ΠΑΝΤΙΕΡΑ
αντικαπιταλιστικη • ενημερωση



ΟΙ ΜΕΓΑΛΟΞΕΝΟΔΟΧΟΙ, ΟΙ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΕΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ, ΟΙ TOUR OPERATORS ΚΑΙ ΤΗΣ ΓΗΣ ΟΙ ΚΟΛΑΣΜΕΝΟΙ

Άρθρο του **Αντώνη Νταλακογεώργου**
Προέδρου της ΠΕΝΕΝ



Το σύνολο του αστικού πολιτικού συστήματος, ιδιαίτερα την περίοδο της κρίσης που μαστίζει την συντριπτική πλειοψηφία της ελληνικής κοινωνίας και ειδικότερα τους εργαζόμενους, τους απόμαχους της δουλειάς και τα μικρολαϊκά στρώματα, νυχθημερόν βομβαρδίζει μέσα από τα προσκείμενα σε αυτούς και ελεγχόμενα από το μεγάλο κεφάλαιο ΜΜΕ, την αλματώδη αύξηση του τουρισμού, ότι αυτός αποτελεί την βαριά βιομηχανία της χώρας, προσφέρει εργασία για εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενους, αποτελεί την κορωνίδα της οικονομίας και την ατμομηχανή για την ανάπτυξη, έχει συμβάλει τα μέγιστα στην μείωση της ανεργίας αλλά και την αύξηση του ΑΕΠ συμβάλλει με το τουριστικό (ταξιδιωτικό)

συνάλλαγμα στην ανοδική πορεία της οικονομίας αφού αυτό επιδρά θετικά στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας συμβάλλοντας στην μείωση του ελλείμματος των τρεχουσών συναλλαγών. Ότι ο τουριστικός κλάδος έχει αγγίξει το 20% του ΑΕΠ και οι επενδύσεις στον κλάδο αυτό για το 2017 ανήλθαν στο 17% των συνολικών επενδύσεων που έγιναν στην χώρα μας…….

Είναι ακριβές ότι την τελευταία 5ετία η τουριστική κίνηση εξαιτίας των εξελίξεων στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου αλλά και τα σοβαρά προβλήματα σε Τουρκία, Αίγυπτο, Ισραήλ κλπ σε συνδυασμό με την τεράστια εσωτερική υποτίμηση που συντελέστηκε στην χώρα είναι οι βασικές αιτίες αυτής της εκρηκτικής ανόδου στο ελληνικό τουριστικό προϊόν και την εντυπωσιακή άνοδο του τουρισμού στην χώρα μας με αποτέλεσμα τα ρεκόρ στην εισερχόμενη τουριστική (ταξιδιωτική) κίνηση να διαδέχονται το ένα μετά το άλλο…..

Ταυτόχρονα ο κλάδος του τουρισμού, κυρίως οι μεγαλοξενοδόχοι, οι Tour Operators, οι πολυεθνικές της κρουαζιέρας ερίζουν και διαρκώς ανεβάζουν τον πήχη των αξιώσεών τους για νέα προνόμια στην επιχειρηματική τους δράση έτσι ώστε από την μια να επεκτείνουν την επιχειρηματική τους εμβέλεια και ταυτόχρονα να αυξήσουν ακόμη πιο πολύ την κερδοφορία τους….

Μέσα στην οικονομική κρίση της τελευταίας 10ετίας πολυεθνικά επιχειρηματικά σχήματα, όμιλοι μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων διαθέτοντες σημαντική ρευστότητα, πρόσβαση σε τραπεζικό δανεισμό, έστρεψαν την προσοχή τους στην χώρα μας που οι τιμές κατήλθαν σε ιστορικά χαμηλά τόσο στην περιοχή της Αττικής αλλά και σε νησιά που έχουν σημαντικές προοπτικές για περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη και ως σύγχρονοι γύπες **άρπαξαν και εξακολουθούν να παίρνουν σε εξευτελιστικές τιμές ακίνητα, ξενοδοχεία και άλλες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τουρισμό και με τον τρόπο αυτό περιόρισαν σημαντικά το εγχώριο κεφάλαιο αλλάζοντας τους όρους του παιχνιδιού και επιβάλλοντας νέους κανόνες σε μια χώρα που η κυβέρνηση έχει βγάλει σε πλειστηριασμό και ξεπούλημα όλα τα ακίνητα φιλέτα του ελληνικού δημοσίου και με εξευτελιστικό τίμημα το ξένο κεφάλαιο κάνει την τελική εφόρμηση για να ελέγξει, να καταλάβει ό,τι έχει απομείνει απούλητο και με όρους επιχειρηματικής ασυδοσίας να κερδοφορήσει σε βάρος της χώρας, του λαού και των εργαζομένων.**

Ποιοι ωφελούνται και καρπώνονται τα κέρδη από την αύξηση του τουρισμού;

Τα στοιχεία που παραθέτουμε παρακάτω επιβεβαιώνουν τα όσα εισαγωγικά προαναφέραμε.

Εισερχόμενη ταξιδιωτική κίνηση στην Ελλάδα

2010	15007493	2014	22033500
2011	16427246	2015	23599500
2012	15517600	2016	24799700
2013	17919600	2017	27194000

Για το 2018 η εκτίμηση είναι ότι ο αριθμός αυτός θα αγγίξει ή και θα ξεπεράσει τα 30 εκατομμύρια ταξιδιώτες…

Το 2017 οι ταξιδιωτικές εισπράξεις διαμορφώθηκαν στα 14.596 εκατομμύρια ευρώ παρουσιάζοντας αύξηση σε σύγκριση με το 2016 κατά 10,5%. Τόσο οι αφίξεις όσο και οι εισπράξεις αποτελούν νέα ιστορικά υψηλά για τον ελληνικό τουρισμό.

Από πλευράς χωρών προέλευσης τα σκήπτρα έχει η Γερμανία με 3706 χιλιάδες ταξιδιώτες και ακολουθεί το Ηνωμένο Βασίλειο με 3002 χιλιάδες ταξιδιώτες. Την μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση μεταξύ 2016 και 2017 είχαν κατά σειρά η Γερμανία με 18,1%, οι ΗΠΑ κατά 11,1% και ακολουθεί η Γαλλία με 8,1%.

Στο τέλος του 2016 ο αριθμός των ξενοδοχειακών μονάδων στην χώρα άγγιξε τις 10.000 με συνολική δυναμικότητα 802.000 κλινών.

Επίσης παρατηρείται στον ξενοδοχειακό κλάδο (είναι ένα στοιχείο που φανερώνει την συγκέντρωση) ότι ο ρυθμός της αύξησης των δωματίων είναι μεγαλύτερος από τον ρυθμό αύξησης των ξενοδοχειακών μονάδων.

Σε αυτό το πλαίσιο την τελευταία 10ετία οι ξενοδοχειακές μονάδες έχουν αυξηθεί κατά 5,7% και τα δωμάτια κατά 10,6%. Αυτή η τάση επιβεβαιώνεται εάν κανείς συγκρίνει τα στοιχεία της τελευταίας 15ετίας 2000 – 2016, οι ξενοδοχειακές μονάδες αυξήθηκαν κατά 22,6% και τα δωμάτια κατά 31,7%.

