ΠΑΝΤΙΣΡΑ
αντικαπιταλιστικη • ενημερωση



Του **Αντώνη Νταλακογεώργου** *

Κριτήρια για να προβούμε σε μια χρήσιμη αλλά και ουσιαστική κριτική αποτίμηση της νέας κυβερνητικής ναυτιλιακής πολιτικής όπως αυτή εκφράζεται στα πρώτα βήματά της είναι τα παρακάτω:

Συνέπεια του προεκλογικού και προγραμματικού λόγου με αυτήν των προγραμματικών δηλώσεων στη Βουλή και κυρίως εν τοις πράγμασι ασκούμενης πολιτικής όπως αυτή υλοποιείται στην παρούσα φάση.

Ταυτόχρονα πρέπει να επισημανθούν οι προτεραιότητες στην ασκούμενη πολιτική εάν αυτές αντιμετωπίζουν θετικά τα προβλήματα των εργαζομένων και υπάρχει ένας συγκεκριμένος σχεδιασμός τόσο για τα άμεσα όσο και για τα μεσομακροπρόθεσμα προβλήματα έτσι ώστε να φαίνεται και να αποδεικνύεται μια αριστερή πολιτική που κατατείνει στην επίλυσή τους.

Παράλληλα μιλώντας για την ναυτιλία είναι εξαιρετικά σοβαρό, επειδή εδώ είναι περισσότερο ευδιάκριτη και οξύτατη η αντίθεση κεφαλαίου – εργασίας, τι μέτρα εξαγγέλλονται, σε ποια φάση υλοποιούνται και κατά πόσο σχεδιάζονται οι απαιτούμενες αλλαγές ώστε να υπάρχει όχι μόνο η αντιμετώπιση των ναυτεργατικών και εργατικών προβλημάτων αλλά και αν τίθενται οι βάσεις μέσα από τις αλλαγές στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο που κατοχυρώθηκε διαχρονικά την περίοδο μετά την μεταπολίτευση, ώστε το εφοπλιστικό κεφάλαιο = μεγάλος πλούτος να πληρώσει και να συμμετέχει επιτέλους ουσιαστικά στα οικονομικά βάρη που του αναλογούν, ιδιαίτερα αυτή την κρίσιμη περίοδο που διέρχεται ο τόπος, ο λαός και οι εργαζόμενοι.

Συμπληρωματικά πρέπει να σημειώσουμε ως κριτήριο για την ασκούμενη πολιτική εάν και κατά πόσο η κυβέρνηση και οι συναρμόδιοι υπουργοί επιζητούν και επιδιώκουν την συνεργασία με το εργατικό και συνδικαλιστικό κίνημα ώστε στηριζόμενοι στους εργαζόμενους να διαμορφώσουν ένα νέο ευνοϊκό πλαίσιο που θα συμβάλει στην αλλαγή του συσχετισμού δυνάμεων και κατά συνέπεια στην προώθηση πιο ριζοσπαστικών πολιτικών και αλλαγών στον χώρο της Ναυτιλίας.

Ορισμένες βασικές διαπιστώσεις, όπως αυτές προκύπτουν κατά την ανάγνωση των προγραμματικών δηλώσεων στη Βουλή για την ψήφο εμπιστοσύνης της νέας κυβέρνησης, είναι ότι οι προεκλογικές θέσεις του κόμματος, ιδιαίτερα για την **ποντοπόρο ναυτιλία**, έχουν υποστεί **ριζική αλλαγή και αλλοίωση** αφού σε αυτές δεν αναφέρεται ούτε λέξη για το σημερινό θεσμικό πλαίσιο που θεσπίστηκε την μεταπολεμική περίοδο, ενισχύθηκε και διευρύνθηκε όλη την μεταπολιτευτική περίοδο απ όλες τις κυβερνήσεις με αποτέλεσμα το εφοπλιστικό κεφάλαιο **να απολαμβάνει ένα σκανδαλώδες προνομιακό καθεστώς που αγγίζει και ξεπερνάει τα όρια της επιχειρηματικής ασυδοσίας.**

Πράγματι προκαλεί οργή η **προκλητική παράλειψη** στις προγραμματικές δηλώσεις της οποιασδήποτε αναφοράς **για την φοροασυλία των εφοπλιστών με τις 59 φοροαπαλλαγές τους και το σκανδαλώδες φορολογικό καθεστώς που απολαμβάνουν.**

