

Mladina, <http://www.mladina.si/162616/privatizacija-za-telebane/>,

[Urša Marn](#)

5. 12. 2014

[Ekonomija](#)

Privatizacija za telebane

Kdo bo dejansko zaslužil in kdo se bo spet le obrisal pod nosom

Kljub poučnim primerom iz tujine, slovenska vlada ne popušča. Privatizacija ni ustavljena. Nov minister za gospodarski razvoj in tehnologijo Zdravko Počivalšek miri, prodaja "na vrat na nos" je poniževalna, pravi, a dodaja, da se privatizacija mora nadaljevati.

© Bojan Stepančič

Oktobra lani je britanska vlada prodala večino delnic državne pošte Royal Mail. To je bila ena od najbolj škandaloznih privatizacij v zgodovini Velike Britanije. Royal Mail je nacionalni dragulj s petstoletno tradicijo. Drznila se ga ni prodati niti nekdanja predsednica vlade Margaret Thatcher, pa čeprav je bila obsedena s privatizacijo in je privatizirala skoraj vse: od letališč, železnic, premogovnikov, plinovodov, vodovodov do energetske in telekomunikacijskih podjetij.

Vlada Davida Camerona je pošto privatizirala prek javne ponudbe delnic ali tako imenovane IPO (Initial Public Offering). Tako podjetje zbere dodatni kapital, čemur sledi trgovanje z delnicami podjetja na borzi. V Sloveniji je bil IPO uporabljen jeseni 2007 pri dokapitalizaciji NKBM. Privatizacija britanske pošte je bila ekstremno draga, skupni stroški za finančne svetovalce, odvetnike, računovodje in PR-strokovnjake so znašali 12,7 milijona funtov (16 milijonov evrov). Od tega je svetovalna družba Lazard, ki je del skupine Lazard, dobila 1,5 milijona funtov (skoraj dva milijona evrov), med večjimi zaslužkarji pa je bilo še sedem bank: Barclays, Goldman Sachs, Merrill Lynch, Nomura, Investec, UBS in RBC.

Lazard so leta 1848 v New Orleansu v zvezni državi Louisiana ustanovili bratje Alexandre, Lazare in Simon Lazard. Iz skromne trgovine z mešanim blagom je prerasla v eno od vodilnih svetovnih finančnih družb, ki podjetjem in vladam svetuje pri prevzemih in združevanju. Tako so denimo internetnemu velikanu Google svetovali pri prevzemu tehnološkega podjetja Nest, avtomobilskemu proizvajalcu Fiat pri prevzemu

Chryslerja, lani pa so britanski vladi svetovali pri prodaji Royal Mail.

Takšna pomoč ne bi bila sporna, če ne bi svetovalna družba Lazard vrednost delnice poštnega podjetja krepko podcenila. Britanska vlada je pošto prodala po smešno nizki ceni. Po tako nizki, da so bili britanski davkoplačevalci s prodajo odškodovani za najmanj 750 milijonov funtov (946 milijonov evrov). In ne, pri tej številki ne gre za natolcevanje medijev ali pretiravanje sindikalistov, temveč za uradno ugotovitev britanskega državnega revizorskega urada.

Pri privatizaciji britanske pošte so največ zaslužili prav finančni špekulanti, se pravi tisti, pred katerimi naj bi vlada zaščitila davkoplačevalce.

