέδου λογοδοσίας δεν προέκυψε σαφές συμπέρασμα, καθώς για το δείγμα των ελληνικών επιχειρήσεων προέκυψε θετική συσχέτιση για τις μεγάλες επιχειρήσεις, ενώ για τον Ναυτιλιακό και Κατασκευαστικό κλάδο προέκυψε μία τάση (απουσία όμως επαρκούς δείγματος μικρομεσαίων επιχειρήσεων που να έχουν εκπονήσει απολογισμό, προς σύγκριση) θετικής συσχέτισης, που απαιτεί περαιτέρω διερεύνηση.

Για την κάλυψη των κατευθυντήριων οδηγιών των δεικτών Γενικών Δημοσιοποιήσεων απαιτείται καλή διοικητική οργάνωση με αντίστοιχο τμήμα ΕΚΕ ή/και αντίστοιχο εξειδικευμένο προσωπικό, καλή συνεργασία με τους υπεύθυνους συλλογής δεδομένων των ειδικών δημοσιοποιήσεων καθώς και επαρκής εκπαίδευση και κατάρτιση των εμπλεκόμενων. Για την κάλυψη των αντίστοιχων οδηγιών των δεικτών Ειδικών Δημοσιοποιήσεων απαιτείται διοικητικός συντονισμός και καθορισμός συγκεκριμένων διαδικασιών οργάνωσης σε επίπεδο συλλογής και διαχείρισης δεδομένων. Επίσης, απαιτείται εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό σχετικό με το εκάστοτε ουσιώδες θέμα (ειδικά αν αυτό αποτελεί χρόνια προτεραιότητα για τη λειτουργία της επιχείρησης), σύνδεση και καλή συνεργασία μεταξύ του συντάκτη του απολογισμού Βιωσιμότητας και του αντίστοιχου προσωπικού, εκπαίδευση και κατάρτιση των εμπλεκόμενων και φυσικά παράθεση όχι μόνο θετικών αποτελεσμάτων σε ότι αφορά την επίτευξη των στόχων της ΕΚΕ, αλλά και αρνητικών με αντικειμενικότητα και χωρίς υπερβολές. Επίσης απαιτείται η βούληση για την παράθεση του συνόλου της πληροφορίας από τη διοίκηση.

Τα ανωτέρω, σε συνδυασμό με την ακρίβεια και τη σαφήνεια των κατευθυντήριων οδηγιών του προτύπου σύνταξης που θα χρησιμοποιηθεί, την ύπαρξη αξιόπιστης εξωτερικής διασφάλισης, το μέγεθος ή/και τον κλάδο της επιχείρησης, το περιβαλλοντικό, κοινωνικό και οικονομικό της αποτύπωμα, την εταιρική πολιτική και αποτελεσματικότητα στην επίτευξη των στόχων της, το ευρύτερο θεσμικό, κοινωνικό και πολιτιστικό επίπεδο της κάθε χώρας, θα καθορίσουν όχι μόνο ένα πολύ υψηλό επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων σε θέματα ΕΚΕ, αλλά και θα καθορίσουν και την επίτευξη των ίδιων των στόχων της ΕΚΕ. Σε κάθε περίπτωση, τα ευρήματα της έρευνας έδειξαν ότι η πιστή εφαρμογή των κατευθυντήριων οδηγιών του προτύπου GRI-G4 από τους συντάκτες, συναρτάται με το υψηλό επίπεδο λογοδοσίας των απολογισμών. Το υψηλό αυτό επίπεδο λογοδοσίας σε θέματα ΕΚΕ με τη σειρά του διασφαλίζει τη διαφάνεια, τη συγκρισιμότητα επιχειρήσεων στη βάση της εφαρμογής αρχών και πρακτικών ΕΚΕ, την πληρότητα και, εν κατακλείδι, την αξιοπιστία σε ότι αφορά το επίπεδο λογοδοσίας και εταιρικής υπευθυνότητας.

Ως συμπέρασμα της ανωτέρω αξιολόγησης για τους απολογισμούς ΕΚΕ των ελληνικών επιχειρήσεων του δείγματος, προκύπτει η μη κάλυψη σε επίπεδο πληρότητας και ακρίβειας των επιμέρους δεικτών διοικητικής προσέγγισης (γενικών και ειδικών), σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες του GRI-G4, για τα ουσιαστικότερα θέματα κάθε εταιρείας, με αντίστοιχη μη κάλυψη της απαιτούμενης πληρότητας και αξιοπιστίας συνολικά του απολογισμού κοινωνικής υπευθυνότητας. Τέλος, οι επιχειρήσεις με υψηλό επίπεδο λογοδοσίας φαίνεται να συνδέονται με το υψηλό τους περιβαλλοντικό αποτύπωμα, αλλά χωρίς αυτό να σημαίνει απαραίτητα ότι αυτές που βρίσκονται στο τέλος έχουν χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Αντίστοιχα προκύπτει ότι οι κλάδοι, που υπάγονται στον δευτερογενή τομέα (π.χ. παραγωγή ενός αντικειμένου) κατέχουν υψηλότερες θέσεις λογοδοσίας από ό, τι οι οργανισμοί, που υπάγονται στον τριτογενή τομέα, οι οποίοι έχουν χαμηλότερες επιδόσεις.

Επιπλέον, από την αξιολόγηση προέκυψε ότι οι εταιρείες και οι τομείς, που παρουσιάζουν υψηλότερο επίπεδο λογοδοσίας σε σχέση με τους ειδικούς δείκτες δημοσιοποίησης της διοικητικής προσέγγισης (SDMA), είναι αυτοί με σημαντικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Το συγκεκριμένο εύρημα φαίνεται να προσδιορίζει ότι εταιρείες με σημαντικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα διαθέτουν, είτε το εξειδικευμένο προσωπικό, εξοπλισμό και γνώσεις, είτε τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους, είτε και τα δύο, για να επιτύχουν την κάλυψη των συγκεκριμένων εξειδικευμένων δεικτών.

Ειδικά για το δείγμα των ελληνικών επιχειρήσεων και ως προς το εύρημα της ενσωμάτωσης σε μεγαλύτερο ποσοστό των οδηγιών δημοσιοποίησης των ειδικών

δεικτών διοικητικής προσέγγισης για τα σημαντικότερα θέματα της κάθε εταιρείας, δίνονται οι παρακάτω ερμηνείες. Αρχικά υπάρχει πιθανότητα, η αξιολόγηση πολλών κλάδων και πολλών και διαφορετικών ουσιαστών ζητημάτων ανά επιχείρηση και κλάδο ταυτόχρονα, αν και δεν επηρεάζει τη γενική διαπίστωση για το επίπεδο λογοδοσίας των επιχειρήσεων, να επηρεάζει το αντίστοιχο επίπεδο λογοδοσίας των επιμέρους δημοσιοποιήσεων. Και αυτό διότι πιθανόν να επηρεάζεται από το είδος του κλάδου και των αντίστοιχων ουσιαστών ζητημάτων. Κρίνεται λοιπόν ότι απαιτείται περαιτέρω διερεύνηση σε επίπεδο εθνικών δειγμάτων επιχειρήσεων και πολλών διαφορετικών κλάδων. Επίσης, το υψηλότερο επίπεδο λογοδοσίας για τους ειδικούς δείκτες διοικητικής προσέγγισης μπορεί να οφείλεται στο ότι οι γενικοί δείκτες έχουν μεγαλύτερες απαιτήσεις κάλυψης σε θέματα, που απαιτούν κυρίως καλή διοικητική οργάνωση, που δεν υπάρχει, ενώ για τις ειδικές δημοσιοποιήσεις υπάρχει το αντίστοιχο εξειδικευμένο προσωπικό.

Σε ότι αφορά ειδικά τα ποσοστά της πιστοποίησης εξωτερικής διασφάλισης της αξιοπιστίας των απολογισμών των επιχειρήσεων του δείγματος, αυτά ήταν για το σύνολο των δειγμάτων σχετικά υψηλά και συγκεκριμένα άνω του 50% έως και 66%. Τα συγκεκριμένα όμως ποσοστά, σε συνάρτηση με τα ευρήματα του χαμηλού ή μέτριου επιπέδου λογοδοσίας των απολογισμών ΕΚΕ για τα ουσιαστικά για τις επιχειρήσεις ζητήματα, που αξιολογήθηκαν, δημιουργούν ερωτηματικά και αμφιβολίες. Συγκεκριμένα, θέτουν εν αμφιβολία την ίδια την αντικειμενικότητα, ποιότητα και αξιοπιστία της εξωτερικής διασφάλισης, της ποιότητας των Απολογισμών Βιωσιμότητας, δεδομένου ότι αυτή έχει πιστοποιηθεί με αυτά τα κενά. Συνεπώς, η απουσία συγκεκριμένης νομοθετικής πρόβλεψης της διαδικασίας και των προδιαγραφών εξωτερικής διασφάλισης (Simnett et al., 2009), αποκτά σημαντική δυναμική για ανάγκη κάλυψης του κενού αυτού.

Σύμφωνα με τα ευρήματα που αφορούν τις περιπτωσιολογικές μελέτες (διεθνών αεροδρομίων, κατασκευαστικού & ναυτιλιακού κλάδου σε Ευρωπαϊκό επίπεδο), φαίνεται να προκύπτει γεωγραφική συσχέτιση προέλευσης των επιχειρήσεων και του επιπέδου λογοδοσίας τους. Συγκεκριμένα, στη περίπτωση των διεθνών αεροδρομίων, προκύπτει θετική συσχέτιση για αυτά της Ευρώπης και Ασίας, ενώ στην περίπτωση του κατασκευαστικού και ναυτιλιακού κλάδου φαίνεται να προκύπτει επίσης θετική συσχέτιση για τον Ευρωπαϊκό χώρο με συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές. Η συγκεκριμένη θετική συσχέτιση λογοδοσίας για τις εταιρείες αυτών των κλάδων, φαίνεται να συνδέεται με το μέγεθος των επιχειρήσεων, το οικονομικό υπόβαθρο και τη σημασία του κλάδου στην κάθε χώρα ή/και το οικονομικό, κοινωνικό και θεσμικό υπόβαθρο της ίδιας της χώρας ως έδρας της κάθε επιχείρησης.

Γενικεύοντας τη σειρά των παραγόντων, που οφείλεται αυτό και που είχε επισημάνει ο O' Rourke (2004), για τον κλάδο των αεροδρομίων, θα ορίζαμε ως τέτοιους, με μία

κατ' εκτίμηση σειρά σπουδαιότητας : α) το οικονομικό μέγεθος του κλάδου και της ιστορίας του σε συγκεκριμένες χώρες και γεωγραφικές περιοχές β) το υπάρχον ή μη, αυστηρό ή όχι κανονιστικό πλαίσιο σε μία χώρα ή γεωγραφική περιοχή (π.χ. Ευρώπη), γ) το οικονομικό και βιοτικό υπόβαθρο σε μία χώρα ή γεωγραφική περιοχή, δ) το επίπεδο και το πλαίσιο του ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων και κλάδων, σε συνάρτηση με το κοινωνικό και πολιτιστικό κεφάλαιο σε ένα στενό ή ευρύτερο γεωγραφικό πλαίσιο, ε) τη γεωγραφική κατανομή του πληθυσμού σε συνάρτηση με τον κλάδο

Σε συνέχεια της ανωτέρω εφαρμογής και των αποτελεσμάτων της θεωρείται ότι το μεθοδολογικό εργαλείο, που αναπτύχθηκε και εφαρμόστηκε στις ανωτέρω περιπτωσιολογικές μελέτες, αποτελεί ένα σημαντικό ποιοτικό και ποσοτικό μέσο αξιολόγησης απολογισμών, με αυξημένη αντικειμενικότητα, η οποία τεκμηριώθηκε θετικά με την εμπλοκή πέραν του ενός αξιολογητή σε κάθε περιπτωσιολογική μελέτη. Το μεθοδολογικό αυτό εργαλείο ακολουθώντας την βασική φιλοσοφία των νέων προτύπων σύνταξης απολογισμών ΕΚΕ του GRI, αποτελεί μία εμπειρική και συνοπτική βάση αξιολόγησης των τάσεων στην εφαρμογή και την ωρίμανση της ΕΚΕ.

Το προτεινόμενο μεθοδολογικό εργαλείο φαίνεται επίσης να προσαρμόζεται πολύ αποτελεσματικά στις επικαιροποιήσεις των προτύπων σύνταξης των απολογισμών, καθώς και στα ερευνητικά ερωτήματα, που θέτει κάθε έρευνα σε θέματα αξιολόγησης των επιδόσεων λογοδοσίας των επιχειρήσεων, σε σχέση με τα σημαντικότερα-ουσιώδη ζητήματα λειτουργίας τους. Τέλος το εν λόγω εργαλείο επιτυγχάνει υψηλή συγκρισιμότητα αποτελεσμάτων, που υπερβαίνει τους περιορισμούς, που αφορούν την υποκειμενικότητα ή αντικειμενικότητα των συντακτών των Απολογισμών ΕΚΕ.

Η επίτευξη της υψηλής αυτής συγκρισιμότητας αποτελεσμάτων αξιολόγησης απολογισμών συνδέεται με την ενδεδεχόμενη ανάγνωση κάθε απολογισμού σε συνάρτηση με την πιστή εφαρμογή των κριτηρίων αξιολόγησης και βαθμολόγησης, που το προτεινόμενο μεθοδολογικό εργαλείο θέτει. Τέλος, κατά την εφαρμογή του δεν αποκλείει τη δυνατότητα προσθήκης επιπλέον γενικών δεικτών δημοσιοποίησης, όπως αυτός της εξωτερικής διαπίστευσης GRI 102-56, χωρίς να αλλοιώνεται ουσιαστικά η χρήση και τα επιμέρους κριτήρια αξιολόγησης.

Το μεθοδολογικό εργαλείο αξιολόγησης απολογισμών ΕΚΕ, που αναπτύχθηκε, φαίνεται να καλύπτει τις προϋποθέσεις της αξιοπιστίας, εγκυρότητας και κοινά αποδεκτής μεθόδου αξιολόγησης. Λαμβάνοντας υπόψη τον πολύπλοκο, πολυεπίπεδο και με μεγάλο εύρος κανόνων εφαρμογής χαρακτήρα των απολογισμών ως προς τη σύνταξη, μέτρηση και παρουσίαση, σε σχέση με τα άλλα μεθοδολογικά εργαλεία, το παρόν μεθοδολογικό εργαλείο εστιάζει σε βάθος στην αξιολόγηση της

κάλυψης των ανωτέρω κανόνων εφαρμογής, θέτοντας συνδυαστικά συγκεκριμένα κριτήρια και βαθμολογική κλίμακα στη βάση συγκεκριμένων δεικτών. Οι δείκτες αυτοί αναφέρονται όχι απλώς σε κάλυψη αρχών, αλλά και στα σημαντικότερα για τις επιχειρήσεις ζητήματα λειτουργίας, με υψηλότερη αντικειμενικότητα και συγκρισιμότητα.

Σε ότι αφορά τα ευρήματα, που αφορούν την αναγνώριση των σημαντικότερων ζητημάτων για την λειτουργία των επιχειρήσεων η «Υγεία και Ασφάλεια (στους εργασιακούς χώρους)» κατέχει κορυφαία θέση για το σύνολο των δειγμάτων, που εξετάστηκαν (ελληνικών επιχειρήσεων, αεροδρόμια, κατασκευαστικό και ναυτιλιακό κλάδο). Ως επίσης σημαντικά για το σύνολο των δειγμάτων αναγνωρίστηκαν ζητήματα περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος, όπως οι «Αέριες Εκπομπές & Κλιματική Αλλαγή (GWP- Global Warming Potential)» και η «Διαχείριση Ενέργειας», οικονομικού ενδιαφέροντος, όπως η «Οικονομική Επίδοση» και ζητήματα ποιότητας προϊόντων και υπηρεσιών, όπως της «Υγείας και Ασφάλειας των Πελατών», της «Ποιότητας των Υπηρεσιών» και, γενικότερα, θέματα «Ασφάλειας».

Ειδικότερα, για τις ελληνικές επιχειρήσεις τα σημαντικότερα ζητήματα, που αναγνωρίστηκαν και αξιολογήθηκαν ως προς το επίπεδο λογοδοσίας ήταν αυτά της «Οικονομικής Επίδοσης» και «Υγείας και Ασφάλειας στους χώρους εργασίας» με αυτά της «Υγείας και Ασφάλειας των Πελατών», της «Διασφάλισης Προσωπικών Δεδομένων» και «Διαχείρισης Ενέργειας» να ακολουθούν. Για τα αεροδρόμια αναγνωρίστηκαν με σειρά προτεραιότητας τα ακόλουθα δέκα : α) Υγεία και ασφάλεια των πελατών (86%), β) Οικονομική επίδοση (79%), γ) Ικανοποίηση των Πελατών (71%), δ) Ανάπτυξη Στρατηγικής (71%), ε) Πρακτικές ασφαλείας (64%), στ) Έμμεσες Οικονομικές Επιπτώσεις (57%), ζ) Παρουσία στην αγορά (57%), η) Αέριες Εκπομπές & Κλιματική Αλλαγή (GWP- Global Warming Potential), (56%), θ) Υγεία & Ασφάλεια στο εργασιακό περιβάλλον (56%), και ι) «Διαχείριση Ενέργειας» (50%). Τέλος, για τον Ναυτιλιακό κλάδο αναγνωρίστηκαν, η «Υγιεινή και Ασφάλεια (στους χώρους εργασίας)», η «Διαχείριση της Ενέργειας», οι «Αέριες εκπομπές και Κλιματική Αλλαγή (GWP)», η «Καινοτομία και Τεχνολογία» και η «Ποιότητα των Υπηρεσιών».

Ειδικά για τον Ναυτιλιακό κλάδο προέκυψε ότι οι οργανισμοί εστιάζουν την ανάλυσή τους σε ουσιώδη ζητήματα σχετικά με την «Εταιρική Διακυβέρνηση», το «Περιβάλλον» και την «Ασφάλεια», ενώ οι εμπειρογνώμονες επικεντρώνονται σε ουσιώδη ζητήματα, που αφορούν «Βιώσιμες Λειτουργίες», το «Περιβάλλον», την «Ευθύνη Προϊόντων και Υπηρεσιών» και την «Ασφάλεια». Λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα αυτά, είναι ασφαλές να υποθέσουμε ότι το «κοινό έδαφος» των εμπειρογνώμωνων και οργανισμών του κλάδου είναι το «Περιβάλλον», η «Ασφάλεια» και η «Υπεύθυνη Βιώσιμη Λειτουργία». Τα ανωτέρω ουσιώδη ζητήματα, που αναγνωρίστηκαν κατά την ερευνητική διαδικασία για τον ναυτιλιακό κλάδο

φαίνεται να αποτελούν «κοινό έδαφος» με αυτά του κλάδου των Αεροδρομίων και συνολικά για το μεταφορικό κλάδο.

Ειδική αναφορά πρέπει να γίνει στην αναγνώριση των σημαντικότερων ζητημάτων για τη λειτουργία συνολικά και επιμέρους των υπο-κλάδων του Ναυτιλιακού τομέα, ως ουσιώδη κλαδικά ζητήματα (sectoral key materials). Η αναγνώριση αποτέλεσε προϊόν σύνθεσης της έρευνας ανάλυσης ουσιαστικότητας των εταιρειών του κλάδου και της άποψης των εμπειρογνομόνων από την συμπλήρωση του σχετικού ερωτηματολογίου.

Σύμφωνα με την άποψη των εμπειρογνομόνων για τον υπο-κλάδο των Πλοιοκτητριών -Ναυτιλιακών εταιρειών προέκυψαν, η «Βιώσιμη λειτουργία και αποδοτικότητα», ακολουθούμενη από τις «Επιπτώσεις στη θαλάσσια βιοποικιλότητα / συμβάντα θαλάσσιας ρύπανσης» και τα «Συστήματα πιστοποίησης / Πιστοποιήσεις». Αντίστοιχα για τον υπο κλάδο των Χρηματοοικονομικών υπηρεσιών και Συμβούλων σημαντικά αναγνωρίστηκαν τα ζητήματα των «Βιώσιμων επενδύσεων και πιστοποίησης» και της «Επιχειρησιακής προστασίας δεδομένων, ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και ψηφιακής Πλοήγησης». Για το υπο κλάδο των λιμένων ως πιο σημαντικά ζητήματα υποδείχθηκαν αυτά των "Βέλτιστων Τεχνικών Πρακτικών Λειτουργίας» και των "Ευφυών Συστημάτων Διαχείρισης της Κυκλοφορίας". Τέλος, για τον υπο-κλάδο των προμηθευτών προσδιορίστηκαν αυτά των «Πράσινων προμηθειών», της «Επιχειρησιακής προστασίας δεδομένων, ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και ψηφιακής Πλοήγησης» και «Σύνταξης μη Χρηματοοικονομικών Απολογισμών για τις σημαντικότερες πτυχές και ουσιώδη ζητήματα λειτουργίας του κλάδου».

Τα ανωτέρω ουσιώδη κλαδικά ζητήματα (sectoral key materials), κατόπιν περαιτέρω έρευνας, θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην αντιστοίχιση σε ειδικούς κλαδικούς δείκτες ενός κλαδικού οδηγού για τον ναυτιλιακό κλάδο.

Το σύνολο των ανωτέρω ουσιωδών ζητημάτων φαίνεται να συνδέεται με τις βιώσιμες πολιτικές, που αποτελούν μέρος, είτε της κάθε επιχείρησης, είτε του κάθε κλάδου. Συνδέονται δε στενά με θεσμικές προβλέψεις, οργανωτικές πολιτικές, οικονομική βιωσιμότητα και ανάπτυξη, τον αυστηρότερο έλεγχο και την εταιρική φήμη.

Σε σχέση με τον Κατασκευαστικό κλάδο τα ευρήματα δείχνουν ότι οι κατασκευαστικές εταιρείες των δύο δειγμάτων διεθνών και Ευρωπαϊκών εταιρειών έχουν πολύ χαμηλή επίδοση λογοδοσίας των απαιτούμενων σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες δεικτών για την «Υγεία και Ασφάλεια (στους εργασιακούς χώρους). Ενώ και τα δύο πρότυπα σύνταξης απολογισμών GRI-G4 & GRI-Standards έχουν στη πλειονότητα τους πολύ συγκεκριμένους δείκτες και κατευθυντήριες οδηγίες για να βοηθήσουν τους οργανισμούς να δημοσιεύσουν κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με τις συνέπειες των δραστηριοτήτων τους στην «Υγεία και

Ασφάλεια (στους εργασιακούς χώρους), οι Κατασκευαστικές εταιρείες του δείγματος φαίνεται να δημοσιεύουν μόνο ορισμένες βασικές πληροφορίες.

Αναμφίβολα, αυτό έρχεται σε αντίθεση με τη βασική βιβλιογραφία του κατασκευαστικού κλάδου για τα υψηλά ποσοστά ατυχημάτων και θανάτων, καθώς και την εκτεταμένη εμπειρία στη διαχείριση της «Υγείας και Ασφάλειας (στους εργασιακούς χώρους) σε εργοτάξια. Με μια πιο προσεκτική ματιά στα ευρήματα, οι πληροφορίες, που σχετίζονται με αυτή και αποκαλύπτονται στις εκθέσεις ΕΚΕ επικεντρώνονται μόνο σε βασικές πληροφορίες, όπως τα ποσοστά τραυματισμών και θανάτων, τις διαχειριστικές διαδικασίες, τις ώρες εκπαίδευσης των εργαζομένων, τις οδηγίες, που έχουν αναπτυχθεί εξωτερικά και τη διασφάλιση της αξιοπιστίας του απολογισμού.

Αντίστοιχα χαμηλότερο του κατασκευαστικού κλάδου ήταν το επίπεδο λογοδοσίας του ναυτιλιακού κλάδου με τις γενικές δημοσιοποιήσεις να έχουν και εδώ υψηλότερο επίπεδο λογοδοσίας των ειδικών και να απουσιάζουν σημαντικές πληροφορίες. Το πολύ χαμηλό αυτό επίπεδο λογοδοσίας φαίνεται να συνδέεται σύμφωνα με τη βιβλιογραφία με τις ιδιαιτερότητες του κλάδου ως προς τον παγκόσμιο χαρακτήρα δραστηριοποίησής του και το υψηλό επίπεδο κατακερματισμού εντός της ίδιας της βιομηχανίας και την συχνή έλλειψη συντονισμού σε κανονισμούς εσωτερικά των εταιριών και σε διεθνές, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο πολιτικής.

Η παραπάνω έρευνα προσπαθεί να παρέχει καλύτερη κατανόηση του τρόπου με τον οποίο τα σημαντικότερα ζητήματα για την λειτουργία των επιχειρήσεων, που συμπεριλαμβάνονται στους απολογισμούς ΕΚΕ, συμβάλλουν στην ενίσχυση της λογοδοσίας τους, στη σωστή διαφανή και αξιόπιστη ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών τους, στον εμπλουτισμό της επιστημονικής κοινότητας με τροφή για σκέψη και την ώθηση για περαιτέρω έρευνα σχετικά με το θέμα.

Η προτεινόμενη μεθοδολογία μπορεί να χρησιμοποιηθεί εύκολα στην πράξη από ερευνητές της ακαδημαϊκής κοινότητας και όχι μόνο, για ακαδημαϊκούς, στρατηγικούς και διαχειριστικούς σκοπούς. Επιπλέον δύναται να χρησιμοποιηθεί για μεγαλύτερη εστίαση σε θέματα λογοδοσίας κοινωνικής υπευθυνότητας, επιχειρήσεων, που δραστηριοποιούνται στον ίδιο κλάδο ή υπο-κλάδο ή για τα επίπεδα λογοδοσίας κλάδων με συναφή χαρακτηριστικά μεταξύ τους.

Συμπερασματικά, το σύνολο της έρευνας και τα ευρήματα αυτής είναι προφανές ότι έχουν τόσο ακαδημαϊκό όσο και διαχειριστικό ενδιαφέρον, καθώς μπορούν να χρησιμοποιηθούν τόσο από την ακαδημαϊκή κοινότητα όσο και από τα στελέχη επιχειρήσεων, υπεύθυνους χάραξης πολιτικής και άλλους, για να ρίξουν φως στις ελλείψεις της βιβλιογραφίας και να βελτιώσουν τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, αντίστοιχα.

Στο πλαίσιο αυτών των ερευνητικών ευρημάτων, περαιτέρω μελέτες εφαρμογής του μεθοδολογικού εργαλείου θα μπορούσαν να σχεδιαστούν και να υλοποιηθούν. Ενδεικτικά αυτές οι μελέτες εφαρμογής, θα μπορούσαν να αφορούν την αξιολόγηση ενός εθνικού δείγματος επιχειρήσεων και κλάδων άλλης χώρας με ίδια ή διαφορετικά χαρακτηριστικά σε ότι αφορά τα θέματα ΕΚΕ. Επίσης αντικείμενο έρευνας θα μπορούσαν να αποτελέσουν ως μελέτες εφαρμογής κλάδοι που και αυτοί βρίσκονται ψηλά στον κατάλογο με τα περισσότερα ατυχήματα και θανάτους στο χώρο εργασίας, ή κλάδοι όπου η εστίαση αφορά σε άλλα ουσιώδη ζητήματα όπως π.χ. περιβαλλοντικά. Τέλος, οι μελέτες εφαρμογής του μεθοδολογικού εργαλείου θα μπορούσαν να αφορούν μεγαλύτερα δείγματα των ίδιων κλάδων με αυτά της μελέτης ή ακόμη και σύγκριση δειγμάτων με βάση το μέγεθος ή το γεωγραφικό προσδιορισμό.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

Ξενόγλωσσες

- Acciaro, M. (2015). Corporate responsibility and value creation in the port sector. *Int. J. Log. Res. Appl.*, 18, 291-311.
- Adams, C.A. (2002). Internal organizational factors influencing corporate social and ethical reporting: beyond current theorizing. *Account. Audit. Account. J.*, 15 (2), 223-250.
- Adams, C.A. (2004). The ethical, social and environmental reporting performance portrayal gap. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 17, 731–757. <https://doi.org/10.1108/09513570410567791>
- Adams, C.A., & Frost, G.R. (2008). Integrating sustainability reporting into management practices. *Accounting Forum*, 32, 288–302. <https://doi.org/10.1016/j.accfor.2008.05.002>
- Agle, B.R., Mitchell, R.K. & Sonnenfeld, J.A. (1999). Who matters to CEOs? An investigation of stakeholder attributes and salience, corporate performance and CEO values. *Academy of Management Journal*, 42, 507-526.
- Aguinis, H. (2011). Organizational responsibility: Doing good and doing well. In S. Zedeck (Eds.), *APA handbook of industrial and organizational psychology volume 3: Maintaining, expanding, and contracting the organization* (pp. 855–879). Washington DC: American Psychological Association.
- Aguinis, H., & Glavas, A. (2012). What we know and don't know about corporate social responsibility: A review and research agenda. *Journal of Management*, 38(4), 932–968.
- Allal, A.A., Mansouri, K., Youssfi, M., & Qbadou, M. (2018). Toward a Study of Environmental Impact of Shipping Industry and Proposal of Alternative Solutions. In *International Conference on Advanced Intelligent Systems for Sustainable Development*. Cham: Springer.
- Alazzani, A., & Wan-Hussin, W.N. (2013). Global Reporting Initiative's environmental reporting: A study of oil and gas companies. *Ecological Indicators*, 32, 19–24.
- Amable, B. (2006). The diversity of modern capitalism. *Oxford: Oxford University Press*.

- Ameer, R., & Othman, R. (2012). Sustainability practices and corporate financial performance: A study based on the top global corporations. *Journal of Business Ethics*, 108, 61–79.
- Amores-Salvadó, J., Martín-de Castro, G., & Navas-López, J.E. (2014). Green corporate image: Moderating the connection between environmental product innovation and firm performance. *Journal of Cleaner Production*, 83, 356–365.
- ANSI/AIHA/ASSE (2012). Occupational health and safety management systems, ANSI Z10-2012, Des Plaines.
- Andiç, E., Yurt, O., & Baltacıoglu, T. (2012). Green supply chains: efforts and potential applications for the Turkish market. *Resour. Conserv. Recycl.*, 58, 50-68.
- Archel, P., Husillos, J., Larrinaga, C., & Spence, C. (2009). Social disclosure, legitimacy theory and the role of the state. *Accounting, Auditing Account. J.*, 22, 1284-1307.
- Asif, M., Searcy, C., Santos, P. D., & Kensah, D. (2013a). A review of Dutch corporate sustainable development reports. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 20(6), 321–339. <https://doi.org/10.1002/csr.1284>
- Asif, M., Searcy, C., Zutshi, A., & Fisscher, O. (2013b). An integrated management systems approach to corporate social responsibility. *Journal of Cleaner Production*, 56, 7–17. <https://dx.doi.org/10.1016/j.jclepro.2011.10.034>
- Ashrafi, M., Adams, M., Walker, T.R., & Magnan, G. (2018). How corporate social responsibility can be integrated into corporate sustainability: a theoretical review of their relationships. *Int. J. Sustain. Dev. World Ecol.*, 25, 672-682.
- Ashrafi, M., Acciaro, M., Walker, T., Magnan, G., & Adams, M. (2019). Corporate sustainability in Canadian and US maritime ports. *Journal of Cleaner Production*, 220, 386-397. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.02.098>
- Aryal, N. (2017). Materiality assessment in sustainability reporting: Case study of the airline industry.
- Bakker, S., Maat, K., & van Wee, B. (2014). Stakeholders interests, expectations, and strategies regarding the development and implementation of electric

- vehicles: the case of the Netherlands. *Transport. Res. Part A: Pol. Pract.*, 66, 52–64.
- Bansal, P., & Roth, K. (2000). Why companies go green: a model of ecological responsiveness. *Acad. Manag. J.*, 43, 717-736.
- Bansal, P., & Clelland, I. (2004). Talking trash: Legitimacy, impression management, and unsystematic risk in the context of the natural environment. *Acad. Manage. J.*, 47(1), 93–103.
- Barnett, M.L., & Salomon, R.M. (2012). Does it pay to be really good? Addressing the shape of the relationship between social and financial performance. *Strateg. Manag. J.*, 33(11), 1304–1320.
- Basu, K. & Palazzo, G. (2008) 'Corporate social responsibility: a process model of sensemaking'. *Academy of Management Review*, 33(1), 122–136.
- Battaglia, M., Bianchi, L., Frey, M., & Iraldo, F. (2010). An innovative model to promote CSR among SMEs operating in industrial clusters: evidence from an EU project. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 17 (3), 133-141.
- Battisti, M., & Perry, M. (2011). Walking the talk? Environmental responsibility from the perspective of small-business owners. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 18 (3), 172-185.
- Baumann-Pauly, D., Wickert, C., Spence, L.J., & Scherer, A.G. (2013). Organizing Corporate Social Responsibility in Small and Large Firms: Size Matters. *Journal of Business Ethics*, 115(4), 693-705. <https://doi.org/10.1007/s10551-013-1827-7>
- Bebbington, J. (2001). Sustainable development: a review of the international development, business and accounting literature. *Account. Forum*, 25 (2), 128-157.
- Belal, A.R. & Owen, D.L. (2007). The views of corporate managers on the current state of, and future prospects for, social reporting in Bangladesh: An engagement case study. *Accounting, Auditing and Accountability Journal*, 20, 472-494.
- Belal, A.R., & Cooper, S. (2011). The absence of corporate social responsibility reporting in Bangladesh. *Crit. Perspect. Account.*, 22, 654-667.

- Berg, H.P. (2013). Human factors and safety culture in maritime safety. *Int. J. Mar. Naviga. Safety Sea Transport*.
- Bernard, H.R. (1994). *Research Methods in Anthropology: Qualitative and Quantitative Approaches* (2nd ed).
- Biggs, S. & Messerschmidt, D. (2005). Social responsibility in the growing handmade paper industry of Nepal. *World Development*, 33, 1821-1844.
- Boesso, G., & Kumar, K. (2009). Stakeholder prioritization and reporting: Evidence from Italy and the US. *Account. Forum*, 33(2), 162–175.
- Boisson, P. (1999). *Safety at Sea: Policies, Regulations and International Law*. Paris: *Bureau Veritas*, p. 536.
- Bonini, S., & Gorner, S. (2011). The Business of Sustainability: McKinsey Global Survey Results. *McKinsey & Company. Sustainability & Resource Productivity*.
- Bond, S. A., & Devine, A. (2016). Certification matters: Is green talk cheap talk. *The Journal of Real Estate Finance and Economics*, 52(2), 117–140.
- Bonsón, E., & Bednárová, M. (2015). CSR reporting practices of Eurozone companies. *Revista de Contabilidad*, 18(2), 182-193.
- Borga, F., Citterio, A., Noci, G., & Pizzurno, E. (2009). Sustainability report in small enterprises: case studies in Italian furniture companies. *Bus. Strategy Environ.*, 18 (3), 162-176.
- Borglund, T., De Geer, H., Sweet, S., & Frostenson, M. (2017). *CSR and sustainable business*. *Stockholm: Sanoma*.
- Bowen, H. (1953). *Social Responsibilities of the Businessman*. *Harper: New York*.
- Bouten, L., Everaert, P., Van Liedekerke, L., De Moor, L., & Christiaens, J. (2011). Corporate social responsibility reporting: A comprehensive picture. *Account. Forum*, 35 (3), 187–204.
- Brammer, S., & Pavelin, S. (2004). Building a good reputation. *European Management Journal*, 22 (6), 704–713. <https://doi.org/10.1016/j.emj.2004.09.033>
- Bravo, R., Matute, J., & Pina, J. (2012). Corporate social responsibility as a vehicle to reveal the corporate identity: A study focused on the websites of Spanish financial entities. *Journal of Business Ethics*, 107, 129–146.
- Briefing, A. (2006). *The Materiality Report*.

- Brockhaus, S., Fawcett, S.E., Knemeyer, A.M., & Fawcett, A.M. (2017). Motivations for environmental and social consciousness: reevaluating the sustainability-based view. *J. Clean. Prod.*, 143, 933-947.
- Brown, T. J., & Dacin, P. A. (1997). The company and the product: Corporate associations and consumer product responses. *Journal of Marketing*, 61, 68–84.
- Brown, J., & Butcher, F. (2005). Reporting on Occupational Health and Safety in Annual Reports: A Look at Disclosure Policies in New Zealand. *New Zealand Journal of Employment Relations*, 30(1), 1.
- Brown, H.S., De Jong, M., & Levy, DL. (2009a). Building institutions based on information disclosure: lessons from GRI's sustainability reporting. *J. Clean. Prod.*, 17 (6), 571-580.
- Brown, H.S., De Jong, M., & Lessidrenska, T. (2009b). The Rise of the Global Reporting Initiative: A Case of Institutional Entrepreneurship. *Environmental Politics*, 182-200.
- Brown, T.J., & Dacin, P.A. (1997). The company and the product: Corporate associations and consumer product responses. *Journal of Marketing*, 61(1), 68-84. DOI: [10.2307/1252190](https://doi.org/10.2307/1252190).
- Bruhl, R., Basel, J. S., & Kury, M. F. (2018). Communication after an integrity-based trust violation: How organizational account giving affects trust. *European Management Journal*, 36(2), 161–170. <https://doi.org/10.1016/j.emj.2017.08.001>
- Brunk, K. H., & Blümelhuber, C. (2011). One strike and you're out: Qualitative insights into the formation of consumers' ethical company or brand perceptions. *J. Bus. Res.*, 64 (2), 134–141.
- Bryman, A. (1988). Quantity and quality in social research, *London, Routledge*.
- BSI (The British Standards Institution) (2007). BS OHSAS 18001 occupational health and safety management, BSI, London.
- Buhr, N., Gray, R., & Milne, M.J. (2014). Histories, Rationales, Voluntary standards and Futures prospects

- Burke, R. (2007). *Small Business Entrepreneur: Guide to Running a Small Business. Cosmic MBA Series, Burke Publishing, UK.* [https://dx.doi.org/10.1016/0024-6301\(96\)00041-6](https://dx.doi.org/10.1016/0024-6301(96)00041-6)
- Cai, Y., Jo, H., & Pan, C. (2011). Vice or virtue? The impact of corporate social responsibility on executive compensation. *J. Bus. Ethics*, 104(2), 159–173.
- Calabrese, A., Costa, R., & Rosati, F. (2015). A feedback-based model for CSR assessment and materiality analysis. *Accounting Forum*, 39, 312–327. <https://doi.org/10.1016/j.accfor.2015.06.002>
- Calabrese, A., Costa, R., Levaldi, N., & Menichini, T. (2016). A fuzzy analytic hierarchy process method to support materiality assessment in sustainability reporting. *Journal of Cleaner Production*, 121, 248-264. <http://doi.org/10.1016/j.jclepro.2015.12.005>
- Camilleri, M.A. (2017). The Corporate Social Responsibility Notion. *In: Corporate Sustainability, Social Responsibility and Environmental Management, Springer, Cham.*
- Capriotti, P., & Moreno, A. (2007). Corporate citizenship and public relations: The importance and interactivity of social responsibility issues on corporate websites. *Public Relat. Rev.*, 33 (1), 84–91.
- Carpenter, A., Lozano, R., Sammalisto, K., & Astner, L. (2018). Securing a port's future through Circular Economy: experiences from the Port of Gavle in contributing to sustainability. *Mar. Pollut. Bull.*, 128, 539-547.
- Carroll, A.B. (1979). A three-dimensional conceptual model of corporate social performance. *Academy of Management Rev.*, 4 (4), 497-505.
- Carroll, A.B. (1991). The pyramid of corporate social responsibility: Toward the moral management of organizational stakeholders. *Business Horizons*, 34, 39-48.
- Carroll, A.B. (1999). Corporate social responsibility: Evolution of a definitional construct. *Business & Society*, 38(3), 268-295. <https://dx.doi.org/10.1177/000765039903800303>
- Carroll, A.B. (2000). A commentary and an overview of key questions on corporate social performance measurement, *Business & Society*, 39, 466-478.
- Carroll, A.B. (2007). A history of corporate social responsibility: concepts and practices. *In: The Oxford Handbook of Corporate Social Responsibility (eds),*

- A. Crane, A. McWilliams, D. Matten, J. Moon & D. Siegel. Oxford:Oxford University Press.
- Carroll, A.B., & Shabana, KM. (2010). The business case for corporate social responsibility: A review of concepts, research and practice. *International Journal of Management Reviews*. DOI: [10.1111/j.1468-2370.2009.00275](https://doi.org/10.1111/j.1468-2370.2009.00275)
- Case, J.M., & Light, G. (2011). Emerging methodologies in engineering education research. *Journal of Engineering Education*, 100(1), 186-210. doi: [10.1002/j.2168-9830.2011.tb00008.x](https://doi.org/10.1002/j.2168-9830.2011.tb00008.x)
- Cassell, C., & Symon, G. (Eds.). (2004). Essential Guide to Qualitative Methods in organizational Research. London: Sage Publications.
- Castaldo, S., Perrini, F., Misani, N., & Tencati, A. (2009). The missing link between corporate social responsibility and consumer trust: The case of fair-trade products. *J. Bus. Eth.*, 84 (1), 1–15.
- Castka, P.M., Balzarova, A., Bamber, C.J. & Sharp, J.M. (2004). How can SMEs effectively implement the CSR agenda? A UK case study perspective. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 11(3), 140-149.
- Chan, C. C., & Milne, M. J. (1999). Investor reactions to corporate environmental saints and sinners: An experimental analysis. *Accounting and Business Research*, 29(4), 265–279. <https://doi.org/10.1080/00014788.1999.9729588>
- Chandler, D., & Werther, W.B. (2013). Strategic corporate social responsibility: Stakeholders globalization and sustainable value creation (3rd ed.). United States of America.
- Chang, Y., & Yeh, C. (2016). Managing corporate social responsibility strategies of airports: The case of Taiwan's Taoyuan International Airport Corporation. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 92, 338–348.
- Chang, Y.T., & Danao, D. (2017). Green shipping practices of shipping firms. *Sustainability*, 9, 829. <https://dx.doi.org/10.3390/su9050829>
- Chao, P., Polonsky, M., & Jevons, C. (2009). Global branding and strategic CSR: An overview of three types of complexity. *International Marketing Review*, 26(3), 327–347.

- Chatzinikolaou, S., & Ventikos, N. (2011). Sustainable maritime transport: An operational definition. In Sustainable Maritime Transportation and Exploitation of Sea Resources. *Edited by Enrico Rizzuto and Soares C. Guedes. Boca Raton: CRC Press, 931–39.*
- Cheng, T.C.E., Zanjirani-Farahani, R., Hung-Lai, K., & Sarkis, J. (2015). Editorial Sustainability in maritime supply chains: Challenges and opportunities for theory and practice. *Transp. Res. Part E: Logistics and Transportation Review*, 78, 1-2. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2015.03.007>.
- Chih, H.-L, Chih, H.-H, & Chen T.-Y. (2010). On the determinants of corporate social responsibility: International evidence on the financial industry. *Journal of Business Ethics*, 9, 115–135. <http://doi.org/10.1007/s10551-009-0186-x>
- Cho, H., & Patten, D.M. (2007). The role of environmental disclosures as tools of legitimacy: A research note Accounting. *Organizations and Society*, 32 (7–8), 639-647.
- Christofi, A., Christofi, P. & Sisaye, S. (2012). Corporate sustainability: historical development and reporting practices. *Management Research Review*, 35(2), 157-172.
- Clarkson, P., Li, Y., Richardson, G., & Vasvari F. (2008). Revisiting the relation between environmental performance and environmental disclosure: An empirical analysis Accounting. *Organizations and Society*, 33 (4–5), 303-327.
- Coady, L. & Strandberg, C. (2012). ‘Corporate social responsibility and the shipping industry: a global perspective. Retrieved from http://www.ligi.ubc.ca/sites/liu/files/Publications/2012_Jul_Coady_Global-Perspective-CSRShipping
- Coady, L., Lister, J., Strandberg, C., & Ota, Y. (2013). The role of corporate social responsibility (CSR) in the international shipping sector. A phase 2 research paper. Retrieved from http://www.ligi.ubc.ca/sites/liu/files/Publications/2013_Dec_CSR_UBC-Phase2_CSR-in-Shipping.pdf
- Cohen, L., Manion, L. & Morrison, K. (2000). Research Methods in Education Routledge. *London: Falmer.*

- Corazza, L. (2018). Small business social responsibility: the CSR4UTOOL web application. *Journal of Applied Accounting Research*, 19(3), 383-400. DOI [10.1108/JAAR-11-2014-0122](https://doi.org/10.1108/JAAR-11-2014-0122)
- Corporate Register, (2012). CRRR CR Reporting Awards' 12-Global Winners & Reporting Trends. Retrieved from <http://www.corporateregister.com/a10723/36941-11th-8607253C8215604518E-GI.pdf>
- Cronin, J. J., Smith, J. S., Gleim, M. R., Ramirez, E., & Martinez, J. D. (2011). Green marketing strategies: An examination of stakeholders and the opportunities they present. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 39(1), 158–174.
- Crotty, M. (1998). The foundations of social research: Meaning and perspective in the research process. *London: Sage*.
- Crowley, A. E., & Hoyer, W. D. (1994). An integrative framework for understanding two-sided persuasion. *Journal of Consumer Research*, 20(4), 561–574. <https://doi.org/10.1086/209370>
- Crouch, C. (2005). Capitalist diversity and change. Recombinant governance and institutional entrepreneurs. *Oxford: Oxford University Press*.
- Crouch, C. (2006). 'Modelling the firm in its market and organizational environment: methodologies for studying corporate social responsibility'. *Organization Studies (01708406)*, 27(10), 1533–1551.
- Czarniawska, B., & Sevón, G. (1996). Translating organizational change, Berlin: Walter de Gruyter.
- Dahalan, W., Zainol, Z.A., Yaakub, N.I., & Kassim, N.M. (2012). Corporate social responsibility (CSR) from shipping companies in the Straits of Malacca and Singapore. *Int. J. Bus. Soc.*, 13, 197–208.
- Dahlin, P., Ekmana, P., Rödella, J., & Pesämaa, O. (2020). Exploring the business logic behind CSR certifications. *Journal of Business Research*, 112, 521-530. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2019.11.046>
- Dahlsrud, A. (2008). How corporate social responsibility is defined: An analysis of 37 definitions. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 15(1), 1-13. DOI: [10.1002/csr.132](https://doi.org/10.1002/csr.132)

- Darnall, N., Jolley, G., & Handfield, R. (2007). Environmental management systems and green supply chain management: Complements for sustainability? *Business Strategy and the Environment*, 17(1), 30–45.
- Daub, C.H. (2007). Assessing the quality of sustainability reports: an alternative methodological approach. *Journal of Cleaner Production*, 15, 75–85.
- David, P., Kline, S., & Dai, Y. (2005). Corporate social responsibility practices, corporate identity, and purchase intention: A dual-process model. *J. Public Relat. Res.*, 17(3), 291–313.
- Davies, K. (1973). The case for and against business assumption of social responsibilities". *Academy of Management Journal*, 16 (2), 312-322.
- Deegan, C., & Rankin, M. (1977). The materiality of environmental information to users of annual reports. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 10 (4), 562-583. <http://doi.org/10.1108/09513579610116358>
- Deegan, C., & Rankin, M., (1996). Do Australian companies report environmental news objectively? *Account Audit Account J.*, 9 (2), 50–67. <http://doi.org/10.1108/09513579610116358>
- Deegan, C., & Samkin, G. (2006). New Zealand Financial Accounting. *McGraw Hill*.
- Delmas, M., & Toffel, M. (2004). Stakeholders and environmental management practices: An institutional framework. *Business Strategy and the Environment*, 13(4), 209–222. <https://doi.org/10.1002/bse.409>
- Desta, I.H., (2015). CSR in Developing Countries, Responsible Business: How to Manage a CSR Strategy Successfully, 266-276.
- Devinney, T.M. (2009) 'Is the socially responsible corporation a myth? The good, the bad, and the ugly of corporate social responsibility'. *Academy of Management Perspectives*, 23(2), 44–56.
- de Villiers, C., & Van Staden, C.J. (2010). Shareholders' requirements for corporate environmental disclosures: A cross country comparison. *Br. Account. Rev.*, 42 (4), 227–240. <https://doi.org/10.1016/j.bar.2010.08.002>
- DiMaggio, P.J., & Powell, D.D. (1983). The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields. *American Sociological Review*, 48(2), 147–160.

- Dinwoodie, J., Tuck, S., Knowles, H., Benhin, J. & Sansom, M. (2011). Sustainable Development of Maritime Operations in Ports, *Business Strategy and the Environment*, 21, 111–126. *Wiley Online Library (wileyonlinelibrary.com)*.
- Dobbs, S., & van Staden, D.C. (2012). Motivations for Corporate Social and Environmental Reporting: New Zealand Evidence. *New Zealand: Canterbury University, Christchurch*.
- Drobetz, W., Merikas, A., Merika, A., & Tsionas, M.G. (2014). Corporate social responsibility disclosure: the case of international shipping. *Transport. Res. Part E: Logist. Transport. Rev.*, 71, 18–44.
- Du, S., Bhattacharya, C.B., & Sen, S. (2010). Maximizing business returns to corporate social responsibility (CSR): The role of CSR communication. *Int. J. Manag. Rev.*, 12(1), 8–19.
- Duthler, G., & Dhanesh, G.S. (2018). The role of corporate social responsibility (CSR) and internal CSR communication in predicting employee engagement: Perspectives from the United Arab Emirates (UAE). *Public Relations Review*, 44(4), 453–462.
- Dubbink, W., Graafland, J., & Van Liedekerke, L. (2008). CSR, “transparency and the role of intermediate organizations”, *Journal of Business Ethics*, 82(2), 391–406.
- Dyllick, T., & Muff, K. (2016). Clarifying the meaning of sustainable business: Introducing a typology from business-as-usual to true business sustainability. *Organization & Environment*, 29(2), 156–174.
- Eccles, R.G., Krzus, M.P., Rogers, J., & Serafeim, G. (2012). The need for sector specific materiality and sustainability reporting standards. *Journal of Applied Corporate Finance*, 24 (2), 65-71.
- Ehmer, H. (2011). Environmental Awareness, Aviation and the Environment. *Bonn, Bad Honnef, Germany: Taught in International University of Applied Sciences Bad Honnef*.
- Eisenhardt, K., & Martin, J. (2000). Dynamic capabilities: What are they? *Strategic Management Journal*, 21(10–11), 1105–1121. [https://doi.org/10.1002/1097-0266\(200010/11\)21:10/11<1105::aidsmj133>3.0.co;2-e](https://doi.org/10.1002/1097-0266(200010/11)21:10/11<1105::aidsmj133>3.0.co;2-e)

- Eisend, M. (2010). Explaining the joint effect of source credibility and negativity of information in two-sided messages. *Psychology and Marketing*, 27(11), 1032–1049. <https://doi.org/10.1002/mar.20372>
- Elkington J. (1997). Cannibals with Forks: The Triple Bottom Line of the 21st Century business. *Capstone Publishing, Oxford*. DOI:10.1002/tqem.3310080106
- Elkington J. (1998). Enter the Trimple Bottom Line. *The triple bottom line: Does it all add up*, (pp.1–16).
- Ellen, P. S., Webb, D. J., & Mohr, L. A. (2006). Building corporate associations: Consumer attributions for corporate socially responsible programs. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 34(2), 147–157. <https://doi.org/10.1177/0092070305284976>
- Endroyo, B., Yuwono, B. E., & Mardapi, D. (2015). Model of learning/training of Occupational Safety & Health (OSH) based on industry in the construction industry. *Procedia Engineering*, 125, 83-88.
- Engert, S., Rauter, R., & Baumgartner, R.J. (2016). Exploring the integration of corporate sustainability into strategic management: a literature review. *J. Clean. Prod.*, 112, 2833-2850.
- Epstein, E.M. (1987). The corporate social policy process: beyond business ethics, corporate social responsibility, and corporate responsiveness". *California Management Review*, 29 (3), 99-114.
- Ernst & Young (E.Y.) in association with the Global Reporting Initiative (GRI) (2014). Sustainability reporting – the time is now. *Ernst & Young Global Limited*.
- Ernst & Young (E.Y.) (2015). Sustainability reporting practices in Greece. A desk research of published sustainability reports. *Ernst & Young Greece*, Vol. 2.
- Etheredge, J.M. (1999). The perceived role of ethics and social responsibility: an alternative scale structure. *Journal of Bussiness Ethics*, 18(1), 51-64.
- European Commission, (2011). A renewed EU strategy 2011–14 for corporate social responsibility. Bruxelles, Belgium: European Commission.
- European Commission, (2015). Non-Financial Reporting. Retrieved from: http://ec.europa.eu/finance/accounting/non-financial-reporting/index_en.htm

- European Maritime Safety Agency (EMSA) (2019). Sustainable Shipping. Retrieved from: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/environment/sustainable-toolbox.html>
- Escrig-Olmedo, E., Munoz-torres, M.J., Fernandez-Izquierdo M.A., & Rivera-lirio, J.M. (2014). Lights and shadows on sustainability rating scoring. *Rev. Manag. Sci.*, 8 (4), 559-574.
- Evangelinos, K., Skouloudis, A., Jones, N., Isaac, D., & Sfakianaki, E. (2016). Exploring the status of corporate social responsibility disclosure in the UK building and construction industry. *International Journal of Global Environmental Issues*, 15 (4).
- Evangelinos, K., Fotiadis, S., Skouloudis, A., Khan, N., Konstandakopoulou, F., Nikolaou, I., & Lundy, S. (2018). Occupational health and safety disclosures in sustainability reports: An overview of trends among corporate leaders. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 25(5), 961-970. <https://doi.org/10.1002/csr.1512>
- Evans, A., & Schäfer, A. (2013). The rebound effect in the aviation sector. *Energy Economics*, 36, 158–165. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2012.12.005>
- Fafaliou, I., Lekakou, M. & 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*, 30(4), 412–419.
- Fasoulis I., & Kurt, R.E. (2019). Embracing Sustainability in Shipping: Assessing Industry's Adaptations Incited by the, Newly, Introduced 'triple bottom line' Approach to Sustainable Maritime Development. *Soc. Sci.*, 8(7), 208. <https://doi.org/10.3390/socsci8070208>
- Fishbein, M. & Ajzen, I. (1975). Belief, attitude, intention, and behavior: An introduction to theory and research. *Reading: Addison-Wesley*.
- Fisher, K., Geenen, J., Jurcevic, M., McClintock, K. & Davis, G. (2009). Applying asset-based community development as a strategy for CSR: a Canadian perspective on a win-win for stakeholders and SMEs. *Business Ethics: A European Review*, 18(1), 66-82.
- Fort, T. (2014). The paradox of pharmaceutical CSR: The sincerity nexus. *Business Horizons*, 57(2), 151-160.

- Fernando, M. (2007). Corporate Social Responsibility in the Wake of the Asian Tsunami: A comparative case study of two Sri Lankan Companies. *European Management Journal*.
- Fewings, P. (2009): Ethics for the Built environment. *London and New York: Taylor & Francis*.
- Figge, F., Hahn, T., Schaltegger, S., & Wagner, M. (2002). The Sustainability Balanced Scorecard—Linking sustainability management to business strategy. *Business Strategy and the Environment*, 11(5), 269–284. <https://doi.org/10.1002/bse.339>
- Flick, U. (2007). The SAGE Qualitative Research Kit. *London: Sage Publications*.
- Fombrun, C.J. (2005). The leadership challenge: Building resilient corporate reputations. In J. P. Doh and S. A. Stumpf (eds.), *Handbook on Responsible Leadership and Governance in Global Business* (pp. 54–68). Cheltenham, UK: Edward Elgar.
- Ford, R. & McLaughlin, F. (1984). Perceptions of socially responsible activities and attitudes: A comparison of business deans and corporate chief executives. *Academy of Management Journal*, 27, 666-674.
- Frederick, W.C. (1960). The growing concern over business responsibility. *California Management Review*, 2, 54-61.
- Freeman, R.E. (1984). Strategic Management: A Stakeholder Approach, *Boston: Pitman*.
- Froholdt, L.L. (2018). Corporate Social Responsibility in the Maritime Industry (Vol. 5), Springer.
- Fuller, T. & Tian, Y. (2006). Social and symbolic capital and responsible entrepreneurship: An empirical investigation of SME narratives. *Journal of Business Ethics*, 67, 287-304.
- Gail T., & Nowak M. (2006). Historical definitions of CSR. Corporate Social Responsibility: A definition, 62 (1), 3-14.
- Galbreath, J. (2009). Building corporate social responsibility into strategy. *Euro. Bus. Rev.*, 21 (2), 109–127.

- Galic, S., Lušić, Z., & Skoko, Iv. (2014). The Role and Importance of Safety in Maritime Transportation. *Paper presented at 6th International Maritime Science Conference (IMSC 2014), April 28–29. Solin, Croatia.*
- García-Benau, M.A., Sierra, L., & Zorio, A., (2012). La verificación de la memoria de sostenibilidad en un contexto europeo Georgetown-Universia, “Globalización, Competitividad y Gobernabilidad”, 6(2), 66–80.
- Garcia-Castro, R., Arino, M. A., & Canela, M. A. (2011). Over the long-run? Short-run impact and long-run consequences of stakeholder management. *Business & Society, 50*(3), 428–455. <https://doi.org/10.1177/0007650308315493>
- Garriga, E., & Mele, D. (2004). Corporate social responsibility theories: Mapping the territory. *Journal of Business Ethics, 53* (1-2), 51–71.
- Ghodrati, N., Wing Yiu, T., Wilkinson, S., & Shahbazzpour, M., (2018). A new approach to predict safety outcomes in the construction industry. *Safety Science, 109*, 86-94.
- Gjølborg M. (2009a). Measuring the immeasurable? Constructing an index of CSR practices and performance in 20 countries. *Scand J Manage.*, 25(1), 10–22.
- Gjølborg M. (2009b). The origin of corporate social responsibility: global forces or national legacies? *Soc Econ Rev.*, 7(4), 605–637.
- Goebel, T. and Derks-Wood, C. (2010). Sustainability Reporting in the information age. *Airport Magazine*, pp.10-13.
- Goldsmith, R. E., Lafferty, B. A., & Newell, S. J. (2000). The impact of corporate credibility and celebrity credibility on consumer reaction to advertisements and brands. *Journal of Advertising, 29*(3), 43–54. <https://doi.org/10.1080/00913367.2000.10673616>.
- Golob, U., & Bartlett, J. L. (2007). Communicating about corporate social responsibility: A comparative study of CSR reporting in Australia and Slovenia. *Public Relations Review, 33*(1), 1–9.
- Govindan, K., & Bouzon, M. (2018). From a literature review to a multi-perspective framework for reverse logistics barriers and drivers. *J. Clean Prod.*, 187, 318-337.

- Grant, R. (1996). Toward a knowledge-based theory of the firm. *Strategic Management Journal*, 17(S2), 109–122. <https://doi.org/10.1002/smj.42501711110>
- Gray, R., Kouhy, R. & Lavers, S. (1995). Corporate social and environmental reporting: a review of the literature and a longitudinal study of UK disclosure. *Accounting, Auditing and Accountability Journal*, 8(2), 47-77.
- Greenwald, B. & Kahn, J. (2005). All strategy is local. *Harvard Business Review*, 83(9), 94–104.
- GRI-Global Reporting Initiative (2007). A Snapshot of Sustainability Reporting in the Airports Sector.
- GRI-Global Reporting Initiative (2011). Sustainability Reporting Guidelines. Version 3.1, Amsterdam. Retrieved from: www.globalreporting.org
- GRI-Global Reporting Initiative (2012). GRI Second G4 Public Comment Period. Retrieved from: <https://www.globalreporting.org/resource/library/G4/G4-Exposure-Draft.pdf>.
- GRI-Global Reporting Initiative (2013a). G4, Part1, Reporting Principles and Standard Disclosure. Retrieved from: www.globalreporting.org.
- GRI-Global Reporting Initiative (2013b). G4, Part2, Implementation Manual. Retrieved from: www.globalreporting.org
- GRI-Global Reporting Initiative (2015). Reporting: G3.1 and G3 Guidelines: Application Level Information. Retrieved from: <https://www.globalreporting.org/reporting/G3andG31/application-level-information/Pages/default.aspx>
- GRI-Global Reporting Initiative (2016). G4 Sustainability Reporting Guidelines, Reporting principles and standard disclosures. www.globalreporting.org
- Globalreporting.org. (2018). About GRI. Retrieved from: <https://www.globalreporting.org/information/about-gri/Pages/default.aspx>
- GRI-Global Reporting Initiative (2017). Mapping G4 to the GRI Standards – Disclosures, 2017. Retrieved from: <https://www.globalreporting.org/standards/media/1098/mapping-g4-to-the-gri-standards-disclosures-full-overview.pdf>

- GRI-Globalreporting.org. (2018). *Facts and figures*. Retrieved from: <https://www.globalreporting.org/gri-20/Pages/Facts-and-figures.aspx>
- GRI-Globalreporting.org. (2018). *Sustainable Disclosure Database*. Retrieved from: <https://database.globalreporting.org/>
- Global Risk Reports, (2016). Insight Report 11th Edition
- Guler, I., Guillen, M.F. & MacPherson, J.M. (2002). Global competition, institutions, and the diffusion of organizational practices: The international spread of ISO 9000 quality certificates. *Administrative Science Quarterly*, 47, 207-232.
- Hackston, D., & Milne, M.J. (1996). Some determinants of social and environmental disclosures in New Zealand companies. *Accounting, Auditing and Accountability Journal*, 9, 77-108.
- Hahn, R., Kühnen, M. (2013). Determinants of sustainability reporting: a review of results, trends, theory, and opportunities in an expanding field of research. *J. Clean. Prod.*, 59, 5-21.
- Hahn, R., & Lulfs, R. (2014). Legitimizing negative aspects in GRI-oriented sustainability reporting: A qualitative analysis of corporate disclosure strategies. *Journal of Business Ethics*, 123(3), 401–420. <https://doi.org/10.1007/s10551-013-1801-4>.
- Haight, J., Yorio, P., Rost, K., Willmer, D.R., (2014). Safety management systems comparing content & impact, *Professional Safety*, 59, 44-51.
- Halkos, G., & Paizanos, E. (2016). Environmental Macroeconomics: Economic Growth, Fiscal Spending and Environmental Quality. *International Review of Environmental and Resource Economics*, 9(3–4), 321-362.
- Halkos, G., & Skouloudis, A. (2016). Exploring the current status and key determinants of corporate disclosure on climate change: Evidence from the Greek business sector. *Environmental Science and Policy*, 56(2), 22–31.
- Hall, P., Soskice, D. (2001). An introduction to varieties of capitalism. In: Hall, P., Soskice, D. (Eds), *Varieties of capitalism: the institutional foundations of comparative advantage*. Oxford: Oxford University Press.
- Hammer, Janet, & Gary Pivo. (2017). The triple bottom line and sustainable economic development theory and practice. *Economic Development Quarterly*, 31, 25–36. <https://dx.doi.org/10.1177/0891242416674808>

- Hart, S.L., Milstein, M.B. (2003). Creating sustainable value. *Acad. Manag. Perspect.*, 17, 56-67.
- Harwood, I., Humby, S., & Harwood, A. (2011). On the resilience of Corporate Social Responsibility. *Eur. Manag. J.*, 29 (4), 283–290.
- Health and Safety Executive (2009). Phase 1 Report: Underlying causes of construction fatal accidents, A comprehensive review of recent work to consolidate and summarize existing knowledge (C. Division, Trans.). *Norwich: Health and Safety Executive.*
- Hasan, M., Maijoor, S., Mock, T.J., Roebuck, P., Simnett, R., & Vanstraelen, A. (2005). The different types of assurance services and levels of assurance provided, *International Journal of Auditing*, 9, 91–102.
- Hedberg, C.J. & von Malmborg, F. (2003). The Global Reporting Initiative and corporate sustainability reporting in Swedish companies. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 10, 153-164.
- Henwood, K., & Pidgeon, N. (1994). Beyond the qualitative paradigm: A framework for introducing diversity within qualitative psychology. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 4, 225-238.
- Herzig, C., & Schaltegger, S. (2006). Corporate sustainability reporting: an overview. In S. Schaltegger, M. Bennett, R.L. Burritt (Eds.), *Sustainability Accounting and Reporting* (pp. 301-324). Dordrecht: Springer.
- Hitchcock, G., & Hughes, D. (1989). *Research and the Teacher: A Qualitative Introduction to School-based Research.* London: Routledge.
- Hiranandani, V. (2014). Sustainable development in seaports: a multi-case study. *WMU J. Maritime Affairs*, 13, 127-172.
- Hockerts, K. (2015). A cognitive perspective on the business case for corporate sustainability. *Business Strategy and the Environment*, 24(2), 102–122.
- Hofstede, G. (1991). *Cultures and Organizations: Software of the Mind.* New York, NY: McGraw-Hill.
- Hofstede, G. (2001). *Cultures Consequences: Comparing Values, Behaviours, institutions, and Organizations Across Nations.* Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

- Holder-Webb, L., Cohen, J. R., Nath, L., & Wood, D. (2009). The supply of corporate social responsibility disclosures among US firms. *Journal of Business Ethics*, 84(4), 497–527. <https://doi.org/10.1007/s10551-008-9721-4>
- Hong, S. Y., Yang, S. U., & Rim, H. (2010). The influence of corporate social responsibility and customer-company identification on publics' dialogic communication intentions. *Public Relat. Rev.*, 36(2), 196–198.
- Hopkins, M. S. (2009). What executives don't get about sustainability. *MIT Sloan Management Review*, 51(1), 35–40.
- Hsu, C.W., Kuo, T.C., Chen, S.H., & Hu, A.H. (2013). Using DEMATEL to develop a carbon management model of supplier selection in green supply chain management. *Journal of Cleaner Production*, 56, 164-172.
- Hsu, C.W., Lee, W.H., & Chao, W.C. (2013). Materiality analysis model in sustainability reporting: A case study at Lite – On Technology Corporation. *J. Clean.Prod.*, 57, 142–151. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2013.05.040>
- Huang, C.F., & Lien, H. C. (2012): An Empirical Analysis in the Influences of Corporate Social Responsibility on Organizational Performance of Taiwan's Construction Industry. *Construction Management and Economics*, 30(4), 263-275
- Hult, G.T.M. (2011). Market-focused sustainability: market orientation plus! *J. Acad. Mark. Sci.*, 39, 1-6.
- Hult, G. T. M., Mena, J. A., Gonzalez-Perez, M. A., Lagerström, K., & Hult, D. T. (2018). A ten country-company study of sustainability and product-market performance: Influences of doing good, warm glow, and price fairness. *Journal of Macromarketing*, 38(3), 242–261.
- ICS-International Chamber of Shipping (2015a). Home: Shipping and World Trade. Retrieved from: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-andworld-trade>
- ICS-International Chamber of Shipping (2015b). Home: Environmental Performance: Comparison of CO2 Emissions by Different Modes of Transport. Retrieved from:<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/environmentalperformance/comparison-of-co2-emissions-by-different-modes-of-transport>

- Idoro, G. I. (2008). Health and safety management efforts as correlates of performance in the Nigerian construction industry. *Journal of Civil Engineering and Management*, 14(4), 277-285.
- Idowu, S.O., Papasolomou, I. (2007). Are the corporate social responsibility matters based on good intentions or false pretences? an empirical study of the motivations behind the issuing of CSR reports by UK companies. *Corp. Gov. Int. J. Bus. Soc.*, 7, 136-147.
- Illia, L., Zyglidopoulos, S., & Romenti, S. (2015). Creating effective dialogue about corporate social responsibility. *MIT Sloan management review*, 57(1), 20.
- ILO-International Labour Organization, (2016). Workplace Stress: A Collective Challenge. Jackson, T. (2005). Motivating sustainable consumption. *Guildford, Eng.: Centre for Environmental Strategy*.
- Jackson, G., & Apostolakou, A. (2010). Corporate social responsibility In Western Europe: an institutional mirror or substitute. *J Bus Ethics.*, 94(3), 371–394.
- Jahn, J., & Brühl, R. (2019). Can bad news be good? On the positive and negative effects of including moderately negative information in CSR disclosures. *Journal of Business Research*, 97, 117-128.
<https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2018.12.070>
- Jahn, J., Eichhorn, M., & Bruhl, R. (2017). How do individuals judge organizational legitimacy? Effects of attributed motives and credibility on organizational legitimacy. *Business & Society*. <https://doi.org/10.1177/0007650317717959>
- Janić, M. (1999). Aviation and externalities: The accomplishments and problems. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 4(3), 159–180.
[https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(99\)00003-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(99)00003-6)
- Jankalova, M. (2016). Approaches to the evaluation of Corporate Social Responsibility. *Procedia Economics and Finance*, 39, 582-587.
[https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(16\)30302-1](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(16)30302-1)
- Jones, T. M. (1980). Corporate Social Responsibility revisited, redefined. *California Management Review*. University of California Press.
- Jones, T.M. (1983). An integrating framework for research in business and society: a step toward the elusive paradigm? *Academy of Management Review*, 8(4): 559-564.

- Jones, P., Comfort, D., & Hillier, D. (2016a). Materiality in corporate sustainability reporting within UK retailing. *Journal of Public Affairs, 16*, 81–90.
- Jones, P., Comfort, D., & Hillier, D., (2016b). Managing materiality: A preliminary examination of the adoption of the new GRI G4 guidelines on materiality within the business community.
- Jordao, C. (2009). A sustainability overview of the best practices in the airport sector. *Scientific papers of the University of Pardubice, Series D, Faculty of Economics and Administration, (15)*. Retrieved from: <http://dspace.upce.cz/handle/10195/35681> (11/01/13)
- Kanji, G. & Chopra, P. (2010) Corporate social responsibility in a global economy. *Total Quality Management & Business Excellence, 21*(2), 119-143, DOI: [10.1080/14783360903549808](https://doi.org/10.1080/14783360903549808)
- Karagiannis, I., Vouros, P., Skouloudis, A., & Evangelinos, K. (2019). Sustainability reporting, materiality, and accountability assessment in the airport industry. *Business Strategy and the Environment, 28*(7), 1370–1405. <https://doi.org/10.1002/bse.2321>
- Kaptein, M., & van Tulder, R. (2003). Toward effective stakeholder dialogue. *Business and Society Review, 108*(2), 203–224.
- Kiliç, M., Kuzey, C., & Uyar, A. (2015). The impact of ownership and board structure on Corporate Social Responsibility (CSR) reporting in the Turkish banking industry, Corporate Governance. *The international journal of business in society*.
- Kim, Y. J., & Lee, W. N. (2009). Overcoming consumer skepticism in cause-related marketing: The effects of corporate social responsibility and donation size claim objectivity. *J. Promot. Manag., 15*(4), 465–483.
- King, A. A., Lenox, M. J., & Terlaak, A. (2005). The strategic use of decentralized institutions: Exploring certification with the ISO 14001 management standard. *Academy of Management Journal, 48*(6), 1091–1106.
- Koç, S., & Durmaz, V. (2015). Airport corporate sustainability: an analysis of indicators reported in the sustainability practices. *Proc. Soc. Behav. Sci., 181* (11), 158-170.

- Kolk, A., & Mauser, A. (2001). The evolution of environmental management: From stage models to performance evaluation. *Business Strategy and the Environment*, 11(1), 14–31.
- Kolk, A. (2003). Trends in sustainability reporting by the Fortune Global 250. *Business Strategy and the Environment*, 12, 279–291
- Kolk, A. (2004). A decade of sustainability reporting: developments and significance. *Int. J. Environ. Sustain. Dev.*, 3, 51-64.
- Kolk, A., & Levy, D. (2001). Winds of change: Corporate strategy, climate change and oil multinationals. *Eur. Manag. J.*, 19(5), 501–509.
- Kolk, A., & Pinkse, J. (2010). The integration of corporate governance in corporate social responsibility disclosures. *Corpor. Soc. Responsib. Environ. Manag.*, 17 (1), 15–26.
- Kolk, A., & Van Tulder, R. (2010). International business, corporate social responsibility and sustainable development. *Int. Bus. Rev.*, 19(2), 119–125.
- KPMG (2005). KPMG international survey of corporate sustainability reporting 2005. Holland: KPMG.
- KPMG (2008). KPMG International Survey of Corporate Responsibility Reporting, Amsterdam, Netherlands: KPMG International.
- KPMG (2011). KPMG international survey of corporate responsibility reporting 2011.
- KPMG (2013). The KPMG survey of Corporate Sustainability Reporting 2013. Holland: KPMG.
- KPMG (2017). The KPMG Survey of Corporate Responsibility Reporting 2017.
- Kotchen, M.J., & Moon, J.J. (2012). Corporate social responsibility for irresponsibility. *BE J. Econ. Anal. Policy*, 12(1), 1–23.
- Korschun, D., Bhattacharya, C.B., & Swain, S.D. (2014). Corporate social responsibility, customer orientation, and the job performance of frontline employees. *J. Mark et.*, 78 (3), 20–37.
- Kramer, M. R., & Pfitzer, M. W. (2016). The ecosystem of shared value. *Harvard Business Review*, 94(10), 80–89.
- Kramer, M. R., Agarwal, R., & Srinivas, A. (2019). Business as Usual will not Save the Planet. *Harvard Business Review online*. Retrieved from: hbr.org/2019/06/business-as-usual-will-not-save-the-planet.

