

Το ελληνικό κράτος στο αναμορφωτήριο: για παρακώλυση του ανταγωνισμού και της οικονομικής ανάπτυξης, αλλά και για... τάσεις αυτοκαταστροφής

Μιχάλης Μασουράκης

ΑΝΩΤΕΡΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ
ALPHA BANK

Περίληψη

Η εκτεταμένη κρατική παρέμβαση έχει οδηγήσει την ελληνική οικονομία σε ένα τέλμα αναποτελεσματικότητας και χαμηλής ανταγωνιστικότητας. Η προσοδοθηρία καταδικάζει τη χώρα σε χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης, ενώ η πολιτική τάξη δεν ανταποκρίνεται στις προσδοκίες των πολιτών. Σήμερα επιχειρούνται επώδυνες μεταρρυθμίσεις στο πλαίσιο του σταθεροποιητικού προγράμματος υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Οι αλλαγές αυτές αναμένεται να βγάλουν τη χώρα από την κρίση και να συμβάλουν στον μαρασμό του παρεμβατικού κράτους. Η δημοσιονομική προσαρμογή μπορεί να επιταχυνθεί εφόσον οι απαραίτητες διαρθρωτικές αλλαγές εφαρμοσθούν με συνέπεια και ταχύτητα. Το μέλλον της ελληνικής οικονομίας πρέπει να αναζητηθεί στην αναδιάρθρωση της οικονομίας προς διεθνώς εμπορεύσιμους τομείς οικονομικής δραστηριότητας, με τις εξαγωγές, τον τουρισμό και τα ακίνητα να παίζουν τον κυρίαρχο ρόλο στην αναπτυξιακή μας δυναμική.

1. Το κράτος ως τροχοπέδη του ανταγωνισμού

Δεν υπάρχει καλύτερος τρόπος για να κρίνει κανείς την εκτεταμένη επιρροή που ασκεί το ελληνικό κράτος στην οικονομία από το να εξετάσει τον αριθμό των υπαλλήλων στον δημόσιο τομέα και, κυρίως, τους τομείς δραστηριότητας όπου αυτοί απασχολούνται. Στον Πίνακα 1 φαίνεται ότι το 22% του εργατικού δυναμικού απασχολείται στον ευρύτερο δημόσιο τομέα (χωρίς στο ποσοστό αυτό να περιλαμβάνεται ο κλήρος). Πρόκειται για ένα συγκλονιστικό ποσοστό, ιδίως εάν ληφθεί υπόψη ότι ο στενότερος δημόσιος τομέας αντιστοιχεί μόνο στο 38% του συνόλου. Αυτό σημαίνει ότι το 62% των υπαλλήλων του ευρύτερου δημόσιου τομέα απασχολούνται σε δραστηριότητες που εναλλακτικά θα μπορούσαν να ιδιωτικοποιηθούν! Το ποσοστό αυτό ενδεχομένως να μειώνεται ελαφρά εάν θεωρηθεί θεμιτή η παροχή βασικής εκπαίδευσης και υπηρεσιών υγείας σε μη προνομιούχες ομάδες του πληθυσμού από το κράτος, χωρίς όμως να μεταβάλλεται ουσιαστικά η κατάσταση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 Ελλάδα: Συμμετοχή των υπαλλήλων του δημόσιου τομέα ανά δραστηριότητα		
	Υπάλληλοι δημόσιου τομέα (σε χιλιάδες)	Ποσοστό επί του συνόλου των υπαλλήλων
Σύνολο υπαλλήλων (σε χιλιάδες)	989,0	22%
Δημόσια Διοίκηση	374,4	100%
Εκπαίδευση	243,4	73%
Υγεία	130,4	62%
Τράπεζες	31,9	39%
Ηλεκτρισμός	23,1	84%
Αποκομιδή Απορριμμάτων	19,4	85%
Κοινωνική Μέριμνα	16,5	69%
Μεταφορές	16,9	16%
Ταχυδρομικές Υπηρεσίες	15,3	70%
Τηλεπικοινωνίες	14,6	51%
Δραστηριότητες Οργανώσεων	13,5	73%
Υδρευση	8,4	91%
Αποθήκες	8,3	20%
Βιβλιοθήκες, Μουσεία, κ.λπ.	7,2	89%
Βοήθεια Κατ' Οίκον	6,1	42%
Αθλητισμός	5,2	32%
Έρευνα και Ανάπτυξη	5,1	66%
Ραδιόφωνο και Τηλεόραση	4,7	36%
Λοιπές δραστηριότητες	44,7	1%

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.), Έρευνα Εργατικού Δυναμικού, 2010

Δεδομένου ότι το 73% και το 62% των απασχολούμενων στην εκπαίδευση και την υγεία αντίστοιχα είναι δημόσιοι υπάλληλοι, οι δύο αυτοί τομείς θα πρέπει να διερευνηθούν λίγο βαθύτερα. Στην Ελλάδα ανθεί ο μύθος της «δωρεάν παιδείας» και «δωρεάν υγείας», με την έννοια ότι όλες οι βαθμίδες εκπαίδευσης και υγείας παρέχονται δωρεάν στους πολίτες εφόσον επιλέξουν ένα δημόσιο σχολείο ή νοσοκομείο. Στην πραγματικότητα, ωστόσο, το δημόσιο σύστημα εκπαίδευσης λειτουργεί με τέτοιον τρόπο που αναγκάζει τους γονείς, σχεδόν στο σύνολό τους, να καταβάλλουν σημαντικά ποσά σε φροντιστήρια ή ιδιαίτερα μαθήματα προκειμένου τα παιδιά τους να προετοιμαστούν για τις εξετάσεις. Παρόμοια προβλήματα έχουν εμφανιστεί στην παροχή νοσοκομειακών υπηρεσιών, όπου μερικές φορές απαιτείται η πληρωμή επιπλέον χρημάτων για να επισπευθεί η παροχή ιατρικών υπηρεσιών από νοσοκομειακούς λειτουργούς και γιατρούς – πληρωμή που συνήθως γίνεται από ανθρώπους που θεωρούν ότι αυτή είναι η συνήθης πρακτική.

Η τριτοβάθμια *εκπαίδευση* στην Ελλάδα παρέχεται μόνον από κρατικά πανεπιστήμια, γιατί τα ιδιωτικά πανεπιστήμια, και επομένως στην ουσία και ο ανταγωνισμός, υπόκεινται σε απαγόρευση που επιβάλλεται από το Σύνταγμα. Το αποτέλεσμα είναι τα ελληνικά πανεπιστήμια να λειτουργούν ως κρατικοί φορείς με χαμηλή παραγωγικότητα και ποιότητα υπηρεσιών. Οι επιδόσεις φοιτητών, καθηγητών και σχολών δεν αξιολογούνται επαρκώς, ενώ οποιαδήποτε σύνδεση ανάμεσα στην πανεπιστημιακή έρευνα και την εφαρμογή της στις επιχειρήσεις καταδικάζεται ως ύποπτη και ανάρμοστη. Υπάρχουν, φυσικά, ιδιωτικά ιδρύματα ανώτατης εκπαίδευσης, δεν έχουν όμως την υπόσταση και το κύρος πανεπιστημίων και τα πτυχία τους δεν αναγνωρίζονται με τον ίδιο τρόπο. Και, βεβαίως, χιλιάδες Έλληνες που σπουδάζουν στο εξωτερικό αντιμετωπίζουν στην επιστροφή τους στη χώρα μια επίπονη διαδικασία για την αναγνώριση των τίτλων σπουδών τους από ένα σύστημα που θεωρεί ότι το ίδιο είναι ανώτερο. Παρόλα αυτά, σύμφωνα με την Έκθεση Παγκόσμιας Ανταγωνιστικότητας 2010-2011 (The Global Competitiveness Report 2010-2011) του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ, η Ελλάδα κατατάσσεται στην 42η θέση σε σύνολο 139 χωρών ως προς την ανώτερη εκπαίδευση και την επαγγελματική κατάρτιση, με συνολική βαθμολογία 4,7 (και ανώτατη βαθμολογία το 7). Οι Ηνωμένες Πολιτείες βρίσκονται στην 9η θέση με βαθμολογία 5,6. Παρά την τεράστια αυτή διαφορά ποιότητας, η Ελλάδα κατατάσσεται σχεδόν στην ίδια θέση με τις ΗΠΑ ως προς την ποιότητα της εκπαίδευσης στα μαθηματικά και τις θετικές επιστήμες (4,4 για τις ΗΠΑ, 4,3 για την Ελλάδα), ενώ βρίσκεται σε υψηλότερη θέση από τις ΗΠΑ ως προς τον συνολικό αριθμό των εγγεγραμμένων στη δευτεροβάθμια και τριτοβάθμια εκπαίδευση.

Η *νοσοκομειακή περίθαλψη* στην Ελλάδα παρέχεται κατά κύριο λόγο από κρατικά νοσοκομεία με χαμηλού επιπέδου διοικήσεις, επιρρεπείς στη διαφθορά, γύρω από τα οποία συντηρείται ένα πλέγμα ιδιωτών προμηθευτών και παρόχων υπηρεσιών υγείας που αποκομίζουν σημαντικά οφέλη. Τα ιδιωτικά νοσοκομεία εξυπηρετούν κυρίως πολίτες υψηλότερων εισοδημάτων και ευημερούν σε ένα περιβάλλον όπου απουσιάζει ο ανταγωνισμός, με τα κρατικά νοσοκομεία να χάνουν διαρκώς πελάτες που καταφεύγουν στα πανάκριβα ιδιωτικά νοσοκομεία. Οι διοικητές που διορίζονται στα δημόσια νοσοκομεία δεν έχουν καμία αποφασιστική εκτελεστική εξουσία και λειτουργούν χωρίς προϋπολογισμούς και επιχειρηματικά σχέδια διαιωνίζοντας απλώς την κακοδιαχείριση, ενώ οι επιδόσεις τους είναι αδύνατον να αξιολογηθούν ή/και χειρότερα να αντιμετωφθούν αναλόγως. Τα έσοδά τους προέρχονται κυρίως από τα κρατικά ελεγχόμενα ταμεία υγείας, όταν πληρώνουν, βάσει τιμών που έχουν οριστεί σε αδικαιολόγητα χαμηλά επίπεδα από ένα υπερχρεωμένο κράτος, γεγονός που απλώς επιδεινώνει την κακοδαιμονία του συστήματος.