Zakaj je Lazard podcenil vrednost pošte? Zato ker pri privatizaciji ni sodeloval le kot finančni svetovalec, temveč tudi kot kupec. Britanska vlada je šestnajstim investicijskim družbam, tudi družbi Lazard Asset Management, ki je del skupine Lazard, omogočila predkupne pravice pri nakupu delnic, kar je utemeljevala z argumentom, da želi pošti zagotoviti »dolgoročne investitorje« in preprečiti, da bi jo pokupili finančni špekulanti. Toda kar šest od šestnajstih »dolgoročnih investitorjev« je delnice pošte že v nekaj tednih po nakupu prodalo in pri tem izvrstno zaslužilo. Družba Lazard Asset Management je kupila šest milijonov delnic pošte po ceni 330 penijev za delnico, najprej pa jih prodala v pičlih 48 urah, in to po ceni 470 penijev za delnico. Njen dobiček pri tem poslu je znašal 8,4 milijona funtov (10,6 milijona evrov)! Ni šlo za naključje. Šlo je za veliko privatizacijsko tatvino, izpeljano z blagoslovom vlade.

Britanska vlada je skladom tveganega kapitala, med njimi je bil tudi naložbeni sklad milijonarja Georgea Sorosa, dovolila, da so pokupili več milijonov delnic pošte, malim vlagateljem pa je nakup delnic omejila na največ 749 funtov vrednosti (946 evrov). Najbolj so obogateli prav finančni špekulanti, se pravi tisti, pred katerimi naj bi vlada zaščitila davkoplačevalce. Ker je država v pošti ohranila tretjinski delež, ji ne bi smelo biti vseeno, kakšna bo prihodnja usoda podjetja. Najslabše za podjetje je, če ga kupijo skladi tveganega kapitala. V razvoj prevzetih podjetij ne vlagajo, ne zanima jih, ali bodo dolgoročno konkurenčna. Čim ceneje noter in čim prej ven, seveda s čim večjim izkupičkom – to je edina filozofija, ki jo imajo špekulanti.

Vlada je zagotavljala, da privatizacija ne bo ogrozila dostave pošiljk na ruralnih območjih in ne bo podražila poštних storitev. Toda že sedem mesecev po prodaji je vodstvo Royal Mail priznalo, da je dostava pošiljk na katerikoli naslov šest dni v tednu za enako ceno »ogrožena«.

Britanski davkoplačevalci so bili s prodajo pošte odškodovani za najmanj 946 milijonov evrov. Gre za uradno ugotovitev britanskega državnega revizorskega urada. Zakaj? Ker svetovalna družba Lazard pri privatizaciji ni sodeloval le kot finančni svetovalec, temveč tudi kot kupec (na fotografiji: protest proti privatizaciji britanske pošte).

© Profimedia

Vedno iste kobilice

Zakaj je ta primer poučen za Slovenijo? Zato ker je Slovenska odškodninska družba januarja letos za svetovalca pri prodaji NKBM najela svetovalno družbo Lazard, ki je del skupine Lazard, torej iste skupine, ki je sodelovala pri prodaji britanske pošte. Skupina Lazard ima 5,58-odstotni lastniški delež v madžarski banki OTP, ta pa po doslej znanih informacijah velja za najresnejšo kandidatko za nakup NKBM. Povedano enostavneje: naši državi pri prodaji NKBM svetuje podjetje, ki je lastniško povezano z najresnejšim kupcem NKBM. Samo naivni ali pa tisti, ki računajo, da bodo pri prodaji tudi sami zaslužili, lahko trdijo, da dvojna vloga Lazarda pri prodaji NKBM ni problematična.

Čeprav gre za očiten konflikt interesov, se v Slovenskem državnem holdingu, ki vodi proces prodaje NKBM, pretvarjajo, da je vse brezmadežno. Odzval se ni niti premier Miro Cerar. So se pa namesto njega oglasili različni samooklicani finančni eksperti, ki so ugotavljali, da gre pri

anonimki o Lazardu za nov poskus miniranja prodaje NKBM. In seveda, takoj se je oglasil analitik iz naložbenega sklada Alta Invest. Po njegovem je mogoče »skoraj z gotovostjo« reči, da »glede na zneske svetovalnih pogodb in relativno nepomembnost deleža OTP tu ni prav dosti ekonomske podlage, da bi na ta način sploh prišlo do konflikta«. Kako analitik Alte ve, kolikšni so zneski svetovanih pogodb, če SDH tega noče razkriti, ker da gre za poslovno skrivnost?