- Krippendorff, K. (2004). *Content Analysis: An Introduction to Its Methodology*, (p.11). *SAGE Publications Inc.*
- Kronfeld-Goharani, U. (2015). The discursive constitution of ocean sustainability. *Adv. Appl. Sociol.*, 5, 306–330. <http://www.scirp.org/journal/aasocihttps://doi.org/10.4236/aasoci.2015.512030>.
- Kronfeld-Goharani, U. (2018). Maritime economy: Insights on corporate visions and strategies towards sustainability. *Ocean and Coastal Management*, 165, 126-140. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2018.08.010>
- Krut, R., & Munis, K. (1998). Sustainable industrial development: benchmarking environmental policies and reports. *Greener Management International*, 21, 87–98.
- Kyo, T., Kremer, G., Phuong, N. & Hsu, C. (2016). Motivations and barriers for corporate social responsibility reporting: Evidence from the airline industry. *Journal of Air Transport Management*, 57, 184-195.
- Lagoudis, I.N., Lalwani, C.S., & Naim, M.M. (2006). Ranking of factors contributing to higher performance in the ocean transportation industry: a multi-attribute utility theory approach. *Marit. Pol. Manage.*, 33 (4), 345–369.
- Lagoudis, I.N., & Theotokas, I. (2007). The competitive advantage in the Greek shipping industry. *Res. Transport. Econ.*, 21, 95–120.
- Lam, J.S.L., & Notteboom, T. (2014). The greening of ports: a comparison of port management tools used by leading ports in Asia and Europe. *Transport Rev.*, 34, 169-189.
- Lam, J.S.L., & Lim, J.M. (2016). Incorporating corporate social responsibility in strategic planning: case of ship-operating companies. *Int. J. Ship. Transp. Logist.*, 8 (3), 273–293.
- Lamberti, L., & Lettieri, E. (2009). CSR practices and corporate strategy: Evidence from a longitudinal case study. *J. Bus. Ethics*, 87(2), 153–168.
- Lambrinaki, V.V. (2016). *Corporate Social Responsibility Reporting using the GRI G4 Guidelines: The Case of the Greek Reporters* (MSc Unpublished Thesis). International Hellenic University, *School of Economics, Business Administration & Legal Studies*.

- Lantos, G.P (2001). The boundaries of strategic corporate social responsibility. *Journal of Consumer Marketing*.
- Landrum, N. E., & Ohsowski, B. (2018). Identifying worldviews on corporate sustainability: A content analysis of corporate sustainability reports. *Business Strategy and the Environment*, 27(1), 128–151.
- Laplume, A. O., Sonpar, K., & Lutz, R. A. (2008). Stakeholder theory: Reviewing a theory that moves us. *Journal of Management*, 34(6), 1152–1189. <https://doi.org/10.1177/0149206308324322>
- Laszlo, C., Zhexembayeva, N. (2011). *Embedded Sustainability: The Next Big Competitive Advantage*. CA, USA: Stanford University Press.
- Lee, K.H., & Shin, D. (2010). Consumers' responses to CSR activities: The linkage between increased awareness and purchase intention. *Public Relat. Rev.*, 36(2), 193–195. <https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2009.10.014>
- Lee, E. M., Park, S.-Y., Rapert, M. I., & Newman, C. L. (2012). Does perceived consumer fit matter in corporate social responsibility issues? *J. Bus. Res.*, 65(11), 1558–1564.
- Leggate, H. K. (2000). A European perspective on bond finance for the maritime industry. *Maritime Policy & Management*, 27(4), 353–362. [doi:10.1080/030888300416540](https://doi.org/10.1080/030888300416540)
- Lewis, T. (2003). Reputation and corporate responsibility. *Journal of Communication Management*, 7(4), 356-366. <https://doi.org/10.1108/13632540310807494>
- Lieberman, M. B., Garcia-Castro, R., & Balasubramanian, N. (2017). Measuring value creation and appropriation in firms: The VCA model. *Strategic Management Journal*, 38(6), 1193–1211.
- Lin-Hi, N., & Müller, K. (2013). The CSR bottom line: Preventing corporate social irresponsibility. *J. Bus. Res.*, 66(10), 1928–1936.
- Lindstad, H., Asbjørnslett, B.E., & Strømman, A.H. (2016). Opportunities for increased profit and reduced cost and emissions by service differentiation within container liner shipping. *Marit. Pol. Manage.*, 43 (3), 280–294.

- Lingard, H., Cooke, T., & Gharaie, E. (2013). A case study analysis of fatal incidents involving excavators in the Australian construction industry. *Engineering, Construction and Architectural Management*.
- Lingard, H., & Wakefield, R., (2020). The State of Work Health and Safety in Construction. In H. Lingard and R. Wakefield (Eds), *Integrating Work Health and Safety into Construction Project Management*.
- Link, C. (2011). Maritimecsr.com. Retrieved from: <http://www.maritimecsr.com/about.php>.
- Liu, A., Fellows, R., & Tuuli, M.M. (2011): The role of corporate citizenship values in promoting corporate social performance towards a conceptual model and a research agenda – *Construction Management and Economics*.
- Lober, D., Bynum, D., Campbell, E., & Jacques, M. (1997). The 100 plus corporate environmental report study: A survey of an evolving environmental management tool. *Business Strategy and the Environment*, 6(2), 57–73. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-0836\(199705\)6:2<57::AID-BSE81>3.0.CO;2-E](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-0836(199705)6:2<57::AID-BSE81>3.0.CO;2-E)
- Lo, C.K., Pagell, M., Fan, D., Wiengarten, F., & Yeung, A.C. (2014). OHSAS 18001 certification and operating performance: The role of complexity and coupling. *Journal of Operations Management*, 32, 268-280.
- Lozano, R. (2015). A holistic perspective on corporate sustainability drivers. *Corp. Soc. Responsib. Environ. Manag.*, 22, 32-44.
- Lu, C.S., Lin, C.C., & Tu, C.J. (2009). Corporate social responsibility and organisational performance in container shipping. *Int. J. Logist.: Res. Appl.*, 12 (2), 119–132.
- Lucas, M. (2010). Understanding environmental management practices: Integrating views from strategic management and ecological economics. *Business Strategy and the Environment*, 19(8), 543–556. <https://doi.org/10.1002/bse.662>
- Luo, X., & Bhattacharya, C.B., (2006). Corporate social responsibility, customer satisfaction, and market value. *J. Market.*, 70 (4), 1–18.

- Lynes, J.K., & Andrachuk, M. (2008). Motivations for corporate social and environmental responsibility: a case study of Scandinavian Airlines. *J. Int. Manag.*, 14, 377-390.
- Mackey, A., Mackey, T.B., & Barney, J.B. (2007). Corporate social responsibility and firm performance: Investor preferences and corporate strategies. *Acad. Manage. Rev.*, 32 (3), 817–835.
- Madsen, H., & Ulhøi, J. (2001). Integrating environmental and stakeholder management. *Business Strategy and the Environment*, 10(2), 77–88. <https://doi.org/10.1002/bse.279>
- Maignan, I., & Ferrell, O.C. (2000). Measuring corporate citizenship in two countries: the case of the United States and France. *J Bus Ethics*, 23(3), 283–297.
- Maignan, I., & Ralston, D.A. (2002). Corporate social responsibility in Europe and the US: insights from businesses' self-representations. *J Int Bus Stud.*, 33(3), 497–514.
- Maignan, I., & Ferrell, O.C. (2004). Corporate Social Responsibility and Marketing: An Integrative Framework. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 32(1), 3-19.
- Manetti, G., & Becatti, L. (2009). Assurance services for sustainability reports: standards and empirical evidence. *Journal of Business Ethics*, 87 (1), 289-298.
- Margolis, J.D. & Walsh, J.P. (2003). Misery loves companies: rethinking social initiatives by business. *Administrative Science Quarterly*, 48(2), 268–305.
- Marin, L., Ruiz, S., & Rubio, A. (2009). The role of identity salience in the effects of corporate social responsibility on consumer behavior. *J. Bus. Ethics*, 84(1), 65–78.
- Mathews, Mr. (1995). Social and environmental accounting: a practical demonstration of ethical concern. *Journal of Business Ethics*, 14, 663–671
- Matten, D.A., & Moon, J. (2008). 'Implicit' and 'explicit' CSR: a conceptual framework for understanding of corporate social responsibility. *Acad Manage Rev.*, 22(2), 404–424. <https://dx.doi.org/10.5465/amr.2008.31193458>
- Mc Lachlan, M. (2017). Maritime Psychology. Research in Organizational & Health Behavior at Sea.

- McWilliams, A., & Siegel, D. (2001). Corporate social responsibility: A theory of the firm perspective. *Academy of Management Review*, 26(1), 117–127.
- McWilliams, A., Siegel, D.S., & Wright, P.M. (2006). Corporate social responsibility: Strategic implication. *Journal of Management Studies*. DOI: [10.1111/j.1467-6486.2006.00580](https://doi.org/10.1111/j.1467-6486.2006.00580).
- Melnyk, S. A., Sroufe, R. P., & Calantone, R. (2003). Assessing the impact of environmental management systems on corporate and environmental performance. *Journal of Operations Management*, 21(3), 329–351.
- Menguc, B., & Ozanne, L. K. (2005). Challenges of the “green imperative”: A natural resource-based approach to the environmental orientation–business performance relationship. *Journal of Business Research*, 58(4), 430–438.
- Metzger, L., Nunnenkamp, P. & Mahmoud, T.O. (2009). Is corporate aid targeted to poor and deserving countries? A case study of Nestlé’s aid allocation. *World Development*.
- Mercer, M. (2004). How do investors assess the credibility of management disclosures? *Accounting Horizons*, 18(3), 185–196. <https://doi.org/10.2308/acch.2004.18.3.185>.
- Meyer, J. W., & Rowan, B. (1977). Institutionalized organizations: Formal structure as myth and ceremony. *American Journal of Sociology*, 83(2), 340–363.
- Milne, M.J., & Adler, R.W. (1999). Exploring the reliability of social and environmental disclosures content analysis, *Accounting, Auditing and Accountability Journal*, 12, 237-256.
- Mio, C. (2010). Corporate social reporting in Italian multi-utility companies: an empirical analysis. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 17 (5), 247-271.
- Miralles-Quiros, M. M., Miralles-Quiros, J. L., & Arraiano, I. G. (2017). Are firms that contribute to sustainable development valued by investors? *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 24, 71–84. <https://doi.org/10.1002/csr.1392>.
- Mitchell, R.K., Agle, B.R., & Wood, D.J. (1997). Toward a theory of stakeholder identification and salience: defining the principle of who and what really counts. *Academy of Management Review*, 22, 853-866.

- Mohr, L. A., Webb, D. J., & Harris, K. E. (2001). Do consumers expect companies to be socially responsible? The impact of corporate social responsibility on buying behavior. *J. Consum. Aff.*, 35(1), 45–72.
- Mohr, L. A., & Webb, D. J. (2005). The effects of corporate social responsibility and price on consumer responses. *J. Consum. Aff.*, 39(1), 121–147.
- Moneva, J. M., Archel, P., & Correa, C. (2006). GRI and the camouflaging of corporate unsustainability. *Accountability Forum*, 30, 121–137.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.accfor.2006.02.001>
- Moon, J., Crane, A., & Matten, D. (2005). Can corporations be citizens? Corporate citizenship as a metaphor for business participation in society. *Bus Ethics Q.*, 15 (3), 427–451.
- Moon, J., Anastasiadis, S., & Vigano, F., (2009). The potential of CSR to support the implementation of the EU sustainability strategy: Editorial introduction, *Business Ethics: A European Review*, 18, 268–272.
- Morhardt, J.E. (2001). Scoring corporate environmental reports for comprehensiveness: a comparison of three systems. *Environmental Management*, 26, 881–892
- Morhardt, J.E., Baird, S., & Freeman, K. (2002). Scoring corporate environmental and sustainability reports using GRI 2000, ISO 14031 and other criteria. *Corp Soc Responsib Environ Manage.*, 9 (4), 215–233. <https://doi.org/10.1002/csr.26>
- Morsing, M. (2006). Corporate social responsibility as strategic auto-communication: on the role of external stakeholders for member identification. *Bus. Ethics A Eur. Rev.*, 15, 171-182.
- Morsing, M., & Schultz, M. (2006). Corporate social responsibility communication: Stakeholder information, response and involvement strategies. *Bus. Ethics: Eur. Rev.*, 15(4), 323–338.
- Muller, A. & Kolk, A. (2009). CSR performance in emerging markets evidence from Mexico. *Journal of Business Ethics*, 85(2), 325-337.
- Murguía, D.I., & Böhling, K. (2013). Sustainability reporting on large scale mining conflicts: the case of Bajo de la Alumbrera, Argentine. *Journal of Cleaner Production*.

- Murray, M., & Dainty, A. (2008): Corporate Social Responsibility in Construction Industry. *Taylor & Francis, Abingdon, England*.
- Neste Oil Company (2018). Annual Report 2017. Retrieved from: [http://www.maritimecsr.com/files/reports/2017/Neste Sustainability Report 2017.pdf](http://www.maritimecsr.com/files/reports/2017/Neste_Sustainability_Report_2017.pdf). Helsinki.
- Nickerson, J., & Zenger, T. (2004). A knowledge-based theory of the firm—The problem-solving perspective. *Organization Science*, 15(6), 617–632. <https://doi.org/10.1287/orsc.1040.0093>
- Nikolaou, I. E., & Evangelinos, K. I. (2009). Towards a generally accepted CSR accounting framework: A literature mapping. *World Review of Entrepreneurship, Management and Sustainable Development*, 5, 26–41.
- Nielsen, A. E., & Thomsen, C. (2007). Reporting CSR – What and how to say it? *Corp. Commun.: Int. J.*, 12(1), 25–40.
- Nyilasy, G., Gangadharbatla, H., & Paladino, A. (2014). Perceived greenwashing: The interactive effects of green advertising and corporate environmental performance on consumer reactions. *Journal of Business Ethics*, 125(4), 693–707.
- OHSAS Project Group (2011). Results of the Survey into the Availability of OH&S Standards and Certificates, up until 2009-12-31.
- O’Donovan, G. (2002). Environmental disclosures in the annual report: Extending the applicability and predictive power of legitimacy theory. *Accounting, Auditing and Accountability Journal*, 15(3), 344–371.
- O’ Dwyer, B., Unerman, J., & Hession, E. (2005). User needs in sustainability reporting: Perspectives of stakeholders in Ireland. *Eur. Account. Rev.*, 14 (4), 759–787. <https://doi.org/10.1080/09638180500104766>.
- Oh, H., Lee, S.W., & Seo, Y.J. (2018). The evaluation of seaport sustainability: the case of South Korea. *Ocean Coast Manag.*, 161, 50-56.
- Orlitzky, M., & Swanson, D.L. (2008). Corporate social and financial performance: an integrative review. In: *Toward Integrative Corporate Citizenship* (pp. 83–120). Springer.
- O’ Riordan, L., & Fairbrass, J. (2008). Corporate social responsibility (CSR): Models and theories in stakeholder dialogue. *Journal of Business Ethics*, 83(4), 745–758.

- O'Rourke, D. (2004). Opportunities and Obstacles for Corporate Social Responsibility Reporting in Developing Countries. *Washington, DC: World Bank*.
- Parguel, B., Benoît-Moreau, F., & Larceneux, F. (2011). How sustainability ratings might deter 'greenwashing': A closer look at ethical corporate communication. *Journal of Business Ethics*, 102(1), 15–28.
- Park, Y. E., & kang, M. (2020). When crowdsourcing in CSR leads to dialogic communication: The effects of trust and distrust. *Public Relations Review* 46, (1) 101867. <https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2019.101867>
- Parker, I. (1995). Qualitative research. *Psychology Review*, 2(2), 13-15.
- Pawlik, T., Gaffron, P., Dewes, P., Song, D., & Panayides, P, (2012). Corporate Social Responsibility in Maritime Logistics. *Bradford, United Kingdom: Emerald Group Publishing*.
- Pawlik, T., Gaffron, Ph., & Drewes, P. (2016). Maritime Logistics Corporate Social Responsibility in Maritime Logistics. *In Maritime Logistics*, 205-226. <http://dx.doi.org/10.1108/9781780523415-011>
- Pedersen, C. S. (2018). The UN sustainable development goals (SDGs) are a great gift to business. *Procedia CIRP*, 69, 21–24. <https://dx.doi.org/10.1016/j.procir.2018.01.003>
- Peloza, J., & Shang, J. (2011). How can corporate social responsibility activities create value for stakeholders? A systematic review. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 39(1), 117–135.
- Perks, K. J., Farache, F., Shukla, P., & Berry, A. (2013). Communicating responsibility practicing irresponsibility in CSR advertisements. *Journal of Business Research*, 66(10), 1881–1888. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2013.02.009>.
- Pham, D., Paillé, P., & Halilem, N. (2019). Systematic review on environmental innovativeness: A knowledge-based resource view. *Journal of Cleaner Production*, 211, 1088–1099. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.11.221>
- Pomering, A., & Johnson, L. W. (2009). Advertising corporate social responsibility initiatives to communicate corporate image: Inhibiting scepticism to enhance persuasion. *Corp. Commun.: Int. J.*, 14(4), 420–439.

- Porter, M., & Kramer, M. (2006). The link between competitive advantage and corporate social responsibility. *Harvard business review*, 84 (12), 78-92.
- Porter, M.E., & Kramer, M.R. (2011). Creating shared value: How to reinvent capitalism – And unleash a wave of innovation and growth. *Harv. Bus. Rev.*, 89(1–2), 62–77.
- Porter, M.E., & Kramer, M.R. (2016). Strategy & Society. *Harvard Business Review*
- Poulovassilis, A., & Meidanis, S. (2013). Sustainability of Shipping-Addressing Corporate Social Responsibility Through Management System. *Piraeus: Hellenic Lloyd's S.A.* Retrieved from: <http://www.commonlawgic.org/sustainability-of-shipping.html>
- Prado-Lorenzo, J.M., Gallego-Álvarez, I., Rodríguez-Domínguez, L., & García-Sánchez, I.M. (2010). Are social and environmental practices a marketing tool: Empirical evidence for the biggest European companies. *Management Decision*, 48 (10).
- Preston, L.E., & Post, J.E. (1975). Private Management and Public Policy: The Principle of Public Responsibility. *Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall*.
- Progoulaki, M., & Roe, M. (2011). 'Dealing with multicultural human resources in a socially responsible manner: a focus on the maritime industry'. *WMU J. Marit. Affairs*, 10(1), 7–23. <https://dx.doi.org/10.1007/s13437-011-0003-0>
- Pruzan-Jorgensen, M.P., & Farrag, A. (2010). Sustainability trends in the container shipping industry: A future trends research summary. *Business for Social Responsibility*.
- Psaraftis, H. (2019). Sustainable Shipping. *Berlin: Springer International Publishing*.
- Ramdhony, D., & Oogarah-Hanuman, V. (2012). Improving CSR reporting in Mauritius. Accountants' perspectives. *World J. Soc. Sci.*, 2, 195-207.
- Ranängen, H., & Lindman, A. (2020). Walk the Talk—A Sustainability Management System for Social Acceptance in Nordic Mining. *Sustainability*, 12(9), 3508. <https://doi.org/10.3390/su12093508>
- Rasche, A., & Esser, D.E. (2006). From stakeholder management to stakeholder accountability. *Journal of Business Ethics*, 65, 251–267.
- Reimsbach, D., & Hahn, R. (2015). The effects of negative incidents in sustainability reporting on investors' judgments—An experimental study of third-party

- versus self-disclosure in the realm of sustainable development. *Business Strategy and the Environment*, 24(4), 217–235. <https://doi.org/10.1002/bse.1816>.
- Rettab, B., Brik, A.B. & Kamel, M. (2009). A study of management perceptions of the impact of corporate social responsibility on organisational performance in emerging economies: The case of Dubai. *Journal of Business Ethics*, 8, 371-390.
- Reynolds, M., & Yuthas, K. (2008). Moral discourse and corporate social responsibility reporting. *J. Bus. Ethics*, 78, 47-64.
- Rim, H., Park, Y. E., & Song, D. (2018). Watch out when expectancy is violated: An experiment of inconsistent CSR message cueing. *Journal of Marketing Communications*, 1–19.
- Ringbom, H. (2018). Regulation of ship-source pollution in the Baltic Sea. *Marine Policy*, 98, 246–54. <https://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2018.09.004>
- Ringov, D., & Zollo, M. (2007). Corporate responsibility from a socio-institutional perspective: the impact of national culture on corporate social performance. *Corp Gov Int J Eff Board Perf.*, 7(4), 476–485.
- Roberts, S.E. & Hansen, H.L. (2002): An analysis if the causes of mortality among seafarers in the British merchant fleet (1986-1995) and recommendations for their reduction.
- Roberts, S., Lawson, R., & Nicholls, J. (2006). Generating regional-scale improvements in SME corporate responsibility performance: lessons from responsibility Northwest. *J. Bus. Ethics*, 67 (3), 275-286.
- Robson, C. (2002) *Real World Research, Second Edition*. Oxford: Blackwell.
- Roome, N. (1992). Developing environmental management strategies. *Business Strategy and the Environment*, 1(1), 11–24. <https://doi.org/10.1002/bse.3280010104>
- Ruf, B.M., Muralidha, K., Brown, R.M., Janney, J.J., & Paul, K. (2001): An empirical investigation of the relationship between change in corporate social performance and financial performance. A stakeholder theory perspective. *Journal of business ethics*.

- Rupp, D., Ganapathi, J., Aguilera, R. & Williams, C. (2006). Employee reactions to corporate social responsibility: an organizational justice framework. *Journal of Organizational Behaviour*, 27 (4), 537-543.
- Scalet, S., & Kelly, T. F. (2010). CSR rating agencies: What is their global impact? *Journal of Business Ethics*, 94(1), 69–88. <https://doi.org/10.1007/s10551-009-0250-6>.
- Schadewitz, H., & Niskala, M. (2010). Communication via responsibility reporting and its effect on firm value in Finland. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 17, 96-106.
- Schaltegger, S., & Wagner, M. (2006). Integrative management of sustainability performance, measurement and reporting. *International Journal of Accounting, Auditing and Performance Evaluation*, 3, 1–19. <https://dx.doi.org/10.1504/IJAPE.2006.010098>
- Schnackenberg, A. K., & Tomlinson, E. C. (2016). Organizational transparency: A new perspective on managing trust in organization-stakeholder relationships. *Journal of Management*, 42(7), 1784–1810. <https://doi.org/10.1177/0149206314525202>.
- Schrettle, S., Hinz, A., Scherrer-Rathje, M., & Friedli, T. (2014). Turning sustainability into action: explaining firms' sustainability efforts and their impact on firm performance. *Int. J. Prod. Econ.*, 147, 73-84.
- Schnittfeld, N., & Busch, T. (2015). Sustainability management within supply chains— A resource dependence view. *Business Strategy and the Environment*, 25(5), 337–354.
- Schons, L., & Steinmeier, M. (2016). Walk the talk? How symbolic and substantive CSR actions affect firm performance depending on stakeholder proximity. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 23(6), 358–372.
- Schwartz, M.S. & Carroll, A.B. (2003). Corporate social responsibility: A three-domain approach, *Business Ethics Quarterly*, 13, 503-530.
- Seale, C. (2004). Qualitative Research practice. London; *Thousand Oaks, Calif.: Sage Publications*.

- Sekimizu, K. (2012). A Concept of a Sustainable Maritime Transportation System. *London: IMO*.
- Sen, S., & Bhattacharya, C. (2001). Does doing good always lead to doing better? Consumer reactions to corporate social responsibility? *J. Market. Res.*, 38(2), 225–243.
- Seo, K., Moon, J., & Lee, S. (2015). Synergy of corporate social responsibility and service quality for airlines: the moderating role of carrier type. *J. Air Transp. Manage.*, 47, 126–134.
- Sethi, S. P., Martell, T. F., & Demir, M. (2016). Building corporate reputation through corporate social responsibility (CSR) reports: The case of extractive industries. *Corporate Reputation Review*, 19, 219–243. [DOI 10.1007/s10551-015-2878-8](https://doi.org/10.1007/s10551-015-2878-8)
- Sgourou, E., Katsakiori, P., Goutsos, S., & Manatakis, E. (2010). Assessment of selected performance evaluation methods in regards to their conceptual, methodological and practical characteristics.
- Simnett, R., Vanstraelen, A., & Fong Chua, W. (2009). Assurance on sustainability reports: an international comparison. *The Accounting Review*, 84, 937–967.
- Singhapakdi, A., Vitell, S.J., Rallapalli, K.C. & Kraft, K.L. (1996). The perceived role of ethics and social responsibility: A scale development, *Journal of Business Ethics*, 15, 1131-1140.
- Skarmeas, D., & Leonidou, C. N. (2013). When consumers doubt, watch out! The role of CSR skepticism. *Journal of Business Research*, 66(10), 1831–1838. <https://doi.org/10.1016/j.ibusres.2013.02.004>.
- Skouloudis, A., Evangelinos, K., & Kourmousis, F. (2009). Development of an evaluation methodology for triple bottom line reports using international standards on reporting. *Environmental Management*, 298-311.
- Skouloudis, A., Evangelinos, K., & Kourmousis, F. (2010). Assessing nonfinancial reports according to the Global Reporting Initiative guidelines: Evidence from Greece. *Journal of Cleaner Production*, 18, 426–438.
- Skouloudis, A., Evangelinos, K., Nikolaou, I., & Leal Filho, W. (2011) An overview of corporate social responsibility in Greece: Perceptions, developments and

- barriers to overcome, *Business Ethics: A European Review*, 20(2), 205-226. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8608.2011.01619.x>
- Skouloudis, A, & Evangelinos, K. (2012). A research design for mapping national CSR terrains. *International Journal of Sustainable Development and World Ecology*, 19 (2), 130–143. <https://doi.org/10.1080/13504509.2011.606338>
- Skouloudis, A., Evangelinos, K. & Moraitis, S. (2012). Accountability and stakeholder engagement in the airport industry: An assessment of airports' CSR reports. *Journal of Air Transport Management*, 18(1), 16-20. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2011.06.001>
- Skouloudis, A., Jones, K., Sfakianaki, E., Lazoudi, E., & Evangelinos, K. (2013). EMAS statement: Benign accountability or wishful thinking? Insights from the Greek EMAS registry. *Journal of Environmental Management*, 128, 1043–1049. <https://doi.org/10.1002/csr.215>
- Skouloudis, A., & Evangelinos, K. (2014). Exogenously driven CSR: insights from the consultants' perspective, *Business Ethics: A European Review*, 23 (3), 258-271.
- Skouloudis, A., Evangelinos, K., & Malesios, C. (2015). Priorities and perceptions for corporate social responsibility: An NGO perspective. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 22(2), 95-112. <https://doi.org/10.1002/csr.1332>
- Skouloudis, A., Evangelinos, K., Isaac, D. (2016). Revisiting the national corporate social responsibility index. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 23 (1), 61-70
- Skovgaard, J. (2008). Sustainable knowledge platform for the European maritime and logistics industry: CSR-policy, the case of shipping: A global frontrunner whilst a CSR laggard. *Seventh Framework Programme, SKEMA Coordination Action*.
- Skovgaard, J. (2014). European Union's policy on corporate social responsibility and opportunities for the maritime industry. *Int. J. Ship. Transp. Log.*, 6 (5), 513–530.
- Schmeltz, L. (2012). Consumer-oriented CSR communication: Focusing on ability or morality? *Corp. Commun.: Int. J.*, 17(1), 29–49.

- Spanos, M., & Mylonakis, J. (2006). Internet corporate reporting in Greece. *European Journal of Economics, Finance and Administrative Sciences*, 7, 131–144.
- Spalding, M.J. (2016). The new blue economy: The future of sustainability. *Journal of Ocean and Coastal Economics* 2, 8. <https://dx.doi.org/10.15351/2373-8456.1052>
- Spence, L.J. (2007). CSR and small business in a European policy context: the five “C” of CSR and small business research agenda 2007. *Bus. Soc. Rev.*, 112 (4), 533-552.
- Spence, L. (2016). “Small business social responsibility: expanding core CSR theory”, *Business & Society*, 55(1), 23-55.
- Spence, L. & Perrini, F. (2010), “Europe: practice and politics: ethics and social responsibility in SMEs in the European Union”. In Spence, L., Painter-Morland and M. (Eds.), *Ethics in Small and Medium Sized Enterprises: A Global Commentary. The International Society of Business, Economics, and Ethics Book Series: Springer*.
- Spender, J. (1996). Making knowledge the basis of a dynamic theory of the firm. *Strategic Management Journal*, 17(S2), 45–62. <https://doi.org/10.1002/smj.4250171106>
- Spicer, B.H. (1978). Market risk, accounting data and companies’ pollution control records. *Journal of Business Finance and Accounting*, 5, 67-83.
- Story, J., & Neves, P. (2015). When corporate social responsibility (CSR) increases performance: Exploring the role of intrinsic and extrinsic attribution. *Business Ethics: A European Review*, 24(2), 111–124.
- Sustainability/UNEP. (1998). *The Non-reporting Report. Engaging Stakeholders. London*.
- Swanson, D.L. (1995). Addressing a theoretical problem by reorienting the corporate social performance model. *Academy of Management Review*, 20 (1), 43-64.
- Sydow, J., Schreyögg, G., & Koch, J. (2009). Organizational path dependence: opening the black box. *Acad. Manage. Rev.*, 34 (4), 689–709.
- Tencati, A., & Zsolnai, L. (2009). The collaborative enterprise. *J. Bus. Ethics*, 85(3), 367–376.

- Tesch, R. (1990). *Qualitative research: Analysis types and software tools*. Bristol, PA: Falmer Press.
- Thai, V.V., & Latta, T. (2010). Employment brand strategy for the shortage of seafarers. *Int. J. Ship. Transp. Logist.*, 2 (4), 411–428.
- Thai, V.V., Balasubramanyum, L., Yeoh, K.L., & Norsofiana, S. (2013). Revisiting the seafarer shortage problem: the case of Singapore. *Marit. Pol. Manage.*, 40 (1), 80–94.
- Thai, V.V. (2017). Corporate social responsibility and service quality provision in shipping firms: financial synergies or trade-offs? *Marit. Policy Manage.*, 44 (1), 131–146.
- Trotman, K.T., & Bradley, G.W. (1981). Associations between social responsibility disclosure and characteristics of companies, *Accounting, Organizations and Society*, 6, 355-362.
- Turker, D. (2008). Measuring corporate social responsibility: a scale development study. *Journal of Business Ethics* 85 (4), 411-427.
- Tzannatos, E., & Stournaras, L. (2015). EEDI analysis of Ro-Pax and passenger ships in Greece. *Maritime Policy & Management*, 42, 305–16.
- Vanhamme, J., & Grobben, B. (2009). Too good to be true! The effectiveness of CSR history in countering negative publicity. *J. Bus. Ethics*, 85(2), 273–283.
- Unerman, J. (2000). Methodological issues: Reflections on quantification in corporate social reporting content analysis, *Accounting, Auditing and Accountability Journal*, 13, 667-680.
- Unerman, J., & Bennett, M., (2004). Increased stakeholder dialogue and the Internet: Towards greater corporate accountability or reinforcing capitalist hegemony? *Account. Org. Soc.*, 29 (7), 685–707.
- UNCTAD, (2016). Transport and trade facilitation Newsletter. *In: United Nations Conference on Trade and Development. Trade Logistics Branch, Division on Technology and Logistics*.
- Vaaland, T.I., & Heide, M. (2008). Managing corporate social responsibility: Lessons from the oil industry, *Corporate Communications: An International Journal*, 13, 212-225.

- Vanhamme, J., & Grobben, B. (2009). Too good to be true! The effectiveness of CSR history in countering negative publicity. *J. Bus. Ethics*, 85(2), 273–283.
- Van Marrewijk, M. (2003). Concepts and Definitions of CSR and Corporate Sustainability: Between Agency and Communion. *Journal of Business Ethics*, 44 (95).
- Van Riel, C.B.M., (2000). Corporate communication orchestrated by a sustainable corporate story. In: *The Expressive Organization* (pp. 157–181). Oxford, UK: Oxford University Press.
- Vargo, S. L., & Lusch, R. F. (2016). Institutions and axioms: An extension and update of service-dominant logic. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 44, 5–23.
- Väyrynen S., Häkkinen K., & Niskanen T. (2015). Integrated Occupational Safety and Health Management.
- Vázquez-Carrasco, R. & López-Pérez, M.E. (2013). Small & medium-sized enterprises and corporate social responsibility: a systematic review of the literature. *Quality & Quantity*, 47 (6) 3205-3218.
- Vecchio, R., & Annunziata, A. (2015). Willingness-to-pay for sustainability-labelled chocolate: an experimental auction approach. *J. Clean. Prod.*, 86, 335–342.
- Venturelli, A., Caputo, F., Leopizzi, R., Mastroleo, G., & Mio, C. (2016). How can CSR identity be evaluated? A pilot study using a Fuzzy Expert System. *Journal of Cleaner Production*, 141, 1000-1010.
- Vitell, S. J., Ramos, E., & Nishihara, C. M. (2010). The role of ethics and social responsibility in organizational success: A Spanish perspective. *J. Bus. Ethics*, 91(4), 467–483.
- Vlachos, P. A., Panagopoulos, N. G., & Rapp, A. A. (2013). Feeling good by doing good: Employee CSR-induced attributions, job satisfaction, and the role of charismatic leadership. *Journal of Business Ethics*, 118(3), 577–588.
- Vlachos, P.A. (2012). Corporate social performance and consumer-retailer emotional attachment: the moderating role of individual traits. *Eur. J. Mark.*, 46 (11/12), 1559–1580.
- Vogel, D. (1992). The globalization of business ethics: why America remains distinctive. *California Management Review*, 35 (1), 30-49.

- Vouros, P., Nomikos, S., Halkos, G., Evangelinos, K., Sfakianaki, E., Konstandakopoulou, F., Fotiadis, S., Karagiannis, I., Skouloudis, S., Nikolaou, I. E. (2020). Introducing fundamental accountability principles in sustainability reporting assessment: A cross-sectoral analysis from the Greek business sector. *Environ Qual Manage.*, 29(4), 33-50. DOI: [10.1002/tqem.21689](https://doi.org/10.1002/tqem.21689)
- Waddock, S. & Graves, S. (1997). The corporate social performance – financial performance link. *Strategic Management Journal*, 18, 303-319.
- Wagner, T., Lutz, R. J., & Weitz, B. A. (2009). Corporate hypocrisy: Overcoming the threat of inconsistent corporate social responsibility perceptions. *Journal of Marketing*, 73(6), 77–91. <https://doi.org/10.1509/jmkg.73.6.77>.
- Walden, W. D., & Schwarz, B.N. (1997). Environmental Disclosures and Public Pressure Policy. *Journal of Accounting and Public Policy*, 16, 125–154.
- Walker, M., Heere, B., Parent, M.M., & Drane, D. (2010). Social responsibility and the Olympic Games: the mediating role of consumer attributions. *J. Bus. Ethics*, 95 (4), 659–680.
- Walker, K., & Wan, F. (2012). The harm of symbolic actions and green-washing: Corporate actions and communications on environmental performance and their financial implications. *Journal of Business Ethics*, 109(2), 227–242.
- Weber, R. P. (1990). Basic content analysis (Vol. 49). *Thousand Oaks, CA: SAGE Publications Inc.*
- Weber M. (2008). The business case for corporate social responsibility: A company-level measurement approach for CSR. *Eur. Manag. J.*, 26 (4), 247–261.
- Wernerfelt, B. (1984). A resource-based view of the firm. *Strategic Management Journal*, 5(2), 171–180. <https://doi.org/10.1002/smj.4250050207>
- Weybrecht, G. (2010). *The Sustainable MBA. The Manager's Guide to Green Business.* Wiley, England.
- Wigley, S. (2008). Gauging consumers' responses to CSR activities: Does increased awareness make cents. *Public Relat. Rev.*, 34(3), 306–308.
- Williams, C., & Aguilera, R. (2008). Corporate social responsibility in a comparative perspective. In Crane A, McWilliams A, Matten D, Moon J, Siegel D, (Eds). *The oxford handbook on corporate social responsibility* (pp. 452–472). Oxford, UK: Oxford University Press.

- Windrosenetwork.com. (2017). WindRose Network. Retrieved from:
<http://www.windrosenetwork.com/WindRoseNetwork-en>
- White, A.L. (1999). Sustainability and the Accountable Corporation. *Environment*, 41(8), 3043.
- White A.L. (2003). The Power of Full Disclosure – The Global Reporting Initiative. *Conference on Finance, Environment & Development, Paris*.
- Whitehead, J. (2017). Prioritizing sustainability indicators: Using materiality analysis to guide sustainability assessment and strategy. *Business Strategy and the Environment*, 26, 399–412.
- Whitelegg, J. (2000). AVIATION: The social, economic and environmental impact of flying (pp.5-14). London: Ashden Trust. Retrieved from:
<http://areco.org/air10.pdf>
- Whitley, R. (1999). Divergent capitalisms: The social structuring and change of business systems. *Oxford: Oxford University Press*.
- Whitley, R. (2002). Business systems. In: *Sorge, A. (Ed.), Organization, London: Thomson Learning*.
- Wood D. (1991). Corporate social performance revisited. *Academy of Management Review*., 16 (4), 691-718.
- World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), (2002). Sustainable development reporting: striking the balance. *Geneva: World Business Council for Sustainable Development*.
- Yin, R.K. (1994). Case Study Research. *Thousand Oaks: Sage Publications*.
- Yu, Y. & Choi, Y. (2016). Stakeholder pressure and CSR adoption: The mediating role of organizational culture for Chinese companies. *The Social Science Journal*, 53(2), 226-235.
- Youssef, K. B., Leicht, T., Pellicelli, M., & Kitchen, P. J. (2018). The importance of corporate social responsibility (CSR) for branding and business success in small and medium-sized enterprises (SME) in a business-to-distributor (B2D) context. *Journal of Strategic Marketing*, 26(8), 723–739.
- Yuen, K.F., Thai, V.V., Wong, Y.D., (2016a). Are customers willing to pay for corporate social responsibility? A study of individual-specific mediators. *Total Quality Manage. Bus. Excel.*, 27 (7–8), 912–926.

- Yuen, K.F., Thai, V.V., & Wong, Y.D. (2016b). The effect of continuous improvement capacity on the relationship between of corporate social performance and business performance in maritime transport in Singapore. *Transp. Res. Part E: Logist. Transport. Rev.*, 95, 62–75.
- Yuen, K.F., & Lim J. M. (2016). Barriers to the implementation of strategic corporate social responsibility in shipping. *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 32, 49–57. <https://dx.doi.org/10.1016/j.ajsl.2016.03.006>
- Yuen, K.F., Thai, V.V., & Wong, Y.D. (2017). Corporate social responsibility and classical competitive strategies of maritime transport firms: A contingency-fit perspective. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 98, 1-13. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.01.020>
- Yuen, K.F., & Thai, V.V., 2017. Corporate social responsibility and service quality provision in shipping firms: financial synergies or trade-offs? *Marit. Policy Manage.* 44 (1), 131–146.
- Yuen, K.F., Thai, V.V., & Wong, Y.D. (2018). An investigation of shippers' satisfaction and behaviour towards corporate social responsibility in maritime transport. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 116, 275-289. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.06.027>
- Zéghal, D. & Ahmed, S.A. (1990). Comparison of social responsibility information disclosure media used by Canadian firms. *Accounting, Auditing and Accountability Journal*, 3, 38-53.
- Zhao, X., & Hwang, B., Y. (2016). A fuzzy synthetic evaluation approach for risk assessment: a case of Singapore's green projects. *J. Clean. Prod.*, 115, 203-213.

Ελληνόγλωσσες

- Bell, J. (1997). Μεθοδολογικός σχεδιασμός παιδαγωγικής και κοινωνικής έρευνας: οδηγός για φοιτητές και υποψήφιους διδάκτορες. *Αθήνα: Gutenberg.*
- Carr, W. & Kemmis, S. (1997). Για μια κριτική εκπαιδευτική θεωρία: Εκπαίδευση, γνώση και έρευνα δράσης (Λαμπράκη-Παγανού, Α., Μηλίγκου, Ε. και Ροδιάδου-Αλμπάνη, Κ., μτφρ). *Αθήνα:Κώδικας.*

- Cohen, L. & Manion, L. (1997). Μεθοδολογία Εκπαιδευτικής Έρευνας (Μητσοπούλου, Χ. και Φιλοπούλου, Μ., μτφρ). Αθήνα: Εκδόσεις Έκφραση.
- Δελής, Ι. (2002). Εισαγωγή στη φιλοσοφία. Αθήνα: Τυπωθείω.
- Δημητρόπουλος, Ε. (2004). Εισαγωγή στη μεθοδολογία της επιστημονικής έρευνας: προς ένα συστηματικό δυναμικό μοντέλο μεθοδολογίας επιστημονικής έρευνας. Αθήνα: Έλλην.
- Ελληνικό Δίκτυο για την Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη (2014). Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη στην Ελλάδα. Θέματα και Προοπτικές (Έρευνα). Πάντειο Πανεπιστήμιο
- Ernst & Young (E.Y.) (χ.χ.). AA1000 Πρότυπο Αρχών Υπευθυνότητας, (2008). Ελληνική Μετάφραση του AA1000APS (2008).
- Ζησιμοπούλου, Χ. (2013). Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη και Κρίση. Οι Τάσεις στο Ελληνικό Εταιρικό Τοπίο (Μη δημοσιευμένη Διπλωματική Εργασία). Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- Θανόπουλος, Ν.Γ. (2003). Επιχειρηματική Ηθική & Δεοντολογία. Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα.
- Ιωσηφίδης, Θ. (2001). «Η Μέθοδος των Focus Groups στην Κοινωνική Έρευνα: η Περίπτωση του Ερευνητικού Προγράμματος MEDACTION». Στο Συνέδριο (εισηγ.), «Κοινωνικές Εξελίξεις στην Σύγχρονη Ελλάδα και Ευρώπη»: Διεθνές Επιστημονικό Συνέδριο των Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών (ΕΚΚΕ), Σύλλογος Ελλήνων Κοινωνιολόγων (ΣΕΚ), 24-26 Μαΐου. Αθήνα: Πάντειο Πανεπιστήμιο.
- Ιωσηφίδης, Θ. (2003). Ανάλυση ποιοτικών δεδομένων στις κοινωνικές επιστήμες. Αθήνα: Κριτική.
- Λυδάκη, Α. (2001). Ποιοτικές μέθοδοι της κοινωνικής έρευνας. Αθήνα: Καστανιώτης
- Πονηράκη, Α. (2015). Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη και Επιχειρηματικότητα. (Μη δημοσιευμένη Διπλωματική Εργασία). Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Παππάς, Θ. (2002). Η μεθοδολογία της επιστημονικής έρευνας στις ανθρωπιστικές επιστήμες. Εκδόσεις Καρδαμίτσα.
- Παρασκευόπουλος, Ι. (1999). Ερωτηματολόγιο διαπροσωπικής και ενδοπροσωπικής προσαρμογής. Ελληνικά Γράμματα.

Verma, G., & Mallick, K. (2004). Εκπαιδευτική έρευνα. Θεωρητικές προσεγγίσεις και τεχνικές. (Ε. Γρίβα, μτφρ.). Αθήνα: Τυπωθήτω.

Ιστοσελίδες

Elsevier, (2020) <http://www.sciencedirect.com/>, (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 18-25 Σεπτεμβρίου 2020)

EU, (2019) www.europa.eu, (ημερομηνία τελευταίας πρόσβασης 15-22 Οκτωβρίου 2019)

Google scholar, (2020) <https://scholar.google.gr/>, (ημερομηνία πρόσβασης 20-30 Αυγούστου 2020)

Scopus, (2020) <http://www.scopus.com/home.url>, (ημερομηνία πρόσβασης, 20-30 Νοεμβρίου 2018, 20-30 Δεκεμβρίου 2019, 18-25 Σεπτεμβρίου 2020)

Springerlink, (2016) <http://www.springerlink.com>, (ημερομηνία πρόσβασης 20-30 Νοεμβρίου 2019, 18-25 Σεπτεμβρίου 2020,)

web of Knowledge, (2020) <http://www.webofknowledge.com>, (ημερομηνία πρόσβασης 20-30 Νοεμβρίου 2019, 18-25 Σεπτεμβρίου 2020,)

Ελληνικός Κώδικας Βιωσιμότητας (The Sustainability code) (<http://greekcode.sustainablegreece2020.com/gr/sustainability-code/o-kwdikas.13.html>). (ημερομηνία πρόσβασης 20-30 Νοεμβρίου 2016)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα Ι

***Μεθοδολογικό Εργαλείο Αξιολόγησης του επιπέδου
λογοδοσίας των Απολογισμών ΕΚΕ, στη βάση της
Ανάλυσης Ουσιαστικότητας του Προτύπου GRI (Ανάλυση
κριτηρίων & βαθμολόγησης)***

**Μεθοδολογικό Εργαλείο Αξιολόγησης του επιπέδου λογοδοσίας των
Απολογισμών ΕΚΕ, στη βάση της Ανάλυσης Ουσιαστικότητας του Προτύπου
GRI (Ανάλυση κριτηρίων & βαθμολόγησης)**

A. Βάση Προτύπου GRI-G4

A1. Γενικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης G4-DMA

Αρχή: Σκοπός της Δημοσιοποίησης της Διοικητικής Προσέγγισης είναι να δώσει στον οργανισμό την ευκαιρία να εξηγήσει πώς διαχειρίζεται τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιδράσεις που σχετίζονται με τα ουσιαστικά θέματα. Η Δημοσιοποίηση της Διοικητικής Προσέγγισης αφηγείται πώς ο οργανισμός αναγνωρίζει, αναλύει και αποκρίνεται στις –υφιστάμενες και πιθανές– ουσιαστικές οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιδράσεις του.

ΚΡΙΤΗΡΙΑ

Τίτλος Ουσιαστικότερου Θέματος σύμφωνα με την ιεράρχηση της επιχείρησης:

A.1: Να αναφερθεί γιατί είναι ουσιαστικό το θέμα (οικονομικό-περιβαλλοντικό-κοινωνικό) και ποιες είναι οι θετικές ή αρνητικές επιδράσεις (υφιστάμενες ή πιθανές) του Οργανισμού που καθιστούν αυτό το θέμα ουσιαστικό.

Βαθμός	Κριτήριο Βαθμολόγησης
“0”	Καμία αναφορά στα παραπάνω
“1”	Η αναφορά στο γιατί το θέμα είναι ουσιαστικό και ποιες οι θετικές ή αρνητικές επιδράσεις (υφιστάμενες ή πιθανές) του Οργανισμού που το καθιστούν ουσιαστικό περιγράφονται μερικώς
“2”	Η αναφορά στο γιατί το θέμα είναι ουσιαστικό και ποιες οι θετικές ή αρνητικές επιδράσεις (υφιστάμενες ή πιθανές) του Οργανισμού που το καθιστούν ουσιαστικό περιγράφονται με κενά και ασάφειες
“3”	Η αναφορά στο γιατί το θέμα είναι ουσιαστικό και ποιες οι θετικές ή αρνητικές επιδράσεις (υφιστάμενες ή πιθανές) του Οργανισμού που το καθιστούν ουσιαστικό περιγράφονται επαρκώς με αναφορά σε διαδικασίες (π.χ. ενδεδειγμένου ελέγχου και αξιολόγησης) που ακολούθησε για την αναγνώριση υφιστάμενων και πιθανών επιδράσεων του.
“4”	Η αναφορά στο γιατί το θέμα είναι ουσιαστικό και ποιες οι θετικές ή αρνητικές επιδράσεις (υφιστάμενες ή πιθανές) του Οργανισμού που το καθιστούν ουσιαστικό περιγράφονται πλήρως. Περιγράφονται επαρκώς οι διαδικασίες (π.χ. ενδεδειγμένου ελέγχου και αξιολόγησης) που ακολούθησε ο Οργανισμός για την αναγνώριση υφιστάμενων και πιθανών επιδράσεων του.

A.2: Να αναφερθεί πώς διαχειρίζεται ο οργανισμός το ουσιαστικό θέμα ή/και τις επιδράσεις του. Να δοθούν επαρκείς πληροφορίες ώστε οι χρήστες του απολογισμού να κατανοήσουν πώς προσεγγίζει ο οργανισμός τη διαχείριση του ουσιαστικού θέματος και των επιδράσεων του μέσα από συγκεκριμένες συνιστώσες. Να περιγράψουν οι συνιστώσες της διοικητικής προσέγγισης στις οποίες συγκαταλέγονται οι παρακάτω (χωρίς συγκεκριμένη σειρά):

- Πολιτικές
- Δεσμεύσεις

- Σκοποί και στόχοι
- Ευθύνες
- Πόροι
- Συγκεκριμένες ενέργειες

Βαθμός	Κριτήριο Βαθμολόγησης
“0”	Ο Οργανισμός δεν παρέχει καμία πληροφορία για το πώς προσεγγίζει το ουσιαστικό θέμα ή/και τις επιδράσεις του
“1”	Ο Οργανισμός δεν διαθέτει διοικητική προσέγγιση για το ουσιαστικό θέμα, αλλά αναφέρει αν σχεδιάζεται η υλοποίηση διοικητικής προσέγγισης (ή τους λόγους για την ανυπαρξία της) ή η διαχείριση του ουσιαστικού θέματος και των επιδράσεων του αναφέρεται συνοπτικά ή/και περιγράφεται επαρκώς τουλάχιστον μία από τις συνιστώσες.
“2”	Ο Οργανισμός παρέχει πληροφορίες για το πώς προσεγγίζει τη διαχείριση του ουσιαστικού θέματος και περιγράφει αν έχει σκοπό να αποτρέψει, να μετριάσει ή να αποκαταστήσει τις αρνητικές επιδράσεις ή να ενισχύσει τις θετικές επιδράσεις. Περιγράφονται επαρκώς τουλάχιστον δύο από τις συνιστώσες της διοικητικής προσέγγισης.
“3”	Ο Οργανισμός παρέχει επαρκείς πληροφορίες για το πώς προσεγγίζει τη διαχείριση του ουσιαστικού θέματος και περιγράφει αν έχει σκοπό να αποτρέψει, να μετριάσει ή να αποκαταστήσει τις αρνητικές επιδράσεις ή να ενισχύσει τις θετικές επιδράσεις. Περιγράφονται επαρκώς τουλάχιστον τέσσερις από τις συνιστώσες της διοικητικής προσέγγισης.
“4”	Ο Οργανισμός παρέχει πλήρεις πληροφορίες για το πώς προσεγγίζει τη διαχείριση του ουσιαστικού θέματος και περιγράφει αν έχει σκοπό να αποτρέψει, να μετριάσει ή να αποκαταστήσει τις αρνητικές επιδράσεις ή να ενισχύσει τις θετικές επιδράσεις. Περιγράφονται όλες οι συνιστώσες της διοικητικής προσέγγισης.

A.3: Να αναφερθεί πώς αξιολογείται η διοικητική προσέγγιση, συμπεριλαμβάνοντας:

- Τους μηχανισμούς αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας της διοικητικής προσέγγισης
- Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της διοικητικής προσέγγισης
- Τυχόν σχετικές προσαρμογές της διοικητικής προσέγγισης

Βαθμός	Κριτήριο Βαθμολόγησης
“0”	Ο Οργανισμός δεν παρέχει καμία πληροφορία για το πώς αξιολογείται η διοικητική προσέγγιση
“1”	Ο Οργανισμός παρέχει πληροφορίες αξιολόγησης της διοικητικής προσέγγισης οι οποίες είναι συνοπτικές ή καλύπτουν μερικώς μόνο το ένα από τα παραπάνω τρία κριτήρια
“2”	Ο Οργανισμός παρέχει πληροφορίες αξιολόγησης της διοικητικής προσέγγισης οι οποίες όμως παρουσιάζουν κενά και ασάφειες ή καλύπτουν πλήρως μόνο το ένα από τα παραπάνω τρία κριτήρια
“3”	Ο Οργανισμός παρέχει επαρκείς πληροφορίες αξιολόγησης της διοικητικής προσέγγισης οι οποίες καλύπτουν επαρκώς και τα τρία από τα παραπάνω κριτήρια
“4”	Ο Οργανισμός παρέχει πλήρεις πληροφορίες αξιολόγησης της διοικητικής προσέγγισης οι οποίες καλύπτουν και τα τρία από τα παραπάνω κριτήρια

A2. Ειδικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης G4-Δείκτες

Κάλυψη δεικτών που αναφέρονται στο ουσιαστικό θέμα/δείκτη (π.χ. «Οικονομική Επίδοση» απαιτείται κάλυψη δεικτών EC1, EC2, EC3, EC4)

Βαθμός	Κριτήριο Βαθμολόγησης
“0”	Δεν υπάρχει αναφορά σε δείκτες αν και διατίθενται
“1”	Δεν καλύπτεται το σύνολο των δεικτών και όσοι περιγράφονται, παρουσιάζονται με κενά και ασάφειες ή συνοπτικά / επιγραμματικά ή καλύπτονται επαρκώς λιγότεροι από τους μισούς δείκτες.
“2”	Καλύπτεται το σύνολο των δεικτών σύμφωνα με τις οδηγίες του GRI-G4 συνοπτικά με κενά ή ασάφειες ή καλύπτονται επαρκώς τουλάχιστον οι μισοί δείκτες
“3”	Καλύπτεται επαρκώς το σύνολο των δεικτών σύμφωνα με τις οδηγίες του GRI-G4
“4”	Καλύπτεται πλήρως το σύνολο των δεικτών σύμφωνα με τις οδηγίες του GRI-G4

Πηγή: Προσωπική επεξεργασία

B. Βάση Προτύπου GRI-Standards

B1. επικαιροποίηση Κριτηρίων A1, A2, A3, βάση Προτύπου GRI-Standards

Γενικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης Σειρά Δεικτών GRI-103, σύμφωνα με τον οδηγό «*Mapping G4 to the GRI Standards - DISCLOSURES - FULL OVERVIEW*» (GRI, 2017)*

Κριτήρια Αξιολόγησης

A	Ειδικές τυποποιημένες δημοσιοποιήσεις / Αξιολόγηση απόδοσης ουσιαστικότητας, Δημοσιοποιήσεις διοικητικής προσέγγισης	Μέγιστη Βαθμολογία	Βαθμολογία	Σχόλια
Γενικές δημοσιοποιήσεις διοικητικής προσέγγισης /GRI 103 (Management Approach)				
A.1	Να αναφερθεί γιατί είναι ουσιαστικό το θέμα (οικονομικό-περιβαλλοντικό-κοινωνικό) και ποιες είναι οι θετικές ή αρνητικές επιδράσεις (υφιστάμενες ή πιθανές) του Οργανισμού που καθιστούν αυτό το θέμα ουσιαστικό. * Να γίνει αναφορά στα όρια του ουσιώδους ζητήματος εντός και εκτός του οργανισμού.	4	Κριτήρια βαθμολόγησ ης αντίστοιχα του GR-G4	
A.2	Να αναφερθεί πώς διαχειρίζεται ο οργανισμός το ουσιαστικό θέμα ή της επιδράσεις του. Να δοθούν επαρκείς πληροφορίες ώστε οι χρήστες του απολογισμού να κατανοήσουν πώς προσεγγίζει ο οργανισμός τη διαχείριση του ουσιαστικού θέματος και των επιδράσεών του μέσα από συγκεκριμένες συνιστώσες. Να περιγράψουν οι συνιστώσες της διοικητικής προσέγγισης της οποίες συγκαταλέγονται οι παρακάτω (χωρίς συγκεκριμένη σειρά): <ul style="list-style-type: none"> • Πολιτικές • Δεσμεύσεις • Σκοποί και στόχοι • Ευθύνες • Πόροι • Συγκεκριμένες ενέργειες *Να αναφερθεί η διαχείριση εκ μέρους του κάθε οργανισμού των παραπόνων για της επιπτώσεις του ουσιώδους ζητήματος για τη λειτουργία του οργανισμού.	4	//	
A.3	Να αναφερθεί πώς αξιολογείται η διοικητική προσέγγιση, συμπεριλαμβάνοντας: <ul style="list-style-type: none"> • Της μηχανισμού αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας της διοικητικής προσέγγισης • Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης της διοικητικής προσέγγισης • Τυχόν σχετικές προσαρμογές της διοικητικής προσέγγισης 	4	//	
A.4	Μέσος Όρος	4	//	

Πίνακας Κριτηρίων Αξιολόγησης Σειράς Δεικτών GRI 103 (Πηγή: Προσωπική επεξεργασία)

* Με bold οι προσθήκες βάση της επικαιροποίησης του προτύπου GRI-G4 (GDMA) από το GRI-Standards (GRI-103)

B2. επικαιροποίηση Κριτηρίου Β, βάση Προτύπου GRI-Standards

Ειδικές Δημοσιοποιήσεις Διοικητικής Προσέγγισης- Σειρά Ειδικών Δεικτών GRI-Standards, σύμφωνα με τον οδηγό «*Mapping G4 to the GRI Standards - DISCLOSURES - FULL OVERVIEW*» (GRI, 2017)*

Κριτήριο Αξιολόγησης

B	Κάλυψη δεικτών που αναφέρονται στο ουσιαστικό θέμα/Ειδικό δείκτη (π.χ. «Οικονομική Επίδοση» απαιτείται κάλυψη δεικτών EC1→GRI-201, EC2→GRI-202, EC3→GRI-203, EC4→GRI-204)
Βαθμός	Κριτήριο Βαθμολόγησης
“0”	Δεν υπάρχει αναφορά σε δείκτες αν και διατίθενται
“1”	Δεν καλύπτεται το σύνολο των δεικτών και όσοι περιγράφονται, παρουσιάζονται με κενά και ασάφειες ή συνοπτικά / επιγραμματικά ή καλύπτονται επαρκώς λιγότεροι από τους μισούς δείκτες.
“2”	Καλύπτεται το σύνολο των δεικτών σύμφωνα με τις οδηγίες του GRI-G4 συνοπτικά με κενά ή ασάφειες ή καλύπτονται επαρκώς τουλάχιστον οι μισοί δείκτες
“3”	Καλύπτεται επαρκώς το σύνολο των δεικτών σύμφωνα με τις οδηγίες του GRI-G4
“4”	Καλύπτεται πλήρως το σύνολο των δεικτών σύμφωνα με τις οδηγίες του GRI-G4

Πίνακας Κριτηρίων Αξιολόγησης Σειράς Ειδικών Δεικτών GRI-Standards (Πηγή: Προσωπική επεξεργασία)

* <https://www.globalreporting.org/standards/media/1098/mapping-g4-to-the-gri-standards-disclosures-full-overview.pdf>

Παράρτημα II

Δείγματα Επιχειρήσεων Μελετών Περίπτωσης

Δείγματα Επιχειρήσεων Μελετών Περίπτωσης

Α. Δείγμα 44 Ελληνικών Επιχειρήσεων, κατά μέγεθος και κλάδο

Κλάδος	ΚΛΑΔΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ (σύμφωνα με το GRI)						
	Εταιρία						
Χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών	ALPHA BANK	ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ	ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΙΣΤΗ ΑΕΓΑ			
Τηλεπικοινωνιών	OTE-COSMOTE	VODAFONE	WIND				
Υπηρεσίες Τροφίμων & Ποτών	COCA-COLA A.E.	ΑΘΗΝΑΪΚΗ ΖΥΘΟΠΟΙΕΙΑ	ΝΗΡΕΥΣ Α.Ε.				
Υπηρεσίες Υγείας	ΙΑΤΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	NOVARTIS	JANSSEN				
Ενέργεια	ΕΛΠΕ	ΜΟΤΟΡ OIL	ΤΕΡΝΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΒΕΤΕ	ΔΕΗ Α.Ε.			
Όμιλοι Επιχειρήσεων	ΟΜΙΛΟΣ ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ	ΟΜΙΛΟΣ ΦΟΥΡΛΗ					
Υλικά Κατασκευών	TITAN	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΛΩΔΙΑ	ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ				
Κατασκευές	ΕΛΛΑΚΤΟΡ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΑΥΤΟΚ/ΔΡΟ ΜΟΙ ΑΙΓΑΙΟΥ Α.Ε				
Προϊόντα Μετάλλου	ΧΑΛΚΟΡ	ΕΛΒΑΛ Α.Ε.					
Γεωργία	ΜΥΛΟΙ ΛΟΥΛΗ						
Τουρισμός & Ψυχαγωγία	ΟΠΑΠ	TEMES S.A.	INTRALOT				
Αυτοκιν/βιομηχανία	MERCEDES BENZ HELLAS						
Logistics (Επιμελητεία)	ΠΑΕΓΑΕ	NEPTUNE LINES S.A.					
Υπηρεσίες Αεροδρομίου (Αεροπορικές Υπηρεσίες)	ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ "ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ						
Εξόρυξη	ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΧΡΥΣΟΣ Α.Ε.						
Υπηρεσίες Εμπορείου	GLOBAL SUSTAIN						
Άλλο	ΣΩΛΗΝΟΥΡΓΕΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε.	INTERAMERI CAN	QUEST HOLDING	ΑΤΤΙΚΑ GROUP	ΝΕΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.	ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ	INTERLIFE

L.: Μεγάλη επιχείρηση (Large Enterprises)

SME: Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (Small-Medium Enterprises)

MNE: Πολυεθνική (Multi-National Enterprises)

Πηγή: Προσωπική επεξεργασία

Β. Δείγμα 18 Διεθνών Αεροδρομίων**TABLE B1** Operational scale of airports being under accountability benchmarking according to GRI's database

Airports	Size	Passengers	Aircraft movements	Cargo tonnage (tn)
Munich Airport	Large	42,261,309	394,430	375,121
Chhatrapati Shivaji International Airport	Large	41,670,351	307,766	705,252
Toronto Pearson–GTAA	Large	44,300,000	456,400	472,300
Athens International Airport	Large	20,020,000	189,137	88,480
Incheon International Airport	Large	49,281,210	305,446	2,595,677
Vienna International Airport (VIE)	Large	22,483,158	230,781	277,532
Sydney Airport	Large	41,863,129	346,437	479,260
Hong Kong International Airport	Large	69,700,000	410,000	4,300,000,000
Genève Aéroport	Large	15,800,000	188,829	70,418
Tallinn Airport	Large	2,221,615	40,938	13,940
Minneapolis-Saint Paul International Airport	Large	35,494,425	404,612	199,340
Amsterdam Airport Schiphol	Large	68,500,000	496,748	1,750,000
Brisbane Airport	SME	22,942,925	217,681	105,646
Edmonton International Airport	Large	7,807,000	138,981	42,000
Jorge Chávez International Airport	Large	18,848,207	176,865	287,826
³ Ljubljana International Airport	SME	1,411,476	32,701	19,802
Auckland Airport	Large	19,000,000	169,000	–
BAA Stansted	Large	23,200,000	–	–

Abbreviation: GRI, Global Reporting Initiative.

³Ljubljana International Airport is not listed in GRI's database.

Γ. Δείγματα Ναυτιλιακών Εταιριών

Γ1. Δείγμα 42 Ναυτιλιακών Εταιριών

Table 1: Shipping Industry

Organizations	Country	Reporting Framework
Costa Cruises	Italy	GRI-G4
Hamburg Sud Group	German	GRI-standards
Maersk	Denmark	GRI-standards
Mol	Japan	GRI-G4
NYK Line	Japan	GRI-standards
Sembcorp	Singapore	GRI-standards
Vale Shipping	Brazil	GRI-standards
Vopak	Netherlands	GRI-standards
Wilhelmsen	Norway	GRI-standards
Attica Group	Greece	GRI-standards
Happag Lloyd	Germany	GRI-standards
Yang Ming Maritime Transport	Taiwan	GRI-G4
Cosco Shipping	China	GRI-G4

Table 2: Financial and Services

Organizations	Country	Reporting Framework
ABN Amro N.V	Denmark	GRI-G4
DNV GL	Norway	GRI-G4
IHS	England	GRI-G4
NORDEA	Denmark	GRI-G4

Table 3: Ports

Organization	Country	Reporting Framework
Port of Antwerp	Belgium	GRI-standards
Ports Toronto	Canada	GRI-G4
Port of Vancouver	Canada	GRI-standards
Port of Dover	United Kingdom	Non-GRI
Port of Amsterdam	Netherlands	GRI-standards
MPA Singapore	Singapore	GRI-G4
Port of Rotterdam	Netherlands	GRI-G4
Port of Piraeus	Greece	Non-GRI

Table 4: Suppliers in Maritime ind.

Organization	Country	Reporting Framework
Aker Solutions	Norway	GRI-G4
Arcelor Mittal	Luxembourg	GRI-standards
BP	United Kingdom	GRI-G4
Cargotech	Finland	GRI-G4
Glencore	Switzerland	GRI-standards
Hyundai H.I	South Korea	GRI-G4
Keppel Corp	Singapore	GRI-standards
Mitsubishi H.I	Japan	GRI-G4
Neste oil	Finland	GRI-standards
Petrofac	Jersey	GRI-G4
PPG Industries	United States	GRI-standards

Samsung H.I	South Korea	GRI-G4
ABB	Switzerland	GRI-standards
Shell	Netherlands	GRI-G4
Statoil	Norway	GRI-G4
Exxon Mobil	United States	GRI-G4

Γ2. Δείγμα 35 Ναυτιλιακών Εταιριών

Companies	Employees	Stock	Country	Geography	Type	Size	Gri
Nordea	31.528	N	Norway	North	Financial	Large	Gri Standards
Port of Koper	1.242	N	Slovenia	Central	Port	Large	Gri Standards
Port of Amsterdam	68.500	N	Dutch	Central	Port	Large	Gri Standards
Port of Rotterdam	385.000	N	Dutch	Central	Port	Large	Gri Standards
Copenhagen Malmö Port	356	N	Sweden	North	Port	Large	Non Gri
Royal Ihc	3.500	N	Dutch	Central	Maritime	Large	Gri G4
Gear Bulk	3000	N	UK	North	Maritime	Large	GRI G4
Port of Hamburg	13.500	N	Germany	Central	Port	Large	Gri Standards
Port of Piraeus	1.016	N	Greece	South	Port	Large	Gri Standards
Msc	30.523	Y	Switzerland	Central	Maritime	MNE	Non Gri
James Fisher	2.218	Y	UK	North	Maritime	Large	Gri G4
Vopak	5.733	Y	Dutch	Central	Maritime	Large	Gri Standards
Port of Ferroll		N	Spain	South	Port	SME	Gri Standards
Cma	41.997	N	France	Central	Maritime	Large	Gri G4
Panalpina	14.294	Y	Switzerland	Central	Maritime	Large	Gri Standards
Equinor	20.525	Y	Norway	North	Energy	Large	Gri Standards
Maersk	84.404	Y	Denmark	North	Maritime	MNE	Non Gri
Starbulk	900	Y	Greece	South	Maritime	Large	Gri Standards
Kongsberg	6.942	Y	Norway	North	Maritime	MNE	Gri Standards
Aker Solutions	19.442	Y	Norway	North	Supplier	Large	Gri Standards
Costa Cruises	120.000	N	Italy	South	Maritime	Large	Gri Standards
Abb	147.000	Y	Switzerland	Central	Supplier	MNE	Gri Standards
BP	36.000	Y	UK	North	Energy	Large	Gri Standards
Hapag Lloyd	12.800	Y	Germany	Central	Maritime	MNE	Gri Standards
Attica Group	1.823	Y	Greece	South	Maritime	Large	Gri Standards
Neste Oil	2.355	Y	Finland	North	Energy	MNE	Gri Standards
Alfa Laval	17.228	Y	Sweden	North	Maritime	Large	Gri Standards
Port of Gothenburg	135	N	Sweden	North	Port	Large	Gri Standards
Cargotec	11.967	Y	Finland	North	Supplier	Large	Gri Standards
Dnv Gl	12.101	Y	Norway	North	Financial	MNE	Gri Standards
Royal Dutch Shell	82.000	Y	Dutch	Central	Energy	MNE	Gri Standards
DOF	3.600	Y	Norway	North	Maritime	Large	Gri Standards
Neptune Lines	36	N	Greece	South	Maritime	Large	Gri Standards
Motor Oil Hellas	2.100	Y	Greece	South	Energy	MNE	Gri Standards
Wärtsilä	17.852	Y	Finland	North	Supplier	Large	Gri Standards

Δ. Δείγματα Κατασκευαστικών Εταιριών

Δ1. Δείγμα 19 Κατασκευαστικών Εταιριών

	<i>Company</i>	<i>Size</i>	<i>Region</i>	<i>Country</i>	<i>Actual Year in Review</i>	<i>CSR Type</i>	<i>Language</i>	<i>Comments</i>
1	Bechtel	MNE	Northern America	USA	2016	GRI-G4	English	OK
2	Elcondor	MNE	Latin America & the Caribbean	Colombia	2016	GRI-G4	English	OK
3	CSCI	MNE	Asia	Hong Kong	2016	CSR Citting (G4)	English	OK
4	Gamuda	MNE	Asia	Malaysia	2016	CSR Citting (G4)	English	OK
5	Heijmans	MNE	Europe	Netherlands	2016	GRI-G4	English	OK
6	HOCHTIEF Aktiengesellschaft	MNE	Europe	Germany	2016	GRI-G4	English	OK
7	LIXIL Group	MNE	Asia	Japan	2016	GRI-G4	English	OK
8	Mercialys	MNE	Europe	France	2016	GRI-G4	English	OK
9	MT Højgaard Holding	MNE	Europe	Denmark	2016	GRI-G4	English	OK
10	Nishimatsu	MNE	Asia	Japan	2016	CSR Citting (G4)	English	OK
11	Odebrecht Agroindustrial	MNE	Latin America & the Caribbean	Brazil	2015- 2016	GRI-G4	English	OK
12	Parsons	MNE	Northern America	USA	2016	CSR Citting (G4)	English	OK
13	POSCO Engineering & Construction Co.,Ltd.	MNE	Asia	Korea	2015- 2016	GRI-G4	English	OK
14	Ramboll Group A/S	MNE	Europe	Denmark	2016	GRI-G4	English	OK
15	Rider Levett Bucknall UK Ltd	MNE	Europe	UK	2015- 2016	GRI-G4	English	OK
16	Salini Impregilo	MNE	Europe	Italy	2016	GRI-G4	English	OK
17	Shimizu	MNE	Asia	Japan	2015- 2016	CSR Citting (G4)	English	OK
18	UEM Group Berhad	MNE	Asia	Malaysia	2016- 2017	GRI-G4	English	OK
19	YIT OYJ	MNE	Europe	Finland	2016	GRI-G4	English	OK

Δ2. Δείγμα 35 Κατασκευαστικών Εταιριών

Companies	Country	Employees	Geography	Stock	Type	Size	Gri
Mota Engil	Portugal	30.000	South	Y	Construction	Large	GRI-G4
Bauer AG	Germany	12.000	Central	Y	Construction	MNE	Gri Standards
Asfinag	Austria	2.777	Central	N	Construction	Large	Gri Standards
Wilhelmsen	Norway	21.100	North	Y	Construction	Large	Gri Standards
Merko	Estonia	764	North	Y	Construction	Large	Gri Standards
Ncc	Denmark	16.500	North	Y	Construction	Large	Gri Standards
Javiere Sl.	Spain		South	N	Construction	SME	Gri Standards
Ramboll Group	Denmark	15.000	North	N	Construction	MNE	Gri Standards
Yit Oyj	Finland	9.070	North	Y	Construction	MNE	Gri Standards
Panaria Group	Italy	1.700	South	Y	Construction	SME	Gri Standards
Ellaktor	Greece	13.000	South	Y	Construction	Large	Gri Standards
Fcc	Spain	58.640	South	Y	Construction	MNE	Gri Standards
Dalekovod	Croatia	2.279	Central	Y	Construction	Large	Gri Standards
Swietelsky	Czech	10.000	Central	N	Construction	MNE	Gri Standards
Vinci	France	211.233	Central	Y	Construction	Large	Gri Standards
TÉCNICAS REUNIDAS	Spain	30.000	South	Y	Construction	SME	Gri Standards
Attiki Odos	Greece	1.228	South	N	Construction	Large	Gri Standards
Salini Impregilo	Italy	35.000	South	Y	Construction	MNE	Gri Standards
Strasbag	Austria	75.460	Central	Y	Construction	Large	Gri Standards
Hochtief	Germany	55.777	Central	Y	Construction	MNE	Gri Standards
Volker Wessel	Dutch	11.987	Central	Y	Construction	Large	Gri Standards
Veideke	Norway	8.568	North	Y	Construction	Large	Gri Standards
Bilfinger	Germany	35.905	Central	Y	Construction	MNE	Gri Standards
Gek Terna	Greece	5.000	South	Y	Construction	MNE	Gri Standards
MT Højgaard Holding	Denmark	3.971	North	Y	Construction	MNE	Gri Standards
Peab	Sweden	14.614	North	Y	Construction	Large	Gri Standards
Bam	Dutch	20.194	Central	Y	Construction	Large	Gri Standards
Norconsult	Sweden	4.000	North	N	Construction	SME	Gri Standards
Budimex	Poland	6.873	Central	Y	Construction	Large	Gri Standards
JM	Sweden	936	North	Y	Construction	Large	Gri Standards
Porr	Austria	15.099	Central	Y	Construction	Large	Gri Standards
Acciona	Spain	34.000	South	Y	Construction	MNE	Gri Standards
Skanska	Sweden	38.000	North	Y	Construction	MNE	Gri Standards
Grupo Acs	Spain	195.461	South	Y	Construction	Large	Gri Standards
Cemex	Poland	42.000	Central	N	Construction	Large	Gri Standards

Παράρτημα III
Δημοσιεύσεις άρθρων

A. Vouros, P., Nomikos, S., Halkos, G., Evangelinos, K., Sfakianaki, E., Konstandakopoulou, F., Fotiadis, S., Karagiannis, I., Skouloudis, S., Nikolaou, I. E. (2020). *Introducing fundamental accountability principles in sustainability reporting assessment: A cross-sectoral analysis from the Greek business sector. Environ Qual Manage.*, pp:1–18. DOI: 10.1002/tqem.21689

DOI: 10.1002/tqm.21689



RESEARCH ARTICLE

WILEY

Introducing fundamental accountability principles in sustainability reporting assessment: A cross-sectoral analysis from the Greek business sector

Panagiotis Vouros¹ | Stylianos Nomikos² | George Halkos² |
 Konstantinos Evangelinos¹ | Eleni Sfakianaki³ | Foteini Konstandakopoulou³ |
 Stefanos Fotiadis¹ | Ioannis Karagiannis¹ | Antonis Skouloudis¹ |
 Ioannis E. Nikolaou⁴

¹ Department of Environment, University of the Aegean, Lesvos 81100, Greece

² University of Thessaly, Department of Economics, Laboratory of Operations Research, 28 Octovriou 78, Volos 38333, Greece

³ Hellenic Open University, Parodos Aristotelous 18, Patra 26335, Greece

⁴ Department of Environmental Engineering, Democritus University of Thrace, Xanthi, Greece

Correspondence

Ioannis E. Nikolaou, Corporate Environmental Management, Department of Environmental Engineering at University of Democritus University of Thrace, Xanthi, Greece.
 Email: inikol@emv.duth.gr

Abstract

In recent years, sustainability reports have been gradually adopted by businesses and organizations in order to enhance their preparedness, competitiveness, and ability to adapt to a rapidly changing world. The aim of this study was to assess the comprehensiveness of 44 Greek companies' corporate social responsibility (CSR) reports published in 2016. For this purpose, an evaluation methodology was developed in line with the accountability reporting principles suggested by the Global Reporting Initiative (GRI)-G4 guidelines for preparing and publishing sustainability reports. The overall findings indicate moderate levels of satisfaction as the sample Greek firms performed adequately at embedding the GRI reporting principles into their corporate disclosures. Most firms' integration of the "accuracy" and "reliability" principles was poor. Emerging from the latter outcome, together with the low integration of some materiality issues, are problems of transparency, credibility, balance, and completeness related to the publishing of CSR reports. It is likely that operational features such as type, size, and sector have the potential to influence the style and comprehensiveness of reports.

