

Πρώτη εκδοχή: Περιορισμένη κυκλοφορία μόνο για σχόλια
24/04/15

Ποιο πρότυπο ανάπτυξης χρειαζόμαστε

Γεώργιος Κ. Μπήτρος

Ομότιμος Καθηγητής Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών

Αθήνα, Απρίλιος

1. Εισαγωγή

Τηρουμένων των αναλογιών, οι καταστροφές που υπέστη η Γερμανία κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν σαφώς μεγαλύτερες από εκείνες της Ελλάδας. Αλλά δεν την εμπόδισαν να ανασυγκροτήσει την οικονομία της στη βάση ενός μεγάλου και δυναμικού ιδιωτικού τομέα, σε συνδυασμό με ένα σχετικά μικρό και αποτελεσματικό κράτος. Αυτή η διαπίστωση αποτελεί την πλέον πειστική ανταπόδειξη στο συνήθη ισχυρισμό ότι στην Ελλάδα, το κράτος θα έπρεπε να αναμειχθεί βαθιά στην οικονομία για να ξεκινήσει η οικονομική ανάπτυξη. Ακόμα χειρότερο, πρόκειται για ένα παραπλανητικό ισχυρισμό, αφού αποσκοπεί να απαλλάξει από τις ιστορικές ευθύνες όλους όσους, με τις ιδέες τους και τις επιλογές τους από τις ηγετικές θέσεις που κατέλαβαν στον κρατικό μηχανισμό, διέβρωσαν συστηματικά τις θεμελιώδεις αρχές στις οποίες στηρίζεται η λειτουργία των αγορών και η ευρωστία και η διατηρησιμότητα των αποτελεσμάτων που παράγουν.

Η ειδοποιός διαφορά στους δρόμους της οικονομικής ανασυγκρότησης πρώτα, και της οικονομικής ανάπτυξης στη συνέχεια, που επέλεξαν μεταπολεμικά η Γερμανία και η Ελλάδα, δεν βρίσκεται ούτε στο μέγεθος, ούτε στους φυσικούς πόρους, ούτε στο κλίμα, ούτε σε οποιοσδήποτε άλλες φυσικές παραμέτρους. Βρίσκεται στο γεγονός ότι εκεί πρωταγωνίστησαν πολιτικοί και οικονομολόγοι που πίστευαν στις αρετές της δημοκρατίας και της ελεύθερης οικονομίας, ενώ στη χώρα μας είχαμε την ατυχία να κυριαρχήσουν οι ιδέες και οι πολιτικές των μελών και των συνοδοιπόρων της Σοσιαλιστικής Ένωσης Ελλάδος.

Σήμερα όλοι συμφωνούν ότι το παραγωγικό πρότυπο της χώρας πρέπει να αλλάξει. Αλλά, όπως επιβεβαίωσαν οι πρόσφατες εκλογές, οι πολίτες στην μεγάλη πλειοψηφία τους συνεχίζουν να έλκονται απ' ό,τι πιο λαϊκίστικο και αναχρονιστικό ανέσυραν οι κρατικιστές του ΣΥΡΙΖΑ από τα ντουλάπια της οπισθοδρομικής αριστεράς για να κερδίσουν τις εκλογές. Δυστυχώς, η κατάσταση θα χειροτερέψει πριν εμφανιστούν κάποια σημάδια που να βεβαιώνουν ότι οι πολίτες έχουν πειστεί οριστικά και αμετάκλητα, πρώτον, ότι το νόθο πρότυπο της κεντρικά διευθυνόμενης οικονομίας που κληρονομήσαμε απέτυχε οικτρά και, δεύτερον, ότι πρέπει να αντικατασταθεί με ένα άλλο το οποίο να βασίζεται στην ευελιξία των ανταγωνιστικών αγορών και στην εξωστρέφεια της επιχειρηματικότητας.

Όταν συμβεί αυτό, και ελπίζω να συμβεί ενωρίτερα παρά αργότερα, για να αποτραπεί η περιθωριοποίηση της χώρας, τότε η απάντηση στο ερώτημα ποιο πρότυπο ανάπτυξης χρειαζόμαστε θα προκύψει από μόνη της και θα εκπλαγούμε. Διότι, ενώ κάποιοι δυναμικοί έλληνες δείχνουν συστηματικά τον δρόμο του πρωταθλητισμού στις παγκόσμιες αγορές, οργανωμένες πολιτικές και οικονομικές συντεχνίες στο εσωτερικό κάνουν ότι μπορούν για να κρατούν την χώρα σε κατάσταση παγκόσμιου ζήτουλα, χωρίς εθνική κυριαρχία και χωρίς υπερηφάνεια.. Ο στόχος μου στο παρόν είναι να τεκμηριώσω πέρα από κάθε αμφιβολία ότι το αναπτυξιακό πρότυπο που μας ταιριάζει είναι αυτό που κυριαρχεί από αιώνες στο κλάδο της ποντοπόρου ναυτιλίας.

2. Οι δείκτες της πρωτοπορίας και των δυνατοτήτων της ποντοπόρου ναυτιλίας

Πόσο μεγάλος είναι και πόσα προσφέρει στην χώρα ο κλάδος αυτός, δεν χρειάζονται πολλά στατιστι-

κά στοιχεία για να διαπιστωθεί. Μερικά ενδεικτικά είναι τα ακόλουθα:

- Σύμφωνα με την εφημερίδα Ναυτεμπορική, στο τέλος του Απριλίου του 2014, η κατάταξη των πέντε πρώτων παγκόσμιων δυνάμεων στην ποντοπόρο ναυτιλία με κριτήριο την μεταφορική ικανότητα ήταν η εξής:¹

Χώρα	Πλοία	Dwt
Ελλάδα	4,894	291,735,318
Ιαπωνία	8,357	242,640,509
Κίνα	6,427	190,601,765
Γερμανία	4,197	126,550,373
Νότια Κορέα	2,651	83,534,652

Παρατηρούμε ότι ο Ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο. Με βάση δε την ίδια πηγή, η μεταφορική ικανότητα των 291,7 εκατ. τόνων αντιστοιχούσε σε κάτι παραπάνω από 15% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

- Έχει ιδιαίτερη σημασία να τονιστεί ότι η Ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία κατέχει τα σκήπτρα στην παγκόσμια κατάταξη, ενώ για αρκετά χρόνια τώρα:

⇒ Η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου αυξάνεται δυναμικά.

⇒ Το παγκόσμιο εμπόριο επιβραδύνεται.