Επιπλέον, τα *ασφαλιστικά ταμεία συντάξεων και υγείας* είναι όλα υπό κρατικό έλεγχο και διοίκηση, η δε επιβίωσή τους στηρίζεται σε κρατικές επιδοτήσεις οι οποίες διογκώνονται συνεχώς. Οι εισφορές κοινωνικής ασφάλισης –όποτε αυτές καταβάλλονται, ανερχόμενες σε περίπου 40% των μικτών αποδοχών– δεν επαρκούν για την κάλυψη των γενναϊόδωρων ασφαλιστικών δικαιωμάτων και παροχών, συμπεριλαμβανομένης της πρόωρης συνταξιοδότησης. Οι χορηγούμενες συντάξεις είναι κατά κανόνα δυσανάλογα μεγαλύτερες των εισφορών που έχουν καταβληθεί στη διάρκεια του εργασιακού βίου.

Το κράτος στην Ελλάδα ασκεί καθοριστικό ρόλο στον περιορισμό του ανταγωνισμού σε πολλές οικονομικές δραστηριότητες που δικαιολογούν ειδική μνεία. Πιο συγκεκριμένα, ο ανταγωνισμός πάσχει από τη διαιώνιση του καθεστώτος προστασίας των λεγόμενων *κλειστών επαγγελματιών*. Μερικά μόνο από αυτά

είναι: ιδιοκτήτες οχημάτων οδικών μεταφορών και ταξί, κομμωτές, αισθητικοί, πωλητές λαϊκών αγορών, αρτοποιοί, γιατροί, οδοντίατροι, κτηνίατροι, φαρμακοποιοί, μαίες, φυσικοθεραπευτές, οπτικοί, ψυχολόγοι, λογοθεραπευτές, διαιτολόγοι, πολιτικοί μηχανικοί, αρχιτέκτονες, ηλεκτρολόγοι, υδραυλικοί, τεχνίτες συντήρησης, χειριστές μηχανημάτων, δικηγόροι, νομικοί σύμβουλοι, συμβολαιογράφοι, εκτιμητές, ελεγκτές, ασφαλειομεσίτες και ασφαλιστές. Αυτά τα επαγγέλματα προστατεύονται από εκτεταμένες ρυθμίσεις που θεσπίζουν περιορισμούς για την είσοδο νέων επαγγελματιών στους κλάδους, καθώς και με τη χορήγηση διαφόρων φορολογικών και άλλων προνομίων. Οι κανονισμοί αυτοί τείνουν να στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό και να μειώνουν την κοινωνική ευημερία, αυξάνοντας το κόστος ίδρυσης νέων επιχειρήσεων. Οι σχετικοί περιορισμοί λαμβάνουν τη μορφή της αδειοδότησης για την άσκηση επαγγέλματος, του καθορισμού ενιαίων τιμών, αμοιβών και ποσοστών κέρδους, και της δημιουργίας τεχνητής ζήτησης για τις υπηρεσίες αυτών των επαγγελματιών.

Μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα αφορούν στους *μηχανικούς*, καθώς και τους *δικηγόρους* και τους *συμβολαιογράφους*, των οποίων οι αμοιβές καθορίζονται ομοιόμορφα σε υψηλά επίπεδα και όχι βάσει παραμέτρων κόστους και ποιότητας. Στα τεχνικά επαγγέλματα, οι άδειες για την άσκηση ενός ευρέος φάσματος εργασιών χορηγούνται μόνο σε όσους έχουν τίτλους σπουδών συγκεκριμένου επιπέδου. Αυτό συχνά σημαίνει ότι εργασίες που θα μπορούσαν να εκτελεστούν από επαγγελματίες με τίτλους σπουδών κατώτερου επιπέδου εκτελούνται άνευ λόγου και αιτίας από άτομα με υψηλότερα επαγγελματικά προσόντα. Επιπλέον, ο καθορισμός κατώτατων αμοιβών για τους πολιτικούς μηχανικούς, τους αρχιτέκτονες και άλλους αυξάνει σημαντικά το οικοδομικό κόστος και τις λειτουργικές δαπάνες των επιχειρήσεων. Στην περίπτωση των *δικηγόρων*, απαιτείται από το νόμο η παρουσία δικηγόρων σε διάφορα στάδια των εμπορικών συναλλαγών, όπως π.χ. κατά την υπογραφή συμβολαίων, δημιουργώντας έτσι αμοιβές με τεχνητό τρόπο. Επιπλέον περιορισμοί αφορούν στην απαίτηση η διεξαγωγή μιας δίκης σε κάποια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή να διεξάγεται μόνο με παράσταση δικηγόρων που διαθέτουν άδεια άσκησης επαγγέλματος για τη συγκεκριμένη περιοχή, οδηγώντας σε περαιτέρω αύξηση του κόστους. Τέλος, το επάγγελμα του *συμβολαιογράφου* είναι ένα από τα πιο προστατευόμενα επαγγέλματα στην Ελλάδα, καθώς ο αριθμός, το ύψος των αμοιβών και η γεωγραφική δικαιοδοσία των συμβολαιογράφων ορίζονται αυστηρά από τον νόμο. Για παράδειγμα, οι αμοιβές των συμβολαιογράφων στις αγοραπωλησίες ακινήτων ορίζονται σε 1,2% επί της αξίας του ακινήτου που μεταβιβάζεται, ανεξαρτήτως όγκου και ποιότητας παροχής υπηρεσιών.

Ένα άλλο παράδειγμα είναι οι *φαρμακοποιοί*, που λειτουργούν με σταθερό περιθώριο κέρδους 35%. Επιπλέον, απαγορεύεται από τον νόμο να κάνουν εκπτώσεις, ενώ το ενιαίο ωράριο λειτουργίας τους ορίζεται από τον νόμο κατά μέγιστον στις 45 ώρες την εβδομάδα. Το πλήθος των φαρμακείων που επιτρέπονται να λειτουργούν σε μια συγκεκριμένη περιοχή καθορίζεται βάσει της πυκνότητας του πληθυσμού, γεγονός που θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι δημιουργεί αθέμιτο πλεονέκτημα υπέρ των ήδη εγκατεστημένων φαρμακοποιών. Επίσης, δεν υπάρχει πρόβλεψη που να επιτρέπει στα σουπερμάρκετ να απασχολούν φαρμακοποιούς και να λειτουργούν εντός των καταστημάτων τους μονάδες για την πώληση συνταγογραφούμενων φαρμάκων.

Περιορισμούς στην έκδοση αδειών και στις αμοιβές συναντούμε και στις υπηρεσίες του *τομέα των μεταφορών*. Οι περιορισμοί αυτοί συχνά οδηγούν στη δημιουργία αυθαίρετων προσόδων για τους επαγγελματίες του κλάδου, προκαλώντας έτσι στρέβλωση του ανταγωνισμού. Χαρακτηριστική ήταν η περίπτωση των *εμπορευματικών μεταφορών* που απελευθερώθηκαν πρόσφατα, όπου το κράτος παρενέβαινε με διάφορους τρόπους μέσω κανονισμών που αφορούσαν στον αριθμό των αδειών που μπορούσαν να εκδοθούν καθ' οιονδήποτε χρόνο¹, αλλά και στα ανώτερα και κατώτερα όρια των αμοιβών εντός των οποίων μπορούσαν να κινούνται οι διαπραγματεύσεις για την παροχή των σχετικών υπηρεσιών.

¹ Για παράδειγμα, οι άδειες φορτηγών δημόσιας χρήσης, που πωλούνταν και αγοράζονταν στην αγορά, υπόκειντο σε εξαιρετικά λεπτομερείς ρυθμίσεις, ενώ ο αριθμός τους παρέμενε σταθερός στο επίπεδο των 36.495 αδειών από το 1976. Η κατάτμηση της συγκεκριμένης αγοράς είναι πέραν κάθε φαντασίας: εκδίδονται άδειες για τοπικές μεταφορές (εντός των ορίων κάθε Νομού – η Ελλάδα έχει 54 Νομούς), εθνικές μεταφορές (μεταξύ Νομών) και διεθνείς μεταφορές (από και προς την Ελλάδα και εντός ή μεταξύ των χωρών της ΕΕ).

Στην περίπτωση των οδηγών ταξί, αν και αναγνωρίζεται κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα η ανάγκη αδειοδότησης και ρυθμιστικού καθεστώτος για λόγους αποφυγής κυκλοφοριακής συμφόρησης, οι ενιαίες και αρκετά χαμηλές τιμές, που εφαρμόζονται, δεν αντικατοπτρίζουν τις διαφορές στην ποιότητα και την εξυπηρέτηση. Η κατάσταση δε στις μικρότερες πόλεις προσεγγίζει τα όρια του παραλογισμού όπου τις άδειες νέμονται οι ίδιες οικογένειες από γενιά σε γενιά. Η κατάσταση αυτή τείνει να εμποδίζει τη σύσταση εταιρειών ταξί, που μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες με αποτελεσματικότερο τρόπο λόγω ωφελειών κλίμακας. Περιορισμοί εφαρμόζονται επίσης, εκτός από τα ταξί, και στις *ενοικιάσεις αυτοκινήτων με οδηγό*, με επιπτώσεις για τον τουρισμό.