KEYWORDS

corporate social responsibility, GRI-G4 guidelines, reporting principles, sustainability report

1 | INTRODUCTION

Nowadays, in a globally unstable and uncertain socioeconomic environment, corporate social responsibility (CSR) forms may be the most innovative and emerging business model promoting business spirit and ethics. It is a communication tool through which modern companies, following the principles of modern marketing, highlight their commitment to investing in the optimal management of their economic, environmental, and social impacts, whose magnitude and significance are decided by corporate policies, activities, and operational parameters (i.e., commitment to sustainable development, investment in research

and development, size, type, location, etc.) and may affect public needs and/or interests at a local, national, or even international level (Brown & Dacin, 1997; Dahlsrud, 2008; Garriga & Mele, 2004; Maignan & Ferrell, 2004; McWilliams, Siegel, & Wright, 2006).

In recent years, interest in publishing sustainability reports has greatly increased (Carroll, 1999; Cantele et al., 2018; Karagiannis et al., 2019; Porter & Kramer, 2019). Consequently, many different reporting methods, guidelines, and manuals have been developed in order to provide a context for disclosing CSR information in the most comprehensive, effective, transparent, and standardized manner, thus serving as a yardstick for measuring corporate performance indicators

worldwide. Nevertheless, the existence of such varied methods and standards often complicates the decision about which reporting framework to implement. It also raises concerns for stakeholders regarding their ability to compare and analyze reported information on economic, environmental, and social performance against the organization's past performance, and/or to the degree possible, against the performance of other organizations (EY, 2015).

In general, disclosing corporate information is usually based on using commonly accepted reporting frameworks that enable reporters to prepare sustainability reports of high standards in terms of content and quality and provide stakeholders with the opportunity to review different reports and compare their reporting practices and inclusiveness.

In general, disclosing corporate information is usually based on using commonly accepted reporting frameworks that enable reporters to prepare sustainability reports of high standards in terms of content and quality and provide stakeholders with the opportunity to review different reports and compare their reporting practices and inclusiveness. These standards of reference include comprehensive and detailed guidelines that guide businesses to report on their total impact, thus leading to the enhancement of organizations' accountability levels and potentially their corporate performance. The five most well-known and adopted standards of reference for preparing CSR reports and promoting transparency and accountability are the GRI-G4/GRI-Standards of the Global Reporting Initiative (GRI), the Communication on Progress (CoP) of the United Nations Global Compact (UNGC), the ISO 26000 of the International Organization for Standardization (ISO), the IR of the International Integrated Reporting Council (IIRC), and the AA1000 published by the consulting firm Account Ability. GRI is considered to be the most prominent worldwide (Brown, De Jong, & Lessidrenska, 2009b; EY 2015; Skouloudis, Evangelinos, & Kourmouzis, 2009).

Publishing CSR reports is a rising trend in the business world. The reasoning behind this initiative lies in the fact that businesses seek modern and innovative tools to strengthen their corporate image, enhance their performance and, eventually, gain a competitive advantage against competitors (Adams & Frost, 2008; Carroll & Shabana, 2010; Karagiannis, Vouros, Skouloudis, & Evangelinos, 2019; Porter & Kramer, 2006; Tsalis, Malamateniou, Koulouriotis, & Nikolaou, 2020). Although this rationale has been adequately analyzed and linked to classic management theories, such as the stakeholder theory concept (Delmas & Toffel, 2004; Madsen & Ulhøi, 2001), the resource-based view (Eisenhardt & Martin, 2000; Grant, 1996; Lucas, 2010; Schnitzfeld & Busch, 2015; Spender, 1996; Wernerfelt, 1984) and knowledge-based views of the firm (Nickerson & Zenger, 2004; Pham et al., 2019), the preference of one reporting framework against another—or even the choice not to conform with a well-known standard of reference—as well as the level of adherence is the objective of further analysis and research.

In this context, the aim of this paper was to assess the adherence level of 44 sustainability reports published in 2016—representing 44 Greek corporations from various industries—based on the GRI-G4 guidelines and reporting principles in terms of content and quality. In brief, this study seeks answers to the following research questions:

1. What is the adherence level of the sampled firms and to which degree are the GRI reporting principles embedded into their disclosures?
2. How is the integration of the GRI reporting principles into CSR reports in terms of content and quality correlated with the reports' comprehensiveness and accountability level?

1.1 | Literature review

Since 1970, the principle of maximizing profit as the only major corporate value for business owners and decision-makers has progressively changed. Simultaneously, the concept of socially responsible business behavior has emerged in the business world attracting mainly large and, more gradually, small and medium enterprises (SMEs; Carroll, 1979; Davis, 1973; Epstein, 1987; Jones, 1980; Kountouri et al., 2019; Papacharalampous et al., 2019; Preston & Post, 1975; Swanson, 1995; Wood, 1991).

Businesses embracing CSR as a corporate value and implementing socially responsible policies are on the rise worldwide. Their aim is to respond and contribute to societal needs and challenges running a business model that increases profitability, reduces business risk, respects human rights, and mitigates total environmental impact. This business model is the well-known triple-bottom line model (Elkington, 1997; Elkington, 1998; Elkington, 2013) conceived to propose a new economic system that increases social welfare and fulfills the vision of sustainable development (Nikolaou & Evangelinos, 2009; Skouloudis & Evangelinos, 2012).

CSR reports are the means for organizations to communicate their CSR initiatives and their outcomes on how they manage to add

value to society. Today, there are some reporting guidelines established for helping businesses report on their sustainability performance, disclosing both the positive and negative aspects of their operations and, reinforcing their accountability levels to their stakeholders (Brown, De Jong, & Levy, 2009a). The GRI guidelines are today considered to be the most popular and comprehensive. They include ten fundamental principles split into two main categories: principles for defining report content (i.e., stakeholder inclusiveness, sustainability context, materiality, and completeness) and principles for defining report quality (balance, comparability, accuracy, timeliness, clarity, and reliability).

The principles for defining report content describe the identification process of what information a sustainability report should include taking into consideration the organization's operational scale (i.e., activities, magnitude, and significance of impacts) and the substantive expectations and interests of its stakeholders. The principles for defining report quality ensure the quality of the information provided in a sustainability report, which is essential for stakeholders in order to make sound and reasonable assessments of the organization's performance and strengthen their decision-making (GRI, 2013a).

1.2 | Assessing CSR reports

GRI provides a list of qualitative and quantitative performance indicators with respect to various performance categories such as corporate profile and culture, economic and environmental performance, respect of human rights and concerns for labor practices, contribution to society and product responsibility, all of which indicate businesses' commitment to the CSR concept and function as a benchmark for organizations' preparedness and responsiveness to stakeholders' interests (Jankalova, 2016).

Sharing corporate values, CSR practices and policies through reports, websites, and other communication tools that showcase commitment to sustainable development is an alternative way for companies to establish strong long-term relationships with their stakeholders (Capriotti & Moreno, 2007; Kolk & Pinkse, 2010; Lee & Shin, 2010). The disclosure level of a CSR report is a critical factor for bridging the gap with interested parties. The quality of information solves the problem of asymmetric information caused by corporate environmental performance and stakeholder decisions. For instance, a better corporate environmental profile could be associated with higher trust of the banking sector, which would be translated into better creditworthiness. The more accountable an organization is regarding its impacts and activities, the better it can meet stakeholders' expectations and interests (Calabrese, Costa, & Rosati, 2015).

Hence, the comparative assessment of sustainability reports through a credible and transparent scoring/grading scheme has the potential to bring numerous benefits to businesses implementing socially responsible policies such as differentiating themselves from competitors by strengthening their corporate image and gaining

sustainable competitive advantage in their effort to ensure their viability and prosperity.

The main shortcoming in preparing CSR reports today is the poor or moderate coverage of the materiality principle (Adams, 2004; de Villiers & Van Staden, 2010; O'Dwyer, Unerman, & Hession, 2005), according to which organizations should report on the magnitude and significance of their most important economic, environmental, and social impacts considering both the shareholders and stakeholders perspective. Materiality assessment is nowadays gaining ground among managers as a management tool and is increasingly used by reporters because it is considered a very direct and inclusive disclosure method. It is a time-demanding procedure that often requires expert personnel (Karagiannis et al., 2019). Therefore, organizations should make more efforts and focus on defining the report content in line with their most material aspects (Bebbington, 2001). Accordingly, the assessment of CSR reports with respect to the materiality principle is gaining added value.

Although materiality principles have been amalgamated into formal financial statements, they are increasingly associated with environmental and social reporting (Jones, Comfort, & Hillier, 2016a). Eccles et al. (2012) have highlighted that the principle of materiality in non-financial reporting is an issue related mainly to stakeholders rather than shareholders. Unerman and Zappettini (2014) highlight the absence of materiality principles from social and environmental reports. Jones et al. (2016b) indicate that external assurance could guarantee materiality of corporate social and environmental reports. Their findings are based on the house building sector in the UK. This literature prompts the following research questions:

RQ1: What is the adherence level of the sampled firms and to what degree are the GRI reporting principles embedded into their disclosures?

To examine such sustainability reporting principles, the authors have suggested various types of methodologies, which can be classified as content analysis, scoring and multi-criteria techniques. Calabrese et al. (2016) have suggested the multi-criteria AHP technique to analyze environmental and social reporting from the materiality principle. These have utilized criteria from indicators from the GRI guidelines. Hsu et al. (2013) have developed a failure mode and effects analysis to analyze materiality through sustainability reporting of Lite-On Technology Corporation in Taiwan. Whitehead (2017) has proposed a scoring system from 0 to 3 in order to measure a level of saliency of environmental and social reporting. This leads to the need for methodologies to measure materiality from environmental and social reporting (Elkington, 1997; Elkington, 1998; Elkington, 2013). Consequently, the research question is:

RQ2: How is the integration of the GRI reporting principles into CSR reports in terms of content and quality correlated with the reports' comprehensiveness and accountability level?

1.3 | The case of Greece

The number of CSR reports in the Greek business sector is still limited, and the coverage of the GRI reporting principles in terms of content and quality is relatively poor or moderate. Relevant studies underline the fact that only a small number of large companies have a concrete and clear strategy for preparing and publishing qualitative sustainability reports (Skouloudis et al., 2011). Telecommunications, banking, insurance services, and industrial materials manufacturers are pioneers in publishing sustainability reports, having the highest reporting frequency. On the other hand, the energy, health, and pharmaceutical sectors show a slightly declining performance compared with 2010 (as a reference year), whereas the shipping and tourism sectors report relatively less (EY, 2015). There are only 59 Greek organizations that publish environmental and social reports. The majority of such reports are based on the GRI guidelines (at least 74.5%). The rest of the reports are not based on GRI reporting principles.

In recent years, however, many Greek firms, driven by the global trends in sustainability reporting, have prepared and published CSR reports, many of which were in line with the GRI reporting guidelines and principles. Between 2005 and 2015, a rise of 300% in the number of companies publishing sustainability reports took place (Skouloudis et al., 2011). In 2013, 78% of published reports conformed to the GRI guidelines (EY, 2015). The latter indicates the robust development of CSR in the Greek market. The transition into this new sustainable business culture is likely due to the rapid dissemination of the sustainability discourse worldwide, the establishment of high-standard international reporting frameworks and the economic recession, which motivated Greek businesses to integrate sustainable policies into their corporate strategies, invest in innovative technologies, and seek alternative management and marketing tools (EY, 2015; Skouloudis et al., 2011).

2 | METHODOLOGY

As stated in the introduction, the aim of this research was to assess the embeddedness level of the ten GRI reporting principles into Greek firms' sustainability reports. Content analysis (Weber, 1990) was the research method chosen for conducting this benchmarking. For this purpose, an evaluation methodology accompanied by a grading scheme for systematically reviewing and labeling the content of all CSR reports was developed, enabling authors to qualitatively and quantitatively analyze reporters' publications.

2.1 | Sampling

The sampling criteria were in order of importance: (a) timeliness: aimed at reviewing the latest CSR/sustainability reports available at the time of performing this research; (b) size and contribution to the national gross domestic product (GDP) in terms of total turnover, total workforce, and indirect economic impacts; (c) representation of all major business sectors of the Greek market; and (d) reporting consistency, targeting organizations that issue CSR/sustainability reports on a

relatively regular basis. All sustainability reports were found either on the GRI database or on the organizations' websites. The selected reports are based on the GRI guidelines.

The sample consists of 44 reports published in 2016 (with 2015 as a reference year) corresponding to 44 Greek companies of different sizes and types coming from various business sectors, including financial services, telecommunications, food and beverages, health-care products and services, energy and energy utilities, conglomerates, construction materials, construction, metal products, agriculture, tourism/leisure, automotive industry, logistics, aviation, mining, and commercial services (Exhibit 1). Over half of them—23 of 44—are listed on the Greek stock market and five on international stock markets.

2.2 | Methodology structure

The content and quality of all 44 sustainability reports were systematically reviewed and assessed based on qualitative and quantitative criteria (Exhibit 2). The reporting principles were analyzed through customized criteria focused on the conceptual nature of each reporting principle according to the GRI-G4 guidelines. The coverage of each criterion was rated using a 5-point scale rating system (Exhibit 3) ranging from 0 to 4 and from no or low to full coverage, respectively. If a company did not embed a reporting principle, it was rated with zero, whereas in the case of full embeddedness, four.

The average score derived from the established criteria reflects the degree to which each organization embedded a reporting principle into its CSR report. The cumulative score per column (vertical total of Exhibit 4) divided by the sample size, that is, 44, is the average score per reporting principle and reflects the level of embeddedness of each reporting principle as a whole throughout the sample. Accordingly, the cumulative score per row (horizontal total of Exhibit 5) divided by 10 is the average score per organization and reflects its overall performance on embedding all ten reporting principles. Both scores can be expressed as percentages. For example, if a reporting principle or an organization achieves an average score of three, their percentile integration score is $3/4 = 75\%$. It is likely that organizations whose performance significantly deviates per reporting principle or per group of principles (i.e., principles that define report content and quality according to the GRI) may achieve the same integration score.

2.3 | FINDINGS

2.3.1 | Sample assessment

Sustainability reporting has greatly developed in Greece since the mid-2000s (see Exhibit 6). It shows the allocation of all the Greek firms that publish corporate sustainability reports, either based on the GRI guidelines or not. Exhibit 1 tabulates all 44 sampled enterprises coming from 19 different industrial sectors. Financial services, energy, and construction are those with the highest reporting activity (see Exhibit 7). From the list provided, 61.4% are categorized by the GRI as large (L), 20.4% as multinationals (MNEs), and 18.2% as SMEs.

EXHIBIT 1 Descriptive information of sampled organizations

¹ Sector	² Companies	³ Size	⁴ Reporting type	International CSR standards	Standards of reference for the disclosure of nonfinancial information	Evaluation models of CSR activities
Financial services	ALPHA Bank	Large	GRI-G4			
	European Reliance	Large	GRI-G4	ISO 26000	UNGC (CoP)	
	Piraeus Bank	MNE	GRI-G4	ISO 26000	UNGC (CoP)	✓
	National Bank of Greece	MNE	GRI-G4	AA1000APS		
	Interlife	SME	Citing-GRI			
Telecommunications	Hellenic Telecommunications Organization S.A. (OTE)	Large	GRI-G4	AA1000	UNGC (CoP), GSC	
	Vodafone Greece	Large	GRI-G4	AA1000		✓
Wind Telecommunications Hellas	Large	GRI-G4		UNGC (CoP)		
Food and beverage	Athenian Brewery	SME	GRI-G4	ISO 26000		
	Coca-ColaHellenic Bottling Company	MNE	GRI-G4		UNGC (CoP)	✓
	Niraeus	MNE	GRI-G4		UNGC (CoP)	
HealthCare services	Athens Medical Group	Large	GRI-G4			
HealthCare products	Novartis Hellas	Large	GRI-G4	ISO 26000, AA 1000	UNGC (CoP)	
	⁵ JANSSEN	Large	GRI-G4			
Energy	Hellenic Petroleum	Large	GRI-G4	Sectoral Disclosures of GRI	UNGC (CoP), GSC	✓
	Motor Oil Hellas	MNE	GRI-G4		UNGC (CoP)	✓
	TERNA ENERGY	SME	GRI-G4	ISO 26000	GSC	✓
Energy utilities	Public Power Corporation (PPC)	Large	GRI-G4	AA1000	GSC	
Conglomerates	Fourlis Group of Companies	MNE	GRI-G4		UNGC (CoP)	
	MYTILINEOS HOLDINGS S.A.	Large	GRI-G4	OECD, ISO 26000	UNGC (CoP), GSC	✓
Construction materials	Hellenic Cables	MNE	GRI-G4	AA1000, ISO 26000	GSC	
	Heracles General Cements	MNE	GRI-G4	ISO 26000		✓
	TITAN CEMENTS	Large	GRI-G4	WBCSD (CSI), AA1000	UNGC (CoP)	✓
Construction	AEGEAN MOTORWAY	Large	GRI-G4			
	ELLAKTOR	Large	GRI-G4			
	Kentriki Odos S.A.	Large	GRI-G4			
Metal products	Elval	Large	GRI-G4	AA1000, ISO 26000	GSC	✓
	Hakor	Large	GRI-G4	AA1000, ISO 26000	GSC	✓
Agriculture	Loulis Mills S.A	Large	GRI-G4	ISO 26000	GSC	✓
Tourism/leisure	INTRALOT	MNE	GRI-G4		UNGC (CoP)	✓ (EFQM,RADAR)
	OPAP	Large	GRI-G4			✓
	TEMESS.A	Large	GRI-G4	AA1000		
Automotive	Mercedes-Benz Hellas	SME	GRI-G4	ISO 26000	UNGC (CoP)	✓
Logistics	Neptune Lines	Large	GRI-G4		UNGC (CoP)	

(Continues)

EXHIBIT 1 (Continued)

*Sector	*Companies	*Size	*Reporting type	International CSR standards	Standards of reference for the disclosure of nonfinancial information	Evaluation models of CSR activities
	PAEGAE	SME	GRI-G4		UNGC (CoP), GSC	
Aviation	Athens International Airport S.A.	Large	GRI-G4	ISO 26000, Sectoral Disclosures of GRI	UNGC (CoP), GSC	✓
Mining	Hellas Gold	Large	GRI-G4		GSC	
Commercial services	Global Sustain	SME	GRI-G4	AA 1000, WBCSD, SDEs, RIR, RIP	UNGC (CoP)	
Other	Attica Group	Large	GRI-G4	ISO 26000	UNGC (CoP)	
	Attikes Diadromes	Large	GRI-G4			
	Corinth Pipeworks	Large	GRI-G4	ISO 26000		✓
	INTERAMERICAN	Large	GRI-G4	ISO 26000, AA 1000	UNGC (CoP), GSC	
	NEA ODOS	SME	GRI-G4			
	Guest Holdings	SME	GRI-G4		GSC	

AA = Account Ability; APS = Accountability Principles Standards; CSI = Cement Sustainability Initiative; EFQM = European Foundation for Quality Management; GSC = Greek Sustainability Code; ISO = International Organization for Standardization; MNE = Multinational Enterprises; SME = Small-Medium Enterprises; UNGC (CoP) = United Nations Global Compact (Communication on Progress); WBCSD = World Business Council for Sustainable Development. *Source: GRI Database

^bThe Greek Unit of the firm is not included in the GRI Database but its report complies with GRI-G4 Guidelines.

The vast majority of the reviewed sustainability reports (40) are in accordance with the GRI's core level of adherence, whereas only four (compared with just one in 2013) Coca-Cola S.A., Hellenic Petroleum S.A., Terna Energy and AGET Heracles S.A. conform to the comprehensive level (EY, 2015). Additionally, for eight firms, this was their first attempt to prepare and publish a sustainability report.

In conjunction with the implementation of the GRI-G4 reporting framework, most of the sampled firms also used other widespread and well-known reporting standards (Exhibit 1). The CoP, the AA1000, the ISO 26000, and the Greek Sustainability Code (GSC) were frequently cited by the reporters. Within a cross-sectoral analysis, the GRI Sector Disclosures and the standards of the World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) are best responding to sectoral customized needs and requirements, and therefore are considered more applicable.

The analysis revealed that 54.5% of the reporters used at least one of the widely accepted standards apart from the GRI-G4 guidelines, 36.4% the ISO 26000, 27.3% the AA1000 APS, and 66.3% used both the UNGC CoP and the GSC or at least one of them. Finally, over 50% used specialized certified measurement standards for specific performance indicators focusing more on environmental and occupational health and safety issues.

2.3.2 | Assessing the level of embeddedness of the GRI reporting principles into Greek firms' sustainability reports

According to the GRI principle-based guidance, every firm shall integrate all fundamental reporting principles when preparing a

sustainability report. The level of embeddedness varies between reporters and is indicative of the firms' disclosure performance in terms of transparency and comprehensiveness. This principle-based assessment showcases weaknesses and deficiencies in sustainability reporting within the Greek market and seeks potential causal relationships with determinants such as the scale and the nature of operations.

The methodology focused on assessing the level of embeddedness per reporting principle and the overall performance of the sampled firms in integrating all ten principles into their sustainability reports.

Level of embeddedness per reporting principle

Exhibits 8–17 illustrate the embeddedness level of the ten GRI reporting principles per sampled firm. Timeliness, clarity, and stakeholder inclusiveness proved to be the most well-embedded reporting principles reaching the highest integration scores, while most companies performed poorly in embedding accuracy and reliability provisions (see Exhibit 20). It is worth mentioning that half of the sampled firms did not seek external assurance in order to verify the reliability of their disclosures.

Firms' overall performance in embedding the GRI reporting principles

The overall performance of the sampled firms in embedding the GRI reporting principles is moderate. The average integration score is 56.4% (Exhibit 18). Twenty-four firms achieved an integration score higher than 56.4% and 29 higher than the marginal score of 50% (i.e., 18 large, 7 MNEs, and 4 SMEs), whereas 15 performed under the threshold of 50% (i.e., 9 large, 4 MNEs, and 2 SMEs). Titan and Ellaktor achieved the highest and lowest integration scores with 77.4% and 34%, respectively (Exhibit 19).

EXHIBIT 2 Assessment criteria for GRI's 10 reporting principles**A Stakeholder inclusiveness**

- A.1 Provide a list of stakeholder groups engaged by the organization.
- A.2 Report the basis for identification and selection of stakeholders with whom to engage.
- A.3 Report the organization's approach to stakeholder engagement, including frequency of engagement by type and by stakeholder group, and an indication of whether any of the engagement was undertaken specifically as part of the report preparation process.
- A.4 Report key topics and concerns that have been raised through stakeholder engagement, and how the organization has responded to those key topics and concerns, including through its reporting. Report the stakeholder groups that raised each of the key topics and concerns.
- A.5 The report content draws upon the outcomes of stakeholder engagement processes used by the organization in its ongoing activities, and as required by the legal and institutional framework in which it operates.
- A.6 The report content draws upon the outcomes of any stakeholder engagement processes undertaken specifically for the report.

B Sustainability context

- B.1 The organization presents its understanding of sustainable development and draws on objective and available information as well as measures of sustainable development for the topics covered in the report.
- B.2 The organization presents its performance with reference to broader sustainable development conditions and goals, as reflected in recognized sectoral, local, regional, or global publications.
- B.3 The organization presents its performance in a manner that attempts to communicate the magnitude of its impact and contribution in appropriate geographical contexts.
- B.4 The report describes how sustainability topics relate to long-term organizational strategy, risks, and opportunities, including supply chain topics.
- B.5 Provide a statement from the most senior decision-maker of the organization (such as CEO, chair, or equivalent senior position) about the relevance of sustainability to the organization and the organization's strategy for addressing sustainability.
- B.6 Provide a description of key impacts, risks, and opportunities.

C Materiality

- C.1 List all entities included in the organization's consolidated financial statements or equivalent documents and report whether any entity included in the organization's consolidated financial statements or equivalent documents is not covered by the report.
- C.2 Explain the process for defining the report content and the aspect boundaries and explain how the organization has implemented the Reporting Principles for defining report content.
- C.3 List all the material aspects identified in the process for defining report content.
- C.4 The report prioritizes material aspects and indicators.

D Completeness

- D.1 For each material aspect, report the aspect boundary within the organization and report any specific limitation regarding the aspect boundary within the organization.
- D.2 For each material aspect, report the aspect boundary outside the organization and report any specific limitation regarding the aspect boundary outside the organization.
- D.3 Report the effect of any restatements of information provided in previous reports, and the reasons for such restatements.

E Balance

- E.1 The report discloses both favorable and unfavorable results and aspects.
- E.2 The information in the report is presented in a format that allows users to see positive and negative trends in performance on a year-to-year basis.
- E.3 The emphasis on the various aspects in the report is proportionate to their relative materiality.

F Comparability

- F.1 The organization's performance can be compared with appropriate benchmarks.
- F.2 When they are available, the report utilizes generally accepted protocols for compiling, measuring, and presenting information, including the information contained in the GRI guidelines.
- F.3 The report uses GRI sector disclosures, when available.
- F.4 The report and the information contained within it can be compared on a year-to-year basis (refers to performance information).
- F.5 Report any significant changes during the reporting period regarding the organization's size, structure, ownership, or its supply chain.
- F.6 Report significant changes from previous reporting periods in the scope and aspect boundaries.

G Accuracy

- G.1 The data measurement techniques and bases for calculations are adequately described, and can be replicated with similar results.
- G.2 The report indicates which data have been estimated and the underlying assumptions and techniques used to produce the estimates, or where that information can be found.

(Continues)

EXHIBIT 2 (Continued)

G.3 The qualitative statements in the report are valid on the basis of other reported information and other available evidence.

H Timeliness

H.1 Information in the report has been disclosed while it is recent relative to the reporting period.

H.2 Reporting period (such as fiscal or calendar year) for information provided.

H.3 Date of most recent previous report (if any).

H.4 Reporting cycle (such as annual, biennial).

I Clarity

I.1 The report contains the level of information required by stakeholders, but avoids excessive and unnecessary detail.

I.2 Stakeholders can find the specific information they want without unreasonable effort through tables of contents, maps, links, or other aids.

I.3 The report avoids technical terms, acronyms, jargon, or other content likely to be unfamiliar to stakeholders, and should include explanations (where necessary) in the relevant section or in a glossary.

I.4 The data and information in the report is available to stakeholders, including those with particular accessibility needs (such as differing abilities, language, or technology).

I.5 Report the GRI content index for the “in accordance” option the organization has chosen for applying the GRI framework.

I.6 Provide the contact point for questions regarding the report or its contents.

J Reliability

J.1 The scope and extent of external assurance is identified.

J.2 (a) Report the organization’s policy and current practice with regard to seeking external assurance for the report.
 (b) If not included in the assurance report accompanying the sustainability report, report the scope and basis of any external assurance provided.
 (c) Report the relationship between the organization and the assurance providers.
 (d) Report whether the highest governance body or senior executives are involved in seeking assurance for the organization’s sustainability report.

EXHIBIT 3 Five-point requirement scale

Points	Rating requirements
0	The report does not include any information relevant to the specific criterion. No coverage.
1	The report provides brief statements, without specific information on the organizations approach to the criterion.
2	The report includes valuable information on the criterion, but there are still chief gaps in coverage. The organization identifies the assessed issue, but fails to present it sufficiently.
3	The provided information is adequate and clear. It is evident that the reporting organization has developed the necessary systems and processes for data collection on the assessed criterion and attempts to present it in a consistent manner.
4	Coverage of the specific criterion can be considered as “full” in the report, confirming its adoption in the report during compiling process. The organization meets the criterion’s specific requirements, allowing comparison with other organizations.

On average, seven of ten principles achieved an integration score lower than 60% with sustainability context, balance, accuracy, and reliability not exceeding the overall average score of 56.4%. Timeliness (76%), clarity (66.1%), and stakeholder inclusiveness (61.5%) proved to be the most well-embedded principles. Interestingly, accuracy (38.9%) and reliability (38.1%) achieved the lowest integration scores (see Exhibit 20).

According to the GRI’s online database, our sample consists of 44 firms coming from 19 business areas, 7 of which (mining, agriculture, energy utilities, commercial services, automotive, health-care services, and aviation) have only one representative (Exhibit 1). The analysis showed that firms operating in the sectors of construction materials, telecommunications, and energy achieved the

highest integration scores, in contrast with those operating in the sectors of tourism/leisure, healthcare products, and construction. Large and multinational enterprises appeared to have a quite similar integration performance (~57.5%), whereas SMEs barely approached 50%.

2.4 | DISCUSSION

The adoption of the GRI reporting principles and their level of embeddedness are important parameters of organizations’ performance in disclosing corporate sustainability information. Mapping operational issues and performance categories of high materiality by engaging stakeholders and considering businesses’ inherent features,

EXHIBIT 4 Embeddedness level of GRI's 10 reporting principles per firm

Firms	Stakeholder inclusiveness	Sustainability context	Materiality	Completeness	Balance	Comparability	Accuracy	Timeliness	Clarity	Reliability	Total score A ^{***}
Firm 1	s										
...											
Firm n [*]											
Total score B ^{***}											

^{*}n = 44.

^{**}Total score A is the outcome of horizontal summation of Exhibit 4/ 10 = (column 1+...+ column 10) / 10 and shows the overall performance of each and every firm on embedding GRI's 10 reporting principles.

^{***}Total score B is the vertical summation of Exhibit 4/44 = (column 1,...+ column 44) / 44 and reflects the level of embeddedness of each and every reporting principle as a whole throughout the sample.

customized needs, and requirements can assist businesses in measuring their accountability levels and enhance their corporate performance in their effort to secure business viability and continuity (Jankalova, 2016). This corporate culture enables stakeholders to make sound and reasonable assessments of the organizations' performance strengthening their decision-making (Bouten, Everaert, Van Liedekerke, De Moor, & Christiaens, 2011; Hsu, Lee, & Chao, 2013) and leading to the establishment of mutually beneficial value systems with the potential to add value to society and increase social welfare and prosperity levels (Schadewitz & Niskala, 2010).

Reporters' failure to prepare complete and inclusive CSR or sustainability reports has already been highlighted in former studies reviewing reports published by Greek (Lambrinaki, 2016; Skouloudis et al., 2009, 2010) as well as international organizations (Adams, 2004; de Villiers & van Staden, 2010; O'Dwyer et al., 2005). Imbalance in reporting information and providing the corresponding performance indicators concerning various sustainability issues is a common phenomenon because businesses focus more on certain thematic areas and performance categories best responding to their priorities and operational features, such as size, type, sector, and targeted stakeholder groups (Calabrese et al., 2016).

This inference is also confirmed by our research findings. Overall, the reporting principles of timeliness (76%), clarity (66.1%), and stakeholder inclusiveness (61.5%) stood out reaching an integration score higher than 60%, whereas materiality (59.3%), completeness (58.3%), and comparability (58%) approached 60%. Hu et al. (2011) showed that the principle of clarity has scored highly in Taiwanese firms, whereas materiality principles need to be examined through more detailed research. By examining materiality principles in European airports, Karagiannis et al. (2019) identified high materiality on customer focus, financial sustainability, and business continuity.

Despite the relatively good embeddedness level of the principles in the sampled firms, timeliness was the only one that fully satisfied all the established criteria. Balance (55.7%) and sustainability context (52%) achieved moderate integration scores, whereas accuracy (38.9%) and reliability (38.1%) showed the poorest performance. Timeliness has emerged as the reporting principle with the highest embeddedness level reflecting organizations' intention to satisfy stakeholders' need for timely and informed decisions (GRI, 2013b) because their decision-making has the potential to highly affect businesses' performance, enhancing firms' reputation and increasing capital availability and investment opportunities (EY, 2014). This is consistent with Mathews (1995) and Morhardt et al. (2002) who studied business drivers for disclosing nonfinancial corporate information. However, Boiral et al. (2019) argued that some of the GRI principles (e.g., the sustainability context, clarity of information, and timeliness of reports) are very rarely reviewed or mentioned.

Of the sample, none of the reports provided data and information available to stakeholders with particular accessibility needs (i.e., differing abilities, language, and technology), thus not satisfying the relevant criterion of the clarity principle, whereas the remaining criteria were found to be adequately covered reaching an integration score close to 60%. On this issue, Torelli et al. (2020) underlined the positive

EXHIBIT 5 Upper, inferior, average grading per principle and percentage of enterprises with integration $\leq 50\%$

Principles	Upper	Inferior	Average	(%) of enterprises with principles integration $\leq 50\%$
Stakeholder inclusiveness	0.8	3.3	2.1	25
Sustainability context	1.2	3.0	2.1	47.7
Materiality	1.0	3.5	2.4	36.6
Completeness	0.7	4.0	2.4	43.2
Balance	1.2	3.0	2.1	34.1
Comparability	0.6	3.6	2.2	38.6
Accuracy	0.3	2.7	1.5	77.3
Timeliness	2.0	4.0	3.2	11.36
Clarity	1.5	3.1	2.3	3
Reliability	0.0	3.5	1.7	50
Mean value	0.9	3.4	2.2	36.7

[†]Last row numbers adjusted to one decimal place.

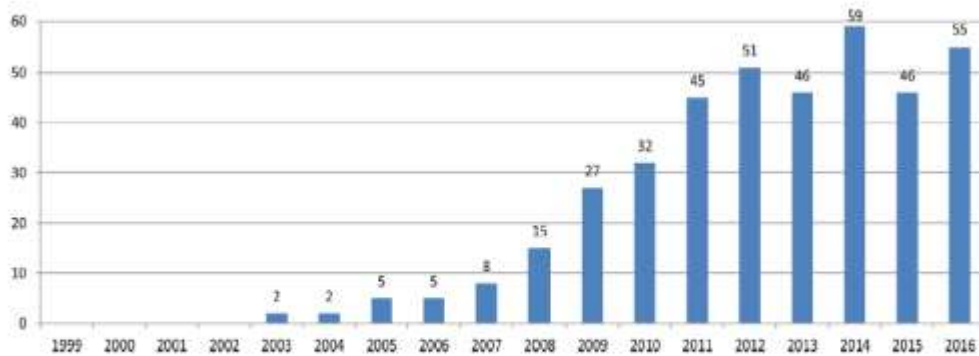


EXHIBIT 6 Greek organizations having published sustainability reports in the time period 1999–2015 (source: GRI database and website of firms) [Color figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

relationship between stakeholder engagement and the materiality principle. Although stakeholder engagement is a necessary process for achieving materiality principles, it is not sufficient to reach a good level of materiality. It also needs specific procedures to overcome arbitrary results of voluntary sustainability reports through GRI or IIRC guidelines and through better accessibility tools.

With respect to stakeholder inclusiveness, information was limited regarding the identification and selection of the stakeholder groups engaged by the organizations, the engagement procedures by type and by stakeholder groups, and the disclosure of material issues and aspects raised through stakeholder engagement, as well as the response level of organizations to the identification of these key topics and concerns. By examining 337 reports from different sectors, Boiral and Heras-Saizarbitoria (2020) identified that the principle of stakeholder inclusiveness was covered in 48% of all statements.

The assessment indicated that defining reporting content as a criterion of materiality was poorly covered, characterized by ambiguity or deficiencies. This is in line with EY's report published in

2015 which indicated a coverage level of 49%. The disclosure of organizations' material aspects following the concept of reasonable, balanced, and prioritized representation aiming to reflect the significance and the magnitude of the economic, environmental, and social impacts caused was also found to be lacking and ambiguous.

As for completeness, almost 60% of the reporters provided limited or no information regarding the boundaries of the material aspects set within and outside of the organizations. Published sustainability reports based on systematic guidelines (GRI or IIRC) are expected to have a higher degree of completeness due to the systematic way in disclosing suitable information. Indeed, Romero et al. (2019) through a corporate quality sustainability report index have identified that corporate sustainability reports or integrated reports (following GRI or IIRC) published by Spanish listed firms offer higher quality information than sustainability information disclosed through the annual report.

Regarding comparability, the inclusion of performance indicators that can be compared with appropriate benchmarks was limited in the vast majority (> 80%) of the reports, whereas approximately half of the

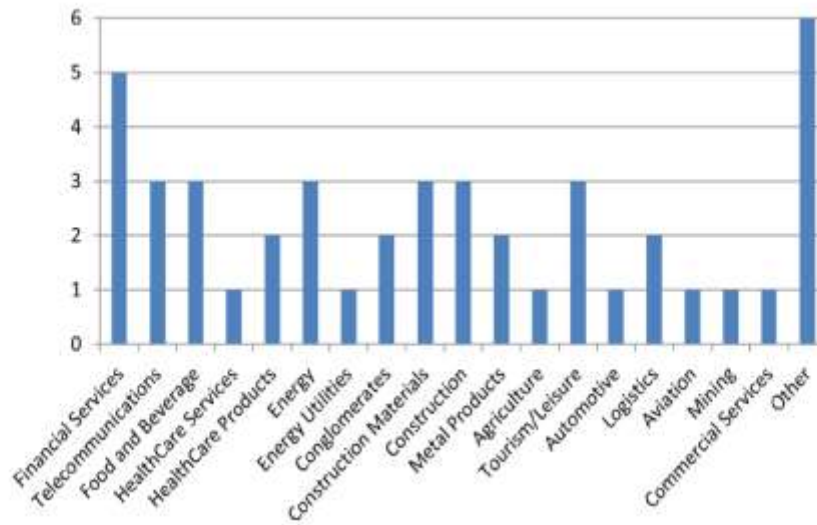


EXHIBIT 7 Organizations' distribution per industrial sector [Color figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

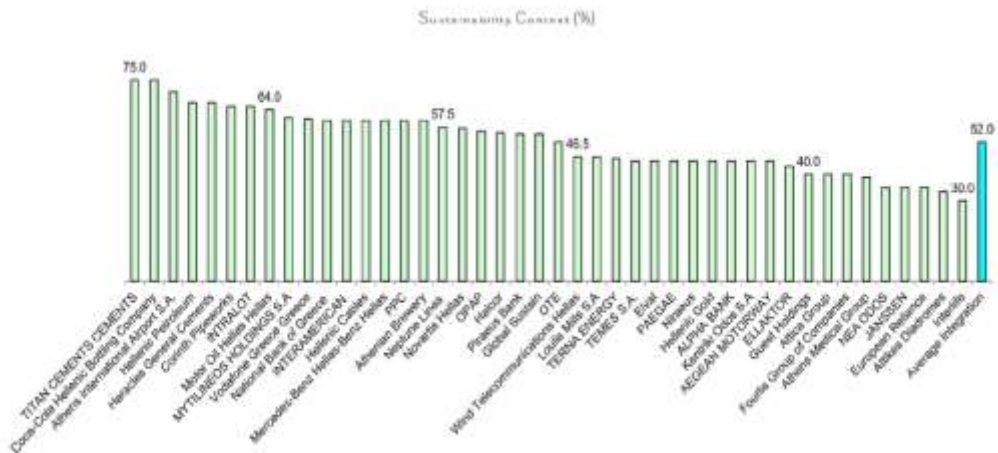


EXHIBIT 8 Embeddedness level of sustainability context per reviewed firm [Color figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

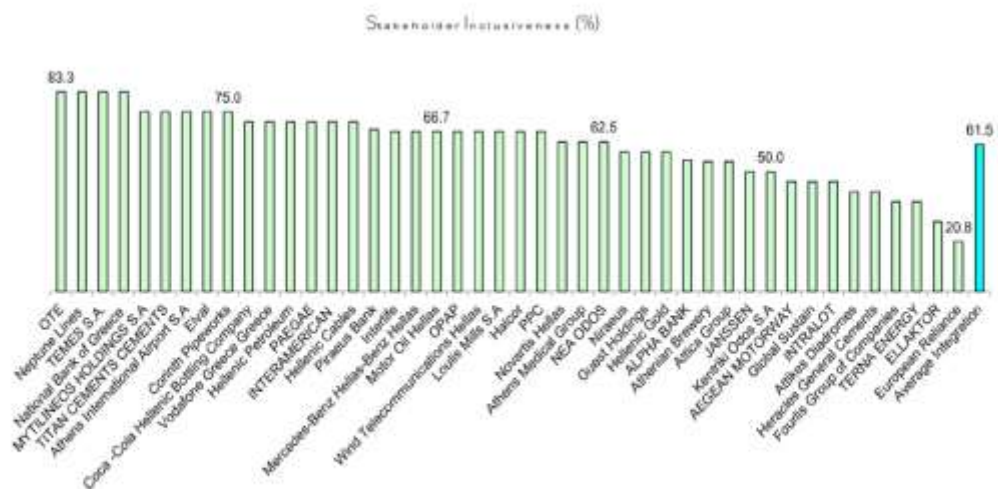


EXHIBIT 9 Embeddedness level of stakeholder inclusiveness per reviewed firm [Color figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

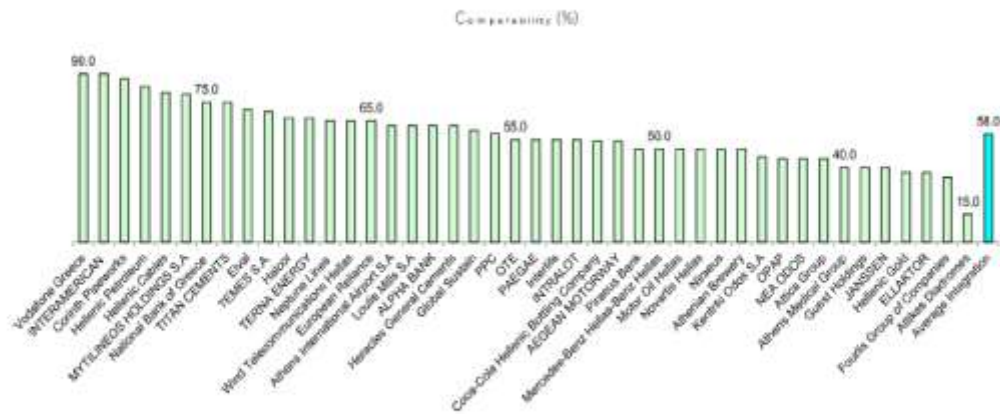


EXHIBIT 13 Embeddedness level of comparability per reviewed firm [Color figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

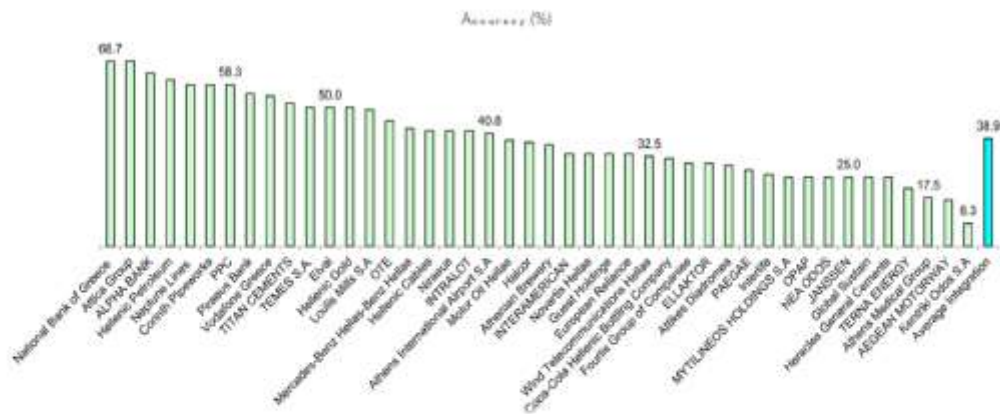


EXHIBIT 14 Embeddedness level of accuracy per reviewed firm [Color figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

a content analysis technique of GRI-based sustainability reports from firms listed on the US Dow Jones Industrial Average Index and on the German DAX Index, Hahn and Lüfß (2014) identified various legitimation strategies regarding negative information and balance principle.

Sustainability context was moderately integrated into Greek firms' sustainability reports mainly due to organizations' decision or inability to set performance indicators for measuring their sustainability performance, present their achievements in relation to broader sustainability conditions and goals, and describe how sustainability topics may be

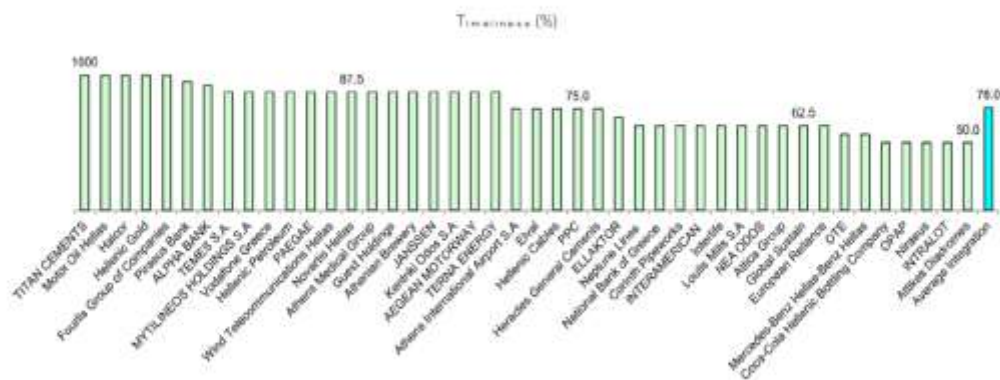


EXHIBIT 15 Embeddedness level of timeliness per reviewed firm [Color figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

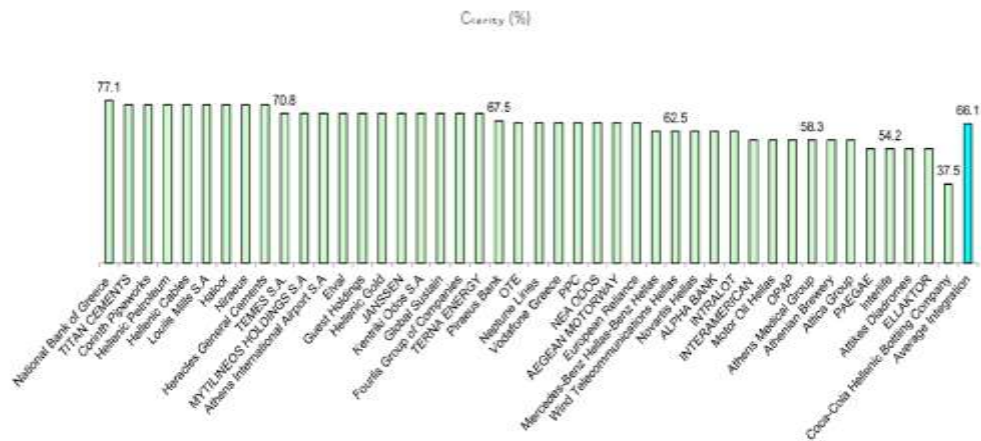


EXHIBIT 16 Embeddedness level of clarity per reviewed firm [Color figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

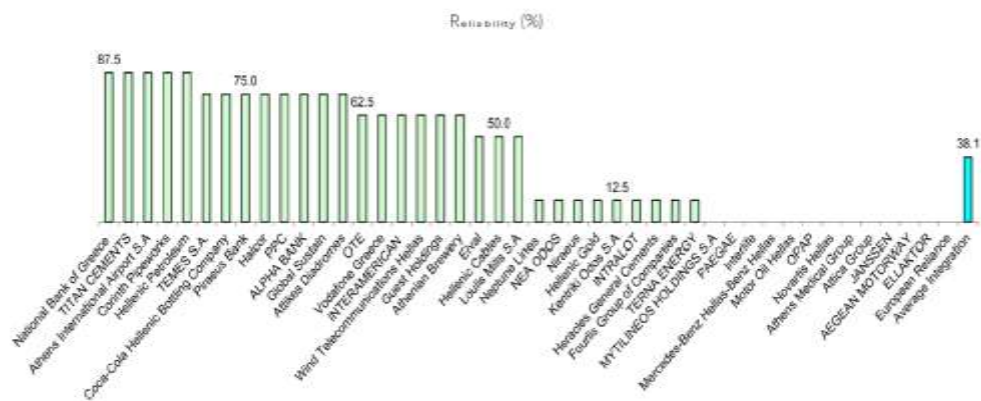


EXHIBIT 17 Embeddedness level of reliability per reviewed firm [Color figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

related to long-term organizational strategies, risks, and opportunities. Similar findings are presented in a range of studies regarding Greek firms (Skouloudis et al., 2010) and international firms (Lozano, 2013).

Accuracy and reliability came last in our assessment. Their low integration scores (38.9% and 38.1%, respectively) indicate that CSR reports often provide reviewers with information that is not accurate or reliable. This undermines the fundamental goals of CSR reporting in terms of transparency, honesty, and accountability toward

stakeholders' needs and legitimate interests, complicating their judgment on organizations' performance (Calabrese et al., 2015; Castaldo, Perrini, Misani, & Tencati, 2009; Sustainability/UNEP, 1998; Weber, 2008). Reporters' poor performance in conforming to the accuracy and reliability provisions comes in contrast to the overall relatively good embeddedness level of the GRI principles into this sample, confirming previous evidence that some organizations disclose more detailed information with respect to certain business aspects or thematic

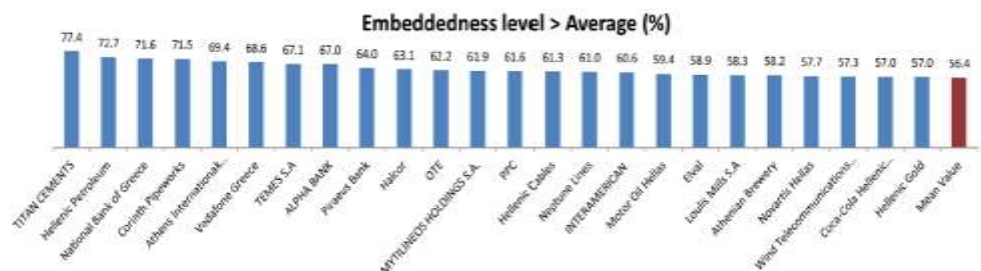


EXHIBIT 18 Firms' overall performance on embedding GRI's principles [Color figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

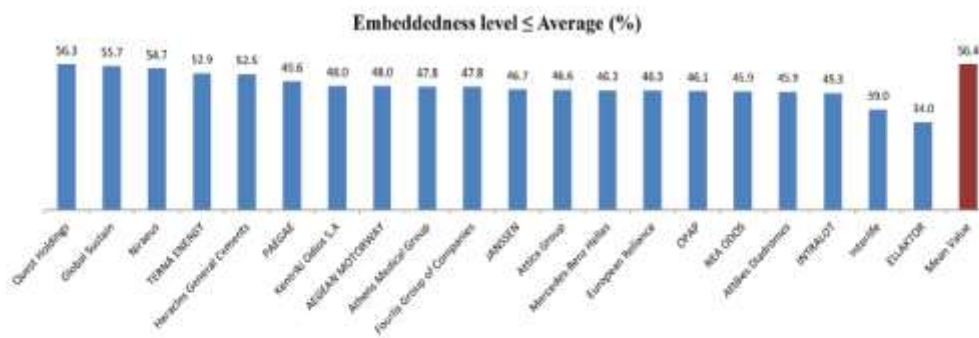


EXHIBIT 19 Firms' overall performance on embedding GRI's principles [Color figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

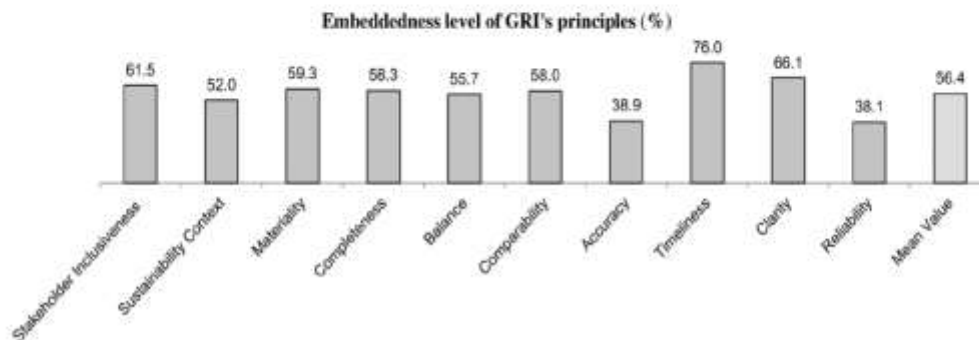


EXHIBIT 20 Overall embeddedness level of GRI's principles into Greek firms' sustainability reports [Color figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

areas compared with others. For instance, reporting on environmental impacts, occupational health and safety, corruption and taxation compliance is often limited or ambiguous in relation to disclosing information about organizations' governing model, profile, social contribution, and labor relations, thus downgrading reports' content and quality in terms of inclusiveness, balance, and reliability (Escrig-Olmedo et al., 2014; Skouloudis et al., 2009, 2010).

Half of the organizations (50%) did seek external assurance from independent bodies. This proportion is equal to that of Lambrinaki's study assessing reports covering the fiscal year 2014 (Lambrinaki, 2016) and significantly higher than that of 14% in 2009 (Skouloudis et al., 2010) and 45% in 2013 (EY, 2015), indicating a growing trend among businesses to verify the credibility of their disclosures. External verification is provided in 50% of our sample. However, this percentage is considered to be rather low compared with the rising international trends (KPMG, 2013).

According to EY, 72% of 2013 reports represented organizations that employed more than 500 people and only 9% less than 100 employees (EY, 2015). In our sample, 27 (61.4%) organizations were large (L), 9 (20.5%) multinationals (MNE) and 8 (18.2%) SMEs. This is in line with the EY findings and the general belief that companies of a large size in terms of turnover and total workforce are more likely to report on their corporate nonfinancial information with increased accountability levels under the pressure of publicity and regulatory

compliance (Brammer & Pavelin 2004), aiming to enhance their corporate profile (Brammer & Pavelin 2004; Bravo, Matute, & Pina, 2012; Chih, Chih, & Chen, 2010). The latter is consistent with the early findings of Spanos and Mylonakis (2006), who studied the status quo of sustainability reporting in the Greek market in the mid-2000s and concluded that large-scale businesses were better reporters than SMEs. Conversely, Sethi et al. (2016) argues that there is no clear positive correlation between size and accountability performance.

In our research, organization size appears to be positively correlated with the level of embeddedness of the GRI principles because 69.5% of the large and multinational enterprises reviewed achieved overall integration scores higher than 50% (52.3% achieved integration scores higher than the average overall integration score of 56.4% and 69.5% exceeded the threshold of 50%). Accordingly, when interpreting the results per reporting principle, their average embeddedness level by large and multinational enterprises is approximately 57.5% and by SMEs 50%, respectively. It is not clear whether large organizations operating in industrial sectors with significant total environmental and social impact performed better compared with enterprises whose operations are not associated by severe negative environmental and social externalities,³ confirming former studies that correlate accountability performance with size and sectoral identity (Brammer & Pavelin 2004; Bravo et al., 2012; Chih et al., 2010). High expectations, legal

³ Negative impacts on the environment and society.

obligations, stakeholders legitimate interests, and sufficient financial and human resources are their primary drivers for preparing corporate reports of high standards in alignment with the GRI's and/or other voluntary or compulsory international reporting frameworks. Conversely, SMEs focus more on disclosing information that best responds to targeted stakeholder groups of high materiality and weightiness, such as employees and local communities (Battaglia, Bianchi, Frey, & Iraldo, 2010) due to a lack of financial and human resources, because corporate reporting is a time-consuming process that often requires expert personnel and capital investments (Borga et al., 2009).

2.5 | CONCLUSIONS

The results of this study support the idea that Greek firms have made great steps toward embracing CSR and implementing socially responsible policies in recent years. Sustainability reporting, usually based on well-known and credible standards of reference, has been increasingly gaining ground as a CSR practice. Our assessment indicates that the embeddedness level of the GRI reporting principles into Greek firms' sustainability reports is relatively moderate and has slightly upgraded compared with Lamprinakī's findings with 2014 as a reference year. The most striking result to emerge from the data is that accuracy and reliability achieved the lowest integration scores among reporting principles, which intriguingly enough contradicts CSR as a concept.

As expected, size, type, and sector appear to correlate with report content and quality. According to Battisti and Perry (2011), reporting guidelines are, in essence, mainly devised to address operational issues of large-scale businesses. Large-sized firms in terms of total workforce and turnover with considerable total environmental and social impact tend to be more accountable to interested parties and publish CSR reports of high standards (Krut & Munis, 1998; Morhardt et al., 2002) driven by external pressures, such as stakeholders' legitimate interests and regulatory compliance. Small- or medium-sized organizations do not disclose corporate nonfinancial information or they usually prepare reports of lower disclosure level because they are not legally obliged and/or they do not have the necessary financial and human resources. It is worth noting that the majority of the sampled firms have SME attributes, which explains the low degree of harmonization with the GRI principles. Another significant clarification is that a comprehensive and inclusive CSR report highly listed in our or any other similar assessment does not necessarily imply a transparent and balanced way of reporting (Escrig-Olmedo, Muñoz-Torres, Fernández-Izquierdo, & Rivera-Lirio, 2014; Skouloudis et al., 2009; Zhao, Hwang, & Gao, 2016) neither an overall good sustainability and socially responsible performance, especially when reporters do not seek external assurance from credible independent bodies.

Overall, these findings add to a growing body of literature on sustainability/nonfinancial reporting and accountability assessment, having important managerial implications. The proposed methodology can be readily used by practitioners and academics interlinking businesses with research and promoting innovative managerial practices in the business world, thus resulting in the dissemination of socially

responsible business practices and the enhancement of corporate performance and accountability levels. Its main limitation, because our assessment is based on the principles of content analysis, is the reviewer's subjectivity while grading. In order to ensure objective and credible results, the evaluative criteria were chosen to be in full alignment with the GRI-G4 guidelines and not simply based on the authors' personal judgments. The wide use of internationally accepted specific performance indicators by reporters such as those suggested by the GRI, whose implementation was found to be lacking in this research, would enhance transparency and comparability because reports would disclose standardized information and limit subjective judgment of both stakeholders, businesses, and academics. Further work needs to be carried out focusing on standard specific disclosures serving as a driver for businesses to measure and enhance their corporate and accountability performance.

ORCID

Ioannis E. Nikolou  <https://orcid.org/0000-0002-2607-3545>

REFERENCES

- Adams, C. A. (2004). The ethical, social and environmental reporting-performance portrayal gap. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 17, 731–757.
- Adams, C. A., & Frost, G. R. (2008). Integrating sustainability reporting into management practices. *Accounting Forum*, 32, 288–302.
- Alazzani, A., & Wan-Hussin, W. N. (2013). Global Reporting Initiative's environmental reporting: A study of oil and gas companies. *Ecological Indicators*, 32, 19–24.
- Battaglia, M., Bianchi, L., Frey, M., & Iraldo, F. (2010). An innovative model to promote CSR among SMEs operating in industrial clusters: Evidence from an EU project. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 17, 133–141.
- Battisti, M., & Perry, M. (2011). Walking the talk? Environmental responsibility from the perspective of small-business owners. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 18, 172–185.
- Bebbington, J. (2001). Sustainable development: A review of the international development, business and accounting literature. *Accounting Forum*, 25, 128–157.
- Boiral, O., & Heras-Saizarbitoria, I. (2020). Sustainability reporting assurance: Creating stakeholder accountability through hyperreality?. *Journal of Cleaner Production*, 243, 118596.
- Boiral, O., Heras-Saizarbitoria, I., & Brotherton, M. C. (2019). Assessing and improving the quality of sustainability reports: The auditors' perspective. *Journal of Business Ethics*, 155, 703–721.
- Borga, F., Citterio, A., Noci, G., & Pizzurno, E. (2009). Sustainability report in small enterprises: Case studies in Italian furniture companies. *Business Strategy and the Environment*, 18, 162–176.
- Bouten, L., Everaert, P., Van Liedekerke, L., De Moor, L., & Christiaens, J. (2011). Corporate social responsibility reporting: A comprehensive picture? *Accounting Forum*, 35, 187–204.
- Brammer, S., & Pavelin, S. (2004). Building a good reputation. *European Management Journal*, 22, 704–713.
- Bravo, R., Matute, J., & Pina, J. (2012). Corporate social responsibility as a vehicle to reveal the corporate identity: A study focused on the websites of Spanish financial entities. *Journal of Business Ethics*, 107, 129–146.
- Brown, T. J., & Dacin, P. A. (1997). The company and the product: Corporate associations and consumer product responses. *Journal of Marketing*, 61, 68–84.



- Brown, H. S., De Jong, M., & Lessidrenska, T. (2009b). The rise of the Global Reporting Initiative: A case of institutional entrepreneurship. *Environmental Politics*, 17, 182–200.
- Brown, H. S., De Jong, M., & Levy, D. L. (2009a). Building institutions based on information disclosure: Lessons from GRI's sustainability reporting. *Journal of Cleaner Production*, 17, 571–580.
- Calabrese, A., Costa, R., Leviakdi, N., & Menichini, T. (2016). A fuzzy analytic hierarchy process method to support materiality assessment in sustainability reporting. *Journal of Cleaner Production*, 121, 248–264.
- Calabrese, A., Costa, R., & Rosati, F. (2015). A feedback-based model for CSR assessment and materiality analysis. *Accounting Forum*, 39, 312–327.
- Cantele, S., Tsalis, T., & Nikolaou, I. (2018). A new framework for assessing the sustainability reporting disclosure of water utilities. *Sustainability*, 10, 433.
- Capriotti, P., & Moreno, A. (2007). Corporate citizenship and public relations: The importance and interactivity of social responsibility issues on corporate websites. *Public Relations Review*, 33, 84–91.
- Cardoni, A., Kiseleva, E., & Terzani, S. (2019). Evaluating the intra-industry comparability of sustainability reports: The case of the oil and gas industry. *Sustainability*, 11, 1093.
- Carroll, A. (1999). Corporate social responsibility: Evolution of a definitional construct. *Business & Society*, 38, 268–295.
- Carroll, A. B. (1979). A three-dimensional conceptual model of corporate performance. *Academy of Management Review*, 4, 497–505.
- Carroll, A. B., & Shabana, K. M. (2010). The business case for corporate social responsibility: A review of concepts, research and practice. *International Journal of Management Reviews*, 12, 85–105.
- Castaldo, S., Perrini, F., Misani, N., & Tencati, A. (2009). The missing link between corporate social responsibility and consumer trust: The case of fair trade products. *Journal of Business Ethics*, 84, 1–15.
- Chih, H.-L., Chih, H.-H., & Chen, T.-Y. (2010). On the determinants of corporate social responsibility: International evidence on the financial industry. *Journal of Business Ethics*, 93, 115–135.
- Dahlsrud, A. (2008). How corporate social responsibility is defined: An analysis of 37 definitions. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 15, 1–13.
- Davis, K. (1973). The case for and against business assumption of social responsibilities. *Academy of Management Journal*, 16, 312–322.
- De Villiers, C., & Van Staden, C. J. (2010). Shareholders' requirements for corporate environmental disclosures: A cross-country comparison. *The British Accounting Review*, 42, 227–240.
- Delmas, M., & Toffel, M. W. (2004). Stakeholders and environmental management practices: An institutional framework. *Business Strategy and the Environment*, 13, 209–222.
- Demertzidis, N., Tsalis, T. A., Loupa, G., & Nikolaou, I. E. (2015). A benchmarking framework to evaluate business climate change risks: A practical tool suitable for investors decision-making process. *Climate Risk Management*, 10, 95–105.
- Eccles, R. G., Kurzs, M. P., Rogers, J., & Serafeim, G. (2012). The need for sector-specific materiality and sustainability reporting standards. *Journal of Applied Corporate Finance*, 24, 8–14.
- Elkington, J. (1997). *Cannibals with forks: The triple bottom line of the 21st century business*. Oxford: Capstone Publishing.
- Elkington, J. (1998). Enter the triple bottom line. *The triple bottom line: Does it all add up* (pp. 1–16).
- Elkington, J. (2013). Enter the triple bottom line. In *The Triple Bottom Line* (pp. 23–38). Routledge, London.
- Elkington, J. (1998). Partnerships from cannibals with forks: The triple bottom line of 21st-century business. *Environmental Quality Management*, 8, 37–51.
- Epstein, E. M. (1987). The corporate social policy process: Beyond business ethics, corporate social responsibility, and corporate responsiveness. *California Management Review*, 29, 99–114.
- Ernst and Young (EY). (2015). *Sustainability reporting practices in Greece. A desk research of published sustainability reports (Vol. 2)*. Greece: Ernst & Young.
- Ernst and Young (EY) in association with the Global Reporting Initiative (GRI). (2014). *Sustainability reporting – The time is now*. Ernst & Young Global Limited, Amsterdam, Netherlands.
- Escrig-Ormedo, E., Muñoz-Torres, M. J., Fernández-Izquierdo, M. Á., & Rivera-Lirio, J. M. (2014). Lights and shadows on sustainability rating scoring. *Review of Managerial Science*, 8, 559–574.
- Garriga, E., & Mele, D. (2004). Corporate social responsibility theories: Mapping the territory. *Journal of Business Ethics*, 53, 51–71.
- GRI-Global Reporting Initiative. (2013a). *G4, Part 1, Reporting Principles and Standard Disclosure*. Retrieved from www.globalreporting.org
- GRI-Global Reporting Initiative. (2013b). *G4, Part 2, Implementation Manual*. Retrieved from www.globalreporting.org
- Hahn, R., & Lüfß, R. (2014). Legitimizing negative aspects in GRI-oriented sustainability reporting: A qualitative analysis of corporate disclosure strategies. *Journal of Business Ethics*, 123, 401–420.
- Hsu, C. W., Lee, W. H., & Chao, W. C. (2013). Materiality analysis model in sustainability reporting: A case study at Lite-On Technology Corporation. *Journal of Cleaner Production*, 57, 142–151.
- Hu, A. H., Chen, L. T., Hsu, C. W., & Ao, J. G. (2011). An evaluation framework for scoring corporate sustainability reports in Taiwan. *Environmental Engineering Science*, 28, 843–858.
- Jankalova, M. (2016). Approaches to the evaluation of corporate social responsibility. *Procedia Economics and Finance*, 39, 580–587.
- Jones, P., Comfort, D., & Hillier, D. (2016a). Materiality in corporate sustainability reporting within UK retailing. *Journal of Public Affairs*, 16, 81–90.
- Jones, P., Hillier, D., & Comfort, D. (2016b). Materiality and external assurance in corporate sustainability reporting: An exploratory study of Europe's leading commercial property companies. *Journal of European Real Estate Research*, 9, 147–170.
- Jones, T. M. (1980). Corporate social responsibility revisited, redefined. *California Management Review*, 22, 59–67.
- Karagiannis, I., Vouros, P., Skouloudis, A., & Evangelinos, K. (2019). Sustainability reporting, materiality, and accountability assessment in the airport industry. *Business Strategy and the Environment*, 28, 1370–1405.
- Kolk, A., & Pinkse, J. (2010). The integration of corporate governance in corporate social responsibility disclosures. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 17, 15–26.
- Kountouri, I., Manousakis, E., & Tsekrekos, A. E. (2019). Latent semantic analysis of corporate social responsibility reports (with an application to Hellenic firms). *International Journal of Disclosure and Governance*, 16, 1–19.
- KPMG. (2013). *The KPMG survey of corporate sustainability reporting 2013*. Holland: KPMG.
- Krut, R., & Munis, K. (1998). Sustainable industrial development: Benchmarking environmental policies and reports. *Greener Management International*, 21, 87–98.
- Lee, K. H., & Shin, D. (2010). Consumers' responses to CSR activities: The linkage between increased awareness and purchase intention. *Public Relations Review*, 36, 193–195.
- Lozano, R. (2013). Sustainability inter-linkages in reporting vindicated: A study of European companies. *Journal of Cleaner Production*, 51, 57–65.
- Madsen, H., & Ulhei, J. P. (2001). Integrating environmental and stakeholder management. *Business Strategy and the Environment*, 10, 77–88.
- Maignan, I., & Ferrell, O. C. (2004). Corporate social responsibility and marketing: An integrative framework. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 32, 3–19.
- Mathews, M. (1995). Social and environmental accounting: A practical demonstration of ethical concern. *Journal of Business Ethics*, 14, 663–671.
- McWilliams, A., Siegel, D. S., & Wright, P. M. (2006). Corporate social responsibility: Strategic implications. *Journal of Management Studies*, 43, 1–18.

