

Kotwica na ratunek

Obserwując sytuację sektora finansów publicznych w naszym kraju na przestrzeni ostatnich miesięcy, pokusić się można o porównanie go do dryfującego żaglowca, który spychany niekorzystnymi prądami zmierza ku niechybnej katastrofie i roztrzaskaniu się o skały.

Cofnijmy się jednak o rok wstecz. Nasz żaglowiec właśnie przetrwał potężny sztorm w postaci globalnego kryzysu finansowego, nie wyszedł jednak z niego bez szwanku – uszkodzony żagiel wzrostu gospodarczego i przeciekająca rufa deficytu fiskalnego skutecznie nam o tym przypominają. Mimo, że siły natury bywają nieprzewidywalne, kapitan - rząd ponosi współodpowiedzialność za obecny stan okrętu. W latach 2005-2007 bowiem, gdy ocean był spokojny a wiatry sprzyjające nie wykorzystał okazji, aby zawitać do portu reform i zmodernizować wysłużoną konstrukcję statku.

Dryfujemy więc wraz z prądem zadłużenia spowalniani odrobinę przez sternika - ministra finansów, który usiłuje zreperować ster emitując kolejne serie obligacji skarbowych. Kapitan, dostrzegając skały na horyzoncie, zaczyna zdawać sobie sprawę z rosnącego zagrożenia. Widzi bowiem również niszczący wrak okrętu pływającego niegdyś pod grecką banderą i pamięta, jak zakończył się jego szaleńczy rejs. Jako dowódca jednostki wie, że to on musi podjąć decyzje o sposobie wyjścia z opresji. Rozważa dwie możliwości rozwiązania kryzysu.

Pierwsza to podniesienie podatków (w szczególności VAT i quasi-podatku – składki rentowej), a więc nakazanie wszystkim członkom załogi wiosłować w kierunku przeciwnym do znoszącego prądu oceanu. Jest to jednak rozwiązanie krótkotrwałe i doraźne. Wyczerpująca czynność szybko zmęczy załogę, pozbawi chęci do dalszych działań i obniży ich morale. Statek natomiast, choć nieco wolniej, dalej będzie płynął ku swojej zagładzie. Poza tym, oficerowie mogą łatwo wykorzystać niezadowolenie załogi i wszcząć bunt, który w rezultacie obali władzę kapitana.

Druga droga postępowania natomiast, wydaje się bardziej racjonalna, o długofalowych skutkach i zakładająca w swym planie możliwość trwałego opuszczenia kolizyjnego kursu, na których pozostaje nasz żaglowiec. Polega ona na zrzuceniu kotwicy ograniczającej wydatki, głównie te sztywne, które w największej mierze odpowiadają za wzrost deficytu. Rozwiązanie to niestety nie jest pozbawione wad i zakłada, że jeżeli kotwica rzeczywiście ma spełnić swoje zadanie musi zostać dodatkowo obciążona znajdującą się na pokładzie zapasami żywności. Spowoduje to ograniczenie racji żywnościowych pewnej części załogi i związane będzie z likwidacją przywilejów emerytalnych, ulg i zwolnień podatkowych oraz zamrożeniem płac w sferze budżetowej. Decyzja ta również wydaje się niepopularna, lub wręcz trudna z punktu widzenia kapitana, ponieważ, z pewnością wielu członków załogi będzie głośno manifestować swoje niezadowolenie. Jako jedyna zawiera jednak syntetyczne rozwiązanie naszego problemu. Unieruchomienie statku, czyli zainicjowanie potrzebnych reform, pozwoli przeprowadzić konieczne naprawy jednostki – przywrócenie funkcjonalności głównego żagla oraz steru, a także załatanie przeciekającej rufy. Wszystko to spowoduje, że nasz okręt odzyska pełną sprawność i ze sprzyjającym wiatrem w żaglach będzie mógł z powrotem udać się w kierunku spokojniejszych wód oceanu.

Kapitan, dla którego dobro jednostki jest nadrzędnym celem, z pewnością wybierze drugie rozwiązanie, ponieważ tylko ono gwarantuje żeglowanie w pomyślną przyszłość.

Aleksander Karczmarz