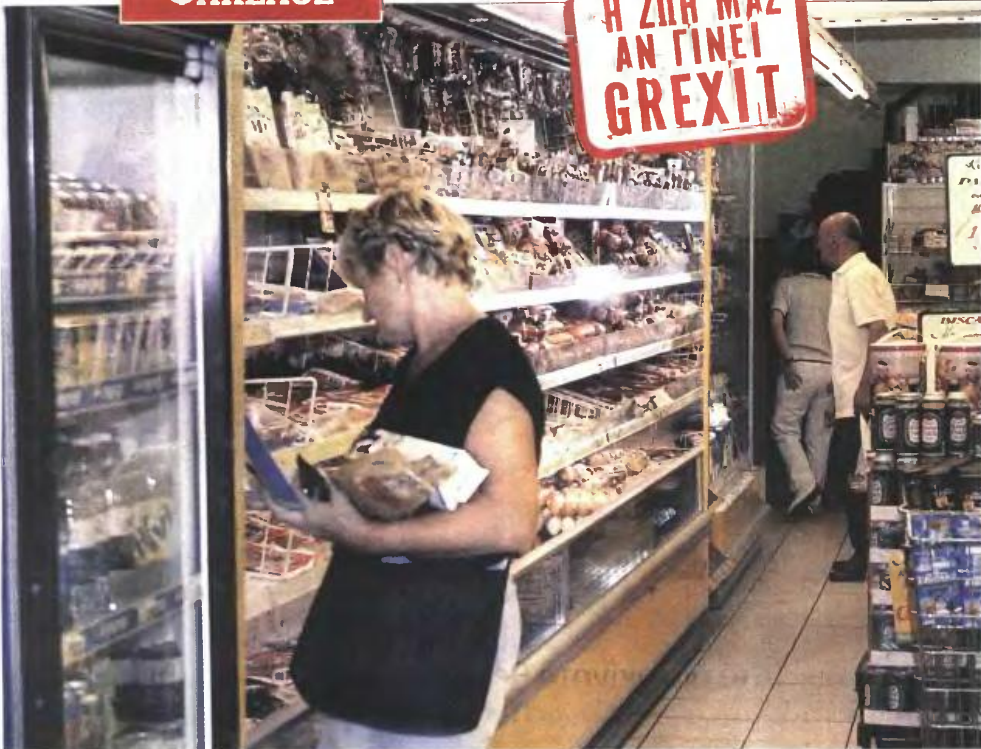


ΦΑΚΕΛΟΣ

Η ΖΩΗ ΜΑΣ ΑΝ ΓΙΝΕΙ GREXIT



«Η οικονομία μας θα προσφέρει ως πλεονεκτήματα σε κερδοσκόπους και όσους διεκδικούν προνομοιακή μεταχείριση από το κράτος»
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΡΚΙΑΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΣΣΕ



«Το ωστικό κύμα θα φτάσει σε πραγματική αποτίμηση 3-4 μήνες μετά το ενδεχόμενο πιστωτικό γεγονός»
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΚΑΡΒΕΛΑΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΕΛΕΤΡΟΠΕ



«Η επιστροφή στη δραχμή είναι το χειρότερο δυνατό σενάριο»
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΛΟΥΦΑΚΗΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΣΒΕ



«Στην απευκταία περίπτωση της χρεοκοπίας η ελληνική οικονομία θα υποστεί μεγάλο σοκ»
ΚΩΝ/ΝΟΣ ΛΟΥΡΑΝΤΟΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΣΒΕ

ΣΤΑ ΥΨΗ ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΒΑΣΙΚΩΝ

**ΙΩΑΝΝΑ ΦΕΝΤΟΥΡΗ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΒΕΛΕΣΙΩΤΗ**

Η ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΘΑ ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ ΣΤΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΤΗΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΤΟΥ '80

Εποχές δεκαετίας '80, όπου η δραχμή βίωσε συνεχείς υποτιμήσεις και η αγοραστική δύναμη των Ελλήνων βρισκόταν στο ναδίρ, θα φέρει π... Μέρα της Κρίσης με μια εθνική χρεοκοπία και έξοδο από το ευρώ.