Επίσης χαρακτηριστικό στοιχείο της συγκέντρωσης στον ίδιο κλάδο αποτελεί η εντυπωσιακή αύξηση των ξενοδοχείων 5 αστέρων που στην πλειοψηφία είναι μεγάλες μονάδες.

Τα στοιχεία δείχνουν ότι αυτές έχουν 4πλασιαστεί και παράλληλα έχουν αυξήσει το μερίδιο στο συνολικό ξενοδοχειακό δυναμικό από 1% το 2000 σε 4,6% το 2016.

Την ίδια περίοδο οι μονάδες «4 αστέρων» αυξήθηκαν 50% και αυτή των «3 αστέρων» κατά

37%.

Αντίστοιχα το μερίδιό τους αυξήθηκε για τα «4 αστέρων» από 10% το 2000 σε 14,5% το 2016 και για τα «3 αστέρων» από 18,6% το 2000 σε 25,4% το 2016.

Αντίστροφα η κατηγορία των ξενοδοχείων «2 αστέρων» μειώθηκε κατά 18% και 30% αντίστοιχα και ταυτόχρονα μειώθηκε και το μερίδιό τους.

Σχετικά με το μέγεθος των ξενοδοχειακών μονάδων από τα επίσημα στοιχεία προκύπτουν τα εξής:

Τα ξενοδοχεία με περισσότερα από 100 δωμάτια το 31,7% είναι 5*, το 63,3% είναι 3* και 4* και μόνο το 5% είναι 1* και 2*

Οι πανηγυρικοί τόνοι της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ – ΑΝΕΛ για την άνοδο του τουρισμού στην χώρα μας σε συνδυασμό με το υποκριτικό στόρυ ότι δήθεν τα κέρδη από τον τουρισμό διαχέονται σε ένα ευρύ και μεγάλο φάσμα μέσα στο οποίο περιλαμβάνονται και οι εργαζόμενοι, συνιστά ένα επικοινωνιακό τέχνασμα το οποίο ουδεμία σχέση έχει με την σκληρή πραγματικότητα που βιώνουν οι εργαζόμενοι στον κλάδο του τουρισμού.

Και όχι μόνο αυτό.
Οι κυβερνητικές αντιλαϊκές και μνημονιακές πολιτικές όλων των τελευταίων χρόνων κατέστησαν απαγορευτικές για την πλειοψηφία του λαού τις καλοκαιρινές διακοπές, την ανάγκη για ξεκούραση και ανάπαυλα αφού οι τιμές των ξενοδοχειακών μονάδων, οι αντίστοιχες των ακτοπλοϊκών πλοίων και το κόστος διαμονής είναι πλέον πολυτέλεια για την λαϊκή οικογένεια αφού αδυνατεί να ανταποκριθεί στις αυξημένες δαπάνες.

Από την πλευρά της η αρμόδια Υπουργός στον τουρισμό δηλώνει με περίσσιο φαρισαϊσμό και προκλητικότητα:

«Η κυβέρνηση αυτό που μπορεί να κάνει είναι να νομοθετεί, να ελέγχει **και να δημιουργεί εκείνες τις προϋποθέσεις που οι ιδιώτες θα κάνουν τις εμπορικές τους συμφωνίες.** Εμείς βεβαίως δίνουμε κατευθύνσεις, μιλάμε με όλους και για την ποσότητα του φαγητού και για το τοπικό πρωϊνό και **για να έχουμε συλλογικές συμβάσεις στον εργασιακό χώρο….** και να είναι οι τιμές λογικές …. **Αλλά ξέρετε δεν μπορούμε να τους επιβάλουμε πώς θα κάνουν τις ιδιωτικές τους συμφωνίες»….**

Εξάλλου κατά την ίδια και οι ξενοδόχοι έχουν τον δικό τους αντίλογο: Δουλεύουμε κάποιους

μήνες, έχουμε συγκεκριμένες τιμές και παίζουμε και εμείς με τις τιμές της αγοράς»!!!....

«Αυτή είναι η απάντηση τους δεν μπορώ να τους υποχρεώσω να ρίξουν τις τιμές τους»...!

Όπως θα δούμε πιο κάτω η κυβέρνηση όχι μόνο δεν νοιάζεται στο ελάχιστο να προστατεύσει τα δικαιώματα των εργαζομένων αλλά αντίθετα με την πολιτική της στηρίζει και ενθαρρύνει τους επιχειρηματίες του τουρισμού και τους μεγαλοξενοδόχους στην προσπάθειά τους τσακίσουν και να συντρίψουν ότι από τα δικαιώματα των εργαζομένων έχει μείνει όρθιο...

Ο θρίαμβος της ευελιξίας στις μορφές εργασίας και η συντριβή των εργατικών δικαιωμάτων

Πέρα από τις τυμπανοκρουσίες, τους πανηγυρισμούς για την αύξηση της τουριστικής κίνησης και τις κάλπικες υποσχέσεις για διάχυση των κερδών που δήθεν οδηγούν στην βελτίωση των όρων και των συνθηκών εργασίας, η πραγματικότητα απέχει έτη φωτός από τα όσα διακηρύσσουν η κυβέρνηση και τα υπόλοιπα αστικά κόμματα που είναι προσηλωμένα στο δόγμα της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του κεφαλαίου

Παρά τους ιλιγγιώδεις τζίρους και τα κέρδη για το κεφάλαιο στον τουρισμό, οι συνθήκες δουλειάς έχουν επιδεινωθεί δραματικά και μάλιστα **στο κομμάτι αυτό των εργαζομένων εφαρμόζονται οι πιο πρωτότυπες, απάνθρωπες και αντεργατικές πρακτικές από το κεφάλαιο με την κυβέρνηση και τους μηχανισμούς της να επιλέγουν την σιωπή και τελικά να στηρίζουν την επιθετικότητα του κεφαλαίου στην αποδιάρθρωση των εργατικών δικαιωμάτων.**

Σύμφωνα με αποκαλυπτική έρευνα και ρεπορτάζ της εφημερίδας «Ριζοσπάστης» προκύπτει ότι όχι μία, ούτε δύο αλλά **14 μορφές ελαστικής εργασίας καταγράφονται στον κλάδο του τουρισμού!!!**

Αυτή η πελώρια ευελιξία δεν προέρχεται από τις «ιδιομορφίες του κλάδου» όπως ισχυρίζεται η εργοδοσία και τα αστικά τους κόμματα αλλά αντίθετα **από τις διαδοχικές προσαρμογές του εργατικού δυναμικού στον στόχο της ανταγωνιστικότητας του κλάδου.**

Πάνω σε αυτή την άγρια εκμετάλλευση στηρίζεται το «θαύμα του τουρισμού» που σύσσωμο το αστικό πολιτικό σύστημα διαφημίζει και προβάλει....

Όλα τα ‘χει ο μπαχτσές...

Παραθέτουμε τις μορφές εργασίας που καταγράφονται στον τουριστικό κλάδο:

Εποχική εργασία. Το 80% των εργαζομένων του κλάδου εργάζεται μέχρι έξι (το πολύ εφτά) μήνες το χρόνο, κατά τη θερινή περίοδο, όσο οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον Τουρισμό (ή εξαιτίας του) είναι ανοιχτές. Με εισόδημα που συνήθως δεν ξεπερνά τις 5.000 ευρώ, οι εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενοι πρέπει να ζήσουν για 12 μήνες.