Γενικότερα, το φάσμα των ρυθμίσεων που στοχεύουν στην *εναρμόνιση των εμπορικών πρακτικών* είναι μεγάλο. Συνήθως η δικαιολογία είναι η προστασία των μικρών επιχειρήσεων, αγνοώντας όμως τα συμφέροντα του καταναλωτή και τη ζημία στην αποδοτικότητα της οικονομίας γενικότερα. Όχι μόνο το ωράριο λειτουργίας των εμπορικών καταστημάτων υπόκειται σε αυστηρές ρυθμίσεις, αλλά επιπλέον απαγορεύονται οι εκπτώσεις, εκτός από δύο φορές τον χρόνο στη διάρκεια συγκεκριμένων χρονικών περιόδων. Επίσης, και πάλι με στόχο την προστασία των μικρότερων επιχειρήσεων, υπάρχουν περιορισμοί στο εμβαδόν της επιφάνειας που καταλαμβάνουν τα μεγαλύτερα καταστήματα λιανικής σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές. Τίποτα όμως δεν συγκρίνεται με τους περιορισμούς που επιβάλλονται στα σουπερμάρκετ για την πώληση ειδών αρτοποιίας, σε μια προσπάθεια να προστατευτούν οι ανεξάρτητοι αρτοποιοί. Για την πώληση προψημένων αρτοσκευασμάτων (ειδών αρτοποιίας που το ψήσιμό τους ολοκληρώνεται επιτόπου από κατεψυγμένη ζύμη), ακόμη και για μια φρατζόλα ψωμί και μέχρι 3.000 κιλά, ένα σουπερμάρκετ είναι υποχρεωμένο να διαθέσει για τη λειτουργία αρτοποιείου ελάχιστο χώρο 44 m² (32 m² για την παραγωγή και 12 m² για τις πωλήσεις)!

Η ανάμιξη του κράτους στην οικονομία στην Ελλάδα δεν περιορίζεται φυσικά στα «κλειστά επαγγέλματα». Ένα από τα βασικά εμπόδια για την ανάπτυξη είναι οι χρονοβόρες, και κατά συνέπεια δαπανηρές, διαδικασίες αδειοδότησης και άσκησης οικονομικής δραστηριότητας, που επιδρούν αρνητικά στην *ευκολία άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας*. Η παραγωγικότητα μπορεί πράγματι να αυξηθεί σημαντικά εάν μειωθούν οι γραφειοκρατικές διατυπώσεις και εξαλειφθούν οι εκτεταμένες στρεβλώσεις και ακαμψίες στις αγορές εργασίας και προϊόντων. Στον Πίνακα 2 δίνονται συγκριτικά στοιχεία για τον βαθμό ευκολίας στην άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας στην Ελλάδα και τις ΗΠΑ. Η Ελλάδα κατέχει την 109η θέση μεταξύ 183 χωρών στη σχετική Μελέτη της Παγκόσμιας Τράπεζας, ενώ κατατάσσεται τελευταία μεταξύ όλων των χωρών της ΕΕ. Είναι σαφές από μια γενική ανάγνωση των πληροφοριών του Πίνακα 2 ότι, στους εξεταζόμενους τομείς, η κρατική γραφειοκρατία και οι ρυθμίσεις των αγορών συνεπάγονται σημαντικά κόστη για την άσκηση επιχειρηματικής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Πρόσφατα, η κυβέρνηση ανακοίνωσε μέτρα για τη μείωση των αριθμού των βημάτων και του κόστους της διαδικασίας ίδρυσης νέων επιχειρήσεων. Ωστόσο, πέρα από αυτή την ευπρόσδεκτη πρωτοβουλία, στους περισσότερους άλλους τομείς οι περιοριστικές πρακτικές εξακολουθούν να παραμένουν σε ισχύ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 Ελλάδα και ΗΠΑ – Ευκολία άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας		
	ΕΛΛΑΔΑ	ΗΠΑ
ΕΥΚΟΛΙΑ ΑΣΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ (κατάταξη)	109	4
Ίδρυση Επιχείρησης (κατάταξη)	140	8
Διαδικασίες (πλήθος)	15	6
Χρόνος (ημέρες)	19	6
Κόστος (% του κατά κεφαλήν εισοδήματος)	10,9	0,7
Ελάχιστο κεφάλαιο (% του κατά κεφαλήν εισοδήματος)	21,4	0,0
Έκδοση Οικοδομικών Αδειών (κατάταξη)	50	25
Διαδικασίες (πλήθος)	15	19
Χρόνος (ημέρες)	169	40
Κόστος (% του κατά κεφαλήν εισοδήματος)	50,7	12,7
Απασχόληση Εργατικού Δυναμικού (κατάταξη)	147	1
Δείκτης δυσκολίας προσλήψεων (0-100)	44	0
Δείκτης ακαμψίας ωραρίου (0-100)	67	0
Δείκτης δυσκολίας απολύσεων (0-100)	40	0
Δείκτης ακαμψίας απασχόλησης (0-100)	50	0
Κόστος απολύσεων (εβδομάδες αποζημίωσης)	24	0
Εγγραφή Ακίνητης Περιουσίας (κατάταξη)	107	12
Διαδικασίες (πλήθος)	11	4
Χρόνος (ημέρες)	22	12
Κόστος (% της αξίας του ακινήτου)	4,0	0,5
Πληρωμή φόρων (κατάταξη)	76	61
Πληρωμές (πλήθος ανά έτος)	10	10
Χρόνος (ώρες ανά έτος)	224	187
Συντελεστής φορολογίας (% επί των κερδών)	47,4	46,3
	ΕΛΛΑΔΑ	ΗΠΑ
Διασυνοριακό Εμπόριο (κατάταξη)	80	18
Εξαγωγικά έγγραφα (πλήθος)	5	4
Χρόνος για εξαγωγή (ημέρες)	20	6
Κόστος εξαγωγής (Δολ. ΗΠΑ ανά εμπορευματοκιβώτιο)	1.153	1.050
Εισαγωγικά έγγραφα (πλήθος)	6	5
Χρόνος για εισαγωγή (ημέρες)	25	5
Κόστος εισαγωγής (Δολ. ΗΠΑ ανά εμπορευματοκιβώτιο)	1.265	1.315
Εφαρμογή Συμβάσεων (κατάταξη)	89	8
Διαδικασίες (πλήθος)	39	32
Χρόνος (ημέρες)	819	300
Κόστος (% της απαίτησης)	14,4	14,4
Κλείσιμο Επιχείρησης (κατάταξη)	43	15
Χρόνος (έτη)	2,0	1,5
Κόστος (% της περιουσίας)	9	7
Ποσοστό ανάκτησης (σεντς στο Δολάριο)	44,2	76,7

ΠΗΓΗ: "Doing Business 2010", Παγκόσμια Τράπεζα, Διεθνής Οργανισμός Χρηματοδότησης (IFC)

2. Το κράτος ως τροχοπέδη της οικονομικής ανάπτυξης

Στην Ελλάδα, όλοι οι παραδοσιακοί κλάδοι της οικονομίας όπως η γεωργία, η ενέργεια, ο τουρισμός και η ναυτιλία, έχουν πολύ στενή σχέση, όσον αφορά στην ανάπτυξή τους, με τη γεωγραφική θέση και τα φυσικά χαρίσματα της χώρας. Βέβαια, η ανάπτυξη με κινητήριο μοχλό τους εγχώριους πλουτοπαραγωγικούς πόρους θα έπρεπε να στηρίζεται και σε κατάλληλες πολιτικές. Η αντίληψη του ελληνικού κράτους για τη στήριξη στους τομείς αυτούς έχει τρεις πτυχές: προστασία, προστασία και προστασία.

Με την εξαίρεση της ναυτιλίας, το αποτέλεσμα αυτής της τακτικής για όλους τους κλάδους υπήρξε μέχρι σήμερα καταστρεπτικό. Η *ναυτιλία* κατόρθωσε να ξεφύγει από τον απονικτικό εναγκαλισμό του ελληνικού κράτους χάρη στην κινητικότητα της. Οι έλληνες πλοιοκτήτες παρέκαμψαν τους περιορισμούς στον αριθμό των πληρωμάτων, στη σύνθεσή τους κ.λπ., προτιμώντας να καταχωρίσουν τα πλοία τους σε νηολόγια άλλων χωρών αντί να υψώσουν την ελληνική σημαία και να υποστούν τις συνέπειες. Σήμερα μόνο ένα στα τέσσερα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας φέρει την ελληνική σημαία. Η ελληνική ναυτιλία, λειτουργώντας χωρίς κανέναν απολύτως περιορισμό σε διεθνές επίπεδο, κατόρθωσε να μεγαλουργήσει και να αναρριχηθεί στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης με έναν από τους πιο αξιοθαύμαστους εμπορικούς στόλους στον κόσμο.