- Morhardt, J. E., Baird, S., & Freeman, K. (2002). Scoring corporate environmental and sustainability reports using GRI 2000, ISO 14031 and other criteria. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 9, 215–233.
- Nickerson, J., & Zenger, T. (2004). A knowledge-based theory of governance choice: A problem-solving approach. *Organization Science*, 15, 617–632.
- Nikolaou, I. E., & Evangelinos, K. I. (2009). Towards a generally accepted CSR accounting framework: A literature mapping. *World Review of Entrepreneurship, Management and Sustainable Development*, 5, 26–41.
- Nikolaou, I. E., & Tsalis, T. A. (2013). Development of a sustainable balanced scorecard framework. *Ecological Indicators*, 34, 76–86.
- O'Dwyer, B., Unerman, J., & Hession, E. (2005). User needs in sustainability reporting: Perspectives of stakeholders in Ireland. *European Accounting Review*, 14, 759–787.
- Papacharalampous, N., Papadimitriou, D., & Anagnostopoulos, C. (2019). "Walking the talk" in times of recession: The case of corporate social responsibility in Greece. *Journal of Global Responsibility*, 10, 102–118.
- Pham, T. N., Tučková, Z., & Phan, Q. (2019). Greening human resource management and employee commitment towards the environment: An interaction model. *Journal of Business Economics and Management*, 20, 446–465.
- Porter, M. E., & Kramer, M. R. (2006). The link between competitive advantage and corporate social responsibility. *Harvard Business Review*, 84, 78–92.
- Porter, M., & Kramer, M. (2019). Creating shared value. In: *Managing Sustainable Business* (pp. 323–346). Springer, Dordrecht.
- Preston, L. E., & Post, J. E. (1975). *Private management and public policy: The principle of public responsibility*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Roman, A. G., Mocanu, M., & Hoinaru, R. (2019). Disclosure style and its determinants in integrated reports. *Sustainability*, 11, 1960.
- Romero, S., Ruiz, S., & Fernandez-Feijoo, B. (2019). Sustainability reporting and stakeholder engagement in Spain: Different instruments, different quality. *Business Strategy and the Environment*, 28, 221–232.
- Schadewitz, H., & Niskala, M. (2010). Communication via responsibility reporting and its effect on firm value in Finland. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 17, 96–106.
- Sethi, S. P., Martell, T. F., & Demir, M. (2016). Building corporate reputation through corporate social responsibility (CSR) reports: The case of extractive industries. *Corporate Reputation Review*, 19, 219–243.
- Skouloudis, A., & Evangelinos, K. (2012). A research design for mapping national CSR terrains. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 19, 130–143.
- Skouloudis, A., Evangelinos, K., & Kourmoussis, F. (2009). Development of an evaluation methodology for triple bottom line reports using international standards on reporting. *Environmental Management*, 44, 298–311.
- Skouloudis, A., Evangelinos, K., & Kourmoussis, F. (2010). Assessing non-financial reports according to the Global Reporting Initiative guidelines: Evidence from Greece. *Journal of Cleaner Production*, 18, 426–438.
- Skouloudis, A., Evangelinos, K., Nikolaou, I., & Filho, W. L. (2011). An overview of corporate social responsibility in Greece: Perceptions, developments and barriers to overcome. *Business Ethics: A European Review*, 20, 205–226.
- Spanos, M., & Mylonakis, J. (2006). Internet corporate reporting in Greece. *European Journal of Economics, Finance and Administrative Sciences*, 7, 131–144.
- Sustainability/UNEP. (1998). *The non-reporting report. Engaging stakeholders*. London: UNEP.
- Swanson, D. L. (1995). Addressing a theoretical problem by reorienting the corporate social performance model. *Academy of Management Review*, 20, 43–64.
- Torelli, R., Balluchi, F., & Furlotti, K. (2020). The materiality assessment and stakeholder engagement: A content analysis of sustainability reports. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 27, 470–484.
- Tsalis, T. A., Malamateniou, K. E., Koulouriotis, D., & Nikolaou, I. E. (2020). New challenges for corporate sustainability reporting: United Nations' 2030 Agenda for sustainable development and the sustainable development goals. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 27, 1617–1629.
- Unerman, J., & Zappettini, F. (2014). Incorporating materiality considerations into analyses of absence from sustainability reporting. *Social and Environmental Accountability Journal*, 34, 172–186.
- Weber, R. P. (1990). *Basic content analysis* (Vol. 49). Thousand Oaks, CA: SAGE Publications Inc.
- Weber, M. (2008). The business case for corporate social responsibility: A company-level measurement approach for CSR. *European Management Journal*, 26, 247–261.
- Whitehead, J. (2017). Prioritizing sustainability indicators: Using materiality analysis to guide sustainability assessment and strategy. *Business Strategy and the Environment*, 26, 399–412.
- Wood, D. (1991). Corporate social performance revisited. *Academy of Management Review*, 16, 691–718.
- Zhao, X., Hwang, B. G., & Gao, Y. (2016). A fuzzy synthetic evaluation approach for risk assessment: A case of Singapore's green projects. *Journal of Cleaner Production*, 115, 203–213.

How to cite this article: Vouros P, Nomikos S, Halkos G, et al. Introducing fundamental accountability principles in sustainability reporting assessment: A cross-sectoral analysis from the Greek business sector. *Environ Qual Manage*. 2020;1–18. <https://doi.org/10.1002/tqem.21689>

B. Karagiannis, I., Vouros, P., Skouloudis, A., & Evangelinos, K. (2019). *Sustainability reporting, materiality, and accountability assessment in the airport industry*. *Business Strategy and the Environment*, 28, 1370–1405. DOI: 10.1002/bse.2321

Sustainability reporting, materiality, and accountability assessment in the airport industry

Ioannis Karagiannis¹  | Panagiotis Vouros² | Antonis Skouloudis²  | Konstantinos Evangelinos²

¹School of Economics, Business Administration and Legal Studies, International Hellenic University, Thessaloniki, Greece

²Department of the Environment, University of the Aegean, Mytilini, Greece

Correspondence

Ioannis Karagiannis, School of Economics, Business Administration and Legal Studies, International Hellenic University, 57001 Thessaloniki, Greece.
Email: gkaragiannisenv@gmail.com

Abstract

Air travel is, nowadays, recognized as being one of the most popular modes of transport. Air transport is among the most significant contributors to the world gross domestic product and is accountable for a great environmental and social impact. Driven by the well-established sustainability discourse and the vital role businesses can play in disseminating the sustainable development concept, this paper attempted to map airport industry's most material operational aspects and assess airport operators' accountability level on disclosing corporate information regarding airports' economic, environmental, and social performance. In this context, 33 reports and 903 material issues representing 193 international airports were reviewed and assessed, and a methodology for benchmarking the accountability level of best reporting airport operators was developed, showcasing materiality assessment as a useful management tool for strengthening airport operators' business strategy and enhancing their corporate performance. The paper indicated that (a) customer focus (i.e., health, safety and satisfaction), economic viability, and business continuity and preparedness are operational aspects of high materiality and (b) the disclosure level, especially concerning specific performance indicators, is still moderate. In conclusion, this study has shown that materiality assessment gains ground as a management tool among airports' management teams and the completeness of Sustainability reports is positively correlated with the "level" of adherence as described by the Global Reporting Initiative.

KEYWORDS

accountability, air transport, airport industry, CSR/Sustainability reporting, environmental policy, GRI, materiality, sustainable development

1 | INTRODUCTION

Looking into the air transport industry, it is widely accepted that air transport has been a great propelling power for the global economy over the last decades as is one of the major contributors to tourism and international trade development. It is estimated that air travelers spent approximately \$650 billion in the 2016 fiscal year and the value of international trade shipped by air in the same period was \$5.5

trillion. The wide range of benefits to the global economy are also reflected in the overall additional value aviation generates around the world as airline activity raises numerous jobs across air transport sector's supply chain, interacting drastically with other sectors of the economy. For the 2016 fiscal year, it is estimated that 67.7 million supply chain jobs have been supported accounting for a \$3.0 trillion value added as an outcome (IATA.org, 2018). Hence, the air transport industry is among the most powerful industries in the world,

contributing 3.5% to the world gross domestic product, taking 2014 as reference year (Atag.org, 2018), and having a great economic and social impact around the globe.

Air transport is a major industrial activity and, therefore, interacts significantly with the biosphere. It requires natural capital and is responsible for specific "additions" (i.e., emissions of pollutants cumulating into the ecosystem) and "withdrawals" (i.e., extraction of raw materials). In the last decades, it has significantly contributed to environmental degradation in terms of noise and air pollution, biodiversity degradation, and global warming potential (Janić, 1999; Whitelegg, 2000). According to the latest estimations, commercial aviation is responsible for 2% to 3% of anthropogenic CO₂ emissions globally (IPCC 4th Assessment Report, 2007; ICAO Environmental Report, 2016) and 13% of global transport CO₂ emissions (ICAO Environmental Report, 2016). In addition, commercial airline activity contributes less than 3% of the total anthropogenic emissions for NO_x and even less (<1%) for all the other primary air pollutants such as CO, NMVOC, PM₁₀, and SO₂ (ICAO Environmental Report, 2016). Taking into consideration that climate change and natural resources depletion (i.e., fossil fuel and water overexploitation rare earth scarcity) are two of the most significant and challenging areas in the field of International Environmental Policy and that the compounded annual growth rate of air transport demand is 4.9% for the period 2015–2040, which is a global 4.9% passenger traffic growth per year (Airports Council International [ACI] Annual Report, 2016; ICAO Environmental Report, 2016), the integration of a socially responsible corporate culture and the development of a sustainability management portfolio focusing on the sustainable development of the air transport industry through managing and minimizing its total negative impact (Janić, 1999), addressing the arising rebound effect (Evans & Schäfer, 2013), and securing financial viability is, nowadays, maybe not only a necessity but rather more an opportunity.

Driven by this perspective and having detected that literature concerning sustainable aviation is still scant, this study focused on the airport industry as is the critical intermediate linkage of air transport's supply chain housing airlines' activity at its airports' premises. Its narrow objectives were to identify and prioritize airports' top material operational aspects and assess the accountability level of airport reporters on disclosing corporate information. Mapping aspects of great significance by engaging both shareholders and stakeholders and reporting on them has the potential to strengthen airport operators' business strategy and enhance corporate profile. A brief literature review regarding corporate social responsibility (CSR) and sustainability is provided in order to familiarize the reader with the concepts of "materiality" and "accountability" as described in Section 3.

2 | LITERATURE REVIEW

2.1 | Defining CSR and sustainability

The concepts of "CSR" and "sustainability" are two vague concepts that are often used interchangeably due to their inherent

Highlights

- CSR/Sustainability reporting is still not a widespread practice among international airports.
- Corporate responsibility, economic viability, contribution to local communities, and climate change adaptation are of utmost importance for airport operators.
- The accountability level of airport reporters is moderate, especially with respect to specific disclosure information.

multidisciplinary ontology. Nowadays, there are various approaches to how "CSR" and "sustainability" should be defined.

CSR is considered to be a rather vague central "umbrella" concept that entails and describes different ideas and theories with different academic origins (e.g., Business Management and Accounting, Social Sciences, Economics/Econometrics and Finance, Arts and Humanities, Environmental Science, and Engineering). Therefore, defining CSR is by definition both challenging and complicated, because of the inherent ambiguity of the issues that it covers, since economy, society, and ecology are three highly dynamic, complex, and interactive systems (Sheehy, 2014).

It could be said that there are two main conceptual streams describing CSR. The first correlates CSR with a more ethical and philanthropic approach in alignment with its early definitions. For example, «business' continuing commitment to act ethically and contribute to economic development while improving the quality of life for their workforce and their families, as well as of the local community and society at large» (World Business Council for Sustainable Development, 2018) or «a company's social responsibilities have to reflect the expectations and values of society» (Loew, Ankele, Braun, & Clausen, 2004, p. 2). On the other hand, the second stream is a more managerial approach presenting CSR as a management system or tool. Most of the available definitions describe CSR as a concept whereby companies integrate via different initiatives and mechanisms social and environmental concerns into their business core strategy. In this context, the European Commission defines CSR as «a concept whereby companies integrate social and environmental concerns in their business operations and in their interaction with their stakeholders on a voluntary basis» (EU Commission, 2001. Green Paper on CSR, p. 5). Therefore, today, CSR is considered not only a philanthropic or business/profit-oriented concept but rather a more holistic and inclusive ontology that promotes sustainable practices and actions.

"Sustainability" is, also, an ambiguous for the public concept and appears to be less defined than CSR (Kassel, 2012). The first person to ever state formally his concerns and thoughts about natural environment preservation and conservation was Hans Carl von Carlowitz in 1713. In his book "Sylvicultura oeconomica, oder haußwirthliche Nachricht und Naturmäßige Anweisung zur wilden Baum-Zucht," Carlowitz suggested under the fear of timber depletion, which was the key resource of that time, a guide to sustainable forest

management by stating the general principle that *harvesting of timber should be moderate and based on a sustainable planning giving nature the time to reproduce the exploited natural capital*, so that there would be a continuous, steady, and sustained use.

In fact, he was the first one to clearly formulate the concept of sustainability in forestry setting the foundations for the upcoming "sustainability discourse" (Gottschlich & Friedrich, 2014). After almost three centuries in 1987, the well-known Brundtland Report—a report of the World Commission on Environment and Development with the title "Our Common Future"—established the conceptual framework of "sustainable development" according to which "sustainable development" is «*development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs*». The latter definition entails the concept of justice in a temporal and global perspective in terms of both intragenerational and intergenerational justice. Intragenerational justice is conceptually related to the «*essential and vital needs of the world's poor, to which overriding priority should be given*». Intergenerational justice is related to the «*limitations imposed by the state of technology and social organization on the environment's ability to meet present and future needs*» (Brundtland Report "Our Common Future", 1987, p. 41). It is derived, hence, that sustainability is a three-dimensional conceptual ontology (Elkington, 1998), whose three conceptual pillars are economic prosperity, environmental protection, and social justice at an intragenerational and intergenerational level. Since 1998 and Elkington's statement, known as the "triple bottom line" concept, new conceptual entities have been suggested both describing and evolving sustainable development holistically. Indicatively, the concepts of "circular economy" (Geissdoerfer, Savaget, Bocken, & Hultink, 2017; Ghisellini, Cialani, & Ulgiati, 2016; Kirchherr, Reike, & Hekkert, 2017), "industrial symbiosis" (Baldassarre et al., 2019; Boons, Spekkink, & Mouzakitis, 2011; Chertow, 2008; Lombardi & Laybourn 2012), "Circles of Sustainability and the Fourth Dimension" (Hobson, 2015; Hopwood, Mellor, & O'Brien, 2005; Maydl, 2006; Robinson, 2004), and the "seven modalities" model (Murphy & McDonagh, 2016) have dynamically entered the academic and business world.

In conclusion, it is evident that both the terms of "CSR" and "sustainability" have a lot of similarities regarding their conceptual content. The concern about future generations is, maybe, the most significant difference between the two concepts, because CSR focuses more on satisfying the expectations of present society. It is, probably, apparent that both concepts lead to the fulfillment of the "sustainable development" vision as has been described and established during all UN Conventions. An alternative and insightful definitional approach correlates the two terms with a causal relationship according to which «*Sustainable development is the goal, sustainability is the strategic CSR that leads to this goal*» (Papafioratos, 2018). Going deep into their origins, it could be said that CSR's origins are more socially oriented, whereas sustainability's origins are more environmentally oriented. Despite their slightly different origins, both terms nowadays, often, overlap each other and are used interchangeably both by the academia and the public.

2.2 | CSR/Sustainability reporting in the airport industry

CSR or Sustainability reporting is mostly known as a marketing tool, because it is a very direct means for Organizations to communicate their corporate profile, values, and performance, bridging, thus, the gap with their stakeholders. The challenge, today, for the business world is to be perceived also as a useful management tool, capable of strengthening corporate strategy and increasing corporate profitability. In this context, considering that businesses are the breathing cells of civil society and can have a leading role in bottom-up initiatives and campaigns, some reporting frameworks have been developed by well-renowned Organizations, motivating and guiding firms to report on their corporate information regardless their legal entity, size, or sector. Global Reporting Initiative (GRI), United Nations Global Compact (UNGC), International Organization for Standardization (ISO) 26000, and Integrated Reporting (IR) are the most well-known reporting frameworks at this time, with GRI to be the most prominent.

Since the dawn of the 2000s, the airport industry is increasingly striving to establish a more environmentally friendly corporate profile and secure a safe and inspiring working environment for employees. The decisive factors that contributed to this shift were the magnitude¹ and significance² of the environmental and socioeconomic impacts caused by airports' operations and the incrementally growing pressure from various internal and external stakeholders (Jordao, 2009). Therefore, it is of strategic and managerial importance for airports to categorize and prioritize CSR strategies to ensure their safe transition to a sustainable future (Chang & Yeh, 2016). Many airports tend to share detailed information about these CSR initiatives via their CSR/Sustainability reports, which are a direct means to enhance stakeholder engagement and communicate their CSR policies and initiatives. By reviewing already published CSR/Sustainability reports (hereinafter "CSR reports" or "Sustainability reports"), it can be inferred that there are various CSR policies and reporting approaches among airport reporters, reflecting the different strategic goals and operational features between competitors (Chang & Yeh, 2016). This variability often causes confusion and makes it difficult for stakeholders to get the information they need via reviewing a CSR report in order to take informed and timely decisions. As Skouloudis, Evangelinos, and Moraitis (2012) stated, CSR reporting might have recently been adopted by best practice airports worldwide (GRI, 2013) but still is not a commonly widespread practice among international airports. The latter argument is, also, confirmed by the findings of the present study provided in the relevant section.

The literature regarding CSR initiatives and CSR reporting in the airport industry is, undoubtedly, still scant considering the industry's size and comparing with the literature body developed to describe the respective status quo in the airline industry. By time sequence, GRI (2009) was the first Organization to publish a report entitled

¹Level or intensity of caused impacts.

²Perception of various stakeholders on the caused impacts.

"A snapshot of Sustainability reporting in the airports sector" trying to trace CSR reporting tracks in the airport industry and assess the comprehensiveness of reports published in 2007. The results indicated that Sustainability reporting traces date back to the 1990s when seven airports integrated a small amount of sustainability information into their annual reports. Regarding its second research objective, GRI sampled 17 airports having published CSR/Sustainability reports in 2007 assessing the reporting framework and the frequency of GRI indicators usage for CSR/Sustainability reports that were in alignment with the GRI guidelines. Later on, Jordao (2009) investigated the inclusiveness of Sustainability reports of the world's best 10 airports as listed by Skytrax³ based on GRI's guidelines, highlighting that "best airports" in the world may significantly vary according to the perspective analyzed (e.g., an airport that might have an excellent performance with regard to passenger expectations might not perform in a satisfactory way when analyzed upon other perspectives such as employee satisfaction and engagement, human rights, procurement practices, and environmental management) and that the creation of a sustainability performance ranking system might boost more airports to disclose their sustainability performance in their reports. In the continuation, Skouloudis et al. (2012) conducted a benchmarking assessing 13 of the busiest airports worldwide in terms of accountability and stakeholder engagement based on airports' CSR reports and GRI's guidelines. They concluded that CSR reporting is not a common practice among international airport operators, and, when it is, there is significant variability in the disclosure practices. Moreover, Koç and Durmaz (2015) following the traces of Jordao's former study conducted a benchmarking comparing the sustainability performance of the world's best 10 airports based on their CSR/Sustainability reports and GRI's guidelines, Skytrax, and the Airport Service Quality methodology—a methodology developed by ACI for assessing the level of airports' services.

3 | METHODOLOGY

Considering the scope and the nature of this research content analysis was the research method decided to be used for conducting this benchmarking. Technocracy and objectivity were of utmost importance. For this purpose, an evaluation methodology accompanied by a grading scheme for systematically reviewing and labeling reports' content was developed, enabling authors to qualitatively and quantitatively analyze all CSR reports.

3.1 | Sampling

The sampling criteria were in order of importance: (a) timeliness, intending to embed into the sample the latest CSR/Sustainability report available at the time of performing this research per airport operator, (b) size and contribution to global growth in terms of passenger traffic, air cargo, aircraft movements, and indirect economic

impacts, (c) representation of all major aviation markets around the globe (i.e., Europe, Asia, Northern America, Latin America and the Caribbean, Oceania, and Africa), and (d) reporting consistency, targeting Organizations that issue CSR/Sustainability reports on a relatively regular basis. All Sustainability reports were found either on GRI's database or on the Organizations' websites. The initial sample consisted of 55 CSR/Sustainability reports, 17 of which included information for more than one airport, as happens when airport operators issue one report representing all of their owned airports. The 55 reports represent 193 international airports worldwide the vast majority of which are major air traffic hubs.

3.2 | Methodology structure

The evaluation methodology consisted of three phases. The first phase concerned the evolutionary path of CSR reporting during the time period 1999–2017 since the very first CSR report publication on GRI's database by any Organization operating in the air transport industry. Its objective was to depict how CSR reporting developed as a trend among airport operators, which reporting frameworks were implemented with the passage of time, which Organizations and which aviation markets have developed the most frequent reporting activity over the years.

The second phase of the evaluation process was about identifying the most material operational aspects of the airport industry. For this purpose, the reports were divided into two major groups, based on whether a report conformed with GRI's guidelines and integrated a materiality assessment.⁴ Airport operators report on their sustainability impacts by dividing them into thematic areas and naming them correspondingly. Many CSR reports refer to thematic areas with the same scope and content using different terminology. For instance, the thematic area "energy management" can be touched upon by material issues such as "energy efficiency," "energy consumption," and "savings in energy." The great variability regarding the names of the identified material issues in the sample led to the decision that they should be classified into conceptual "umbrella" entities labeled as "material aspects" as suggested by the GRI. Naming these "material aspects" was a process based on author's personal judgment considering the conceptual nature of all material issues and the GRI-G4, GRI-G4 Airport Operators Sector Disclosures, and GRI Standards guidelines and provisions. The classification was strictly based on the conceptual relationship between the material issues and the material aspects. After having faced this inherent difficulty, the operational aspects of the highest materiality were extracted in terms of (a) population (i.e., how many material issues were identified and classified into a specific material aspect) and (b) relative frequency (i.e., the frequency a specific material aspect was identified and taken into consideration by an Organization). Some Organizations limited

³Skytrax is an aviation passenger research company.

⁴Materiality assessment: an assessment undertaken by an Organization with the purpose to investigate, identify, and prioritize its most significant operational issues as considered by both shareholders and stakeholders.

themselves to only identify their material issues and some others proceeded with prioritizing them. In order to ensure the validity of our results, the next step of the second evaluation phase only included reporters having identified and prioritized their material issues. At this step, the first 10 material issues in order of significance for each Organization were taken into consideration.

Finally, the third phase of the evaluation process concerned the disclosure level of corporate information regarding the top material aspects in terms of transparency and accountability. The completeness of all Sustainability reports was assessed according to GRI's guidelines and provisions. The threshold for a material aspect to be inducted into this final phase was a relative frequency greater than 50% (i.e., material aspects that more than 50% of the airport operators have identified and addressed as material to them). The disclosure level was evaluated considering two aspects according to Vouros' (2017) qualitative and quantitative methodology. It is a practical and feasible evaluation system that has the potential to be used for assessing the accountability level of reporters coming from different industries.

The first aspect concerns the management approach of Organizations with respect to their General Standard Disclosures and was used for evaluating the coverage of three criteria (i.e., G4-DMA-a: A.1, G4-DMA-b: A.2 and G4-DMA-c: A.3), which were graded between 0 and 4. The second concerns the management approach of Organizations with respect to their Specific Standard Disclosures and was used for evaluating only one criterion (i.e., Criterion B), which investigates the coverage of material aspects by GRI's specific disclosure indicators according to the GRI-G4/GRI-G4 Sector Disclosure. The latter criterion was, also, graded between 0 and 4. Information that might have been published only on websites and were not embedded in the CSR/Sustainability reports were not evaluated unless there was a relative reference or citation.

The average score (Score A) for the Management Approach on General Standard Disclosures for each material aspect derived from the summation of the three criteria divided by three and the average score (Score B) for the Management Approach on Specific Standard Disclosures was equal to the respective criterion as described earlier. A final average score for every material aspect (Score C) ranging between 0 and 4 was derived from the summation of Score A and Score B divided by two. The same rationale underlied the evaluation of each Organization. The summation of the average scores (Score C) for each material aspect divided by the number of material aspects gave the average Score for each Organization (Total score). Table E5 below summarizes the evaluation system. Tables E1–E5 and Figure G1 present analytically every step of the evaluation methodology.

3.3 | Limitations

The initial sample of 55 CSR reports was shrunk significantly by 40% because 6 reports were not found in English (3 in German, 2 in Spanish, and 1 in Russian) and 16 reports did not have a materiality assessment. The reports without a materiality assessment did disclose

information on significant for the reporters operational issues but did not proceed with the identification and prioritization processes in alignment with GRI's guidelines or any other reporting procedure described by them. Despite this inevitable shrinkage, the size of the sample for the materiality assessment and the accountability benchmarking still counted 33 and 28 reports, respectively. Considering that the business model of each and every airport is governed by its own material aspects and priorities, reports including information for more than one airport were excluded from the accountability assessment. This rationale led to the reduction of the reports screened for the accountability benchmarking by 10.

Furthermore, the key limitation of this research was the great variability regarding the names of the reviewed material issues. In essence, many reporters might have identified and described the same material issue by using different terminology. This variability complicated significantly data processing. In order to overcome this complication, it was decided that all material issues should be classified into conceptual "umbrella" entities labeled as "material aspects." It is stated once more that the classification process was strictly based on the conceptual relationship between the material issues and the material aspects. Someone, however, could claim that the objectivity of the evaluation methodology would be higher if the terminology of all material aspects was in full compliance with GRI's material aspects so as subjectivity would be limited to the highest level possible. With respect to this argument, considering that all reports conformed with GRI-G4 or GRI-Standards reporting frameworks, this approach would result in excluding a considerable portion of the initial sample, because the material aspects as described both by the reporting frameworks and the GRI-G4 Sector Disclosure guidelines have slightly changed or been amended, and would, inevitably, lead to the shrinkage of the sample. In the aftermath, with regard to this complication, a hybrid naming model was decided best responding to the characteristics of the data collected.

Moreover, the classification of all material issues into the corresponding material aspects was challenging and intricate, because of the frequent overlapping between them. More specifically, many material issues were classified into more than one material aspect. A portion of the reports did have a special index or a special section matching the material issues to the corresponding material aspects (i.e., 18 reports). However, in cases that this strategy was not implemented by the reporters (i.e., 15 reports), the matching process was based on subjective criteria and taking as a guide reports that did include the relative index or section.

Last but not least, 5 out of 28 airport reporters having identified and prioritized their material issues did not issue a CSR report in accordance with GRI (i.e., no GRI Content Index was provided) and, therefore, could not initially be evaluated with regard to the second aspect of Vouros' (2017) methodology, assessing the completeness of the reports in terms of specific disclosure indicators according to GRI's reporting guidelines. In order to address this limitation, these 5 reports were managed as if they were in alignment with GRI by studying in depth their content and investigating the extent to which the coverage criteria of GRI's specific disclosure indicators were satisfied.

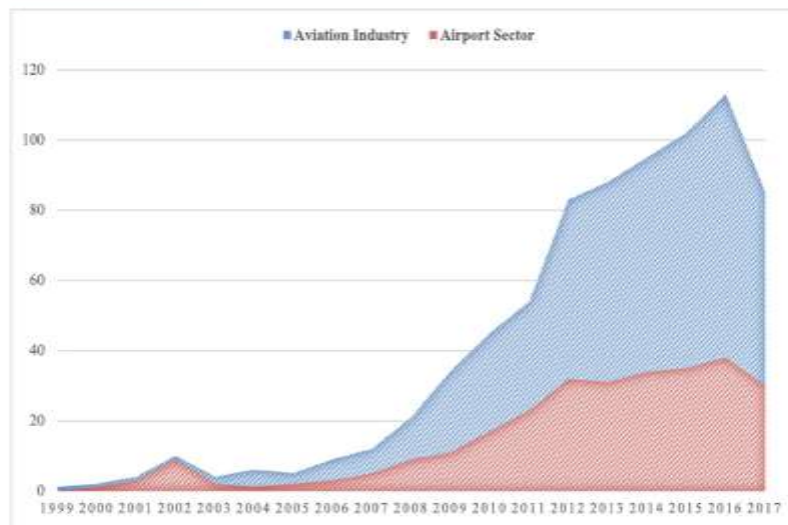


FIGURE 1 Corporate social responsibility reports published in the period 1999–2017—airports sector in comparison with the aviation industry as a whole [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

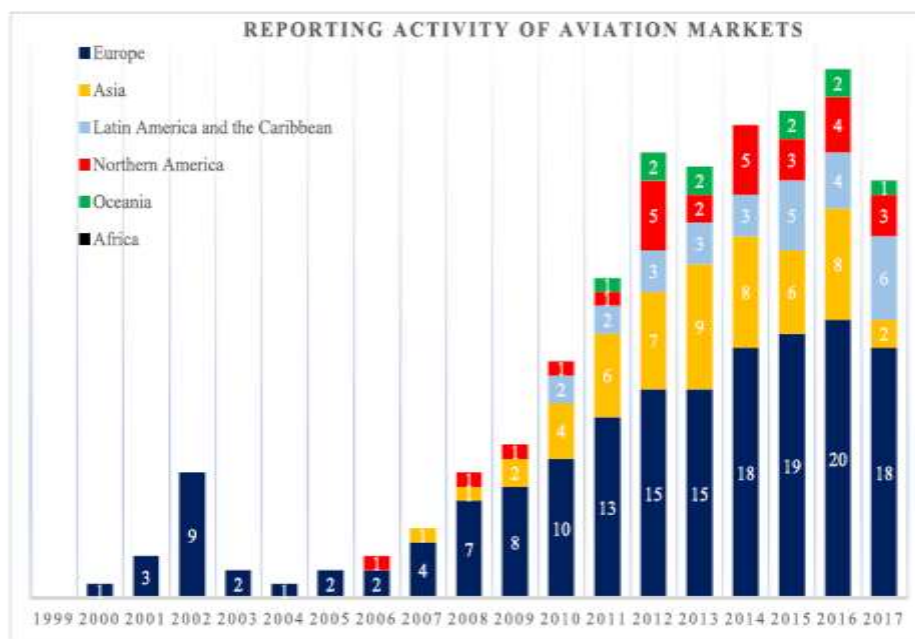


FIGURE 2 Reporting activity of all major aviation markets—Corporate Social Responsibility reports published during the 1999–2017 time period [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

4 | RESULTS

4.1 | Development of CSR reporting in the airport industry

The publication of the very first CSR report on GRI's database among Organizations operating in the aviation industry (i.e., airport operators,⁵ airlines, airline holding companies,⁶ aerospace, engineering

⁵Airport operators: Organizations that issue CSR reports on behalf of airports.

⁶Air holding companies: Organizations that issue CSR reports on behalf of airline companies.

companies, and authorities) dates to 1999. British Airways was the first ever Organization to publish a CSR report on GRI's database. With regard to the airports sector, Aeroports de Paris was the first airport operator to publish a CSR report back in 2000. Figures 1–4 are time series depicting the evolutionary path of CSR reporting in the airport industry, focusing on the number of CSR reports published annually, the interchanging between the GRI reporting frameworks, and the reporting activity among all major aviation markets.

As Figure 1 depicts, CSR reporting was acknowledged by competitors and proliferated with the passage of time. Despite its robust

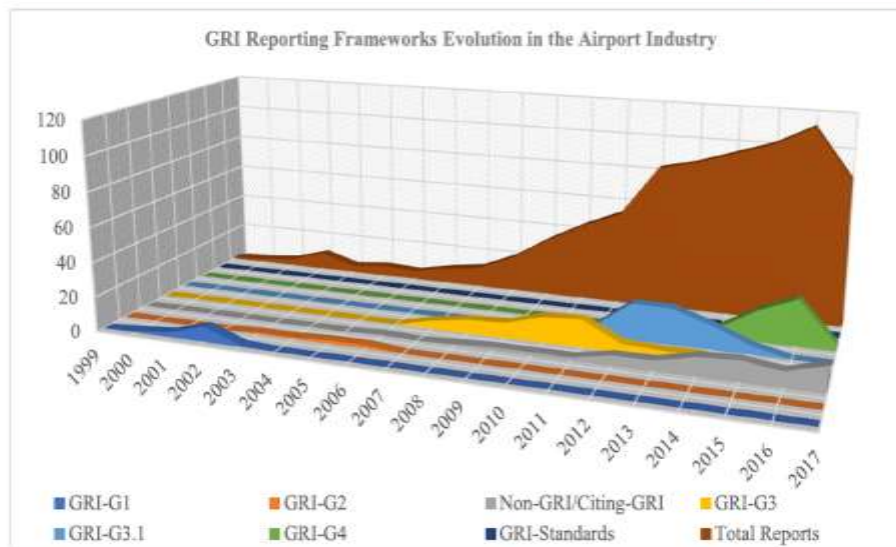


FIGURE 3 Evolution of the GRI reporting frameworks in the airport industry during the 1999–2017 time period. GRI, Global Reporting Initiative [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

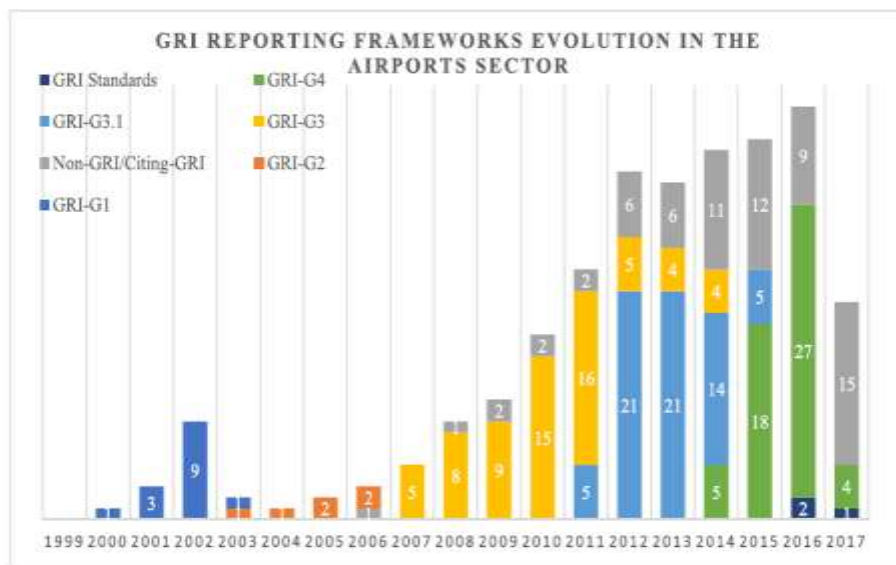


FIGURE 4 GRI reporting frameworks evolution in the airport industry during the 1999–2017 time period. GRI, Global Reporting Initiative [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

expansion and the relative literature developed during the last two decades, highlighting likely its potential benefits from both a marketing and managerial perspective, it still seems not to be a widely adopted practice among airport operators. Figure 2 shows that the reporting activity of all major aviation markets is not uniform. Major traffic hubs originating from Europe and Asia have a more robust reporting activity.

Figures 3 and 4 depict the interchanging of GRI's reporting frameworks indicating GRI's continuous efforts to adjust to the market's needs and provide the best possible reporting guidelines for its supporters. Each newly released reporting framework is an amendment/upgrade of its predecessor.

4.2 | Materiality assessment

To our knowledge, at the time of performing this research, this was the first study to investigate in depth and map airports sector's most material operational aspects. In total, 55 Organizations that met the sampling criteria were initially selected with 36 reports to be in alignment with the GRI. The geographical distribution per aviation market and the reporting activity of all 55 Organizations, as well as the number of airports they represent, are illustrated in Figure 5. All their operational features are presented in Appendix A. Only 33 reports were written in English and did conduct a materiality assessment

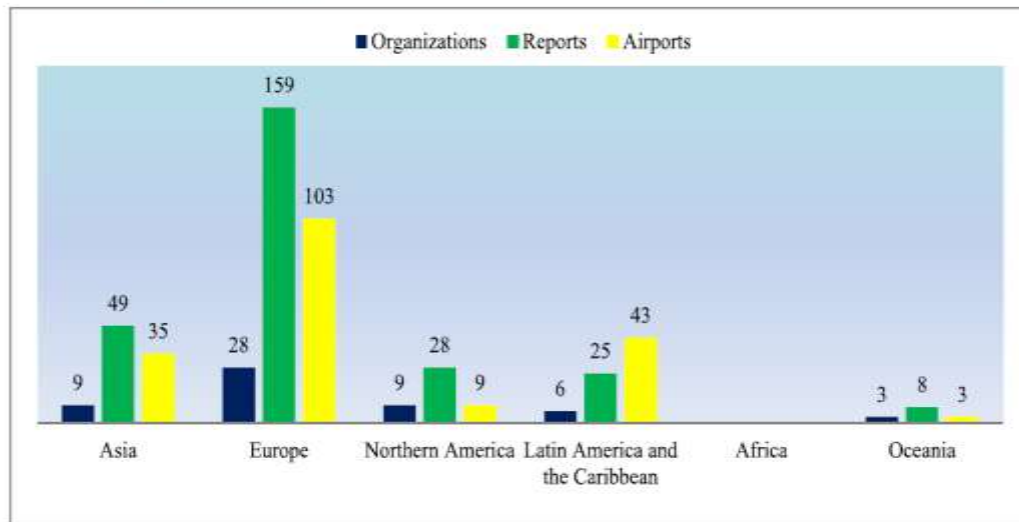


FIGURE 5 Analysis of the sample in terms of number of airports and published reports per aviation market [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

and, therefore, were suitable for the evaluation process. There might have been more reports available, but these were not identifiable on the web. The results of the first part of the materiality assessment are tabulated in Table 1 (see Appendix D).

Figures 6–9 indicate the distribution of all material issues into four broad aspects of corporate performance (i.e., economic, environmental, social, and cultural) with respect to the two steps of the materiality assessment.

The results illustrated in Figures 6–9 are quite similar. The subsample of the 28 airport reporters having prioritized their material aspects, though, may be more secure and representative. Hence, in order to verify the validity of the accountability assessment, the final phase of the evaluation was based on this subsample. Having shortened the sample, the identification of the most material aspects was decided by the "relative frequency" criterion. The rationale behind this judgment was the fact that it may be considered more valid than the "population of material issues" criterion because it was observed that quite often, some Organizations might match one or two material issues to a specific material aspect, whereas some others might match a series of them (i.e., more than three). The threshold satisfying the latter criterion is 50%. In case of equal ranking, alphabetical order was kept. Table 2 summarizes all material operational aspects with a relative frequency higher than 50%. The material aspect "strategy" was excluded because it is a component of Organizations' structural corporate profile and, therefore, it does not strictly belong to the core of the operational scale.

4.3 | Accountability of airport reporters under evaluation

Benchmarking the accountability level of the 18 airport reporters having prioritized their material issues was the final step of the evaluation methodology as described rigorously in Section 3. Reporters were

assessed on how accountable they were on disclosing information on their top material aspects as presented in Table 3. This research sample is significantly wider than the former relative studies (GRI, 2009; Skouloudis et al., 2012) and its main comparative advantage besides its substantially large size was that it analyzed and embedded all non-GRI reporters in the accountability benchmarking.

Overall, it could be said that airport reporters' disclosure performance is rather moderate. In most cases, General Standard Disclosure level is significantly higher than that of Specific Standard Disclosure. Only 4 out of 18 (22.2%) reporters averaged a total score higher than 3, when the majority—that is 8 out of 18 (44.4%)—ranged between 2 and 3. The rest scored between 0 and 2 (i.e., only one report was between 0 and 1). The implementation of a GRI framework and the adherence level seem to be influential factors for the accountability performance of airport reporters, especially regarding Specific Standard Disclosure. The three most accountable reporters have all conformed with the "comprehensive" level of adherence and the last two did not use any of the GRI frameworks. There is no clear positive correlation between operational scale (i.e., number of passengers, aircraft movements, or cargo tonnage) and reporters' accountability score. Focusing on the Specific Standard Disclosure field, in which most reports had considerable deficiencies, Figures 10–23 depict which are the most frequently reported Specific Standard Disclosure indicators in total and per performance category and which material aspects are best covered by specific indicators.

4.3.1 | Economic performance

EC1 (direct economic value generated and distributed), AO1 (total number of passengers annually, broken down by passengers on international and domestic flights and broken down by origin-and-destination and transfer, including transit passengers), AO2 (annual total number of aircraft movements by day and by night, broken down

TABLE 1 Ranking of material aspects

Ranking	1st Phase of evaluation: Identification				2nd Phase of evaluation: Identification and prioritization			
	Material aspect	^a Ni	Material aspect	^b Xi (%)	Material aspect	Ni	Material aspect	Xi (%)
1	Strategy	66	Air emissions & climate change (GWP)	97	Economic performance	30	Customer health & safety	86
2	Economic performance	45	Customer health & safety	91	Strategy	28	Economic performance	79
3	Local communities	40	Customer delight	88	Customer health & safety	25	Customer delight	71
4	Air emissions & climate change (GWP)	38	Strategy	85	Customer delight	22	Strategy	71
5	Indirect economic impacts	35	Economic performance	82	Indirect economic impacts	21	Security practices	64
6	Training & education	34	Occupational health & safety	82	Air emissions & climate change (GWP)	20	Market presence	57
7	Occupational health & safety	33	Indirect economic impacts	79	Local communities	20	Indirect economic impacts	57
8	Customer delight	33	Energy management	76	Security practices	19	Air emissions & climate change (GWP)	57
9	Employment	32	Effluents & waste management	76	Market presence	18	Occupational health & safety	57
10	Customer health & safety	32	Employment	76	Occupational health & safety	18	Energy management	50
11	Stakeholder engagement	28	Training & education	73	Training & education	14	Local communities	46
12	Energy management	27	Security practices	73	Energy management	14	Training & education	43
13	Effluents & waste management	27	Local communities	73	Ground transport & intermodality	13	Ground transport & intermodality	43
14	Security practices	25	Noise	67	Infrastructure development	13	Infrastructure development	39
15	Ground transport & intermodality	25	Stakeholder engagement	64	Employment	11	Noise	36
16	Noise	23	Market presence	61	Service quality	11	Employment	36
17	Market presence	22	Environmental compliance	55	Stakeholder engagement	11	Service quality	36
18	Diversity & equal opportunity	22	Freedom of association & collective bargaining	55	Noise	10	Socioeconomic compliance	32
19	Infrastructure development	21	Ground transport & intermodality	55	Socioeconomic compliance	10	Effluents & waste management	29
20	Service quality	21	Infrastructure development	52	Effluents & waste management	8	Stakeholder engagement	29
21	Environmental compliance	19	Diversity & equal opportunity	48	Environmental compliance	7	Environmental compliance	25
22	Freedom of association & collective bargaining	19	Service quality	48	Supplier environmental assessment	7	Supplier environmental assessment	25
23	Socioeconomic compliance	19	Biodiversity	45	Diversity & equal opportunity	7	Labor/management relations	21
24	Nondiscrimination	18	Labor/management relations	45	Ethics & integrity	7	Diversity & equal opportunity	21
25	Ethics & integrity	17	Nondiscrimination	45	Labor/management relations	6	Nondiscrimination	21
26	Labor/management relations	16	Supplier environmental assessment	42	Nondiscrimination	6	Freedom of association & collective bargaining	21
27	Biodiversity	15	Socioeconomic compliance	42	Freedom of association & collective bargaining	6	Water management	18
28	Supplier environmental assessment	15	Water management	36	Water management	5	Supplier social assessment for labor practices	18

(Continues)

TABLE 1 (Continued)

Ranking	1st Phase of evaluation: Identification				2nd Phase of evaluation: Identification and prioritization			
	Material aspect	^a Ni	Material aspect	^b Xi (%)	Material aspect	Ni	Material aspect	Xi (%)
29	Innovation & technology	14	Innovation & technology	36	Supplier social assessment for labor practices	5	Ethics & integrity	18
30	Water management	12	Governance	36	Innovation & technology	5	Innovation & technology	14
31	Governance	12	Ethics & integrity	33	Anticorruption	3	Anticorruption	11
32	Marketing & labeling	10	Procurement practices	27	Child labor	3	Child labor	11
33	Procurement practices	9	Supplier social assessment for labor practices	27	Marketing & labeling	3	Marketing & labeling	11
34	Supplier social assessment for labor practices	9	Customer privacy	27	Customer privacy	3	Customer privacy	11
35	Child labor	9	Child labor	24	Transparency	3	Transparency	11
36	Forced or compulsory labor	9	Forced or compulsory labor	24	Governance	3	Governance	11
37	Customer privacy	9	Rights of indigenous people	21	Procurement practices	2	Procurement practices	7
38	Anticorruption	7	Marketing & labeling	21	Forced or compulsory labor	2	Forced or compulsory labor	7
39	Rights of indigenous people	7	Anticorruption	18	Rights of indigenous people	2	Rights of indigenous people	7
40	Materials	6	Materials	18	Materials	1	Materials	4
41	Anticompetitive behavior	5	Anticompetitive behavior	15	Biodiversity	1	Biodiversity	4
42	Social operations & contributions	5	Social operations & contributions	15	Anticompetitive behavior	0	Anticompetitive behavior	0
43	Public policy	4	Public policy	12	Public policy	0	Public policy	0
44	Transparency	4	Transparency	12	Social operations & contributions	0	Social operations & contributions	0

Abbreviation: GWP, global warming potential.

^aNi: Population.

^bRelative frequency.



FIGURE 6 Distribution of material issues into four broad operational fields [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

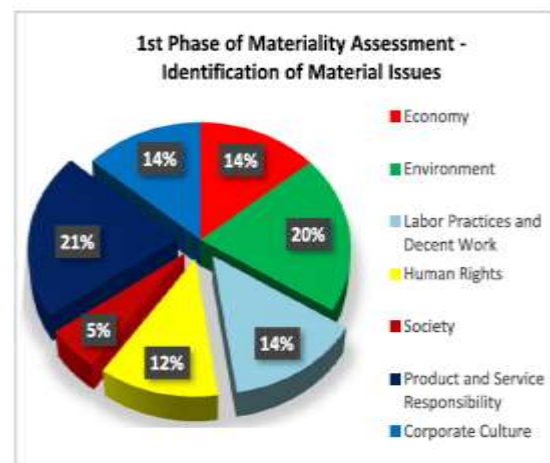


FIGURE 7 Distribution of material issues into seven performance categories—1st phase of materiality assessment—identification of material issues [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

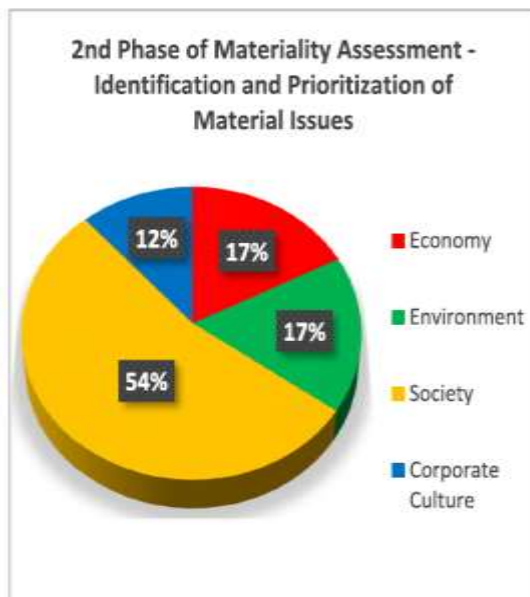


FIGURE 8 Distribution of material issues into four broad operational fields [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

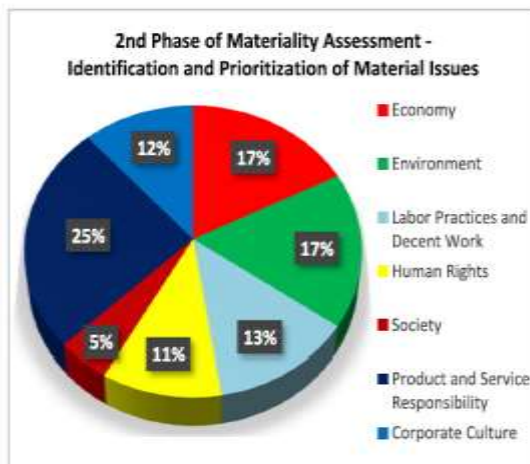


FIGURE 9 Distribution of material issues into seven performance categories—2nd phase of materiality assessment—identification and prioritization of material issues [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

by commercial passenger, commercial cargo, general aviation, and state aviation flights), AO3 (total amount of cargo tonnage), and EC1 (direct economic value generated and distributed, including revenues, operating costs, employee compensation, donations and other community investments, retained earnings, and payments to capital providers and governments) are the most frequently reported economic indicators, whereas EC2 (financial implications and other risks and opportunities for the organization's activities due to climate change) is at the bottom of the list.

4.3.2 | Environmental performance

EN3 (direct energy consumption by primary energy source), EN15 (direct greenhouse gas emissions), EN16 (energy indirect greenhouse gas emissions), and EN23 (total weight of waste by type and disposal method) are the most frequently reported environmental indicators, whereas EN1 (materials used by weight or volume), EN28 (percentage of products sold and their packaging materials that are reclaimed by category), and EN31 (total environmental protection expenditures and investments by type) are the least frequently used.

4.3.3 | Social performance

LA6 (type of injury and rates of injury, occupational diseases, lost days, and absenteeism, and total number of work-related fatalities, by region and by gender), HR4 (operations and suppliers identified in which the right to exercise freedom of association and collective bargaining may be violated or at significant risk, and measures taken to support these rights), SO1 (percentage of operations with implemented local community engagement, impact assessments, and development programs), and PR5 (results of surveys measuring customer satisfaction) are the most frequently reported indicators in the fields of labor and decent work, human rights, society, and product and service responsibility, respectively. On the other side, LA16 (number of grievances about labor practices filed, addressed, and resolved through formal grievance mechanisms), HR8 (total number of incidents of violations involving rights of indigenous people and actions taken), HR9 (total number and percentage of operations that have been subject to human rights reviews or impact assessments), PR4 (total number of incidents of noncompliance with regulations and voluntary codes concerning product and service information and labeling, by type of outcomes), and PR7 (total number of incidents of noncompliance with regulations and voluntary codes concerning marketing communications, including advertising, promotion, and sponsorship, by type of outcomes) have the least frequent usage with regard to the societal pillar.

Figures 22 and 23 depict GRI's specific indicators with a high reporting frequency (>75%) and the coverage percentage of the seven basic performance categories, respectively. Always on the same wavelength, Tables 4 and 5 correlate airport reporters' accountability performance per material aspect with their percentile coverage by GRI specific indicators. Table 6 tabulates all GRI's sectoral specific indicators' percentile coverage as described by GRI's airports sectoral supplementary guidebook.

5 | DISCUSSION

5.1 | Generic discussion

The rapid dissemination of the "CSR reporting" concept in the air transport industry can not be doubted (see Figures 1 and 2; GRI,

TABLE 2 Material aspects with a relative frequency higher than 50%

Top operational material aspects for the airport industry				
Customer health & safety	Economic performance	Customer satisfaction	Strategy	Security practices
86%	79%	71%	71%	64%
Indirect economic impacts	Market presence	Air emissions & climate change (GWP)	Occupational health & safety	Energy management
57%	57%	56%	56%	50%

Abbreviation: GWP, global warming potential.

TABLE 3 Ranking of airport reporters based on their accountability performance

Ranking	Organizations	Reporting framework	Level	Average Score A	Average Score B	Total score
1	Munich Airport for: Munich Airport (MUC)	GRI-Standards	Comprehensive	3.93 4	4 4	3.97 4
2	Mumbai International Airport Private Limited for: Chhatrapati Shivaji International Airport (BOM)	GRI-G4	Comprehensive	3.17 4	3.22 4	3.20 4
3	Toronto Pearson–GTAA for: Toronto Pearson International Airport (YYZ)	GRI-G4	Comprehensive	3.17 4	3.00 4	3.09 4
4	Athens International Airport S.A. for: Eleftherios Venizelos International Airport (ATH)	GRI-Standards	Core	3.70 4	2.44 4	3.07 4
5	Incheon Airport IIAC for: Incheon International Airport (ICN)	GRI-G4	Core	3.17 4	2.33 4	2.75 4
6	Vienna International Airport for: Vienna International Airport (VIE)	GRI-G4	Core	3.03 4	2.22 4	2.63 4
7	Sydney Airport for: Sydney–Kingsford Smith International Airport (SYD)	GRI-G4	Core	3.25 4	1.78 4	2.52 4
8	Hong Kong International Airport for: Hong Kong International Airport (HKG)	GRI-G4	Core	3.00 4	2.00 4	2.50 4
9	Genève Aéroport for: Geneva Airport (GVA)	Citing-GRI	–	2.92 4	2.00 4	2.46 4
10	Tallinn Airport for: Tallinn Airport (TLL)	GRI-G4	Core	2.67 4	2.11 4	2.39 4
11	Metropolitan Airports Commission for: Minneapolis–Saint Paul International Airport (MSP)	GRI-G4	Core	2.75 4	2.00 4	2.38 4
12	Schiphol Group for: Amsterdam Schiphol Airport (AMS)	GRI-Standards	Core	2.83 4	1.33 4	2.08 4
13	Brisbane Airport Corporation for: Brisbane Airport (BNE)	GRI-G4	Core	2.22 4	1.56 4	1.89 4
14	Edmonton International Airport for: Edmonton International Airport (YEG)	GRI-G4	–	2.13 4	1.44 4	1.79 4
15	Lima Airport Partners for: Jorge Chávez International Airport (LIM)	GRI-G4	Conformity essential	2.23 4	1.22 4	1.73 4
16	Fraport Ljubljana for: Ljubljana Jože Pučnik Airport (LJU)	GRI-G4	–	1.93 4	1.44 4	1.69 4
17	Auckland International Airport Limited for: Auckland International Airport (AKL)	Non-GRI	–	1.73 4	0.67 4	1.20 4
18	BAA Stansted for: London Stansted Airport (STN)	Non-GRI	–	0.87 4	0.33 4	0.60 4

Abbreviation: GRI, Global Reporting Initiative.

2009; Koç & Durmaz, 2015; Skouloudis et al., 2012). However, when focusing on airports, there is still a long way to go before CSR reporting is considered a widespread management and marketing

practice among airport operators, an argument that is in line with the GRI (2009), Skouloudis et al. (2012), and Koç and Durmaz (2015). Indicatively, in total of approximately 1,280 international

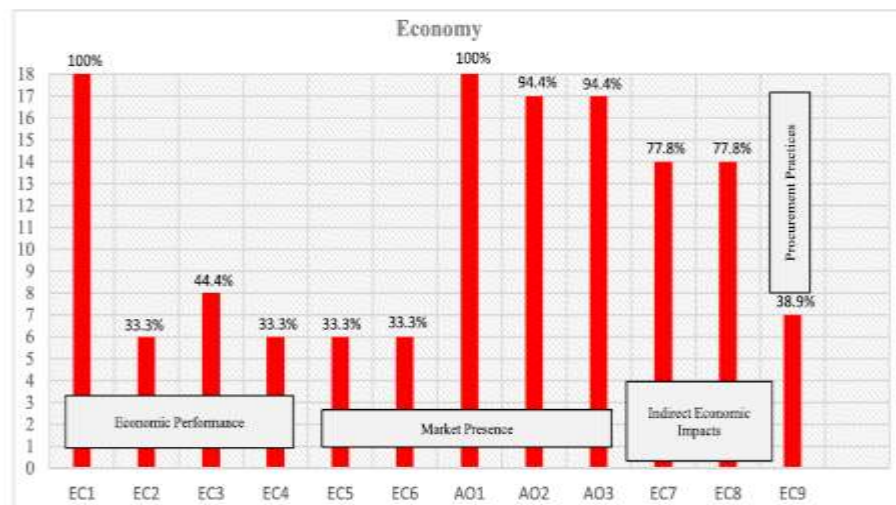


FIGURE 10 Percentile coverage of Global Reporting Initiative's economic specific indicators [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

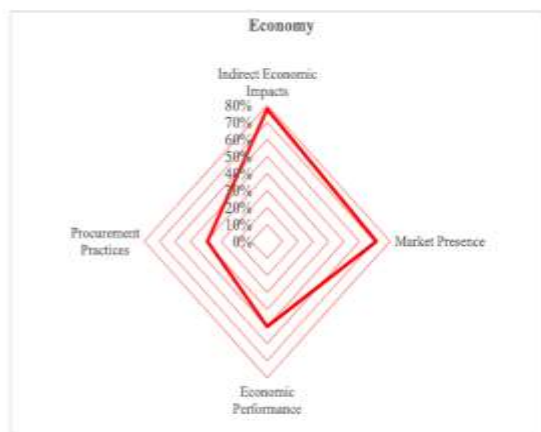


FIGURE 11 Percentile coverage of economic material aspects by Global Reporting Initiative's specific indicators [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

airports operating at present time, only 30 and 38 airport reporters did publish a CSR report on GRI's database in 2016 and 2017, respectively, covering approximately 15% of them.

GRI is the world's most prominent and well-established reporting framework (Koc & Dumaz, 2015). First launched in 1999, it has amended its reporting guidelines several times (see Figures 3 and 4), showing its devotion to CSR, sustainable development, and the evolutionary adjustments needed in order to meet all sectoral and subsectoral needs. Quite impressive is the fact that, despite GRI's rapid expansion and evolution, inclusiveness, and providence, there is an increasing trend regarding Organizations that issue CSR reports that do not comply with GRI's guidelines (non-GRI) or just follow GRI's guidelines as a general guide (citing-GRI).

Most airport operators with a high reporting activity originate from the markets of Europe and Asia (see Figures 2 and 5). The latter is possibly owed to a series of factors as have been highlighted by O'Rourke (2004) acting separately or in combination with respect to the airport industry and might be in order of importance: (a) diverse corporate strategy implemented by airport operators in order to distinguish themselves from competitors, (b) level of industry and tourism activity (e.g., 30 out of 50 biggest airports according to ACI are located in Europe and Asia having 2017 as a reference year), (c) existence of regulatory framework, (d) level of standard of living, and (e) social capital and cultural level. What is more, the fact that the largest proportion of earth's population resides in Europe and Asia may, also, play a vital role and reflect their leadership regarding CSR reporting frequency.

5.2 | Discussion on materiality assessment

Materiality is at the center of Sustainability reporting. It is a modern managerial practice suggested by the GRI in 2013 with the launch of the GRI-G4 reporting framework for identifying and prioritizing Organizations' major sustainability impacts. According to the author's perspective, it combines various classic management theories as it could be argued that it is a conceptual derivative of the well-known resource-based (Eisenhardt & Martin, 2000; Grant, 1996; Lucas, 2010; Schnittfeld & Busch, 2015; Spender, 1996; Wernerfelt, 1984) and knowledge-based views of the firm (Nickerson & Zenger, 2004; Pham, Paillé, & Halilem, 2019) having integrated into its tautological entity the "stakeholder theory" concept (Delmas & Toffel, 2004; Madsen & Ulhøi, 2001). In addition, it can be a forerunner and a perfect feed-in for the best implementation of the "Sustainability Balanced Scorecard" management tool (Figge, Hahn, Schaltegger, & Wagner, 2002). In other words, materiality assessment incorporates

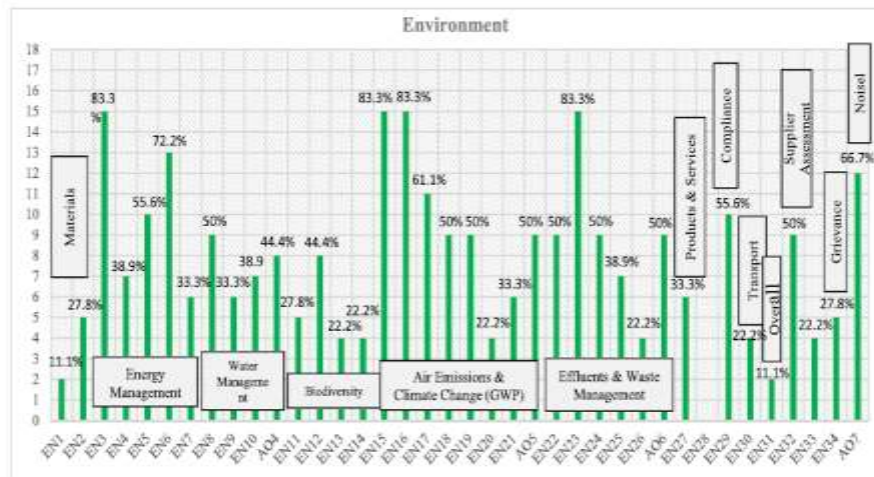


FIGURE 12 Percentile coverage of Global Reporting Initiative's environmental specific indicators [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

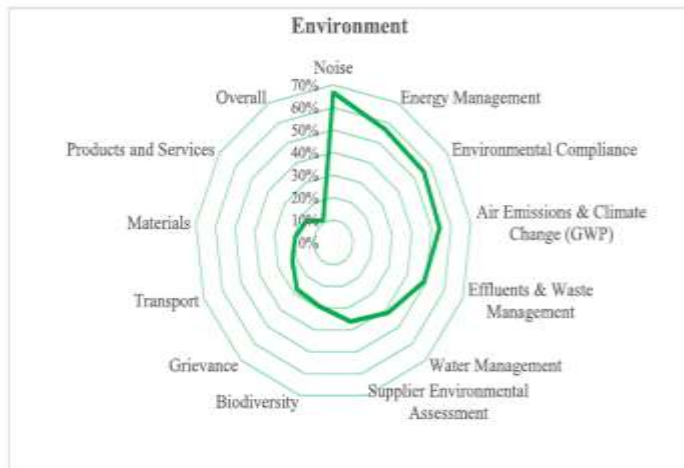


FIGURE 13 Percentile coverage of environmental material aspects by Global Reporting Initiative's specific indicators [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

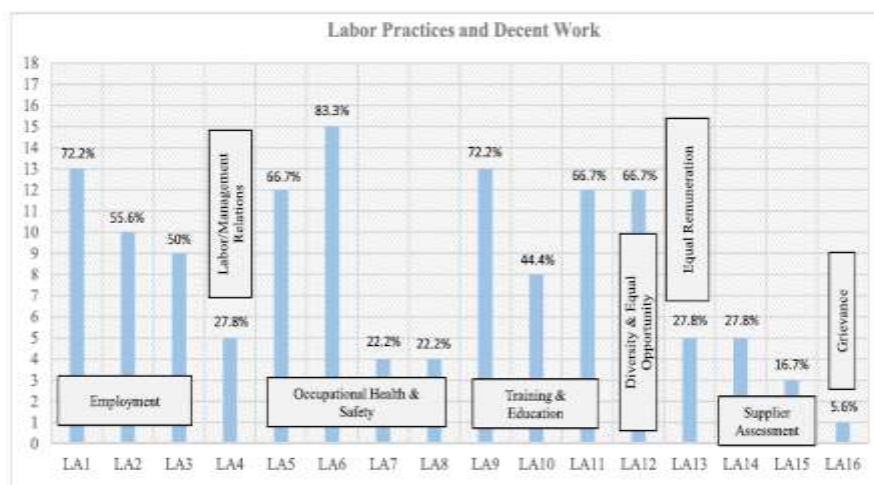


FIGURE 14 Percentile coverage of Global Reporting Initiative's labor specific indicators [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]



FIGURE 15 Percentile coverage of labor material aspects by Global Reporting Initiative's specific indicators [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

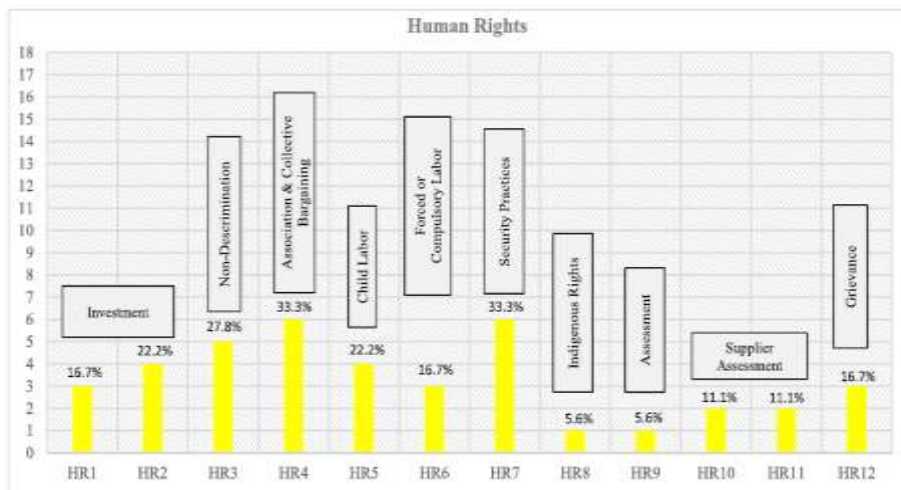


FIGURE 16 Percentile coverage of Global Reporting Initiative's human rights specific indicators [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]



FIGURE 17 Percentile coverage of human rights material aspects by Global Reporting Initiative's specific indicators [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

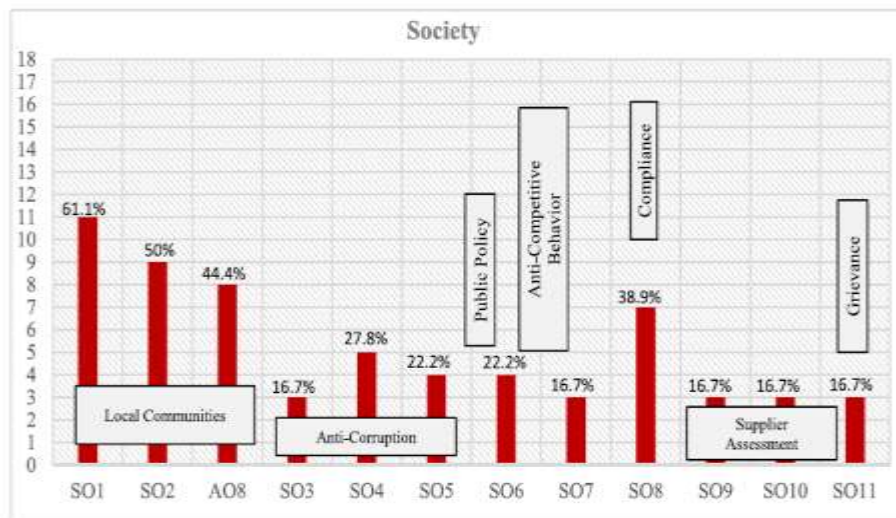


FIGURE 18 Percentile coverage of Global Reporting Initiative's societal specific indicators [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]



FIGURE 19 Percentile coverage of societal material aspects by Global Reporting Initiative's specific indicators [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

the fundamentals of a strengths, weaknesses, opportunities, and threats (SWOAT) analysis taking into consideration both shareholders and stakeholders perspectives on the magnitude and the significance of Organizations' operations aiming to identify key performance areas, seek for developmental opportunities, and identifying, assessing, and managing potential risks or threats. It is a useful management tool to be added to the environmental/sustainability management quiver (Darnall, Jolley, & Handfield, 2007; Figge et al, 2002; Kolk & Mauser, 2001; Lober, Bynum, Campbell, & Jacques, 1997; Roome, 1992) able to strengthen business strategy, meet investors' expectations, satisfy stakeholders' legitimate needs and interests, and lead businesses to a temporary or a sustainable competitive advantage.

The necessity of optimizing business models is, nowadays, of great importance because humanity is at the edge of a historical turning point due to the severe environmental crisis and the potential instability it might cause to our global economic system. The shift from the traditional industrial linear production model to a new cyclical–closed loop–production scheme imitating natural systems is gaining much attention in the academic and business world necessitating industry's adaptation to the upcoming industrial era. The air transport industry is a sector whose operations are strongly associated with negative externalities⁷ (Janić, 1999) and a much discussed boomerang effect

⁷Negative externalities: negative impacts on the environment and society.

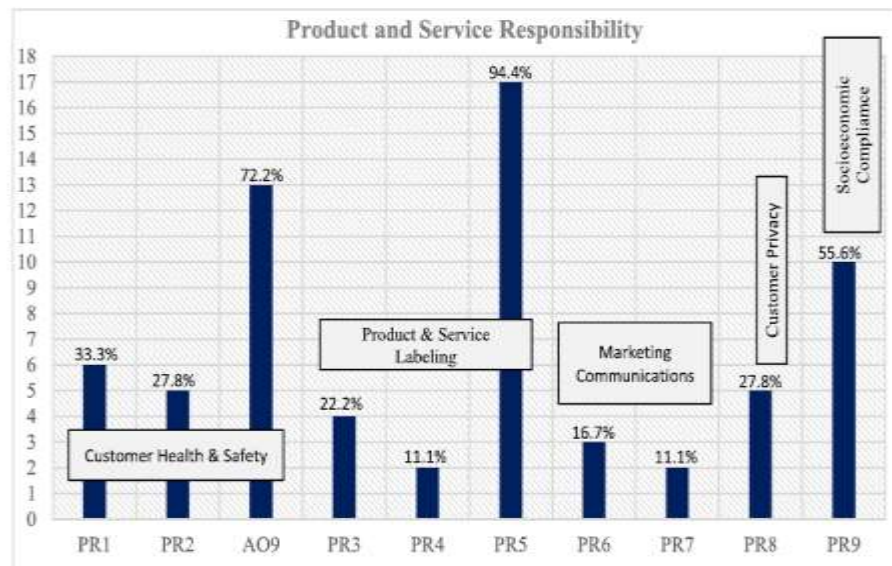


FIGURE 20 Percentile coverage of Global Reporting Initiative's products and services specific indicators [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]



FIGURE 21 Percentile coverage of product and services responsibility material aspects by Global Reporting Initiative's specific indicators [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

(Evans & Schäfer, 2013). The concept of sustainable aviation and the air transport developmental regime is already contested (Coletsos & Ntakolia, 2015; Walker & Cook, 2009). In this context, materiality assessment has been adopted by airport operators in recent years as a management tool of internal analysis.

Interpreting these research findings, it can be inferred that materiality is yet not widely implemented by airport operators (i.e., 33% of written in English reports did not include a materiality assessment). With regard to the four broad operational fields of economy, environment, society, and corporate profile, the materiality assessment conducted in this study pointed out social performance (see Figure 8) in terms of customer/employee well-being and engagement, human rights, contribution to society, and corporate responsibility to be

airport operators' top priority. Environmental performance is the second highest priority due to the magnitude of the environmental impact caused by airports' services. Finally, concerns related to economic performance and corporate profile can be put into the bottom of the hierarchical pyramid, respectively. Delving into the analytical spectrum, corporate responsibility is the performance category that mostly draws airport operators' attention (see Figure 9).

5.3 | Discussion on airport reporters' accountability level

The findings of the accountability assessment clearly indicate that the accountability level of airport reporters on disclosing corporate

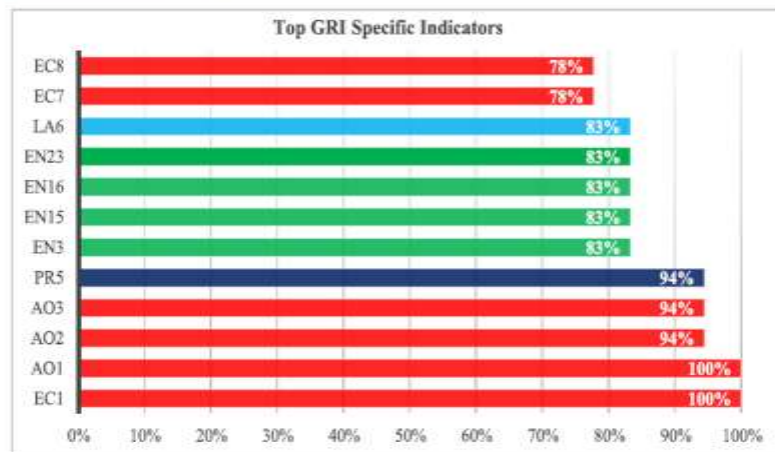


FIGURE 22 Percentile coverage of GRI's top 10 specific indicators. GRI, Global Reporting Initiative [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

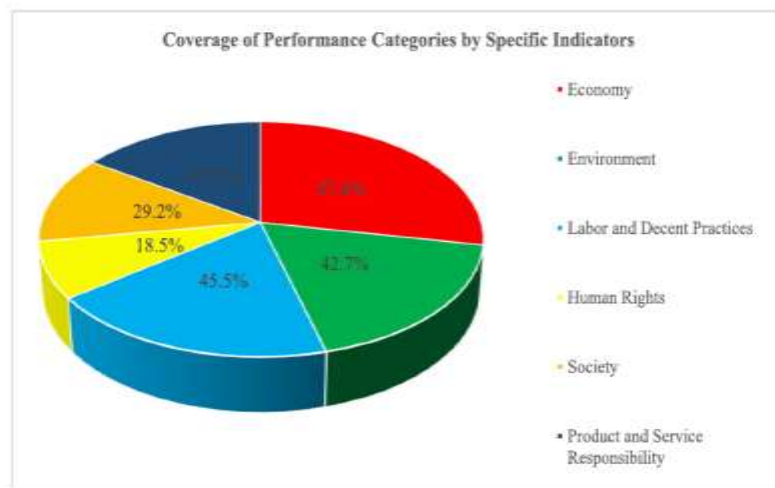


FIGURE 23 Percentile coverage of performance categories by specific indicators [Colour figure can be viewed at wileyonlinelibrary.com]

information on airports' most material operational aspects is at a considerable level moderate and not consistent with GRI's inclusiveness and Organizations' declared commitment for interactive and transparent procedures in terms of accountability and stakeholder engagement. The latter inference is highlighted, also, by the GRI (2009), Skouloudis et al. (2012), and Koç and Durmaz (2015). Management was responsible for collecting all the necessary data and preparing the Sustainability reports in 17 out of 18 cases (1 report did not include this kind of information). Independent verification was included in 13 reports (4 reporters disclosed that they did not seek for external assurance and 1 report did not include any reference), whereas the level of assurance was explicitly stated in only 6. With regard to the disclosure level per material aspect, general disclosure level was in all cases, except from the material aspect "indirect economic impacts," higher or considerably higher (e.g., "economic performance" and "customer health and safety") than the specific disclosure level, depicting, maybe, a managerial gap with respect to identifying and managing a material operational aspect.