Οι μισθοί των 500 ή 700 ή και 1.500 ευρώ θα αντιστοιχούν σε δραχμές, εάν το απευκταίο Grexit γίνει με ισοτιμία 1 προς 1, όμως η αξία τους θα υποτιμάται συνεχώς με αποτέλεσμα οι μισθοί να μην επαρκούν για να καλύψουν τις βασικές ανάγκες. Σε τρόφιμα, ποτά, φάρμακα, καύσιμα, εισαγόμενα ή παραγόμενα στην Ελλάδα οι τιμές θα εκτιναχθούν λόγω της συναλλαγματικής διαφοράς προκαλώντας έντονες πληθωριστικές πιέσεις.

Η χρεοκοπία είναι σε κάθε περίπτωση το χειρότερο δυνατό σενάριο και μάλιστα μετά από μια δετία αιματηρών θυσιών που έκαναν οι Έλληνες πολίτες και φορολογούμενοι. Παράγοντες της αγοράς αναφέρουν στον «Ε.Τ.» της Κυριακής ότι από την πρώτη στιγμή το νέο νόμισμα θα βρεθεί να υποτιμάται από 30% και πάνω.

ΕΜΠΟΡΙΟ, ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ-ΕΞΑΓΩΓΕΣ

Για «ορμαγδό» στην ελληνική αγορά από τον εφιάλτη εξόδου από το ευρώ κάνει λόγο ο πρόεδρος της Ελληνικής Συνομοσπονδίας Εμπορίου & Επιχειρηματικότητας (ΕΣΣΕ), κ. **Βασίλης Κορκιάς**, εκτιμώντας πως δεν εφιστά σε θέση να αντιμετωπίσουμε ένα τέτοιο σενάριο. Όπως

εξηγεί, «το εθνικό μας νόμισμα θα είναι εύαλωτο και ασταθές, ενώ για να ελεγχθούν οι πληθωριστικές πιέσεις θα χρειαστεί σκληρή και επώδυνη δημοσιονομική πολιτική». Σύμφωνα με τον ίδιο, «η ειλικρινής ενημέρωση επί της κατάστασης θα δημιουργήσει οργή στον κόσμο, αφού θα απαιτηθεί να προωθηθούν βίαιες προσαρμογές όπως η υποκατάσταση των εισαγόμενων ειδών πρώτης ανάγκης με παράλληλη ενίσχυση του εξαγωγικού προσανατολισμού των επιχειρήσεων, χωρίς όμως τα απαραίτητα κεφάλαια. Η φορολογική πολιτική για να ικανοποιεί την αναδιανεμητική και την αναπτυξιακή ανάγκη θα είναι μια επιδίωξη που θα περιορίζει τις επιλογές των επιχειρήσεων».

Τομείς αιχμής όπως το εμπόριο, ο τουρισμός, οι μεταφορές, οι αγροτικές καλλιέργειες και άλλες υπηρεσίες τεχνολογίας θα απαιτήσουν τετραπλάσια χρηματοδότηση από αυτή που απαιτείται σήμερα στην ελληνική αγορά, διότι θα διαπραγματευόμαστε με αδύναμο νόμισμα και σε περιβάλλον επιχειρηματικής ανασφάλειας.