Υπενθυμίζουμε ότι τον Ιούνη του 2014 σε σχετική επερώτηση του ΣΥΡΙΖΑ στην Βουλή το σημείο αυτό ορθά είχε αναδειχθεί σε κεντρικό πρόβλημα και τονίστηκε ότι η άνοδος του ΣΥΡΙΖΑ στην κυβέρνηση θα τερματίσει τη φορολογική ασυδοσία των εφοπλιστών και ταυτόχρονα θα επανεξετάσει από μηδενική βάση τις φοροαπαλλαγές των εφοπλιστών. Ουδεμία αναφορά στις προγραμματικές για ναυτιλιακή πολιτική στα διεθνή φόρουμ που όλα αυτά τα χρόνια η εκάστοτε κυβέρνηση συμπορεύεται απόλυτα με τις θέσεις του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Να υποθέσουμε ότι είναι τυχαία αυτή η παράλειψη ή ότι το θέμα παραπέμπεται για τις καλένδες ή στο αόριστο και μακρινό μέλλον;

Δεύτερο κρίσιμο σημείο που αφορά τη διολίσθηση του ΣΥΡΙΖΑ ανάμεσα στις προεκλογικές του δεσμεύσεις αφορά την απασχόληση Ελλήνων Ναυτικών με σαφή αναφορά σε αυτές ότι η επάνδρωση των ελληνικών πλοίων πρέπει να γίνεται με Έλληνες ναυτικούς καθώς επίσης να εφαρμόζεται απαρέγκλιτα η αρχή της ίσης αμοιβής για ίση δουλειά στα ελληνικά πλοία.

Στις προγραμματικές δηλώσεις η θέση αυτή υπέστη οβιδιακή μεταμόρφωση και πλέον η αναφορά γίνεται ευχολόγιο περί "ενίσχυσης της απασχόλησης". Ο Αναπληρωτής Υπουργός Ναυτιλίας κ. Δρίτσας σε συνάντηση με εκπροσώπους συνδικάτων συνέστησε **η αναμόρφωση της επάνδρωσης (οργανικές συνθέσεις) δεν μπορεί να γίνει με νομοθετική ρύθμιση αλλά πρέπει να αποτελέσει σημείο διαπραγμάτευσης μεταξύ εφοπλιστών και ναυτεργατών!!!** Στην ουσία με τη θέση αυτή απεμπολεί την αυτονόητη πολιτική δέσμευση να εφαρμόσει τις προγραμματικές θέσεις, αγνοεί ότι οι μειώσεις των θέσεων εργασίας έγιναν όλες από το **1983 έως το 2006 με κυβερνητικές πολιτικές** αποφάσεις, πετάει τη μπάλα στην εξέδρα όσον αφορά τις πολιτικές ευθύνες της κυβέρνησης και του ίδιου προσωπικά και ταυτόχρονα **στέλνει το μήνυμα στο εφοπλιστικό κεφάλαιο ότι η κυβέρνηση δεν προτίθεται να μεταβάλει το θεσμικό πλαίσιο σε ότι αφορά την α/8πασχόληση ελλήνων Ναυτικών!!!**

Κατά τα λοιπά τι αξία έχουν οι κορόνες περί ενίσχυσης της απασχόλησης; Μόνο ως επικοινωνιακά τεχνάσματα μπορεί να ληφθούν υπόψη.

Άραγε πόσο γνωρίζει ο κ. Δρίτσας ότι η όποια αύξηση της απασχόλησης των ελλήνων ναυτικών θα έχει ουσιαστικά πολλαπλασιαστικά οφέλη για την χώρα και την εθνική οικονομία με την μείωση της μάστιγας της ανεργίας (που ξεπερνάει το 50% στη ναυτιλία), με την αύξηση των ασφαλιστικών εισφορών στα ταμεία των ναυτικών ΝΑΤ – ΚΕΑΝ κ.λπ (τα οποία επιδοτούνται σε ετήσια βάση από τον κρατικό προϋπολογισμό με ένα δις ευρώ), με την παραπέρα αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος το οποίο στο μεγαλύτερο μέρος είναι από τους μισθούς των ναυτικών και σύμφωνα με επίσημα στοιχεία το 1/3 του συνολικού συναλλάγματος που εισέρχεται στη χώρα είναι το ναυτιλιακό!!

Τρίτο. Τις ίδιες ακριβώς παραμορφώσεις υπέστησαν και οι πάγιες θέσεις του κόμματος που αφορούν το καμποτάζ για τα κρουαζιερόπλοια, την επανασύσταση του Οίκου Ναύτη, την αυτοτέλεια των ασφαλιστικών μας Ταμείων.

Τέταρτο. Ένας άλλος κρίσιμος τομέας γύρω από τον οποίο υπάρχει σαφής μεταβολή των προεκλογικών θέσεων είναι η ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ. Ήδη η κυβέρνηση από την πρώτη στιγμή, σε αντίθεση με τα όσα διακήρυττε προεκλογικά, αποδέχθηκε DE FACTO τη σύμβαση και συμφωνία με την COSCO για την επέκταση της προβλήτας ΙΙ ενώ με δηλώσεις του ο Αντιπρόεδρος της κυβέρνησης δήλωσε ότι η "ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ θα προχωρήσει όπως και η πώληση του πλειοψηφικού πακέτου του 67%".