Implementing a GRI framework and conforming with a high adherence level were found to have an influential relationship with airports reporters' strategy and accountability performance. Reports following GRI's guidelines with a high adherence level proved to be the most accountable (see Table 3). Interpreting Figures 10–21 and Table 5, no linear relationship between most material aspects and their coverage by GRI specific indicators is observed. In addition, airports' operational scale seems not to have a clear positive correlation with accountability performance (Appendix B).

Regarding GRI's specific indicators with high frequency (>75%), findings are rather as expected and in alignment with the former studies of GRI (2009) and Koç and Durmaz (2015). Indicators that concern performance categories that are easy to monitor and/or measure in terms of time and cost expenditures (e.g., EC1, AO1, AO2, and AO3), and, therefore, representative and valid inventories can easily be taken, noted the highest reporting frequency. Specific indicators that require time, expertized personnel, and special equipment (e.g.,

TABLE 4 Accountability level on most material operational aspects and their coverage by Global Reporting Initiative's specific indicators

Material aspect	Score A	Score B	Total score	Coverage	Deviation (Score A-Score B)
Customer satisfaction	2.67	2.44	2.56	100% (High)	0.23
Indirect economic impacts	2.52	2.56	2.54	78% (High)	-0.04
Market presence	2.72	2.56	2.64	71% (Medium)	0.16
Energy management	2.91	1.89	2.40	57% (Medium)	1.02
Air emissions & climate change (GWP)	2.91	1.94	2.43	54% (Medium)	0.97
Economic performance	3.17	1.83	2.50	50% (Medium)	1.34
Occupational health & safety	2.37	1.61	1.99	49% (Low)	0.76
Customer health & safety	2.48	1.33	1.91	44% (Low)	1.15
Security practices	2.43	1.39	1.91	33% (Low)	1.04

Abbreviation: GWP, global warming potential.

Organizations publishing CSR reports tend to be more descriptive with respect to their general disclosures comparing to their specific disclosures. Therefore, their accountability score on general disclosures (Score A) is usually greater than their accountability score on specific disclosures (Score B). The material aspect "Indirect Economic Impacts" is the only material aspect in this sample that this tendency is not confirmed, since the difference between Score A and Score B is a negative value. My attention was just to highlight this value in bold since it is the only negative value. No explanation or inference can be drawn from this value.

TABLE 5 Correlation between most material operational aspects and their coverage by Global Reporting Initiative's specific indicators

Reporting frequency								
Customer health & safety	Economic performance	Customer satisfaction	Security practices	Indirect economic impacts	Market presence	Air emissions & climate change (GWP)	Occupational health & safety	Energy management
86%	79%	71%	64%	57%	57%	56%	56%	50%
Coverage								
44%	50%	100%	33%	78%	71%	54%	49%	57%

Abbreviation: GWP, global warming potential.

TABLE 6 Reporting frequency of airport sector GRI's specific indicators

Airports sector GRI specific indicators								
AO1	AO2	AO3	AO4	AO5	AO6	AO7	AO8	AO9
100%	94%	94%	44%	50%	50%	67%	44%	72%

Abbreviation: GRI, Global Reporting Initiative.

EC2, EN1, EN28, EN31, HR8, HR9, LA16, PR4, and PR7) had the lowest reporting frequency. Finally, as Table 6 indicates, airports sector-specific indicators are, in general, highly used by airport reporters reflecting their utility in addressing sectoral specific performance categories and highlighting GRI's insight to embed them in its guidelines, with AO4, AO5, AO6, AO7, and AO8 to be poorly or moderately covered, though, with serious potential of future improvement.

6 | CONCLUSIONS

As stated in Section 1, the main objective of this study was to investigate which operational aspects of the airport industry are of the greatest materiality and how accountable the airport sector is for

disclosing corporate information on its material aspects. This two-dimensional assessment was accomplished through reviewing CSR reporting practices in the airport industry and correlating GRI's evolution and inclusiveness with reports' completeness and accountability level. Although Sustainability reporting is a modern management and marketing tool that has the potential to enhance corporate performance, it is still not a widespread practice among airport operators, and, when it is implemented, the disclosure level, especially with respect to specific disclosure information, is rather moderate.

Regarding this research sample, which was built with the ambition to be as representative of the current status quo as it could be, findings indicated that operational aspects related with product and service responsibility in terms of customer health and safety, service quality, and customer satisfaction are in the top of airports'

hierarchical pyramid. Concerns related to environmental and financial performance—mostly in terms of energy efficiency/air emissions and direct/indirect economic impacts, respectively—reflecting Organizations' devotion to addressing climate change and business continuity and preparedness challenges are, also, highly rated due to airports' great environmental and economic impact. As is stated, no linear relationship between most material aspects and their coverage by GRI specific indicators is observed. There are many cases of material aspects whose coverage by GRI specific indicators is moderate or poor, very likely due to the fact that reporting on them entails time investment, expertized personnel, special software or equipment, and, therefore, considerable capital expenditures and operating expenses. On the other hand, there are cases of material aspects whose corporate performance can be easily audited or measured, but their reporting coverage by GRI indicators is poor or moderate. Significant reporting deficiencies are, also, observed with respect to sectoral thematic areas because 5 out of 9 GRI sectoral specific indicators have a poor or moderate reporting frequency. Europe and Asia are leading in publishing CSR reports in terms of quantity and completeness, with corporate strategy and industrial or/and tourism activity to be the most likely prominent factors.

In conclusion, this study aspires to be both of academic and managerial interest as findings can be utilized by academia, senior policymakers, managers, and planners operating in the air transport industry for shedding light on literature deficiencies and enhancing decision-making processes, respectively. The proposed methodology can be readily used in practice by practitioners for research and strategic/managerial purposes having, of course, a greater validity among Organizations operating in the same industrial sector or sub-sector. In the context of these research findings, further study of the issue would be of interest. Future work could involve the assessment of airlines sector's materiality and accountability level, as airlines sector is highly interactive with the airports sector, review of material operational aspects with the establishment of wider sampling criteria or modern case studies for both sectors correlating CSR reporting and financial performance with accountability level, regional or national characteristics (i.e., economic growth, cultural level, and regulatory frameworks), or other motivations and barriers as described in the literature body. Climate change adaptation and mitigation in terms of reducing carbon footprint and addressing extreme weather phenomena that could impact countries' developmental agendas, degrade airports' catchment areas, and adversely affect air transport demand (e.g., extreme heatwaves, severe droughts/floods, fire incidents, and rise of sea level), other financial risk assessment scenarios, security practices for addressing terrorism's threats, and infrastructure development for managing increasing air transport demand are very likely to be the hottest issues in the airport industry's portfolio for the first half of the 21st century.

ACKNOWLEDGMENTS

Thanks are due to two anonymous referees for their helpful comments. Any remaining errors are solely the authors' responsibility.

ORCID

Ioannis Karagiannis  <https://orcid.org/0000-0003-3634-7981>

Antonis Skouloudis  <https://orcid.org/0000-0002-3363-6692>

REFERENCES

- Airports Council International (2016). ACI annual report 2016. ACI, p.19.
- Atag.org (2018). Home. [online] Available at: <http://www.atag.org/> [Accessed 20 Jan. 2018].
- Baldassarre, B., Schepers, M., Bocken, N., Cuppen, E., Korevaar, G., & Calabretta, G. (2019). Industrial symbiosis: Towards a design process for eco-industrial clusters by integrating circular economy and industrial ecology perspectives. *Journal of Cleaner Production*, 216, 446–460. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.01.091>
- Boons, F., Spekkink, W., & Mouzakis, Y. (2011). The dynamics of industrial symbiosis: A proposal for a conceptual framework based upon a comprehensive literature review. *Journal of Cleaner Production*, 19(9–10), 905–911. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2011.01.003>
- Chang, Y., & Yeh, C. (2016). Managing corporate social responsibility strategies of airports: The case of Taiwan's Taoyuan International Airport Corporation. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 92, 338–348.
- Chertow, M. (2008). "Uncovering" industrial symbiosis. *Journal of Industrial Ecology*, 11(1), 11–30. <https://doi.org/10.1162/jiec.2007.1110>
- Coletos, J., & Ntakolia, C. (2015). Air traffic management and energy efficiency: The free flight concept. *Energy Systems*, 8(4), 709–726.
- Darnall, N., Jolley, G., & Handfield, R. (2007). Environmental management systems and green supply chain management: Complements for sustainability? *Business Strategy and the Environment*, 17(1), 30–45.
- Delmas, M., & Toffel, M. (2004). Stakeholders and environmental management practices: An institutional framework. *Business Strategy and the Environment*, 13(4), 209–222. <https://doi.org/10.1002/bse.409>
- Eisenhardt, K., & Martin, J. (2000). Dynamic capabilities: What are they? *Strategic Management Journal*, 21(10–11), 1105–1121. [https://doi.org/10.1002/1097-0266\(200010/11\)21:10/11<1105::aid-smj133>3.0.co;2-e](https://doi.org/10.1002/1097-0266(200010/11)21:10/11<1105::aid-smj133>3.0.co;2-e)
- Elkington, J. (1998). Partnerships from cannibals with forks: The triple bottom line of 21st-century business. *Environmental Quality Management*, 8(1), 37–51. <https://doi.org/10.1002/tqem.3310080106>
- Evans, A., & Schäfer, A. (2013). The rebound effect in the aviation sector. *Energy Economics*, 36, 158–165. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2012.12.005>
- Figge, F., Hahn, T., Schaltegger, S., & Wagner, M. (2002). The Sustainability Balanced Scorecard—Linking sustainability management to business strategy. *Business Strategy and the Environment*, 11(5), 269–284. <https://doi.org/10.1002/bse.339>
- Geissdoerfer, M., Savaget, P., Bocken, N., & Hultink, E. (2017). The circular economy—A new sustainability paradigm? *Journal of Cleaner Production*, 143, 757–768. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2016.12.048>
- Ghisellini, P., Cialani, C., & Ulgiati, S. (2016). A review on circular economy: The expected transition to a balanced interplay of environmental and economic systems. *Journal of Cleaner Production*, 114, 11–32. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2015.09.007>
- Global Reporting Initiative (2009). A snapshot of sustainability reporting in the airports sector.
- Global Reporting Initiative (2013). *Sustainability reporting guidelines*. Amsterdam, The Netherlands: Global Reporting Initiative.
- Gottschlich, D., & Friedrich, B. (2014). The legacy of Sylvicultura oeconomica. A critical reflection on the notion of sustainability das erbe der Sylvicultura oeconomica. Eine kritische reflexion des

- nachhaltigkeitsbegriffs. *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society*, 23(1), 23–29. <https://doi.org/10.14512/gaia.23.1.8>
- Grant, R. (1996). Toward a knowledge-based theory of the firm. *Strategic Management Journal*, 17(52), 109–122. <https://doi.org/10.1002/smj.4250171110>
- GREEN PAPER: Promoting a European framework for Corporate Social Responsibility (2001). Brussels: European Commission, p.5.
- Hobson, K. (2015). Closing the loop or squaring the circle? Locating generative spaces for the circular economy. *Progress in Human Geography*, 40(1), 88–104.
- Hopwood, B., Mellor, M., & O'Brien, G. (2005). Sustainable development: Mapping different approaches. *Sustainable Development*, 13(1), 38–52. <https://doi.org/10.1002/sd.244>
- Iata.org. (2018). IATA—Home. [online] Available at: <http://www.iata.org/Pages/default.aspx> [Accessed 20 Jan. 2018].
- ICAO (2016). ICAO environmental report 2016: On board a sustainable future. ICAO, p.16.
- IPCC, Contribution of Working Groups I, II and III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, Pachauri, R.K. and Reisinger, A. (Eds.)] (2007). *Climate change 2007: Synthesis report*. [online] Geneva, Switzerland: IPCC, p.104. Available at: http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar4/syr/ar4_syr_full_report.pdf [Accessed 20 Jan. 2018].
- Janić, M. (1999). Aviation and externalities: The accomplishments and problems. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 4(3), 159–180. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(99\)00003-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(99)00003-6)
- Jordao, C. (2009). A sustainability overview of the best practices in the airport sector, Scientific papers of the University of Pardubice, Series D, Faculty of Economics and Administration, (15), <http://dspace.upce.cz/handle/10195/35681> (11/01/13).
- Kassel, K. (2012). The circle of inclusion: Sustainability, CSR and the values that drive them. *Journal of Human Values*, 18(2), 133–146. <https://doi.org/10.1177/0971685812454482>
- Kirchherr, J., Reike, D., & Hekkert, M. (2017). Conceptualizing the circular economy: An analysis of 114 definitions. *SSRN Electronic Journal*, 127, 221–232.
- Koç, S., & Durmaz, V. (2015). Airport corporate sustainability: An analysis of indicators reported in the sustainability practices. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 181(11), 158–170. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.04.877>
- Kolk, A., & Mauser, A. (2001). The evolution of environmental management: From stage models to performance evaluation. *Business Strategy and the Environment*, 11(1), 14–31.
- Lober, D., Bynum, D., Campbell, E., & Jacques, M. (1997). The 100 plus corporate environmental report study: A survey of an evolving environmental management tool. *Business Strategy and the Environment*, 6(2), 57–73. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-0836\(199705\)6:2<57::AID-BSE81>3.0.CO;2-E](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-0836(199705)6:2<57::AID-BSE81>3.0.CO;2-E)
- Loew, T., Ankele, K., Braun, S., & Clausen, J. (2004). Significance of the CSR debate for sustainability and the requirements for companies. Berlin: Institute for Ecological Economy Research GmbH (IÖW).
- Lombardi, D., & Laybourn, P. (2012). Redefining industrial symbiosis. *Journal of Industrial Ecology*, 16(1), 28–37. <https://doi.org/10.1111/j.1530-9290.2011.00444.x>
- Lucas, M. (2010). Understanding environmental management practices: Integrating views from strategic management and ecological economics. *Business Strategy and the Environment*, 19(8), 543–556. <https://doi.org/10.1002/bse.662>
- Madsen, H., & Ulhal, J. (2001). Integrating environmental and stakeholder management. *Business Strategy and the Environment*, 10(2), 77–88. <https://doi.org/10.1002/bse.279>
- Maydl, P. (2006). Structural sustainability—the fourth dimension? *Structural Engineering International*, 16(3), 268–269. <https://doi.org/10.2749/101686606778026475>
- Murphy, F., & McDonagh, P. (2016). *Envisioning sustainabilities*. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing.
- Nickerson, J., & Zenger, T. (2004). A knowledge-based theory of the firm—The problem-solving perspective. *Organization Science*, 15(6), 617–632. <https://doi.org/10.1287/orsc.1040.0093>
- O'Rourke, D. (2004). Opportunities and obstacles for corporate social responsibility reporting in developing countries. World Bank, Washington, DC.
- Our common future. (1987). Oxford: Oxford Univ. Press, p.41.
- Papafioratos, T. (2018). Enterprises: Social responsibility of enterprises. In T. Sakellariopoulos, C. Oikonomou, C. Skamnakis, & M. Aggelaki (Eds.), *Social policy* (1st ed.). Dionicos Publishing Company.
- Pham, D., Paillé, P., & Hallen, N. (2019). Systematic review on environmental innovativeness: A knowledge-based resource view. *Journal of Cleaner Production*, 211, 1088–1099. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.11.221>
- Robinson, J. (2004). Squaring the circle? Some thoughts on the idea of sustainable development. *Ecological Economics*, 48(4), 369–384. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2003.10.017>
- Roome, N. (1992). Developing environmental management strategies. *Business Strategy and the Environment*, 1(1), 11–24. <https://doi.org/10.1002/bse.3280010104>
- Schnitfeld, N., & Busch, T. (2015). Sustainability management within supply chains—A resource dependence view. *Business Strategy and the Environment*, 25(5), 337–354.
- Sheehy, B. (2014). Defining CSR: Problems and solutions. *Journal of Business Ethics*, 131(3), 625–648.
- Skouloudis, A., Evangelinos, K., & Moraitis, S. (2012). Accountability and stakeholder engagement in the airport industry: An assessment of airports' CSR reports. *Journal of Air Transport Management*, 18(1), 16–20. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2011.06.001>
- Spender, J. (1996). Making knowledge the basis of a dynamic theory of the firm. *Strategic Management Journal*, 17(52), 45–62. <https://doi.org/10.1002/smj.4250171106>
- Vouros, P. (2017). Methodological evaluation approach of CSR reports of Greek enterprises according to GRI-G4 guidelines. Master. University of the Aegean.
- Walker, S., & Cook, M. (2009). The contested concept of sustainable aviation. *Sustainable Development*, 17(6), 378–390. <https://doi.org/10.1002/sd.400>
- Wernerfelt, B. (1984). A resource-based view of the firm. *Strategic Management Journal*, 5(2), 171–180. <https://doi.org/10.1002/smj.4250050207>
- Whitelegg, J. (2000). *AVIATION: The social, economic and environmental impact of flying*. [ebook] London: Ashden Trust, pp.5–14. Available at: <http://areco.org/air10.pdf> [Accessed 20 Jan. 2018].
- World business council for sustainable development (2018). World business council for sustainable development. [online] Available at: <http://www.wbcsd.org/> [Accessed 20 Jan. 2018].

How to cite this article: Karagiannis I, Vouros P, Skouloudis A, Evangelinos K. Sustainability reporting, materiality, and accountability assessment in the airport industry. *Bus Strat Env*. 2019;1–36. <https://doi.org/10.1002/bse.2321>

APPENDIX A

CATALOGUE OF ORGANIZATIONS UNDER EVALUATION

TABLE A1 Organizations' operational features according to GRI's database and their Sustainability reports

Airport	Country	Aviation Market	Size	Reports	Reporting period	Reporting framework	Materiality analysis
AENA	Spain	Europe	Large	10	1/1/2017-31/12/2017	GRI-Standards	Yes
Aéroports de Paris (ADP)	France	Europe	Large	14	1/1/2016-31/12/2016	GRI-G4	Yes
Aeropuerto de Carrasco	Uruguay	Latin America and the Caribbean	MNE	1	2016	Non-GRI	Spanish
Aeropuertos Argentina 2000	Argentina	Latin America and the Caribbean	Large	3	1/1/2016-31/12/2016	GRI-G4	Yes
Aeropuertos de Honduras	Honduras	Latin America and the Caribbean	Large	2	2015-2016	GRI-G4	Spanish
Airports of Thailand (AOT)	Thailand	Asia	Large	6	1/10/2015-31/12/2016	GRI-G4	No
ASUR	Mexico	Latin America and the Caribbean	MNE	8	1/1/2016-31/12/2016	GRI-G4	No
Athens International Airport S.A.	Greece	Europe	Large	12	1/1/2016-31/12/2016	GRI-Standards	Yes
Auckland International Airport Limited	New Zealand	Oceania	Large	5	1/7/2015-30/6/2016	Non-GRI	Yes
Austin-Bergstrom International Airport (ABIA)	USA	Northern America	Large	4	1/1/2016-31/12/2016	Non-GRI	No
AVINOR	Norway	Europe	Large	4	1/1/2016-31/12/2016	GRI-G4	No
BAA Gatwick	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Europe	Large	5	1/1/2016-31/12/2016	Non-GRI	No
BAA Scotland	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Europe	Large	3	1/1/2016-31/12/2016	Non-GRI	No
BAA Stansted	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Europe	Large	5	2015-2016	Non-GRI	Yes
Beijing Capital International Airport	Hong Kong	Asia	Large	6	1/1/2016-31/12/2016	Citing-GRI	Yes
Brisbane Airport Corporation	Australia	Oceania	SME	1	2016	GRI-G4	Yes
Brussels Airport	Belgium	Europe	Large	4	1/1/2016-31/12/2016	Non-GRI	No
DAA	Ireland	Europe		7	2015	Non-GRI	No
Dallas/Fort Worth International Airport	USA	Northern America	Large	4	1/1/2016-31/12/2016	Non-GRI	No
Dortmund Airport	Germany	Europe	Large	3	2017-2018	GRI-G4	German
Edmonton International Airport	Canada	Northern America	Large	4	1/1/2016-31/12/2016	GRI-G4	Yes
Finavia	Finland	Europe	Large	6	1/1/2016-31/12/2016	GRI-G4	Yes
Flughafen Stuttgart	Germany	Europe	Large	3		GRI-G4	German

(Continues)

TABLE A1 (Continued)

Airport	Country	Aviation Market	Size	Reports	Reporting period	Reporting framework	Materiality analysis
					1/1/2016–31/12/2016		
Flughafen Zürich	Switzerland	Europe	Large	3	1/1/2016–31/12/2016	Non-GRI	No
Fraport AG	Germany	Europe	Large	12	1/1/2016–31/12/2016	GRI-G4	Yes
Genève Aéroport	Switzerland	Europe	Large	2	1/1/2014–31/12/2016	GRI-G4	Yes
Greater Orlando Aviation Authority	USA	Northern America		At least 1	2017	Non-GRI	No
Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport	USA	Northern America	Large	2	2015	Non-GRI	No
Heathrow Airport	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Europe	Large	6	1/1/2016–31/12/2016	Non-GRI	No
Hong Kong International Airport	Hong Kong	Asia	Large	4	1/4/2015–31/3/2016	GRI-G4	Yes
Incheon Airport IIAC	Republic of Korea	Asia	Large	9	1/1/2016–31/12/2016	GRI-G4	Yes
Kraków Airport	Poland	Europe	MNE	1	1/1/2016–31/12/2016	GRI-G4	Yes
Lima Airport Partners	Peru	Latin America and the Caribbean	Large	3	2016	GRI-G4	Yes
Ljubljana International Airport	Slovenia	Europe		2	1/1/2016–31/12/2016	GRI-G4	Yes
Los Angeles World Airports	USA	Northern America		At least 1	2016	Non-GRI	No
Malaysia Airports	Malaysia	Asia	MNE	7	1/1/2015–31/12/2015	GRI-G4	Yes
Malta International Airport plc	Malta	Europe	Large	3	1/1/2016–31/12/2016	GRI-G4	Yes
Manchester Airport Group (MAG)	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Europe	Large	7	2016–2017	GRI-G4	Yes
Metropolitan Airports Commission	USA	Northern America	Large	1	1/1/2015–31/12/2015	GRI-G4	Yes
Mumbai International Airport Private Limited	India	Asia	Large	3	1/4/2014–31/3/2016	GRI-G4	Yes
Munich Airport	Germany	Europe	Large	8	1/1/2016–31/12/2016	GRI-Standards	Yes
OMA–Grupo Aeroportuario del Centro Norte	Mexico	Latin America and the Caribbean	Large	8	1/1/2016–31/12/2016	GRI-G4	Yes
San Francisco Airport Commission	USA	Northern America		1	1/7/2013–31/6/2014	Non-GRI	No
Schiphol Group	Netherlands	Europe	Large	14	1/1/2017–31/12/2017	GRI-Standards	Yes
SEA Milano	Italy	Europe	Large	9	1/1/2016–31/12/2016	GRI-G4	Yes
Shanghai Airport Authority	China	Asia		At least 1	1/1/2016–31/12/2016	Non-GRI	No

(Continues)

TABLE A1 (Continued)

Airport	Country	Aviation Market	Size	Reports	Reporting period	Reporting framework	Materiality analysis
Sheremetyevo International Airport	Russian Federation	Europe	Large	1	1/1/2016–31/12/2016	Non-GRI	Russian
Sydney Airport	Australia	Oceania	Large	2	1/1/2016–31/12/2016	GRI-G4	Yes
Swedavia	Sweden	Europe	Large	6	1/1/2015–31/12/2015	GRI-G4	Yes
Tallinn Airport	Estonia	Europe	Large	4	1/1/2016–31/12/2016	GRI-G4	Yes
TAV	Turkey	Asia	Large	8	1/1/2014–31/12/2015	GRI-G4	Yes
The Emirates Group	United Arab Emirates	Asia	MNE	6	2015–2016	Citing-GRI	No
Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H.	Austria	Europe	Large	3	2016	GRI-G4	German
Toronto Pearson–GTAA	Canada	Northern America	Large	10	1/1/2016–31/12/2016	GRI-G4	Yes
Vienna International Airport (VIE)	Austria	Europe	Large	2	2012–2014	GRI-G4	Yes

Abbreviation: GRI, Global Reporting Initiative.

APPENDIX B

OPERATIONAL SCALE OF AIRPORTS

TABLE B1 Operational scale of airports being under accountability benchmarking according to GRI's database

Airports	Size	Passengers	Aircraft movements	Cargo tonnage (tn)
Munich Airport	Large	42,261,309	394,430	375,121
Chhatrapati Shivaji International Airport	Large	41,670,351	307,766	705,252
Toronto Pearson–GTAA	Large	44,300,000	456,400	472,300
Athens International Airport	Large	20,020,000	189,137	88,480
Incheon International Airport	Large	49,281,210	305,446	2,595,677
Vienna International Airport (VIE)	Large	22,483,158	230,781	277,532
Sydney Airport	Large	41,863,129	346,437	479,260
Hong Kong International Airport	Large	69,700,000	410,000	4,300,000,000
Genève Aéroport	Large	15,800,000	188,829	70,418
Tallinn Airport	Large	2,221,615	40,938	13,940
Minneapolis–Saint Paul International Airport	Large	35,494,425	404,612	199,340
Amsterdam Airport Schiphol	Large	68,500,000	496,748	1,750,000
Brisbane Airport	SME	22,942,925	217,681	105,646
Edmonton International Airport	Large	7,807,000	138,981	42,000
Jorge Chávez International Airport	Large	18,848,207	176,865	287,826
^a Ljubljana International Airport	SME	1,411,476	32,701	19,802
Auckland Airport	Large	19,000,000	169,000	–
BAA Stansted	Large	23,200,000	–	–

Abbreviation: GRI, Global Reporting Initiative.

^aLjubljana International Airport is not listed in GRI's database.

APPENDIX C

AIRPORTS UNDER THE 55 ORGANIZATIONS' GOVERNANCE

TABLE C1 Airports owned by the 55 Organizations of this research sample

Airport	Country	Aviation market	Type
1 A Coruña Airport (LCG)	Spain	Europe	International
2 Abraham González International Airport (CJS)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
3 Acapulco International Airport (ACA)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
4 Adolfo Suárez Madrid Barajas Airport (MAD)	Spain	Europe	International
5 Al Maktoum International Airport (DWC)	United Arab Emirates	Asia	International
6 Ålesund Airport (AES)	Norway	Europe	International
7 Alexandroupoli Airport "Dimokritos" (AXD)	Greece	Europe	International
8 Alicante Elche Airport (ALC)	Spain	Europe	International
9 Almería Airport (LEI)	Spain	Europe	International
10 Amsterdam Airport Schiphol (AMS) Airport Schiphol	Netherlands	Europe	International
11 Ankara Esenboğa Airport (ESB)	Turkey	Asia	International
12 Antalya Airport (AYT)	Turkey	Asia	International
13 Åre Östersund Airport (OSD)	Sweden	Europe	International
14 Asturias Airport (OVD)	Spain	Europe	International
15 Athens International Airport "Eleftherios Venizelos" (ATH)	Greece	Europe	International
16 Auckland International Airport (AKL)	New Zealand	Oceania	International
17 Austin-Bergstrom International Airport (AUS)	USA	Northern America	International
18 Bachigualato Federal International Airport (CUL)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
19 Barcelona-El Prat Airport (BCN)	Spain	Europe	International
20 Batumi International Airport (BUS)	Georgia	Asia	International
21 Beijing Capital International Airport (PEK)	Hong Kong	Asia	International
22 Bergen Airport, Flesland (BGO)	Norway	Europe	International
23 Bodø Airport (BOO)	Norway	Europe	International
24 Brisbane Airport (BNE)	Australia	Oceania	International
25 Brussels Airport (BRU)	Brussels	Europe	International
26 Burgas Airport (BOJ)	Bulgaria	Europe	International
27 Cancún International Airport (CUN)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
28 Capt. Carlos Rovirosa Pérez International Airport (VSA)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
29 Carrasco International Airport (MVD)	Uruguay	Latin America and the Caribbean	International
30 Cataratas del Iguazú International Airport (IGR)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
31 Chania International Airport "Daskalogiannis" (CHQ)	Greece	Europe	International
32 Chhatrapati Shivaji International Airport (BOM)	India	Asia	International
33 Chiang Mai International Airport (CNX)	Thailand	Asia	International
34 Córdoba Airport (ODP)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
35 Corfu International Airport "Ioannis Kapodistrias" (CFU)	Greece	Europe	International

(Continues)

TABLE C1 (Continued)

Airport	Country	Aviation market	Type
36 Cozumel International Airport (CZM)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
37 Dallas/Fort Worth International Airport (DFW)	USA	Northern America	International
38 Don Mueang International Airport (DMK)	Thailand	Asia	International
39 Dortmund Airport (DTM)	Germany	Europe	International
40 Dubai International Airport (DXB)	United Arab Emirates	Asia	International
41 Dublin Airport (DUB)	Ireland	Europe	International
42 East Midlands Airport (EMA)	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Europe	International
43 Edinburgh Airport (EDI)	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Europe	International
44 Edmonton International Airport (YEG)	Canada	Northern America	International
45 Eindhoven Airport (EIN)	Netherlands	Europe	International
46 Enfidha-Hammamet International Airport (NBE)	Tunisia	Asia	International
47 Federico Garcia Lorca Granada-Jaén Airport (GRX)	Spain	Europe	International
48 Formosa International Airport (FMA)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
49 Francisco Sarabia International Airport (TRC)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
50 Franjo Tudman Airport (ZAG)	Croatia	Europe	International
51 Frankfurt Airport (FRA)	Germany	Europe	International
52 Fuerteventura Airport (FUE)	Spain	Europe	International
53 Gatwick Airport (LGW)	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Europe	International
54 Gazipaşa-Alanya Airport (GZB)	Turkey	Asia	International
55 General Enrique Mosconi International Airport (CRD)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
56 General Francisco Javier Mina International Airport (TAM)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
57 General Guadalupe Victoria International Airport (DGO)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
58 General Heriberto Jara International Airport (VER)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
59 General Leobardo C. Ruiz International Airport (ZCL)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
60 General Lucio Blanco International Airport (REX)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
61 General Rafael Buelna International Airport (MZT)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
62 General Roberto Fierro Villalobos International Airport (CUU)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
63 Geneva Airport (GVA)	Switzerland	Europe	International
64 Girona-Costa Brava Airport (GRO)	Spain	Europe	International
65 Golosón International Airport (LCE)	Honduras	Latin America and the Caribbean	International
66 Göteborg Landvetter Airport (GOT)	Sweden	Europe	International
67 Governor Francisco Gabrielli International Airport (MDZ)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International

(Continues)

TABLE C1 (Continued)

Airport	Country	Aviation market	Type
68 Gran Canaria Airport (LPA)	Spain	Europe	International
69 Ha'il Regional Airport (HAS)	Saudi Arabia	Asia	International
70 Hannover Airport (HAJ)	Germany	Europe	International
71 Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport (ATL)	USA	Northern America	International
72 Hat Yai International Airport (HDY)	Thailand	Asia	International
73 Heathrow Airport (LHR)	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Europe	International
74 Heraklion International Airport "Nikos Kazantzakis" (HER)	Greece	Europe	International
75 Hong Kong International Airport (HKG)	Hong Kong	Asia	International
76 Huatulco International Airport (HUX)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
77 Huesca-Pirineos Airport (HSK)	Spain	Europe	International
78 Ibiza Airport (IBZ)	Spain	Europe	International
79 Incheon International Airport (ICN)	Republic of Korea	Asia	International
80 Innsbruck Airport (INN)	Austria	Europe	International
81 Istanbul Atatürk Airport (IST)	Turkey	Asia	International
82 Ixtapa-Zihuatanejo International Airport (ZIH)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
83 İzmir Adnan Menderes Airport (ADP)	Turkey	Asia	International
84 Jerez Airport (XRY)	Spain	Europe	International
85 John Paul II International Airport Kraków-Balice (KRK)	Poland	Europe	International
86 Jorge Chávez International Airport (LIM)	Peru	Latin America and the Caribbean	International
87 Jorge Newbery Airfield (AEP)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
88 Juan Manuel Gálvez International Airport (RTB)	Honduras	Latin America and the Caribbean	International
89 Kalamata International Airport (KLX)	Greece	Europe	International
90 Kavala International Airport "Alexander the Great" (KVA)	Greece	Europe	International
91 Kefalonia Airport "Anna Pollatou" (EFL)	Greece	Europe	International
92 Kos International Airport "Hippocrates" (KGS)	Greece	Europe	International
93 Kota Kinabalu International Airport (BKI)	Malaysia	Asia	International
94 Kristiansand Airport (KRS)	Norway	Europe	International
95 Kuala Lumpur International Airport (KUL)	Malaysia	Asia	International
96 Kuching International Airport (KCH)	Malaysia	Asia	International
97 La Palma Airport (SPC)	Spain	Europe	International
98 Langkawi International Airport (LGK)	Malaysia	Asia	International
99 Lanzarote Airport (ACE)	Malaysia	Europe	International
100 Lemnos International Airport "Hephaestus" (LXS)	Greece	Europe	International
101 León Airport (LEN)	Spain	Europe	International
102 Libertador General José de San Martín Airport (PSS)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
103 Licenciado Manuel Crescencio Rejón International Airport (MID)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
104 Ljubljana Jože Pučnik Airport (LJU)	Slovenia	Europe	International
105 Logroño-Agoncillo Airport (RJL)	Spain	Europe	International

(Continues)

TABLE C1 (Continued)

Airport	Country	Aviation market	Type
106 London Stansted Airport (STN)	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Europe	International
107 Los Angeles International Airport (LAX)	USA	Northern America	International
108 Luleå Airport (LLA)	Sweden	Europe	International
109 Mae Fah Luang-Chiang Rai International Airport (CEI)	Thailand	Asia	International
110 Malacca International Airport (MKZ)	Malaysia	Asia	International
111 Malaga Airport (AGP)	Spain	Europe	International
112 Malmö Airport (MMX)	Sweden	Europe	International
113 Malta International Airport (MLA)	Malta	Europe	International
114 Manchester Airport (MAN)	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	Europe	International
115 Martín Miguel de Güemes International Airport (SLA)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
116 Menorca Airport (MAH)	Spain	Europe	International
117 Milan Linate Airport (LIN)	Italy	Europe	International
118 Milan-Malpensa Airport (MXP)	Italy	Europe	International
119 Milas-Bodrum Airport (BJV)	Turkey	Asia	International
120 Minatitlán International Airport (MTT)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
121 Ministro Pistarini (EZE)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
122 Minneapolis-Saint Paul International Airport (MSP)	USA	Northern America	International
123 Monastir Habib Bourguiba International Airport (MIR)	Tunisia	Asia	International
124 Monterrey International Airport (MTY)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
125 Munich Airport (MUC)	Germany	Europe	International
126 Murcia-San Javier Airport (MJV)	Spain	Europe	International
127 Mytilene International Airport "Odysseas Elytis" (MJT)	Greece	Europe	International
128 Ohrid Airport (OHD)	Former Republic of Macedonia	Europe	International
129 Orlando International Airport (MCO)	USA	Northern America	International
130 Oslo Airport (OSL)	Norway	Europe	International
131 Palma de Mallorca Airport (PMI)	Spain	Europe	International
132 Pamplona Airport (PNA)	Spain	Europe	International
133 Paris Charles de Gaulle Airport (CDG)	France	Europe	International
134 Paris Orly Airport (ORY)	France	Europe	International
135 Paris-Le Bourget Airport (LBG)	France	Europe	International
136 Phuket International Airport (HKT)	Thailand	Asia	International
137 Piloto Civil Norberto Fernández International Airport (RGL)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
138 Ponciano Arriaga International Airport (SLP)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
139 Prince Mohammad bin Abdulaziz International Airport (MED)	Saudi Arabia	Asia	International
140 Prince Nayef bin Abdulaziz International Airport (ELQ)	Saudi Arabia	Asia	International
141 Pulkovo Airport (LED)	Russian Federation	Europe	International

(Continues)

TABLE C1 (Continued)

Airport	Country	Aviation market	Type
142 Ramón Villeda Morales International Airport (SAP)	Honduras	Latin America and the Caribbean	International
143 Resistencia International Airport (RES)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
144 Reus Airport (REU)	Spain	Europe	International
145 Rhodes International Airport "Diagoras" (RHO)	Greece	Europe	International
146 Riga International Airport (RIX)	Latvia	Europe	International
147 Río Grande Regional Airport (RIG)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
148 Ronneby Airport (RNB)	Sweden	Europe	International
149 Rotterdam The Hague Airport (RTM)	Netherlands	Europe	International
150 Salamanca Airport (SLM)	Spain	Europe	International
151 Samos International Airport (SMI)	Greece	Europe	International
152 San Carlos de Bariloche Airport (BRC)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
153 San Fernando Airport	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
154 San Francisco International Airport (SFO)	USA	Northern America	International
155 San Sebastián Airport (EAS)	Spain	Europe	International
156 Santander Airport (SDR)	Spain	Europe	International
157 Santiago de Compostela Airport (SCQ)	Spain	Europe	International
158 Senai International Airport (JHB)	Malaysia	Asia	International
159 Seville Airport (SVQ)	Spain	Europe	International
160 Shanghai Pudong International Airport (PVG)	Mainland China	Asia	International
161 Sheremetyevo International Airport (SVO)	Russian Federation	Europe	International
162 Skopje Airport (SKP)	Former Republic of Macedonia	Europe	International
163 Son Bonet Aerodrome	Spain	Europe	International
164 Stavanger Airport (SVG)	Norway	Europe	International
165 Stockholm Arlanda Airport (ARN)	Sweden	Europe	International
166 Stockholm Bromma Airport (BMA)	Sweden	Europe	International
167 Stuttgart Airport (STR)	Germany	Europe	International
168 Sultan Abdul Aziz Shah Airport (SZB)	Malaysia	Asia	International
169 Suvarnabhumi Airport (BKK)	Thailand	Asia	International
170 Sydney—Kingsford Smith International Airport (SYD)	Australia	Oceania	International
171 Tallinn Airport (TLL)	Estonia	Europe	International
172 Tapachula International Airport (TAP)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
173 Tbilisi International Airport (TBS)	Georgia	Asia	International
174 Tenerife South Airport (TFS)	Spain	Europe	International
175 Teniente General Benjamín Matienzo International Airport (TUC)	Argentina	Latin America and the Caribbean	International
176 Thessaloniki Airport "Makedonia" (SKG)	Greece	Europe	International
177 Toncontín International Airport (TGU)	Honduras	Latin America and the Caribbean	International
178 Toronto Pearson International Airport (YYZ)	USA	Northern America	International

(Continues)

TABLE C1 (Continued)

Airport	Country	Aviation market	Type
179 Tromsø Airport (TOS)	Norway	Europe	International
180 Trondheim Airport (TRD)	Norway	Europe	International
181 Umeå Airport (UME)	Sweden	Europe	International
182 Valencia Airport (VLC)	Spain	Europe	International
183 Valladolid Airport (VLL)	Spain	Europe	International
184 Vienna International Airport (VIE)	Austria	Europe	International
185 Vigo-Peinador Airport (VGO)	Spain	Europe	International
186 Visby Airport (VBY)	Sweden	Europe	International
187 Vitoria Airport (VIT)	Spain	Europe	International
188 Xi'an Xianyang International Airport (XIY)	Mainland China	Asia	International
189 Xoxocotlán International Airport (OAX)	Mexico	Latin America and the Caribbean	International
190 Yanbu Airport (YNB)	Saudi Arabia	Asia	International
191 Zakynthos International Airport "Dionysios Solomos" (ZTH)	Greece	Europe	International
192 Zaragoza Airport (ZAZ)	Spain	Europe	International
193 Zurich Airport (ZRH)	Switzerland	Europe	International

APPENDIX D

MOST MATERIAL ASPECTS IN THE AIRPORT INDUSTRY

TABLE D1 Ranking of material aspects in the airport industry

Ranking	1st Phase of evaluation: Identification			2nd Phase of evaluation: Identification and prioritization				
	Material aspect	^a Ni	Material aspect	^b Xi (%)	Material aspect	Ni	Material aspect	Xi (%)
1	Strategy	66	Air emissions & climate change (GWP)	97	Economic performance	30	Customer health & safety	86
2	Economic performance	45	Customer health & safety	91	Strategy	28	Economic performance	79
3	Local communities	40	Customer delight	88	Customer health & safety	25	Customer delight	71
4	Air emissions & climate change (GWP)	38	Strategy	85	Customer delight	22	Strategy	71
5	Indirect economic impacts	35	Economic performance	82	Indirect economic impacts	21	Security practices	64
6	Training & education	34	Occupational health & safety	82	Air emissions & climate change (GWP)	20	Market presence	57
7	Occupational health & safety	33	Indirect economic impacts	79	Local communities	20	Indirect economic impacts	57
8	Customer delight	33	Energy management	76	Security practices	19	Air emissions & climate change (GWP)	57
9	Employment	32	Effluents & waste management	76	Market presence	18	Occupational health & safety	57
10	Customer health & safety	32	Employment	76	Occupational health & safety	18	Energy management	50
11	Stakeholder engagement	28	Training & education	73	Training & education	14	Local communities	46
12	Energy management	27	Security practices	73	Energy management	14	Training & education	43
13	Effluents & waste management	27	Local communities	73	Ground transport & intermodality	13	Ground transport & intermodality	43
14	Security practices	25	Noise	67	Infrastructure development	13	Infrastructure development	39
15	Ground transport & intermodality	25	Stakeholder engagement	64	Employment	11	Noise	36

(Continues)

TABLE D1 (Continued)

Ranking	1st Phase of evaluation: Identification				2nd Phase of evaluation: Identification and prioritization			
	Material aspect	^a Ni	Material aspect	^b Xi (%)	Material aspect	Ni	Material aspect	Xi (%)
16	Noise	23	Market presence	61	Service quality	11	Employment	36
17	Market presence	22	Environmental compliance	55	Stakeholder engagement	11	Service quality	36
18	Diversity & equal opportunity	22	Freedom of association & collective bargaining	55	Noise	10	Socioeconomic compliance	32
19	Infrastructure development	21	Ground transport & intermodality	55	Socioeconomic compliance	10	Effluents & waste management	29
20	Service quality	21	Infrastructure development	52	Effluents & waste management	8	Stakeholder engagement	29
21	Environmental compliance	19	Diversity & equal opportunity	48	Environmental compliance	7	Environmental compliance	25
22	Freedom of association & collective bargaining	19	Service quality	48	Supplier environmental assessment	7	Supplier environmental assessment	25
23	Socioeconomic compliance	19	biodiversity	45	Diversity & equal opportunity	7	Labor/management relations	21
24	Nondiscrimination	18	Labor/management relations	45	Ethics & integrity	7	Diversity & equal opportunity	21
25	Ethics & integrity	17	Nondiscrimination	45	Labor/management relations	6	Nondiscrimination	21
26	Labor/management relations	16	Supplier environmental assessment	42	Nondiscrimination	6	Freedom of association & collective bargaining	21
27	Biodiversity	15	Socioeconomic Compliance	42	Freedom of association & collective bargaining	6	Water management	18
28	Supplier environmental assessment	15	Water management	36	Water management	5	Supplier social assessment for labor practices	18
29	Innovation & technology	14	Innovation & technology	36	Supplier social assessment for labor practices	5	Ethics & integrity	18
30	Water management	12	Governance	36	Innovation & technology	5	Innovation & technology	14
31	Governance	12	Ethics & integrity	33	Anticorruption	3	Anticorruption	11
32	Marketing & labeling	10	Procurement practices	27	Child labor	3	Child labor	11
33	Procurement practices	9	Supplier social assessment for labor practices	27	Marketing & labeling	3	Marketing & labeling	11
34	Supplier social assessment for labor practices	9	Customer privacy	27	Customer privacy	3	Customer privacy	11
35	Child labor	9	Child labor	24	Transparency	3	Transparency	11
36	Forced or compulsory labor	9	Forced or compulsory labor	24	Governance	3	Governance	11
37	Customer privacy	9	Rights of indigenous people	21	Procurement practices	2	Procurement practices	7
38	Anticorruption	7	Marketing & labeling	21	Forced or compulsory labor	2	Forced or compulsory labor	7
39	Rights of indigenous people	7	Anticorruption	18	Rights of indigenous people	2	Rights of indigenous people	7
40	Materials	6	Materials	18	Materials	1	Materials	4
41	Anticompetitive behavior	5	Anticompetitive behavior	15	Biodiversity	1	Biodiversity	4
42	Social operations & contributions	5	Social operations & contributions	15	Anticompetitive behavior	0	Anticompetitive behavior	0
43	Public policy	4	Public policy	12	Public policy	0	Public policy	0
44	Transparency	4	Transparency	12	Social operations & contributions	0	Social operations & contributions	0

Abbreviation: GWP, global warming potential.

^aNi: Population.

^bRelative frequency.

APPENDIX E

EVALUATION METHODOLOGY WITH RESPECT TO ACCOUNTABILITY LEVEL

The methodology used in the present study (Vouros, 2017) is a standard methodology developed to assess Greek enterprises' accountability level. The methodology's validity is considered to be higher when applied for Organizations operating in the same industrial sector/subsector.

A. General Standard Disclosures

Criterion A.1 refers to why the topic is material to the Organization and which impacts (positive or negative) are already occurring or are likely to occur.

TABLE E1 Description of Criterion A.1 (Source: Vouros, 2017)

Grade	Grading criteria
0	No reference
1	The coverage of the criterion is deficient
2	The coverage of the criterion is partial
3	The criterion is sufficiently covered with reference to procedures of impact assessment or internal/external audits
4	The criterion is fully covered with reference to procedures of impact assessment or internal/external audits

TABLE E2 Description of Criterion A.2 (Source: Vouros, 2017)

Grade	Grading criteria
0	No reference
1	The Organizations does not have a specific management approach on its material topic, but states if it is about to establish a management approach (or the reasons for its nonexistence) or The management of the material topic and its impacts is presented briefly or/and at least one of its components is described sufficiently
2	The Organization provides deficient information about how it approaches the management of the material topic and describes if it intends to prevent, mitigate or redress/offset the negative impacts, or reinforce the positive impacts. At least two of the managerial components are described sufficiently.
3	The Organization provides sufficient information about how it approaches the management of the material topic and describes if it intends to prevent, mitigate or redress/offset the negative impacts, or reinforce the positive impacts. At least four of the managerial components are described sufficiently.
4	The Organization provides complete and comprehensive information about how it approaches the management of the material topic and describes if it intends to prevent, mitigate or redress/offset the negative impacts, or reinforce the positive impacts. All managerial components are described.

TABLE E3 Description of Criterion A.3 (Source: Vouros, 2017)

Grade	Grading criteria
0	No reference
1	The criterion is covered briefly or only one of the above three subcriteria is sufficiently covered
2	The criterion is covered with emptiness and vagueness or only one of the above three subcriteria is fully described
3	All three subcriteria are sufficiently described
4	All three subcriteria are fully described

TABLE E4 Description of Criterion B (Source: Vouros, 2017)

Grade	Grading criteria
0	No reference
1	The total of indicators is not described, or any of indicators presented are described with emptiness and vagueness or at a briefly/epigrammatic level or less than the half of the provided indicators are sufficiently covered
2	The total of indicators is not described, or any of indicators presented are described with emptiness and vagueness or at a briefly/epigrammatic level or at least half of the provided indicators are sufficiently covered
3	The total of indicators provided is sufficiently covered
4	The total of indicators provided is comprehensively covered

TABLE E5 Evaluation methodology criteria and scoring system (Source: Vouros, 2017)

Title of criteria	Number of criteria	Minimum score	Maximum score	Weighted factor
General Disclosures on Management Approach				50%
A.1	1	0	4	33.3%
A.2	1	0	4	33.3%
A.3	1	0	4	33.3%
Total	3	0	12	100%
Score A = (A.1 + A.2 + A.3)/3				
Specific Disclosures on Management Approach				50%
B	1	0	4	
Total	1	0	4	100%
Score B = B				
Score C = (Score A + Score B)/2				

Criterion A.2 refers to how the Organization manages its material topic or/and its impacts with respect to a set of managerial components: (a) policies, (b) commitments, (c) aims and objectives, (d) responsibilities, (e) sources (financial, human, etc.), and (f) specific initiatives or acts

Criterion A.3 refers to how the managerial approach is assessed including

- the mechanisms of the assessment processes
- the assessment results
- positive relative managerial adjustments

B. Specific Standard Disclosures based on GRI-G4, GRI-G4 Sector Disclosure, and GRI-Standards

Criterion B refers to coverage of specific indicators on the material topic

APPENDIX F

CONTENT OF MATERIAL ASPECTS

1. Economic performance:

- Direct economic value generated and distributed
- Financial implications and other risks and opportunities due to climate change
- Defined benefit plan obligations and other retirement plans
- Financial assistance received from government

2. Market presence:

- Ratios of standard entry level wage by gender compared with local minimum wage at significant locations of operation
- Proportion of senior management hired from the local community at significant locations of operation
- Total number of passengers annually, broken down by passengers on international and domestic flights, and broken down by origin-and-destination and transfer passengers, including transit passengers
- Total annual number of aircraft movements by day and by night, broken down by commercial passenger, commercial cargo, general aviation, and state aviation flights
- Total amount of cargo tonnage
- Destinations and markets served

3. Indirect economic impacts:

- Development and impact of infrastructure investments and services supported
- Significant indirect economic impacts

4. Procurement practices:

- Proportion of spending on local suppliers at significant locations of operation
- Responsible procurement practices
- Supply chain management

5. Anticorruption:

- Operations assessed for risks related to corruption
- Communication and training about anticorruption policies and procedures
- Confirmed incidents of corruption and actions taken

6. Anticompetitive behavior:

- Legal actions for anticompetitive behavior, antitrust, and monopoly practices

7. Materials

- Materials used by weight or volume
- Recycled input materials used
- Reclaimed products and their packaging materials
- Resources management

8. Energy management:

- Energy consumption within the organization
- Energy consumption outside of the Organization
- Energy intensity
- Reduction of energy consumption
- Reductions in energy requirements of products and services

9. Water management:

- Water withdrawal by source
- Water sources significantly affected by withdrawal of water
- Water recycled and reused
- Urban runoff management

10. Biodiversity:

- Operational sites owned, leased, managed in, or adjacent to, protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas
- Significant impacts of activities, products, and services on biodiversity
- Habitats protected or restored
- IUCN Red List species and national conservation list species with habitats in areas affected by operations

11. Noise management:

- Noise targets or limits applicable to the airport
- Noise measurement and monitoring system
- Mix of aircraft by noise classification
- Operational measures to minimize noise impact
- Flight restrictions
- Compensation and noise protection schemes offered by the airport

12. Air quality, air emissions, and climate change (GWP):

- Direct (Scope 1) GHG emissions
- Energy indirect (Scope 2) GHG emissions
- Other indirect (Scope 3) GHG emissions
- GHG emissions intensity

- Reduction of GHG emissions
 - Emissions of ozone-depleting substances (ODS)
 - Nitrogen oxides (NOX), sulfur oxides (SOX), and other significant air emissions
13. Effluents and waste management:
- Water discharge by quality and destination
 - Waste by type and management or disposal method
 - Significant spills
 - Transport of hazardous waste
 - Water bodies affected by water discharges and/or runoff
14. Environmental compliance:
- Compliance and noncompliance with environmental laws and regulations
15. Supplier environmental assessment:
- New suppliers that were screened using environmental criteria
 - Negative environmental impacts in the supply chain and actions taken
16. Employment:
- New employee hires and employee turnover
 - Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees
 - Parental leave
17. Labor/management relations:
- Minimum notice periods regarding operational changes
18. Occupational health and safety:
- Workers representation in formal joint management-worker health and safety committees
 - Types of injury and rates of injury, occupational diseases, lost days, and absenteeism, and number of work-related fatalities
 - Workers with high incidence or high risk of diseases related to their occupation
 - Health and safety topics covered in formal agreements with trade unions
19. Training and education:
- Average hours of training per year per employee
 - Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs
 - Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews
20. Supplier social assessment for labor practices:
- New suppliers that were screened using social criteria
 - Negative social impacts in the supply chain and actions taken
21. Diversity and equal opportunity:
- Diversity of governance bodies and employees
 - Ratio of basic salary and remuneration of women to men
22. Nondiscrimination:
- Incidents of discrimination and corrective actions taken
23. Freedom of association and collective bargaining:
- Operations and suppliers in which the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk
24. Child labor:
- Operations and suppliers at significant risk for incidents of child labor
25. Forced or compulsory labor:
- Operations and suppliers at significant risk for incidents of forced or compulsory labor
26. Security practices:
- Security personnel trained in customers' health/safety and human rights policies or procedures
27. Rights of indigenous people:
- Incidents of violations involving rights of indigenous peoples
28. Local communities:
- Operations with local community engagement, impact assessments, and development programs
 - Operations with significant actual and potential negative impacts on local communities
29. Public policy:
- Total value of political contributions by country and recipient/beneficiary
30. Social operations and contribution:
- Sponsorship and giving to society
31. Customer health and safety:
- Assessment of the health and safety impacts of product and service categories
 - Incidents of noncompliance concerning the health and safety impacts of products and services

32. Marketing and labeling:
- Requirements for product and service information and labeling
 - Incidents of noncompliance concerning product and service information and labeling
 - Incidents of noncompliance concerning marketing communications
33. Customer privacy:
- Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data
34. Socioeconomic compliance:
- Compliance or on-compliance with laws and regulations in the social and economic area
35. Transparency:
- Transparent operations
 - External assurance
36. Innovation and technology:
- Research and technology
 - Innovative initiatives
37. Accessibility, ground transport, and intermodality:
- Modes of ground transportation of passengers, staff, visitors, and suppliers within, to, and from the airport
 - Initiatives to improve energy efficiency and reduce emissions (such as public transport and measures to promote the efficient use of private transportation)
 - Infrastructure to enhance airport accessibility to disabled persons
38. Customer satisfaction:
- Customers' satisfaction derived from products and services provided
39. Infrastructure development:
- Expansion of infrastructure to ensure business continuity and preparedness
40. Service quality:
- Quality of products and services provided
41. Strategy:
- Corporate strategy concerning key impacts, risks, and opportunities
42. Governance:
- Governance structure, composition of the highest governance body, and its committees
 - Delegating authority
 - Executive-level responsibility for economic, environmental, and social topics
 - Consulting stakeholders on economic, environmental, and social topics
 - Purposes, values, and strategy
 - Highest governance body's economic, environmental, and social impacts
 - Effectiveness of risk management processes
 - Highest governance body's role in sustainability reporting
 - Nature and total number of critical concerns
 - Remuneration policies, process for determining remuneration, annual total compensation ratio, percentage increase in annual total compensation ratio
43. Ethics and integrity:
- Values, principles, standards, and norms of behavior
 - Mechanisms for advice and concerns about ethics
44. Stakeholder engagement:
- Identification and stakeholder groups engagement.

APPENDIX G

GRAPHICAL ABSTRACT OF THE EVALUATION METHODOLOGY

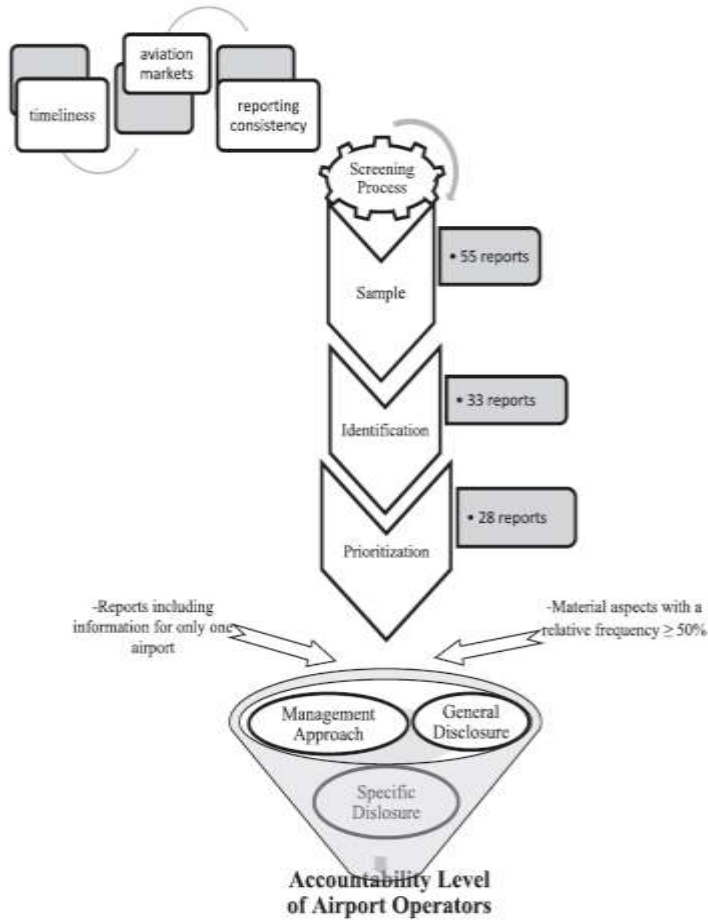


FIGURE G1 Graphical representation of the evaluation methodology

Παράρτημα IV

Άρθρα υπό εξέταση Δημοσίευσης (under review)

A. A methodological framework for the assessment of Corporate Social Responsibility Reporting and Materiality Analysis, Journal of Cleaner Production

Vouros, P, Androne, N, Allan S, Fotiadis, S, Fountoulakis, G, Evangelinos, K.

Abstract

The purpose of this study is to assess the comprehensiveness of material topics of 44 Greek business entities. This sample was also used in a recent research (pending publication) regarding the integration of the Reporting Principles of Global Reporting Initiative (GRI) -G4 implementation manual. We set up a final sophisticated disclosure index, relying on well-established performance indicators and focus on the information found in the Corporate Social Responsibility (CSR) Reports of corporations pertaining to 17 industries, in an attempt to illuminate the material issues per company. The findings indicate that companies show a low integration in reporting material topics in comparison with their performances on Reporting Principles, generating fundamental gaps in terms of clarity, reliability, balance and completeness of voluntary disclosures of sustainability reports. This is more evident in small-medium enterprises (SMEs), while large and multinational enterprises (MNE) present a much more stable progress showing that firms' size can play a major role in the integration of material topics.

Keywords: material topics, sustainability reports, CSR, disclosures on management approach

1. Introduction

CSR is developing into a significant component of corporate culture worldwide. Being a part of modern socio-economic systems with often severe financial & geographical instabilities and uncertainties, firms utilize it as an exceptionally powerful tool to adjust to new demands on how they conduct their activities (Kiliç et al., 2015; Herzig & Schaltegger, 2006). In doing so, they demonstrate their commitment to the social and environmental aspects of sustainable development (Laplume et al., 2008).

CSR culture is primarily guided by the clarity needed for the presentation of business activities which are the minimum prerequisites to meet stakeholders' requirements. This demand has led organizations to publish their essential information through recognized sustainability reports creating global trends and food for successive meetings and conferences among leaders (E.Y., 2015). The basic keynotes of the published reports should be trust, clarity and reliability towards stakeholders to avoid companies implying a loyal relationship with them that does

not exist (Calabrese et al., 2015). Additionally, augmenting corporate awareness together with stakeholders' concerns assures long term bonds between the companies and the stakeholders (Lee & Shin, 2010). The lack of comprehensiveness in addressing the material aspects of companies' practices in parallel with stakeholders interests would appear to be the most significant problem with present-day reports (Adams, 2004; de Villiers & van Staden, 2010; O'Dwyer et al., 2005). A proper assessment and understanding of materiality analysis within sustainability reports has not been aided by some of the previous studies where quantitative methods were employed without covering issues of completeness and subjectivity (Calabrese et al., 2016).

With the above in mind, this study is aiming to assess 44 CSR reports from the Greek business sector on the extent to which material topics of each are integrated according to the GRI -G4 implementation manual (2013b). Concluding remarks from previous research papers about the accountability of the same sample over the ten Reporting Principles will be compared with this research to achieve a more rounded view of the Greek Market.

2. Literature Review

The CSR ideal prompts organizations to co-opt social and environmental policies that demonstrate their commitment, in addition to economic, to sustainable practices in conformity with local communities (Laplume et al., 2008). It is an effective communication tool to assist businesses in creating a clear picture of their initiatives as well as their continuous improvement in non-financial areas (Fernandez-Feijoo et al., 2013). Effectively, it helps in improving their broader corporate image (Fombrun, 2005; Lewis, 2003). Motivated by this, large corporations have been pioneers in adopting sustainable measures since the early 1970's (Preston & Post, 1975; Carroll, 1979; Jones, 1980; Epstein, 1987).

Research would suggest that the number of companies compiling reports reflecting this change in their attitudes towards sustainability is on the rise (Skouloudis & Evangelinos, 2012). Most sustainability reports produced by large business entities were structured to provide information on social, economic and environmental

performances (i.e. triple bottom line) to a wider audience in order to raise their stakeholders' awareness of these topics (Elkington, 1997; Asif et al., 2013; Kolk, 2010; Miralles-Quiros, et al., 2017). Such reports strengthen the esteem of a business while many values (e.g. transparency, reliability, legality) are added (Elijido-Ten et al., 2010; Martínez-Ferrero et al., 2016; Romolini et al., 2014). Baumann-Pauly et al. (2013) point out that SME reports invest in material issues with respect to their stakeholders while large ones pay more attention to quality, while Sethi et al (2015) state that firms' size is not related to the overall quality of the reports. Despite the continuous improvement in the compilation of CSR reports, most of the recent assessments reflect weaknesses, especially in key aspects of corporate accountability concerning stakeholders' engagement (Moneva et al., 2006). Furthermore, the definition and selection of foremost issues based on companies and stakeholder's perception function as the main goal of materiality assessment (Calabrese et al., 2016).

In Greece, MNE would appear to be the main drivers of CSR policy making with SME and similar organizations following their lead (Skouloudis et al., 2014). In contrast to international priorities and pressures, issues of transparency and accountability towards stakeholders are not the top priority for most organisations. In the Greek market, large corporations from various sectors set the standards for the quality of the reports. For instance, many large entities from telecommunications and financial services appear to be the most capable to integrate all the conditions in the compilation process. Simultaneously, healthcare services and healthcare products feature diversifications in the quality of the reports while shipping and tourism appear to put limited sustainable policies into effect (E.Y., 2015).

Nowadays, information on defining stakeholders and their engagement as well as materiality analysis of the principal aspects of a business activity are the core issues of CSR publications – reference. Materiality analysis ensures that sustainability reports pay heed to the most critical aspects of firms and their stakeholders with the intention of achieving a win-win situation. According to the published reports in 2013, in Greece, 80% of the reports can define their stakeholders, while their engagement reaches 67% (E.Y., 2015). Finally, quality and quantity of Greek reports are insufficient and restricted to large enterprises, but nonetheless, quality is constantly improved by the

increased implementation of international standards and management norms and quantity by the competition's context (E.Y., 2015; Skouloudis et al., 2011).

3. Data and Methodology

Based on most recent research upon 44 Greek companies from assorted industries (see Table 1) regarding the accountability of the GRI Reporting Principles, the current methodology and subsequent sections are being added as an extension of Vouros et al., (2020) study. Thus, the reused sample was evaluated on material topics of independent CSR reports published in 2016 (i.e. referring to performance achievements of the previous year).

(Insert Table 1)

Table 1: Sample Firms- Descriptive Information

¹ Sector	¹ Companies	¹ Size	¹ Reporting Type	International CSR Standards	Standards Reference for the Disclosure of non-Financial Information	of Evaluation Models of CSR Activities
Financial Services	Alpha Bank	Large	GRI-G4			
	European Reliance	Large	GRI-G4	ISO 26000	UNGC (CoP)	
	Piraeus Bank	MNE	GRI-G4	ISO 26000	UNGC (CoP),	✓
	National Bank of Greece	MNE	GRI-G4	AA1000APS		
	Interlife	SME	Citing-GRI			
Telecommunications	Hellenic Telecommunications Organization S.A. (OTE)	Large	GRI-G4	AA1000	UNGC (CoP),GSC	
	Vodafone Greece	Large	GRI-G4	AA1000		✓

	Wind Telecommunications Hellas	Large	GRI-G4			UNGC (CoP)	
Food and Beverage	Athenian Brewery	SME	GRI-G4	ISO 26000			
	Coca-Cola Hellenic Bottling Company	MNE	GRI-G4			UNGC (CoP)	✓
	Nireus	MNE	GRI-G4			UNGC (CoP)	
HealthCare Services & Products	Athens Medical Group	Large	GRI-G4				
	Novartis Hellas	Large	GRI-G4	ISO 26000,AA 1000		UNGC (CoP)	
	² Janssen	Large	GRI-G4				
Energy & Energy Utilities	Hellenic Petroleum	Large	GRI-G4	Sectorial Disclosures of GRI		UNGC (CoP),GSC	✓
	Motor Oil Hellas	MNE	GRI-G4			UNGC (CoP)	✓
	Terna Energy	SME	GRI-G4	ISO 26000		GSC	✓
	Public Power Corporation (PPC)	Large	GRI-G4	AA1000		GSC	
Conglomerates	Fourlis Group of Companies	MNE	GRI-G4			UNGC (CoP)	
	Mytilineos Holdings S.A.	Large	GRI-G4	OECD,ISO 26000		UNGC (CoP),GSC	✓
Construction Materials	Hellenic Cables	MNE	GRI-G4	AA1000,ISO 26000		GSC	
		MNE	GRI-G4	ISO 26000			✓

	Heracles General Cements					
	Titan Cements	Large	GRI-G4	WBCSD (CSI),AA1000	UNGC (CoP)	✓
	Aegean Motorway	Large	GRI-G4			
Construction	Ellaktor	Large	GRI-G4			
	Kentriki Odos S.A.	Large	GRI-G4			
	Elval	Large	GRI-G4	AA1000,ISO 26000	GSC	✓
Metal Products						
	Halcor	Large	GRI-G4	AA1000,ISO 26000	GSC	✓
Agriculture	Loulis Mills S.A	Large	GRI-G4	ISO 26000	GSC	✓
	Intralot	MNE	GRI-G4		UNGC (CoP)	✓ (EFQM, RADAR)
Tourism/Leisure	Opap	Large	GRI-G4			✓
	Temes S.A	Large	GRI-G4	AA1000		
Automotive	Mercedes-Benz Hellas	SME	GRI-G4	ISO 26000	UNGC (CoP)	✓
	Neptune Lines	Large	GRI-G4		UNGC (CoP)	
Logistics						
	Paegae	SME	GRI-G4		UNGC (CoP),GSC	
	Athens International Airport S.A	Large	GRI-G4	ISO 26000,Sectorial Disclosures of GRI	UNGC (CoP),GSC	✓
Mining	Hellas Gold	Large	GRI-G4		GSC	

Commercial Services	Global Sustain	SME	GRI-G4	AA 1000,WBCSD,SDE s,RIR,RIP	UNGC (CoP)	
	Attica Group	Large	GRI-G4	ISO 26000	UNGC (CoP)	
	Attikes Diadromes	Large	GRI-G4			
Other	Corinth Pipeworks	Large	GRI-G4	ISO 26000		v
	Interamerican	Large	GRI-G4	ISO 26000,AA 1000	UNGC (CoP),GSC	
	Nea Odos	SME	GRI-G4			
	Guest Holdings	SME	GRI-G4		GSC	

Notes to Table 1:

¹Source : GRI-Database

²The Greek Unit of the firm is not included in GRI-Database but its report complies with GRI-G4 Guidelines

AA=AccountAbility

APS=Accountability Principles Standards

MNE=Multinational Entreprises

SME=Small-Medium Entreprises

UNGC (CoP)=United Nations Global Compact (Communication on Progress)

GSC=Greek Sustainability Code

ISO=International Organization for Standardization

WBCSD=World Business Council for Sustainable Development

CSI=Cement Sustainability Initiative

EFQM=European Foundation for Quality Management

For this purpose, the dominant method utilized was content analysis. Content analysis draws accurate and concrete inferences from the breakdown of a determinate text (Krippendorff, 2004), whereas Weber (1990) defined it as a way to classify a text into clusters based on specific standards.

In the present paper, this method was implemented in two sequential phases: in the first phase, the reports were scanned to find the specific sections focussed on materiality analysis topics. The assessment was conducted by detecting the number of material aspects provided by individual reports. Each material aspect was examined for the extent to which it is in line with the corresponding standard disclosures on management approach (DMA). DMA consists of two types of criteria extracted from DMA prerequisites included in the GRI-G4 manual (see Appendix A): generic (GDMA) and specific (SDMA), which were graded on a five-point measurement system with its established framework to be addressed in table 2. Founded on DMA criteria, two indicators were designed expressing the average per category (AverGDMA & AverSDMA).

In the second phase, a third index was constructed, predicated on the previously discussed indicators, with the aim of covering the total number of material aspects per company. Thus, the final index (FMD) was shaped as follows (Vouros, 2017):

$$\mathbf{FMD} = \mathbf{AVER}[\sum_1^k \mathbf{Aver}(\mathbf{GDMA} + \mathbf{SDMA})]$$

where k denotes the number of material aspects per company. Noteworthy here is that the kind and number of material aspects differ among companies of either the same or different business sectors. Regarding all three indicators reported in this section, their maximum score reached 4 points (these disclosure scores are expressed in percentages in following section). This outcome was generated from the grading scale (Table 2) where the minimum score (=0) denotes that the information is not covered, while the maximum (= 4) indicates that it was fully covered by the Report in accordance with the GRI manual.

Finally, it is worth mentioning that the syllogism of indicators and generic grading scheme are in agreement with the philosophy of recent surveys (Skouloudis et al.,

2013; Evangelinos et al., 2016; Halkos & Skouloudis, 2016; Evangelinos et al., 2018). At the end of the assessment, both researchers cross-checked their results for Table objectivity and credibility issues but no significant discrepancies were found.

(Insert Table 2 around here)

Points	Rating requirements
0	The report does not include any information relevant to the specific GRI topic/indicator. No coverage.
1	The report provides brief statements, without specific information on the organisations approach to the topic indicator.
2	The report includes valuable information on the topic/indicator but there are still chief gaps in coverage. The organisation identifies the assessed issue, but fails to present it sufficiently.
3	The provided information is adequate and clear. It is evident that the reporting organisation has developed the necessary systems and processes for data collection on the assessed topic/indicator and attempts to present it in a consistent manner.
4	Coverage of the specific materiality item can be considered as “full” in the report, confirming its adoption in the report during compiling process. The organisation meets the GRI specific topic/indicator requirements, allowing comparison with other organisations.

Table 2: Five Point Requirement Scale

4. Findings

4.1. Material topics

According to the GRI-G4 Guidelines (2013a), once organizations have defined their stakeholders, they should identify the material issues for each stakeholder group on the environmental, social and economic footprint of the organization.

Findings from the analysis of the assessed reports generated diverse issues about the number of material topics, placing emphasis on common disclosure. In view of stand-alone industry approaches, the energy and energy utilities (EEU) sector was identified as having the largest number of material topics, eighteen in total. The overall average of all sample reports reflects seven to eleven material topics, while a minority had only five. In the metal products industry, Halcor (year) and Elval (year) show the highest thematic relevance, as both report financial performance, occupational health and safety (OHS), water use, education and development, energy consumption & saving and waste management are ranked as material affairs. In the

food and beverage industry, a comparison of Athenian brewery, Coca-Cola and Niraeus shows much lower levels of consistency compared to metal products, as OHS is the only common material subject. Nevertheless, in comparison with Coca-Cola, the other two both report financial performance as common important issue. In the EEU sector, scores are even lower with financial performance and OHS as the only common items for the entire sector. In conglomerates, the Fournalis group of companies and Mytilineos Holdings S.A. also display low homogeneity with financial performance and customer service & satisfaction being the only common issues of interest.

At a cross-sectorial level, financial performance and OHS are the foremost common material aspects and show up in most of the assessed reports. Additionally, customers' health & safety and personal data assurance are also common core issues. Special mention should be made of construction and construction materials reports where suppliers' assessment is often identified as a fundamental theme.

4.2. Integrations of Management approach

The sample assessment reveals that the average integration of GDMA indicators is 24.8%, with two reports providing satisfactory scores (over 50%). In terms of industries, the average integration reaches 25.9 %, while none of the evaluated sectors can even approach 50 % (see Figures 1 & 2).