«Σε μια τέτοια κατάσταση, δύσκολα θα προστατευθούν η ελληνική παραγωγή, η ελληνική γη και οι υγιείς ελληνικές επιχειρήσεις από τις ορέξεις όσων διαθέτουν ρευστότητα ή ευχερή πρόσβαση σε διεθνείς χρηματοδοτήσεις, είτε πρόκειται για ξένους είτε για Έλληνες με συσσωρευμένα κεφάλαια στο εξωτερικό. Η οικονομία μας θα προσφέρει ως λεία σε κερδοσκόπους και όσους διεκδικούν προνομοιακή μεταχείριση από το κράτος», επισφραμίζει ο κ. Κορκιάς, διατηρώντας ωστόσο την ελπίδα ότι η χρεοκοπία θα απο-

φευχθεί. Αν τελικά οδηγηθούμε σε πιστωτικό γεγονός, «η επιστροφή στη δραχμή είναι το χειρότερο δυνατό σενάριο», αναφέρει ο πρόεδρος του Συνδέσμου Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος (ΣΕΒΕ), κ. **Κυριάκος Λουφάκης**. «Θα εμψύχομαι πραγματικά μόνοι μας και θα επέλθει μεγαλύτερη φτωχοποίηση. Θα υπάρξει ραγδαία υποτίμηση του νομίσματος και οι τράπεζες θα καταρρεύσουν, ενώ οι εξαγωγικές επιχειρήσεις θα αντιμετωπίσουν προβλήματα στην εξεύρεση πρώτων υλών», όπως υπογραμμίζει.

Πρόσθετα, εξηγεί πως ενδεχόμενη πτώχευση θα καταστήσει εξαιρετικά δύσκολες τις εισαγωγές, οι οποίες κυμαίνονται σε υψηλά επίπεδα στη χώρα μας. «Θα δημιουργηθούν πολλές ελλείψεις που θα οδηγήσουν σε αύξηση των τιμών. Αρκετά να αναλογιστεί κανείς ότι η Αργεντινή, μια χώρα πιο αυτάρκης από εμάς, δεν έχει συνέλθει ακόμη από την πτώχευσή». Στην περίπτωση χρεοκοπίας με παραμονή στο ευρώ υποστηρίζει ότι οι συνέπειες μπορεί να είναι αναστρέψιμες «εφόσον μετά από κάποιο χρονικό διάστημα έρθουμε σε συμφωνία και να αρχίσουμε να "δουλεύει" και πάλι η χώρα».

Ο πρόεδρος του Συνδέσμου Ελλήνων Εισαγωγέων Τροφίμων και Ποτών Εξωτερικού (ΣΕΛΕΤΡΟΠΕ), κ. **Αριστοτέλης Καρβέλας**, δεν θέλει να σκέφτεται καν το σενάριο περαιτέρω συρρίκνωσης της ελληνικής οικονομικής δραστηριότητας. Εκτίμησή του είναι ότι «το ωστικό κύμα θα φτάσει σε πραγματική αποτίμηση 3-4 μήνες μετά το ενδεχόμενο πιστωτικό γεγονός». Κι αυτό καθώς με ένα εθνικό νόμισμα πιο αδύναμο μόλις τελειώσουν τα αποθέματα ο Έλληνας επιχει-

ρηματίας θα δυσκολευτεί να βγει και πάλι στις αγορές εισαγωγώντας τα απαραίτητα υποστηρικτικά μέσα για την παραγωγή του (π.χ. μηχανήματα κ.λπ.).

ΦΑΡΜΑΚΑ

Από την πλευρά του, ο πρόεδρος του Πανελληνίου Φαρμακευτικού Συλλόγου (ΠΦΣ), κ. **Κωνσταντίνος Λουραντος**, αναφέρει πως «στην απευκταία περίπτωση της χρεοκοπίας η ελληνική οικονομία θα υποστεί μεγάλο σοκ», με ιδιαίτερα αρνητικές συνέπειες στην περίπτωση που φύγουμε από το ευρώ.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που θα αντιμετωπίσουμε θα είναι αυτό της ρευστότητας και όχι της αύξησης των τιμών, κατά τη λεγόμενη του. Διηκόδη όλες οι εισαγωγές για ένα χρονικό διάστημα θα γίνονται με πληρωμή στην παραλαβή. Παρ' όλα αυτά, θεωρεί ότι ο ελληνικός λαός έχει μάθει να ξεπερνάει τα εμπόδια και οποιαδήποτε χρεοκοπία δεν σημαίνει αυτομάτως καταστροφή. Ξεκαθαρίζοντας ότι κανείς δεν επιθυμεί να συμβεί κάτι τέτοιο, δεν αποκλείει το «ενδεχόμενο το ισχυρό σοκ της οικονομίας να προκαλέσει δημιουργική αντίδραση και η επόμενη μέρα να είναι καλύτερη από αυτή που ζούμε τα τελευταία πέντε χρόνια».

ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ (LOGISTICS)

Από τον κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας, ο πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL), κ. **Νίκος Ροδόπουλος**, επισφραμίζει πως μια πτώχευση εντός ή εκτός ευρώ παραμένει πτώχευση και είναι σενάριο προς αποφυγή.



«Θα μπορούμε σε ακαταρτογράφητα νερά, με καταστροφικές συνέπειες για τον ιδιωτικό τομέα και ιδίως για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις»
ΝΙΚΟΣ ΡΟΔΟΠΟΥΛΟΣ
ΠΡΕΣΒΥΤΕΡΟΣ

«Οι πωλήσεις θα βρεθούν στο ναδίρ, ενώ οι καταναλωτές θα αδυνατήσουν ακόμη και να συντηρήσουν τα οχήματά τους»
ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΑΣΙΛΙΑΚΗΣ
ΠΡΕΣΒΥΤΕΡΟΣ



«Καταστροφικά για την αγορά και ειδικότερα για τον κλάδο των Logistics τα σενάρια Grexit»
ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΤΡΙΧΑΣ
ΠΡΕΣΒΥΤΕΡΟΣ

«Καμία επιχείρηση δεν μπορεί να λειτουργήσει σε ένα περιβάλλον στο οποίο απαγορεύεται η ελεύθερη διακίνηση κεφαλαίων»
ΚΩΣΤΑΣ ΚΥΡΙΑΤΙΔΗΣ
ΠΡΕΣΒΥΤΕΡΟΣ



ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΙΚΟ ΣΕ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ
Τα αυτοκίνητα θα γίνουν είδος... πολυτελείας

ΤΟ ΒΑΡΟΣ τους σε χρυσάφι θα φτάσουν να στοιχίζουν τα αυτοκίνητα στην Ελλάδα, σε περίπτωση που πάρουν σάρκα και οστά τα σενάρια για Grexit ή χρεοκοπία. Είτε πρόκειται για νέα είτε για μεταχειρισμένα, τα ΙΧ θα αναδειχθούν σε πραγματικό είδος πολυτελείας, αφού τόσο η αγορά όσο και η συντήρησή τους θα είναι σχεδόν απαγορευτικές για μεγάλη μερίδα των Ελλήνων καταναλωτών.

Παράγοντες της αγοράς, μολοντί... ερμολογούν το κακό κεντρικό ζήτημα την ελπίδα ότι έστω και την ύστατη ώρα θα επικρατήσει η λογική μεταξυ κυβέρνησης και δανειστών, παραδέχονται ότι μια τέτοια εξέλιξη θα είχε ως συνέπεια το διπλασιασμό των τιμών των ΙΧ. «Εστω ότι για την αγορά ενός αυτοκινήτου απαιτούνται σήμερα 10.000 ευρώ. Με ισομμία 1 προς 1, το ποσό αυτό μετατρέπεται αυτομάτως σε 10.000 δραχμές. Οσο το νέο νόμισμα θα υποτιμηθεί τόσο θα αυξάνει το κόστος. Εάν, για παράδειγμα, η υποτίμηση "αγγίζει" το 50%, τότε η τιμή θα ανέβει στις 20.000 δραχμές», αναφέρουν χαρακτηριστικά και προσθέτουν: «Με δεδομένο ότι σήμερα ο μέσος μισθός δεν ξεπερνά τα 1.000 ευρώ, ήτοι 1.000 δραχμές, είναι σαφές ότι "στενεύουν" τα όποια περιθώρια αγοραστικότητας».