Οι έντονες αντιδράσεις που προκλήθηκαν σε κυβερνητικό – πολιτικό επίπεδο αλλά και η

παρέμβαση συνδικάτων, αυτοδιοικήσεων, κοινωνικών οργανώσεων και συλλογικοτήτων ανάγκασε τον κύριο Δραγασάκη σε μερική αναδίπλωση. Η αναδίπλωση αυτή, εάν και εφόσον δρομολογηθεί, ανατρέπει επίσης ριζικά τις πάγιες θέσεις του ΣΥΡΙΖΑ ο οποίος είχε ταχθεί υπέρ του δημόσιου χαρακτήρα του ΟΛΠ και θεωρούσε το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας μας βασικό μοχλό για την ανάπτυξη και την παραγωγική ανασυγκρότηση.

Όπως προκύπτει από τα δημοσιευμένα επίσημα έγγραφα προς τους θεσμούς αλλά και τις δεσμεύσεις στην Κινέζικη κυβέρνηση η διαδικασία θα συνεχισθεί για την πώληση ποσοστού του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΛΠ. Η νέα αφήγηση περί πολυμετοχικότητας, κοινοπραξίες, συμπράξεις αποσκοπούν στο να κατευνάσουν τις αντιδράσεις **και εκείνο που μένει είναι το ποσοστό που τελικά θα διατηρήσει το Δημόσιο.**

Εάν το ποσοστό που θα κρατήσει το Δημόσιο θα είναι 10% ή 17% ή η διάθεσή του γίνει σε δύο δόσεις ή εάν το τίμημα είναι πιο βελτιωμένο για το ξεπούλημα του ΟΛΠ ή ακόμη και αν διασφαλιστούν από τον επενδυτή – αγοραστή τα όσα διεκδικούσε και το μνημονιακό μπλοκ Ν.Δ – ΠΑΣΟΚ (Ακτοπλοΐα – εργατικά μισθολογικά θέματα κ.λπ) αυτό αποτελεί μια λεπτομέρεια μπροστά στο γεγονός ότι όλα δείχνουν ότι το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας θα περάσει σε ιδιωτικά μονοπωλιακά συμφέροντα και η κυβέρνηση θα βάλει τη δική της υπογραφή σε μια τέτοια επαίσχυντη πράξη η οποία θα έχει δυσμενέστατες επιπτώσεις στη χώρα, στην οικονομία, στην κοινωνία του Πειραιά, στο περιβάλλον, στις εργασιακές σχέσεις αλλά και στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και στην ουσία **θα αποκόψει τις τοπικές κοινωνίες ακόμη και την πρόσβασή τους στον νέο ΟΛΠ των μονοπωλιακών ομίλων!!!**

Είναι πασιφανές ότι οι πολυεθνικές και τα μονοπώλια υπολογίζουν και επενδύουν για την ανάπτυξη και την ενίσχυση της κερδοφορίας τους.

Η σύντομη επιγραμματική αυτή αναφορά αναδεικνύει και πείθει και τον πλέον δύσπιστο (και τέτοιοι υπάρχουν που διατυπώνουν ενστάσεις ότι δήθεν είναι πρόωρο και βιαστικό να βγάλουμε τόσο νωρίς συμπεράσματα για την ασκούμενη πολιτική στην Ναυτιλία) ότι οι παλινωδίες, οι παραπάνω μεταμορφώσεις, και οι μεταλλάξεις οδηγούν στο συμπέρασμα ότι **αυτή η κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική ούτε νέα είναι ούτε σε καμιά περίπτωση συνάδει με τις θέσεις της αριστεράς και αυτονόητο δεν είναι ούτε ανατρεπτική ούτε ριζοσπαστική.** Προφανώς οι παραμορφώσεις αυτές οδηγούν σε μια διαχείριση της σημερινής κατάστασης και στη συνέχιση μιας πολιτικής η οποία **αφήνει άθικτο και αλώβητο το εφοπλιστικό κεφάλαιο σε μια περίοδο που οι εργαζόμενοι, οι συνταξιούχοι, οι άνεργοι, τα μικρομεσαία στρώματα υφίστανται τις συνέπειες της**

καταστροφικής μνημονιακής πολιτικής.

Σχετικά με τις επιλογές των προσώπων που αποφάσισε η νέα πολιτική ηγεσία να πορευθεί δεν μας προκαλεί εντύπωση ότι στην βασική ομάδα συμμετέχουν **πρόσωπα τα οποία ουδεμία σχέση έχουν με την αριστερά και τους αγώνες της** αντίθετα έχουν διαπρέψει με τον δημόσιο λόγο τους να εξυμνούν το εφοπλιστικό κεφάλαιο και να θέτουν στην υπηρεσία των συμφερόντων του την επιστημονική γνώση και κατάρτισή τους ή ακόμη χειρότερα να έχουν προσφέρει τις υπηρεσίες τους απ ευθείας σαν στελέχη των εφοπλιστικών οργανώσεων!!!