Παρ' ότι η εμπορική ναυτιλία κατάφερε να δραπετεύσει σώα και αβλαβής από τα δεσμά του ελληνικού κράτους, η *ακτοπλοία*, αναγκασμένη να λειτουργεί κατά κύριο λόγο εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων, δεν είχε την ίδια τύχη. Μέχρι το 2005, η ακτοπλοία λειτουργούσε στο πλαίσιο ενός οιονεί κεντρικού σχεδιασμού, βάσει του οποίου η κυβέρνηση καθόριζε τα δρομολόγια, επέλεγε τις εταιρείες που εξυπηρετούν συγκεκριμένα νησιά και προσδιόριζε τους ναύλους, τη συχνότητα των δρομολογίων και τους μήνες λειτουργίας, τον αριθμό των μελών των πληρωμάτων κ.λπ. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε ένα νόμο του 1996 ο αριθμός των μελών του πληρώματος που απασχολείται με την εξυπηρέτηση των επιβατών αλλά και η σύνθεση του προσωπικού της κουζίνας του πλοίου, ορίζονταν ως ποσοστό του τονάζ του πλοίου! Στο πλαίσιο αυτό, το δικαίωμα λειτουργίας μιας κερδοφόρας ακτοπλοϊκής γραμμής υψηλής κίνησης που είχε ανατεθεί με μονοπωλιακό καθεστώς σε μια συγκεκριμένη εταιρεία, περιελάμβανε επίσης και την υποχρέωση εξυπηρέτησης ορισμένων ζημιογόνων γραμμών. Αποτέλεσμα της πρακτικής αυτής ήταν ότι το κόστος λειτουργίας του συστήματος βάρυνε κυρίως τον καλοκαιρινό τουρίστα, που έπρεπε να πληρώνει τιμές προσδιορισμένες έτσι ώστε να ανακτάται κάθε είδους κρυφό και άσχετο κόστος που προέκυπε από τη στήριξη της ελληνικής ακτοπλοίας. Επιπλέον, η λειτουργία των γραμμών αυτών επιτρεπόταν μόνο σε εγχώριες εταιρείες (καμποτάζ), που ήταν υποχρεωμένες να στελεχώνουν τα πλοία τους μόνο με Έλληνες ή με ελληνόφωνο προσωπικό και να καταβάλλουν καθορισμένους μισθούς και επιδόματα. Μπορεί να φανταστεί κανείς τι είδους συμφωνίες, συμβιβασμοί και συναλλαγές λάμβαναν χώρα μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών. Η άρση του *καμποτάζ* τυπικά έγινε το 2002, οπότε και επιτράπηκε η συμμετοχή εταιρειών της ΕΕ στις «βελτιωμένες» διαδικασίες για την κατανομή των ακτοπλοϊκών γραμμών σε συγκεκριμένες εταιρείες. Για να λειτουργήσουν, όμως, οι εταιρείες της ΕΕ έπρεπε να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις των ελληνικών αρχών για αυξημένη στελέχωση των πλοίων τους με Έλληνες ή με ελληνόφωνο προσωπικό, πρακτική που στην ουσία διατηρούσε το καμποτάζ. Περαιτέρω απελευθέρωση του κλάδου έλαβε χώρα το 2006 και το 2010, εξακολουθούν όμως να υπάρχουν σημαντικοί περιορισμοί που εμποδίζουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό και αποθαρρύνουν τις επενδύσεις στον κλάδο. Ακόμη και σήμερα, τα κρουαζιερόπλοια που δεν ανήκουν σε χώρες της ΕΕ επιτρέπεται να παραλαμβάνουν επιβάτες από ελληνικά λιμάνια μόνον εάν τους αποβιβάσουν σε λιμάνια εκτός Ελλάδας. Μόνο εάν έχει υπογραφεί ειδική σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο επιτρέπεται υπό συγκεκριμένους όρους και με καταβολή ορισμένων τελών ανά πελάτη, η πραγματοποίηση «κυκλικών πλόων» εντός των ελληνικών υδάτων.²

Αυτό συνοψίζει την αφόρητη πίεση που το ρυθμιστικό πλαίσιο ασκεί στον συγκεκριμένο κλάδο, σε μια απέλπιδα προσπάθεια να προστατευτούν οι θέσεις εργασίας ελλήνων ναυτικών, χωρίς όμως παράλληλα να

² Αυτό στην πράξη σημαίνει ότι ο πελάτης ενός αμερικανικού κρουαζιερόπλοιου δεν μπορεί γενικά να ξεκινήσει την κρουαζιέρα του στα νησιά του Αιγαίου από την Αθήνα γιατί, αν το κάνει, δεν θα μπορεί να επιστρέψει στην Αθήνα για να πάρει το αεροπλάνο της επιστροφής.

επιτρέπει τη δημιουργία θέσεων εργασίας σε άλλους τομείς της οικονομίας. Οι έλληνες ναυτικοί έχουν εξαιρετικές δεξιότητες και χαίρουν μεγάλης εκτίμησης στον κλάδο της ναυτιλίας, γεγονός που δεν βοηθά στην κατανόηση της ανάγκης για περιοριστικές ρυθμίσεις.

Και αυτό μας φέρνει στο θέμα του ελληνικού τουρισμού. Η Ελλάδα απέτυχε να εκμεταλλευτεί το πλεονέκτημα που της δίνει η εξαιρετική της γεωγραφική θέση. Η Ελλάδα είναι εν δυνάμει μια από τις καλύτερες αγορές ακινήτων στον κόσμο. Ο *τουρισμός και η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας*, ένας από τους σημαντικότερους εξαγωγικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, παραμένει μη επαρκώς ανεπτυγμένος, κυρίως εξαιτίας των αδυναμιών και των στρεβλώσεων στους νόμους για τις χρήσεις γης και τους πολεοδομικούς κανονισμούς. Για δεκαετίες ολόκληρες, ήταν αδύνατο να ανεγερθούν μεγάλα οικιστικά συγκροτήματα εκτός σχεδίου πόλεως. Ακόμη και σήμερα, η δόμηση περιορίζεται από τον νόμο σε 200 m² ανά 4.000 m² γης. Έτσι, σε μια έκταση 200.000 m² μπορούσαν να ανεγερθούν 50 μονάδες κατοικίας των 200 m² η κάθε μία, θα πρέπει όμως να αποτελούν χωριστά κτίσματα. Επιπλέον, δεν μπορούν να χωροθετηθούν όλες μαζί σε ένα τμήμα του οικοπέδου, ώστε στο υπόλοιπο να ανεγερθούν άλλες εγκαταστάσεις (π.χ. πισίνες, γήπεδα τένις, εγκαταστάσεις γυμναστικής) για να δημιουργηθεί μια εμπορικά βιώσιμη τουριστική μονάδα υψηλής ποιότητας. Ακόμη, τα μεγάλα έργα αξιοποίησης γης έχουν να αντιμετωπίσουν βαρυστατικές διαδικασίες αδειοδότησης από τις αρμόδιες αρχές (π.χ. αρχαιολογική υπηρεσία, στρατός, δασική υπηρεσία, πολεοδομία και άλλες), διαδικασίες οι οποίες στο τέλος αναγκάζουν τους επενδυτές να εγκαταλείψουν κάθε ελπίδα εξαιτίας των μεγάλων καθυστερήσεων και των υπερβολικών περιορισμών που καθιστούν σχεδόν αντιοικονομικό οποιοδήποτε έργο.

Από το 2008, ένας νέος νόμος προβλέπει την ανάπτυξη «σύνθετων και ολοκληρωμένων τουριστικών υποδομών μικτής χρήσης», δηλαδή κτιριακών συγκροτημάτων που συνδυάζουν ξενοδοχεία τεσσάρων ή πέντε αστέρων, εγκαταστάσεις αναψυχής κ.λπ., και βίλες προς πώληση. Ήδη βρίσκονται υπό κατασκευή δύο ολοκληρωμένα τουριστικά συγκροτήματα παγκόσμιας κλάσης στην Πελοπόννησο, ένα στην περιοχή της Πύλου και ένα στο Πόρτο Χέλι. Η Ελλάδα όμως χρειάζεται περισσότερες επενδύσεις αυτού του είδους εάν θέλει να διεκδικήσει με αξιώσεις μια θέση στην τουριστική αγορά υψηλών εισοδημάτων με βάση τις υπηρεσίες που προσφέρει. Ο νόμος προβλέπει ότι τα προς αξιοποίηση οικόπεδα πρέπει να έχουν έκταση μεγαλύτερη των 150.000 m² και δεν μπορούν να βρίσκονται σε υψόμετρο μεγαλύτερο των 600 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας ούτε σε νησιά με έκταση μικρότερη των 90 km². Επιπλέον, στα 30 νησιά όπου επιτρέπεται η ανάπτυξη τέτοιων συγκροτημάτων, υπάρχουν περαιτέρω περιορισμοί ως προς το μέγεθός τους. Μολονότι στη σωστή κατεύθυνση, όλα αυτά εξακολουθούν να παραπέμπουν σε προσπάθεια συμβιβασμού των συμφερόντων μεγάλων ξενοδοχείων/μικρών ξενοδοχείων, μεγάλων κατασκευαστικών εταιρειών/μικρών εργολάβων, εθνικών συμφερόντων/τοπικών συμφερόντων κ.λπ. Ο νόμος εξακολουθεί να μην επιτρέπει την ανέγερση οποιουδήποτε μεγάλου συγκροτήματος κατοικιών εάν στις εγκαταστάσεις του δεν περιλαμβάνεται ξενοδοχείο. Πρόκειται φυσικά για μια παράλογη απαίτηση.

Χρειάζονται κατεπειγόντως πιο προοδευτικές χωροταξικές ρυθμίσεις, αν η Ελλάδα θέλει να γίνει χώρα μόνιμης κατοικίας, εργασίας και αναψυχής για άτομα με υψηλό εισόδημα. Η ευρωπαϊκή γενιά της μεταπολεμικής δημογραφικής έκρηξης θα αρχίσει να συνταξιοδοτείται με αυξανόμενους ρυθμούς κατά τη δεκαετία του 2010. Η Ελλάδα είναι μία από πιο όμορφες, σχετικά απείραχτες και ανεκμετάλλευτες τοποθεσίες του κόσμου, με μήκος ακτογραμμής όσο όλες οι άλλες χώρες της Ευρώπης μαζί (αν συνυπολογιστούν και τα νησιά), ήπιο κλίμα, και πλούσια ιστορία και πολιτισμό. Δεν έχει ωστόσο τις υποδομές ώστε να γίνει η «Φλόριντα της Ευρώπης», ιδίως στους τομείς των μεταφορών, της υγείας, της εκπαίδευσης και της κατοικίας. Για την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού πέρα από τη φόρμουλα «τρεις μήνες το καλοκαίρι», εκείνο που χρειάζεται είναι η κατασκευή υποδομών αιχμής σε λιμάνια, αεροδρόμια, αυτοκινητόδρομους, συγκροτήματα κατοικιών, νοσοκομεία, πανεπιστήμια, γήπεδα γκολφ, αθλητικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις θερινών και χειμερινών σπορ, αλλά και καλύτερες συγκοινωνίες με πλοία, αεροπλάνα, υδροπλάνα και κάθε άλλο μέσο που μπορεί να φανταστεί κανείς. Όλες οι προσπάθειες πρέπει να κατευθυνθούν στην εκμετάλλευση των τριών πλέον σημαντικών και βιώσιμων περιουσιακών στοιχείων της Ελλάδας – που είναι η γεωγραφική της θέση, η γεωγραφική της θέση και η γεωγραφική της θέση. Το μέλλον της Ελλάδας ως τουριστικού προορισμού υψηλής ποιότητας είναι στενά συνδεδεμένο με την ανάπτυξη της αγοράς ακινήτων. Ωστόσο, η ανάπτυξη αυτή

δεν μπορεί να πετύχει παρά μόνον εάν διευκολυνθούν οι άμεσες ξένες επενδύσεις και επιτραπεί σε εγχώριες και ξένες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες. Η προστασία μικρών και τοπικών συμφερόντων από τον ανταγωνισμό δεν οδηγεί πουθενά.