⇒ Οι ναύλοι έχουν σταθεροποιηθεί σε ένα εξαιρετικά χαμηλό επίπεδο σε σύγκριση με τους ναύλους που επικρατούσαν πριν την παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008.

Εκ του συνδυασμού αυτών των δεδομένων συνάγεται ότι οι Ελληνικές εφοπλιστικές επιχειρήσεις διαθέτουν την ευελιξία να προσαρμόζονται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της διεθνούς οικονομίας και, όχι μόνο να επιβιώνουν, αλλά και να προσθέτουν συνεχώς καινούργια πλοία, μειώνοντας την μέση ηλικία των στόλων τους και επέκεινα του λειτουργικού τους κόστους.

- Η συμβολή του κλάδου στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας είναι διαχρονικά θετική.² Για παράδειγμα το 2012, το πλεόνασμα ήταν 7,34 δις Ευρώ. Αυτό ισοδυναμούσε με το 33.3% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου και αντιπροσώπευε περίπου το μισό ισοζύγιο πληρωμών.
- Το 2009 ο κλάδος απασχολούσε άμεσα 34 χιλ. εργαζόμενους. Αν σ' αυτούς προστεθούν και οι απασχολούμενοι έμμεσα, το σύνολο των εργαζομένων ανερχόταν σε 192 χιλ. Στους άμεσα εργαζόμενους καταβλήθηκαν μισθοί 926 εκατ. Ευρώ, ενώ συμπεριλαμβανόμενων και των έμμεσων δραστηριοτήτων η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην συνολική προστιθέμενη αξία έφθανε τα 13,3 δις. Ευρώ ή 6.4% του ΑΕΠ.

¹ Βλ. ιστοσελίδα <http://www.thetoc.gr/eng/economy/article/greek-owned-merchant-fleet-first-again>

² Όλα τα στοιχεία πιο κάτω προέρχονται από την μελέτη του κλάδου που έκανε πρόσφατα ο Τσακανίκας (2013).

- Οι εκτιμήσεις για τις εν δυνάμει δυνατότητες του κλάδου συνοψίζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Εκτιμώμενη δυναμική επίδραση της ποντοπόρου ναυτιλίας

Επίδραση	Απασχόληση (Χιλ. άτομα)	Προστιθέμενη αξία (Δισεκ. €)	Αμοιβές (Δισεκ. €)	Φόροι (Δισεκ. €)
Άμεση	75	8,6	3,5	1,2
Συνολική	552	25,9	10,0	1,9

Αναμφίβολα οι εκτιμήσεις αυτές επιβεβαιώνουν ότι η ποντοπόρος ναυτιλία διαθέτει τεράστιο δυναμικό συμβολής στην απασχόληση, στα εισοδήματα, στο ΑΕΠ και στα δημόσια οικονομικά.

Ενόψει των ανωτέρω δεδομένων, προκύπτουν πολλά ερωτήματα. Μερικά που έχουν εξαιρετικό ενδιαφέρον για περαιτέρω ανάλυση είναι τα εξής: α) Πως μπορεί να εξηγηθεί ότι πολίτες μιας μικρής Ευρωπαϊκής χώρας 11 εκατομμυρίων κατοίκων λειτουργούν τον μεγαλύτερο στόλο ποντοπόρων πλοίων στον κόσμο, ξεπερνώντας οικονομικούς γίγαντες όπως η Ιαπωνία και η Κίνα; β) Στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές δεν υπάρχει ούτε Υπερεθνικό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ούτε Υπερεθνική Επιτροπή Ανταγωνισμού ούτε άλλος Υπερεθνικός θεσμός ο οποίος να θέτει τους κανόνες του ανταγωνισμού, να επιβλέπει την εφαρμογή τους και να επιβάλλει ποινές σε όσους τους παραβαίνουν. Πως λειτουργούν αυτές οι αγορές και μάλιστα τόσο αποτελεσματικά χωρίς την εποπτεία κάποιας υπερεθνικής κρατικής οντότητας; γ) Σε αντίθεση με την ελληνόκτητη ποντοπόρο ναυτιλία, η οποία μεγαλουργεί κάτω από όλες τις συνθήκες των παγκόσμιων ναυτιλιακών αγορών, η ελληνική ακτοπλοΐα είναι ανέκαθεν προβληματική. Τι φταίει; Γιατί άνθρωποι από τον ίδιο κλάδο όταν επιχειρούν στις μεγάλες θάλασσες δοξάζουν την Ελλάδα, ενώ όταν καταπιαστούν με την ακτοπλοΐα τα θαλασώνουν; δ) Τι μπορούμε να μάθουμε από την εκπληκτική επιτυχία της ελληνόκτητης ποντοπόρου επιχειρηματικότητας το οποίο θα βοηθούσε στην κινητοποίηση και στην εξωστρέφεια της εγχώριας επιχειρηματικότητας; Η παρέκβαση που ακολουθεί θα διευκολύνει οι απαντήσεις με την οποίες θα ασχοληθώ αμέσως μετά να γίνουν περισσότερο προφανείς και πειστικές.

3. Πορίσματα από τους «Εμπορικούς Οίκους» της ελληνικής διασποράς

Οι πιο πάνω ερωτήσεις προσέγκυσαν το ενδιαφέρον μου στο πλαίσιο επιστημονικών αναζητήσεων για τους παράγοντες της άνθησης από τα μέσα του 18^{ου} αιώνα των μεγάλων «Εμπορικών Οίκων» της Ελληνικής διασποράς. Τα αποτελέσματα, τα οποία συνοψίζονται στις εργασίες των Bitros, Minoglou (2006, 2007), ανέδειξαν ως κομβικό στοιχείο την ικανότητά των εμπορικών οίκων να προσαρμόζονται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες των διεθνών αγορών ώστε να διατηρούν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους. Τότε, όπως και σήμερα, οι διεθνείς αγορές αυτορυθμίζονταν με την έννοια ότι δημιουργούσαν από μόνες τους τόσο τους κανόνες της αναμενόμενης συμπεριφοράς από τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν σ' αυτές όσο και τις διαδικασίες της επίλυσης των διαφορών που αναφύονταν και της επιβολής κυρώσεων σε όσες απέκλιναν από τα συναλλακτικά ήθη. Σ' αυτό το