Σύμβαση μιας μέρας (εξτρά). Πρόσληψη και απόλυση γίνεται μέσα στο 24ωρο! Ο εργαζόμενος δεν γνωρίζει πότε, πού και με ποια συχνότητα θα εργαστεί, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να προγραμματίσει τη ζωή του, να μην ξέρει τι εισόδημα θα έχει για την οικογένειά του. Αν ασθενήσει, μένει χωρίς μεροκάματο. Η γυναίκα εργαζόμενη που απασχολείται με τέτοιες συμβάσεις δεν έχει καμιά προστασία στη μητρότητα. Η εντατικοποίηση είναι κανόνας, αφού σπάνια τηρούνται το 8ωρο και τα διαλείμματα.

Συμβάσεις ορισμένου χρόνου. Συνήθως δεν ξεπερνούν το 6μηνο. Οι επιχειρήσεις του κλάδου που λειτουργούν όλο το χρόνο, τις αξιοποιούν για να αποφύγουν αποζημιώσεις απόλυσης, για να μην αποκτά ο εργαζόμενος μια σειρά εργασιακά δικαιώματα.

Μερική απασχόληση. Πρόκειται για απασχόληση με ημερήσιο ωράριο μικρότερο του 8ώρου (συνήθως 4ωρο). Η διάδοση τέτοιας μορφής δουλειάς στον Επισιτισμό είναι πολύ μεγάλη, αφού οι εργοδότες την αξιοποιούν για να αποφεύγουν τις ασφαλιστικές εισφορές πλήρους ωραρίου, ενώ στην πραγματικότητα οι εργαζόμενοι δουλεύουν πάνω από 8 ώρες τη μέρα.

Διαλείπουσα εργασία. Είναι μορφή εργασίας με λιγότερες από πέντε μέρες τη βδομάδα, για ορισμένο ή αόριστο χρόνο. Μπορεί να προβλέπει πλήρες ή μειωμένο ωράριο. Αξιοποιείται σε μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες, με ελάχιστη υποχρέωση του εργοδότη να απασχολεί τον εργαζόμενο μια συνήθως μέρα τη βδομάδα, ή και το μήνα.

Εκ περιτροπής εργασία. Κι εδώ πρόκειται για μορφή εργασίας με λιγότερες από πέντε μέρες τη βδομάδα, με τη διαφορά ότι μπορεί να καθιερωθεί με μονόπλευρη απόφαση του εργοδότη, με το επιχείρημα της μείωσης της οικονομικής δραστηριότητας της επιχείρησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα για το πώς την αξιοποιούν είναι το Καζίνο της Πάρνηθας, όπου τα τελευταία πέντε χρόνια η διεύθυνση την επιβάλλει μονομερώς, με τη δικαιολογία της μείωσης των κερδών.

Συνδυασμός μερικής απασχόλησης και εκ περιτροπής εργασίας. Πρόκειται για καθημερινή απασχόληση, για μερικές μέρες με λιγότερες ώρες και τις υπόλοιπες με πλήρες ωράριο.

Δανεισμός εργαζομένων. Στις περιπτώσεις αυτές, ένας εργαζόμενος που έχει προσληφθεί για να παρέχει τις υπηρεσίες του σε συγκεκριμένο εργοδότη, υπάγεται για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στη δικαιοδοσία ενός άλλου εργοδότη, ο οποίος καθορίζει τον τόπο, το χρόνο και τον τρόπο παροχής της εργασίας του.

Δανεισμός προσωπικού μέσω «πρακτορείων απασχόλησης». Διάφορα «πρακτορεία» προσλαμβάνουν για λογαριασμό τους προσωπικό και το παραχωρούν έναντι αμοιβής για ορισμένο χρονικό διάστημα σε άλλες επιχειρήσεις, προκειμένου να καλύψουν προσωρινές ανάγκες τους. Ετσι, ο έμμεσος εργοδότης απαλλάσσεται από υποχρεώσεις που απορρέουν από τη νομοθεσία.

Απασχόληση προσωπικού εργολαβικής επιχείρησης. Στην απασχόληση προσωπικού εργολαβικής επιχείρησης, ένα ξενοδοχείο αναθέτει – υπό μορφή εργολαβίας – μέρος της λειτουργίας του σε εργολαβική εταιρεία, η οποία παρέχει τις σχετικές υπηρεσίες σε προσωρινή ή μόνιμη βάση, με δικό της προσωπικό. Ετσι, εργοδότης θεωρείται η εργολαβική επιχείρηση και υπάρχει «επινοικίαση» υπηρεσιών που προσφέρονται από αυτήν. Συνήθως εργαζόμενοι με τέτοια σχέση εργασίας δεν αμείβονται ποτέ με βάση τη Συλλογική Σύμβαση, δεν ισχύουν οι όροι εργασίας των συναδέλφων τους που κάνουν την ίδια δουλειά στην ίδια επιχείρηση.

Διαθεσιμότητα εργαζομένων. Αξιοποιείται κι εδώ από επιχειρήσεις με τη δικαιολογία του περιορισμού της δραστηριότητάς τους, θέτοντας σε διαθεσιμότητα τους εργαζόμενους μέχρι και τρεις μήνες το χρόνο.

Μαθητεία μέσω του ΟΑΕΔ. Αφορά μαθητές των ΕΠΑΣ που πραγματοποιούν την πρακτική τους άσκηση σε επιχειρήσεις και αμείβονται με το 75% του κατώτατου ημερομισθίου που ορίζει η Εθνική Γενική Συλλογική Σύμβαση Εργασίας (ΕΓΣΣΕ). Ο εργοδότης επιδοτείται με 11 ευρώ τη μέρα για κάθε εργαζόμενο.

Πρακτική άσκηση μέσω Δημόσιων ή Ιδιωτικών ΙΕΚ. Πρόκειται για εξάμηνη πρακτική άσκηση σε χώρους εργασίας, διάρκειας 960 ωρών, χωρίς να προβλέπεται καμιά αμοιβή. Ασφάλιση γίνεται στο ΙΚΑ μόνο για την περίπτωση ατυχήματος στους χώρους εργασίας, κατά τη διάρκεια πραγματοποίησης της πρακτικής άσκησης.

Προγράμματα κατάρτισης ανέργων με επιταγή Voucher. Ιδιωτικά ΚΕΚ αναλαμβάνουν τη θεωρητική κατάρτιση εργαζομένων και μετά τους στέλνουν για πρακτική άσκηση σε επιχειρήσεις. Πρόκειται για 4μηνα προγράμματα επιδοτούμενα από την ΕΕ, στα οποία ο εργαζόμενος μπορεί να πάρει ένα ποσό 400 ευρώ το μήνα, συνήθως πολλούς μήνες μετά το τέλος της άσκησης.

Να προσθέσουμε στο κατατοπιστικό αυτό ρεπορτάζ της εφημερίδας ότι σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία του ΣΕΤΕ (Σύνδεσμος ελληνικών τουριστικών επιχειρήσεων) για την απασχόληση προκύπτει πως την περίοδο 1987 -2016:

• Η πλήρης απασχόληση αυξήθηκε κατά 80,5% από 155,2 χιλιάδες απασχολούμενους σε 230,2 χιλιάδες το 2016.

• Η μερική απασχόληση αυξήθηκε κατά 1095,4%!!! Από 5,1 χιλιάδες το 1987 σε 61,0 χιλιάδες το 2016.