V SDH vztrajajo, da nikakor ne gre za konflikt interesov, saj sme družba Lazard po pogodbi nastopati samo kot finančni svetovalec prodajalca, nikakor pa ne kot finančni svetovalec kateregakoli kupca. Poleg tega naj bi svetovalno podjetje že samo vzpostavilo »kitajski zid«, ki preprečuje pretok informacij med različnimi enotami skupine Lazard. Skratka, če bi Lazard zdaj začel na veliko dokupovali delnice OTP, nas to ne bi smelo skrbeti, saj po zagotovilih državnega holdinga to nikakor ne bi pomenilo, da bo OTP kupila NKBM prepoceni. Smo res lahko mirni?

Samo naivni ali pa tisti, ki računajo, da bodo pri prodaji zaslužili, lahko trdijo, da dvojna vloga Lazarda pri prodaji NKBM ni problematična.

William Rucker, izvršni direktor svetovalne družbe Lazard, je britansko javnost prepričeval z enakimi argumenti, kot jih uporablja SDH: da so posamezne enote skupine Lazard strogo ločene s »kitajskim zidom«, da ni bilo pretoka informacij. A prav pri prodaji britanske pošte se je izkazalo, da je famozni »kitajski zid« le kozmetična fasada, ki ne preprečuje zlorab.

Bojazen, da bo NKBM prodana prepoceni, je še bolj utemeljena po razkritju Dnevnika, da je banka OTP ponudbo za nakup NKBM prepolovila. Pred objavo stresnih testov je za NKBM ponujala tristo milijonov evrov, zdaj pa ponuja le še 150 milijonov. To pomeni, si bo država s prodajo NKBM poplačala le sedmino od 870-milijonskega vložka, ki ga je lani dala v banko. Temu niti najbolj vneti zagovorniki privatizacije ne morejo reči dober posel.

Britanska lekcija

Privatizacija obljublja višjo konkurenčnost, nižje cene, večjo učinkovitost, boljše oskrbo. V resnici pa potrošniki povsod po svetu ugotavljajo prav nasprotno učinke.

Velika Britanija je večino državnega premoženja razprodala že v osemdesetih in devetdesetih letih, s sedanjo krizo pa se je privatizacijski pritisk spet okrepil in se vztrajno širi v vse pore britanske družbe, od šolstva, zdravstva do socialnega skrbstva. Velika Britanija ima najbolj privatiziran zaporniški sistem v Evropi. Leta 2012 je bilo v Angliji in Walesu v zasebnih zaporih 12.872 zapornikov ali 15 odstotkov zaporniške populacije. Še celo v ZDA je ta delež nižji, znaša okoli devet odstotkov. Raziskave kažejo, da je osebje v zasebnih zaporih plačano za tretjino slabše od osebja v javnih zaporih. Zaporniki v zasebno vodenih zaporih praviloma več časa preživijo v celicah, obratovalni stroški zasebnih zaporov so višji, večja je tudi verjetnost, da bodo zaporniki nagnjeni po celicah. Analiza britanskega pravosodnega ministrstva razkriva, da sta dva od treh najslabše vodenih britanskih zaporov v zasebni lasti.

Aprila 2012 je britanska vlada zasebnim podjetjem na široko odprla vrata na področju opravljanja javnih zdravstvenih storitev. Omogočila jim je, da se za posle potegujejo prek javnih naročil. Gre za najrazličnejše zdravstvene storitve, od diagnostike do operativnih posegov. V devetnajstih

mesecih od uveljavitve novega zakona so zasebna podjetja sklenila 131 pogodb v skupni vrednosti 2,6 milijarde funtov (3,2 milijarde evrov), kar je približno polovica vrednosti vseh 195 sklenjenih pogodb. »To kaže vso razsežnost privatizacije javnega zdravstvenega sistema, ki jo je omogočil novi zakon. Vlada je trdila, da ta dokument ne bo vodil v privatizacijo, a se je zgodilo prav to,« je za Guardian izjavil dr. Mark Porter, predsednik britanskega zdravniškega združenja.

