Avertisment: Blocarea economiei este infinit mai nocivă decât pandemia în sine

2 mai 2020

Avertismentul a fost formulat de USR și vine în contextul în care industria transporturilor feroviare înregistrează înjumătățiri ale cifrelor de afaceri, asemenea altor sectoare. Formațiunea politică indicată avertizează că infrastructura feroviară este la nivelul anilor 90.

România nu își permite să țină închisă economia prea mult timp pentru că țara noastră nu are resursele altor economii, precum Germania (excedent bugetar), iar infrastructura feroviară și rutieră sunt la nivelul anilor 90, a avertizat zilele trecute USR, într-un comunicat de presă.

Efectele economice ale pandemiei se pot arăta mai drastice decât problema medicală în sine, iar economia, pentru a-și reveni, va avea nevoie de o perioadă mai lungă de timp.

Blocarea economiei este infinit mai nocivă decât pandemia în sine

„În acest moment, România alături de întreaga umanitate, este prinsă în menghina dintre avertismentele medicilor infecționiști și cele ale economiștilor. Dacă Germania și alte țări aflate, până la criza pandemică, pe excedent bugetar și având resurse consistente din rezerve strategice, își permit să fie oarecum relaxate în această perioadă, România avea deja probleme majore în ce privește deficitul bugetar, datoria externă, bugetul asigurărilor sociale subvenționat, iar infrastructurile rutieră și feroviară la nivel de anii ’90 (…). Dacă pandemia se numără în luni, criza economică determinată de oprirea activității se numără în ani. Blocarea economiei este infinit mai nocivă pentru îngroparea României decât coronavirusul în sine! Știm cu toții asta și deja o resimțim în buzunare și în ce punem pe masă. Facturile vin, chirie, utilități, mâncare… și se impune ca după două luni de zile să reîncepem activitățile

economice, să mergem la muncă sau vom muri de foame la propriu! Modul nostru de viață va suferi modificări”, spune USR în comunicatul de presă.

Blocarea economiei, soluție doar pe termen scurt

Ca strategie de rezolvare a pandemiei, blocarea economiei și izolarea socială sunt instrumente ideale numai dacă există un orizont scurt de găsire a antidotului medical. În caz contrar, efectele crizei economice generate, depășesc cu mult orice efect în sine al coronavirusului. Perspectiva unui antidot nu este una apropiată, există momentan doar presupuneri că vom avea o primă variantă de vaccin, cel mai devreme în septembrie.

De aceea, varianta repornirii graduale a economiei, adaptată la contextul epidemiologic, este singura variantă plauzibilă în acest moment. Criza economică care poate în acest moment nu ne sună convingător, este cu mult mai periculoasă decât pandemia în sine. Nu ne punem în acest moment întrebarea dacă va veni, ci când și cât de puternic va lovi.

Economiștii estimează că va fi mult mai puternică decât cea din 2009. Germania, principalul partener economic al României, estimează o scădere economică de 6.3% pentru acest an, iar acesta este doar un exemplu de cât de gravă este situația.

După cum știți deja, în timp ce România este blocată economic, câteva mii de români au plecat cu acordul oficialilor români în Germania, pentru a munci în agricultură, fără a se ține cont pe timpul deplasării de niciun fel de restricție recomandată de medicii infecționiști. USR a solicitat vehement ca drepturile acestora să fie respectate, inclusiv la locurile de muncă, mai ales că există deja un istoric negativ în acest sens. Trebuie însă să ne gândim și la agricultura românească, la industriile noastre, inclusiv la cea hotelieră și la turism. Nu îndemnăm la inconștiență ci la o analiză pragmatică a contextului și la luarea măsurilor care să producă minimul de efecte negative. Este nevoie de simulări și de o regândire a organizării tuturor activităților, mai spun reprezentanții partidului.

Aspectele de mai sus sunt doar chestiunile economice menționate.

Sectorul feroviar e susținut doar verbal

Avertismentele se aplică în bună măsură și industriei feroviare. În lipsa oricăror măsuri de susținere a sectorului, cifrele de afaceri ale companiilor de cale ferată, inclusiv gestionarul infrastructurii CFR SA, au scăzut drastic.

Se estimează că cifra de afaceri a CFR Călători a scăzut cu 75%, în timp ce transportul feroviar de marfă și-a adâncit căderea la sub 50%.

SURSA: Club Feroviar