

Εισήγηση για την ιδιωτικοποίηση των Περιφερειακών Λιμανιών

Η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ επιχειρεί να κλείσει άρον άρον, πριν τις εκλογές, όλες τις εκκρεμείς δεσμεύσεις των μνημονίων. Η πιο πρόσφατη "πράξη του δράματος" είναι η προωθούμενη "παραχώρηση" των περιφερειακών λιμένων στο μεγάλο κεφάλαιο.

Ο νέος γύρος εκχώρησης λιμένων εντάσσεται στην περιβόητη πολιτική του "γεωπολιτικού μεντεσέ", δηλαδή στην πολιτική σημαιοφόρου του ΝΑΤΟ στην ευρύτερη περιοχή. Ο έλεγχος των λιμενικών υποδομών συνδέεται αφενός με τη δεδομένη κατεύθυνση των ΗΠΑ για μετατροπή της Ελλάδας σε ένα μεγάλο ΝΑΤΟικό στρατόπεδο, με πολλές νέες βάσεις, και αφετέρου με την ανάγκη ανακοπής του κινεζικού σχεδίου για αξιοποίηση της χώρας ως δρόμου μεταφοράς εμπορευμάτων. Η πολιτική της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ εμπλέκει τη χώρα βαθύτερα στο κουβάρι των γεωπολιτικών αντιθέσεων, αποκαλύπτοντας την αντιφατικότητα των αστικών σχεδίων, που από τη μία σκοπεύουν στην αξιοποίηση της χώρας ως δρόμου μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ από την άλλη υπηρετούν πρόθυμα τα ΝΑΤΟικά σχέδια.

Μεγάλα μεταφορικά μονοπώλια, του εσωτερικού και του εξωτερικού, προσδοκούν να ελέγξουν τα λιμάνια, γενικότερα τις μεταφορικές υποδομές, εμπορευμάτων και ανθρώπων, για να εκμεταλλευτούν τη γεωστρατηγική θέση της χώρας και τη σημαντική αύξηση του τουριστικού ρεύματος και παράλληλα να επενδύσουν κερδοφόρα τα υπερσυσσωρευμένα κεφάλαιά τους. Αυτή είναι η ουσία της πολιτικής της εμπορευματοποίησης - ιδιωτικοποίησης των λιμενικών υποδομών, που υλοποιεί κάθε αστική κυβέρνηση, ακολουθώντας τις Οδηγίες της ΕΕ, και προωθεί τώρα ο ΣΥΡΙΖΑ. Ο νέος γύρος ιδιωτικοποιήσεων των λιμένων έρχεται να ακολουθήσει την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, αλλά και το έτερο επίτευγμα του ΣΥΡΙΖΑ, αυτό της πώλησης των αεροδρομίων στη γερμανική "Fraport".

Αυτή η πολιτική έχει δραστικές αρνητικές συνέπειες για τα λαϊκά στρώματα. Οδηγεί στη δραστική αύξηση του κόστους των μεταφορών, σε βάνουσες εργασιακές συνθήκες για τους εργαζόμενους, ενώ ο τρόπος μετακίνησης εμπορευμάτων και προσώπων καθορίζεται από μια χούφτα μονοπωλιακούς ομίλους, που ελέγχουν πού και πότε θα κατευθύνονται ο τουρισμός, οι εμπορευματικές ροές κ.ά.

Η παραχώρηση των λιμανιών σε επιχειρηματικούς ομίλους θα επιφέρει αύξηση των λιμενικών τελών που με τη σειρά της θα μεταφερθεί πολλαπλάσια από τις εφοπλιστικές εταιρείες στους επιβάτες και τα αυτοκίνητα. Ήδη αυτό έχει συμβεί στην πράξη: Από 50 λεπτά που αύξησε τα λιμενικά τέλη ο Ο.Λ.ΗΓ. οι εφοπλιστές αύξησαν 4πλάσια τα εισιτήρια επιβατών και οχημάτων. Παράλληλα με την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών θα αυξηθεί η τιμή πολλών εμπορευμάτων γιατί οι επιχειρηματίες θα επικαλούνται το αυξημένο κόστος μεταφοράς.