Poleg privatizacije zdravstva je v britanskih medijih živahna tudi razprava o vrnitvi železnic v javno last. Velika Britanija je železnice privatizirala že pred dvajsetimi leti, z argumentacijo, da naj bi zasebni lastniki zagotovili nižje cene vozovnic, svež kapital in inovacije. Država naj bi s privatizacijo prihranila pri subvencijah. Toda nobena od teh obljub se ni uresničila.

Stroški obratovanja železnic so se po privatizaciji več kot podvojili. V letih 1990–1995 so znašali 2,4 milijarde funtov (3 milijarde evrov), v letih 2005–2010 pa že 5,4 milijarde funtov (6,8 milijarde evrov) in so tako za tretjino višji kot v drugih evropskih državah. »Z vrnitvijo železnic v javno last bi prihranili 1,2 milijarde funtov na leto, s čimer bi lahko za 18 odstotkov znižali cene vozovnic,« pravi Cat Hobbs, ustanoviteljica gibanja We own it, ki se zavzema za ponovno nacionalizacijo železnic.

Paradoks je, da britanske železnice, kljub temu da so privatizirane, ne zmorejo obratovati brez pomoči države. Pet največjih zasebnih podjetij, ki upravljajo britanske železnice, je v letih 2007–2011 prejelo skoraj tri milijarde funtov (3,7 milijarde evrov) državnih subvencij. Velik del pomoči nikoli ne doseže železnic, ne nameni se vzdrževanju in posodabljanje železnic, ampak konča v žepih delničarjev zasebnih podjetij, ki železnice upravljajo.

Zasebna podjetja maksimirajo dobiček, posledica pa so vse višje cene vozovnic. Samo od leta 2010 so se vozovnice podražile za 24,7 odstotka, kar presega rast plač v enakem obdobju. Za primerjavo: v Franciji so železnice pretežno v javni lasti, cene vozovnic so polovico nižje kot v Veliki Britaniji, pri čemer je delež državnih subvencij železnicam v obeh državah enak.

Prazne so se izkazale tudi obljube, da bodo zasebniki na veliko vlagali v železniško infrastrukturo. Danes so britanski vlaki v povprečju starejši, kot so bili leta 1996. Še tisto malo, kar je vlagan, običajno financira država. V zadnjih dvajsetih letih se je število potnikov povečalo za 60 odstotkov, število vagonov pa le za tri odstotke. Posledica je nepopisna gneča potnikov na nekaterih linijah.

Tako kot je zgrešena teza, da privatizacija deluje, je zgrešena tudi teza, da javno lastništvo ne deluje.

Leta 2009 je bila železniška linija na vzhodni obali vrnjena v upravljanje javnemu podjetju, potem ko je zasebno podjetje odstopilo od pogodbe. Vsi so pričakovali potop. A zgodilo se je nasprotno. Danes je to najučinkovitejša linija v Veliki Britaniji, za obratovanje potrebuje manj državne pomoči kot linije, ki jih upravljajo zasebna podjetja. Če bi si britanska vlada prizadevala za dobrobit davkoplačevalcev, bi tudi preostale linije vrnila v javno last. Ker kapitalu daje prednost, je napovedala privatizacijo še zadnje javne železniške linije. Kje je tu ekonomska logika? Ni je.

Privatizacija obljublja višjo konkurenčnost, nižje cene, večjo učinkovitost, boljšo oskrbo. V resnici pa potrošniki vedno znova dobijo nasprotno.