Μάλιστα ο ΣΕΤΕ σημειώνει ότι «στα χρόνια της κρίσης (μετά το 2008) οι εργαζόμενοι με μερική απασχόληση στον τουρισμό **παρουσιάζουν σταθερά ανοδική πορεία που είναι έντονη το 2014 (+31,1%), το 2015 (+21%) και το 2016 (+13,9%)».**

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων της Αθήνας με πάνω από 500 δωμάτια όπου απασχολούνται περίπου 700 εργαζόμενοι από τους οποίους το 50% είναι με ελαστικές – ευέλικτες μορφές απασχόλησης.



Οι ΣΣΕ στον κάλαθο των αχρήστων, θυσία στον βωμό της εργοδοτικής κερδοφορίας

Τα πολυδιαφημισμένα ρεκόρ στην τουριστική κίνηση όπως αναλυτικά σημειώνουμε με πλήθος στοιχείων δεν καταρρίπτουν τις άθλιες κυβερνητικές θριαμβολογίες στον τομέα των εργασιακών σχέσεων αλλά και στον κρίσιμο τομέα των μισθών που διαμορφώνονται σε όλη την γκάμα των επιχειρήσεων τουρισμού.

Σημειώνουμε ότι η κλαδική ΣΣΕ σε ότι αφορά τα ξενοδοχεία μείωσε τους μισθούς κατά 15% το 2012, μειώσεις που διατηρούνται έως και σήμερα.

Όμως και αυτή η κατακρεουργημένη σύμβαση δεν εφαρμόζεται στην συντριπτική πλειοψηφία των ξενοδοχειακών μονάδων.

Ενδεικτικά επισημαίνουμε ότι **σε ένα σύνολο 10.000 ξενοδοχείων η σύμβαση εφαρμόζεται σε μόνο 90 επιχειρήσεις….**

Η κατάσταση **στον επισιτισμό είναι ακόμη πιο τραγική καθώς η αντίστοιχη ΣΣΕ δεν εφαρμόζεται πουθενά…**

Οι ξενοδόχοι σε μια σειρά τουριστικές επιχειρήσεις και περιοχές αποχωρούν από τις εργοδοτικές ενώσεις αξιοποιώντας το αντεργατικό νομοθετικό πλαίσιο, που καταργούν την υποχρεωτικότητα των ΣΣΕ και με τον τρόπο αυτό εφαρμόζουν την επιχειρησιακή Σύμβαση…

Με βάση τα περιγραφόμενα **οι πραγματικοί μισθοί των εργαζομένων διαμορφώνονται μέσα από ατομικές και επιχειρησιακές συμβάσεις οι οποίες κυμαίνονται στα όρια του κατώτερου μισθού (586 ευρώ) ενώ για τους κάτω των 25 χρόνων είναι ακόμη πιο χαμηλά….**

Και εδώ αποκαλύπτεται η απίστευτη υποκρισία που αγγίζει την προκλητικότητα και αφορά την θέση και τον ρόλο της κυβέρνησης, η οποία σύμφωνα με σχετικές δηλώσεις της Υπουργού Εργασίας «γίνονται έλεγχοι και αποκαθίστανται τα εργασιακά και μισθολογικά δικαιώματα των εργαζομένων στις επιχειρήσεις του τουρισμού».

Οι προκλητικές αξιώσεις των μεγαλοξενοδόχων

Οι επιχειρηματικοί φορείς του τουρισμού στην χώρα μας, παρά τα αλματώδη κέρδη τους,

αξιώνουν νέα προνόμια και διευκολύνσεις από την κυβέρνηση.

Στην πρώτη γραμμή και στην ατζέντα τους είναι η δραστική μείωση στην φορολογική δαπάνη η οποία αποτελεί κατ' αυτούς αντικίνητρο για την παραπέρα άνοδο του τουρισμού αλλά και τροχοπέδη στην επιτάχυνση των επενδύσεων.

Κρουαζιέρα

Πώς η ΕΕ διέλυσε το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό και την ελληνική κρουαζιερόπλοιο ναυτιλία

Αναπόσπαστο τμήμα του τουρισμού αποτελεί και ο τουρισμός που γίνεται στα πλαίσια της κρουαζιέρας, παλαιότερα η ονομασία της κρουαζιέρας ήταν περιηγητικοί πλόες.

Η ελληνική κρουαζιερόπλοιος ναυτιλία έκανε την εμφάνισή της στο τέλος της δεκαετίας του 1950, **αρχικά στα νησιά του Αιγαίου και αργότερα με προσεγγίσεις των πλοίων σε Τουρκία – Αίγυπτο – Ισραήλ.**

Βασικές εταιρίες εφοπλιστών που δραστηριοποιήθηκαν στον τομέα της κρουαζιέρας ήταν η EPIROTIKI LINES (οικογένεια Ποταμιάνου), ΧΑΝΔΡΗΣ, Αδελφοί Τυπάλδου, SUN LINES. **Ορισμένα πλοία αυτών των εταιριών επεκτάθηκαν σε κρουαζιέρες και στην ανερχόμενη τότε περιοχή της Καραϊβικής.**

Πολύ αργότερα κάνει την είσοδό του στην κρουαζιέρα ο Περικλής Παναγόπουλος, η FESTIVAL, η MAJESTIC INTERNATIONAL CRUISES και στο τέλος η εταιρεία συμφερόντων του Κύπριου Λουίζου (LOUIS CRUISES που σήμερα έχει μετεξελιχθεί σε CELESTIAL CRUISES).

Στο απόγειο της ανάπτυξης της ελληνικής κρουαζιερόπλοιου ναυτιλίας αυτή έφθασε τα 29 πλοία στα οποία απασχολούνταν περισσότεροι από 3000 έλληνες Ναυτεργάτες.

Η ένταξη της χώρας μας στην ΕΟΚ, η χάραξη κοινής ναυτιλιακής πολιτικής και οι ντιρεκτίβες που ακολούθησαν για την υλοποίηση αυτών των πολιτικών, έθεσαν σε ανοιχτή αμφισβήτηση το προνόμιο (καμποτάζ) που είχε η χώρα μας σχετικά με την πραγματοποίηση κυκλικής κρουαζιέρας (γνωστής ως HOME PORTING).

Στο πλαίσιο αυτό το αγωνιστικό Ναυτεργατικό κίνημα και η ΠΕΝΕΝ εκείνη την κρίσιμη περίοδο δίνουν μια σκληρή μάχη για να μην περάσει η απελευθέρωση τόσο στον τομέα της

κρουαζιέρας όσο και ευρύτερα στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Αποτέλεσμα αυτής της δύσκολης μάχης ήταν το 1992 στο πλαίσιο της εφαρμογής της αρχής ελεύθερης κίνησης στις υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών – μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές – καμποτάζ), να θεσπιστεί ο κοινοτικός κανονισμός 3577/1992 που προβλέπει μια μεταβατική περίοδο για το άνοιγμα του καμποτάζ στα πλοία κοινοτικής σημαίας.

Ο αντιδραστικός αυτός κανονισμός ο οποίος αποτελεί την υλοποίηση της ενιαίας εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε και των 4 ελευθεριών μεταξύ των οποίων της κίνησης και κυκλοφορίας του κεφαλαίου που θέσπισε η συνθήκη του Μάαστριχτ την περίοδο εκείνη, ψηφίστηκε από όλα τα κόμματα του ευρωμονόδρομου (ΠΑΣΟΚ – Ν.Δ – ΣΥΝ – ΛΑΟΣ).