In SDMA, about half of the reports resulting in more than 50 % of integration (see Figure 3). It is notable that major discrepancies existed among companies with some exceeding 80 % of integration but others less than 20%. In industries (Figure 4), the average is 51, 7 % with metal products on top of the list (≈84%).

Finally, we examined the integration of DMA in total as applied at a corporate and cross-sectorial level. Across all firms, the mean is 37.5%, with six having over 50% integration. In sectors, the respective mean neared 39% and only two went beyond 50% (Figures 5 & 6).

(Insert Figures 1-6 around here)

Figure 1: GDMA Scores (%) per Company

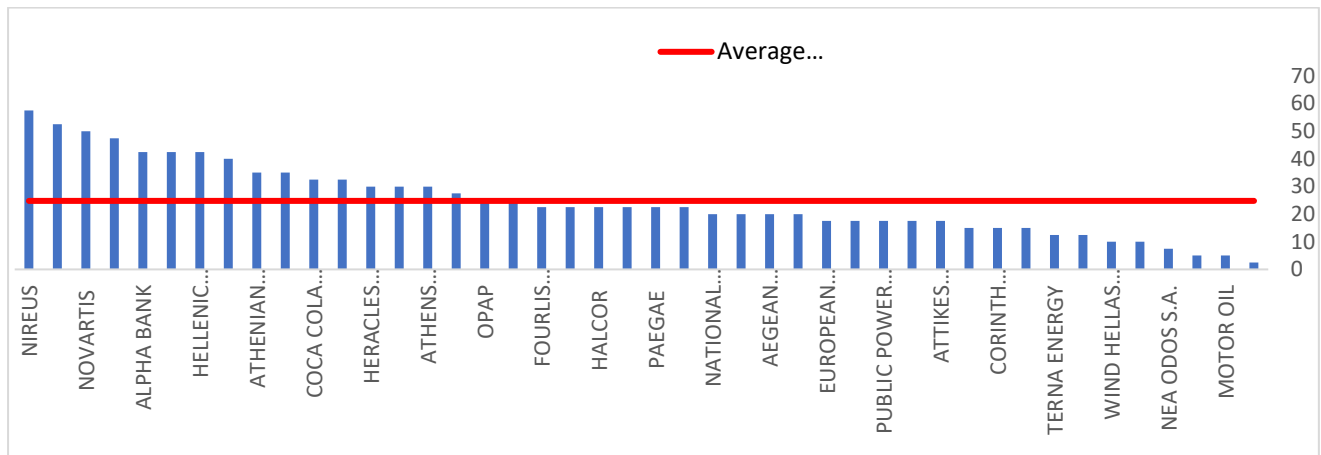


Figure 2: GDMA Scores (%) per Sector

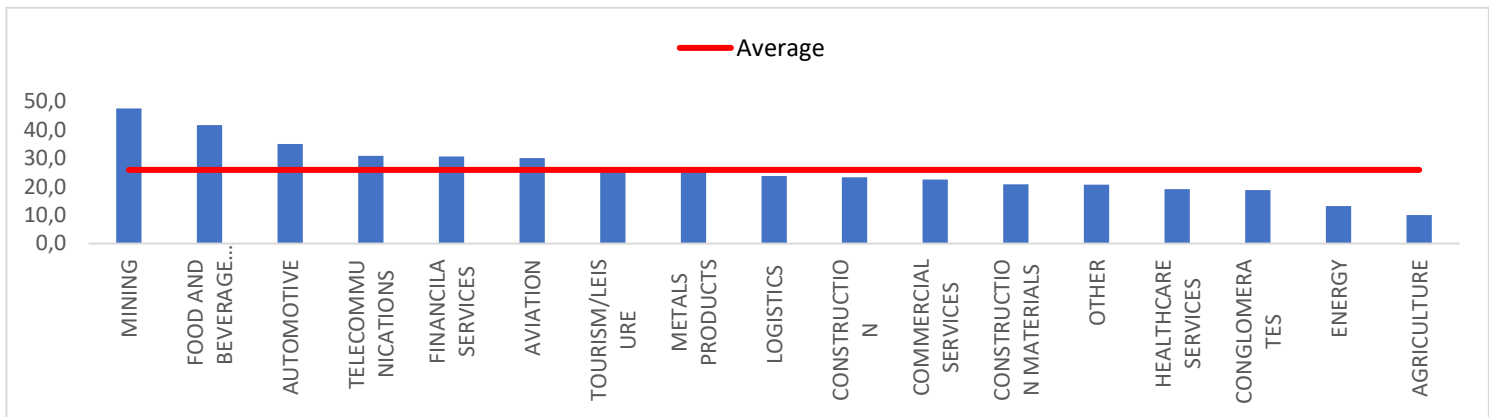


Figure 3: SDMA Scores (%) per Company

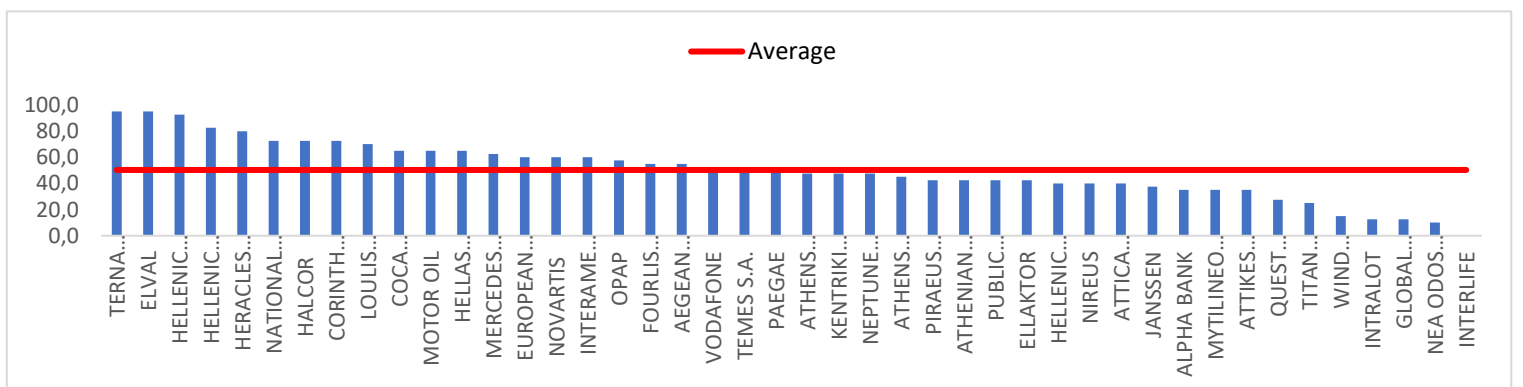


Figure 4: SDMA Scores (%) per Sector

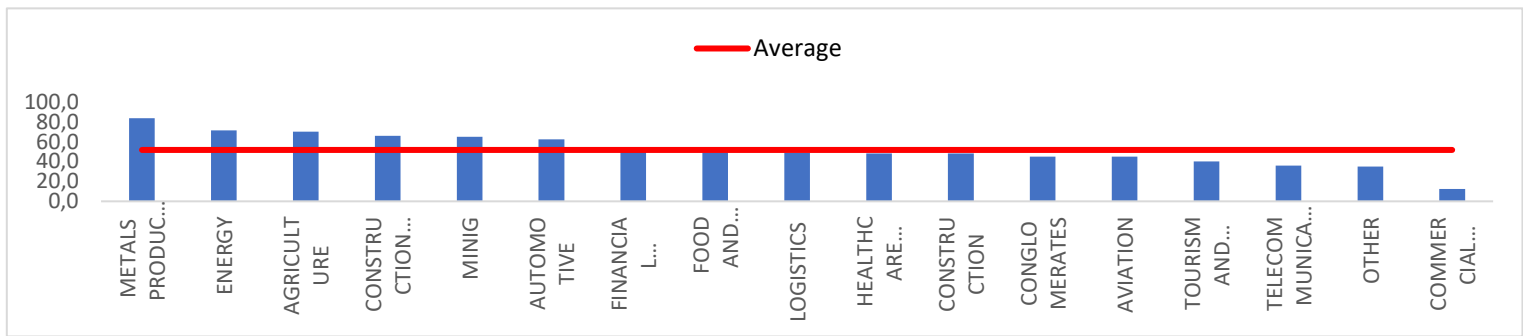


Figure 5: Total DMA Scores (%) per Company

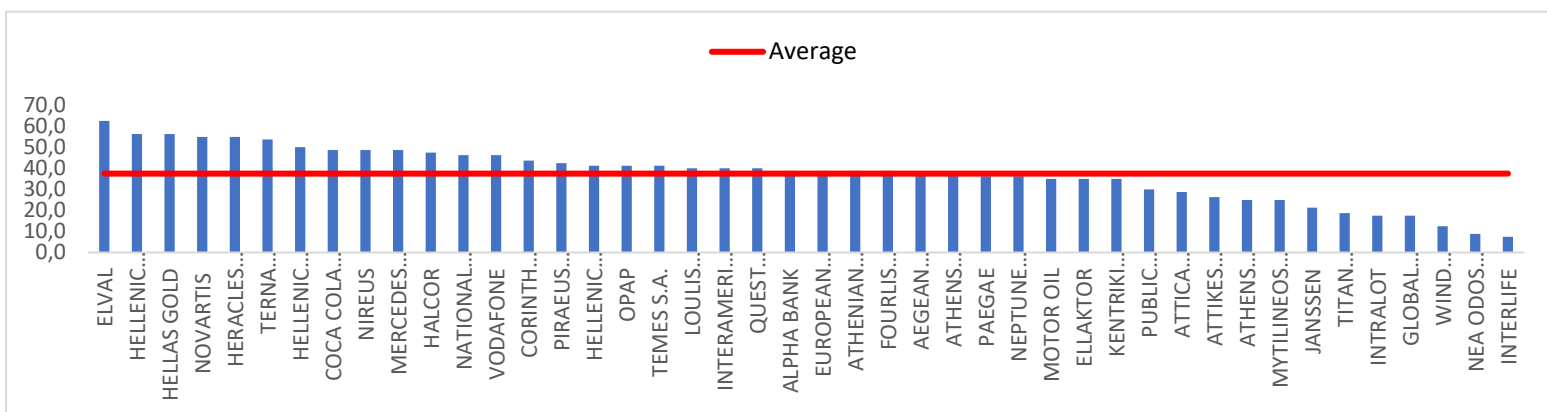
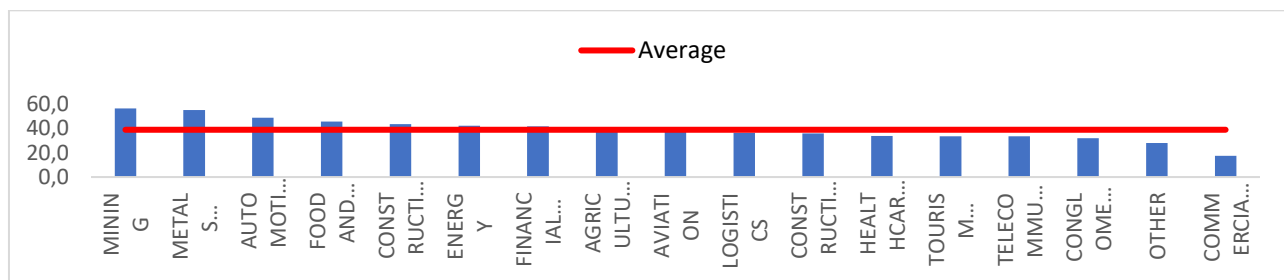


Figure 6: Total DMA Scores (%) per Sector



5. Discussion

Material topics adopted by the sample firms are the main focus of this study with a number of important conclusions, apart from the anticipated, to be drawn regarding the accountability and quality of reported information of the Greek business sector on these topics. Current methodology has two centers of gravity: the materiality and selection of key issues for each organization in line with stakeholder’s expectations, and CSR reporting assessment on DMA indicators’ integration linked with the selected material issues.

Findings of this paper concerning the key role OHS plays are in line with the recent wave of domestic & international literature. In particular, Skouloudis et al. (2015) have set down OHS, environmental management and responsible production methods as top-priority topics. By the same token, Hammer (2005) and Jankalova (2016) have recognized relations in workplace, OHS and pollution prevention as matters of high importance for corporations.

According to Calabrese et al. (2016), given the situation that not all the sustainability aspects are of equal importance to each firm, the level of DMA information cited within sustainability reports determines the degree to which disclosure of CSR' performances is responsible, credible and transparent. This research unveiled a lack of sample reports to cover, in terms of completeness and accuracy, the individual DMA (generic and specific) in accordance with material topics of GRI G4 guidelines. Indeed, the lack of completeness of the most outstanding aspects as defined by companies' stakeholders, is a general matter of concern associated with the quality of published reports (Adams, 2004; de Villiers & van Staden; 2010, O'Dwyer et al., 2005).

SDMA over material topics seem to be integrated much better by the assessed corporations. This may indicate that GDMA either have higher commitments to cover which in turn require expertise that does not exist or are not sufficiently understood and clear. According to Moneva et al. (2006), the GRI G4 guidelines are inadequate to scale up the degree of companies' accountability and communication in respect of CSR, especially on the issues of materiality and stakeholders' engagement.

In addition, the assessed firms and sectors with a significant environmental footprint show higher integration considering SDMA. This is possibly because this group of firms must produce and publish premium quality CSR due to the strict legal requirements they are subject to (Brammer & Pavelin, 2004; Bravo et al., 2012; Chih et al., 2010). Furthermore, they seem to have in their assets either well-educated staff, equipment and knowledge or the proper financial resources or both to succeed in covering the above indicators.

Discrepancies between companies and sectors concerning the coverage of DMA indicators might be due to the fact that large companies, even if they are from different sectors, have a stand-alone social and environmental footprint (Krut & Munis

1998; Morhardt et al., 2002). Looking at our DMA findings as a whole, there seems to be a positive correlation with the size of the evaluated companies, with large and MNE demonstrating the highest integration.

Findings of both applied methodologies (current and Vouros et al, 2020) for the same sample deduce that Greek sustainability reports place their accountability on the Reporting Principles higher in the hierarchy than that of the DMA (generic and specific) on material topics. In practical terms, the average integration of companies about the Principles is 18.9 percentage points more. The same situation similarly applies to sectors, with the corresponding discrepancy found to be 17.8 percentage points. The top ranked enterprises are those with a significant environmental footprint but without meaning that these which are in queue have low. With a similar rationale, industries involved in the secondary sector (e.g. production of an item) occupy higher positions than organisations serving the tertiary sector, which have lower performances.

The assessments carried out indicate that the final ranking of a report does not necessarily imply that all its aspects' scores are equivalent. There are many circumstances where a high score for any individual aspect may disguise or offset a low score of another aspect. The above implications are in consonance with research carried out in the Greek (Skouloudis et al., 2009) and international markets ((Escrig-Olmedo et al., 2014; Zhao et al., 2016). Beyond this, the final ranking of CSR reports defines firms' performances adequately but not entirely, especially if premium quality external assurance is missing (Deegan & Rankin, 1996; Morhardt et al., 2002).

6. Conclusion

In general, the detection and evaluation of main aspects of Greek corporations as drawn from forty-four CSR reports, initially indicated general compliance as the sample responded positively to the majority of the Reporting Principles of the GRI G4 guidelines. More detailed analysis indicated weaknesses in covering determinant issues such as reliability, accuracy, effectiveness and completeness when compiling CSR reports (Vouros et al., 2020). In addition, deficiencies in publishing material topics were identified, as discussed previously in this study.

The assessment of CSR reports in respect of the disclosures on the management approach (GDMA and SDMA) of the GRI manual for the material aspects of business entities identified gaps, low level of accountability and a difference in the accountability level between GDMA and SDMA with the latter being at a better level. Specifically, these gaps pertain to the disclosure of CSR performances in a responsible, reliable and transparent manner. This means that businesses are failing to demonstrate their accountability towards stakeholders. These tendencies seem to be a corollary of the state-owned regulatory constraints without making thorough audits. At the same time, it is an outcome of companies' internal governance structures over CSR sector. Aside from that, it is an extension of social requirements regarding the organizations' response and developing their environmental, social and economic profile.

In the current study, two common material topics appeared in most of the assessed CSR reports with respect to companies and industries: OHS and economic performance. Both topics are closely connected with institutional predictions, economic sustainability and development, stricter auditing and corporate reputation.

Furthermore, even though the percentage of reports with external assurance exceeds 50% the gaps and omissions identified to the level of accountability raise questions to the objectivity and credibility of the process. Therefore, it is recommended in line with (Simnett et al., 2009) to introduce legislative provision ensuring the credibility of the process and standards of external assurance. In relation to this new methodological instrument it is evident that it is objective, allows comparability across different companies and sectors and is adjustable to alternative research questions.

The findings of this research corroborates with relevant literature namely with the ever increasing need for transparency (Dubbnik et al., 2008) and for identifying the champions in CSR accountability (Kaptein, 2003). Furthermore, this research is in line those raising questions as to whether companies declare on a voluntary basis environmental information that could affect future profitability (Walden & Schwarz, 1997) as well as that transparency is a practice enhancing two important values of CSR, namely, responsibility and accountability (Kaptein, 2003).

Finally, the different levels of integration by Greek companies of the GRI-G4 guidelines on CSR performance on the most important operational issues, and their classification, are related to issues of CSR reporting, previously identified and discussed in the international bibliography. These issues include the accuracy and clarity of the GRI G4 guidelines, the technical and scientific expertise of the reporters, the existence of external assurance, the size, environmental footprint and sector of each company and finally the individual corporate policy and effectiveness of achieving goals towards business operations. The above research endeavors to provide a better understanding of how material topics of CSR reports contribute to enhance companies' accountability to their stakeholders and enrich the scientific community with food for thought and the drive for further research on the subject.

Further research on this field could be related to implementing this methodological framework in CSR reports of other countries, focusing on specific industrial sectors and different material issues.

References

- Adams CA. (2004). The ethical, social and environmental reporting-performance portrayal gap. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 17(5), 731–757. <https://doi.org/10.1108/09513570410567791>
- Asif, M., Searcy, C., Santos, P. D., & Kensah, D. (2013). A review of Dutch corporate sustainable development reports. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 20(6), 321–339. <https://doi.org/10.1002/csr.1284>.
- Baumann-Pauly, D., Wickert, C., Spence, L.J., Scherer, A. G. (2013). Organizing Corporate Social Responsibility in Small and Large Firms: Size Matters. *Journal of Business Ethics*, 115(4), 693–705. <https://doi.org/10.1007/s10551-013-1827-7>
- Brammer, S., & Pavelin, S., (2004). Building a good reputation. *European Management Journal*, 22 (6), 704–713. <https://doi.org/10.1016/j.emj.2004.09.033>
- Bravo, R., Matute, J., & Pina, J. (2012). Corporate social responsibility as a vehicle to reveal the corporate identity: A study focused on the websites of Spanish financial entities. *Journal of Business Ethics* 107:129–146.

- Calabrese, A., Costa, R., & Rosati, F. (2015). A feedback-based model for CSR assessment and materiality analysis. *Accounting Forum*, 39,312–327. <https://doi.org/10.1016/j.accfor.2015.06.002>
- Calabrese, A., Costa, R., Levialdi, N., Menichini, T. (2016). A fuzzy analytic hierarchy process method to support materiality assessment in sustainability reporting. *Journal of Cleaner Production* 121:248-264. <http://doi.org/10.1016/j.jclepro.2015.12.005>
- Carroll, A. B. (1979). A three dimensional conceptual model of corporate social performance. *Academy of Management Rev.*, 4 (4), 497-505.
- Chih, H.-L., Chih, H.-H., & Chen, T.-Y. (2010). On the determinants of corporate social responsibility: International evidence on the financial industry. *Journal of Business Ethics*, 93(1), 115–135. <http://doi.org/10.1007/s10551-009-0186-x>
- Deegan, C., & Rankin, M. (1996). Do Australian companies report environmental news objectively? *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 9 (2), 50–67. <http://doi.org/10.1108/09513579610116358>
- de Villiers, C., & Van Staden, C.J. (2010). Shareholders’ requirements for corporate environmental disclosures: A cross country comparison. *Br. Account. Rev.* 42 (4), 227–240. <https://doi.org/10.1016/j.bar.2010.08.002>
- Epstein, E.M. (1987). The corporate social policy process: beyond business ethics, corporate social responsibility, and corporate responsiveness”, *California Management Review* 29 (3), 99-114.
- Elijido-Ten, E., Kloot, L., & Clarkson, P. (2010). Extending the application of stakeholder influence strategies to environmental disclosures: An exploratory study from a developing country. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 23(8), 1032–1059.
- Elkington, J. (1997). *Cannibals with Forks: the Triple Bottom Line of the 21st Century*. Capstone Publishing, Oxford.
- Ernst & Young (E.Y.). (2015). Sustainability reporting practices in Greece A desk research of published sustainability reports. Ernst & Young Greece, Vol.2.
- Evangelinos, K., Skouloudis, A., Jones, N., Isaac, D., & Sfakianaki, E. (2016). Exploring the status of corporate social responsibility disclosure in the UK building and

- construction industry. *International Journal of Global Environmental Issues*, 15(4), 377–399.
- Evangelinos, K., Fotiadis, S., Skouloudis, A., Khan, N., Konstandakopoulou, F., Nikolaou, I., & Lundy, S. (2018). Occupational health and safety disclosures in sustainability reports: An overview of trends among corporate leaders. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 25(5), 961-970. <https://doi.org/10.1002/csr.1512>
- Fernandez-Feijoo, B., Romero, S., & Ruiz, S. (2013). Commitment to Corporate social responsibility measured through global reporting initiative reporting: Factors affecting the behavior of companies. *Journal of Cleaner Production*, 81(15), 244-254. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2014.06.034>
- Fombrun, C.J. (2005). The leadership challenge: Building resilient corporate reputations. In J. P. Doh and S. A. Stumpf (eds.), *Handbook on Responsible Leadership and Governance in Global Business* (Edward Elgar, Cheltenham, UK), 54–68.
- Global Reporting Initiative. (2013a). *G4 Reporting Principles and Standard Disclosures 2013*. Amsterdam, the Netherlands: Global Reporting Initiative.
- Global Reporting Initiative. (2013b). *G4, Implementation Manual 2013*. Amsterdam, the Netherlands: Global Reporting Initiative.
- Halkos, G., & Skouloudis, A. (2016). Exploring the current status and key determinants of corporate disclosure on climate change: Evidence from the Greek business sector. *Environmental Science and Policy*, 56(February), 22–31.
- Hamner, B. (2005). *Integrating Market-Based Sustainability Indicators and Performance Management Systems*, Cleaner Production International. Seattle, WA.
- Herzig C., & Schaltegger, S. (2006). Corporate sustainability reporting: an overview S. Schaltegger, M. Bennett, R.L. Burritt (Eds.), *Sustainability Accounting and Reporting*, Springer, Dordrecht (2006), pp. 301-324
- Jankalova, M. (2016). Approaches to the evaluation of Corporate Social Responsibility. *Procedia Economics and Finance*, 39, 582-587. [https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(16\)30302-1](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(16)30302-1)
- Jones, T. M. (1980). *Corporate Social Responsibility revisited, redefined*. California Management Review. University of California Press.

- Kiliç, M. , Kuzey, C. , & Uyar, A. (2015).The impact of ownership and board structure on Corporate Social Responsibility (CSR) reporting in the Turkish banking industry, *Corporate Governance. The international journal of business in society*.
- Kolk, A. (2010). Trajectories of sustainability reporting by MNCs. *Journal of World Business*, 45(4), 367–374.
- Krippendorff, K. (2004). *Content Analysis: An Introduction to Its Methodology*. Sage Publications, Thousand Oaks.
- Krut, R., & Munis, K. (1998). Sustainable industrial development: benchmarking environmental policies and reports. *Greener Management International*, 21, 87–98.
- Laplume, A. O., Sonpar, K., & Lutz, R. A. (2008). Stakeholder theory: Reviewing a theory that moves us. *Journal of Management*, 34(6), 1152–1189. <https://doi.org/10.1177/0149206308324322>
- Lee, K-H., & Shin, D. (2010).Consumers’ responses to CSR initiatives: The linkage between increased awareness and purchase intention. *Public Relations Review*,36(2),193-195. <https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2009.10.014>
- Lewis, T . (2003). Reputation and corporate responsibility. *Journal of Communication Management*, 7(4), 356-366. <https://doi.org/10.1108/13632540310807494>
- Martínez-Ferrero, J., Ruiz-Cano, D., & García-Sánchez, I. M. (2016). The causal link between sustainable disclosure and information asymmetry: The moderating role of the stakeholder protection context. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 23(5), 319–332. <https://doi.org/10.1002/csr.1379>
- Miralles-Quiros, M. M., Miralles-Quiros, J. L., & Arraiano, I. G. (2017). Are firms that contribute to sustainable development valued by investors? *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 24, 71–84. <https://doi.org/10.1002/csr.1392>
- Moneva, J. M., Archel, P., & Correa, C. (2006). GRI and the camouflaging of corporate unsustainability. *Accountability Forum* 30:121–137. <http://dx.doi.org/10.1016/j.accfor.2006.02.001>
- Morhardt, J.E., Baird, S., Freeman, K., (2002). Scoring Corporate Environmental and Sustainability Reports Using GRI 2000, ISO 14031 and other Criteria. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management* 9,215–233. <https://doi.org/10.1002/csr.26>

- O'Dwyer, B., Unerman, J., & Hession, E. (2005). User needs in sustainability reporting: Perspectives of stakeholders in Ireland. *Eur. Account. Rev.*, 14 (4), 759–787. <https://doi.org/10.1080/09638180500104766>
- Preston, L.E., & Post, J.E. (1975). *Private Management and Public Policy: The Principle of Public Responsibility*, Prentice Hall, Englewood Cliffs, NJ.
- Romolini, A., Fissi, S., & Gori, E. (2014). Scoring CSR reporting in listed companies—Evidence from Italian best practices. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 21(2), 65–81. <https://doi.org/10.1002/csr.1299>
- Sethi, S. P., Martell, F. T., & Demir M. (2015). An Evaluation of the Quality of Corporate Social Responsibility Reports by Some of the World's Largest Financial Institutions, *Bus Ethics* DOI 10.1007/s10551-015-2878-8
- Skouloudis, A., Evangelinos, K., Nikolaou, I., & Leal Filho, W. (2011) An overview of corporate social responsibility in Greece: Perceptions, developments and barriers to overcome, *Business Ethics: A European Review*, 20(2): 205-226. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8608.2011.01619.x>
- Skouloudis, A, & Evangelinos, K. (2012). A research design for mapping national CSR terrains. *International Journal of Sustainable Development and World Ecology*, 19 (2), 130–143. <https://doi.org/10.1080/13504509.2011.606338>
- Skouloudis, A., Jones, K., Sfakianaki, E., Lazoudi, E., & Evangelinos, K. (2013). EMAS statement: Benign accountability or wishful thinking? Insights from the Greek EMAS registry. *Journal of Environmental Management*, 128, 1043–1049. <https://doi.org/10.1002/csr.215>
- Skouloudis, A., & Evangelinos, K. (2014). Exogenously driven CSR: insights from the consultants' perspective, *Business Ethics: A European Review* 23 (3), 258-271.
- Skouloudis, A., Evangelinos, K., & Malesios, C. (2015). Priorities and perceptions for corporate social responsibility: An NGO perspective. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 22(2), 95-112. <https://doi.org/10.1002/csr.1332>
- Vouros, P., Nomikos, S., Halkos, G., Evangelinos, K., Sfakianaki, E., Konstandakopoulou, F., Fotiadis, S., Karagiannis, I., Skouloudis, S., Nikolaou, I. E. (2020). Introducing fundamental accountability principles in sustainability reporting assessment: A cross sectoral analysis from the Greek business sector. *Environ Qual Manage.*, 29(4), 33-50. DOI: [10.1002/tqem.21689](https://doi.org/10.1002/tqem.21689)

Weber , R . P . (1990). *Basic content analysis* . Sage University paper series on quantitative applications in social sciences , Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Appendix A. The components comprising the suggested DMA index

G4-DMA criteria	Description
G4 ¹ G-DMA a)	Report why the Aspect is material. Report the impacts that make this Aspect material.
G4 G-DMA b)	<p>Report how the organization manages the material Aspect or its impacts. Provide sufficient information for report users to understand the organization’s approach to managing the material Aspect and its impacts. Describe the components of the management approach. Although the following Guidance is not exhaustive or absolute, management approach components may include (in no particular order):</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Policies ii) Commitment iii) Goals and targets iv) Responsibilities v) Resources vi) Specific actions
G4 G-DMA c)	<p>Report the evaluation of the management approach, including:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) The mechanisms for evaluating the effectiveness of the management approach ii) The results of the evaluation of the management approach iii) Any related adjustments to the management approach
G4 ² SDMA d)	Indicators give information on the economic, environmental and social performance or impacts of an organization related to its material Aspects.

¹G-DMA=Generic Disclosures on Management Approach

²S-DMA=Specific Disclosures on Management Approach

B. Mapping maritime CSR agenda: A cross-sectoral materiality analysis of sustainability reporting

Karagiannis, I., Vouros, P., Sioutas, N., Evangelinos, K.

Abstract

The transportation industry is recognized among the major pillars of our global economy as has been setting the foundations for the booming development of world trade over the last century. Sustainable transportation is one of the most intriguing challenges of our era. This paper attempted to shed light on Maritime's key challenges both in the short and long term by mapping its most significant operational aspects through conducting a deep content analysis of 42 sustainability reports and surveying experts of different working experiences and perspectives. In this context, 544 material issues of economic, environmental, and societal nature were reviewed and assessed. Findings highlighted "occupational health and safety", "air emissions", "energy management" and "innovative technologies and security systems" as the most material aspects of the maritime industry.

Highlights

- ✓ CSR/Sustainability reporting is still not a widespread practice in the maritime industry
- ✓ Occupational health and safety, air emissions, energy management and innovative technologies are the most material aspects of the maritime industry

Keywords: CSR/sustainability reporting, materiality, accountability, maritime, shipping, port operators, non-financial information, GRI

1. Introduction

Sustainable production and consumption is one of the most discussed topics of the 21st century. The need for transitioning from the old-fashioned "pathogenic" fossil fuel-based economies towards a new sustainable era has already been recognized as an imperative from the vast majority of the academic and political world. In this context, sustainable transportation could not be missing from political and corporate boardrooms since the transportation sector is one of the major drivers of our modern globalized world, contributing significantly to the world GDP (Gross Domestic Product) and having a great environmental and social impact.

Maritime transportation has been historically the most important means of transport for civil societies because of the massive trade and transport volumes ships can handle in terms of carrying-capacity (i.e. cargo, tonnage, freight rates) and passenger traffic. The international seaborne trade has robustly increased in the 2000s (43.3% in 2000-2018 and 23.89% in 2010-2018) and currently accounts for over 90% of world trade (UNCTAD, 2018). Although the shipping industry has always been the lifeblood of our global economy and is today one of the cornerstones of our globalized world, seaports operators, consulting services providers and maritime suppliers are also integral parts of Maritime's supply chain with unique operational features (i.e. size, type, location), special sectoral issues and priorities.

Expanding at 4 percent, the fastest growth in last years, global seaborne trade has increasingly been developing boosted by the upswing in the world economy as the world GDP expanded by 12.64 percent during the 2015-2018 period, up from 5.77 percent in 2017 (annual average

rate of 3.5 percent between 2005 and 2017). In 2017 international merchandise trade volumes expanded by 4.7 percent, up from 1.8 percent in 2016 and total volumes reached 10.7 billion tons as a result of positive trends in the world economy, an upturn in investment, and the rise in commodity prices. The compound annual growth rate for overall seaborne trade has been forecasted to be at 3.8 percent between 2018 and 2023 according to UNCTAD projections showcasing historically ever-rising trends (UNCTAD, 2018) with volumes across all segments expected to grow.

Besides its economic and trade benefits, the development of maritime has put a significant burden on the environment. The most prominent environmental impact caused by maritime operations is air pollution. According to the International Maritime Organization's (IMO) estimates in 2012 greenhouse gas (GHG) emissions from international shipping accounted for 2.2 percent of anthropogenic carbon dioxide emissions with future projections to identify a potential increase between 50 and 250 percent by 2050 (IMO, 2014). Despite maritime's contribution to Global Warming Potential (GWP), GHG's coming from shipping have been in the spotlight for the first time in 2011 under the auspices of IMO with the adoption of a set of technical and operational measures and guidelines aiming to reduce emissions from international shipping (UNCTAD, 2011a; UNCTAD, 2012a). Following up the Paris Agreement in 2015 IMO developed a strategy on the reduction of GHG's emitted from ships in 2016 (IMO, 2016, annex 11) and adopted an initial strategy in 2018 aiming to reduce GHG's from international shipping by at least 50 percent by 2050 compared with 2008 and aspiring to completely phasing them out before 2100 (IMO, 2018, annex 11).

In the light of recent developments on sustainable development and non-financial information reporting (NFIR) and having detected that existing literature and regulatory frameworks are still in their early stages this study attempted to map maritime's sustainability agenda by conducting a deep content analysis of 42 maritime organizations' sustainability reports. This research aimed to further extend current knowledge of corporate accountability reporting and highlight potential gaps, deficiencies or weaknesses of the existing regulatory standards that rule maritime operations on a national and international scale. This objective was accomplished by thoroughly analyzing the materiality assessment procedures of maritime organizations' sustainability reports. The paper is divided into five sections. Section 1 introduces the reader to the contribution of maritime to modern societies. Section 2 gives a short overview of the literature body regarding the status-quo of non-financial reporting in the maritime sector highlighting drivers and barriers. Section 3 thoroughly analyses the implemented methodology. Section 4 and 5 present and discuss research findings and Section 6 concludes with a summary.

2. Literature Review

2.1 Maritime and CSR engagement

The maritime industry is arguably one of the most important facilitators of world trade, a major global employer and an integral part of the global sustainability agenda with significant economic, environmental and social externalities. It consists of several sectors and sub-sectors including shipping, shipping-related and offshore companies (i.e. port operators, financial or ship management or other maritime services providers, suppliers, logistics, etc) that comprise the maritime supply chain. Because of its international character, many issues of corporate behavior are regulated by generally accepted frameworks compared to most land-based industries. Due to the significance and magnitude of their operations, maritime organizations are often at the forefront of stakeholders' pressures for quality services and

more transparent and accountable corporate disclosures regarding their performance on non-financial information issues such as air pollution control, contribution to GWP, energy efficiency strategies, waste management, biodiversity protection, occupational health and safety, security practices, etc (Coady et al., 2013; Drobetz et al., 2014).

Despite the considerable impact of maritime operations on our societies, implementing Corporate Social Responsibility (CSR) policies and reporting on corporate non-financial information is not a common practice among maritime organizations. The maritime industry has been called a laggard when it comes to CSR (Skovgaard, 2008). The level of CSR awareness and engagement is considered to be rather low, compared to other industries (Skouloudis et al. 2011). Only recently CSR has received growing attention from both academics and practitioners (Lam and Lim, 2016; Mansouri et al., 2015; Yuen et al., 2016). Today, there is evidence of the increasing, but still limited, interest in CSR strategies and reporting. Sustainability awareness shaped new demands coming from regulators, collaborating companies and partners, customers, investors and Non-Governmental Organizations (NGOs) for sustainable and socially responsible practices. These new demands are in turn transforming market conditions by creating new challenges for the maritime world (Froholdt, 2018).

To date, the majority of the CSR research has focused on the shipping sector (tanker, offshore, container, bulk, cruise shipping) in comparison with the other maritime sectors. This is maybe owed to the leading idea that CSR is employed by industries with a business-to-consumer (B2C) approach and because shipping is the most important value chain of maritime in terms of turnover, cargo, contribution to GDP, total workforce and environmental impacts (Pawlik et al., 2016).

Most of the research papers focus on investigating possible drivers and barriers for engaging in CSR and quantifying when possible benefits that can derive from CSR initiatives. Little research has studied an array of strategies for successfully integrating CSR into corporate culture (Tang et al., 2012), while much less has studied how CSR engagement can impact corporate sustainability performance (CSP), profitability and investment attraction. Consistent with the above observation, there is some evidence that positively interlinks CSR engagement, CSP and business performance highlighting the business case of socially responsible business in the maritime industry (Drobetz et al., 2014; Lu et al., 2009; Shin and Thai, 2014). According to Fafaliou et al., (2006) the literature advocates the practice of CSR, but mainly focuses on the shipping sector, citing numerous possible benefits such as customer loyalty and corporate legitimacy, employee satisfaction, productivity and retention, successful stakeholder engagement and reduced operating risk (Yuen et al., 2016).

2.2 CSR engagement in the shipping sector

According to Pawlik et al. (2012), many leading companies from the shipping container sector are practicing CSR policies under different lenses and perspectives. In the 2000s the Scandinavian shipping market has made notable progress in cultivating CSR and sustainability-oriented initiatives. Kunnaala et al., (2013) reported on how Scandinavian shipping companies operating in the Baltic Sea, North Sea, Europe, Atlantic Sea and in the arctic regions engage in CSR activities and revealed that 53.8 percent of the surveyed companies had first engaged in CSR between 2000-2010. More recently, Drobetz et al. (2014) highlighted that most shipping

companies disclose non-financial information and integrate CSR into their corporate culture at the strategic and visionary level (Yuen et al., 2016).

However, in comparison with other business segments, the shipping industry is considered a latecomer in CSR reporting (Skovgaard, 2014). Some academics have noticed that despite the recent increasing interest CSR reporting is still under-researched from the academic point of view (Ramoa, Flores, and Stecker 2018), while numerous publications are studying maritime operational issues and aspects under a more practical and tangible perspective. Concerning sustainability disclosure, even in the case of the cruise and crude oil sectors which are the frontrunners of the shipping sector in publishing CSR reports, the research is still limited (Wang et al., 2019). The greater stakeholder pressures (Arat, 2011; Yuen and Lim, 2016) and the B2C approach (Skovgaard, 2014) are maybe two critical factors why cruise and crude oil shipping have the most prominent CSR reporting presence compared to the other shipping sub-sectors (Vaio et al., 2020).

With respect to CSR, CSP and business performance the analysis of (Yuen et. al, 2016) reveals that shipping firms with high continuous improvement capacities that consistently invest in continuous improvement programs are more likely to maximize their business performance (Yuen, Thai and Wong, 2016).

2.3 CSR engagement of port operators

Driven by the considerable environmental impacts of shipping on local communities and responding to various stakeholder pressures several ports have made efforts to enhance their sustainability performance. Ports are intermodal transport nodes acting as gateways for international trade and, therefore, they drastically interact with various regional, national and international stakeholders interested in or concerned about ports operation and development (Hiranandani, 2014; Wagner, 2017). This direct interaction often leads port managers to correspondingly shape their strategies, act proactively and respond to market-driven demands and stakeholders' interests concerning environmental and social issues (Dooms et al., 2013; Song and Parola, 2015; Becker and Caldwell, 2015; Notteboom et al., 2015).

Despite a rapidly growing body of literature examining the importance of sustainable operations in ports (Dinwoodie et al., 2012; Acciaro et al., 2014; Hiranandani, 2014; Kim and Chiang, 2014; Acciaro, 2015; Roh et al., 2016; Sislian et al., 2016; Kang and Kim, 2017; Langenus and Dooms, 2018; Oh et al., 2018) the extent to which sustainability culture is reflected in port operators' corporate strategy is yet under-investigated (Santos et al., 2016). CSR reporting is not a widespread corporate practice among port operators. Profitability and economic viability are of utmost importance for port managers while implementing sustainability and CSR practices has not been a top priority for many years (Poulsen et al., 2018). There is some evidence on ports having integrated sustainability strategies into their corporate culture and achieved good financial results, but research is still limited (Kang and Kim, 2017). Aspiring to fill this gap, Acciarro (2015) highlighted the need for further research in the areas of CSR and Corporate Sustainability (CS) within ports via conducting single and multiple case studies and surveying maritime practitioners on how port operators perceive the sustainability and CSR concepts and on the complexity and diversity of sustainability initiatives already adopted by ports aiming to identify underlying drivers and barriers that could affect ports' sustainability performance in the future (Ashrafi et al, 2019).

2.4 CSR engagement of maritime services providers and suppliers

Shipping and port operations reasonably attract more public attention because of their total impact on society, but maritime services providers and suppliers are very important value chains fueling the maritime industry with capital and know-how services (e.g. finance, insurance, quality assurance, risk management, accountancy, consultation, certifications, classification, legal, education, arbitration, shipbuilding & shipbroking, flag and coastal state, technical, engineering, digital services), raw materials and final products that facilitate and support our world trade and economy. The increased sustainability awareness, the risk of reputation and the uncertainty Climate Change implies for their economic viability have driven such companies to implement and vice-versa require sustainability-oriented strategies and standards from their collaborating partners to enhance their sustainability performance, corporate legitimacy and finally secure their profitability. Some organizations have already launched CSR initiatives and published CSR reports. However, to our knowledge, very few services providers and suppliers whose operations are exclusively linked with maritime do publish CSR reports and the literature dedicated to studying motivation factors for CSR engagement is still scant.

2.5 Drivers and barriers for CSR engagement in the maritime industry

As already has been stated literature on CSR engagement in the maritime industry is still limited. However, during the last decade there have been efforts focused on showcasing the reasons why maritime is considered a latecomer in CSR engagement and reporting. To our knowledge, here follow some of the most notable and indicative case studies.

Fafaliou et. al (2006) investigated the level of CSR awareness within the European shipping sector back in the mid-2000s surveying 10 small Greek-owned cargo short-sea shipping companies. Findings indicated that at the time of performing their research the majority of small Greek-owned shipping companies were not engaged in CSR initiatives, mainly due to limited CSR awareness and low respect of CSR potential to positively affect business performance. The international character and increased CSR awareness of the governing board were found to have a positive relationship with CSR engagement.

Lu et. al (2009) examined how container shipping companies and agencies in Taiwan perceive the influential relationship between CSR and organizational performance by conducting an exploratory factor analysis to classify the identified CSR attributes into several critical CSR dimensions. The final sample consisted of 116 companies. Three critical CSR dimensions were identified. These were “community involvement and environment”, “disclosure” and “employee and consumer interests”. Concerning organizational performance, financial and non-financial performance were used as dependent variables. Findings indicated that CSR engagement in the fields of community involvement, environmental performance and reporting had a positive effect on financial performance (i.e. profit rate, growth rate, market share, return on assets, competitive position), while employees’ and consumers’ interests drove sampled companies to enhance their non-financial performance (i.e. service quality, customer and job satisfaction, regulatory compliance).

Drobetz et. al (2014) analyzed the websites and annual reports of 111 international shipping companies listed on major international stock markets (e.g. NYSE, NASDAQ, London Stock Exchange, Singapore Stock Exchange, Oslo Stock Exchange) during the 2002-2010 period. The sample concerned 8,850 merchant ships (tankers, dry bulk shippers and containers). Their

study justified the increasing interest of shipping companies in disclosing their CSR and sustainability information and documented a positive relationship between the level of CSR disclosure and financial performance, as measured by Tobin's Q, for all shipping firms of their sample, while a negative relationship between financial leverage and CSR disclosure was reported. Overall, research findings confirmed previous studies identifying corporate performance, firm size, leverage, and ownership concentration as the main drivers to CSR disclosure.

Bonilla-Priego et. al (2014) employed content analysis to analyze corporate sustainability reporting practices of cruise companies all members of some of the most renowned cruise line associations of the world as of October 2011. Sustainability reports, websites or other corporate reports available as redirects from the companies' websites were reviewed. Their sample – a total of 29 cruise companies with 266 ships – had quite an international character and included sustainability information disclosed between 2009-2011. Out of 80 cruise companies, only 29 had disclosed sustainability information and only 11 had published at least one CSR report. The key objective of their study was to assess the disclosure level of the sampled reports by developing a corporate sustainability reporting index based on the Global Reporting Initiative (GRI), the Carbon Disclosure Program (CDP) and other international initiatives together with previous evidence on cruise shipping and developing a sectoral specific instrument. Their findings revealed that by that time the cruise industry was in the early stages of engaging in CSR and the level of disclosure related to performance and core business practices was limited, especially concerning companies that were overall assessed as poor reporters, considering both management and performance indicators. This pattern was also observed in Karagiannis et. al, (2019) study which highlighted that the airport sector is more accountable for disclosing management-related material compared to performance and core business material. The size was found to be related to the level of CSR disclosure, but interestingly enough, there were large companies without any reporting activity. The latter is in line with what Vouros et al., (2020) highlighted in their effort to study sustainability reporting practices in the Greek business sector.

Shin and Thai (2014) conducted a research to study how CSR is perceived by customers in the shipping industry and how it can affect their attitudinal and behavioral loyalty. They surveyed 214 companies randomly selected from the container shipping industry in South Korea (97 shippers and 117 freight forwarders or third-party logistics services providers) and used structural equation modeling to validate their findings. Data were obtained from the database of the Korea International Trade Association. In line with previous research (Gundlach & Murphy, 1993; Romána, 2003; Choi & La, 2013) their findings revealed that CSR had a positive influence on customers' perception as a relationship marketing tool. In particular, CSR engagement was found to have a positive impact on Customer Satisfaction (CS), which in turn positively affected Relationship Maintenance (RM) and Customer Loyalty (CL).

Lam and Lim (2016) surveyed 101 ship-operating companies in Singapore (tanker and offshore 18.8%, bulk and project cargo 9.9%, container 8.9%, ship management 17.8%, logistics 33.7% and others e.g. marine services 10.9%). The survey revealed that 94% of the companies were engaged in CSR initiatives. Interestingly enough, the management's perception of the benefits CSR engagement can bring ranged merely between 3.20 and 3.67 on a scale of 1.0 to 5.0 and was mostly related to health and safety, environmental and codes of conduct issues. The respondents identified the high cost and lack of support from employees as the most common

key challenges faced when implementing CSR initiatives. Researchers employed the Analysis of Variance test (ANOVA) to highlight possible differences between companies of different sectors regarding a) their perception about CSR engagement and potential benefits and b) the type of problems experienced by the management. No significant differences were observed.

Yuen and Lim (2016) surveyed 132 shipping companies registered in Singapore (tanker and offshore 38%, bulk and project cargo 27%, container 23%, and others 12%) to investigate the key challenges of implementing CSR strategies in the shipping sector. Data were analyzed using structural equation modeling. The findings showed that the level of strategic CSR in shipping is contingent on both the firm's macro-environment (industry-specific barriers) and micro-environment (firm-specific barriers). Industry-specific barriers (i.e. macro and homogeneous factors that are experienced invariantly by all firms coming from the same industry and are largely shaped by external market and political forces) were found to have a more catalytic effect on CSR engagement compared to firm-specific barriers (i.e. micro and heterogeneous factors that are shaped by a firm's organizational culture and governance). Five barriers were identified in order of importance. These were: 1. High Regulatory Standards (HRS), 2. Low Willingness to Pay (LWP), 3. Lack of Measurement Systems (LOM), 4. Lack of Strategic vision (LOS) and 5. Lack of Resources (LOR). Industry-specific barriers consisted of HRS and LWP, while firm-specific barriers consisted of LOM, LOS, and LOR.

Based on contingency theory Yuen et al., (2017) surveyed 223 shipping firms operating in Singapore to investigate how their corporate strategies affected firms' eagerness to practice CSR policies and finally enhanced their financial performance. Data were analyzed using hierarchical regression modeling. Corporate strategies were categorized into low-cost (i.e. focusing on minimizing total operations costs and price) and differentiation strategies (i.e. focusing on customer satisfaction and loyalty, customer relationship management, brand identification) (Lagoudis et al., 2006; Lindstad et al., 2016; Lagoudis and Theotokas, 2007; Shin and Thai, 2015). The results revealed that CSR engagement positively affected financial performance, especially for those firms that had a strategic orientation towards differentiation.

Yuen et. al (2018) surveyed 156 shipping companies from the Singapore maritime industry to investigate the impacts of interaction between corporate social responsibility (CSR) and service quality (SQ) and their effects on customer satisfaction, job satisfaction, and financial performance in shipping through the lenses of stakeholder theory, the economic theory of complementarities and perceived value theory. The collected data were analyzed using structural equation modeling. The results suggested that the decision to implement CSR is contingent on the current level of SQ capability and highlighted that CSR engagement and improved SQ can complement each other in enhancing financial performance and driving customer and job satisfaction. Their findings support previous studies in the shipping sector that link SQ with a chain of organizational benefits such as customer satisfaction, customer loyalty, and improved financial performance (Cheng and Choy, 2013; Panayides, 2003; Yuen and Thai, 2015), which is arguably a subject of numerous debates (Drobetz et al., 2014; Margolis et al., 2009).

In their online survey, Ashrafi et. al (2019) assessed the status of Corporate Sustainability (CS) in ports in Canada and the US. Of the 14 respondents, 29% disclosed their sustainability performance through a formal and stand-alone sustainability/CSR report. Results are quite

similar to those of the ESPO study in 2016 which highlighted that approximately 36% of the European port operators report on their CS performance through measurable objectives (ESPO, 2016). Of the remaining respondents, 80% used other communication channels for communicating their sustainability information (50% through annual reports and 30% through newsletters on their websites). In general, within the industrial and entrepreneurial world CS reporting is not a practice that follows universal and standard norms (Escrig-Olmedo et al., 2010; Christofi et al., 2012). Likewise, the ports sector varies significantly in adopting reporting methods regarding sustainability disclosure (Dooms, 2019). The institutional environment surrounding the ports operation (national or regional regulations, stakeholder pressures) is considered an influential factor for ports inconsistency in CS reporting (Santos et al., 2016). The commitment of the governing board and management is of vital importance. In their research, Ashrafi et. al (2019) identified potential drivers and barriers for the implementation of CS strategies and practices in the ports sector and categorized them into four groups, respectively. Driving forces included 1. growth (through organizational culture development and improved stakeholder relations management), 2. return on investment (through sustainable operations and value chain), 3. risk management (regulatory, reputation, and operational-risk management) and 4. corporate citizenship. Hindering factors included 1. costs associated with CS actions, 2. lack of CS competencies within the organization, 3. Limited customer interest for more CS services, and 4. Difficulty in implementing CS practices. Additionally, other identified key challenges of CS were competing priorities, lack of financial incentives for considering sustainability practices, and lack of communication.

In 2018 Yuen et. al (2018) surveyed 276 shippers with business offices in Singapore. Data were analyzed using a multi-sampling approach and linear regression modeling. The results revealed that shipowners with strong CSR beliefs are more likely to get involved in CSR initiatives and consider CSR as an integral component of SQ. Their study, also, highlighted that organizational characteristics like corporate maturity, large size, high level of internationalization of the board members and consumer orientation are positively correlated with CSR. Competitors' strategies were found to play an influential role. Their findings complemented previous works on shippers' behavior towards CSR that highlighted CSR perception, management philosophy, organizational and industrial context as CSR determinants (Schniederjans and Starkey, 2014; Shin and Thai, 2015; Shin and Thai, 2016; Philipp and Militaru, 2011).

Stakeholder theory, contingency theory, institutional theory and resource-based theory are the main literature libraries employed by researchers to study the level of CSR engagement in the maritime industry. Following Fafaliou's et al., (2006) work we could generally distinguish maritime organizations into three types of operators regarding their accountability level: a) substandard operators (companies perceiving environmental and societal concerns as barriers to their profitability and prefer not to engage in CSR initiatives), b) typical operators (companies which comply with regulations while they are pursuing their primary goal to maximize their profits) and c) supportive operators (companies which perform beyond regulations, comply with non-obligatory standards and respond to the society's expectations for socially responsible business). Overall, the differentiation of maritime organizations in adopting CSR culture reflects various factors which can be summarized, as Yuen and Lim (2016) suggested, into industry-specific (macro) and firm-specific (micro) determinants.

The aforementioned case studies showcased all possible mediating factors of CSR engagement in the maritime industry. They all have already been identified and highlighted in the literature body. However, the business-to-business (B3B) and the regulatory environment of maritime seem to be the ones that play a critical role in distinguishing maritime among other mainstream industries, which maybe have been the core focus of existing research on CSR, highlighting, thus, the importance of this study. Both the B2B approach and the complicated regulatory environment result in making maritime more a responsive rather than a proactive industry.

Graphs 1 and 2 provide a short overview of the drivers and barriers of CSR engagement in the maritime industry categorized into specific (macro) and firm-specific (micro) determinants.

Insert Graphs 1 and 2

3. Methodology

This research aimed to investigate and identify the most material operational aspects of the maritime industry. Content analysis (Weber, 1990) was the research method employed to systematically review sustainability reports published by maritime organizations (i.e. usually named CSR or sustainability reports) and enable the authors to qualitatively analyze and assess (i.e. labeling/coding) their content. To verify the validity of our methodology the evaluation was accompanied by a Multi-Criteria Decision Analysis (MCDA) and a survey. Experts of the maritime industry were invited to fulfill a research questionnaire of choice and open-ended questions. The findings of the content analysis and MCDA were finally compared with the questionnaires' responses.

3.1 Sampling

The sampling criteria were in order of importance: a) timeliness, aiming at reviewing the latest CSR/sustainability reports available at the time of performing this research, b) compliance with GRI's guidelines, c) embeddedness of a materiality analysis according to GRI's guidelines, c) size and contribution to the industry's Gross Domestic Product (GDP) in terms of total turnover, total workforce and indirect economic impacts, d) representation of all major markets and sectors and e) reporting activity, targeting organizations that issue CSR/sustainability reports on a relatively regular basis. All sustainability reports were found either on GRI's database or the organizations' websites.

Out of 90 reports that were initially gathered only 42 met the established criteria corresponding to 42 maritime organizations of different size and type coming from the shipping (13), port operators (8), consultancy services (4) and suppliers sectors (16) (Tables 3-6, Appendix I). All reports were published in 2017 having 2016 as a reference year (i.e. reporting period).

3.2 Methodology structure

The procedure used is as described by Karagiannis et al. (2019) in their effort to identify the airport sector's most material operational aspects. All reports were listed according to their type (i.e. shipping, port operators, consultancy services and suppliers) and divided into two

major groups, based on whether a report a) conformed with GRI's guidelines and b) integrated a materiality analysis/assessment¹ (GRI, 2013a,b).

Organizations report on their corporate features, sustainability impacts and operational aspects. Different reporters disclose corporate information using different terminology, names, codes and keywords even if they refer to the same corporate/operational issue. The same pattern was observed in our sample. The great variability in naming these corporate/operational issues led to the implementation of a hybrid coding scheme. All the identified material issues were classified into conceptual "umbrella" entities labeled as "material aspects" as suggested by the GRI. Coding these "material aspects" was a process based on the conceptual nature of all material issues as described by the GRI-G4 and GRI Standards guidelines and the authors' judgment. To increase the validity of our findings three independent authors took part in the coding process. Coding was strictly based on the conceptual relationship between the material issues reported by the sampled organizations and the material aspects suggested by the GRI.

The top material operational aspects were extracted in terms of a) population (Population Index, PI), that is how many material issues were identified and coded (i.e. classified) into a specific material aspect (e.g. the material aspect "energy management" was referred twenty times by twenty material issues) and b) relative frequency (Relative Frequency Index, RFI), that is the relative frequency a specific material aspect was identified and was reported (e.g. 50% of the organizations did disclose corporate information on the material aspect "energy management"). Some reporters limited themselves to only provide a list of their material issues while others proceeded with prioritizing them providing a materiality matrix, table, pie chart or pyramid. The findings were ranked and tabulated per sector.

During a materiality assessment reporters quite often may refer to a specific material aspect (i.e. usually in a materiality matrix, table, pie chart, pyramid or list) by identifying two or more relative material issues (e.g. "energy efficiency" and "renewable energy" refer to the material aspect "energy management"). On the other hand, some reporters may refer to a material aspect without breaking it down into several material issues (e.g. "water management" instead of "water savings" and "water quality"). This different reporting practice can lead to the mistaken prominence of some material aspects (i.e. codes) compared to others when conducting a content analysis. To increase the validity of our study the RFI was utilized in the final phase of our assessment considering that it can generate more valid, credible and representative results.

The final phase of the assessment focused on showcasing the most material operational aspects of the maritime industry as a whole. The Multiple-Criteria Decision Analysis (MCDA) tool was employed to weigh and assess the significance of each of the identified material aspects for the maritime industry. Three qualitative criteria were set to feed our MCDA: a) operational aspects been showcased as material to at least three out of the four sectors and having an RFI greater than 40 percent, b) operational aspects been showcased as material to at least two out of the four sectors and having an RFI greater than 50 percent, and c)

¹ materiality analysis/assessment: an internal assessment undertaken by an Organization with the purpose to investigate, identify and prioritize its most significant operational issues as considered so both by shareholders and stakeholders

operational aspects been showcased as material to at least one out of the four sectors and having an RFI greater than 60 percent. All the material aspects satisfying the aforementioned criteria fed our MCDA and formed the basis of our research questionnaire.

The MCDA tool enabled the authors to overcome the sectoral-specific features and determinants by setting five criteria (CR) and eight weighted factors (WF) considering a) the Relative Frequency Index (RFI) of each material aspect in every sector (CR1-CR4:), the reporting coverage of each material aspect in all four sectors and its sectoral significance (CR5, WF1-WF4), the economic and environmental impact of each sector on maritime and the representation of each sector in our sample (WF5-WF8) (Tables 7 and 8, Appendix II).

Experts of the maritime industry were finally invited via invitation emails to respond to a list of choice and open-ended questions. In a total of 60 invitations, only 14 responded reflecting a response rate of 23.3%. The respondents were of different expertise and working experience. Firstly, they were asked to rank the findings of our MCDA. Secondly, they were provided with four sets of material issues - one set for each sector - that according to our research best respond to each sector's needs and priorities. Thirdly, they were asked to write down three issues that consider of utmost importance regarding their sector's operational scale. Parts two and three of the survey aimed at showcasing sectoral-specific material issues that are of great importance for maritime operations and the GRI or other reporting organizations have not yet integrated into their standards. Finally, the findings of the MCDA were compared with the experts' responses.

4. Results

The sustainability reports of 42 maritime organizations of different sectors, size, type and location were reviewed. Most of the companies' headquarters are located in Europe (61%), with the Scandinavian region to have a prominent presence, and Asia (26%). The vast majority of the reporters comforted with GRI's guidelines (GRI-G4:50%, GRI-Standards: 43%, other: 7%). One reporter published a Communication on Progress (CoP) in alignment with the United Nations Global Compact's guidelines, while two reporters did not conform with any of the well-known reporting guidelines. From the GRI reporters, only 46% used the GRI-Standards, which by that time was the newest version of GRI's guidelines, most probably because the release of the GRI-Standards concurred with the time of preparing their reports. In a total of 42 reports 27 organizations (64,3%), prioritized their material issues in alignment with GRI's guidelines using matrices (18), tables (6), pie charts (2) and pyramids (1), while 15 (35,7%) only identified them. Graphs 3-6 illustrate the operational features and the reporting practices of the sampled organizations.

Insert Graphs 3-6

4.1 Materiality assessment through maritime sustainability reporting

Graphs 7-14 illustrate the findings of our content analysis. The top ten material aspects of each sector are ranked and presented based on the P and RF indexes. Graphs 15-19 categorize all the reported material issues into seven performance categories based on GRI's guidelines (i.e. economy, environment, labor practices and decent work, human rights, society, product/service responsibility, corporate culture). Tables 9-12 (Appendix III) tabulate all the identified material aspects of the four sectors based on the P and RF indexes providing the reader with the opportunity to see the differences between the two benchmarking methods.

Insert Graphs 7-14 and 15-19

The four sectors have some parts of their sustainability agenda in common as they share and pretty often equally weigh various operational aspects. However, it becomes apparent that each sector has its unique challenges and priorities to deal with. Thirteen material aspects were found to satisfy the established criteria set to feed the MCDA. Table 1 and Graph 20 present the results of our MCDA and showcases maritime's most material operational aspects.

Insert Table 1 and Graph 20

4.2 Materiality assessment through surveying maritime experts

Respondents were invited to give their insights on a series of subjects. Graph 21 illustrates how their responses compare to our MCDA. The findings are in alignment with what our MCDA has indicated. If we consider maritime operations as an integral value chain then occupational health and safety, air emissions and GWP, energy management and innovation are the four most material aspects of the maritime sustainability agenda. Table 2 suggests some sectoral operational issues that could be assigned to sectoral-specific performance indicators as GRI has suggested for other industrial sectors.

Insert Table 2 and Graph 21

5. Discussion

The levels of performance of maritime organizations on CS issues are low. Integrating CSR policies into their core business strategy, like publishing sustainability reports, is not yet a common practice. However, the update and enrichment of the international regulatory standards with sustainability content and the increasing public awareness of the sustainability discourse led some maritime organizations to act drastically between the period 2005-2020 and integrate sustainable and socially responsible initiatives.

Concerning sustainability reporting maritime is considered a latecomer compared to other mainstream industries. Companies coming from the shipping, port operators and suppliers sectors with headquarters in central Europe, Scandinavia and Asia have the most prominent reporting activity. The GRI reporting standards are the most widely adopted reporting framework among maritime reporters. However, the level of adherence to GRI's guidelines on conducting a materiality assessment is not at the desirable levels, since many reporters do not prioritize their material issues. Several studies have attempted to map drivers and barriers for CSR engagement and reporting. This study suggests that the B2B approach and the existing regulatory standards ruling the maritime business environment are the key industry-specific barriers and challenges for maritime's inertia to engage in CSR initiatives and enhance CS performance.

The business environment of maritime is by nature extremely globalized, competitive and volatile. In this context, maritime operations are taking place mostly in a business-to-business environment (B2B). Being positioned away from the end-consumers in the value chain (Haddock-Fraser and Fraser, 2008) and experiencing slight pressure by the public, media, and competitors for adopting a socially responsible behavior maritime segments are more rational and pragmatic when it comes to establish partnerships and evaluate their own or their partners' services. They arguably put greater emphasis on core business performance criteria

and most importantly on the quality-price-ratio (QPR) over other discretionary criteria of CSP (Fafaliou et al., 2006; Skovgaard, 2014; Pawlik et al., 2012; Wolf and Seuring). Therefore, there are few incentives for maritime organizations to implement strategic CSR. Although lately port operators, cruise companies, large retailers and the oil majors are pressuring for more socially responsible business models, playing both the roles of businesses and customers, maritime is considered a typical B2B industry.

It is known that quality and price are determined by demand and supply mechanisms and SQ is considered a measure of corporate capability. Previous studies have indicated that companies operating in the B2C environment are keener on disclosing corporate sustainability information compared to companies that sell products or services only to other companies (B2B) because corporate reporting has been found to positively relate to CS and SQ. (Gonzalez-Benito and Gonzalez-Benito, 2006; Haddock-Fraser and Fraser, 2008).

Maritime is a heavily regulated industry. In contrast with other business segments, the international regulatory system ruling maritime operations has long been in place forcing all interested parties to comply with specific norms and standards. Maritime companies feel that the standards set by the existing regulatory bodies are high and already adequately addressing issues related to the environmental and social aspects of their business operations. Due to this perception, their efforts are limited to only coping with their legal obligations considering CSR engagement as an extra burden in terms of costs, personnel, time, responsibilities, and liabilities. This argument is in alignment with those of Campbell (2007) and Skovgaard (2014) who highlighted that the existing high regulatory standards (HRS) in maritime are likely discouraging maritime organizations from voluntarily integrate socially responsible initiatives into their business strategies and perceive CSR as a form/opportunity of corporate self-regulation for the improvement of their business performance (Kuronen & Tapaninen, 2009; Kuronen & Tapaninen, 2010).

HRS is maybe the greatest barrier to strategic CSR engagement. Besides core operations, CSR strategies and initiatives are to a large extent shaped by the different institutional/regulatory bodies involved. The IMO (International Maritime Organization) and the ILO (International Labor Organization) are the most prominent international organizations responsible for setting the safety standards, overseeing labor rights and providing the common institutional framework for CSR disclosure practices in the maritime industry (Drobetz et al., 2014). Business core operations and CSR disclosure obligations are regulated, also, to some extent by national regulatory frameworks, which, however significantly vary on an international scale (low, medium, high standards) and in some parts of the world are non-existent. The absence of a unanimously applicable universal regulatory framework able to regulate the whole spectrum of maritime operations, disclosing non-financial information included, gives maritime organizations the flexibility to operate in different business environments best-serving their business objectives and interests. It follows that complying with different laws and regulations depending, for example, on a company's home country, a ship's flag state or a port's home country results in low CSR engagement and non-financial information disclosure levels.

Overall, B2B and HRS are maybe the two most decisive barriers for maritime organizations to integrate sustainable and socially responsible business models making the maritime more a reactive rather than a proactive industry. Besides their poor CS performance and CSR

engagement maritime organizations that publish CSR reports mainly report on their environmental and labor aspects which are strictly regulated by international standards, with the exception of the services providers sector which consists of consulting companies and their operations have no significant environmental aspects. It is interesting to note, though, that only 27.8% of their identified material issues refer to the managements' efforts and performance to meet societal demands (e.g. contribution to local communities, compliance) and address products/services responsibility standards (e.g. transparency, customer health and safety, customer delight, service quality, etc). The latter underlines our suggestion that maritime companies operate in a B2B environment and do not have the attitude to go beyond regulations' standards. Port operators are the only sector that has adopted a more socially responsible profile as is the only sector that operates both in a B2B and B2C environment serving both shipping companies and passengers. This corporate behavior is analogous with that of the airport sector where customer health and safety and customer delight were found to be of utmost importance for the airport operators as highlighted by Karagiannis et al., (2019).

Overall, our content analysis and MCDA showcased that in their daily operations maritime organizations concern mostly about the occupational health and safety of their employees (i.e. seafarers, engineers, workers, etc), the contribution of air pollutants coming from maritime operations to the GWP and Climate Change, the responsible sourcing and management of energy which is directly related with the sort and amounts of air emissions (i.e. use of fossil fuels, energy efficiency, electrification of shipping) and the integrations of innovative and technologically advanced services (i.e. digitalization of services, sustainable operations, security practices, passengers privacy, intelligent traffic management, digital navigation). The experts that took part in our survey satisfactorily confirmed our findings and strengthened our suggestions for going beyond GRI's general provisions and setting extra sectoral-specific disclosure standards for the maritime sectors as it has already happened with other industrial sectors. Our findings are in line with previous studies investigating maritime's CSR and sustainability agenda (Fasoulis and Kurt, 2019; Lu and Tsai, 2008; McVeigh and MacLachlan, 2019; Sarvari et al., 2019; Zhou et al., 2019; Wang et al., 2020; Drobetz et al., 2014; Shin and Thai, 2014)

We believe it is the time for the establishment of an open dialogue with maritime organizations, sustainability practitioners, policy-makers and other interested parties focusing on maritime sectoral key challenges and priorities and aiming towards a sustainable and socially responsible maritime industry.

6. Conclusions

This study has attempted to shed light on maritime's sustainability and CSR agenda. Content analysis and MCDA accompanied by a survey of maritime experts were employed to develop our methodology. The findings suggest that the maritime industry is a latecomer in CSR engagement and non-financial information reporting with slight differences among its four major sectors. Occupational health and safety of employees, air pollution control, efficient energy management and the integration of innovative technologies and security systems (e.g. cybersecurity, digital navigation, intelligent traffic management, passenger privacy) were listed at the top of our materiality assessment.

These findings have confirmed previous studies but also provided further evidence on maritime's sustainability and CSR agenda, highlighting drivers and barriers, showcasing the top material operational aspects, and suggesting sectoral-specific issues aiming at initiating a discussion for the establishment of sectoral disclosure standards. It is a work that aspires to be a useful aid for maritime practitioners, sustainability experts and policy-makers.

Finally, some potential limitations need to be considered. First, our initial sample was shrunk by 53.3% as 48 sustainability reports did not conform with GRI's guidelines and/or did not include a materiality assessment. Secondly, content analysis and MCDA are research methods that objectivity is of utmost importance. To increase the validity of our results we based our methodology on GRI's guidelines which are the most prominent reporting standards among maritime reporters, we employed three independent authors to review and assess the collected sustainability reports and we thoroughly studied the literature body before weighing the significance of each of the maritime sectors for our MCDA. Thirdly, we expected the response rate of our survey to be higher (23.3%). However, it ranges in acceptable levels compared to other similar studies and considering the objectives of this work.

The unquestioned designation of occupational health and safety as the most material aspect of maritime intrigued us and we are currently investigating the accountability levels of maritime reporters on occupational health and safety issues. We suggest that further research on correlating CS performance, CSR engagement, customer satisfaction and service quality with highly regulated business segments operating either in a B2B or B2C environment will add valuable knowledge to the literature body and give useful insights for fostering the business case for sustainability.

REFERENCES

- Acciaro, M., 2015. Corporate responsibility and value creation in the port sector. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 18(3), pp.291-311.
- Acciaro, M., Vanellander, T., Sys, C., Ferrari, C., Roumboutsos, A., Giuliano, G., Lam, J. and Kapros, S., 2014. Environmental sustainability in seaports: a framework for successful innovation. *Maritime Policy & Management*, 41(5), pp.480-500.
- Arat, L., 2011. Corporate social responsibility in shipping companies in the Baltic Sea. The CAFE Project. University of Turku, Centre for Maritime Studies
- Ashrafi, M., Acciaro, M., Walker, T., Magnan, G. and Adams, M., 2019. Corporate sustainability in Canadian and US maritime ports. *Journal of Cleaner Production*, 220, pp.386-397.
- Becker, A. and Caldwell, M., 2015. Stakeholder Perceptions of Seaport Resilience Strategies: A Case Study of Gulfport (Mississippi) and Providence (Rhode Island). *Coastal Management*, 43(1), pp.1-34.
- Bonilla-Priego, M., Font, X. and Pacheco-Olivares, M., 2014. Corporate sustainability reporting index and baseline data for the cruise industry. *Tourism Management*, 44, pp.149-160.
- Campbell, J., 2007. Why would corporations behave in socially responsible ways? an institutional theory of corporate social responsibility. *Academy of Management Review*, 32(3), pp.946-967.
- Cheng, T. and Choy, P., 2013. A study of the relationships between quality management practices and organizational performance in the shipping industry. *Maritime Economics & Logistics*, 15(1), pp.1-31.

- Choi, B. and La, S., 2013. The impact of corporate social responsibility (CSR) and customer trust on the restoration of loyalty after service failure and recovery. *Journal of Services Marketing*, 27(3), pp.223-233.
- Christofi, A., Christofi, P. and Sisaye, S., 2012. Corporate sustainability: historical development and reporting practices. *Management Research Review*, 35(2), pp.157-172.
- Coady, L., Strandberg, C., Ota, Y. and Lister, J., 2013. *The Role Of Corporate Social Responsibility (CSR) In The International Shipping Sector*. [online] Available at: <<https://corostrandberg.com/wp-content/uploads/2013/11/ubc-csr-in-shipping-denmark.pdf>> [Accessed 8 November 2020].
- Di Vaio, A., Varriale, L., Lekakou, M. and Stefanidaki, E., 2020. Cruise and container shipping companies: a comparative analysis of sustainable development goals through environmental sustainability disclosure. *Maritime Policy & Management*, pp.1-29.
- Dinwoodie, J., Tuck, S., Knowles, H., Benhin, J. and Sansom, M., 2011. Sustainable Development of Maritime Operations in Ports. *Business Strategy and the Environment*, 21(2), pp.111-126.
- Dooms, M., 2019. Chapter 4 - Stakeholder Management for Port Sustainability: Moving From Ad-Hoc to Structural Approaches. In: R. Bergqvist and J. Monios,, ed., *Green Ports: Inland and Seaside Sustainable Transportation Strategies*. US: Elsevier, pp.63-84.
- Dooms, M., Verbeke, A. and Haezendonck, E., 2013. Stakeholder management and path dependence in large-scale transport infrastructure development: the port of Antwerp case (1960–2010). *Journal of Transport Geography*, 27, pp.14-25.
- Drobetz, W., Merikas, A., Merika, A. and Tsionas, M., 2014. Corporate social responsibility disclosure: The case of international shipping. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 71, pp.18–44.
- ESPO, 2016. *Annual Report European Sea Ports Organisation 2016-2017*.
- 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*, 30(4), pp.412-419.
- Fasoulis, I. and Kurt, R., 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*, 3(1-2), pp.10-20.
- Froholdt, L., n.d. *Corporate Social Responsibility In The Maritime Industry*. 1st ed. Springer International Publishing.
- González-Benito, J. and González-Benito, Ó., 2006. A review of determinant factors of environmental proactivity. *Business Strategy and the Environment*, 15(2), pp.87-102.
- GRI-Global Reporting Initiative. (2013a). G4, Part 1, Reporting Principles and Standard Disclosure. Retrieved from www.globalreporting.org
- GRI-Global Reporting Initiative. (2013b). G4, Part 2, Implementation Manual. Retrieved from www.globalreporting.org
- Gundlach, G. and Murphy, P., 1993. Ethical and Legal Foundations of Relational Marketing Exchanges. *Journal of Marketing*, 57(4), pp.35-46.
- Haddock-Fraser, J. and Fraser, I., 2008. Assessing corporate environmental reporting motivations: differences between ‘close-to-market’ and ‘business-to-business’ companies. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 15(3), pp.140-155.
- Hiranandani, V., 2014. Sustainable development in seaports: a multi-case study. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 13(1), pp.127-172.