περιβάλλον τα περιθώρια άσκησης ευκαιριακών συμπεριφορών και μονομερούς αλλαγής των συναλλακτικών κανόνων ήταν περιορισμένα, αν όχι ανύπαρκτα, αφού το χειρότερο που μπορούσε να συμβεί σε μια επιχείρηση ήταν να βγάλει κακό όνομα και να αποκλειστεί από τις συναλλαγές. Οι Έλληνες επιχειρηματίες από τις παροικίες, που ανθούσαν στην Μεσόγειο και στην Μαύρη Θάλασσα, αντιλήφθηκαν την πρόκληση και τα οφέλη από την ενσωμάτωσή τους σ' αυτές τις αγορές και, με την δυναμικότητα που διέθεταν, κατάφεραν να διεκδικήσουν μεγάλα μερίδια, θεμελιώνοντας περιώνυμους εμπορικούς και εφοπλιστικούς οίκους. Εκ των αποτελεσμάτων λοιπόν τεκμηριώνεται ότι:

Όταν οι έλληνες επιχειρηματίες αντιληφθούν ότι οι αγορές δεν αφήνουν περιθώρια για διαπλοκές και επικεντρωθούν στην ενσωμάτωσή των επιχειρήσεών τους σ' αυτές, τα όρια των δυνατοτήτων τους είναι πρακτικά απεριόριστα.

Στο εσωτερικό των εμπορικών οίκων η λειτουργία της *αυτορρύθμισης* βασιζόταν σε τρεις πυλώνες. Ο πρώτος είχε να κάνει με την δέσμευση των εταίρων στο τρίπτυχο «εμπιστοσύνη - αξιοπιστία - αμοιβαιότητα». Τις ιδιότητες αυτές δεν τις κληρονομούσαν βέβαια από τους φυσικούς τους γονείς. Περνούσαν στις αξίες τους και εμπεδώνονταν στο χαρακτήρα τους αφενός μέσα από την διαπαιδαγώγηση και την εκπαίδευση που λάμβαναν στα σχολεία κατά τα εύπλαστα νεανικά χρόνια, και αφετέρου από την καθημερινή άσκησή τους στο πλαίσιο της οικογενειακής και κοινωνικής συμβίωσης, το οποίο διαμορφωνόταν επίσης με την επιρροή της εκκλησίας. Αναμφίβολα, κατά καιρούς, εκδηλώνονταν επιχειρηματικές αντιζηλίες, ανταγωνισμοί και εχθρότητες. Αλλά οι κοινότητες της διασποράς διαπνέονταν γενικά από αυστηρούς ηθικούς κώδικες, ώστε τέτοια περιστατικά επέσφραναν την κοινωνική κατακραυγή και απομωνώνονταν ως εξαιρέσεις από τον κανόνα. Απ' αυτές τις διαπιστώσεις προκύπτει ότι:

Η επιχειρηματικότητα πρέπει να συνοδεύεται από υψηλό ήθος. Το ήθος διαμορφώνεται κατά τα εύπλαστα χρόνια μέσω της διαπαιδαγώγησης και της εκπαίδευσης και παγιώνεται με καθημερινή άσκηση στο περιβάλλον της οικογένειας, του σχολείου και της κοινωνίας. Συνεπώς, για να ανθήσει και να μεγαλουργήσει η επιχειρηματικότητα σε μια κοινότητα, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση η ηθική ανάταση του συνόλου των μελών που την απαρτίζουν.

Ο δεύτερος πυλώνας ήταν η φύση της ηγεσίας των εμπορικών οίκων η οποία χαρακτηριζόταν από σταθερότητα και μακρόπνοη προοπτική. Αυτές οι προϋποθέσεις εξασφαλιζόνταν συνήθως στα πλαίσια κάποιας επώνυμης οικογένειας. Αλλά επειδή τα απαιτούμενα κεφάλαια συνήθως ξεπερνούσαν τις οικονομικές δυνατότητες μιας οικογένειας, κατά κανόνα η διοικητική λειτουργία ασκείτο από κοινού με άλλους εταίρους. Εκτός από την συγκέντρωση των απαραίτητων κεφαλαίων, η συλλογική άσκηση της διοικητικής λειτουργίας διέθετε και άλλα πλεονεκτήματα. Ένα απ' αυτά ήταν, για παράδειγμα, ότι διευκόλυνε την διαδοχή στην ηγεσία και πρόσφερε συνέχεια. Όμως, παράλληλα, συνοδευόταν και

από μειονεκτήματα, με κυριότερο εξ' αυτών το εξής. Δεδομένου ότι οι εμπορικοί οίκοι ήταν στην πραγματικότητα πολυεθνικά δίκτυα, οι πληροφορίες περί τις συναλλαγές, τους ανταγωνιστές, τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις επιχειρηματικές ευκαιρίες, διακινούνταν μεταξύ των εταίρων από στόμα σε στόμα και σε μεγάλες αποστάσεις. Οπότε ιδιαίτερα κάποιιοι απ' αυτούς που δρούσαν μακριά από το κέντρο έμπαιναν στον πειρασμό να χρησιμοποιήσουν τις πληροφορίες για δικό τους λογαριασμό. Προκειμένου να αποθαρρύνονται τέτοιου είδους συμπεριφορές, επιβάλλονταν ποινές, γνωστές εκ των προτέρων, και οι παραβάτες κινδύνευαν να στιγματιστούν ακόμη και κοινωνικά. Εντούτοις, αν κρίνει κανείς από τα περιστατικά που αναφέρονται στην σχετική βιβλιογραφία, ούτε το ήθος ούτε η εταιρική ευθύνη ούτε οι ποινές ούτε η κοινωνική υπόληψη ήταν αρκετά να αποτρέψουν την εμφάνιση τέτοιων φαινομένων. Διατυπωμένα συνοπτικά, τα ανωτέρω οδηγούν στο συμπέρασμα ότι:

Εκτός από την επιχειρηματική ιδέα, η αποτελεσματική άσκηση επιχειρηματικότητας προϋποθέτει την εξασφάλιση εκτελεστικής ηγεσίας η οποία να χαρακτηρίζεται από σταθερότητα, συνέχεια και μακρόπνοη προοπτική.