Οι αγώνες του Ναυτεργατικού κινήματος οδήγησαν να μετατεθεί ο χρόνος εφαρμογής του κοινοτικού κανονισμού για την κρουαζιέρα (το 1999) και την Ακτοπλοΐα σε ότι αφορά τα πλοία κοινοτικής σημαίας το 2003.

Στην συνέχεια (2010) η Ε.Ε κάτω από την πίεση των πολυεθνικών της κρουαζιέρας (4 πολυεθνικές ελέγχουν σήμερα το 83% του μερίδιου της αγοράς) **επέβαλε την άρση του καμποτάζ και για τα κρουαζιερόπλοια τρίτων σημαιών ευκαιρίας όπως απαίτησαν οι πολυεθνικές αλλά και η Ε.Ε.....**

Στο πλαίσιο αυτό η τότε κυβέρνηση (ΠΑΣΟΚ) μαζί με το υπόλοιπο αστικό πολιτικό σύστημα, με την συνδρομή εφοπλιστών, μεγαλοξενοδόχων, Tour operators, μεγάλων ταξιδιωτικών γραφείων και με την αμέριστη βοήθεια γνωστών κλακαδόρων της απελευθέρωσης της αγοράς, στοχοποίησαν τον αγώνα των Ναυτεργατών ότι δήθεν εξυπηρετεί στενά συντεχνιακά συμφέροντα, ότι οι κινητοποιήσεις δυσφημίζουν την χώρα και τον τουρισμό και ότι το άνοιγμα της αγοράς στα κρουαζιερόπλοια σημαίας τρίτων χωρών **διαμορφώνει τις συνθήκες για μια τεράστια αύξηση της κρουαζιέρας στην χώρα μας, ότι αυτή η απελευθέρωση θα έχει πολλαπλά οφέλη για την χώρα, την οικονομία, τα νησιά μας και τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις....** Ορισμένοι από αυτούς μιλούσαν για οφέλη στην χώρα που θα υπερβούν τα 5 δις ευρώ!

Μάλιστα θιασώτες της απελευθέρωσης χρησιμοποιούσαν ως κεντρικό επιχείρημα όχι τόσο την αύξηση στην διέλευση των κρουαζιερόπλοιων στην χώρα μας αλλά ότι **έχουν εγγυήσεις από τις πολυεθνικές ότι θα χρησιμοποιήσουν δεκάδες από τα πλοία τους τον Πειραιά και άλλα λιμάνια της χώρας ως HOME PORTING.**

Αυτό το αντιδραστικό πολιτικοκοινωνικό μέτωπο έβγαλε μπροστά και σε αντιπαράθεση με τους Ναυτεργάτες διάφορους μεγαλέμπορους, ξενοδόχους αλλά και μικρομεσαίους επιχειρηματίες οι οποίοι είχαν «πειστεί» ότι η κατάργηση του καμποτάζ **θα δημιουργήσει συνθήκες για να βιώσουν και αυτοί την γη της επαγγελίας…..**

Στο σημείο αυτό πρέπει να υπενθυμίσουμε πώς αντιμετώπισε το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο στην κρουαζιέρα την επερχόμενη θύελλα από την κατάργηση του καμποτάζ που δρομολογήθηκε το 1992.

Ένα μέρος των εφοπλιστών προχώρησε ταχύτατα στην πώληση των εταιριών σε μεγάλες πολυεθνικές (Χανδρής – Π. Παναγόπουλος), άλλες επέλεξαν τον δρόμο της σύμπραξης με ισχυρότερες εταιρίες κρουαζιέρας (π.χ SUNLINE με την Ηπειρωτική LINES) ενώ η τελευταία που διασώθηκε στην μεταβατική περίοδο άνοιξε μέτωπο με το Ναυτεργατικό κίνημα **επιδιώκοντας να μειώσει δραστικά το εργατικό κόστος, κυρίως με την αντικατάσταση μεγάλου μέρους του ξενοδοχειακού προσωπικού από χαμηλόμισθα αλλοδαπά πληρώματα με ειδικές και μειωμένες συνθέσεις και την καθήλωση βεβαίως των μισθών….**

Παράλληλα επένδυσε στην αγορά δύο νέας ναυπήγησης κρουαζιερόπλοιων τα οποία στην πρώτη μεγάλη κρίση (καθυστέρηση τοκοχρεολυσίων) επέμβηκαν άμεσα οι ξένες τράπεζες που χρηματοδότησαν την αγορά τους και τα κατάσχεσαν….

Την ίδια ακριβώς τύχη είχε η εταιρεία ελληνικών συμφερόντων FESTIVAL CRUISES.

Στην συνέχεια έκανε την εμφάνισή του στην κρουαζιέρα στα ελληνικά νησιά η κυπριακή εταιρεία LOUIS CRUISES η οποία ήταν εισηγμένη και στο κυπριακό χρηματιστήριο, η οποία κατάφερε να θέσει υπό τον έλεγχό της την ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ LINES.

Στην εταιρεία αυτή 2005-2006 η τότε κυβέρνηση της Ν.Δ παρείχε μια σειρά σκανδαλώδη προνόμια όπως: μειωμένες οργανικές συνθέσεις, αισθητή μείωση του αριθμού των ελλήνων Ναυτεργατών ενώ παράνομα έγινε ειδική συμφωνία να **μην καταβάλει τις ασφαλιστικές εισφορές των ελλήνων Ναυτεργατών για όσο διάστημα στα πλοία της είχε ελληνική σημαία, με αποτέλεσμα να φεσώσει το ΝΑΤ με ποσόν πάνω από 20 εκατομμύρια ευρώ τα οποία το ταμείο ακόμη διεκδικεί δικαστικά…..**

Με την απελευθέρωση του καμποτάζ στα πλοία τρίτων χωρών η συγκεκριμένη εταιρεία η οποία είναι εγκατεστημένη και ασκεί την επιχειρηματική δράση της από τον Πειραιά,

άλλαξε την ελληνική σημαία και ακολούθως απέβαλε το σύνολο των ελληνικών πληρωμάτων που απασχολούνταν σε αυτή την τελευταία 5ετία (2007-2011).

Αυτό ήταν και το τυπικό τέλος, το 2011, της ελληνικής κρουαζιέρας **που είχε την σφραγίδα και την υπογραφή της Ε.Ε και των ελληνικών κυβερνήσεων που στήριξαν φανατικά την απελευθέρωση της εσωτερικής αγοράς της κρουαζιέρας στις πολυεθνικές και στις πειρατικές σημαίες ευκαιρίας που αυτά φέρουν…..**

Η εξέλιξη αυτή επιβεβαιώνει για άλλη μια φορά την Λενινιστική θεώρηση για τον ρόλο των μονοπωλίων και των πολυεθνικών που επικρατούν στον ανταγωνισμό με τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, τις θέτουν υπό τον έλεγχό τους και με διάφορους τρόπους (εξαγορά – συγχώνευση) ή τις αναγκάζουν σε αργό και βέβαιο θάνατο.

Σήμερα έχοντας μια σημαντική χρονική απόσταση τόσο από το 1999, το 2003 αλλά και το 2010 που δρομολογήθηκε σταδιακά η περιβόητη απελευθέρωση του καμποτάζ, μπορούμε με απόλυτη ασφάλεια να αξιολογήσουμε τι απέδωσε για την χώρα και την κοινωνία η απελευθέρωση του καμποτάζ.