- International Maritime Organization, 2014. *Third IMO Greenhouse Gas Study 2014*. [online] International Maritime Organization. Available at: <<https://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/SMD/Pages/default.aspx>> [Accessed 8 November 2020].
- International Maritime Organization, 2016. *IMO Strategy 2016 (Annex 11)*. [online] International Maritime Organization. Available at: <<https://www.mardep.gov.hk/en/msnote/pdf/msin1540anx3.pdf>> [Accessed 8 November 2020].
- International Maritime Organization, 2018. *IMO Initial Strategy 2018 (Annex 11)*. [online] International Maritime Organization. Available at: <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/250_IMO%20submission_Talanoa%20Dialogue_April%202018.pdf> [Accessed 8 November 2020].
- Kang, D. and Kim, S., 2017. Conceptual Model Development of Sustainability Practices: The Case of Port Operations for Collaboration and Governance. *Sustainability*, 9(12), p.2333.
- Karagiannis, I., Vouros, P., Skouloudis, A. and Evangelinos, K., 2019. Sustainability reporting, materiality, and accountability assessment in the airport industry. *Business Strategy and the Environment*, 28(7), pp.1370-1405.
- Kuronen, J. and Tapaninen, U., 2009. *Maritime Safety In The Gulf Of Finland*. Turku: Centre for Maritime Studies, University of Turku.
- Kuronen, J. and Tapaninen, U., 2010. Evaluation of maritime safety policy instruments. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 9(1), pp.45-61.
- Lagoudis, I. and Theotokas, I., 2007. Chapter 4 The Competitive Advantage in the Greek Shipping Industry. *Research in Transportation Economics*, 21, pp.95-120.
- Lagoudis, I., Lalwani, C. and Naim, M., 2006. Ranking of factors contributing to higher performance in the ocean transportation industry: a multi-attribute utility theory approach. *Maritime Policy & Management*, 33(4), pp.345-369.
- Lam, J. and Lim, J., 2016. Incorporating corporate social responsibility in strategic planning: case of ship-operating companies. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 8(3), p.273.
- Langenus, M. and Dooms, M., 2018. Creating an industry-level business model for sustainability: The case of the European ports industry. *Journal of Cleaner Production*, 195, pp.949-962.
- Lindstad, H., Asbjørnslett, B. and Strømman, A., 2015. Opportunities for increased profit and reduced cost and emissions by service differentiation within container liner shipping. *Maritime Policy & Management*, 43(3), pp.280-294.
- Lu, C. and Tsai, C., 2008. The effects of safety climate on vessel accidents in the container shipping context. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), pp.594-601.
- Lu, C., Lin, C. and Tu, C., 2009. Corporate social responsibility and organisational performance in container shipping. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 12(2), pp.119-132.
- Mansouri, S., Lee, H. and Aluko, O., 2015. Multi-objective decision support to enhance environmental sustainability in maritime shipping: A review and future directions. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 78, pp.3-18.

- Margolis, J., Elfenbein, H. and Walsh, J., 2009. Does it Pay to Be Good...And Does it Matter? A Meta-Analysis of the Relationship between Corporate Social and Financial Performance. *SSRN Electronic Journal*,
- McVeigh, J. and MacLachlan, M., 2019. A silver wave? Filipino shipmates' experience of merchant seafaring. *Marine Policy*, 99, pp.283-297.
- Notteboom, T., Parola, F., Satta, G. and Penco, L., 2015. Disclosure as a tool in stakeholder relations management: a longitudinal study on the Port of Rotterdam. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 18(3), pp.228-250.
- Oh, H., Lee, S. and Seo, Y., 2018. The evaluation of seaport sustainability: The case of South Korea. *Ocean & Coastal Management*, 161, pp.50-56.
- Olmedo, E., Torres, M. and Izquierdo, M., 2010. Socially responsible investing: sustainability indices, ESG rating and information provider agencies. *International Journal of Sustainable Economy*, 2(4), p.442.
- Panayides, P., 2003. Competitive strategies and organizational performance in ship management. *Maritime Policy & Management*, 30(2), pp.123-140.
- Pawlik, T., Gaffron, P. and Drewes, P.A. (2012), "Corporate Social Responsibility in Maritime Logistics", Song, D.-W. and Panayides, P.M. (Ed.) *Maritime Logistics*, Emerald Group Publishing Limited, pp. 205-226. <https://doi.org/10.1108/9781780523415-011>
- Philipp, B. and Militaru, D., 2011. Shippers' ecological buying behaviour towards logistics services in France. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 14(6), pp.413-426.
- Poulsen, R., Ponte, S. and Sornn-Friese, H., 2018. Environmental upgrading in global value chains: The potential and limitations of ports in the greening of maritime transport. *Geoforum*, 89, pp.83-95.
- Ramoa, C., Flores, L. and Stecker, B., 2018. The convergence of environmental sustainability and ocean cruises in two moments: in the academic research and corporate communication. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 12(2), pp.152-178.
- Roh, S., Thai, V. and Wong, Y., 2016. Towards Sustainable ASEAN Port Development: Challenges and Opportunities for Vietnamese Ports. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 32(2), pp.107-118.
- Román, S., 2003. The Impact of Ethical Sales Behaviour on Customer Satisfaction, Trust and Loyalty to the Company: An Empirical Study in the Financial Services Industry. *Journal of Marketing Management*, 19(9-10), pp.915-939.
- SAGE Publications Inc.
- Santos, S., Rodrigues, L. and Branco, M., 2016. Online sustainability communication practices of European seaports. *Journal of Cleaner Production*, 112, pp.2935-2942.
- Sarvari, P., Cevikcan, E., Celik, M., Ustundag, A. and Ervural, B., 2019. A maritime safety on-board decision support system to enhance emergency evacuation on ferryboats. *Maritime Policy & Management*, 46(4), pp.410-435.
- Schniederjans, D. and Starkey, C., 2014. Intention and willingness to pay for green freight transportation: An empirical examination. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 31, pp.116-125.
- Shin, Y. and Thai, V., 2014. The Impact of Corporate Social Responsibility on Customer Satisfaction, Relationship Maintenance and Loyalty in the Shipping Industry. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 22(6), pp.381-392.

- Shin, Y. and Thai, V., 2016. A study of the influence of sustainable management activities on customer satisfaction and long-term orientation in the shipping industry: evidence from users of Korean flagged shipping service. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 8(1), p.1.
- Sislian, L., Jaegler, A. and Cariou, P., 2016. A literature review on port sustainability and ocean's carrier network problem. *Research in Transportation Business & Management*, 19, pp.19-26.
- Skouloudis, A., Evangelinos, K., Nikolaou, I. and Filho, W., 2011. An overview of corporate social responsibility in Greece: perceptions, developments and barriers to overcome. *Business Ethics: A European Review*, 20(2), pp.205-226.
- Skovgaard, J., 2014. European Union's policy on corporate social responsibility and opportunities for the maritime industry. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 6(5), p.513.
- Song, D. and Parola, F., 2015. Strategising port logistics management and operations for value creation in global supply chains. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 18(3), pp.189-192.
- Tang, Z., Hull, C. and Rothenberg, S., 2012. How Corporate Social Responsibility Engagement Strategy Moderates the CSR-Financial Performance Relationship. *Journal of Management Studies*, 49(7), pp.1274-1303.
- UNCTAD, 2018. *Review Of Maritime Transport 2018*. [online] 300 East 42nd Street New York, New York 10017 United States of America: United Nations Publications. Available at: <https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_en.pdf> [Accessed 8 November 2020].
- United Nations Conference on Trade and Development, 2011. *TRADE AND DEVELOPMENT REPORT, 2011*. [online] United Nations Conference on Trade and Development. Available at: <https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2011_en.pdf> [Accessed 8 November 2020].
- United Nations Conference on Trade and Development, 2011. *UNCTAD Annual Report 2011*. [online] United Nations Conference on Trade and Development. Available at: <https://unctad.org/system/files/official-document/dom2012d1_en.pdf> [Accessed 8 November 2020].
- United Nations Conference on Trade and Development, 2012. *TRADE AND DEVELOPMENT REPORT 2012*. [online] United Nations Conference on Trade and Development. Available at: <https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2012_en.pdf> [Accessed 8 November 2020].
- United Nations Conference on Trade and Development, 2012. *UNCTAD Annual Report 2012*. [online] United Nations Conference on Trade and Development. Available at: <https://unctad.org/system/files/official-document/dom2013d1_en.pdf> [Accessed 8 November 2020].
- Vouros, P., Nomikos, S., Halkos, G., Evangelinos, K., Sfakianaki, E., Konstandakopoulou, F., Fotiadis, S., Karagiannis, I., Skouloudis, A. and Nikolaou, I., 2020. Introducing fundamental accountability principles in sustainability reporting assessment: A cross-sectoral analysis from the Greek business sector. *Environmental Quality Management*, 29(4), pp.33-50.
- Wagner, N., 2017. Identification of the most important sustainability topics in seaports. *Logistics and Transport*, (34), pp.79-88.
- Wang, G., Li, K. and Xiao, Y., 2019. Measuring marine environmental efficiency of a cruise shipping company considering corporate social responsibility. *Marine Policy*, 99, pp.140-147.

- Wang, X., Yuen, K., Wong, Y. and Li, K., 2020. How can the maritime industry meet Sustainable Development Goals? An analysis of sustainability reports from the social entrepreneurship perspective. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 78, p.102173.
- Weber, R. P. (1990). *Basic content analysis (Vol. 49)*. Thousand Oaks, CA:
- Wolf, C. and Seuring, S., 2010. Environmental impacts as buying criteria for third party logistical services. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 40(1/2), pp.84-102.
- Yuen, K. and Lim, J., 2016. Barriers to the Implementation of Strategic Corporate Social Responsibility in Shipping. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 32(1), pp.49-57.
- Yuen, K. and Thai, V., 2015. Service quality and customer satisfaction in liner shipping. *International Journal of Quality and Service Sciences*, 7(2/3), pp.170-183.
- Yuen, K., Thai, V. and Wong, Y., 2016. Are customers willing to pay for corporate social responsibility? A study of individual-specific mediators. *Total Quality Management & Business Excellence*, pp.1-15.
- Yuen, K., Thai, V. and Wong, Y., 2016. The effect of continuous improvement capacity on the relationship between of corporate social performance and business performance in maritime transport in Singapore. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 95, pp.62-75.
- Yuen, K., Thai, V. and Wong, Y., 2017. Corporate social responsibility and classical competitive strategies of maritime transport firms: A contingency-fit perspective. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 98, pp.1-13.
- Yuen, K., Thai, V. and Wong, Y., 2018. An investigation of shippers' satisfaction and behaviour towards corporate social responsibility in maritime transport. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 116, pp.275-289.
- Yuen, K., Thai, V., Wong, Y. and Wang, X., 2018. Interaction impacts of corporate social responsibility and service quality on shipping firms' performance. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 113, pp.397-409.
- Zhou, Q., Wong, Y., Loh, H. and Yuen, K., 2019. ANFIS model for assessing near-miss risk during tanker shipping voyages. *Maritime Policy & Management*, 46(4), pp.377-393.

Table 11. Top material operational aspects of the maritime industry - MCDA results

Ranking	Material Aspects	² RFI1	CR1	³ RFI2	CR2	⁴ RFI3	CR3	⁵ RFI4	CR4	⁶ Coverage	CR5	⁷ top 10 & RFI≥50%	WFi, i=1-4	Total Score
1	Occupational Health & Safety	77%	8	63%	6.5	50%	5	94%	9.5	4	10	4	100%	91.3
2	Air Emissions & Climate Change (GWP)	62%	6.5	38%	4	25%	2.5	71%	7.5	4	10	2	80%	57.1
3	Energy Management	62%	6.5	50%	5	0%	0	41%	4.5	3	7.5	2	80%	44,0
4	Innovation & Technology	39%	4	50%	5	50%	5	24%	2.5	4	10	2	80%	41.3
5	Other Environmental Issues	39%	4	63%	6.5	25%	2.5	47%	5	4	10	1	60%	39.3
6	Strategy	46%	5	38%	4	75%	7.5	12%	1.5	4	10	1	60%	32.8
7	Customer Health & Safety	15%	1.5	63%	6.5	50%	5	18%	2	4	10	2	80%	26.0
8	Training & Education	39%	4	25%	2.5	75%	7.5	30%	3	4	10	1	60%	24.3
9	Service Quality	15%	1.5	38%	4	50%	5	30%	3	4	10	1	60%	18.3
10	Effluents & Waste Management	62%	6.5	25%	2.5	0%	0	30%	3	3	7.5	1	60%	17.6
11	Economic Performance	23%	2.5	75%	7.5	0%	0	35%	3.5	3	7.5	1	60%	16.4
12	Local Communities	31%	3.5	75%	7.5	0%	0	24%	2.5	3	7.5	1	60%	16.4
13	Anti-corruption	31%	3.5	0%	0	75%	7.5	18%	2	3	7.5	1	60%	12.3

Table 12. Suggestions for sectoral-specific disclosures

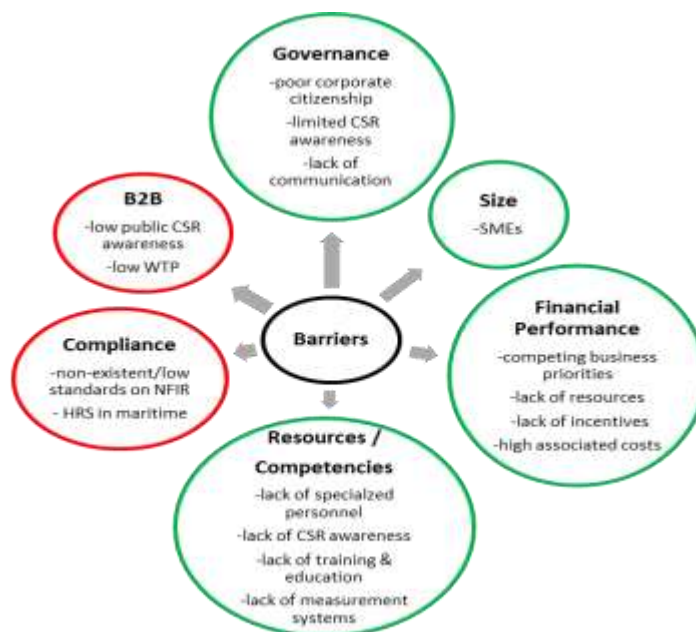
Shipping	Port Operators	Consultancy Services	Suppliers
----------	----------------	----------------------	-----------

² Relative Frequency Index in the shipping sector³ Relative Frequency Index in the port operators sector⁴ Relative Frequency Index in the consultancy services sector⁵ Relative Frequency Index in the suppliers sector⁶ How many sectors have identified an aspect as material to their operations⁷ Being among the first 10 most material aspects of a sector and having a RFI greater than 50 percent

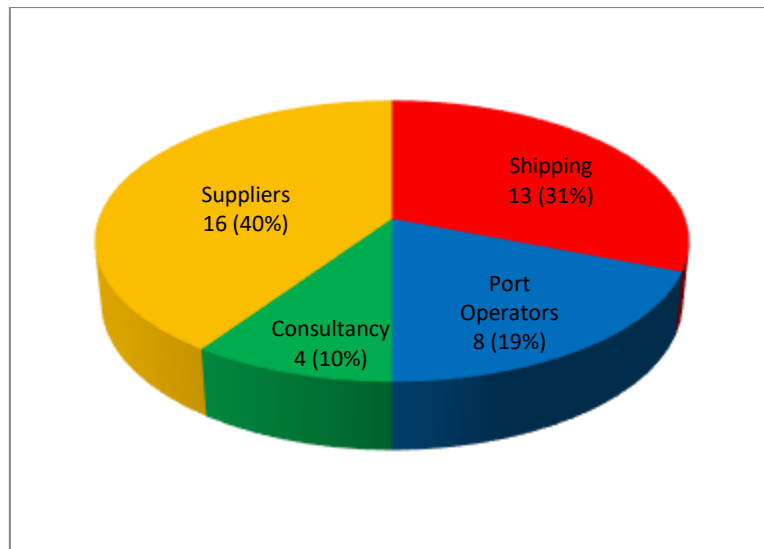
water pollution incidents	traffic management intelligent systems	sustainable investments	green procurement
major accidents	certification systems	certification systems	certification systems
catastrophic events	cyber security	nomenclature for reporting	nomenclature for reporting
certification systems	data protection	cyber security	cyber security
terrorism incidents	total amount of cargo/freight tonnage, routes, passengers	digital navigation	digital navigation
cyber security		data protection	data protection
digital navigation		risk assessment	
total amount of cargo/freight tonnage, routes, passengers			



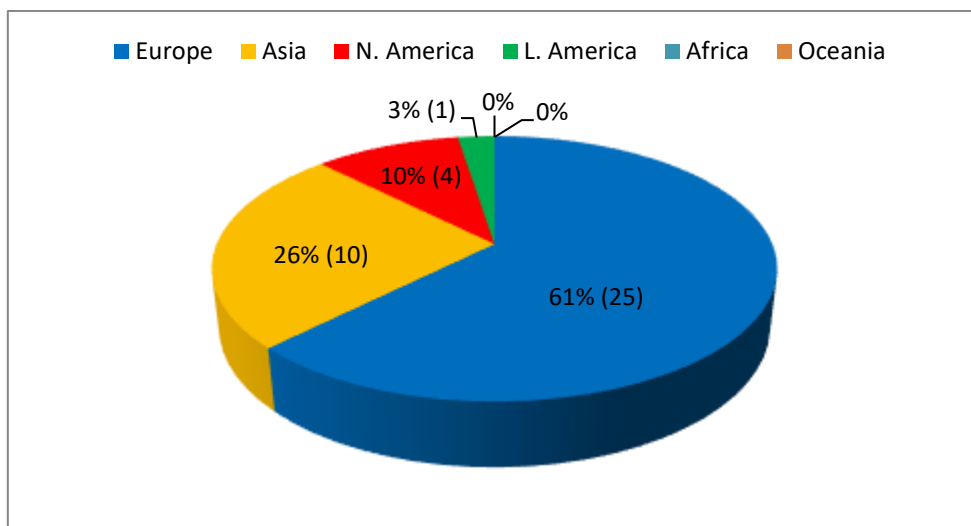
Graph1. Drivers for CSR engagement in the maritime industry



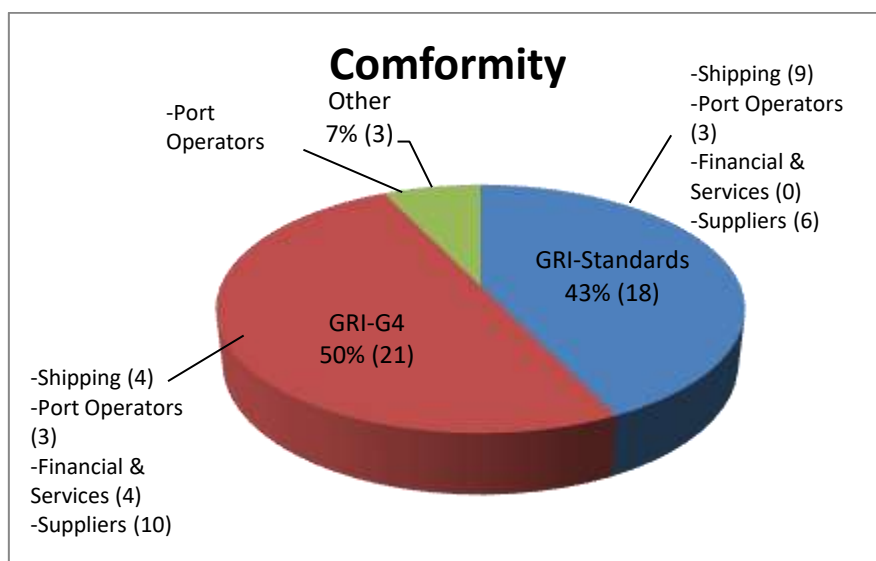
Graph2. Barriers for CSR engagement in the maritime industry



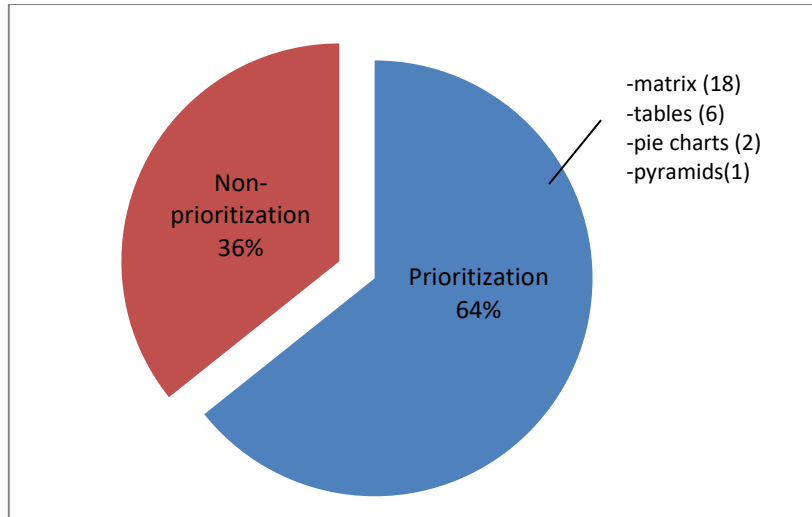
Graph 3. Structure of the research sample



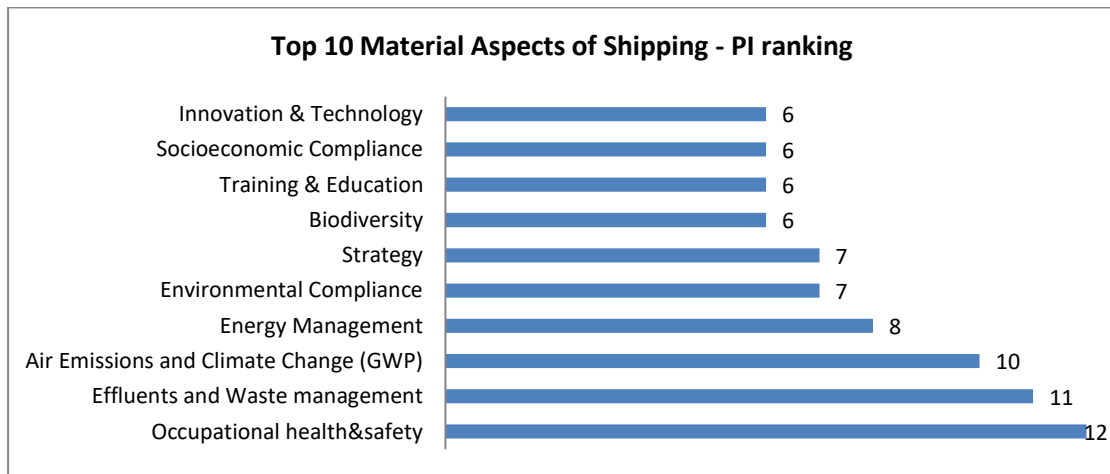
Graph 4. Geographic distribution of organizations' headquarters



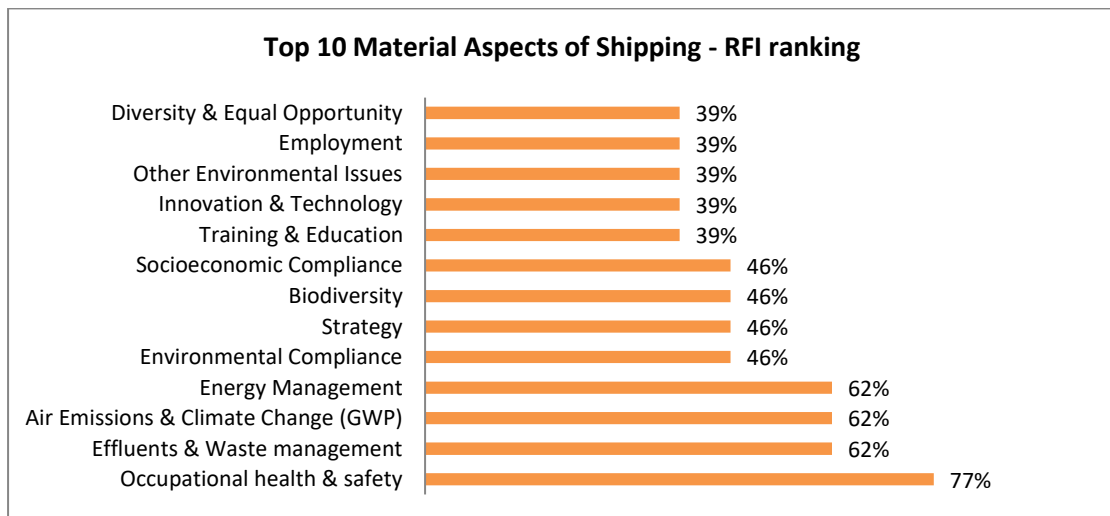
Graph 5. Organizations' conformity with reporting standards



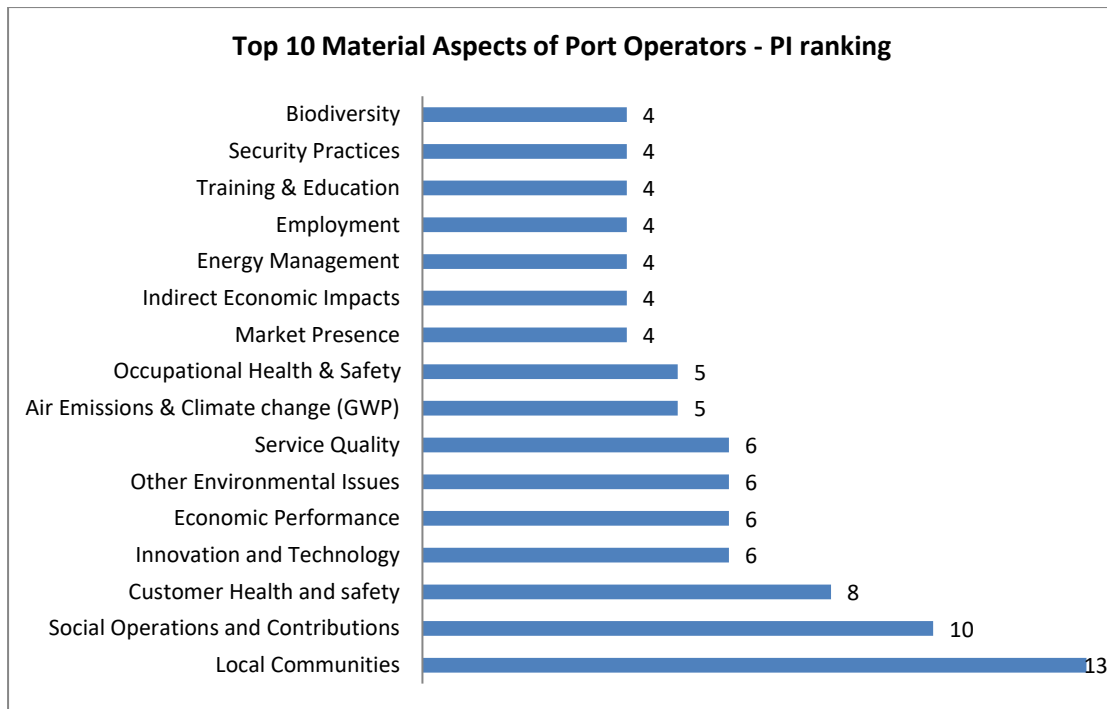
Graph 6. Organizations' conformity with GRI's guidelines on materiality requirements



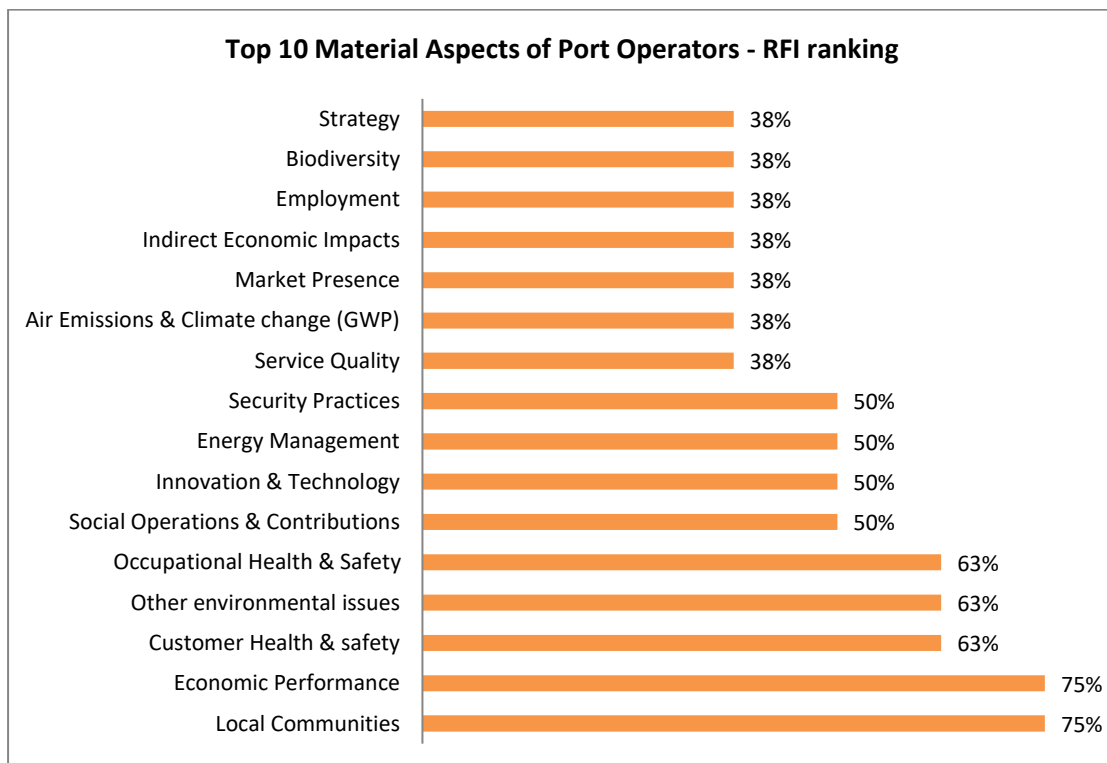
Graph 7. Ranking of the top 10 material aspects of the shipping sector based on the population index



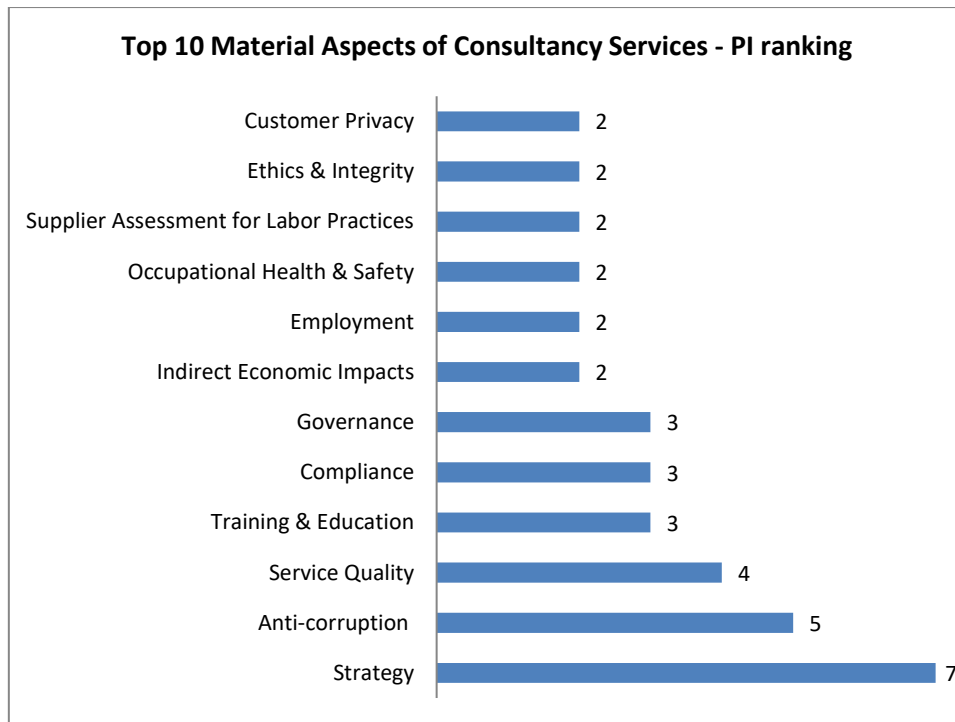
Graph 8. Ranking of the top 10 material aspects of the shipping sector based on the relative frequency index



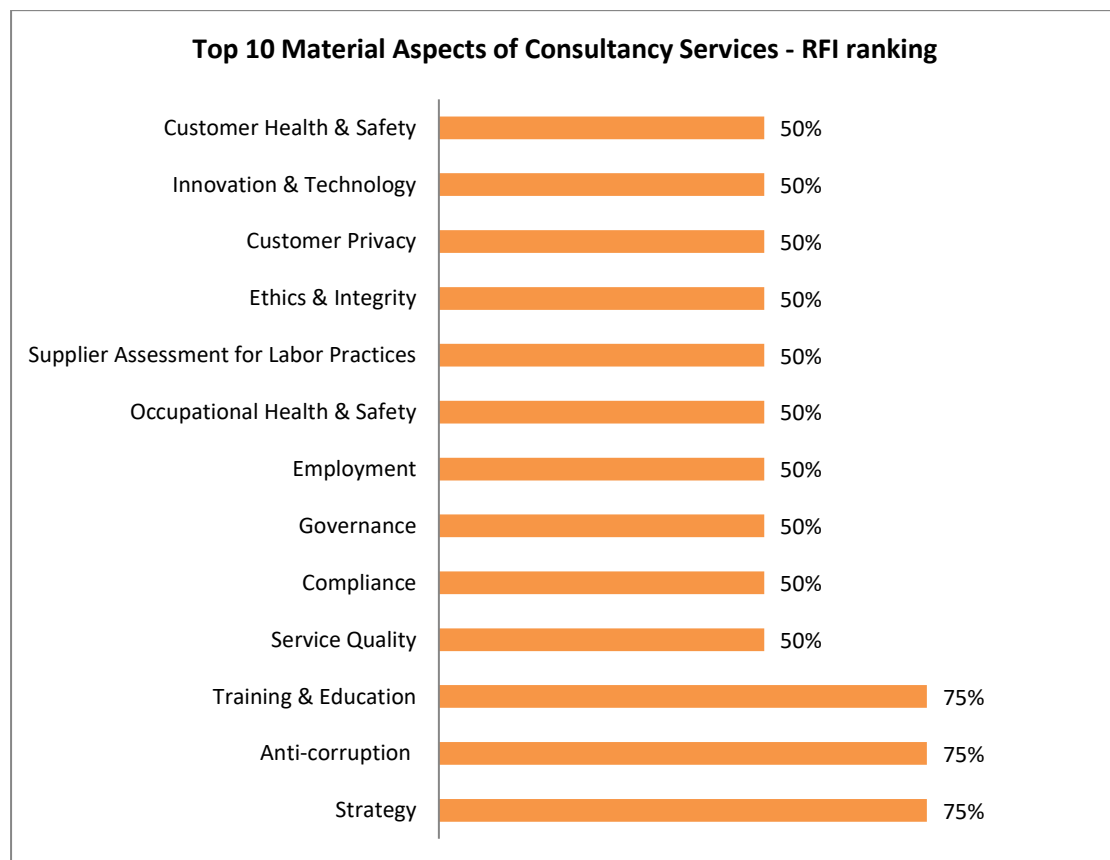
Graph 9. Ranking of the top 10 material aspects of the port operators sector based on the population index



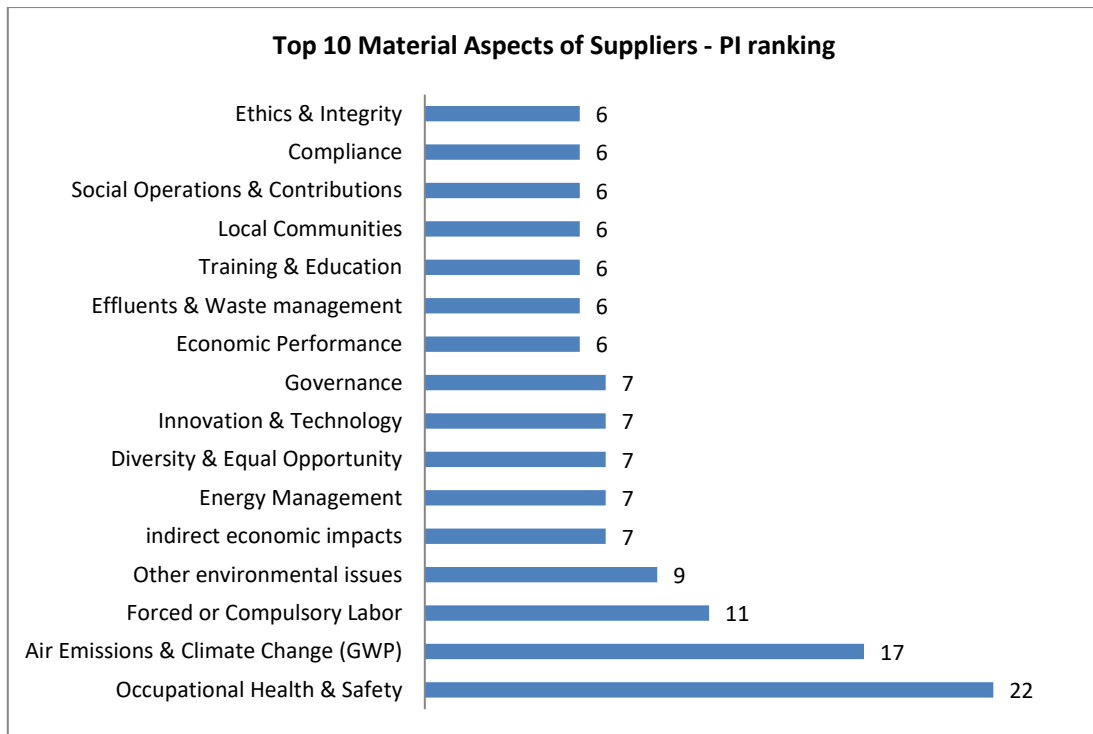
Graph 10. Ranking of the top 10 material aspects of the port operators sector based on the relative frequency index



Graph 11. Ranking of the top 10 material aspects of the consultancy services sector based on the population index



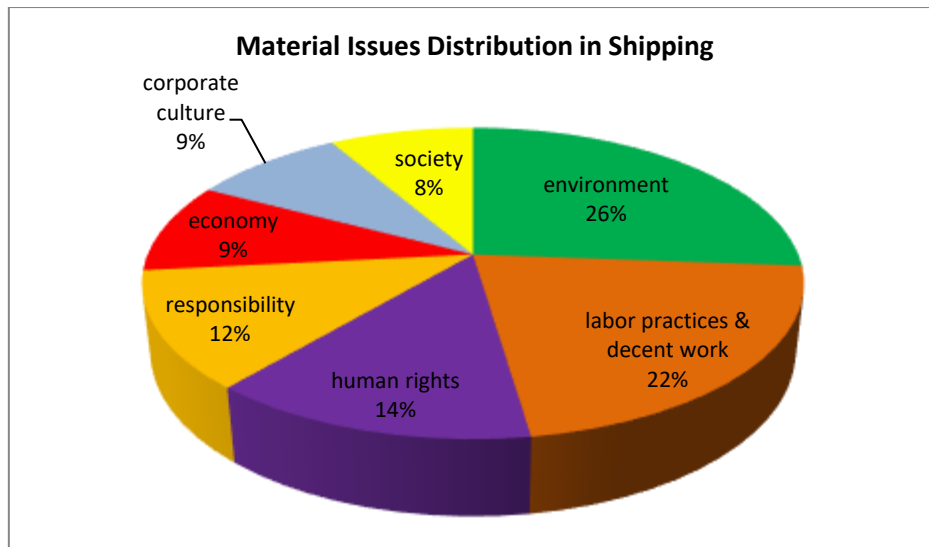
Graph 12. Ranking of the top 10 material aspects of the consultancy services sector based on the relative frequency index



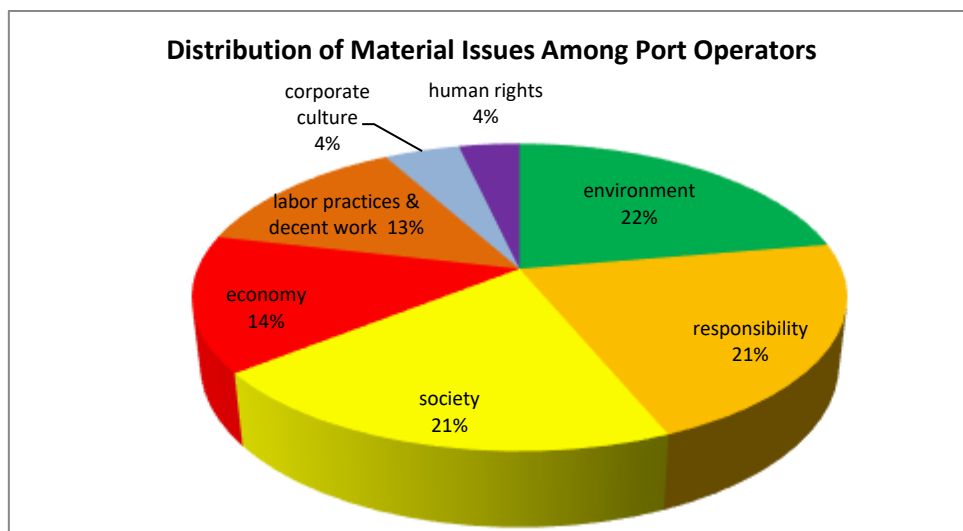
Graph 13. Ranking of the top 10 material aspects of the suppliers sector based on the population index



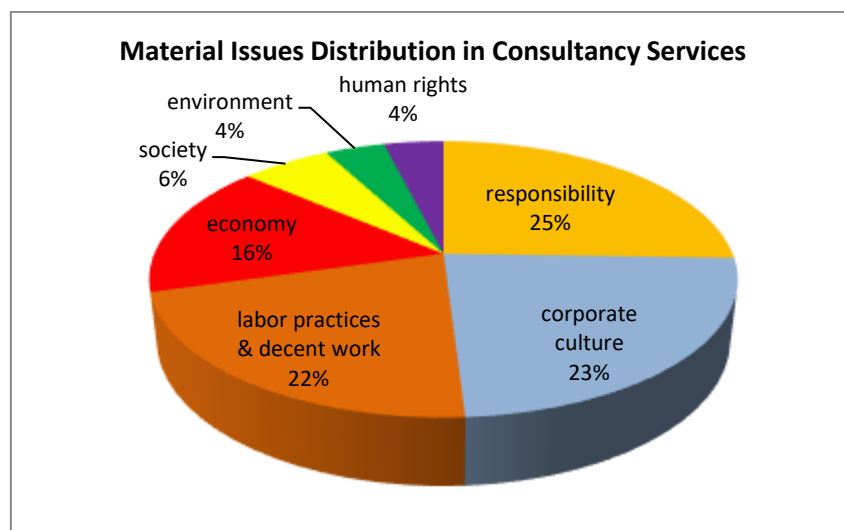
Graph 14. Ranking of the top 10 material aspects of the suppliers sector based on the relative frequency index



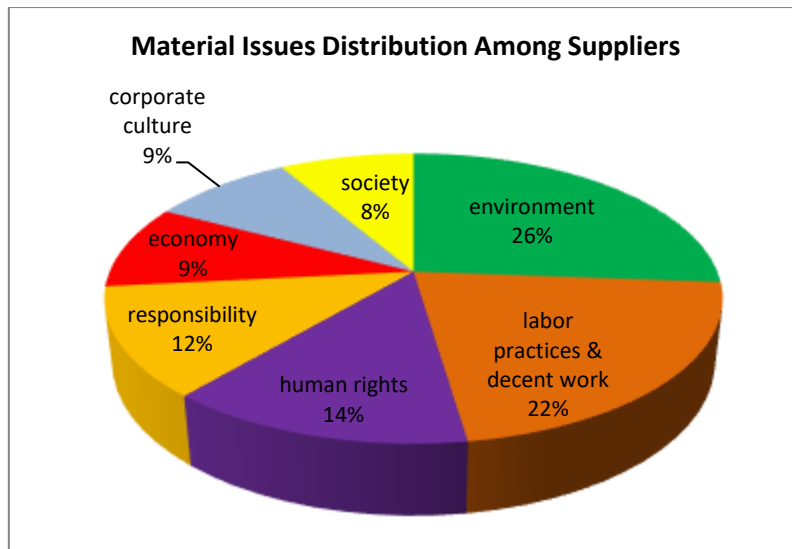
Graph 15. Distribution of material issues in the shipping sector



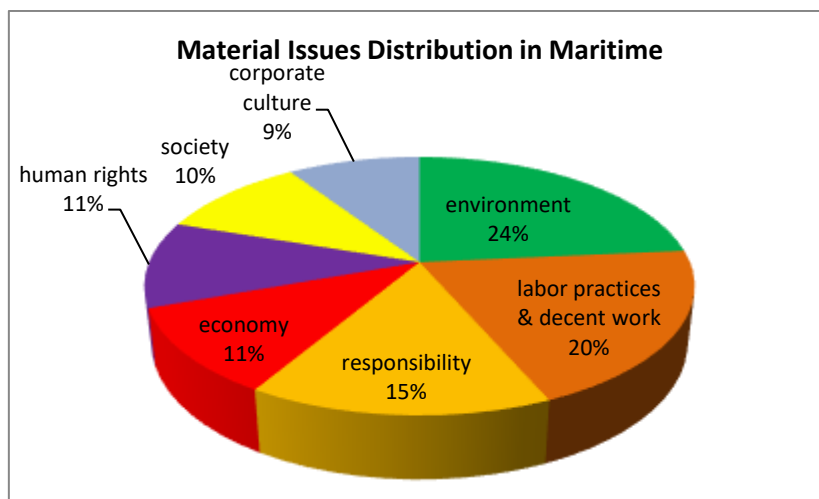
Graph 16. Distribution of material issues in the port operators sector



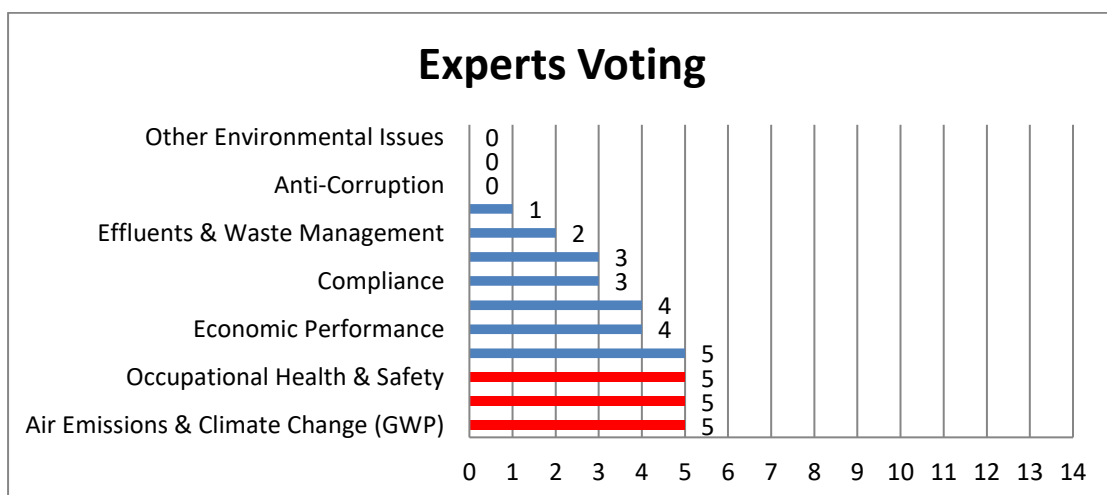
Graph 17. Distribution of material issues in the consultancy services sector



Graph 18. Distribution of material issues in the suppliers sector



Graph 19. Distribution of material issues in the maritime industry



Graph 20. Experts' voting on the results of our MCDA

APPENDIX I

Table 1. Organizations operating in the shipping sector

Organizations	Country	Reporting Framework
Costa Cruises	Italy	GRI-G4
Hamburg Sud Group	Germany	GRI-standards
Maersk	Denmark	GRI-standards
Mol	Japan	GRI-G4
NYK Line	Japan	GRI-standards
Sembcorp	Singapore	GRI-standards
Vale Shipping	Brazil	GRI-standards
Vopak	Netherlands	GRI-standards
Wilhelmsen	Norway	GRI-standards
Attica Group	Greece	GRI-standards
Happag Lloyd	Germany	GRI-standards
Yang Ming Maritime Transport	Taiwan	GRI-G4
Cosco Shipping	China	GRI-G4

Table 2. Organizations operating in the ports operators sector

Organization	Country	Reporting Framework
Port of Antwerp	Belgium	GRI-standards
Ports Toronto	Canada	GRI-G4
Port of Vancouver	Canada	GRI-standards
Port of Dover	United Kingdom	Non-GRI
Port of Amsterdam	Netherlands	GRI-standards
MPA Singapore	Singapore	GRI-G4
Port of Rotterdam	Netherlands	GRI-G4
Port of Piraeus	Greece	Non-GRI

Table 3. Organizations operating in the consultancy services sector

Organizations	Country	Reporting Framework
ABN Amro N.V	Denmark	GRI-G4
DNV GL	Norway	GRI-G4
IHS	England	GRI-G4
NORDEA	Denmark	GRI-G4

Table 4. Organizations operating in the suppliers sector

Organization	Country	Reporting Framework
Aker Solutions	Norway	GRI-G4
Arcelor Mittal	Luxembourg	GRI-standards
BP	United Kingdom	GRI-G4
Cargotech	Finland	GRI-G4
Glencore	Switzerland	GRI-standards
Hyundai H.I	South Korea	GRI-G4
Keppel Corp	Singapore	GRI-standards
Mitsubishi H.I	Japan	GRI-G4
Neste oil	Finland	GRI-standards
Petrofac	Jersey	GRI-G4
PPG Industries	United States	GRI-standards
Samsung H.I	South Korea	GRI-G4
ABB	Switzerland	GRI-standards
Shell	Netherlands	GRI-G4
Statoil	Norway	GRI-G4
Exxon Mobil	United States	GRI-G4
Alfa Laval	Sweden	UNGC

APPENDIX II

Table 5. Criteria set for the Multi-Criteria Decision Analysis

Criteria	Scale	Benchmarking
CR1: Relative Frequency Index in Shipping	0-10	0: RFI=0 ; 0.5: RFI=1-5% ; 1: RF=6-10% ; 1.5: RFI=11-15% ; 2: RFI=16-20% ; 2.5: RFI=21-25% ; 3: RFI=26-30% ; RFI=3.5: 31-35% ; 4: RFI=36-40% ; 4.5: RFI=41-45% ; 5: RFI=46-50% ; 5.5: RFI=51-55% ; 6: RFI=56-60% ; 6.5: RFI=61-65% ; 7: RFI=66-70% ; 7.5: RFI=71-75% ; 8: RFI=76-80% ; 8.5: RFI=81-85% ; 9: RFI=86-90% ; 9.5: RFI=91-95% ; 10: RFI=96-100%
CR2: Relative Frequency Index in Port Operators	0-10	0: RFI=0 ; 0.5: RFI=1-5% ; 1: RF=6-10% ; 1.5: RFI=11-15% ; 2: RFI=16-20% ; 2.5: RFI=21-25% ; 3: RFI=26-30% ; RFI=3.5: 31-35% ; 4: RFI=36-40% ; 4.5: RFI=41-45% ; 5: RFI=46-50% ; 5.5: RFI=51-55% ; 6: RFI=56-60% ; 6.5: RFI=61-65% ; 7: RFI=66-70% ; 7.5: RFI=71-75% ; 8: RFI=76-80% ; 8.5: RFI=81-85% ; 9: RFI=86-90% ; 9.5: RFI=91-95% ; 10: RFI=96-100%
CR3: Relative Frequency Index in Consultancy Services	0-10	0: RFI=0 ; 0.5: RFI=1-5% ; 1: RF=6-10% ; 1.5: RFI=11-15% ; 2: RFI=16-20% ; 2.5: RFI=21-25% ; 3: RFI=26-30% ; RFI=3.5: 31-35% ; 4: RFI=36-40% ; 4.5: RFI=41-45% ; 5: RFI=46-50% ; 5.5: RFI=51-55% ; 6: RFI=56-60% ; 6.5: RFI=61-65% ; 7: RFI=66-70% ; 7.5: RFI=71-75% ; 8: RFI=76-80% ; 8.5: RFI=81-85% ; 9: RFI=86-90% ; 9.5: RFI=91-95% ; 10: RFI=96-100%
CR4: Relative Frequency Index in Suppliers	0-10	0: RFI=0 ; 0.5: RFI=1-5% ; 1: RF=6-10% ; 1.5: RFI=11-15% ; 2: RFI=16-20% ; 2.5: RFI=21-25% ; 3: RFI=26-30% ; RFI=3.5: 31-35% ; 4: RFI=36-40% ; 4.5: RFI=41-45% ; 5: RFI=46-50% ; 5.5: RFI=51-55% ; 6: RFI=56-60% ; 6.5: RFI=61-65% ; 7: RFI=66-70% ; 7.5: RFI=71-75% ; 8: RFI=76-80% ; 8.5: RFI=81-85% ; 9: RFI=86-90% ; 9.5: RFI=91-95% ; 10: RFI=96-100%
CR5: Coverage in all sectors	0-10	0: coverage in 0 sectors ; 2.5: coverage in 1 sectors ; 5: coverage in 2 sectors ; 7.5: coverage in 3 sectors ; 10: coverage in 4 sectors

Table 6. Weighted Factors set for the Multi-Criteria Decision Analysis

Weighted Factors	Interpretation	Value
WF1	4 sectors and RF over 50%	100%
WF2	3 sectors and RF over 50%	90%
WF3	2 sectors and RF over 50%	80%
WF4	1 sector and RF over 50%	60%
WF5	RFI in top 10 of the shipping sector	1,5
WF6	RFI in top 10 of the port operators sector	1,3
WF7	RFI in the top 10 of the consultancy services sector	1
WF8	RFI in top 10 of the suppliers sector	1,2

Total Score= $WF_i \times (CR_1+CR_2+CR_3+CR_4+CR_5) \times WF_5 \times WF_6 \times WF_7 \times WF_8$, $i=1-4$

when WF_5, WF_6, WF_7 and WF_8 equal 1 when are not satisfied

$$i=1, \quad \text{Total Score} = WF_1 \times (CR_1+CR_2+CR_3+CR_4+CR_5) \times WF_5 \times WF_6 \times WF_7 \times WF_8$$

$$i=2, \quad \text{Total Score} = WF_2 \times (CR_1+CR_2+CR_3+CR_4+CR_5) \times WF_5 \times WF_6 \times WF_7 \times WF_8$$

$$i=3, \quad \text{Total Score} = WF_3 \times (CR_1+CR_2+CR_3+CR_4+CR_5) \times WF_5 \times WF_6 \times WF_7 \times WF_8$$

$$i=4, \quad \text{Total Score} = WF_4 \times (CR_1+CR_2+CR_3+CR_4+CR_5) \times WF_5 \times WF_6 \times WF_7 \times WF_8$$

APPENDIX III

Table 7. Materiality Assessment in the Shipping Sector

Ranking	Material aspect	PI	Material aspect	RFI
1	Occupational Health & Safety	12	Occupational Health & Safety	77%
2	Effluents & Waste management	11	Effluents & Waste Management	62%
3	Air Emissions & Climate Change (GWP)	10	Air Emissions & Climate Change (GWP)	62%
4	Energy Management	8	Energy Management	62%
5	Environmental Compliance	7	Environmental Compliance	46%
6	Strategy	7	Strategy	46%
7	Biodiversity	6	Biodiversity	46%
8	Training & Education	6	Socioeconomic Compliance	46%
9	Socioeconomic Compliance	6	Training & Education	39%
10	Innovation & Technology	6	Innovation & Technology	39%
11	Other Environmental Issues	5	Other Environmental Issues	39%
12	Employment	5	Employment	39%
13	Diversity & Equal Opportunity	5	Diversity & Equal Opportunity	39%
14	Compliance	5	Compliance	31%
15	Procurement Practices	4	Anti-corruption	31%
16	Anti-corruption	4	Labor/Management Relations	31%
17	Materials	4	Local Communities	31%
18	Labor/Management Relations	4	Ethics & Integrity	31%
19	Local Communities	4	Procurement Practices	23%
20	Ethics & Integrity	4	Materials	23%
21	Economic Performance	3	Economic Performance	23%
22	Water Management	3	Water Management	23%
23	Supplier Assessment for Labor Practices	3	Non-Discrimination	23%
24	Non-Discrimination	3	Customer Privacy	23%
25	Social Operations & Contributions	3	Transparency	23%
26	Customer Privacy	3	Supplier Assessment for Labor Practices	15%
27	Transparency	3	Social Operations & Contributions	15%
28	Governance	3	Governance	15%
29	Indirect Economic Impacts	2	Indirect Economic Impacts	15%
30	Anti Competitive Behavior	2	Anti Competitive Behavior	15%
31	Security Practices	2	Security Practices	15%
32	Customer Health & Safety	2	Customer Health & Safety	15%
33	Transport & Intermodality	2	Transport & Intermodality	15%
34	Customer Delight	2	Customer Delight	15%

35	Service Quality	2	Service Quality	15%
36	Market Presence	1	Market Presence	8%
37	Environmental Supplier Assessment	1	Environmental Supplier Assessment	8%
38	Social Performance Suppliers Assessment	1	Social Performance Suppliers Assessment	8%
39	Marketing & Labeling	1	Marketing & Labeling	8%
40	Stakeholder Engagement	1	Stakeholder Engagement	8%

Table 8. Materiality Assessment in the Port Operators Sector

Ranking	Material aspect	PI	Material aspect	RFI
1	Local Communities	13	Local Communities	75%
2	Social Operations & Contributions	10	Economic Performance	75%
3	Customer Health & Safety	8	Customer Health & Safety	63%
4	Innovation & Technology	6	Other Environmental Issues	63%
5	Economic Performance	6	Occupational Health & Safety	63%
6	Other Environmental Issues	6	Social Operations & Contributions	50%
7	Service Quality	6	Innovation & Technology	50%
8	Air Emissions & Climate Change (GWP)	5	Energy Management	50%
9	Occupational Health & Safety	5	Security Practices	50%
10	Market Presence	4	Service Quality	38%
11	Indirect Economic Impacts	4	Air Emissions & Climate Change (GWP)	38%
12	Energy Management	4	Market Presence	38%
13	Employment	4	Indirect Economic Impacts	38%
14	Training & Education	4	Employment	38%
15	Security Practices	4	Biodiversity	38%
16	Biodiversity	4	Strategy	38%
17	Water Management	3	Training & Education	25%
18	Customer Delight	3	Customer Delight	25%
19	Strategy	3	Effluents & Waste management	25%
20	Effluents & Waste Management	2	Procurement Practices	13%
21	Procurement Practices	1	Anti-competitive Behavior	13%
22	Anti-competitive Behavior	1	Products & Services	13%
23	Products & Services	1	Environmental Compliance	13%
24	Environmental Compliance	1	Labor/Management Relations	13%

25	Labor/Management Relations	1	Diversity & Equal Opportunity	13%
26	Diversity & Equal Opportunity	1	Transparency	13%
27	Transparency	1	Governance	13%
28	Governance	1	Stakeholder Engagement	13%
29	Stakeholder Engagement	1		

Table 9. Materiality Assessment in the Consultancy Services Sector

Ranking	Material aspect	PI	Material aspect	RFI
1	Strategy	7	Strategy	75%
2	Anti-corruption	5	Anti-corruption	75%
3	Service Quality	4	Training & Education	75%
4	Training & Education	3	Service Quality	50%
5	Compliance	3	Compliance	50%
6	Governance	3	Governance	50%
7	Indirect Economic Impacts	2	Employment	50%
8	Employment	2	Occupational Health & Safety	50%
9	Occupational Health & Safety	2	Supplier Assessment for Labor Practices	50%
10	Supplier Assessment for Labor Practices	2	Ethics & Integrity	50%
11	Ethics & Integrity	2	Customer Privacy	50%
12	Customer Privacy	2	Innovation & Technology	50%
13	Innovation & Technology	1	Customer Health & Safety	50%
14	Customer Health & Safety	1	Indirect Economic Impacts	25%
15	Security Practices	1	Security Practices	25%
16	Diversity & Equal opportunity		Diversity & Equal Opportunity	25%
17	Air Emissions & Climate Change (GWP)	1	Air Emissions & Climate Change (GWP)	25%
18	Other Environmental Issues	1	Other Environmental Issues	25%
19	Labor/Management Relation	1	Labor/Management Relation	25%
20	Procurement Practices	1	Procurement Practices	25%
21	Marketing & Labeling	1	Marketing & Labeling	25%
22	Socioeconomic Compliance	1	Socioeconomic Compliance	25%
23	Transparency	1	Transparency	25%
24	Customer Delight	1	Customer Delight	25%

Table 10. Materiality Assessment in the Suppliers Sector

Ranking	Material aspect	PI	Material aspect	RFI
1	Occupational Health & Safety	22	Occupational Health & Safety	94%
2	Air Emissions & Climate Change (GWP)	17	Air Emissions & Climate Change (GWP)	71%
3	Forced or Compulsory Labor	11	Forced or Compulsory Labor	47%
4	Other Environmental Issues	9	Other Environmental Issues	47%
5	indirect Economic Impacts	7	Energy Management	41%
6	Energy Management	7	Diversity & Equal Opportunity	41%
7	Diversity & Equal Opportunity	7	Governance	41%
8	Innovation & Technology	7	Environmental Compliance	38%
9	Governance	7	Security Practices	38%
10	Economic Performance	6	Economic Performance	35%
11	Effluents & Waste management	6	Ethics & Integrity	35%
12	Training & Education	6	Indirect Economic Impacts	30%
13	Local Communities	6	Effluents & Waste Management	30%
14	Social Operations & Contributions	6	Training & Education	30%
15	Compliance	6	Social Operations & Contributions	30%
16	Ethics & Integrity	6	Water Management	30%
17	Water Management	5	Non-discrimination	30%
18	Environmental Compliance	5	Service Quality	30%
19	Employment	5	Innovation & Technology	24%
20	Non-discrimination	5	Local Communities	24%
21	Freedom of Association & Collective Bargaining	5	Compliance	24%
22	Service Quality	5	Employment	24%
23	Materials	5	Freedom of Association & Collective Bargaining	24%
24	Labor/Management Relations	4	Materials	18%
25	Security Practices	4	Labor/Management Relations	18%
26	Transparency	4	Procurement Practices	18%
27	Strategy	4	Anti-corruption	18%
28	Procurement Practices	3	Customer Health & Safety	18%
29	Anti-corruption	3	Socioeconomic Compliance	18%

30	Customer Health & Safety	3	Market Presence	18%
31	Socioeconomic Compliance	3	Transparency	12%
32	Customer Delight	3	Strategy	12%
33	Supplier Assessment For Labor Practices	2	Customer Delight	12%
34	Child Labor	2	Supplier Assessment For Labor Practices	12%
35	Stakeholder Engagement	2	Child Labor	12%
36	Market Presence	1	Stakeholder Engagement	12%
37	Anti-competitive behavior	1	Anti-competitive Behavior	6%
38	Biodiversity	1	Biodiversity	6%
39	Supplier Environmental Assessment	1	Supplier Environmental Assessment	6%
40	Supplier Human Rights Assessment	1	Supplier Human Rights Assessment	6%
41	Rights of Indigenous People	1	Rights of Indigenous People	6%
42	Marketing & Labeling	1	Marketing & Labeling	6%

C. Occupational Health and Safety of Multinational Construction Companies through Evaluation of Corporate Social Responsibility Reports

Mavroulidis, M Vouros, P Fotiadis, S Konstantakopoulou, F Fountoulakis, G Nikolaou I and Evangelinos, K

Abstract

The aim of this paper is to examine Occupational Health and Safety (OHS) behavior in the construction industry, through the assessment of Corporate Social Responsibility (CSR) reports. The level of accident rates in the construction industry place OHS issues at the heart of their strategic management. The assessment of OHS issues was made by drawing appropriate data from the CSR reports of 19 multinational construction companies published on a voluntary basis. The findings show a low response of the companies sampled to the requirements of stakeholders for responsible organizational behavior and accountability for their consequences. Most of the companies sampled have only focused on a small number of OHS issues to assure the transparency of the information published such as OHS governance, accident and illness rates, training hours, third party assurance and membership of externally developed OHS charters. Similarly, other important OHS issues seem to be less covered by the companies sampled such as the representation of total workforce in OHS committees, the percentage of high risk occupations and OHS practices in the supply chain.

Keywords: Corporate responsibility, sustainability reporting, sustainable development, voluntary disclosure, construction industry, evaluation of CSR reports, evaluation systems.

1. INTRODUCTION

In recent years many academics have lately pay a great attention to OHS issues in various business sectors as (Hasle and Limborg, 2006; Robson *et al.*, 2007) they are related to working conditions and the potential effects on the business continuity and

financial position (Kheni *et al.*, 2011). These impacts seem not only to affect employees and their families but also the business itself through increasing costs due to replacement costs, reputational costs and regulatory-based costs. To protect business operations, the construction industry addresses OHS issues as a top priority by adopting OHS management systems (Yoon *et al.*, 2013; Nikolaou, 2016). The majority of OHS management systems focus on three key pillars: legislation compliance, appropriate standards adoption and good practices implementation (Väyrynen *et al.*, 2015).

In order to improve the safety practices and create a safe working environment, the construction industry needs to adopt appropriate practices to protect staff since safety is strongly related to key employee characteristics such as feelings, attitudes and values (Hudson, 2007). Despite the continuous and ever-increasing measures to prevent work related accidents, illness and diseases, OHS issues still remain high in the construction industry. Indeed, accidents continue to occur often with significant human and economic consequences (Väyrynen *et al.*, 2015).

Many studies in the construction industry have highlighted the poor statistics regarding OHS issues (Lingard *et al.*, 2020). The current research strategy has focused on identifying the high rates of injuries and fatalities compared to other types of industries, and the disproportionate number of work-related injuries or fatalities compared to the size of the total workforce (Lingard *et al.*, 2020). However, the construction industry remains one of the most dangerous despite the fact that many companies in the sector have successfully adopted OHS management systems to address potential accidents and injuries (Ghodrati *et al.*, 2018). The accidents in the construction industry are related to numerous factors such as the location of the project, the materials, tools and equipment used, as well as the workforce (Manu *et al.*, 2012; Park *et al.*, 2013). Some accidents are related to human behavior such as omission of maintenance and unsafe behavior (Health and Safety Executive, 2009). Thus, the construction industry has a high overall mortality rate, regardless of social class and due to the diverse variety of occupations, almost all occupational accidents that exist have been recorded in the construction industry (Snashall, 2005).

Various proposals have been made to address potential weaknesses in the construction industry. Some academics have suggested the industry adopt internal training and education on health and safety issues (Huntzinger, 2016; Graupp and Wrona, 2010). The adoption of certification standards has also been recommended to assure sustainability and human resources issues such as child and forced labor, health and safety, and disciplinary practices (e.g. ISO 14001, SA8000, UN Global Compact, OHSAS 18001) (Boiral *et al.*, 2011).

These standards are placed under the concept of CSR which has become a very significant concept and plays a critical role in the construction industry offering a committed response of companies to stakeholders' demands for responsible strategies (Jiang and Wong, 2016; Xia *et al.*, 2018). CSR is a good vehicle in order for construction companies to go beyond the law and successfully respond to the requirements of employees (for safe and better working conditions), local communities (to assure the social license to operate), public authorities (to align with the legislation requirements) and financial sectors (to improve their reputation and creditworthiness) (Loosemore and Lim, 2017). CSR in the construction industry is a multi-dimensional task with emphasis on social (education, workplace safety, working conditions, labour rights), environmental (ecosystems, land, air and water protection) and economic dimensions (direct and indirect economic impacts of construction companies) (Xia *et al.*, 2018). Petrovic-Lazarevic (2008) has pointed out that construction companies should meet health and safety issues through a socially responsible agenda by introducing occupational health and safety measures and relationships with suppliers and local communities.

To assess the diversity, complexity and significance of the OHS topics in the construction industry, academics have examined CSR reports where many key aspects of CSR agenda are disclosed (Montero *et al.*, 2009; Koskela, 2014). By utilizing benchmarking-based techniques, Tsalis *et al.* (2018) analyzed CSR reports to uncover necessary information regarding OHS disclosing strategies of a sample of firms. Similarly, Cahaya *et al.* (2017) have provided important information regarding the OHS disclosure practices of firms by analyzing CSR reports. Dura *et al.* (2019) have identified many OHS issues disclosed in CSR reports by Romanian companies.

Taking into account these recent trends on CSR and reporting and especially the poor safety record of the construction industry, this paper aims to assess the disclosure behavior regarding OHS issues by extracting information from CSR reports. A benchmarking technique was designed by utilizing the GRI G4 guidelines and previous experience of scoring systems to identify the quality of OHS information in CSR reports. The findings show the current level of OHS information and the trends in CSR reports of firms sampled. The findings could be the ground for the improvement in both future OHS strategies of construction companies and their CSR reports.

The rest of the paper is classified in four sections. The next section includes the material and methods of the paper. The third section analyzes the results regarding OHS issues in the CSR reports of sampled firms. Next, the key outcomes of the study are compared with the general literature. Finally, concluding remarks highlight suggestions for future improvements in OHS performance.

2. MATERIAL AND METHOD

This section is classified in four further sections to describe ways of data selection, the rating system to analyze data, the research structure and research questions. The first sub-section includes the research structure of this paper. The second section analyzes research questions. The third develops the rating system of OHS information through CSR reports. Following, these sections are analyzed in more detail manner. The final section analyzes the necessary criteria utilized to select the sampled firms. It is selected construction industry since it is placed in 'dangerous' sectors regarding OHS issues.

2.1 Research Structure

The majority of the previous studies in the construction industry has mainly examined OHS issues through various research methods which focus on questionnaire-based surveys (Zeng *et al.*, 2008; Yoon *et al.*, 2013), exploratory studies (Marhavilas *et al.*, 2018) and case study research (Shen and Walker, 2001; Lingard *et al.*, 2013). These methods are predominantly based on drawing data from companies

in order to understand the pros and cons of integrating OHS issues in construction industry’s strategy.

In order to identify the research gap and the way to deal with it, this paper follows five steps (Figure 1). The first step focus on collecting appropriate literature related to OHS and CSR in the construction industry. Some key criteria chosen to identify suitable literature are as follows: a) proper keywords (e.g. responsible construction industry, OHS and CSR in the construction industry), the scientific field of journals (e.g. management, engineering, or environment), years of the paper (the focus has been primarily on the latest decade), the title of the paper (e.g. exactly or close to this study) and the impact factor of the journals (e.g. five year impact of the journal).