Ironija je, da je pretežni del javnih storitev in dobrin kljub privatizaciji že ves čas v javni lasti, samo da ni v lasti britanskih davkoplačevalcev. Železniško in avtobusno omrežje upravljajo tuja podjetja, ki v resnici niso zasebna, temveč državna. Večji del britanskih železnic upravljata Deutsche Bahn, ki je v lasti nemške države, in Keolis, ki je v lasti francoske države. Na škotskem železnice upravlja Abellio, ki je v lasti nizozemske države. Tuja državna podjetja imajo v rokah tudi velik del oskrbe z električno energijo in vodo. Samo v zadnjih dveh letih je v žepu tujih davkoplačevalcev v obliki dividend odtekla skoraj milijarda funtov (1,26 milijarde evrov). Britanci so molzna krava za Francoze in Nemce. Bolj ko v Veliki Britaniji rastejo cene železniških in avtobusnih prevozov, vode, elektrike in plina, lažje Nemčija in Francija pri sebi doma navzdol držita cene teh storitev in dobrin. Nemčija in Francija pač nista tako neumni, da bi množično privatizirali, v ključnih sektorjih ohranjata javno lastništvo. Pa tudi veliko tega, kar je že privatizirano, vračata v javno last. V Nemčiji je bilo po izbruhu krize leta 2008 do danes v javno upravljanje vrnjenih več kot sto koncesij na področju energetike. In Slovenija? Najverjetnejši kupec Telekom Slovenije naj bi bil Deutsche Telekom, v katerem ima nemška država kontrolni lastniški delež.

Italijanska lekcija

Poučna je tudi italijanska privatizacijska izkušnja. Marco Bersani, italijanski filozof in aktivist, vodja skupine Attac Italia, je posledice privatizacije opisal v knjigi *KatasTrojka*. V letih 1985–2007 se je italijanska država v celoti umaknila iz bančništva, zavarovalništva, telekomunikacij in tobačne industrije, občutno pa je zmanjšala tudi javne naložbe v energetiko (družbi Eni in Enel) in obrambo (družba Finmeccanica), s čimer si je občutno zmanjšala nadzor v teh strateško pomembnih sektorjih. V začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja je imela Italija daleč najvišji delež javnega lastništva v bančništvu primerjavi s preostalo Evropo, bil je 74,5-odstoten, v Nemčiji je znašal 61,2 odstotka, v Franciji pa 36 odstotkov. Privatizacijski proces je javno lastništvo v italijanskih bankah drastično oklestil, celo pod raven Nemčije in Francije, ti državi imata še danes pomemben del bančnega sektorja v javni lasti.

Celotni prihodki od privatizacije so v obdobju 1985–2001 znašali med 148 in 152 milijard evrov, kar Italijo uvršča na drugo mesto svetovne lestvice, takoj za Japonsko. »Ta številka se zdi visoka, dokler je ne primerjamo z vrednostjo delnic privatiziranih podjetij na borzi. Dejansko šlo za razprodajo,« trdi Bersani. Pod sloganom 'zasebno je dobro, javno ne deluje' se je privatizacija skušala prikazati kot reševanje podjetij v težavah, kar je neumnost. 64,8 odstotka privatiziranih podjetij je bilo s področij bančništva, zavarovalništva in telekomunikacij, ta področja pa so bila donosna tudi, ko so še bila v upravljanju in pod nadzorom države.

Naslednja na spisku za prodajo v Italiji je Fincantiera, četrta največja ladjedelnica na svetu. Lani je vrednost njenih naročil znašala pet milijard evrov, čisti dobiček 85 milijonov evrov. Podjetje ima sedež v Trstu, neposredno pa upravlja z osmimi ladjedelnicami, med njimi tudi s tisto iz