• Σε ό,τι αφορά την βασική στρατηγική στο επικοινωνιακό κομμάτι που αφορούσε την εγκατάσταση ως έδρας εταιριών στον Πειραιά ως HOME PORTING, **αποδείχθηκε ότι καμιά εταιρεία από τις πολυεθνικές της κρουαζιέρας δεν έκανε αυτό το βήμα** παρά την δουλοπρεπή στάση των κυβερνήσεων Ν.Δ – ΠΑΣΟΚ – ΣΥΡΙΖΑ οι οποίοι διαρκώς και από κοινού προσφέρουν νέα προνόμια για να δελεάσουν τα στελέχη αυτών των πολυεθνικών για να φέρουν πλοία με αφιξοαναχώρηση την Ελλάδα.

• Αντίθετα το HOME PORTING ήταν και παραμένει σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες για τις πολυεθνικές της κρουαζιέρας (για λόγους που δεν μπορούν να αναλυθούν στο σημείωμα αυτό) όπως η Ισπανία, η Ιταλία ακόμη και η Τουρκία….

• Με τον τρόπο αυτό κατέρρευσε όλο το σκηνικό πάνω στο οποίο σχεδιάστηκε, οργανώθηκε και μεθοδεύτηκε η επιχείρηση για δήθεν οφέλη από την απελευθέρωση του καμποτάζ.

• **Ταυτόχρονα όμως αυτή η απελευθέρωση οδήγησε στην πλήρη διάλυση του ελληνικού Ναυτεργατικού δυναμικού στην ελληνική κρουαζιερόπλοιο ναυτιλία. Και όχι μόνο αυτό , αφού οι συνέπειες δεν ήταν μόνο η απώλεια χιλιάδων θέσεων εργασίας των ελλήνων Ναυτεργατών που έγιναν θυσία στον βωμό της απελευθέρωσης, παράλληλα υπήρξε και τεράστια απώλεια στην απασχόληση στην**

ευρύτερη περιοχή της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, αφού το σύνολο των ελληνικών κρουαζιεροπλοίων εκτελούσαν επισκευές – μετασκευές στην χώρα μας.

Οι απώλειες ήταν επίσης μεγάλες και για εκατοντάδες εταιρίες και μικρές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στην τροφοδοσία και παρεμφερείς υπηρεσίες στα ελληνικά κρουαζιερόπλοια.

• Άνθρακας αποδείχθηκε επίσης και ο θησαυρός για τους μικροέμπορους που πίστεψαν ότι η απελευθέρωση του καμποτάζ θα γέμιζε τα καταστήματα με χιλιάδες ξένους τουρίστες που πραγματοποιούν τις διακοπές τους με τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια των πολυεθνικών.

Μάλιστα εντελώς ξεδιάντροπα **οι τοπικές αρχές (Δήμου, Περιφέρειας και εκπρόσωποι εμπόρων)** επισκέπτονται τα κρουαζιερόπλοια των πολυεθνικών **μοιράζοντας λουλούδια στους επιβάτες, αλλά αυτοί έχουν προορισμό εκεί που τους κατευθύνουν με τα προγράμματά τους οι πολυεθνικές** και οι μεγάλοι Tour Operators. Αυτοί καθορίζουν την ζήτηση για έναν προορισμό και αυτοί διαμορφώνουν τον τουριστικό χάρτη, οι δε επιλογές τους καθορίζονται σύμφωνα με τα συμφέροντά τους. Σκόπιμα αγνοήθηκε από τους έχοντες γνώση ότι ένα μεγάλο σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο όλα τα τελευταία χρόνια προσφέρει και εξασφαλίζει τα πάντα εντός του πλοίου (πλήρης διατροφή, διασκέδαση, ψυχαγωγία, μεγάλη γκάμα καταστημάτων) με αποτέλεσμα στην συντριπτική τους πλειοψηφία οι επισκέψεις να περιορίζονται σε κάποιο αρχαιολογικό ή ιστορικό χώρο και σε ορισμένες περιπτώσεις να αγοράσουν κάποιο καρτποστάλ ή κάποιο σουβενίρ….

• **Μεγάλοι ωφελημένοι και αυτοί που καρπώνονται τα κέρδη από αυτή την πειρατική μορφή τουρισμού είναι για άλλη μια φορά οι μεγαλοξενοδόχοι , οι πολυεθνικές της κρουαζιέρας, οι tour operators.**

Το σύστημα που έχει επικρατήσει κατά κράτος στην κρουαζιερόπλοιο Ναυτιλία και κυρίως στα μεγαθήρια των πολυεθνικών είναι το πλήρες πακέτο «ALL INCLUSIVE». Είναι αυτό που έχουν εγκαινιάσει και εφαρμόζουν μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες στα τουριστικά αναπτυγμένα ελληνικά νησιά και οι ξένοι τουρίστες βγαίνουν για να απολαύσουν τα μπάνια τους και οι καταστηματάρχες ούτε που παίρνουν είδηση τον συνωστισμό που υπάρχει σε αυτές τις ξενοδοχειακές μονάδες……

Στην κρουαζιέρα οι πολυεθνικές έχουν στα πλοία τους σημαίες ευκαιρίας, εξασφαλίζουν ελαχιστότατη συνεισφορά στην φορολογία, μηδενική συμμετοχή στην κοινωνική ασφάλιση των Ναυτεργατών οι οποίοι στο σύνολό τους δουλεύουν ως ανασφάλιστοι χωρίς

συγκροτημένα συνδικαλιστικά δικαιώματα ενώ το 90% αυτών είναι χαμηλόμισθοι με μισθούς ILO και ITF. Οι εργασιακές συνθήκες που έχουν επικρατήσει θυμίζουν μεσαίωνα με καθημερινή εργασία 15-16 ώρες- 7 ημέρες την εβδομάδα, χωρίς ανάπαυση. Η διαβίωσή τους είναι κάτω από την θάλασσα…… σε μικροσκοπικές καμπίνες – δωμάτια με 4 έως 6 άτομα…

Εξαιρετικό ενδιαφέρον έχει το γεγονός ότι οι πολυεθνικές της κρουαζιέρας έχουν εφεύρει έναν σατανικό τρόπο αναφορικά με τους μισθούς του ξενοδοχειακού προσωπικού (αυτό αποτελεί το 80% των κρουαζιερόπλοιων) καταβάλουν οι ίδιες ως μισθό ένα ποσόν περίπου 300-400 ευρώ τον μήνα και τα υπόλοιπα για να συμπληρώσουν τον μισθό της ITF το προεισπράττουν από τα TIPS των επιβατών. Αυτή η άθλια αντεργατική μεθόδευση έχει και την έγκριση της ΔΟΜ!!!

Στοιχεία για την κρουαζιέρα και την κυβερνητική πολιτική

Συνολικά τα κρουαζιερόπλοια που δραστηριοποιούνται στην ανατολική Μεσόγειο μεταφέρουν σε ετήσια βάση περίπου7,5 εκατομμύρια επιβάτες σε διάφορα λιμάνια – προορισμούς.

Η Ελλάδα έχει μερίδιο 10% στις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων στην Μεσόγειο αλλά μόνο 8% στον αριθμό επιβατών και μόλις το 5,5% σε αριθμό HOME PORTING.