Οι επιχειρηματίες από τις ελληνικές παροικίες που θεμελίωσαν τους μεγάλους εμπορικούς οίκους δεν πέτυχαν μόνον επειδή διέθεταν οι ίδιοι ηγετικές ικανότητες και ευτύχησαν να κάνουν επιτυχημένες επιλογές στην διαδοχή τους. Πέτυχαν επίσης επειδή ανέπτυξαν στους εμπορικούς τους οίκους οργανωτική υποδομή τέτοια που τους εξασφάλιζε την ικανότητα να επιχειρούν ταυτόχρονα και αποτελεσματικά σε πολλές χώρες. Δεν είχαν ούτε διαδίκτυο ούτε ιδιωτικά κατανεμημένα συστήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών ούτε συστήματα ηλεκτρονικής διασκέψεως εξ αποστάσεως. Εντούτοις, μεγαλούργησαν διότι κατάφεραν να περιορίζουν την ευχέρεια που επέτρεπε στους απομακρυσμένους συνεργάτες η απόσταση, ώστε να χρησιμοποιούν τους πόρους της επιχείρησης για δικό τους λογαριασμό. Πόσο σημαντικός είναι αυτός ο πυλώνας, μπορούμε να το κατανοήσουμε από το πιο κάτω εδάφιο που ο Smith (1776) διατύπωσε τα ίδια περίπου χρόνια που ξεκινούσε η μεγάλη ανάπτυξη των «Εμπορικών Οίκων» της Ελληνικής διασποράς:

Τίποτε δεν θα μπορούσε να είναι πιο απόλυτα ανόητο από την προσδοκία ότι οι υπάλληλοι μιας μεγάλης εταιρείας [σ.σ.: εννοούσε την Εταιρεία της Ανατολικής Ινδίας] δέκα χιλιάδες μίλια μακριά και, συνεπώς, σχεδόν άορατοι με μια απλή εντολή από τους διευθύνοντες, θα εγκατέλειπαν αμέσως το εμπόριο για δικό τους λογαριασμό και θα ξεχνούσαν για πάντα τις ελπίδες τους να πλουτίσουν, αφού έχουν στα χέρια τους τα μέσα γι' αυτό, και να επαναπαυθούν στους μέτριους μισθούς τους οποίους τους δίνουν οι διευθύνοντες [...]. Θα χρησιμοποιήσουν όλη την εξουσία της Κυβέρνησης και θα εκπορνεύσουν την εφαρμογή της δικαιοσύνης, με σκοπό να κατατρομάζουν και να καταστρέψουν όλους όσους παρεμβάλλονται ως εμπόδια σε οποιαδήποτε εμπορική δραστηριότητα επιλέγουν να καταπιαστούν, χρησιμοποιώντας αντιπροσώπους είτε κρυφά, είτε τουλάχιστον χωρίς την επίγνωση του κοινού [...]. Και εντούτοις, δεν έχω πρόθεση, με οτιδήποτε είπα πιο πάνω, να θίξω το γενικό χαρακτήρα των υπαλλήλων της Εταιρείας της Ανατολικής Ινδίας και πολύ λιγότερο οποιοδήποτε συγκεκριμένο πρόσωπο. Είναι το σύστημα διακυβέρνησης, η κατάσταση στην οποία έχουν τοποθετηθεί την οποία προσπαθώ να κρίνω, όχι ο χαρακτήρας αυτών που την λειτουργούν [σ.σ. Υπογράμμιση δική μου].

Συνεπώς, ένα τέταρτο σημαντικό συμπέρασμα που βγαίνει είναι ότι:

Πέραν από τις γνώσεις, την εμπειρία και το ήθος των στελεχών και των εργαζομένων, και πέρα από τους εσωτερικούς κανονισμούς κινήτρων και αντικινήτρων, η ανάπτυξη πολυεθνικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων προϋποθέτει την εφαρμογή συστημάτων συντονισμού και παρακολούθησης της αποτελεσματικής εκτέλεσης των αποφάσεων που λαμβάνονται περιφερειακά και κεντρικά.

Σχετικά με τον τρίτο πυλώνα, δηλαδή την ανάγκη για αποτελεσματική διοίκηση εξ αποστάσεως, η διεισδυτική ερμηνεία των ιστορικών δεδομένων από την Harlaftis (1996) ανιχνεύει την δομή ενός καινοτομικού πρότυπου λειτουργίας των επιχειρήσεων της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας, το οποίο διαμορφώθηκε εξελικτικά τους δύο τελευταίους αιώνες. Σ' αυτό, κάθε πλοίο αποτελεί μια ξεχωριστή κινητή μονάδα παραγωγής προστιθέμενης αξίας σε παγκόσμια κλίμακα, με επακριβή διαχωρισμό και συνεχή συντονισμό των αποφάσεων μεταξύ της διοίκησης επί των πλοίων και εκείνης στο κέντρο, με στόχο να διασφαλίζεται η ελαχιστοποίηση του κόστους λειτουργίας και να μεγιστοποιούνται τα έσοδα από την εκμετάλλευση των πλοίων. Έτσι, εκ των αποτελεσμάτων επιβεβαιώνεται ότι, εμπλουτισμένο με τις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις στους τομείς της ναυπηγικής, της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών, το πρότυπο αυτό έχει περάσει στις νεότερες γενεές των Ελλήνων εφοπλιστών που επιχειρούν σήμερα στο χώρο της ποντοπόρου ναυτιλίας.

Έχοντας κατά νου αυτές τις διαπιστώσεις και τα συμπεράσματα, ας δούμε τώρα τις απαντήσεις στα ερωτήματα που διατυπώθηκαν πιο πάνω.

4. Μικρή χώρα με μεγάλη εφοπλιστική παράδοση

Το να γνωρίζει κάποιος καλά την ναυτική τέχνη δεν αποτελεί επαρκή συνθήκη για να γίνει εφοπλιστής και να επιτύχει στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές. Από τεχνική άποψη το ελληνικό πρότυπο λειτουργίας ενός στόλου πλοίων σε παγκόσμια κλίμακα σίγουρα μπορεί να προσομοιωθεί και από άλλους ναυτικούς λαούς. Επομένως, μόνο με την «ναυτοσύνη» ως γνώση και τεχνική ικανότητα δεν μπορεί να εξηγηθεί πως πολίτες από μια χώρα 11 εκατομμυρίων ανθρώπων ελέγχουν τον μεγαλύτερο στόλο πλοίων στον κόσμο. Γι' αυτό το αποτέλεσμα, η ναυτοσύνη πρέπει να συνοδεύεται και από άλλες μοναδικές ιδιότητες.