Αξίζει να σημειωθεί ότι τον Μάιο ταξινομήθηκαν περί τα 9.000 ΙΧ, έναντι 5.000 τον ίδιο μήνα πέρυσι και 7.800 τον Απρίλιο του 2015. Η αύξηση, σύμφωνα πάντα με στελέχη της αγοράς, έγκειται στην εξίσου αυξημένη ζήτηση από εταιρίες ενοικιάσεων και χρονομισθώσεων και λιγότερο στο φόβο των Ελλήνων ότι ενδεχομένως να χάσουν τα χρήματά τους.

Πέραν της τιμής, τιν... ανισοστα προβάλλεται να πάρουν τόσο τα καθίσματα όσο και τα ανταλ-

λακτικά. Ειδικά τα τελευταία, σύμφωνα με τον πρόεδρο του Συνδέσμου Εισαγωγών Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ), κ. **Γιώργο Βασιλάκη**, αποτελούν σημαντικό βραχίονα των επιχειρήσεων-μελών του. «Επίσης πωλούνται περί τα 70.000 αυτοκίνητα. Αντίθετα, εισάγουμε ανταλλακτικά για περίπου 5.000.000 οχήματα. Τα μεγέθη είναι διαφορετικά», τονίζει ο κ. Βασιλάκης. Σύμφωνα με τον ίδιο, από τα δύο σενάρια -χρεοκοπία εντός ή εκτός ευρώ- το δεύτερο είναι το πλέον καταστροφικό για τον κλάδο. «Οι πωλήσεις θα βρεθούν στο ναδίρ, ενώ οι καταναλωτές, με την αγοραστική τους δύναμη να έχει πλήρως αντανόρωτα, θα αδυνατήσουν ακόμη και να συντηρήσουν τα οχήματά τους», υπογραμμίζει.

Λύση συμβολαίων

Τον κίνδυνο να βρεθούν αντιμέτωπες με μαζικές λύσεις συμβολαίων υπογραμμίζουν από την πλευρά τους εκπρόσωποι μερικών από τις μεγαλύτερες αντιπροσωπίες αυτοκινήτων. «Χωρίς αγοραστική δύναμη και με τις τιμές υψηλότερα ελεύ υποτίμησης κάποιοι ενδεχομένως να απαιτήσουν τη λήξη των συμβολαίων τους», τονίζουν χαρακτηριστικά, σπεύδοντας, ωστόσο, να υπογραμμίσουν ότι μια τέτοια απόφαση συνεπάγεται την παραδοχή από πλευράς των καταναλωτών ότι θα απολέσουν την όποια προκαταβολή είχαν καταβάλει για την αγορά του εκάστοτε ΙΧ.

«Καταστροφικό» χαρακτηρίζει ο γενικός γραμματέας του Συνδέσμου Εμπόρων Εισαγωγών Αυτοκινήτων (ΣΕΕΑΕ), κ. **Κωνσταντίνος Κυριάτος**, το ενδεχόμενο επιβολής κεφαλαιακών ελέγχων. Τα αποκαλούμενα και capital controls, που τέθηκαν σε ισχύ για πρώτη φορά

στην Κύπρο, έφεραν τα πάνω κάτω τόσο σε φυσικά πρόσωπα όσο και στις επιχειρήσεις. Συγκεκριμένα, για την αγορά ενός αυτοκινήτου στη Μεγαλόνησο το επίμαχο διάστημα ο ενδιαφερόμενος θα έπρεπε πρώτα να έρθει σε συμφωνία με τον έμπορο, να καταθέσει τη συμφωνία στην τράπεζα και μετά να του δοθεί η δυνατότητα μεταφοράς υπολοίπου από το λογαριασμό του στο λογαριασμό του πωλητή.

Από την άλλη, οι επιταγές γίνονταν δεκτές μόνο για καταθέσεις στο όνομα του δικαιούκου, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέσο χρηματοδότησης στις εν γένει συναλλαγές.