Την ίδια στιγμή το 50,4 % της Μεσογείου γίνονται από 7 λιμάνια της Ιταλίας και το 31,4% στους λιμένες αφετηρίας της Ισπανίας.

Συνολικά στην Μεσόγειο η αύξηση του αριθμού των επιβατών ανά κρουαζιέρα την περίοδο 2010-2016 κυμάνθηκε στο 23% καθώς οι μεγάλες πολυεθνικές έβαλαν στην αγορά ολοένα και μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια.

Στην Ελλάδα την ίδια περίοδο η αύξηση ήταν μόλις το 6%….Από τα 42 λιμάνια μόνο τα 6 λειτούργησαν στο παρελθόν ή και σήμερα ως λιμάνια αφετηρίας Πειραιάς – Κέρκυρα – Ρόδος – Ηράκλειο – Λαύριο και Θεσσαλονίκη.

Το 2016 οι επιβιβάσεις – αποβιβάσεις επιβατών HOME PORTING σε αυτά τα λιμάνια ήταν 486.000, αριθμός τραγικά μικρός σε σχέση με την συνολική κίνηση.

Μάλιστα ο αριθμός συνεχώς μειώνεται αφού το 2017 ξεκίνησαν την κρουαζιέρα από ελληνικό λιμάνι 60.000 λιγότεροι από ότι το 2010….

Τα έσοδα από την αγορά της κρουαζιέρας υπολογίζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο κοντά στα 41 δις ευρώ τον χρόνο.

Σύμφωνα με διάφορες έρευνες, τα συνολικά έσοδα από την κρουαζιέρα στα ελληνικά λιμάνια υπολογίζονται σε469 εκατομμύρια ευρώ.

Σημειώνουμε ότι μόνο η πόλη – λιμάνι της Βαρκελώνης είχε συνολικά ετήσια έσοδα το 2016 880 εκατομμύρια ευρώ, ποσόν σχεδόν υπερδιπλάσιο από τα συνολικά έσοδα της Ελλάδας!!!!

Αντίστοιχα η Ιταλία σύμφωνα με τα στοιχεία είχε το 2017 5,4 δις ευρώ.....

Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία (ΕΛΙΜΕ)το 2017 καταγράφτηκε ετήσια πτώση της τάξης του 20,5% στις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων, καθώς υποχώρησαν από 4307 το 2016 σε 3415 το 2017. Επίσης μειωμένη κατά 11% ήταν και οι επισκέψεις επιβατών το 2017. Το 2017 σύμφωνα με στοιχεία της LLIA η κρουαζιέρα έδωσε έσοδα στην Ευρώπη ύψους 47,86 δις ευρώ και από αυτά στην Ελλάδα περίπου 546 εκατομμύρια ευρώ(!!), στην Ιταλία 5,4 δις και την Ισπανία 2,4 δις.

Για το 2018 η πτώση υπολογίζεται να συνεχισθεί ως προς τις προσεγγίσεις κατά 2% για τις δε αφιξοαναχωρήσεις κατά 3,2%.

Τα νησιά της χώρας που φαίνονται ως οι μεγάλοι κερδισμένοι είναι η Μύκονος Νο 2 προορισμός για το 2017 και δεύτερη η Σαντορίνη. Τα δύο αυτά νησιά αναμένεται να υποδεχθούν το 2018 750.000 και 700.000 επιβάτες.

Επίσης ένα ενδιαφέρον στοιχείο που προκύπτει από τις σχετικές έρευνες είναι ότι η χώρα μας **έχει συγκριτικά πολύ χαμηλότερη κατά κεφαλή δαπάνη τόσο από την Βαρκελώνη όσο και από άλλους Μεσογειακούς προορισμούς.**

Στο πλαίσιο αυτό ο Πειραιάς δείχνει επίσης μείωση κατά 83 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων.

Ο εγκλωβισμός της χώρας μας στα γρανάζια του ευρωενωσιακού μονόδρομου, η πίστη στην πολιτική της ανταγωνιστικότητας του κεφαλαίου δεν αφήνει το παραμικρό περιθώριο στο αστικό πολιτικό σύστημα και στην τωρινή κυβέρνηση να διακρίνει έστω και εκ των υστέρων πού οδηγεί την χώρα η πολιτική της πρόσδεσης στην Ε.Ε και το μεγάλο κεφάλαιο.

Αποδεικνύονται για άλλη μια φορά πιστοί υπηρέτες των συμφερόντων των πολυεθνικών και του μεγάλου κεφαλαίου στον τουρισμό, στην κρουαζιέρα και ευρύτερα στην Ναυτιλία.....

Προκειμένου να θεμελιώσουμε την άποψη αυτή έχει ενδιαφέρον να δούμε πώς η κυβέρνηση και τα υπόλοιπα συστημικά κόμματα βλέπουν την παραπέρα πορεία για την κρουαζιέρα στην χώρα μας.

Ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι ποιος θα προσφέρει περισσότερα προνόμια στις πολυεθνικές, πώς αυτές με ψίχουλα θα εκμεταλλευτούν την υψηλή τουριστική θέση της χώρας μας και πώς θα αναπτύξουν ασύδοτα την επιχειρηματική τους δράση, εξάλλου έχουν «φωτεινά» παραδείγματα από το πώς εγκατέστησαν, εδραίωσαν την παρουσία τους στις μικρές χώρες της καραϊβικής που έκαναν την είσοδό τους υποσχόμενοι παραδείσους και εκμεταλλεύτηκαν αδίστακτα τις χώρες αυτές τις υποδομές και τους λαούς τους για να κερδοσκοπούν ασύστολα και παρά την σημαντική αύξηση στην επισκεψιμότητα κρουαζιεροπλοίων σε αυτές τις χώρες, παρά τις «επενδύσεις» **οι λαοί αυτών των χωρών βιώνουν την απόλυτη φτώχεια και εξαθλίωση….**

Η «ανάπτυξη» που πρόσφεραν στους λαούς αυτών των χωρών μετά από πολλές δεκαετίες τα εισοδήματά τους να είναι σταθερά στα όρια της φτώχειας….

Αυτό το μοντέλο οραματίζονται οι πολυεθνικές και για την χώρα μας παίρνοντας υπόψη ότι η Ελλάδα ούτε τώρα ούτε στο μέλλον μπορεί να αποτελέσει τον τροφοδότη σε εθνικό επίπεδο επιβατών διακοπών για τα κρουαζιερόπλοια σε αντίθεση με τα μεγέθη Ιταλίας, Ισπανίας…..

Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΚΟΜΜΑΤΩΝ

Π. Κουρουμπλής Υπουργός Ε.Ν: Ο δαιμόνιος και πολυπράγμων Υπουργός Ε.Ν σε σχετική συζήτηση στην Βουλή για τα κρουαζιερόπλοια ανακοίνωσε μεταξύ τω άλλων και τα εξής:

> **«Η κυβέρνηση είναι διατεθειμένη να δώσει σημαντικά κίνητρα στις διεθνείς εταιρίες κρουαζιέρας ώστε να επενδύσουν σε σχετικά έργα υποδομών στην Ελλάδα και είναι απολύτως πρόθυμη να εξετάσει την αξιοποίηση λιμανιών κρουαζιέρας με συμβάσεις παραχώρησης».**

Παρακάτω θα θαυμάσουμε … το φαιδρό σκεπτικό αυτής της άθλιας ξεφωνημένης από κάθε άποψη πολιτικής θέσης:

> «Σκοπός μας είναι να φέρουμε κοντά τους λαούς της περιοχής της ανατολικής μεσογείου μέσω πρωτοβουλιών που θα προωθούν την ειρηνική συνύπαρξη ώστε να αξιοποιήσουμε από κοινού τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα».