Tržiča (Monfalcone), ki je na fotografiji.
© Fincantiera.it

Posledica množičnega umika države iz gospodarstva je bil občuten padec prispevka državnih podjetij k bruto domačemu proizvodu Italije. Leta 1991 je prispevek državnih podjetij k BDP-ju znašal 18 odstotkov, danes znaša le še 4,7 odstotka. Še šokantnejši je bil učinek na zaposlenost in ceno storitev. Zaradi privatizacije je bilo izgubljenih 225 tisoč delovnih mest, največ, kar 125 tisoč, v telekomunikacijskem sektorju, veliko pa tudi v jeklarski in živilski industriji, transportu in infrastrukturi. Kakovost storitev se je poslabšala, cene pa so strmo narasle, zlasti v bančništvu. Močno so se podražili tudi cestnine, voda, elektrika in plin. Italija ima, poleg Francije, najvišje cestnine v Evropi. »Privatizacija ni prinesla ničesar, razen da je omogočila prenos tega, kar je bilo nekoč v javnih rokah, v zasebne roke, pogosto v roke finančnih skupin, ki so komaj čakale, da so se dokopale do visoko dobičkonosnih monopolnih sektorjev, saj so si tako zagotovile dobiček z ničelnim tveganjem,« pravi Bersani. Simptomatičen je primer privatizacije italijanskih avtocest. Približno polovico jih danes upravlja zasebni koncesionar, skupina Benetton. »To je bilo darilo skupini Benetton, saj ji je zagotovilo redne prihodke brez kakršnegakoli podjetniškega tveganja, z minimalnimi investicijskimi vložki in visokimi dobički prek tarif, ki rastejo hitreje od inflacije, medtem ko italijanski davkoplačevalci še vedno nosijo stroške avtocestnih odsekov v manj donosnih in bolj tveganih območjih.« Italija ni izjema. Skoraj petino evropskih avtocest upravlja zasebni koncesionarji. Težava je v tem, da imajo zasebni koncesionarji nesorazmerno velik vpliv na določanje višine cestnin, pa tudi nasploh na vladne odločitve z zvezi z avtocestami. Logika 'privatiziraj zdaj, reguliraj pozneje' se ne obnese. Po teh logiki je država vedno na izgubi.

Če so največji poraženci privatizacijskega procesa italijanski davkoplačevalci, kdo so zmagovalci? Poleg bogatih posameznikov, ki so se z minimalnimi stroški dokopali do nacionalnega bogastva, so največji zaslužkarji privatizacije finančne svetovalne družbe. Te privatizacijski proces spremljajo v več vlogah hkrati: kot svetovalke, cenilke, preprodajalke ... Bersani pravi, da so te družbe samo iz privatizacije v Italiji potegnile več kot 2,2 milijarde evrov. »Govorimo o svetovni finančni eliti, z bankami Société Générale, Rothschild, Credit Suisse, JP Morgan, Merrill Lynch, Lehman Brothers vred.«

Vlada s prodajo premoženja resda pridobi sredstva, s katerimi si zmanjša breme servisiranja dolga, a obenem izgubi prihodnje prihodke.

Pričakovali bi, da se bo italijanska politika iz tega kaj naučila. A se ni. Kljub katastrofalnim posledicam prve velike privatizacije vlada Mattea Renzija rešitev za odpravo visoke zadolženosti države vidi v ponovni privatizaciji. V prihodnjem letu namerava prodati 40 odstotkov državne pošte, največjega italijanskega delodajalca s 140 tisoč zaposlenimi. Na seznamu za privatizacijo sta tudi podjetje za kontrolo zračnega prometa Enav in ladjedelnica Fincantieri. Poleg tega se namerava država dokončno umakniti iz energetske skupine Eni, v kateri ima še vedno petodstotni delež, prodali naj bi tudi družbo Grandi Stazioni, ki upravlja največje italijanske železniške postaje, in tri operaterje plinskega in električnega omrežja. Vlada računa, da bo s kupninami zbrala 12 milijard evrov, od tega štiri milijarde s prodajo pošte in vsaj 1,5 milijarde s prodajo ladjedelnice. Fincantieri je četrta največja ladjedelnica na svetu. Lani je vrednost njenih naročil znašala pet milijard evrov, čisti dobiček pa 85 milijonov evrov. Ima 20 tisoč zaposlenih. Ker že zdaj posluje skoraj tako, kot da gre za zasebno podjetje, je bila vlada prepričana, da ji ne bo težko