Στην περίπτωση της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας τα δεδομένα τεκμηριώνουν πέρα από κάθε αμφιβολία ότι οι σύγχρονοι Έλληνες εφοπλιστές απολαμβάνουν της εμπιστοσύνης του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος. Αυτή η διαπίστωση σημαίνει ότι διαθέτουν εξαιρετικά υψηλούς δείκτες αξιοπιστίας. Αλλά η αξιοπιστία γνωρίζουμε ότι δεν αποκτάται εύκολα. Χτίζεται σιγά-σιγά στο πέρασμα πολλών δεκαετιών, δοκιμάζεται και επιβεβαιώνεται καθημερινά, κυρίως σε περιόδους κρίσεων, και χάνεται πολύ εύκολα. Γιατί οι παγκόσμιες τράπεζες περιβάλλουν τους Έλληνες εφοπλιστές με τόσο μεγάλη εμπιστοσύνη; Μια εύλογη απάντηση είναι ότι οι ίδιοι και οι επιχειρήσεις τους, εκτός του

ότι πληρούν όλα τα απαιτητικά τραπεζικά κριτήρια από την άποψη της πιστοληπτικής ικανότητας, επιπλέον διαθέτουν και κάποιες μοναδικές ιδιότητες που πηγάζουν από την παράδοση. Με άλλα λόγια, οι παγκόσμιες τράπεζες τους βλέπουν ως άξιους συνεχιστές των μεγάλων « Εμπορικών Οίκων» της ελληνική διασποράς. Στο βαθμό που ισχύει αυτή η ερμηνεία, οι παγκόσμιες τράπεζες πρέπει να αναγνωρίζουν στους σύγχρονους Έλληνες εφοπλιστές και στις επιχειρήσεις τους ότι διαθέτουν: α) υψηλό ήθος στις συναλλαγές που κάνουν μαζί τους, β) ιδιαίτερες γνώσεις αναφορικά με τις «ιδιοτροπίες» ή τα «χούγια». των παγκόσμιων ναυτιλιακών αγορών, γ) επιχειρηματική εγρήγορση ώστε να οσφραίνονται τις επιχειρηματικές ευκαιρίες πριν από τους ανταγωνιστές τους και να τολμούν, δ) απαράμιλλες ηγετικές ικανότητες για διοίκηση και συντονισμό μεγάλων στόλων πλοίων κινούμενων σε όλα τα πλάτη και μήκη της γης, και ε) την σιγουριά της σταθερότητας και της συνέχειας που εξασφαλίζει η διαδικασία της διαδοχής στο Ελληνικό πρότυπο οργάνωσης και διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Προσωπικά, με βάση τις γνώσεις που αποκόμισα από την ερευνητική μου ενασχόλησή με την περίπτωση της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας τους δύο τελευταίους αιώνες, θεωρώ ότι αυτή η ερμηνεία εξηγεί πολύ καλά τις απώτερες και τις πιο πρόσφατες εξελίξεις σ' αυτόν τον ηγετικό κλάδο για την ελληνική οικονομία.

5. Οι ναυλαγορές λειτουργούν αποτελεσματικά και χωρίς εποπτεία

γιατί λειτουργούν ανταγωνιστικά

Οι εγχώριες επιχειρήσεις είναι ευρύτατα αποδεκτό πλέον ότι πρέπει να αποκτήσουν εξωστρεφή προσανατολισμό και οργάνωση ώστε να ελέγχουν την αποτελεσματικότητά τους βάσει μηχανισμών αυτορρύθμισης, όπως ακριβώς αυτοί που αναφέρθηκαν πιο πάνω. Μπορεί να γίνει αυτό το θαύμα ή μήπως πρέπει να περιμένουμε μερικές δεκαετίες; Όχι δεν μπορεί, γιατί η αποτελεσματική οργάνωση των επιχειρήσεων εξαρτάται από το πόσο ανταγωνιστικές είναι οι αγορές στις οποίες δραστηριοποιούνται.

Οι εφοπλιστικές επιχειρήσεις στην ποντοπόρο ναυτιλία υιοθέτησαν και εφάρμοσαν τον μηχανισμό της αυτορρύθμισης για πολλά χρόνια μέχρι που τους έγινε δεύτερη φύση. Αυτό συνέβη γιατί στις αγορές των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών επικρατεί ανέκαθεν τόσο οξύς ανταγωνισμός και τέτοιοι κανόνες συμπεριφοράς μεταξύ των συναλλασσομένων, που δεν αφήνουν περιθώρια επιβίωσης σε όσες επιχειρήσεις λειτουργούν ευκαιριακά. Συνεπώς, για να μεταφερθεί το οργανωτικό πρότυπο της ποντοπόρου ναυτιλίας στις εγχώριες επιχειρήσεις, πρέπει οπωσδήποτε να αλλάξει το θεσμικό πλαίσιο στις εγχώριες αγορές ώστε να γίνουν ανταγωνιστικές.

Δυστυχώς, οι Ελληνικές κυβερνήσεις και η Επιτροπή Ανταγωνισμού, αντί να λειτουργούν με μοναδικό στόχο το άνοιγμα των αγορών στο ανταγωνισμό, με πράξεις και με παραλείψεις συντηρούν ένα γενικευμένο καθεστώς καταστολής του. Προς πλήρη επιβεβαίωση αυτού του ισχυρισμού, μια πλούσια πηγή αποδεικτικών στοιχείων είναι η πρόσφατη μελέτη του OECD (2013), η οποία είναι

γνωστή ως «Εργαλειοθήκη του ΟΟΣΑ».³ Σ' αυτήν καταγράφονται οι διαρθρωτικές αλλαγές που πρέπει να υιοθετήσουμε ως χώρα αν επιθυμούμε η οικονομία μας να γίνει διεθνώς ανταγωνιστική. Εντούτοις, παρά τις δεσμεύσεις που αναλάβαμε μέσω των δύο μνημονίων που υπογράψαμε με τους δανειστές μας, μέχρι σήμερα έγιναν ελάχιστες μεταρρυθμίσεις και οι σπουδαιότερες εξ αυτών κινδυνεύουν να αναστραφούν από την παρούσα κυβέρνηση, αφού, σύμφωνα με τις προεκλογικές και τις μετεκλογικές διακηρύξεις υπουργών και βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ, οι θεσμοί της ελεύθερης οικονομίας και των ανταγωνιστικών αγορών αντιφάσκουν με την δημοκρατία που έχουν υπόψη τους.

