

## Απαισιόδοξα τα πρώτα μηνύματα

ΑΡΧΕΙΟ ΜΟΝΙΜΕΣ ΣΤΗΛΕΣ 09.05.2010

Σήμερα αναμένεται να εγκριθεί από το εκτελεστικό συμβούλιο του ΔΝΤ το μεγαλύτερο πακέτο στήριξης που έχει δοθεί ποτέ. Η συμφωνία περιλαμβάνει νέα μέτρα άμεσου περιορισμού του κόστους μισθοδοσίας του Δημοσίου και των συντάξεων, καθώς και περαιτέρω αύξηση των έμμεσων φόρων, ώστε να γίνει πιο εμπροσθοβαρής η δημοσιονομική προσαρμογή. Ταυτόχρονα όμως μετατίθεται η μείωση του ελλείμματος κάτω από 3% του ΑΕΠ στο 2014 από το 2012 που προέβλεπε το πρόγραμμα σταθερότητας που εγκρίθηκε από την Ε.Ε. τον Φεβρουάριο.

Πέρα από τη δημοσιονομική εξυγίανση, οι όροι του δανείου περιλαμβάνουν μια σειρά από σημαντικές διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις. Η εκ βάθρων μεταρρύθμιση του ασφαλιστικού συστήματος, το άνοιγμα των κλειστών επαγγελμάτων, η απελευθέρωση της αγοράς εργασίας, ο εκσυγχρονισμός της δημόσιας διοίκησης, η απλοποίηση των διαδικασιών ίδρυσης νέων επιχειρήσεων, η μηχανοργάνωση των νοσοκομείων, η συρρίκνωση του ζημιογόνου ΟΣΕ, όλα αυτά περιλαμβάνονται στην συμφωνία διάσωσης. Αυτές είναι οι μεταρρυθμίσεις που τα δύο κόμματα εξουσίας παραδέχονται εδώ και δεκαετίες ότι είναι απαραίτητες αλλά δεν βρήκαν ποτέ το πολιτικό θάρρος να τις υλοποιήσουν. Θα ήλπιζε επομένως καγείς ότι τα πολιτικά κόμματα θα αντιμετώπιζαν το πακέτο σαν μία χρυσή ευκαιρία να μπει τάξη στο δημοσιονομικό χάος και να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα της οικονομίας. Αλλά η αντίδραση ήταν απογοητευτική.

Με εξαίρεση τον ΛΑΟΣ και την κ. Μπακογιάννη, τα κόμματα της αντιπολίτευσης καταψήφισαν το νομοσχέδιο που περιλαμβάνει τα μέτρα που συμφωνήθηκαν με το ΔΝΤ και την Ε.Ε. Ιδιαίτερα απογοητευτική ήταν η αντίδραση της αξιωματικής αντιπολίτευσης που, ύστερα από μια φαιδρή προσπάθεια αναζήτησης τρόπου επιλεκτικής στήριξης των μέτρων με το μικρότερο πολιτικό κόστος, όπως ο φόρος σε ποτά και τσιγάρα -λες και έχουμε την πολυτέλεια της επιλογής- αποφάσισε τελικά να καταψηφίσει το νομοσχέδιο επί της αρχής, βάζοντας το μικροκομματικό συμφέρον πάνω από το συμφέρον της χώρας. Την ίδια ώρα, τα κοινοβούλια των εταίρων μας στην Ευρωζώνη ενέκριναν τα σημαντικά κονδύλια που αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του πακέτου διάσωσης της Ελλάδας, ξεπερνώντας το πολιτικό κόστος στήριξης μιας «άσωτης» χώρας-μέλους.

Προσφεύγοντας στον μηχανισμό στήριξης ΔΝΤ - Ε.Ε., η Ελλάδα αγοράζει τον χρόνο που χρειάζεται για να εφαρμόσει τις απαραίτητες διαρθρωτικές αλλαγές για να αντιστρέψει την εκρηκτική πορεία του χρέους και να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας. Ολα θα κριθούν από τον τρόπο που η Ελλάδα θα αξιοποιήσει τον χρόνο που αγόρασε. Μέσα σε μια τριετία πρέπει να γίνουν μεταρρυθμίσεις που αναβάλλονται εδώ και δεκαετίες. Πρέπει να υλοποιηθεί ένα υπερ-φιλόδοξο σχέδιο ανασυγκρότησης της οικονομίας, να αλλάξει η νοοτροπία της ήσσονος προσπάθειας, να λειτουργήσει αποτελεσματικά η δημόσια διοίκηση, να αλλάξει το εσωστρεφές αναπτυξιακό μοντέλο, να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για πραγματική σύγκλιση βασισμένη στην ανταγωνιστικότητα και όχι στα δανεικά. Αν η

προσπάθεια αποτύχει, η Ελλάδα θα βρεθεί αντιμέτωπη με βέβαιη χρεοκοπία και έξοδο από την Ευρωζώνη.

Τα πρώτα μηνύματα δεν είναι αισιόδοξα. Το νομοσχέδιο που παρουσίασε την περασμένη εβδομάδα ο κ. Ρέππας για να «ανοίξει» το κλειστό επάγγελμα των Φορτηγών Δημόσιας Χρήσης θα έχει το αντίθετο αποτέλεσμα.

Αντί να προβλέπει την παροχή νέων αδειών φορτηγών αυτοκινήτων χωρίς ποσοτικούς περιορισμούς και με ελάχιστο κόστος, το νομοσχέδιο καθορίζει ότι οι νέες άδειες θα κοστίζουν κατά μέσον όρο 95.000 ευρώ αντί του σημερινού άτυπου κόστους των 45.000 ευρώ. Με την πρόταση αυτή (α) αυξάνει την αξία μιας άδειας πολύ πάνω από τον μέσο όρο της Ε.Ε., κάνοντας το ήδη υψηλό κόστος μεταφοράς στην Ελλάδα μη ανταγωνιστικό (β) υπερδιπλασιάζει την άτυπη αξία των υπαρχουσών αδειών, καθιστώντας απαγορευτικό το κόστος μιας μελλοντικής απελευθέρωσης με ταυτόχρονη αποζημίωση των υπαρχόντων αδειούχων. Το νομοσχέδιο όχι μόνο δεν προτίθεται να ανοίξει το κλειστό επάγγελμα των οδικών μεταφορών, αλλά αντίθετα θέτει ακόμη μεγαλύτερα εμπόδια εισόδου, προς μεγάλη ικανοποίηση των φορτηγατζήδων Δ.Χ. (που ουδόλως διαμαρτύρονται για το νομοσχέδιο) και προς αποφυγήν του πολιτικού κόστους. Το γεγονός ότι η Ελλάδα εισάγει κουνουπίδια από το Βέλγιο και βερίκοκα από την Ισπανία συνδέεται άμεσα με το υψηλό κόστος των εγχωρίων μεταφορών.

Το IOBE έχει επανειλημμένως τονίσει ότι η απελευθέρωση των οδικών μεταφορών στην Ε.Ε. και στις ΗΠΑ οδήγησε σε μείωση των κομίστρων, με αντίστοιχη μείωση των τιμών των εμπορευμάτων και αύξηση της ανταγωνιστικότητας και του ΑΕΠ. Ποιος όμως το ακούει; Η χώρα πληρώνει το τίμημα των πολιτικών που δεν μοιάζουν ικανοί να ξεφύγουν από τον λαϊκισμό και την περπατημένη, ούτε σ' αυτή την ύστατη στιγμή.

\* Η Μιράντα Ξαφά είναι σύμβουλος επενδύσεων στην IJ Partners.