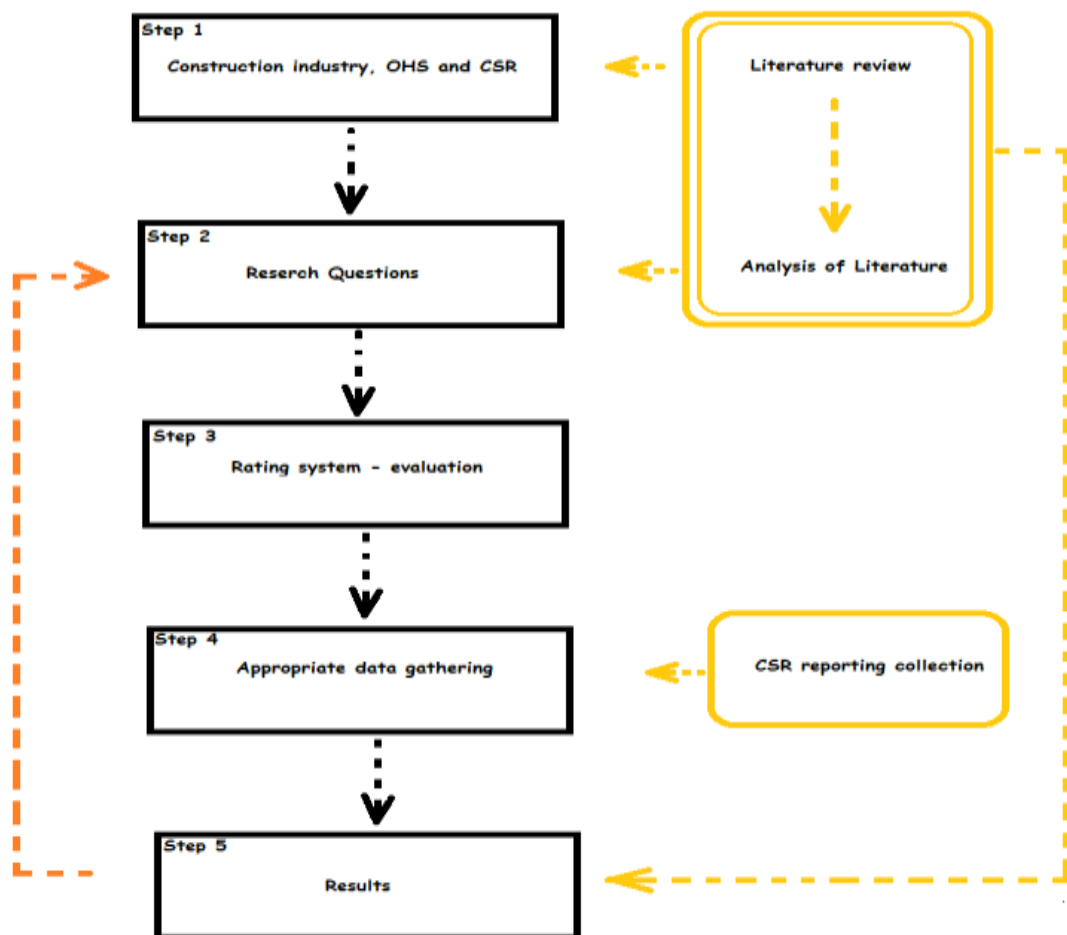


Figure 1: Research structure

In the second step, some routines have been determined to analyze the collected papers in order to develop necessary research questions. These questions are founded on research gaps as they are identified in the relevant literature. The next step determines the rating system utilized to analyze data collected in this study in order to respond to research questions. The fourth step shows how necessary data has been collected. The final step discusses the results in comparison to current literature.

2.2. Research Questions

As previously mentioned, a primary first task is to draw appropriate OHS information for construction industry. Today, a common research strategy is to draw information through questionnaire-based surveys. However, another good source for extracting valuable OHS information seems to be stand-alone CSR and sustainability reports of construction companies where many information are disclosed regarding construction companies' economic, environmental and social performance (Lu *et al.*, 2016). These types of information are very important in order construction companies to make progress on their accountability to overall stakeholder groups (Petrovic-Lazarevic, 2010). As it is known, the principle of accountability are useful of all organizations since assure that all necessary information is offered to each stakeholder groups.

Today, one way to assure the principle of accountability in construction industry is through standards such as ILO-OSH 2001 and OHSAS 18001 standards (Marhani, *et al.*, 2013; Fernández-Muñiz *et al.*, 2012). These standards are based on plan-do-check-act algorithm and provide a signal to stakeholders to make decision. However, more OHS information in construction industry has offered through CSR reports. To assure accountability of such information, it should be examined under a systematic way. According to this discussion, a significant research question which needs answer is:

Research Question 1 (RQ1): What is the degree of accountability of CSR reports regarding OHS aspects?

Although the amount of information is very important for stakeholders (internal or external) of an organization, the transparency of such information is much more critical before utilizing it in decision making. Evangelinos *et al.* (2016) have pointed out information regarding organizational accountability (financial and non-financial) offers a possibility to the construction industry to improve decision-making processes and the quality of stakeholders' decision making. Furthermore, Evangelinos *et al.* (2018) surveyed the quality of OHS disclosures of large organizations through CSR reports and examined the transparency of such information. This analysis leads to the following research question:

RQ2: How transparent is the OHS information in CSR reports?

Stakeholders play a critical role in disclosing behavior of organizations regarding CSR information (Prabhu, 2016). Although there are many ways to categorize stakeholder groups, a widespread focus is on internal (e.g. managers, board, employees, and shareholders) and external stakeholders (e.g. banking sector, local community, and suppliers) (Ujene and Edike, 2015; Chan and Oppong, 2017). The origin of stakeholders, internal or external, may have multiple influences on the voluntary disclosure of information (Nikolaou *et al.*, 2013). The stakeholder theory and stakeholder engagement principle are utilized as suitable theoretical context to examine the degree of stakeholder engagement. The third research question is defined as follows:

RQ3: Which group of stakeholders -internal or external- has the most influence on the construction industry's OHS disclosures?

2.3 Rating system

As this paper will draw information from CSR reports based on informal accounting guides and non-generally accepted accounting principles there is a need to make some further transformation before using appropriate information (Nikolaou, 2007). A

common group of techniques for assessing such types of data are the rating systems which contribute "in coding qualitative information in informal and literary form into categories in order to draw quantitative scales on complexity levels" (Abbott *et al.*, 1979). Table 1 analyzes the suggested indicators related to OHS and Table 2 shows the evaluation system of suggested rating system. .

Please insert Table 1

The first five indicators of Table 1 (DMA for OHS, LA5, LA6, LA7 and LA8) are directly related to OHS, while the remaining indicators (LA9, LA14, LA15, G4-15 and G4-33) are indirectly associated with OHS issues. It is worth noting that DMA indicators refer to the governance and are broken down in different categories (e.g. OHS, training, education and environment). This study utilizes DMA to evaluate only OHS issues.

In Table 2, the rating scale ranges from 0 (0%) to 4 points (100%) (Skouloudis *et al.*, 2013; Evangelinos *et al.*, 2016; Halkos, 2016). If the indicator is not displayed in the CSR report, the score is 0 (or 0%). When it is briefly or superficially mentioned, the report scores 1 point (or 25%). If an indicator is presented in a meaningful but not sufficient way, 2 points (or 50%) are awarded while, good enough presentation but maybe lacking in some places scores 3 points (or 75%). Finally, full coverage gets 4 points (or 100%) (Evangelinos *et al.*, 2016). The selected indicators are based on the requirements of the GRI-G4 guidelines (Evangelinos *et al.*, 2018).

Please Insert Table 2

The total score is calculated based on mathematical formula [1].

$$OHSS_i = \sum_{j=1}^{10} IS_{ij} \quad [1]$$

where j denotes indicators ($j=1, 2, \dots, 10$),

i shows the organizations ($i=1, 2, \dots, 19$),

IS_{ij} is the score of indicator j of the organization i ($IS_{ij} = 0, 1, 2, 3, 4$), and

$OHSS_i$ is the total score of the organization i ($\max OHSS_i=0, 1, 2, \dots, 40$) (Evangelinos *et al.*, 2018).

The maximum score of this formula will be 40 points.

2.4 Data collection

The assessment of OHS attitudes in the construction industry was made by collecting data through secondary sources in the annual CSR reports published on a voluntary basis in the GRI database. To select the construction companies necessary, specific criteria were used. Some criteria were the worldwide character (predominantly multinational companies), and the language the CSR reports were written in (mainly English). Further criteria was the year and the adoption of the GRI guidelines. As for the report type and report year, it was decided to search within 2016 and 2017 due to the substantial amount of reports identified focusing on GRI and specifically, GRI-G4. Finally, Table 3 shows 19 CSR reports collected in line with the criteria outlined above.

3. RESULTS

Figures 1 and 2 show the results of the assessment of CSR reports on a scale from 0% to 100%. These results correspond to the total score of each company divided by the maximum score possible. Figure 1 takes into account only the scores for the first five indicators specifically dedicated to OHS and shows that their average score is 30.5%. Furthermore, Figure 2 denotes the average score of all indicators is 36.3%. There is a variation between the average scores of Figure 1 and 2 which shows that the extra set of five indicators adopted in OHS, scored 5.8% higher than the first set of indicators. Figure 3 displays the total score of each GRI indicator for all the sampled companies on a scale of 0% to 100%. The result of each indicator corresponds to the

total score of the indicator divided by the maximum score that each indicator can get (76 %).

Analysis shows that two of the assessed indicators (G4-15 and G4-33) have achieved very high scores. Particularly, indicator G4-33, which is about the third-party assurance for OHS disclosures or the third-party verification of the organization's OHS Management System, is included in all reports and has achieved the highest score (75%). This indicator takes into account two additional factors: the third-party assurance of the OHS disclosure and the certification of the OHS system applied under OHSAS 18001 (an indirect assurance for OHS disclosures issues). Specifically, 52.6% of the companies have third-party assurance of their OHS disclosure and 57.9% have certified their OHS management system under OHSAS 18001. The other indicator G4-15, which includes the list of externally developed OHS-related charters, principles, or other social initiatives to which the organization subscribes or endorses, achieved the second highest score of 68.4% as most companies adequately cover the content of the indicator.

Significant variations are presented for the set of indicators specifically focused on assessing OHS issues (e.g. G4-DMA, G4-LA5, G4-LA6, G4-LA7 and G4-LA8). A high presentation is identified for the first (G4-DMA) indicator. It focuses on measuring disclosure of management approach in OHS issues. The total score of DMA indicators is 67.1% and is covered in most of the CSR reports of sampled companies. It is a promising result as it indicates the management of construction companies deals effectively with OHS issues and introduces them into their CSR strategic agenda and reports. The majority of sampled firms also seem to pay significant attention to a number of OHS issues such as rates of injuries, occupational diseases, lost days, absenteeism and work-related fatalities since they appear in 89% of the sampled reports. This indicator (G4-LA6) scores 47.4%. OHS topics covered in formal agreements with trade unions scored 19.8% (G4-LA8). Information on the representation of employees in OHS associations seems to be rarely disclosed. Particularly, 11.8% of the total workforce is represented in formal joint management-worker OHS committees (G4-LA5) and 6.6% of employees with high-risk occupations. (G4-LA7).

The results reveal that there are types of OHS information (as assessed by the indicators suggested) which rarely features in CSR reports. For example, only three of the examined reports contain information related to G4-LA7 indicators and four reports related to the G4-LA5 indicator. Similarly, information regarding the average hours of OHS training appears in 14 of the 19 reports (G4-LA9). Two indicators, related to the supplier assessment for labor practices ie G4-LA14 and G4-LA15, were rarely covered in the reports. Information for the percentage of new suppliers that were screened using OHS practices criteria (Indicator G4-LA14), has a score of 18.4%, and OHS practices of the supply chain and their impacts scored 23.7% (indicator G4-LA15).

The results of the evaluation of the 19 organizations in the construction industry seems to underline the level at which the industry is dealing with OHS issues. The introduction of an additional five indicators from the OHS literature proved to be quite important causing an increase of 5.8% in total score, from 30.5% to 36.3%. This implies that sampled companies have implemented more measures regarding OHS than GRI guidelines can identify. Finally, it is worth noting that the overall score of the sampled construction companies is 36.3% which is a rather poor result, given the high accident and death rate in this sector, as well as the extensive current literature on the OHS management in construction sites.

4. DISCUSSION

This paper aims to contribute to OHS issues in the construction industry literature by numerous ways. Initially, it contributes by assisting the efforts to develop new techniques to utilize OHS information for the construction industry from secondary and transparent sources (like CSR reports published) to overcome the weaknesses and failures of current data mining and data collection techniques. The majority of OHS studies in the construction industry have utilized questionnaire-based and interview-based surveys to extract information (Endroyo *et al.*, 2015; Idoro, 2008). These techniques gather information from internal or external stakeholders which can be highly subjective. The suggestion of this paper is to draw information from CSR reports which are good databases where construction companies disclose significant

information regarding OHS issues. Despite some weaknesses (e.g. the lack of negative information), CSR reports offer significant information which could be analyzed independently by researchers without the introduction of bias from questionnaire respondents who can present information according to their estimates and not based on real data

Although the usefulness of CSR reports as sources of OHS information is indisputable, they are prepared through informal and unmethodological ways. This explains the unbalanced way of disclosing information, including OHS. In order to overcome this unsystematic way of disclosing OHS information, this paper suggests drawing OHS indicators from the GRI guidelines and literature review in order to design a common and systematic context of analysis. Some additional significant contributions is associated with the suggested rating system which offers direct answers to accountability principle, transparency principle and influence of stakeholders on the construction industry disclose strategy. These contributions are analyzed in greater detail in the following sub-sections according to research questions outlined in the sections above.

RQ1: Accountability principle

The requirements for meaningful and clear OHS information in the construction industry exists worldwide, as confirmed by the International Labor Organization (ILO) which estimates that at least 60,000 fatal accidents occur annually in the construction industry or one fatal accident every 10 minutes (ILO, 2016). A high rate of accidents has been identified in this study since 47.6% of the sampled construction companies saw worksites accidents and staff injuries. This is a promising finding since most of the sampled companies present information of this kind even though it is considered negative information with limited disclosure. It is important to note that this is contrary to Brown and Butcher's (2005) findings, who have identified that negative disclosures might intensification tensions between construction companies and stakeholders and, thus, they are displayed very limited in annual report. The paper's

results are confirmed by Safa (2019), who identify that the 45% of their sampled firms have disclosed negative information in their annual reports.

The principle of accountability seems to be achieved by the sampled companies regarding OHS policies, plans and programs and effort to promote a safe and healthy work environment (namely high accountability for G4-DMA indicator). Essentially, the great score of G4-DMA indicator (67.1%) implies that many of the sampled construction companies have adequately introduced OHS issues into their strategic management. Similar findings are arisen from a number of studies in construction industry (Hutchings, 1996; Zaid *et al.*, 2013). The high degree of accountability of multinational construction companies regarding workplace practices is a result of their strategic management harmonization with local cultural, social and regulatory context (Hutchings, 1996).

However, some of OHS indicators present a low level of accountability. These indicators are arisen from GRI guidelines such as the percentage (%) of workforce represented by a committee on OHS issues (G4-LA5 indicator), percentage (%) of high-risk employees (G4-LA7 indicator) and the coverage of OHS issues by committees and unions (G4-LA8 indicator). Principally, these indicators are not treated equally by the sampled construction companies. They are underreported in CSR reports where only 26% of the examined reports have disclosed such types of information and mainly with very low score (11.8% for G4-L5, 16% for G4-L7 and 19.7% for G4-L8). Obviously such information is related with negative content (e.g. high-risk jobs) or issues opposite to local culture and regulation (e.g. employees participation in OHS committee). This strategy of multinational companies offer a bias information to their stakeholders in both host and companies' headquarter countries.

RQ2: The Principle Transparency

In order to assure that information gathered from CSR reports are suitable and reliable to use in stakeholders decision making, a determination of the degree of reports' compliance with the principle of transparency is necessary. The low average rating of the sampled companies is associated with the very low scores of some OHS

indicators (e.g. 11.8% for G4-LA5 and 6.6% for G4-LA7). It implies that many of the sampled companies do not report any information regarding the specific indicators which show that such disclosure behavior of sampled companies very low transparency and very limited value of such information for decision makers. This finding come against current literature of CSR which illustrates CSR reports as an important management mechanism when society trust their contents (Dubbnik *et al.*, 2008). The quality of CSR (including OHS) information offers many benefits for companies for decision makers (Walden and Schwarz, 1997; Kaptein *et al.*, 2003).

Some indicators offer a clear signal for transparency of CSR reports regarding OHS issues. For example indicator G4-33 regarding the verification of the published data have taken the highest score (%) of the ten indicators. It is consisted of two elements: the third-party assurance of the OHS disclosure and the third-party verification of the organization's OHS Management System in accordance with OHSAS 18001. Regarding the first element, 52.6% of the sampled companies had third-party assurance of their disclosure. This certification is a valuable voluntary tool in order to provide greater reliability in the CSR reports (KMPG, 2017) and evidence high degree of transparency of OHS disclosures. The findings come in line with the literature which indicate that the frequency of CSR reporting is increasing steadily, especially among larger companies, based on data from GRI (KMPG, 2017; García-Benau *et al.*, 2012).

The second element is the OHSAS 18001 certification of the OHS System applied by the sampled companies. This standard is interpreted as a signal of a company's commitment to OHS management. The findings shows also that 57.9% of the sampled companies have disclosed information regarding OHSAS 18001 certification. Additionally, the findings indicates that the companies certified according to OHSAS 18001 have a higher score (40.5%) than those that are not certified (30.6%). The OSHS 18001 certification could be an indirectly transparency system which assure that CSR information regarding OHS is third party certified

RQ 3: The influence of stakeholders on OHS information

The final research question explores the degree of stakeholders influence on OHS disclosures of sampled construction companies. In a theoretical and practical level, the content of CSR reports is analyzed in relation to the needs of stakeholder groups. This implies that construction industry disclose OHS information also aims to meet the requirements of stakeholder groups such as employees for their safety, shareholders to avoid regulatory risks (e.g. fines and penalties), and local communities to assure a healthy life. To make more comprehensive how stakeholders influence CSR disclosures of sample companies, the following analysis is consisted of two general groups of stakeholders in according to their internal and external character.

Internal Stakeholders

One of the key internal stakeholder group is the employees for any organization in general and for construction industry in particular. Obviously, OHS issues pertain employees of construction industry since the working conditions in the projects sites are characterized as high-risk (Liao *et al.*, 2012). Some of the high protection systems for employees such as OHSAS 18001 improve reputation of construction companies and attract higher skilled employees. This is associated with the character of employees in the construction industry who move from one project to another, more often than in other industries (Teo *et al.*, 2005; Zou *et al.*, 2016). Training *programs* play a key role in implementing successfully OHS management systems (Sherratt *et al.*, 2016).

Obviously, the sampled companies to meet employee requirements disclose relative information through G4-LA9 indicator to show the level of training and education, organization's approach to training, new skills, and career developing is adapted to OHS. The results indicate that 74% of the examined CSR reports include such types of OHS information. This implies that employees is a group of stakeholder which influence the disclosure behavior of the sampled companies.

External Stakeholders

Similarly, external stakeholders influence OHS disclosure behavior of construction industry. The actors on supply chain could have catastrophic consequences on construction companies operation (Cantor *et al.*, 2006). The low degree of compliance

of suppliers with OHS information could be have negative consequences on construction industry's operation since potential risks might have been transferred as higher insurance costs, financial and legal consequences, loss of corporate value, difficulty attracting customers and hiring employees (Cantor, 2008). However, the analysis of CSR reports have shown that a low attention exists for information in examined CSR reports. Particularly, the most frequent disclosed information pertains the indicator G4-LA15 for all the significant real and potential negative effects on OHS practices in the supply chain and the measures taken. This indicator has taken 23.7% points and it is disclosed from 63% of the sampled reports. Actually, this finding come opposite to relative literature where a significant importance has been made for f OHS practices in the supply chain (Tennant and Fernie, 2013; Evangelinos *et al.*, 2016). Similarly, a low significance has made for G4-LA14 indicator, which measures the percentage of new suppliers (or partners, contractors) examined based on the criteria of OHS practices. Relative information for this indicator is covered from 32% of the sampled reports and reach 18.4% points.

5. CONCLUDING REMARKS

The findings indicate that the sampled construction companies is performing quite poorly performance in OHS issues. While GRI has offered some remarkable procedures to assist organizations in publishing appropriate information regarding the consequences of their activities on OHS, nevertheless the sampled construction companies seem to publish only some basic information. Certainly, it contradicts the mainstream literature of construction industry for the high rates of accidents and deaths in the industry, as well as the extensive experience on the OHS management in construction sites. Taking a closer look in the findings, the information related to OHS which is disclosed in the CSR reports focuses only on basic information, such as the rates of injuries and deaths, OHS managerial procedures, training hours of employees, list of externally developed charters and the third-party assurance of the disclosure. Indeed, information describes the management approach towards OHS has a fairly high score compared to other relevant information that show extremely low results, such as the percentage of employees with high-risk occupation.

This study identifies a mismatch between theoretical statements and research findings since insufficient information disclosure regarding OHS is presented in the CSR reports of the construction industry. Significant OHS information is missing like the percentage of staff representation by the OHS working committees, and the information on OHS practices in the supply chain. Some possible explanations of this phenomenon could be that companies have no complete process to collect and present such information, proper organizational structure, and some negative information is deliberately concealed in order to avoid effects on their profits. Another significant explanation is that multinational construction industries follow the low health and safety culture of host countries where a few number of legislations have been enacted regarding OSH issues. Additionally, Indigenous people often depend on multinational construction for their employment, which leaves them no room for reactions on small or large irregularities.

The findings of this paper also indicate that there is plenty of room for improvement and any move in this direction will assist construction industry in particular and general organizations in general in improving their overall image, both in overall CSR (including OHS issues) and increase profitability. Due to construction industry impacts on employees should equally face all indicators related to OHS information. It should be achieved this approach by evaluating internally the key factors that are causing the problem and prevent them from developing and implementing more effective OHS management systems. It is also identified that such information is disclosed under voluntary basis fact that limited the content of CSR reports and OHS information. In order to overcome this weakness and promote OHS in the construction industry should impose a legislative regime in order to introduce of additional OHS measures and practices into CSR reports. Another significant point is to introduce culture and local characteristics into CSR reports in host countries from multinational construction companies.

As with any research, it has some limitations that are certainly points for future research. Particularly, the desire for as many common search base criteria as possible has significantly reduced the total number of the sampled companies of the study sample. As a result, it was impossible to effectively analyze the results by geographical

area. Future use of this study would provide for the parameterization of the methodology by expanding the search criteria to include a larger sample and to have a better picture, geographically divided. Subsequently, the same methodology will have similar effects in different sectors with high accident rates according to the National Safety Council (NSC), the public safety and security services industry, or the transportation industry, or the industrial manufacturing sector.

REFERENCES

- Abbott, W.F., Monsen, R., (1979). *On the Measurement of Corporate Social Responsibility: Self-Reported Disclosure as Method of Measuring of Corporate Social Involvement*, *Academy of Management Review*, 22, 501-515.
- Ameer, R., Othman, R., (2012). *Sustainability practices and corporate financial performance: A study based on the top global corporations*, *Journal of Business Ethics*, 108, 61–79.
- Brown, J., & Butcher, F. (2005). Reporting on Occupational Health and Safety in Annual Reports: A Look at Disclosure Policies in New Zealand. *New Zealand Journal of Employment Relations*, 30(1), 1.
- Brown, J., Fraser, M., (2006). *Approaches and perspectives in social and environmental accounting: An overview of the conceptual landscape*, *Business Strategy and the Environment*, 15(2): 103–117.
- Cahaya, F. R., Porter, S., Tower, G., & Brown, A. (2017). Coercive pressures on occupational health and safety disclosures. *Journal of Accounting in Emerging Economies*.
- Camilleri, M.A., (2017). *The Corporate Social Responsibility Notion*, In: *Corporate Sustainability, Social Responsibility and Environmental Management*, Springer, Cham.
- Cantor, D.E., Corsi, T.M., Grimm, C.M., (2006). *Safety technology adoption patterns in the US motor carrier industry*, *Transportation Journal*, Vol. 45 No. 3, pp. 20-45.

- Cantor, R. (2008). *Workplace safety in the supply chain: a review of the literature and call for research*, *Int J Logist Manage* 19(1):65–83.
- Chan, A. P., & Oppong, G. D. (2017). Managing the expectations of external stakeholders in construction projects. *Engineering, construction and architectural management*.
- Dahlsrud, A., (2008). *How corporate social responsibility is defined: An analysis of 37 definitions*, *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 15, 1–13.
- Desta, I.H., (2015). *CSR in Developing Countries*, *Responsible Business: How to Manage a CSR Strategy Successfully*, 266-276.
- Dubbink, W., Graafland, J., Van Liedekerke, L., (2008). *CSR, “transparency and the role of intermediate organizations”*, *Journal of Business Ethics*, 82(2): 391–406.
- Dura, C., Drigă, I., & Păun, A. P. (2019). OHS Disclosure in Romania in the Framework of CSR Reporting. *Calitatea*, 20(S1), 435.
- Endroyo, B., Yuwono, B. E., & Mardapi, D. (2015). Model of learning/training of Occupational Safety & Health (OSH) based on industry in the construction industry. *Procedia Engineering*, 125, 83-88.
- EU, 2012. *Sustainable and responsible business European Expert Group on corporate social responsibility (CSR) and SMEs*.
- Evangelinos, K., Fotiadis, S., Skouloudis, A., & Khan, N., Konstandakopoulou, F., Nikolaou, I., Lundy, S., (2018). *Occupational health and safety disclosures in sustainability reports: An overview of trends among corporate leaders*, *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*.
- Evangelinos, K., Skouloudis, A., Jones, N., Isaac, D., & Sfakianaki, E. (2016). Exploring the status of corporate social responsibility disclosure in the UK building and construction industry. *International Journal of Global Environmental Issues*, 15(4), 377-399.
- Fernández-Muñiz, B., Montes-Peón, J. M., & Vázquez-Ordás, C. J. (2012). Occupational risk management under the OHSAS 18001 standard: analysis of perceptions and attitudes of certified firms. *Journal of Cleaner Production*, 24, 36-47.

- Fernández-Muñiz, B., Montes-Peón, J. M., & Vázquez-Ordás, C. J. (2012). Occupational risk management under the OHSAS 18001 standard: analysis of perceptions and attitudes of certified firms. *Journal of Cleaner Production*, 24, 36-47.
- Frederick, W., (1986). *Toward CSR: Why ethical analysis is indispensable and unavoidable in corporate affairs*, California Management Review, 28, 126–141.
- Friedman, M., (1962). *Capitalism and freedom*, Chicago, University of Chicago Press.
- García, B., María, Civera, J., Zorio, A., (2012). *Todo lo que hay que saber de las Normas Internacionales de Auditoría*, Revista Contable. 22-35.
- Ghodrati, N., Wing Yiu, T., Wilkinson, S., Shahbazzpour, M., (2018). *A new approach to predict safety outcomes in the construction industry*, Safety Science, Vol. 109, pp. 86-94.
- Graupp, P., Wrona, R.J., (2010). *Implementing Training within Industry: Creating and Managing a Skills-Based Culture*, CRC Press, London and New York, NY.
- GRI, (2016), *Sustainability reporting guidelines G3*, Amsterdam: Global Reporting Initiative.
- Halkos, G., Paizanos, E., (2016). *Environmental Macroeconomics: Economic Growth, Fiscal Spending and Environmental Quality*, International Review of Environmental and Resource Economics, Vol. 9: No. 3–4, 321-362. and Resource Economics: Vol. 9: No. 3–4, pp 321-362.
- Hasan, M., Maijor, S., Mock, T.J., Roebuck, P., Simnett, R., Vanstraelen, A., (2005). *The different types of assurance services and levels of assurance provided*, International Journal of Auditing, 9: 91–102.
- Hasle, P., & Limborg, H. J. (2006). A review of the literature on preventive occupational health and safety activities in small enterprises. *Industrial health*, 44(1), 6-12.
- Health and Safety Executive, (2009). *Phase 1 Report: Underlying causes of construction fatal accidents, A comprehensive review of recent work to consolidate and summarise existing knowledge (C. Division, Trans.)*, Norwich: Health and Safety Executive.
- Hudson, P., (2007). *Implementing a safety culture in a major multi-national*, Saf Sci, 45:697–722.

- Huntzinger, J., (2016). *The Roots of Lean: Training within Industry: The Origin of Japanese Management and Kaizen and Other Insights*, Lean Frontiers, IN.
- Hutchings, K. (1996). Workplace practices of Japanese and Australian multinational corporations operating in Singapore, Malaysia and Indonesia. *Human Resource Management Journal*, 6(2), 58-71.
- Idoro, G. I. (2008). Health and safety management efforts as correlates of performance in the Nigerian construction industry. *Journal of Civil Engineering and Management*, 14(4), 277-285.
- International Labour Organization, (2016). *Workplace Stress: A Collective Challenge*.
- International Organization for Standardization, (2012). *The ISO Survey of Management System Standard Certification – 2011*, ISO, Geneva.
- Jiang, W., & Wong, J. K. (2016). Key activity areas of corporate social responsibility (CSR) in the construction industry: a study of China. *Journal of cleaner production*, 113, 850-860.
- Kaptein, M., van Tulder, R., (2003). *Toward effective stakeholder dialogue*, *Business and Society Review*, 108(2): 203–224.
- Kheni, N.A., Dainty, A.R., and Gibb, A., (2008). *Health and safety management in developing countries: a study of construction SMEs in Ghana*, *Construction Management and Economics*, 26 (11): 1159–1169.
- Koskela, M. (2014). Occupational health and safety in corporate social responsibility reports. *Safety science*, 68, 294-308.
- Levitt, T., (1958). *The Dangers of Social Responsibility*, *Harvard Business Review*, 36, 41-50.
- Liao, C. W., & Chiang, T. L. (2012). Designing of dynamic labor inspection system for construction industry. *Expert Systems with Applications*, 39(4), 4402-4409.
- Lingard, H., Cooke, T., & Gharaie, E. (2013). A case study analysis of fatal incidents involving excavators in the Australian construction industry. *Engineering, Construction and Architectural Management*.

- Lingard, H., Wakefield, R., (2020). *The State of Work Health and Safety in Construction*, In Integrating Work Health and Safety into Construction Project Management (eds H. Lingard and R. Wakefield).
- Lo, C.K., Pagell, M., Fan, D., Wiengarten, F., Yeung, A.C., (2014). *OHSAS 18001 certification and operating performance: The role of complexity and coupling*, Journal of Operations Management, 32: 268-280.
- Loosemore, M., & Lim, B. T. H. (2017). Linking corporate social responsibility and organizational performance in the construction industry. *Construction management and economics*, 35(3), 90-105.
- Lu, W., Ye, M., Flanagan, R., & Ye, K. (2016). Corporate social responsibility disclosures in international construction business: trends and prospects. *Journal of Construction Engineering and Management*, 142(1), 04015053.
- Manu, P.A., Ankrah, N.A., Proverbs, D.G., Suresh, S., (2012). *Investigating the multi-causal and complex nature of the accident causal influence of construction project features*, Accident Analysis and Prevention, Vol. 48, pp. 126-133.
- Marhani, M. A., Adnan, H., & Ismail, F. (2013). OHSAS 18001: A pilot study of towards sustainable construction in Malaysia. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 85, 51-60.
- Marhavilas, P., Koulouriotis, D., Nikolaou, I., & Tsotoulidou, S. (2018). International Occupational Health and Safety Management-Systems Standards as a Frame for the Sustainability: Mapping the Territory. *Sustainability*, 10(10), 3663.
- McWilliams, A., & Siegel, D., (2001). *Corporate social responsibility: A theory of the firm perspective*, Academy of Management Review, 26(1), 117–127.
- McWilliams, A., Siegel, D.S., Wright, P.M., (2006), *Corporate Social Responsibility: Strategic Implications*, Journal of Management Studies, 43: 1-18.
- Montero, M. J., Araque, R. A., & Rey, J. M. (2009). Occupational health and safety in the framework of corporate social responsibility. *Safety Science*, 47(10), 1440-1445.

- Moon, J., Anastasiadis, S., Vigano, F., (2009). *The potential of CSR to support the implementation of the EU sustainability strategy: Editorial introduction*, Business Ethics: A European Review, 18, 268–272.
- Nikolaou, I. E. (2007). Environmental accounting as a tool of qualitative improvement of banks' services: the case of Greece. *International Journal of Financial Services Management*, 2(1-2), 133-143.
- Nikolaou, I. E., Chymis, A., & Evangelinos, K. (2013). Environmental information, asymmetric information, and financial markets: A game-theoretic approach. *Environmental Modeling & Assessment*, 18(6), 615-628.
- Nikolaou, I.E. (2016). Occupational health and safety within corporate social responsibility context: A balanced scorecard dynamic decision making model. *International Journal of Decision Support Systems*, 2(1-3), 54-70.
- O'Donovan, G., (2002). *Environmental disclosures in the annual report: Extending the applicability and predictive power of legitimacy theory*, Accounting, Auditing and Accountability Journal, 15(3): 344–371.
- OHSAS Project Group, (2011). *Results of the Survey into the Availability of OH&S Standards and Certificates, up until 2009-12-31*.
- Park, C.-S., Kim, H.-J., (2013). *A framework for construction safety management and visualization system*, Automation in Construction, Vol. 33, pp. 95-103.
- Petrovic-Lazarevic, S. (2008). The development of corporate social responsibility in the Australian construction industry. *Construction management and Economics*, 26(2), 93-101.
- Petrovic-Lazarevic, S. (2010). Good corporate citizenship in the Australian construction industry. *Corporate Governance: The international journal of business in society*.
- Prabhu, P. G. (2016). Study on the influence of stakeholders in construction industry. *International Journal of Engineering Technology, Management and Applied Scien*, 4, 31-45.

- Robson, L. S., Clarke, J. A., Cullen, K., Bielecky, A., Severin, C., Bigelow, P. L., ... & Mahood, Q. (2007). The effectiveness of occupational health and safety management system interventions: a systematic review. *Safety Science*, 45(3), 329-353.
- Safa, M. (2019). Information Gap in Corporate Occupational Safety and Health Disclosure. *International Journal of Business and Management*, 9(3), 391-406.
- Shen, Y. J., & Walker, D. H. T. (2001). Integrating OHS, EMS and QM with constructability principles when construction planning—a design and construct project case study. *The TQM magazine*.
- Sherratt, F., (2016). *Safety in Construction*. In *Unpacking Construction Site Safety*, F. Sherratt (Ed.).
- Simnett, R., Vanstraelen, A., Fong Chua, W., (2009). *Assurance on sustainability reports: an international comparison*, *The Accounting Review*, 84: 937–967.
- Skouloudis, A., Evangelinos, K., Malesios, C., (2013). *Priorities and Perceptions for Corporate Social Responsibility: An NGO Perspective*, *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*. 20.
- Snashall, D., (2005). *Occupational health in the construction industry*, *Scandinavian Journal of Work, Environment & Health*, 31: 5–10.
- Tennant, S., & Fernie, S. (2013). Organizational learning in construction supply chains. *Engineering, Construction and Architectural Management*.
- Teo, E. A. L., Ling, F. Y. Y., & Chong, A. F. W., (2005). *Framework for project managers to manage construction safety*, *International Journal of Project Management*, 23(4), 329–341.
- Tsalis, T. A., Stylianou, M. S., & Nikolaou, I. E. (2018). Evaluating the quality of corporate social responsibility reports: The case of occupational health and safety disclosures. *Safety science*, 109, 313-323.
- Ujene, A. O., & Edike, U. E. (2015). Relationships among internal stakeholders in construction projects: A cognitive evaluation for sustainable team integration in Nigeria. *International Journal of Construction Management*, 15(1), 71-81.

- Van Riel, CBM., (2000). *Corporate communication orchestrated by a sustainable corporate story*, In *The Expressive Organization*, Oxford University Press: Oxford, UK; 157–181.
- Väyrynen S., Häkkinen K., Niskanen T., (2015). *Integrated Occupational Safety and Health Management*.
- Walden, W. D., Schwarz, B.N., (1997). *Environmental Disclosures and Public Pressure Policy*, *Journal of Accounting and Public Policy* XVI, 125–154.
- Xia, B., Olanipekun, A., Chen, Q., Xie, L., & Liu, Y. (2018). Conceptualising the state of the art of corporate social responsibility (CSR) in the construction industry and its nexus to sustainable development. *Journal of Cleaner Production*, 195, 340-353.
- Xia, B., Olanipekun, A., Chen, Q., Xie, L., & Liu, Y. (2018). Conceptualising the state of the art of corporate social responsibility (CSR) in the construction industry and its nexus to sustainable development. *Journal of Cleaner Production*, 195, 340-353.
- Yoon, S. J., Lin, H. K., Chen, G., Yi, S., Choi, J., & Rui, Z. (2013). Effect of occupational health and safety management system on work-related accident rate and differences of occupational health and safety management system awareness between managers in South Korea's construction industry. *Safety and health at work*, 4(4), 201-209.
- Yoon, S.J., Lin, H.K., Chen, G., Yi, S., Choi, J. Rui, Z., (2013), *Effect of occupational health and safety management system on work-related accident rate and differences of occupational health and safety management system awareness between managers in South Korea's construction industry*, *Safety and Health at Work*, Vol. 4 No. 4, pp. 201-209.
- Zaid Alkilani, S., Jupp, J., & Sawhney, A. (2013). Issues of construction health and safety in developing countries: a case of Jordan. *Australasian Journal of Construction Economics and Building*, The, 13(3), 141.
- Zeng, S. X., Tam, V. W., & Tam, C. M. (2008). Towards occupational health and safety systems in the construction industry of China. *Safety science*, 46(8), 1155-1168.

Zou, P.X., Sunindijo, R.Y., (2015). *Safety Management in Construction and Engineering: An Introduction In Strategic Safety Management in Construction and Engineering* (eds P.X. Zou and R.Y. Sunindijo).

Table 3: The sample selection

	<i>Company</i>	<i>Size</i>	<i>Region</i>	<i>Country</i>	<i>Actual Year in Review</i>	<i>CSR Type</i>	<i>Language</i>
1	Bechtel	MNE	Northern America	USA	2016	GRI-G4	English
2	Elcondor	MNE	Latin America & the Caribbean	Colombia	2016	GRI-G4	English
3	CSCI	MNE	Asia	Hong Kong	2016	CSR Citting (G4)	English
4	Gamuda	MNE	Asia	Malaysia	2016	CSR Citting (G4)	English
5	Heijmans	MNE	Europe	Netherlands	2016	GRI-G4	English
6	HOCHTIEF Aktiengesellschaft	MNE	Europe	Germany	2016	GRI-G4	English
7	LIXIL Group	MNE	Asia	Japan	2016	GRI-G4	English
8	Mercialys	MNE	Europe	France	2016	GRI-G4	English
9	MT Højgaard Holding	MNE	Europe	Denmark	2016	GRI-G4	English
10	Nishimatsu	MNE	Asia	Japan	2016	CSR Citting (G4)	English
11	Odebrecht Agroindustrial	MNE	Latin America & the Caribbean	Brazil	2015-2016	GRI-G4	English
12	Parsons	MNE	Northern America	USA	2016	CSR Citting (G4)	English
13	POSCO Engineering & Construction Co.,Ltd.	MNE	Asia	Korea	2015-2016	GRI-G4	English
14	Ramboll Group A/S	MNE	Europe	Denmark	2016	GRI-G4	English
15	Rider Levett Bucknall UK Ltd	MNE	Europe	UK	2015-2016	GRI-G4	English
16	Salini Impregilo	MNE	Europe	Italy	2016	GRI-G4	English
17	Shimizu	MNE	Asia	Japan	2015-2016	CSR Citting (G4)	English
18	UEM Group Berhad	MNE	Asia	Malaysia	2016-2017	GRI-G4	English
19	YIT OYJ	MNE	Europe	Finland	2016	GRI-G4	English

Table 1 - Occupational Health and Safety Indicators

Indicator	Description
Occupational Health and Safety	
G4-DMA	Disclosure of Management Approach on OHS
G4-LA5	Percentage of total workforce represented in formal joint management-worker health and safety committees that help monitor and advise on occupational health and safety programmes.
G4-LA6	Type of injury and rates of injury, occupational diseases, lost days, and absenteeism, and total number of work-related fatalities by region and by gender.
G4-LA7	Workers with high incidence or high risk of diseases related to their occupation.
G4-LA8	Health and safety topics covered in formal agreements with trade unions.
Training and Education	
G4-LA9	Average hours of OHS training per year per gender, and by employee category.
Supplier Assessment for Labor Practices	
G4-LA14	Percentage of new suppliers (or partners, contractors) that were screened using OHS practices criteria.
G4-LA15	Significant actual and potential negative impacts for OHS practices in the supply chains and actions taken.
Organizational Profile	
G4-15	List externally developed OHS-related charters, principles, or other social initiatives to which the organization subscribes or which it endorses.
Report Profile	
G4-33	Assurance of OHS disclosures or third-party verification of OHS Management System in place.

Table 2- CSR Report assessment criteria

Grade	Explanation
0	There is no mention about the percentage of total workforce represented in formal joint management-worker health and safety committees.

1	There are some brief/general/indefinite information about workforce representation in formal joint management-worker health and safety committees.
2	There are mentions about workforce representation in formal joint management-worker health and safety committees but without any information about percentages which do not cover the entire company.
3	Percentage of workforce representation in formal joint management-worker health and safety committees is mentioned but does not cover the entire company.
4	Percentage of workforce representation in formal joint management-worker health and safety committees is mentioned or company announces that 100% of workforce is represented in formal joint management-worker health and safety committees.

Figure 1

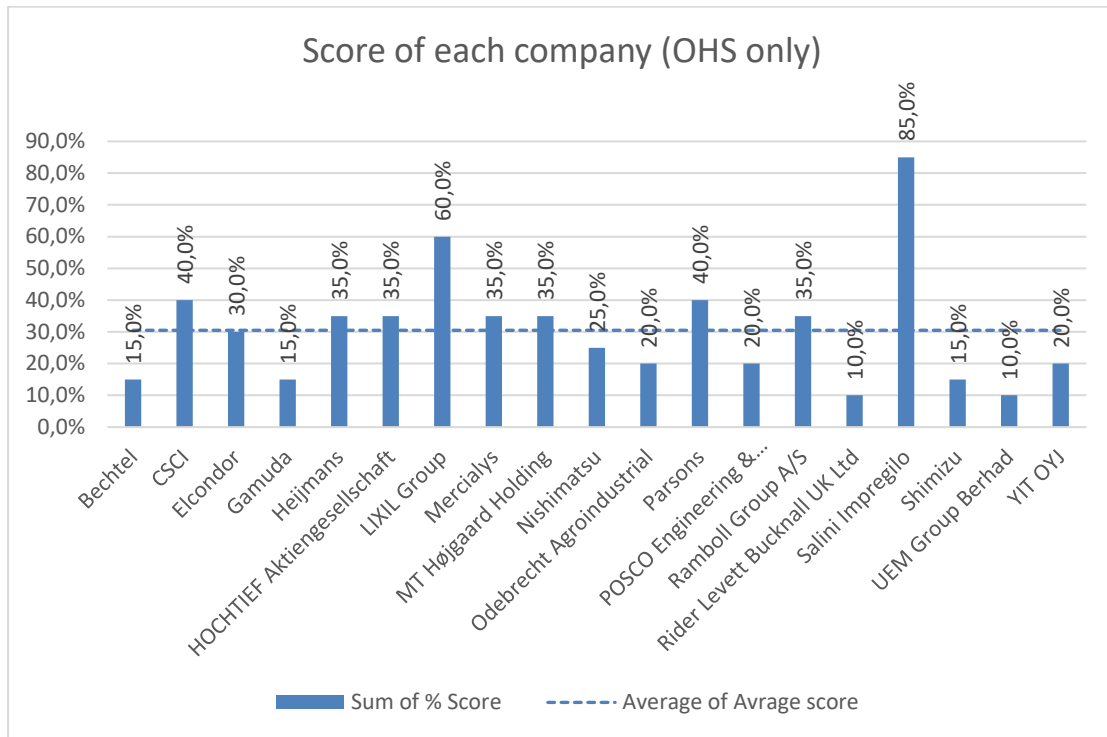


Figure 2

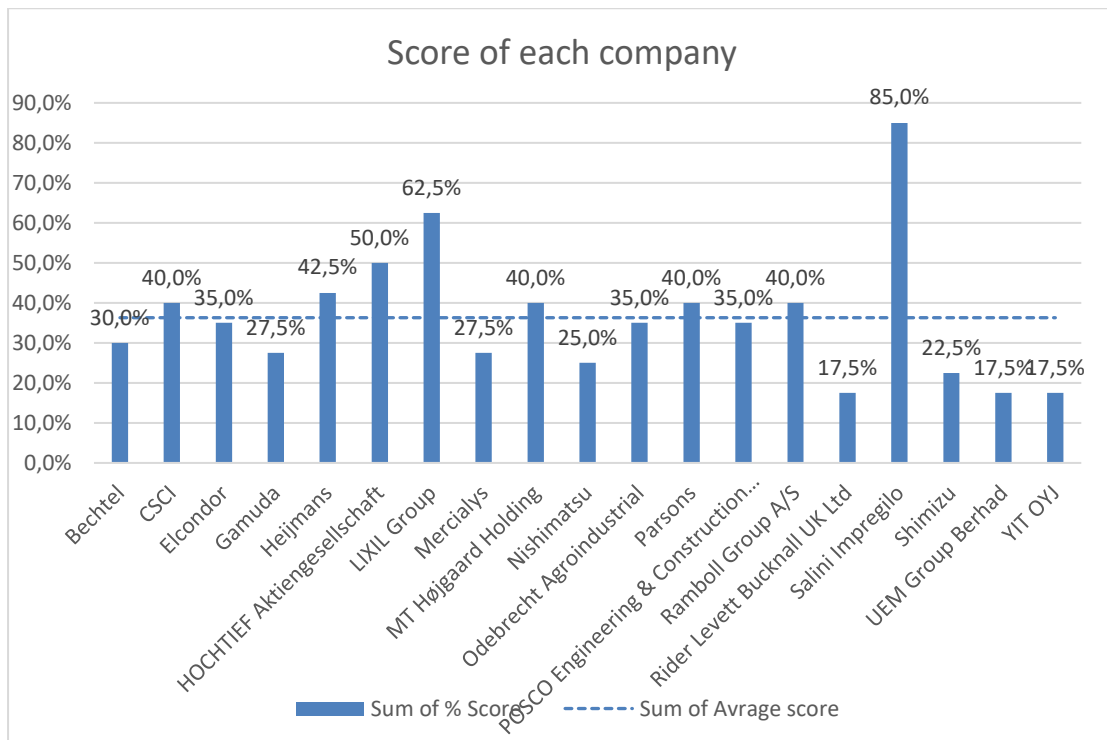
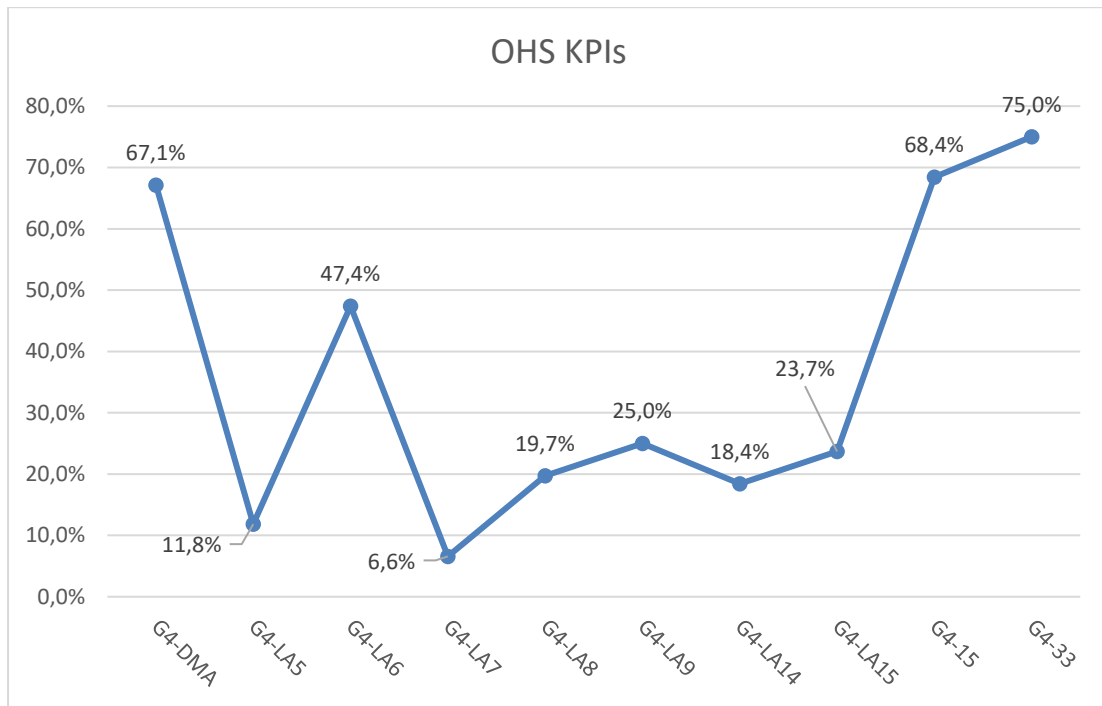


Figure 3



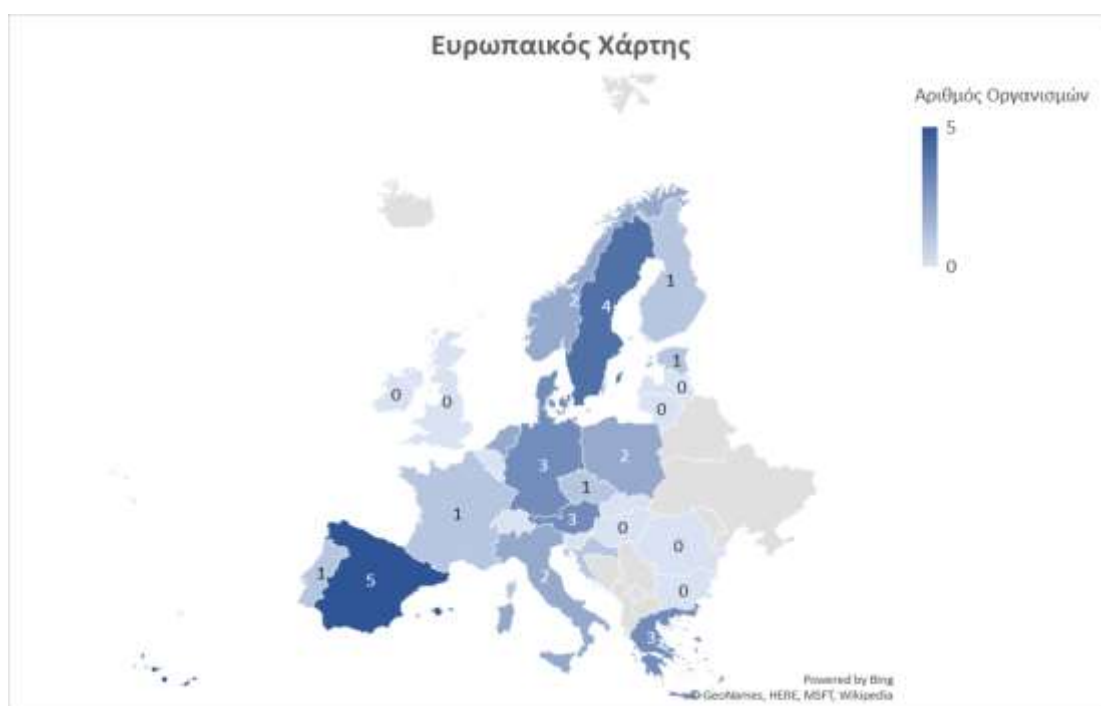
Παράρτημα V

Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία Πολυεθνικών Επιχειρήσεων του Κατασκευαστικού & Ναυτιλιακού Κλάδου μέσω Αξιολόγησης Απολογισμών Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης- Παράθεση αποτελεσμάτων-Πίνακες Διαγράμματα

Υγεία και Ασφάλεια στην Εργασία Πολυεθνικών Επιχειρήσεων του Κατασκευαστικού & Ναυτιλιακού Κλάδου μέσω Αξιολόγησης Απολογισμών Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης- Παράθεση αποτελεσμάτων-Πίνακες Διαγράμματα

Μέγεθος Οργανισμών	Αριθμός Οργανισμών
Small/ Medium	4
Large	19
Multinational	12

Πίνακας 1:Μέγεθος οργανισμών κατασκευαστικού κλάδου



Εικόνα 1:Δείγμα Ευρωπαϊκών Χωρών κατασκευαστικού κλάδου

Χρηματιστήριο	Αριθμός Οργανισμών
Εισηγμένοι Οργανισμοί	28
Μη Εισηγμένοι Οργανισμοί	7

Πίνακας 2:Αριθμός εισηγμένων οργανισμών κατασκευαστικού κλάδου στο Χρηματιστήριο

Μέγεθος Οργανισμών	Αριθμός Οργανισμών
Small/ Medium	1
Large	25
Multinational	9

Πίνακας 3:Μεγέθη οργανισμών ναυτιλιακού κλάδου



Εικόνα 2:Δείγμα Ευρωπαϊκών Χωρών ναυτιλιακού κλάδου

Βαθμολόγηση	Πλήθος Οργανισμών
1	28
0	7
Ποσοστό	
1	80%
0	20%

Πίνακας 4 : Ανάλυση ουσιαστικότητας Υγείας και Ασφάλειας κατασκευαστικού κλάδου

Βαθμολόγηση	Πλήθος Οργανισμών
1	23
0	12
Ποσοστό	
1	66%
0	34%

Πίνακας 5:Ανάλυση ουσιαστικότητας Υγείας και Ασφάλειας ναυτιλιακού κλάδου



Διάγραμμα 1:Ποσοστό οργανισμών με εξωτερική διαπίστευση κατασκευαστικού κλάδου



Διάγραμμα 2: Ποσοστό οργανισμών με εξωτερική διαπίστευση ναυτιλιακού κλάδου



Διάγραμμα 3: Ποσοστό οργανισμών με πιστοποίηση OHSAS κατασκευαστικού κλάδου (Προσωπική επεξεργασία)



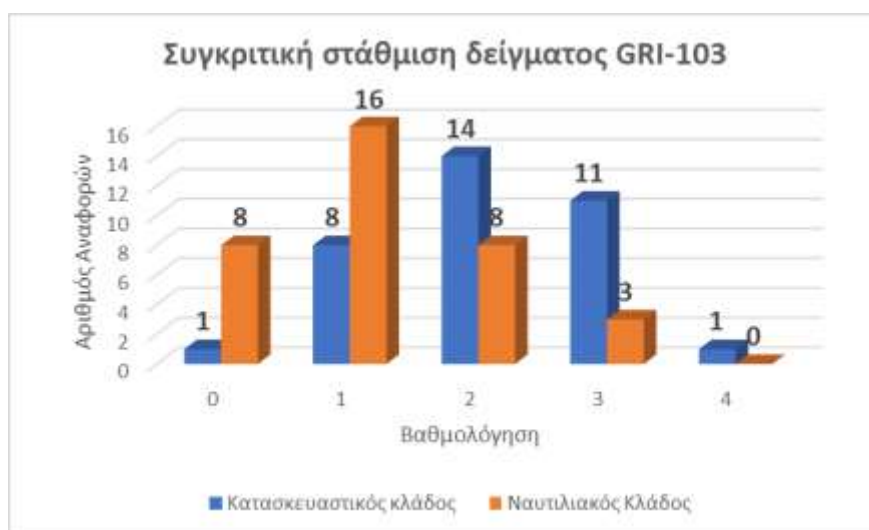
Διάγραμμα 4: Ποσοστό οργανισμών με πιστοποίηση OHSAS ναυτιλιακού κλάδου



Διάγραμμα 5: Συγκριτική ανάλυση δείκτη GRI 103-1 κατασκευαστικού-ναυτιλιακού κλάδου



Διάγραμμα 6: Συγκριτική ανάλυση δείκτη GRI 403-4 κατασκευαστικού- ναυτιλιακού κλάδου



Διάγραμμα 7: Συγκριτική ανάλυση σταθμισμένου δείγματος GRI 103 κατασκευαστικού - ναυτιλιακού κλάδου



Διάγραμμα 8: Συγκριτική ανάλυση σταθμισμένου δείγματος GRI 403 κατασκευαστικού - ναυτιλιακού κλάδου



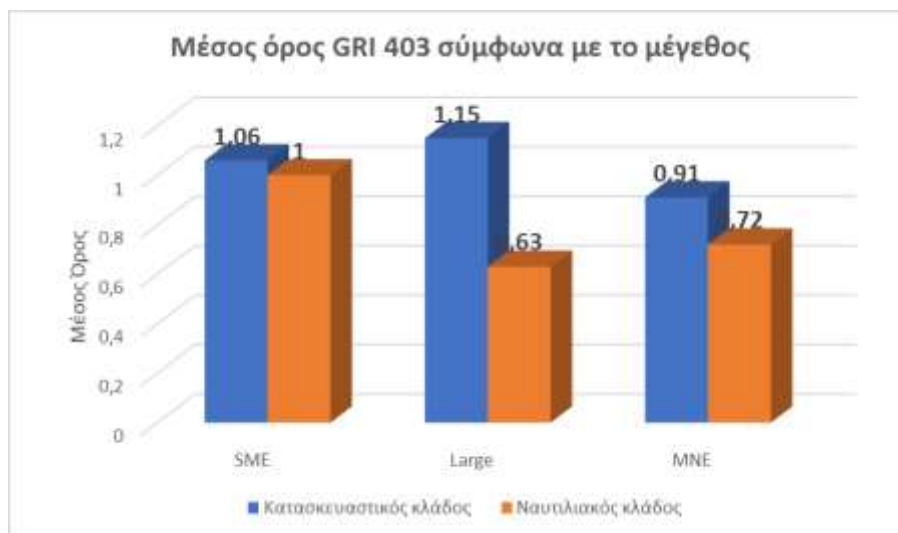
Διάγραμμα 9: Σύγκριση δεικτών GRI 103 κατασκευαστικού-ναυτιλιακού κλάδου



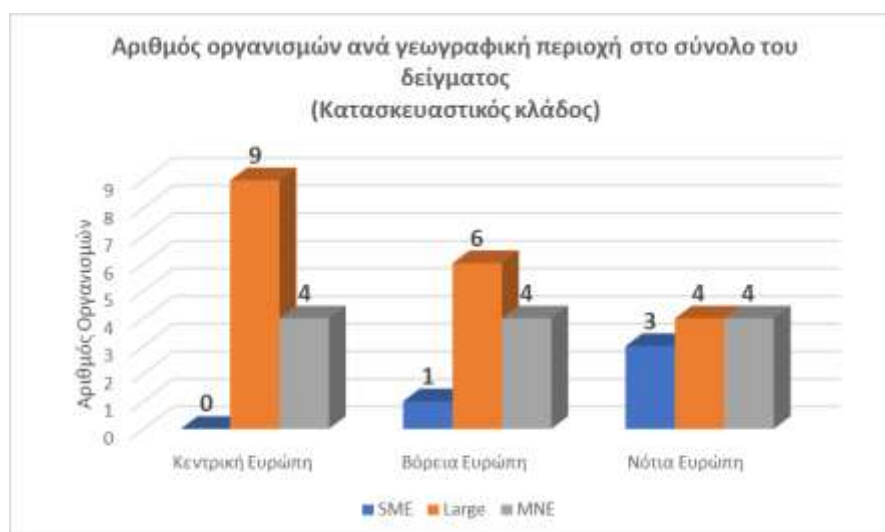
Διάγραμμα 10: Σύγκριση δεικτών GRI 403 κατασκευαστικού-ναυτιλιακού κλάδου



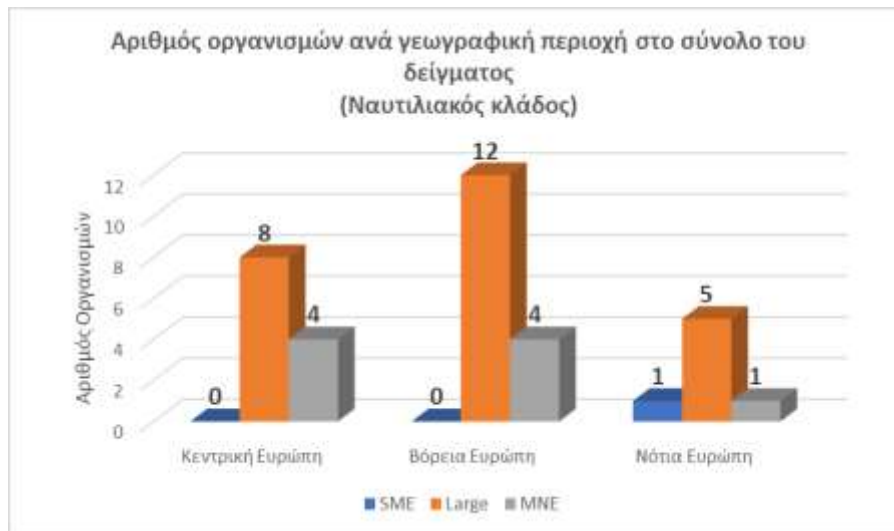
Διάγραμμα 11: Μέσος όρος GRI 103 σύμφωνα με το μέγεθος στο σύνολο του δείγματος



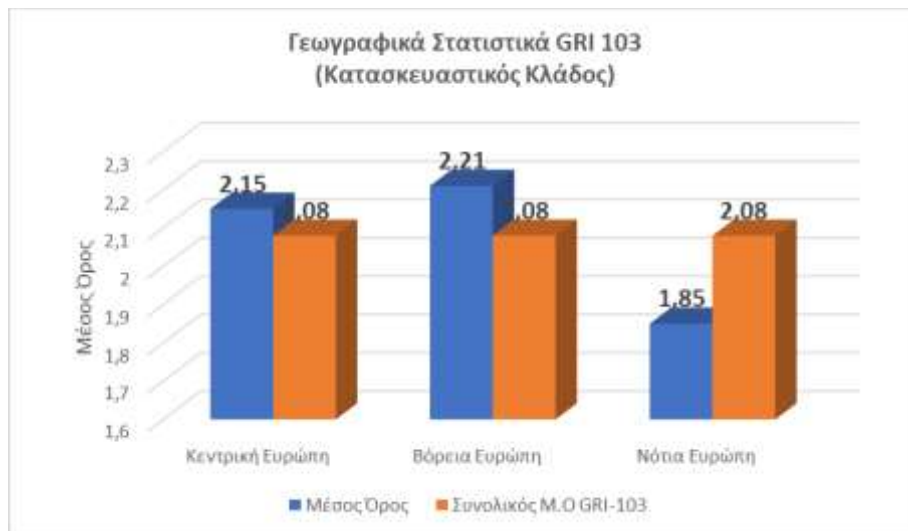
Διάγραμμα 12: Μέσος όρος GRI 403 σύμφωνα με το μέγεθος στο σύνολο του δείγματος



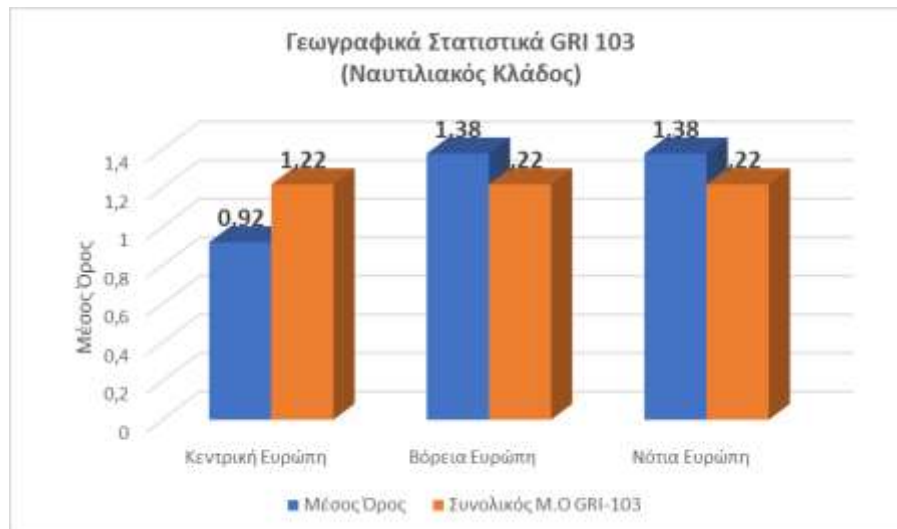
Διάγραμμα 13: Αριθμός οργανισμών ανά γεωγραφική περιοχή στο σύνολο του δείγματος για τον κατασκευαστικό κλάδο



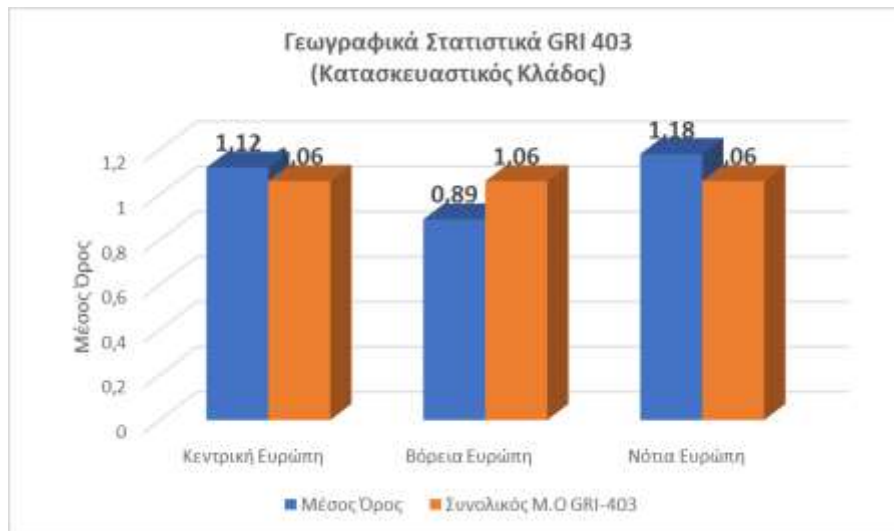
Διάγραμμα 14: Αριθμός οργανισμών ανά γεωγραφική περιοχή στο σύνολο του δείγματος για τον ναυτιλιακό κλάδο



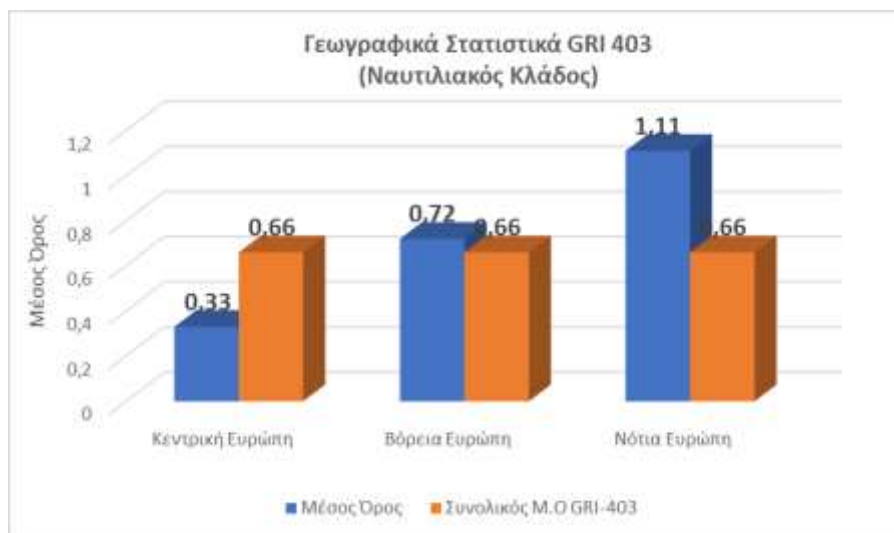
Διάγραμμα 15: Γεωγραφικά στατιστικά δείκτη GRI 103 κατασκευαστικού κλάδου



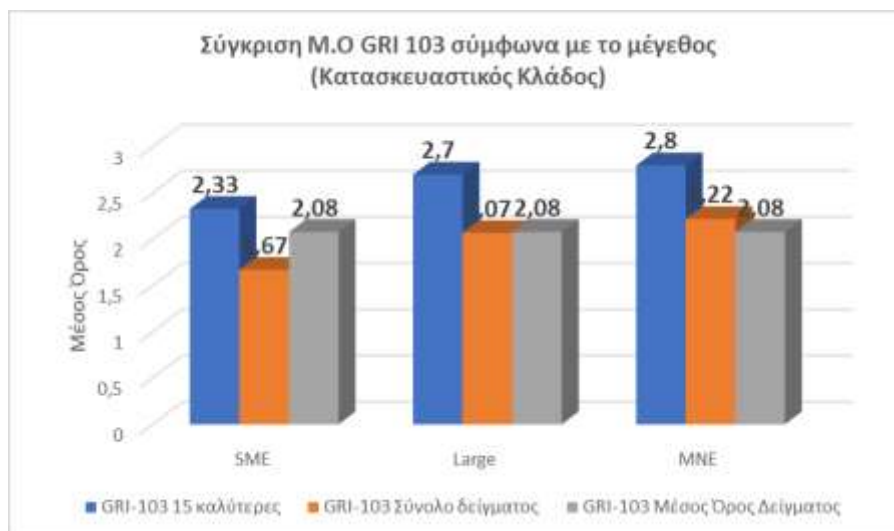
Διάγραμμα 16: Γεωγραφικά στατιστικά δείκτη GRI 103 ναυτιλιακού κλάδου



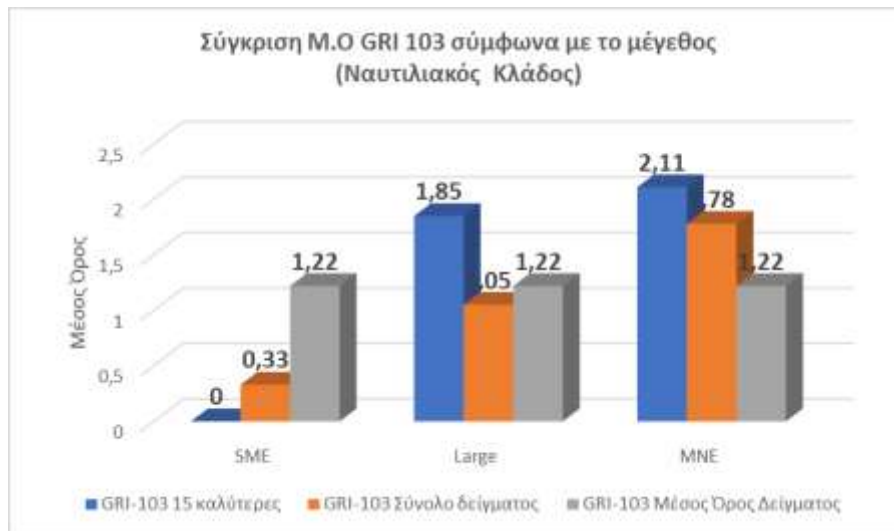
Διάγραμμα 17: Γεωγραφικά στατιστικά δείκτη GRI 403 κατασκευαστικού κλάδου



Διάγραμμα 18: Γεωγραφικά στατιστικά δείκτη GRI 403 ναυτιλιακού κλάδου



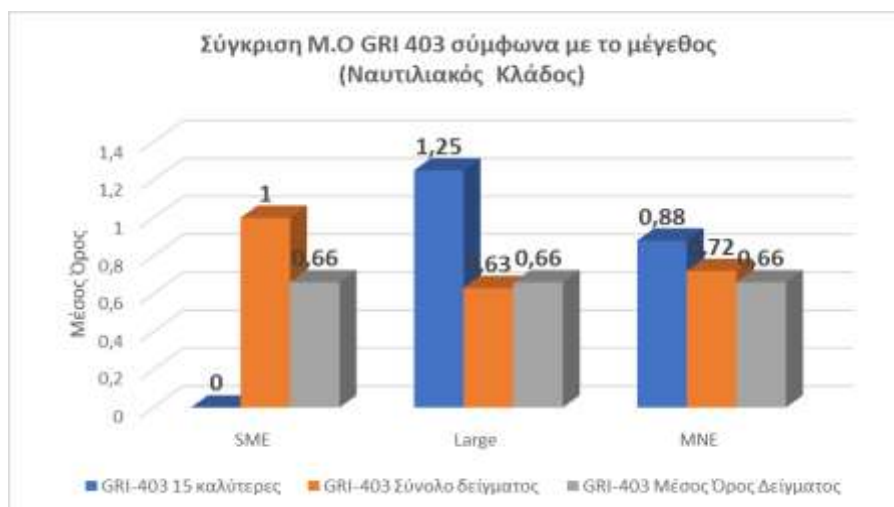
Διάγραμμα 19: Μέγεθος οργανισμών κατασκευαστικού κλάδου και σύγκριση με το σύνολο του δείγματος GRI 103



Διάγραμμα 20:Μέγεθος οργανισμών ναυτιλιακού κλάδου και σύγκριση με το σύνολο του δείγματος GRI 103



Διάγραμμα 213:Μέγεθος οργανισμών κατασκευαστικού κλάδου και σύγκριση με το σύνολο του δείγματος GRI 403



Διάγραμμα 22:Μέγεθος οργανισμών ναυτιλιακού κλάδου και σύγκριση με το σύνολο του δείγματος GRI 403



Διάγραμμα 23 :Γεωγραφική απεικόνιση κατασκευαστικού κλάδου για τον μέσο όρο του αθροίσματος των δεικτών GRI 103-403 στο σύνολο του δείγματος και στους 15 καλύτερους οργανισμούς



Διάγραμμα 24:Γεωγραφική απεικόνιση ναυτιλιακού κλάδου για τον μέσο όρο του αθροίσματος των δεικτών GRI 103-403 στο σύνολο του δείγματος και στους 15 καλύτερους οργανισμούς