najti kupca. A se je uštel. Zanimanje mednarodnih vlagateljev je bilo tako skromno, da so morali prodajno ceno znižati za tretjino. Slab odziv je verjetno tudi posledica dejstva, da se država iz lastništva ladjedelnice ne namerava umakniti v celoti, na prodaj je največ 49 odstotkov družbe.

Zakaj sploh privatizira? Namen je zmanjšanje visoke zadolženosti države. Toda pričakovanje, da je s privatizacijskimi izkupički mogoče odpraviti javni dolg, je iluzorno. Sploh kadar je javni dolg ogromen, tako kot v primeru Italije. Tudi če vladi s privatizacijo uspe zbrati 12 milijard, bo to kaplja v morje, javni dolg se bo zmanjšal samo za dobrega pol odstotka, s sedanjih 2120 milijard na 2108 milijard evrov. Poštno podjetje danes v italijanski proračun prek davkov in socialnih prispevkov prispeva milijardo evrov, po privatizaciji pa bo prispevalo le še 600 milijonov. V desetih letih bo proračun zaradi privatizacije pošte prikrajšan za šest milijard, se pravi, da bo škoda za dve milijardi večje od kupnine, ki si jo vlada obeta s prodajo.

»Privatizacija ne bo zmanjšala javnega dolga, umetno ustvarjen javni dolg je tisti, ki poganja privatizacijo,« pravi Bersani. Še bolj pa privatizacijo poganja strah premožnih, da izgubijo vse. Ker je denar vse bolj virtualen, ga pospešeno vlagajo v oprijemljivo lastnino: v banke, letališča, železnice, karkoli.

Grška lekcija

»S privatizacijo ni mogoče odpraviti plačilne nesposobnosti države. Vlada s prodajo premoženja resda pridobi sredstva, s katerimi si zmanjša breme servisiranja dolga, a obenem izgubi prihodnje prihodke,« opozarja Daniel Gros, direktor bruseljskega inštituta CEPS. Bolj ko država varčuje in privatizira, težje odplačuje dolgove.

V zameno za mednarodno finančno pomoč se je grška vlada leta 2011 zavezala k množični privatizaciji, ki naj bi do leta 2015 navrgla 50 milijard evrov. Ker se je plan izkazal za pretirano ambicioznega, so ga lani prilagodili. Po novem naj bi s privatizacijo zbrali 8,7 milijarde evrov, kar pa je še vedno ogromno, saj je težko pričakovati, da bo država na robu bankrota premoženje prodala po realni ceni. Bruseljski in grški politiki kar ne morejo prehvaliti napredka, ki naj bi ga dosegla Grčija, pravijo, da je grško gospodarstvo prvič v šestih letih uradno izstopilo iz recesije, kar naj bi bil dokaz, da varčevalni ukrepi in privatizacija delujejo in da je treba samo še malo zategniti pas, pa bodo na konju. Gre za nateg. Za resnično okrevanje ne zadoščata samo eno ali dve četrtletji šibke gospodarske rasti. Grčija ima daleč najvišjo brezposelnost v EU, osiromašeno prebivalstvo, podhranjen javni sektor (učiteljem so se plače v šestih letih krize znižale za 40 odstotkov), mnogi nimajo denarja niti za ogrevanje. Podjetja, ki so po čudežu preživela šestletno kalvarijo, še vedno ne morejo priti do bančnih kreditov. Edino, kar živi, je turizem, pa še prihodki iz turizma so se glede na leto 2009 skoraj prepolovili. Tako opevanega napredka na terenu ni opaziti, obstaja samo v statistični decimalki.