Οι προσπάθειες του ΣΥΡΙΖΑ να εμφανίσει τη δική του παραχώρηση ως "φιλολαϊκή" επειδή είναι δήθεν "υποπαραχώρηση", με τον εκάστοτε Οργανισμό Λιμένος να διατηρεί την ιδιοκτησία του λιμανιού, είναι μία ακόμα πράξη αυτογελοιοποίησής του. Πέραν του προπαγανδιστικού χαρακτήρα και της προσπάθειας εμφάνισης ανύπαρκτων διαχωριστικών γραμμών από τη ΝΔ, ο ΣΥΡΙΖΑ συγκαλύπτει πως η μέθοδος της υποπαραχώρησης δραστηριοτήτων και όχι ολόκληρου του λιμανιού είναι - υπό συνθήκες - ευνοϊκότερη για το μεγάλο κεφάλαιο:

-- Το κεφάλαιο ιεραρχεί σε ποιες δραστηριότητες θα επενδύσει κάθε φορά. Έτσι, τα κερδοφόρα φιλέτα θα γίνουν αντικείμενο επενδύσεων και εκμετάλλευσης, ενώ όλες οι υπόλοιπες δραστηριότητες, που μπορεί να είναι απαραίτητες για τα λαϊκά στρώματα, θα μείνουν στον έλεγχο του Οργανισμού Λιμένος, ο οποίος ταχύτατα θα εμφανίσει ζημιές και θα απαιτείται η χρηματοδότησή του από τις πλάτες των λαϊκών στρωμάτων της περιοχής.

-- Η εκχώρηση της χρήσης δραστηριοτήτων και η διατήρηση της γης ή άλλων υποδομών στην ιδιοκτησία του Δημοσίου ελαττώνουν σημαντικά το απαιτούμενο τίμημα, αφού το κεφάλαιο απλά "νοικιάζει" τον εξοπλισμό και τη γη και δεν τα "αγοράζει".

-- Ο ανταγωνισμός μεταξύ των μεταφορικών ομίλων απαιτεί ορισμένες υποδομές να βρίσκονται σε ουδέτερα χέρια, για να διασφαλίζεται πως δεν θα έχει κάποιος αποφασιστικό πλεονέκτημα. Ετσι, ο κρατικός χαρακτήρας σε κάποιο τμήμα ή κομμάτι από ένα λιμάνι όχι απλά δεν αλλάζει την πορεία "απελευθέρωσης" των μεταφορών, που υλοποιεί σήμερα ο ΣΥΡΙΖΑ, αλλά είναι σε ορισμένες περιπτώσεις απαραίτητη προϋπόθεσή του.

Ο ΣΥΡΙΖΑ στην πραγματικότητα υλοποιεί μέχρι κεραίας την πολιτική "απελευθέρωσης" των μεταφορών, και μάλιστα με τον καλύτερο δυνατό τρόπο για το μεγάλο κεφάλαιο.

Παράλληλα, οι πολλαπλές ρήτρες της νομοθετικής ρύθμισης δείχνουν την αδυναμία αναστολής της ιδιωτικοποίησης σε τοπικό επίπεδο. Οι δήμοι και οι Περιφέρειες όχι απλά δεν έχουν καμία δυνατότητα να σταματήσουν την ιδιωτικοποίηση, αλλά τους απαγορεύεται ακόμα και η επιβολή τοπικών τελών ή άλλων φόρων στους νέους ιδιώτες - ιδιοκτήτες των λιμανιών μας.

Η προώθηση της ιδιωτικοποίησης των λιμανιών αποδεικνύει για μια ακόμα φορά πως το αστικό κράτος προωθεί μόνο εκείνες τις λύσεις που έχει ανάγκη το μεγάλο κεφάλαιο για να διασφαλίσει την κερδοφορία του, σε βάρος των λαϊκών δικαιωμάτων. Αποδεικνύει την αυταπάτη της δυνατότητας μιας δήθεν "φιλολαϊκής" - διαφορετικής διαχείρισης της καπιταλιστικής ανάπτυξης. Η αξιοποίηση της σημαντικής γεωστρατηγικής θέσης της χώρας και των ευρύτατων λιμενικών υποδομών προς όφελος του λαού απαιτεί ριζικές αλλαγές στο επίπεδο της οικονομίας και της εξουσίας. Απαιτεί την κοινωνικοποίηση του συνόλου των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής, επιστημονικό κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο, απαιτεί τον ριζικά διαφορετικό δρόμο της εργατικής εξουσίας.

Αποδεικνύεται περίτρανα η ανάγκη οι εργαζόμενοι να βγουν μπροστά, να μην "τσιμπήσουν" στις κάθε λογής "αναπτυξιακές" υποσχέσεις που ακούν από το κεντρικό και το τοπικό κράτος. Να αντισταθούν στη νέα επιδείνωση της ζωής τους, να αντιπαλέψουν την αστική πολιτική σε κάθε επίπεδο. Αποδεικνύεται η ανάγκη αποφασιστικής ενίσχυσης του ΚΚΕ στις επερχόμενες εκλογές, ως προϋπόθεσης ανασύνταξης του κινήματος και οργάνωσης της λαϊκής απερίθρευσης.

Προτείνουμε το Π.Σ.Ι.Ν. να εκφράσει τη ριζική αντίθεσή του σε οποιαδήποτε μορφή ιδιωτικοποίησης των λιμανιών, των δημοσίων υποδομών και εκτάσεων.

Κέρκυρα 21/3/19

Θ. Γουλής
Γ. Κορφιάτης