Εν κατακλείδι, για να μεταφερθεί το πρότυπο της ποντοπόρου ναυτιλίας, να παγιωθεί και να αποδώσει για την χώρα μας αποτελέσματα σύμφωνα με τις μεγάλες δυνατότητες που διαθέτει, οι εγχώριες αγορές εργασίας και κεφαλαίου πρέπει να γίνουν ανταγωνιστικές. Κάτι τέτοιο φαντάζει απίθανο για το προβλεπτό μέλλον. Αλλά ονέποτε έλθει το πλήρωμα του χρόνου και οι πολίτες μεταστραφούν ευνοϊκά προς τις απαιτούμενες αλλαγές, το άνοιγμα των αγορών στον ανταγωνισμό θα πρέπει ακολουθηθεί χωρίς ενδοιασμούς, πολιτικάντικους συμβιβασμούς, και πελατειακές υπαναχωρήσεις. Τότε, δεν θα υπάρχει κανένας λόγος η εγχώρια επιχειρηματικότητα να μην αναδειχθεί τόσο επάξια για την χώρα όσο η εφοπλιστική.

6. Η προβληματική κατάσταση της ακτοπλοΐας

Στο εδάφιο από τον Adam Smith πιο πάνω υπογράμμισα την τελευταία πρόταση για να επιστήσω την προσοχή στην σπουδαία παρατήρησή του. Σύμφωνα μ' αυτήν, αν οι εργαζόμενοι κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους ρέπουν στην αδιαφορία, στην ιδιοτέλεια και στην πονηριά, ίσως να μην ευθύνονται. Ο λόγος είναι ότι η καλλιέργεια αυτών των συμπεριφορών υποκινείται και ενθαρρύνεται από το εργασιακό περιβάλλον ή αλλιώς από το σύστημα μέσα στο οποίο οι εργαζόμενοι καλούνται να εκπληρώσουν τις εργασιακές τους υποχρεώσεις. Συνεπώς, για την προβληματική κατάσταση που επικρατεί στο κλάδο της ελληνικής ακτοπλοΐας, μάλλον δεν ευθύνονται ούτε οι ακτοπλόοι εφοπλιστές ούτε βέβαια τα πληρώματα, αλλά πρωτίστως οι ελληνικές κυβερνήσεις και οι εποπτεύουσες αρχές. Και τούτο γιατί, με το πλέγμα των ρυθμίσεων που έχουν επιβάλλει στον συγκεκριμένο κλάδο, στην πραγματικότητα έχουν αντικαταστήσει τον ανταγωνισμό με αδιαφανείς μηχανισμούς διαπλοκής, μέσω των οποίων εξυπηρετούνται κυρίως όσοι «επινοούν και εφαρμόζουν τις ρυθμίσεις».

Σήμερα η ακτοπλοΐα συνεχίζει να στενάζει κάτω από το διοικητικό προσδιορισμό της τιμής των εισιτηρίων, των δρομολογίων, τους φόρους υπέρ τρίτων, τους επίναυλους, και πλήθος άλλων μεταβλητών από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Σύμφωνα με ρεπορτάζ της εφημερίδος Κέρδος,⁴ οι διεθνείς δανειστές μέσω της Τρόικας ζήτησαν το Μάιο του 2013 την απελευθέρωση όλων των γραμμών και των ναύλων, την κατάργηση των υποχρεωτικών δρομολογήσεων, την διαγραφή των περιο-

³ Θεωρώ ότι δεν θα ήταν ούτε υπερβολικό ούτε υπεροπτικό να σημειώσω ότι η εν λόγω εργαλειοθήκη έλκει την καταγωγή της από τις διαπιστώσεις και τα συμπεράσματα που διατύπωσα πριν πολλές δεκαετίες στο Μπήτρος (1985).

⁴ Βλ. <http://www.sarc.gr/readmore.php?id=804977&grp=387768>

ρισμών στην σύνθεση των πληρωμάτων, κλπ. Αυτό που απάντησαν οι τρεις γενικοί γραμματείς του εν λόγω υπουργείου ήταν ότι:

Δεν μπορεί να απελευθερωθεί η ακτοπλοΐα στην Ελλάδα. Όπου χρειάζεται και μπορεί θα γίνουν βελτιώσεις, ωστόσο ο ιδιόμορφος χώρος του Αιγαίου, δεν επιτρέπει πλήρη απελευθέρωση της αγοράς στον χώρο της ακτοπλοΐας.

Μετά απ' αυτήν την δήλωση δεν είναι βέβαια ανεξήγητο γιατί η Επιτροπή Ανταγωνισμού αδιαφορεί για την προφανή oligοπωλιακή διάρθρωση των ακτοπλοϊκών γραμμών.

Συμπερασματικά, το κλειδί της απάντησης στο ερώτημα γιατί ο κλάδος της ακτοπλοΐα είναι προβληματικός, ενώ ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας προοδεύει συνεχώς, με κρίσεις και χωρίς κρίσεις, βρίσκεται στους θεσμούς της συστηματικής και προσχεδιασμένης καταστολής του ανταγωνισμού από την πολιτεία. Αν λοιπόν πρόκειται να γίνει κάποιας μορφής επανεκκίνηση, αυτή θα ήταν σκόπιμο να αρχίσει με την πλήρη απελευθέρωση του κλάδου, την μετατροπή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σε μια μικρή διεύθυνση σε κάποιο άλλο παραγωγικό υπουργείο ή ακόμη και την πλήρη κατάργησή του, και τον αναπροσανατολισμό της Επιτροπής Ανταγωνισμού ώστε οι ακτοπλοϊκές γραμμές να ανοίξουν στον ανταγωνισμό.

7. Μαθήματα επιχειρηματικότητας από την ποντοπόρο ναυτιλία

Οι αγορές στο χώρο της ποντοπόρου ναυτιλίας είναι πλήρως ανταγωνιστικές. Από την φύση τους λοιπόν δημιουργούν και επιβάλλουν εγγενώς κανόνες ρύθμισης του ανταγωνισμού, οι οποίοι εν συνεχεία αναγκάζουν τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται να πειθαρχήσουν σ' αυτούς τους κανόνες. Οι Έλληνες εφοπλιστές που επιχειρούν σ' αυτόν τον χώρο, γνωρίζοντας ότι δεν μπορούν να αλλάξουν τους κανόνες (Βλ. το πρώτο πόρισμα στο Τμήμα 3), έκαναν ότι και οι άλλοι Έλληνες στις ανθηρές κοινότητες του εξωτερικού. Ξεδίπλωσαν τις οργανωτικές και επιχειρηματικές τους δυνατότητες και συνεχίζουν το από αιώνων θαύμα στις μεγάλες θάλασσες. Γιατί περί θαύματος πρόκειται, αφού προερχόμενοι από μια πολύ μικρή χώρα 11 εκατομμυρίων κατοίκων ελέγχουν το μεγαλύτερο στόλο ποντοπόρων πλοίων στον κόσμο.