Για να ευδοκιμήσει ο τουρισμός, χρειάζονται καλές *υποδομές μεταφορών*. Στην Ελλάδα, τα *λιμάνια* και τα *αεροδρόμια* αποτελούν παραδοσιακά ιδιοκτησία του κράτους, το οποίο και τα διαχειρίζεται μέσω δημόσιων φορέων και επιχειρήσεων. Τα μονοπωλιακά κέρδη των λιμενικών αρχών βρίσκονται για χρόνια σε στασιμότητα, χωρίς να γίνεται καμία επένδυση για την αύξηση της δυναμικότητας και της κίνησης. Πέρυσι, ωστόσο, παραχωρήθηκε στην κινεζική εταιρεία COSCO το δικαίωμα εκμετάλλευσης ενός εμπορευματικού σταθμού στο λιμάνι του Πειραιά, εν μέσω σφοδρών αντιδράσεων από την πλευρά των εργατικών συνδικάτων, που φοβούνται τον ανταγωνισμό και, τελικά, την περιθωριοποίηση, σε περίπτωση που οι πελάτες προτιμήσουν τις σύγχρονες εγκαταστάσεις και την καλύτερη εξυπηρέτηση της κινεζικής εταιρείας. Όσο για τα *αεροδρόμια*, με εξαίρεση το αεροδρόμιο της Αθήνας –μία υποδειγματική επιχείρηση την οποία λειτουργεί η κατασκευαστρια εταιρεία– η λειτουργία όλων των άλλων αεροδρομίων γίνεται από το κράτος με τρόπο παρόμοιο με τη διαχείριση των λιμανιών. Όπως και στην περίπτωση των ακτοπλοϊκών γραμμών, οι πτήσεις προς προορισμούς χαμηλής επιβατικής κίνησης επιδοτούνται, με την κυβέρνηση να παραχωρεί δικαιώματα προσγείωσης σε μία από τις δύο ή τρεις αεροπορικές εταιρείες που βρίσκονται σε λειτουργία, συνήθως για μία πτήση ανά ημέρα σε καθορισμένες χαμηλές τιμές. Το καλοκαίρι, ακόμη και αν υπάρχει ζήτηση για περισσότερες καθημερινές πτήσεις, οι αεροπορικές εταιρείες δεν προσθέτουν πτήσεις ή αυξάνουν τις τιμές, καθώς αυτό θα διατάραζε την εύθραυστη ισορροπία στην κατανομή της κίνησης μεταξύ ακτοπλοϊκών και αεροπορικών εταιρειών ή θα δημιουργούσε προβλήματα στα ταξιδιωτικά πρακτορεία στις τοπικές κοινωνίες. Τέλος, προσπάθειες να δρομολογηθούν υδροπλάνα για την εξυπηρέτηση ορισμένων νησιών ή παραθαλάσσιων περιοχών δεν ευδοκίμησαν λόγω αντίδρασης από τις ακτοπλοϊκές και αεροπορικές εταιρείες. Μια ξένη δε εταιρεία εκμετάλλευσης υδροπλάνων που ιδρύθηκε σε πιλοτική βάση οδηγήθηκε σε χρεοκοπία και σταμάτησε τη λειτουργία της.

Και για να ολοκληρώσουμε την ιστορία των υποδομών στις μεταφορές, *τα τρένα και τα λεωφορεία*, αστικά και υπεραστικά, υπόκεινται σε λεπτομερειακό ρυθμιστικό καθεστώς. Όσον αφορά στους *σιδηροδρόμους*, το κράτος όχι μόνο έχει την ιδιοκτησία των γραμμών αλλά λειτουργεί και τους συρμούς, αν και θεωρητικά η αγορά έχει απελευθερωθεί. Η κατάσταση εδώ είναι κωμικοτραγική, αν κανείς δει τα πράγματα με όρους επιχειρηματικής λειτουργίας και διαχειριστικής αποτελεσματικότητας. Χωρίς να υπολογίζονται οι αποσβέσεις, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) υφίσταται ζημίες ύψους περίπου 1 δισεκ. ευρώ τον χρόνο, ενώ ταυτόχρονα το χρέος του υπερβαίνει τα 10 δισεκ. ευρώ. Οι συρμοί και οι εγκαταστάσεις των σταθμών βρίσκονται σε επίπεδα κάτω του μετρίου, ενώ το μεταφορικό έργο είναι ελάχιστο. Το κράτος απλούστατα δεν διαθέτει την επιχειρηματικότητα και τις διαχειριστικές δεξιότητες που απαιτούνται για μια εμπορικά βιώσιμη επιχείρηση. Οι *αστικές συγκοινωνίες* αποτελούν ένα ακόμη παράδειγμα της ασυναρτησίας στην οποία οδηγεί η διοίκηση επιχειρήσεων από το κράτος. Το αποτέλεσμα της λειτουργίας χωρίς εισοδηματικούς περιορισμούς, και τιμολόγησης χωρίς ανάκτηση του κόστους, είναι το αναμενόμενο: υψηλό κόστος, χαμηλός μεταφορικός όγκος, ευρεία λαθρεπιβίβαση, κακοσυντηρημένα λεωφορεία, αραιά δρομολόγια, αδιάφορη εξυπηρέτηση κ.λπ. Ως αποτέλεσμα, γίνεται ευρεία χρήση ιδιωτικών οχημάτων και ταξί που οδηγούν την ατμοσφαιρική ρύπανση σε υψηλά επίπεδα.

Η *ενέργεια* είναι ένας κλάδος όπου η παραγωγή και η διανομή βρίσκονται κατά κύριο λόγο, αν και όχι αποκλειστικά, στα χέρια του κράτους. Αυτή είναι και η βασική αιτία για τις χαμένες ευκαιρίες, τις καθυστερήσεις στις επενδύσεις και τη μεγάλη λειτουργική αναποτελεσματικότητα. Περισσότερο από το 50% της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας προέρχεται από εξόρυξη ελληνικού λιγνίτη, 13% προέρχεται από την καύση εισαγόμενων ορυκτών καυσίμων, 6,5% από την υδροηλεκτρική ενέργεια, και από το υπόλοιπο, μόνον 5,3% προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές. Η συμβολή των ΑΠΕ στην τελική κατανάλωση ενέργειας αναμένεται να ανέλθει στο 20% μέχρι το 2020 με αντίστοιχη μείωση του ποσοστού συμμετοχής του λιγνίτη. Αν και στην Ελλάδα η ηλιακή και η αιολική ενέργεια βρίσκονται σε αφθονία και θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, εντούτοις η συμμετοχή των ανανεώσιμων αυτών πηγών στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας υστερεί συγκριτικά με χώρες όπως η Γερμανία (9%) και η Ισπανία (15,2%). Η κυβέρνηση μετά από μεγάλες καθυστερήσεις μόλις πρόσφατα κατάφερε να καταρτίσει ένα εφαρμόσιμο πρόγραμμα κινήτρων παραγωγής και οριοθέτησης των εγκαταστάσεων, ώστε να δημιουργήσει το σταθερό περιβάλλον που απαιτείται

για τις επενδύσεις σε αυτόν τον κλάδο. Και, φυσικά, στην Ελλάδα δεν δημιουργήθηκε ποτέ αξιόλογη βιομηχανία κατασκευής πάνελ και ανεμογεννητριών, αφού δεν υπήρχε τοπική αγορά να απορροφήσει την προσφορά.

Υποτίθεται ότι στην Ελλάδα η προώθηση της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές θα γίνει μέσω της πώλησής της στο εθνικό δίκτυο σε τιμές που καλύπτουν το υψηλότερο κόστος παραγωγής. Οι εγγυημένες τιμές για τους παραγωγούς ηλεκτρικής ενέργειας από ηλιακά συστήματα και ανεμογεννήτριες σήμερα έχουν οριστεί σε περίπου €450/MWh και €90/MWh αντίστοιχα. Παρόμοιες ρυθμίσεις γίνονται και για τους παραγωγούς που χρησιμοποιούν γεωθερμική και υδροηλεκτρική τεχνολογία, καθώς και τεχνολογία ενεργειακής εκμετάλλευσης βιομάζας και βιοαερίου. Η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού (ΔΕΗ), η ελεγχόμενη από το κράτος επιχείρηση παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, τιμολογεί το ηλεκτρικό ρεύμα στα €65/MWh, που ισοδυναμεί περίπου με το 60% της τιμής πώλησης της ηλεκτρικής ενέργειας στις περισσότερες χώρες της ΕΕ. Αυτό οφείλεται πρωτίστως στο γεγονός ότι η επιχείρηση χρησιμοποιεί φθηνό λιγνίτη (έναν εξαιρετικά ρυπογόνο ορυκτό άνθρακα που εξορύσσεται από λιγνιτωρυχεία ιδιοκτησίας της ΔΕΗ) και δεν καταβάλλει αντίτιμο για την αντίστοιχη επιβάρυνση στο περιβάλλον. Η φθηνή ηλεκτρική ενέργεια μπορεί βραχυπρόθεσμα να είναι καλή για την οικονομία, ταυτόχρονα όμως αποθαρρύνει τις επενδύσεις σε σταθμούς με υψηλότερο κόστος παραγωγής, όπως αυτοί που χρησιμοποιούν ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Με τις τρέχουσες τιμές ηλεκτρικού ρεύματος στην Ελλάδα, καμία επένδυση εκτός ΔΕΗ δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί, είτε με χρήση συμβατικών είτε ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, χωρίς κυβερνητικές επιδοτήσεις ή χωρίς αύξηση στο κόστος του ηλεκτρικού ρεύματος για τον καταναλωτή. Επειδή δεν είναι βέβαιο ότι οι ανανεώσιμες πηγές μπορούν να ενταχθούν στο σύστημα αρκετά γρήγορα, ώστε να αντιμετωπιστούν οι περιορισμοί δυναμικότητας που δημιούργησαν οι πολυετείς καθυστερήσεις επενδύσεων, το πιθανότερο είναι ότι η ΔΕΗ, είτε μόνη της είτε σε συνεργασία με κάποιον εταίρο, θα συνεχίσει να επενδύει σε σύγχρονους, χαμηλότερης περιβαλλοντικής επίπτωσης σταθμούς παραγωγής με καύσιμο λιγνίτη ή άλλα είδη καθαρού άνθρακα.