Στο πλαίσιο αυτό, πολλές επιχειρήσεις του κλάδου κινδυνεύουν να χαρακτηριστούν ως αφερέγγυες. Κι αυτό γιατί οι προμηθευτές, έχοντας κατά νου ότι η χώρα έχει προχωρήσει σε στάση πληρωμών έναντι των πιστωτών της, θα απαιτήσουν προκαταβολικά πληρωμές και μάλιστα σε μετρητά. Οι εισαγωγικές επιχειρήσεις, λοιπόν, οι οποίες διαθέτουν ρευστά διαθέσιμα, θα καταφέρουν -έστω για κάποιο χρονικό διάστημα- να επιβιώσουν.

Οι υπόλοιπες απειλούνται ακόμη και με λουκέτο, αφού, μη έχοντας τη δυνατότητα να «πρωβήξουν» μεγάλο ογκο χρημάτων, ενδέχεται να χάσουν σημαντικές συνεργασίες. «Είναι άλλο να χάσεις μια πώληση και άλλο μια ολόκληρη αντιπροσωπία», σημειώνει ο γενικός διευθυντής της Πλειάδης Motors Α.Ε., που εισάγει τα αυτοκίνητα Subaru, κ. **Θεόδωρος Κλούβας**. Και καταλήγει: «Καμία επιχείρηση δεν μπορεί να λειτουργήσει σε ένα περιβάλλον στο οποίο απαγορεύεται η ελεύθερη διακίνηση κεφαλαίων».

ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

«Θα μπορούμε σε ακαταρτογράφητα νερά, με καταστροφικές συνέπειες για τον ιδιωτικό τομέα και ιδίως για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις», τονίζει, προσθέτοντας ότι η εφοδιαστική αλυσίδα είναι από τους κλάδους που θα πληγούν άμεσα. «Τα εισαγόμενα προϊόντα θα είναι τα πρώτα που θα δεχθούν πιέσεις. Πόσω μάλλον αν αναλογιστεί κανείς ότι ήδη οι ξένοι προμηθευτές ζητούν από τους Έλληνες προεξόφληση για τις παραγγελίες που δέχονται», κατά τον κ. Ροδόπουλο.

Από τον ίδιο κλάδο, ο αντιπρόεδρος - υπεύθυνος ανάπτυξης της εταιρίας Medlog Α.Ε., κ. **Σωτήριος Τριχάς**, εκτίμησε πως η ρύξη με τους θεσμούς και τα σενάρια διπλού νομίσματος, επιστροφής στη δραχμή ή -ακόμη χειρότερα- εξέδου της χώρας από την Ευρωπαϊκή Ένωση θα ήταν καταστροφικά για την αγορά και ειδικότερα για τον κλάδο των Logistics.

Σύμφωνα με τον ίδιο, ένα από τα λίγα πράγματα που πήγαν καλά όλα αυτά την περίοδο της κρίσης ήταν η ανάπτυξη του διεμετακομιστικού εμπορίου - διερχόμενου φορτίου. Το λιμάνι του Πειραιά από 880.000 TEU's (container 20') το 2008, εξυπηρέτησε 3,6 mln TEU's (ΟΛΠ-COSCO) το 2014, δηλαδή μια μέση ετήσια αύξηση 46% και αυτό με μικρή ενεργοποίηση της οτιδηροδρομικής μεταφοράς.

«Πάνω που πάμε να πρωταγωνιστήσουμε στον τομέα των Logistics στην ευρωπαϊκή αγορά, με οποιοδήποτε από τα παραπάνω σενάρια χρεοκοπίας θα οδηγηθούμε σε καθίζηση», είπε ο κ. Τριχάς, ο οποίος παραμένει αισιόδοξος ότι δεν θα υπάρξει τελικά πιστωτικό γεγονός.

Tm@ll
Είδος υπό εξαφάνιση οι καταναλωτές