Από κοντά ακολουθεί στα ίδια μονοπάτια της δουλικής στάσης και της στήριξης των πολυεθνικών και η Ν.Δ. Σε σχετικό κείμενο, «οι 10 άξονες για την κρουαζιέρα και τον θαλάσσιο τουρισμό», σημειώνονται:

• Άρση όλων των αντικινήτρων για την κρουαζιέρα. Η Ελλάδα να πάρει πρωτοβουλία **για ένα νέο ενδοκοινοτικό πλαίσιο φορολόγησης για την κρουαζιέρα (αυτό το υιοθέτησε στην σχετική συζήτηση και ο Υπουργός Ε.Ν).**

• Παραχώρηση με μακροχρόνιες συμβάσεις σε εταιρίες κρουαζιέρας λιμενικών εγκαταστάσεων για την αναβάθμιση των υπηρεσιών στην κρουαζιέρα…. (**εδώ οι θέσεις κυβέρνησης – Ν.Δ είναι απόλυτα κοινές και ενιαίες).**

• Αναβάθμιση του ρόλου της εθνικής συντονιστικής επιτροπής κρουαζιέρας η οποία θα πρέπει να λαμβάνει αποφάσεις στην κατεύθυνση διαμόρφωσης και εφαρμογής μιας ολοκληρωμένης πολιτικής ενίσχυσης της κρουαζιέρας.

• Η επιτροπή που αναφέρει **η Ν.Δ στην οποία εκχωρεί το δικαίωμα των αποφάσεων, αποτελείται από εφοπλιστές, μεγαλοξενοδόχους και άλλα εκλεκτά τμήματα του μεγάλου κεφαλαίου.**

Από όλα τα παραπάνω γίνεται σαφές ότι στις τάξεις των αστικών πολιτικών κομμάτων ο τουρισμός και η κρουαζιέρα είναι ο τομέας που επιβεβαιώνεται η απόλυτη ταύτισή της και αναδεικνύεται η πλήρης υποταγή αυτών των δυνάμεων στις πολυεθνικές, τους μεγαλοξενοδόχους και ευρύτερα στο κεφάλαιο που έχει επενδυμένα συμφέροντα και θέλει να διαμορφώσει ακόμα πιο ευνοϊκούς όρους και προνόμια για να επεκτείνει την επιχειρηματική του δραστηριότητα στην χώρα μας.

ΣΥΡΙΖΑ – Ν.Δ. – ΠΑΣΟΚ κλπ δηλώνουν πλήρη υποταγή στις αξιώσεις του κεφαλαίου και ταυτόχρονα εκφράζουν την ετοιμότητα να παραδώσουν τα πάντα για την ανταγωνιστικότητα και την κερδοφορία τους!!!

Το εφοπλιστικό, τραπεζικό και βιομηχανικό κεφάλαιο που βρίσκεται πίσω από τις πολυεθνικές της κρουαζιέρας και οι τυπικοί εκπρόσωποί τους (τα διευθυντικά τους στελέχη)

στις επίσημες διαπραγματεύσεις θέτουν μια σειρά όρους και αξιώσεις.

Ενδεικτική από αυτή την πλευρά είναι η δήλωση εκπροσώπου πολυεθνικής κρουαζιέρας:

> «Οι επιβάτες είναι εκείνοι που υπαγορεύουν στην ουσία σε ποιες περιοχές **θα τοποθετήσουμε τα κρουαζιερόπλοιά μας, καθώς πρέπει να μεταφέρουμε εκεί όπου οι ευκαιρίες για δημιουργία εσόδων συμβάλλουν στην κερδοφορία της επιχείρησής μας»**.

Προφανώς ο εκπρόσωπος της πολυεθνικής έδωσε το πραγματικό στίγμα τι καθορίζει την πολιτική τους, όχι βέβαια ο επιβάτης ο οποίος ουδεμία σχέση έχει στον σχεδιασμό της κρουαζιέρας, αλλά οι «ευκαιρίες για δημιουργία εσόδων που συμβάλουν στην κερδοφορία της επιχείρησής μας».

Εάν ακόμη επιχειρούσαμε να προσεγγίσουμε με όρους εθνικού καπιταλισμού και κεφαλαίου (που προφανώς με αυτή την λογική είμαστε σε απόλυτη αντίθεση) τα οφέλη για την χώρα μας από την ύπαρξη ελληνικής κρουαζιέρας, αφού όπως ήταν στο παρελθόν θα ήταν και σήμερα πολλαπλάσια, διαπιστώνουμε ότι τα έσοδα θα ξεπερνούσαν τα 2,5 ευρώ ετησίως, παίρνοντας υπόψη την απασχόληση των ελλήνων Ναυτεργατών, την συμμετοχή στην δαπάνη της κοινωνικής ασφάλισης, τις επισκευές των πλοίων και τα λοιπά έσοδα που αφορούσαν υπηρεσίες – προμήθειες και δραστηριότητες για την εξυπηρέτηση αυτών των πλοίων....

Από όλα τα παραπάνω γίνεται σαφές ότι η λεγόμενη αστική ανάπτυξη ή το νέο παραγωγικό μοντέλο που διαφημίζουν τα αστικά κόμματα στο πλαίσιο του καπιταλιστικού δρόμου ανάπτυξης, ούτε νέο είναι και πολύ περισσότερο δεν προσφέρει στην χώρα, τον λαό και τους εργαζόμενους καμιά απολύτως προοπτική για τα συμφέροντά τους. Είναι μοντέλο κομμένο και ραμμένο στα μέτρα των πολυεθνικών, του μεγάλου κεφαλαίου και υπηρετεί το δόγμα της κερδοφορίας τους.

Συνακόλουθα αποδεικνύεται ότι ο απεγκλωβισμός της χώρας μας από την ευρωενωσιακή μέγγενη είναι μονόδρομος όπως και η συνεπής πάλη ενάντια στο εγχώριο και διεθνές κεφάλαιο για να ικανοποιηθούν οι λαϊκές ανάγκες, για να διαγραφεί το χρέος, να καταργηθούν τα μνημόνια και να επανέλθουν τα εργατικά δικαιώματα.

Το εργατικό λαϊκό και μαζικό κίνημα οφείλει περισσότερο από ποτέ να ριζοσπαστικοποιήσει τους στόχους και τα αιτήματά του, να τα συνδυάσει με πληρότητα με όλα τα τρέχοντα

προβλήματα που ταλανίζουν τους εργαζόμενους και τα λαϊκά κοινωνικά στρώματα, ανεργία, σταθερή και μόνιμη απασχόληση, ΣΣΕ, εργασιακές σχέσεις, κοινωνικοασφαλιστικό, ασφάλεια και υγιεινή στους χώρους δουλειάς κ.α. Η μάχη μπροστά μας όσο δύσκολη και αν φαντάζει σήμερα, είναι αυτή που θα κρίνει και θα καθορίσει τις μελλοντικές εξελίξεις.

Πειραιάς 6/8/2018