Στο θαύμα αυτό έχουν σύμμαχο το παγκόσμιο τραπεζικό σύστημα, γιατί κέρδισαν και διατηρούν υψηλούς δείκτες αξιοπιστίας. Τι σημαίνει αυτό; Εκ του αποτελέσματος σημαίνει ότι το παγκόσμιο τραπεζικό σύστημα μας δείχνει το δρόμο και μας διαβεβαιώνει ότι, κάτω από συνθήκες οξύτατου ανταγωνισμού, οι Έλληνες μπορούμε να κάνουμε ακόμη και θαύματα παγκόσμιας εμβέλειας. Να κερδίσουμε αξιοπιστία και να αποσπάσουμε την διεθνή επιβράβευση με όρους συσσώρευσης πλούτου και δύναμης. Να στήσουμε και να λειτουργήσουμε μεγάλες πολυεθνικές επιχειρήσεις. Να ανιχνεύσουμε επιχειρηματικές ευκαιρίες εκεί που άλλοι δεν τις βλέπουν, κλπ. Οι δυνατότητες των ικανών μεταξύ μας δεν περιορίζονται στους εφοπλιστές της ποντοπόρου ναυτιλίας. Πολύ ικανοί επιχειρηματίες υπάρχουν στην ακτοπλοΐα, στην βιομηχανία, στις υπηρεσίες και γενικά σε όλους τους κλάδους της οι-

κονομίας. Εντούτοις, λόγω του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου αναγκάστηκαν να συμβιβαστούν και να χάσουν τον προσανατολισμό τους.

Οι λόγοι για τους οποίους η εγχώρια επιχειρηματικότητα δεν απέδωσε σύμφωνα με τις δυνατότητες που διαθέτει συνοψίζονται στο ακόλουθο εδάφιο από το βιβλίο των Μπήτρος, Καραγιάννης (2011, 417):

Η πορεία προς τη σημερινή κατάληξη άρχισε πολύ πριν το 1974. Πιο συγκεκριμένα, άρχισε από τις αρχές της δεκαετίας του 1950, όταν αποφασίστηκε η οικονομική ανάπτυξη να επιδιωχθεί μέσα από την υποκατάσταση των εισαγωγών. Εξαιτίας αυτής της επιλογής, με εξαίρεση τους κλάδους της ναυτιλίας και του τουρισμού, όπου οι επιχειρηματίες εκ του αντικειμένου τους έπρεπε αναγκαστικά να παλέψουν στις διεθνείς αγορές για να κερδίσουν ζωτικό χώρο, οι φιλοδοξίες, τα σχέδια και το πεδίο δράσης της ελληνικής επιχειρηματικότητας περιορίστηκαν στο μικρό μέγεθος των αγορών της ελληνικής οικονομίας. Αυτή η επισήμανση συνεπάγεται ότι το πρότυπο ανάπτυξης που υιοθετήσαμε εξέθρεψε διαχρονικά μια κλειστοφοβική επιχειρηματικότητα, με αμυντικό προσανατολισμό και με βαθιές εξαρτήσεις από το πολιτικό σύστημα, μέσω του κρατικοποιημένου τραπεζικού συστήματος. Σε αντίθεση με εμάς, τόσο ανόμοιες χώρες όσο π.χ. η Γερμανία, η Ταϊβάν, η Σιγκαπούρη, και η Νότια Κορέα, όλες βρήκαν το δρόμο για μεγάλη και διαρκή οικονομική ανάπτυξη κατά τη μεταπολεμική περίοδο με βάση αναπτυξιακά πρότυπα που βασιζόνταν στις εξαγωγές. Τι θα είχε συμβεί αν είχαμε ακολουθήσει το παράδειγμά τους; Αυτό που θα είχε συμβεί είναι ότι η ελληνική επιχειρηματικότητα θα είχε αποκτήσει εξωστρεφή προσανατολισμό και οι επιδόσεις των Ελληνικών επιχειρήσεων δεν θα περιορίζονταν από το μικρό μέγεθος των ελληνικών αγορών. Τότε το πρότυπο που θα είχε επικρατήσει θα ήταν αυτό της ανοιχτής και ανταγωνιστικής οικονομίας και κανένας πρωθυπουργός δεν θα διανοείτο να το διαταράξει με τις ασυλλόγιστες επιλογές του τρεις δεκαετίες αργότερα. Αλλά επικράτησαν οι ιδέες και οι προτάσεις των υποστηρικτών της κεντρικά διευθυνόμενης κοινωνίας και οικονομίας, οπότε η επιχειρηματικότητα υποτάχθηκε στους κυβερνητικούς στόχους και χειρισμούς.

Συνεπώς, σ' αυτήν την κρίσιμη ώρα για την χώρα, το ζητούμενο δεν είναι άλλο από την απελευθέρωση της δύναμης της επιχειρηματικότητας μέσα από βαθιές μεταρρυθμίσεις στο θεσμικό πλαίσιο της πολιτείας και της οικονομίας. Ειδικότερα, το σύνταγμα του 1975 πρέπει να αντικατασταθεί με ένα στην κατεύθυνση του συντάγματος για μια ανοικτή κοινωνία και ελεύθερη οικονομία που περιέγραφα πρόσφατα στο Μπήτρος (2015). Να υλοποιηθούν το συντομότερο δυνατόν οι διαρθρωτικές αλλαγές που περιγράφονται στην εργαλειοθήκη του ΟΟΣΑ, και όχι μόνο αυτές. Τα θεσμικά όργανα για την ρύθμιση του ανταγωνισμού σε αγορές που αποδεδειγμένα δεν μπορεί για κάποιους λόγους να λειτουργήσει ο ελεύθερος ανταγωνισμός, να αφεθούν να λειτουργήσουν ελεύθερα και ανεξάρτητα από πολιτικές και κυρίως κομματικές επιρροές, κλπ. Μέσα απ' αυτές τις μεταρρυθμίσεις η χώρα μας θα γίνει η αναπτυξιακή τίγρης της Νότιας Ευρώπης, όπως παγκόσμια τίγρης είναι ακριβώς και η ελληνόκτητη ποντοπόρος ναυτιλία. Όσο πιο γρήγορα λοιπόν κατανοήσουμε ως πολίτες ότι αυτός είναι ο ασφαλέστερος δρόμος για ατομική και κοινωνική ασφάλεια και πρόοδο, τόσο λιγότερες γενεές θα χρειαστεί να περάσουν για να φανούν τα πρώτα ενθαρρυντικά αποτελέσματα. Το πρότυπο ανάπτυξης που αναζητούμε κάποιοι ικανοί Έλληνες το εφαρμόζουν ήδη με τεράστια επιτυχία.