Στο παρελθόν, τα πολλά επίπεδα της γραφειοκρατίας αποτέλεσαν σημαντικό εμπόδιο για την προσέλευση νέου επενδυτικού ενδιαφέροντος στον ενεργειακό τομέα, προκαλώντας ανεπίτρεπτες καθυστερήσεις. Με νέο νόμο για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας που ψηφίσθηκε πρόσφατα από τη Βουλή, προβλέπεται η μείωση του απαιτούμενου χρόνου για την έκδοση αδειών από έτη σε μήνες, ειδικά για τις μικρές επενδύσεις. Ωστόσο, για τα έργα ανανεώσιμων ενεργειακών τεχνολογιών μεγάλης κλίμακας (π.χ. αιολικά πάρκα και υδροαυτοκινητοκινητοστάθμοι) φαίνεται ότι έχουν τεθεί πρόσθετα γραφειοκρατικά εμπόδια, με κίνδυνο να αναβληθούν για πολλά χρόνια επενδύσεις ύψους περίπου 12 δισεκ. ευρώ για θαλάσσια αιολικά πάρκα, που είχαν ήδη δρομολογηθεί.

Τέλος, όσον αφορά στη γεωργία, το κλίμα και το έδαφος της Ελλάδας είναι ιδανικά για την παραγωγή υψηλής ποιότητας γεωργικών προϊόντων και άλλων καλλιεργειών. Τα οικογενειακά αγροκτήματα μπορεί να είναι μικρού μεγέθους και περιορισμένης επιχειρηματικότητας, αυτό ωστόσο δεν αποτελεί απαραίτητα σημαντικό περιορισμό αν υπάρχουν τα κίνητρα και οι ανταμοιβές που θα κινητοποιήσουν τους αγρότες. Ο αγροτικός κόσμος, όμως, λειτουργεί μέσα σε ένα αντιπαραγωγικό περιβάλλον κρατικών επιδοτήσεων και παροχών, κυρίως στο πλαίσιο της χαοτικής Κοινής Αγροτικής Πολιτικής της ΕΕ. Από το 2003 υπήρξε μια στροφή από επιδοτήσεις βάσει παραγωγής, προς άμεσες παροχές για τη στήριξη του γεωργικού εισοδήματος, σε μια προσπάθεια να μειωθεί η αδιάθετη γεωργική παραγωγή κάθε χρόνο. Η στήριξη αυτή βασίζεται στον αριθμό των στρεμμάτων στην ιδιοκτησία του αγρότη, είτε αυτά καλλιεργούνται είτε όχι, πολλαπλασιαζόμενα επί την επιδότηση ανά στρέμμα που έχει εισπραχθεί για μια παρελθούσα περίοδο αναφοράς, με ειδικά καθεστώτα να ισχύουν για την καλλιέργεια συγκεκριμένων προϊόντων. Πρόκειται για μια μεταβατική φάση που θα οδηγήσει στη σχεδιαζόμενη κατάργηση των περισσότερων μεθόδων άμεσης στήριξης του εισοδήματος, από το 2013 και μετά. Στη συνέχεια, η έμφαση θα δοθεί σε νέες καλλιέργειες/νέες μεθόδους παραγωγής, γεφυρώνοντας έτσι το χάσμα μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Ορισμένοι αγρότες έχουν ήδη στραφεί σε νέους τύπους καλλιεργειών που παρουσιάζουν αυξημένη ζήτηση (π.χ. μανιτάρια, σπαράγγια, βιολογικές καλλιέργειες φρούτων και λαχανικών, βιομηχανικά φυτά για παραγωγή βιοκαυσίμων). Οι περισσότεροι, όμως, αγρότες είτε αδυνατούν είτε είναι απρόθυμοι να απαγκιστρωθούν από παραδοσιακές πλεονασματικές καλλιέργειες, αν και τελευταία δείχνουν ενδιαφέρον να γίνουν «επενδυτές» σε φωτοβολταϊκά ώστε να εξασφαλίσουν κάποια πρόσοδο στο μέλλον.

Έτσι, η πιθανότητα να υποστούν κάθετη μείωση των εισοδημάτων τους κάποια στιγμή στο μέλλον είναι μεγάλη. Η κατάσταση αυτή εξάρτησης εκτρέφει την κοινωνική αναταραχή. Κάθε Ιανουάριο, διαμαρτυρόμενοι αγρότες κλείνουν για μέρες τις κύριες οδικές αρτηρίες της Ελλάδας, ζητώντας μεγαλύτερη οικονομική στήριξη από μια κυβέρνηση που στερείται χρημάτων και ταυτόχρονα περιορίζεται από πολιτικές που ισχύουν στην ΕΕ. Σε αυτό το σκηνικό εξάρτησης, δρα ένα πλήθος εξαιρετικά πολιτικοποιημένων αγροτικών συνεταιρισμών και ενώσεων που ασκούν πιέσεις στην κυβέρνηση, όχι για πρωτοβουλίες για τη θέσπιση κινήτρων για την παραγωγή και τις επενδύσεις σε νέες καλλιέργειες, αλλά, δυστυχώς, για τη διεκδίκηση και διανομή κοινοτικών επιδοτήσεων για τη στήριξη του εισοδήματος, που σύντομα δεν θα υπάρχουν πλέον.

3. Το ελληνικό κράτος στο αναμορφωτήριο

Ο αναγνώστης πρέπει πλέον να έχει σχηματίσει μια αρκετά καλή εικόνα για την έκταση και το μέγεθος της αναποτελεσματικότητας που μαστίζει την ελληνική οικονομία, και για την επιτακτική ανάγκη να μειωθεί το μέγεθος και ο ρόλος του κράτους, με την υλοποίηση διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων, αντιρρυθμιστικών παρεμβάσεων στις αγορές και αποκρατικοποιήσεων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 ΕΛΛΑΔΑ και ΗΠΑ – Δείκτες ανταγωνιστικότητας		
	ΕΛΛΑΔΑ	ΗΠΑ
ΚΑΤΑΤΑΞΗ (σε σύνολο 139 χωρών)	83	4
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ (με μέγιστο το 7)	4,0	5,4
Θεσμοί	3,7	4,7
Δικαιώματα ιδιοκτησίας	4,7	5,1
Προστασία πνευματικής ιδιοκτησίας	4,0	5,1
Εκτροπή δημόσιων κονδυλίων σε παράνομες δραστηριότητες	2,9	4,7
Εμπιστοσύνη των πολιτών στους πολιτικούς	2,2	3,3
Δικαστική ανεξαρτησία	3,5	5,0
Μεροληψία στις αποφάσεις κυβερνητικών λειτουργών	2,6	3,3
Σπατάλη δημόσιου χρήματος	2,2	3,3
Επιβάρυνση από το κρατικό ρυθμιστικό πλαίσιο	2,4	3,5
Αποτελεσματικότητα του νομικού πλαισίου στη διευθέτηση διαφορών	3,2	4,6
Αποτελεσματικότητα του νομικού πλαισίου στην αμφισβήτηση ρυθμίσεων	3,1	4,3
Διαφάνεια στη διαμόρφωση της κυβερνητικής πολιτικής	4,1	4,7
Κόστος για τις επιχειρήσεις από την τρομοκρατία	5,3	4,5
Κόστος για τις επιχειρήσεις από την εγκληματικότητα και τη βία	4,6	4,5
Οργανωμένο έγκλημα	5,6	5,1
Αξιοπιστία της αστυνομίας	3,7	5,6
Δεοντολογική συμπεριφορά των εταιρειών	3,3	5,2
Επάρκεια των ελεγκτικών και λογιστικών προτύπων	4,7	5,0
Αποτελεσματικότητα των διοικητικών συμβουλίων των επιχειρήσεων	4,0	5,0
Προστασία των συμφερόντων των μετόχων μειοψηφίας	4,8	4,8

(συνεχίζεται)

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 (συνέχεια)	ΕΛΛΑΔΑ	ΗΠΑ
Αποτελεσματικότητα της αγοράς προϊόντων	3,9	4,8
Ένταση του τοπικού ανταγωνισμού	4,7	5,6
Έκταση φαινομένου δεσπόζουσας θέσης στην αγορά	3,7	5,3
Αποτελεσματικότητα της αντιμονοπωλιακής πολιτικής	4,0	5,1
Έκταση και επίδραση της φορολογίας	3,2	3,5
Συνολικός φορολογικός συντελεστής (φόρος επί των κερδών, φόρος απασχόλησης και άλλοι φόροι), επί των κερδών (ποσοτικά δεδομένα)	47,4	46,3
Αριθμός απαιτούμενων διαδικασιών για την ίδρυση επιχείρησης (ποσοτικά δεδομένα)	15	6
Απαιτούμενες ημέρες για την ίδρυση επιχείρησης (ποσοτικά δεδομένα)	19	6
Κόστος αγροτικής πολιτικής	3,1	4,0
Εμπόδια σε εμπορικές δραστηριότητες	5,2	4,6
Δασμολογικά εμπόδια (ποσοτικά δεδομένα)	0,9	1,5
Ξένη ιδιοκτησία επιχειρήσεων	4,6	5,1
Επίπτωση στις αγορές από τους κανονισμούς για τις άμεσες ξένες επενδύσεις	3,7	4,6
Επιβάρυνση από τις τελωνειακές διατυπώσεις	4,1	4,5
Ανταπόκριση επιχειρήσεων στις ανάγκες της πελατείας	4,5	5,3
Επίπεδο πολυπλοκότητας των αποφάσεων αγοράς προϊόντων	3,6	4,5
Αποτελεσματικότητα της αγοράς εργασίας	3,7	5,6
Συνεργασία στις σχέσεις εργοδοτών-εργαζομένων	3,6	4,9
Ευελιξία στον καθορισμό των μισθών	3,1	5,5
Δείκτης ακαμψίας απασχόλησης σε κλίμακα 0-100 (ποσοτικά δεδομένα)	50	0
Πρακτικές προσλήψεων και απολύσεων	2,9	5,2
Κόστος απολύσεων, σε εβδομάδες αποδοχών (ποσοτικά δεδομένα)	24	0
Αμοιβή και παραγωγικότητα	3,1	4,9
Βαθμός επαγγελματικότητας στη διοίκηση των επιχειρήσεων	3,9	5,6
Διαρροή εξειδικευμένου δυναμικού εκτός χώρας	2,7	5,9
Συμμετοχή των γυναικών στο εργατικό δυναμικό, λόγος (ποσοτικά στοιχεία)	0,72	0,85
ΠΗΓΗ: "The Global Competitiveness Report 2010-2011", World Economic Forum		

Η συμμετοχή του ΔΝΤ στο πρόγραμμα χρηματοδοτικής στήριξης προς την Ελλάδα είναι καθοριστική για την έλευση μιας νέας εποχής στον τομέα των διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων. Πράγματι, το Μνημόνιο που υπογράφηκε στις 3 Μαΐου 2010, περιλαμβάνει σημαντικές αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο, που στοχεύουν στην απελευθέρωση της οικονομίας από τον ζυγό του ελληνικού κράτους. Όλες αυτές οι πρωτοβουλίες αναμένεται να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας και είναι απολύτως απαραίτητες, ώστε να γεφυρωθεί το «χάσμα ανταγωνιστικότητας» με τις οικονομίες των άλλων χωρών. Για να γίνει κατανοητό το ζήτημα αυτό, στον Πίνακα 3 παρουσιάζεται η διαφορά ανταγωνιστικότητας μεταξύ Ελλάδας και ΗΠΑ. Γίνεται αναφορά σε ορισμένες συστάσεις της ανταγωνιστικότητας που αφορούν στο θεσμικό πλαίσιο, καθώς και σε δείκτες ευελιξίας των αγορών προϊόντων και εργασίας, με σκοπό να γίνει κατανοητός ο δρόμος που η Ελλάδα πρέπει να διανύσει ώστε να μετεξελιχθεί σε μια ανταγωνιστική οικονομία παγκόσμιας κλάσης.

Η πρόδος προς αυτή την κατεύθυνση κατά το παρελθόν υπήρξε αργή. Η παρατεταμένη άνοδος της οικονομικής δραστηριότητας και η αφθονία χαμηλού κόστους χρηματοδότησης στην παγκόσμια οικονομία κάλυπταν για αρκετό καιρό τις ανεπάρκειες και τις αδυναμίες της ελληνικής οικονομίας, που έγιναν ορατές στους πιο δύσκολους καιρούς που έφερε η διεθνής χρηματοοικονομική κρίση και η ύφεση που επακολούθησε την

περίοδο 2007-2009. Με την ενεργοποίηση του τριετούς προγράμματος οικονομικής στήριξης ΕΕ-ΔΝΤ ύψους 110 δισεκ. ευρώ, η Ελλάδα πέρασε σε έναν θαυμαστό καινούργιο κόσμο. Ένα σημαντικό μέρος των όρων και προϋποθέσεων που της επιβάλλονται αφορούν, όπως είναι αναμενόμενο, τη δημοσιονομική προσαρμογή. Η ελληνική κυβέρνηση έχει ήδη υιοθετήσει μεταρρυθμίσεις μακράς πνοής με στόχο να αντιμετωπίσει τη φροδιαφυγή και να αποκαταστήσει τη βιωσιμότητα του ασφαλιστικού συστήματος της χώρας.

Οι μεταρρυθμίσεις στον τομέα των κοινωνικών ασφαλίσεων περιλαμβάνουν μέτρα όπως:

- ▼ Την αύξηση του ορίου συνταξιοδότησης των γυναικών δημόσιων υπαλλήλων στα 65 έτη μέχρι το 2013, με έναρξη το 2011 (ώστε το όριο να εξισωθεί με αυτό των ανδρών υπαλλήλων).
- ▼ Την αύξηση από 37 σε 40 χρόνια μέχρι το 2015 της ελάχιστης περιόδου καταβολής ασφαλιστικών εισφορών για τη θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος.
- ▼ Την αύξηση του ελάχιστου ορίου ηλικίας πρόωρης συνταξιοδότησης στα 60 έτη, με ταυτόχρονη μείωση των προϋποθέσεων πρόωρης συνταξιοδότησης.
- ▼ Τον περιορισμό του καταλόγου επικίνδυνων και ανθυγιεινών επαγγελματών με δικαίωμα πρόωρης συνταξιοδότησης.
- ▼ Την αυτόματη αύξηση του ορίου ηλικίας συνταξιοδότησης με βάση τις μεταβολές στο προσδόκιμο ζωής.
- ▼ Τη χορήγηση βασικής σύνταξης σε όλους άνω των 65 ετών με βάση εισοδηματικά κριτήρια, και συμπληρωματικής σύνταξης ανάλογα με τις εισφορές κατά τη διάρκεια του εργασιακού βίου.
- ▼ Τον περιορισμό των αναπηρικών συντάξεων.

Αναφορικά με το *εθνικό σύστημα υγείας*, έμφαση δίδεται στην αναβάθμιση της διοίκησης των νοσοκομείων με ενίσχυση της πειθαρχίας στην εκτέλεση του προϋπολογισμού και του ελέγχου στη χρηματοοικονομική διαχείριση. Ταυτόχρονα, επιχειρείται μια εκ βάθρων αναδιοργάνωση όσον αφορά στη διαχείριση των συνταγογραφούμενων φαρμάκων, η οποία θα ευνοεί τη χρήση γενόσημων φαρμάκων (generics) και θα περιλαμβάνει ένα ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης της πορείας των συνταγών που εκδίδουν οι γιατροί.

Η *εργατική νομοθεσία* αναθεωρείται επίσης ριζικά, με σκοπό να επιβληθούν ανώτατα όρια στις ώρες εργασίας σε ετήσια βάση, με στόχο την ουσιαστική μείωση των αμοιβών για υπερωριακή εργασία, να αυξηθεί το μηνιαίο όριο του 2% για τις απολύσεις με παράλληλη μείωση του ύψους των αποζημιώσεων για απόλυση, να διατηρηθεί σταθερός ο ονομαστικός κατώτατος μισθός στα σημερινά επίπεδα για τρία χρόνια, να μειωθεί ο κατώτατος μισθός για τους νέους και τους μακροχρόνια ανέργους, και να προωθηθεί η μερική απασχόληση. Επιπλέον, θα επιτρέπεται πλέον ο καθορισμός των μισθών ανά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας σε επίπεδα κατώτερα από αυτά των εθνικών συλλογικών διαπραγματεύσεων και η σύνδεσή τους με την παραγωγικότητα σε επίπεδο επιχείρησης. Σύμφωνα με τη μέχρι πρότινος πρακτική, σε περίπτωση διαφωνίας κατά τις διαπραγματεύσεις για τους μισθούς, οποιοδήποτε από τα δύο μέρη μπορούσε να προσφύγει στη διαιτησία, με την απόφαση της τελευταίας να έχει δεσμευτικό χαρακτήρα και για τα δύο μέρη. Αυτό που θα προβλέπεται πλέον είναι ότι η προσφυγή στη διαιτησία μπορεί να πραγματοποιείται μόνον εφόσον συναινούν και τα δύο μέρη ή, σε περίπτωση μονομερούς προσφυγής, να υπάρχει συμφωνία και των δύο μερών όσον αφορά στο πρόσωπο του διαιτητή.

Για τη διευκόλυνση της *ίδρυσης νέων επιχειρήσεων*, η κυβέρνηση αναμένεται να άρει σταδιακά τους περιορισμούς στον τομέα των υπηρεσιών όσον αφορά, για παράδειγμα, σε ποσοτικούς και γεωγραφικούς περιορισμούς, νομικές απαιτήσεις αδειοδοτήσεων, και τον καθορισμό κατώτατων ή ανώτατων αμοιβών. Επίσης, αναμένονται πρωτοβουλίες για τη μείωση φορολογικού χαρακτήρα αντικινήτρων σε συγχωνεύσεις και εξαγορές, την απλούστευση των τελωνειακών διατυπώσεων για τις εξαγωγές και τις εισαγωγές και υποστήριξη της δραστηριότητας αυτής, ώστε οι σχετικές διατυπώσεις να πραγματοποιούνται και σε επίπεδο μεγάλων εταιρειών ή βιομηχανικών ζωνών αντί στα τελωνεία. Ήδη, έχουν ληφθεί μέτρα για τη μείωση της γραφειοκρατίας όσον αφορά στην ίδρυση νέων επιχειρήσεων, και έχουν ανακοινωθεί μέτρα επίστευσης των διαδικασιών αδειοδότησης για μεγάλες επενδύσεις.