8. Συμπέρασμα

Από όσα εκτέθηκαν πιο πάνω προκύπτει ότι γνωρίζουμε πιο πρότυπο ανάπτυξης έχει την ικανότητα να μας βγάλει από το αδιέξοδο στο οποίο έχουμε περιέλθει. Είναι το πρότυπο των ανοικτών και ανταγωνιστικών αγορών το οποίο εφαρμόζεται στην περίπτωση της ποντοπόρου ναυτιλίας και μπορούμε εύκολα να το υιοθετήσουμε γιατί πολλοί άξιοι Έλληνες μας δείχνουν το δρόμο. Όμως, για να υπάρξει πρόοδος προς αυτήν την κατεύθυνση, άμεση προτεραιότητα έχει η προσπάθεια ανατροπής των κεντροαριστερών στερεοτύπων που καλλιεργούνται συστηματικά σε βάρος του ελληνικού λαού, και έχουν οδηγήσει στην θεώρηση της ελεύθερης οικονομίας ως κοινωνικά ανάληκτης. Το μεγάλο κράτος, προπαγανδίζεται έντεχνα στο λαό, ως ο μοναδικός εγγυητής κοινωνικής πρόνοιας και αλληλεγγύης, ενώ στην ουσία λειτουργεί ως προστατευτική ασπίδα για την γιγάντωση συντεχνιακών πρακτικών. Αυτός ο μύθος του μεγάλου, άρα κοινωνικά ευαίσθητου κράτους, είναι ώρα να αποκαλυφθεί και να καταρριφθεί. Πρέπει να καταστεί σαφές στους Έλληνες πολίτες ότι η διατήρηση ενός κράτους τεράστιου, επαχθούς και αναποτελεσματικού, απομυζά κάθε ικμάδα της ελληνικής κοινωνίας, αποτελεί εστία διαφθοράς και ζημιώνει πρωτίστως τις ασθενέστερες κοινωνικές ομάδες που επιάρεται ότι προστατεύει. Θετικά αποτελεσματικό είναι μόνο ένα μικρό κράτος που σέβεται τους κόπους του πολίτη και δεν τους αποστραγγίζει μέσα από τη δυσβάσταχτη φορολογία που απαιτείται για τη συντήρηση ενός διογκωμένου κρατικού μορφώματος που ελέγχει και διαχειρίζεται, με οδυνηρές συνέπειες, ορισμένους από τους πιο δυναμικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας.

Επί του παρόντος, η πιο πάνω αναστροφή στο αξιακό σύστημα των Ελλήνων δεν μπορεί να αρχίσει να υλοποιείται ενόσω: (α) η παιδεία, κυρίως στη στοιχειώδη και στη μέση εκπαίδευση, είναι κρατικοποιημένη, μέσω ενός υποχρεωτικού προγράμματος σπουδών και σχολείων που δεν νοιάζονται για το τι διδάσκουν και πώς το διδάσκουν στη νεολαία μας, και (β) τα μέσα εξατομικευμένης και μαζικής ενημέρωσης βρίσκονται, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, κάτω από τον έλεγχο του κράτους. Γι' αυτό, προκειμένου να καταργηθεί η δυνατότητα των αρχών να επηρεάζουν μέσω των επιλογών της κρατικής γραφειοκρατίας τις κοινωνικές και τις επιστημονικές αντιλήψεις των πολιτών, το κράτος πρέπει να αρκεστεί στην υπόδειξη ενός ελάχιστου προγράμματος μαθημάτων στα πιο πάνω επίπεδα, και να αφήσει την εκπαίδευση των ελληνοπαίδων στην ευθύνη των γονέων τους. Κάτι παρόμοιο πρέπει να γίνει και με τα μαζικά μέσα ενημέρωσης. Ο τύπος, η τηλεόραση, το διαδίκτυο λειτουργούν εποικοδομητικά για το κοινό και τη δημοκρατία, όταν δεν βρίσκονται στην υπηρεσία ομαδοποιημένων οικονομικών συμφερόντων, που στόχο τους έχουν τη χειραγώγηση των επιλογών της πολιτικής εξουσίας για ίδιον όφελος. Κεντρική επιδίωξη αποτελεί η πλήρης απομόνωση των οικονομικών κέντρων ελέγχου και διαχείρισης των εν λόγω μέσων από τις επιχειρήσεις, οι οποίες συμμετέχουν στην ανάληψη δημόσιων έργων, ενώ τα κρατικά μέσα ενημέρωσης πρέπει να μεταφερθούν στον ιδιωτικό τομέα, ώστε να καταργηθεί και η σημαντική επιβάρυνση των φορολογούμενων πολιτών που συντελείται μέσω των λογαριασμών κοινής ωφελείας.

9. Βιβλιογραφία

- Μπήτρος, Γ. Κ. (1985) *Οι Έλεγχοι των Τιμών και Οι Συνέπειές τους*, Αθήνα: Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών.
- Μπήτρος, Γ. Κ. (2015) «Επανεκκίνηση με νέο σύνταγμα», *Νέα Πολιτική*, 13,
- Μπήτρος, Γ. Κ., Καραγιάννης, Α. Δ. (2011) *Δημιουργική Κρίση σε Οικονομία και Δημοκρατία με παράδειγμα τη Σύγχρονη Ελλάδα*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήσης.
- Τσακανίκας, Α (2013) *Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές*, Αθήνα: Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών.
- Bitros, G. C., Pepelasis Minoglou, I. (2006), ‘Entrepreneurship and market order: Some historical evidence’, Athens University of Economics and Business, Department of Economics, *Discussion Paper* No. 179.
- Bitros, G. C., Pepelasis Minoglou, I. (2007), “Tentative appraisal of the creative home effects of Greek diaspora entrepreneurship: Some historical evidence,” in *Economic Policy Studies: the Variety of Economic Institutions under the Many Forms of Capitalism*, Laboratory of Economic Policy, Department of Economics, Athens University of Economics and Business, 10, 51-66.
- Harlaftis, G. (1996) *A History of Greek Owned Shipping. The Making of an International Fleet, 1830 to the Present Day*, London: Routledge.
- OECD (2013) *Competition Assessment Reviews: Greece*, Paris
- Smith, A. (1776) *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, R. Campbell & A. Skinner (ed.) Oxford: Clarendon Press, 1976.