Για την εξίσωση των όρων του ανταγωνισμού, η κυβέρνηση αναμένεται να αναγνωρίσει τα επαγγελματικά προσόντα ατόμων από άλλες χώρες της ΕΕ που επιθυμούν να εργαστούν στην Ελλάδα, στο πλαίσιο της μεταφοράς στο ελληνικό δίκαιο της ευρωπαϊκής Οδηγίας για τις Υπηρεσίες, με στόχο να εξασφαλιστεί η ελευθερία της εγκατάστασης για τους παρόχους υπηρεσιών σε άλλα κράτη μέλη και η παροχή υπηρεσιών διασυνοριακά μεταξύ κρατών μελών. Η κυβέρνηση έχει δεσμευθεί, επίσης, για την *απελευθέρωση ορισμένων «κλειστών επαγγελμάτων*, και ειδικά των δικηγόρων (με την κατάργηση των κατώτατων αμοιβών, των απαγορεύσεων της διαφήμισης και των γεωγραφικών περιορισμών), των φαρμακοποιών (με την κατάργηση των περιορισμών σχετικά με τον αριθμό των φαρμακείων και του ελάχιστου περιθωρίου κέρδους), των συμβολαιογράφων (με την κατάργηση των περιορισμών σχετικά με τον αριθμό τους, τις κατώτατες αμοιβές και τη γεωγραφική δικαιοδοσία) και, τέλος, των αρχιτεκτόνων, πολιτικών μηχανικών και ορκωτών ελεγκτών (με την κατάργηση των κατώτατων αμοιβών). Στο πλαίσιο αυτό, ήταν ιδιαίτερα σημαντική η απελευθέρωση πρόσφατα της αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών με την άρση των περιορισμών εισόδου στο επάγγελμα και των κατώτατων εγγυημένων τιμών.

Αναφορικά με τη *λειτουργία των σιδηροδρόμων*, οι αλλαγές περιλαμβάνουν τη διακοπή των ζημιογόνων δρομολογίων, τη μείωση του πλεονάζοντος προσωπικού και τη ρευστοποίηση της ακίνητης περιουσίας αλλά και άλλων περιουσιακών στοιχείων του ΟΣΕ, σε μια προσπάθεια εξυγίανσης των λειτουργιών και επιστροφής στην κερδοφορία.

Η κυβέρνηση αναμένεται επίσης στο άμεσο μέλλον να προχωρήσει στην *ουσιαστική απελευθέρωση των μονοπωλιακών αγορών ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου*. Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπεται η παροχή σε ενδιαφερόμενους ανταγωνιστές της ΔΕΗ πρόσβασης σε υποδομές για την παραγωγή ηλεκτρισμού μέσω σταθμών καύσης λιγνίτη και υδροηλεκτρικών σταθμών. Όσον αφορά στον λιγνίτη, αυτό μπορεί να γίνει είτε μέσω πώλησης ήδη λειτουργούντων σταθμών είτε μέσω παραχώρησης σε τρίτους δικαιωμάτων εξόρυξης σε νέα κοιτάσματα. Παράλληλα, προωθείται ο διαχωρισμός της παραγωγής από τη μεταφορά και τη διανομή, που επανατοποθετείται σε νέα βάση με την κοινοτική οδηγία 2009/72/ΕΚ. Αυτό μπορεί να γίνει, όσον αφορά στο δίκτυο μεταφοράς, είτε με ιδιοκτησιακό διαχωρισμό (η ΔΕΗ πωλεί το σύστημα μεταφοράς σε τρίτους) ή με τη δημιουργία ενός ανεξάρτητου διαχειριστή του συστήματος μεταφοράς (η ΔΕΗ είναι ο κύριος του συστήματος και κάποια άλλη νομική οντότητα διαχειρίζεται το σύστημα) ή με τη δημιουργία ενός ανεξάρτητου διαχειριστή μεταφοράς (η ΔΕΗ είναι ο κύριος του συστήματος και κάποια θυγατρική της με ειδικές ρήτρες ανεξαρτησίας και αυστηρό ρυθμιστικό πλαίσιο διαχειρίζεται το σύστημα). Όσον αφορά στο δίκτυο διανομής, ο διαχωρισμός επιτυγχάνεται με τη δημιουργία ενός ανεξάρτητου διαχειριστή διανομής που θα διασφαλίζει την απρόσκοπτη πρόσβαση τρίτων στο δίκτυο με τη ΔΕΗ να παραμένει ο κύριος του δικτύου. Τις τελικές αποφάσεις θα λάβει η κυβέρνηση.³

Όσον αφορά στο *πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων*, η κυβέρνηση θα προχωρήσει στην πώληση επιπλέον μεριδίων των δημόσιων επιχειρήσεων που βρίσκονται υπό κρατικό έλεγχο. Στον Πίνακα 4 παρουσιάζονται όλες οι σημαντικές συμμετοχές του Ελληνικού Δημοσίου σε εταιρείες οι οποίες είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών, και που θα μπορούσαν δυνητικά να αποκρατικοποιηθούν πλήρως, εάν η κυβέρνηση λάβει τη γενναία απόφαση να παραχωρήσει τον έλεγχο. Επίσης, η κυβέρνηση εξετάζει το ενδεχόμενο μακροχρόνιων συμβάσεων παραχώρησης προς εμπορική εκμετάλλευση, με αντάλλαγμα τη συμμετοχή επενδυτών του ιδιωτικού τομέα σε επενδύσεις υποδομής σε λιμάνια και αεροδρόμια. Τα σχέδια της κυβέρνησης περιλαμβάνουν και την ιδιωτικοποίηση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε περιφερειακά αεροδρόμια, σιδηροδρομικούς σταθμούς και άλλες εγκαταστάσεις.

³ Ιδιώτες παραγωγοί και η ΡΑΕ (Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας) είναι υπέρ του ιδιοκτησιακού διαχωρισμού, ο ΔΕΣΜΗΕ (Διαχειριστής Ελληνικού Συστήματος Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας) υπέρ της δημιουργίας ενός ανεξάρτητου διαχειριστή του συστήματος μεταφοράς και η ΔΕΗ δεν έχει πάρει ακόμη θέση (αν και το σωματείο των εργαζομένων προτιμά τη λύση του ανεξάρτητου διαχειριστή μεταφοράς, καθώς διασφαλίζεται η παραμονή της μεταφοράς στο ίδιο νομικό πρόσωπο, αυτό της ΔΕΗ).

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 Ελλάδα: Κρατικές συμμετοχές (>100 εκατ. ευρώ) σε εταιρείες εισηγμένες και μη στο Χρηματιστήριο Αθηνών		
	Κρατική συμμετοχή	Αξία (σε εκατ. €)
Ηλεκτρική ενέργεια	51%	1.388
Διυλιστήρια πετρελαίου	34%	795
Φυσικό αέριο*	65%	975
Υδρευση Αθήνας	61%	370
Υδρευση Θεσσαλονίκης	74%	139
Λιμάνι Πειραιά	74%	294
Λιμάνι Θεσσαλονίκης	74%	119
Αεροδρόμιο Αθήνας*	55%	550
Τυχερά παιχνίδια (ΟΠΑΠ)	34%	1.659
Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο	34%	314
Αγροτική Τράπεζα	77%	385
Τηλεπικοινωνίες	16%	621
		7.609
*Μη εισηγμένες ΠΗΓΗ: Ελληνική Δημοκρατία, Πρόγραμμα Σταθερότητας, 2010-2013, Κεφαλαιοποίηση εισηγμένων 14.4.11		

Το ελληνικό κράτος έχει στην ιδιοκτησία του το 100% των λιμανιών και αεροδρομίων, της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων, του ΟΣΕ, του Οργανισμού Ιπποδρομιών Ελλάδος, καθώς και πολλών ακινήτων, τα οποία διαχειρίζεται μέσω δύο κρατικών εταιρειών: της Εταιρείας Τουριστικών Ακινήτων (ΕΤΑ) και της Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου (ΚΕΔ). Υπάρχουν εκατοντάδες οικόπεδα-«φιλέτα» σε ολόκληρη τη χώρα που μπορούν να αξιοποιηθούν με στόχο την τουριστική ανάπτυξη. Αν και δεν υπάρχουν συγκεκριμένα στοιχεία αποτίμησης της αξίας της *ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου*, μελέτες αναβιβάζουν την αξία αυτή στο ποσό των 300 δισεκ. ευρώ που φαίνεται μάλλον να υποτιμά την πραγματική τους αξία. Για να εκμεταλλευτεί λανθάνουσες ευκαιρίες, η κυβέρνηση εξετάζει επίσης την εμπορική αξιοποίηση της δυτικής ακτής της Αθήνας (Γλυφάδα), της ανατολικής ακτής της Αθήνας (Μαραθώνας - Νέα Μάκρη - Ραφήνα), της ακτής μεταξύ Νέου Φαλήρου και Μικρολίμανου στον Πειραιά, καθώς και αρκετών μεγάλων κτιρίων γραφείων στην Αθήνα.

Τέλος, η περιοχή του παλαιού αεροδρομίου της Αθήνας στο Ελληνικό, συνολικής έκτασης 5,5 εκατομμυρίων στρεμμάτων, η οποία εκκενώθηκε στις αρχές του 2000 όταν τέθηκε σε λειτουργία το σημερινό αεροδρόμιο της Αθήνας στα Σπάτα, θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο ενός τεράστιου αναπτυξιακού έργου που θα απελευθέρωνε όλη τη δυναμική της εμπορικής αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου, αφού η αξία του υπολογίζεται περίπου στα 4 δισεκ. ευρώ.

Συνολικά, η Ελλάδα θα εξέλθει δυνατότερη και περισσότερο ανθεκτική από την όλη διαδικασία εάν υλοποιηθεί το πρόγραμμα διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων. Εάν μάλιστα δοθεί και μεγαλύτερη έμφαση στις αποκρατικοποιήσεις και ιδιαίτερα στην αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Δημοσίου, η Ελλάδα μπορεί να προσαρμοστεί πολύ πιο σύντομα απ' ό,τι προβλέπεται στο πρόγραμμα οικονομικής στήριξης. Οι δυνατότητες που υπάρχουν είναι τεράστιες. Το κόστος της αδράνειας δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Ελληνική Δημοκρατία, «Πρόγραμμα Σταθερότητας, 2010-2013», 2010.

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, «Έρευνα Εργατικού Δυναμικού», 2008.

Παγκόσμια Τράπεζα, Διεθνής Οργανισμός Χρηματοδότησης (IFC), "Doing Business 2010", 2009.

Ξενόγλωσση

European Commission, «The Economic Adjustment Program for Greece», Occasional Papers 61, June 2010.

European Commission, «The Economic Adjustment Program for Greece», First Review, Occasional Papers 68, August 2010.

World Economic Forum, "The Global Competitiveness Report, 2010-2011", 2010.