Αφήσαμε για τελευταίο να σχολιάσουμε την σχέση που διαμορφώνει και οικοδομεί η νέα ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας με τους βασικούς συντελεστές του λεγόμενου ναυτιλιακού "θαύματος", που είναι οι εργαζόμενοι και οι Ναυτεργάτες και οι οποίοι στην οργάνωση, στον σχεδιασμό, στην εκπόνηση και στην εφαρμογή της Ναυτιλιακής, Λιμενικής κλπ πολιτικής όχι μόνο δεν έχουν λόγο αλλά οι θέσεις, οι προτάσεις και οι παραινέσεις του αυτόνομου ταξικού κινήματος αγνοούνται παντελώς ενώ επιδιώκεται η προνομιακή επικοινωνία με δυνάμεις του εργοδοτικού και κυβερνητικού συνδικαλισμού οι οποίες για άλλη μια φορά καλούνται να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους προκειμένου να μείνει ανέπαφο το αντιδραστικό και αντιδημοκρατικό πλαίσιο λειτουργίας τόσο στο συνδικαλιστικό επίπεδο όσο και στην Ναυτική νομοθεσία. Αυτό αφορά όχι μόνο την ναυτεργασία αλλά και τους εργαζόμενους στα ΝΠΔΔ και στο Υπουργείο Ναυτιλίας που διαπιστώνουν μια **αδικαιολόγητη ολιγωρία στην λήψη αποφάσεων σε υπαρκτά και επείγοντα προβλήματα**. Ταυτόχρονα η νοοτροπία, η πολιτική, αλλά και τα πρόσωπα που ασκούν διοίκηση παραμένουν τα ίδια και απαράλαχτα.

Ουσιαστικά το μόνο σοβαρό θέμα που κλήθηκε να διαχειριστεί η ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας ήταν αυτό της απλήρωτης ναυτικής εργασίας και τα δείγματα που έδωσε ως τώρα **είναι μόνο αρνητικά, τόσο σε επίπεδο χειρισμών όσο και αποφάσεων**, και εάν δεν κάνει δεκτές βασικές προτάσεις, που έχουν διατυπωθεί πολύ έγκαιρα και πολύ πριν κατατεθεί για διαβούλευση η νομοθετική διάταξη για το θέμα αυτό, προβλέπουμε ότι θα αναπαράγει τα αδιέξοδα αλλά και την μετωπική σύγκρουση με τους απλήρωτους Ναυτεργάτες και το συνδικαλιστικό κίνημα.

Δυστυχώς η πείρα των τριών τελευταίων ετών στο πρόβλημα αυτό για το οποίο έγιναν 7 απεργιακές κινητοποιήσεις και εκατοντάδες επισχέσεις εργασίας (μόνο η ΠΕΝΕΝ έκανε 42 επισχέσεις το 2014) δεν αξιοποιήθηκαν, δεν αξιολογήθηκαν ενώ η νομοθετική ρύθμιση που διατυπώθηκε κρίθηκε ανεπαρκέστατη και καθυστερεί τραγικά.

Από την σύντομη αυτή παρουσίαση (όσο και αν κάποιοι ενοχλούνται) το συμπέρασμα που προκύπτει αβίαστα είναι ότι η ακολουθούμενη πολιτική ούτε αριστερή είναι και πολύ περισσότερο ριζοσπαστική και ανατρεπτική. Προφανώς κινείται στην ίδια κατεύθυνση **υπεράσπισης των προνομίων του εφοπλιστικού κεφαλαίου και των επιχειρηματικών τους συμφερόντων.** Σε κάθε περίπτωση οι ιδέες, οι απόψεις, οι θέσεις του ταξικού κινήματος στη Ναυτιλία δεν πρόκειται να υποστούν ούτε αλλοιώσεις, ούτε την παραμικρή παραμόρφωση ούτε πολύ περισσότερο θα υποκύψει σε φωνές για μια **"νέα συμφωνία με τον εφοπλισμό με βάση την ασκούμενη κυβερνητική ναυτιλιακή πολιτική".**

Τον δρόμο του συμβιβασμού, της ταξικής συνεργασίας, την αποδοχή του δόγματος της ανταγωνιστικότητας του εφοπλιστικού κεφαλαίου, την διατήρηση του σημερινού αποικιοκρατικού καθεστώτος το οποίο **και η νέα κυβέρνηση αφήνει άθικτο θα βρει κατηγορηματικά αντίθετο τον κόσμο της εργασίας στον χώρο της Ναυτιλίας. Το αυτόνομο ταξικό ναυτεργατικό κίνημα θα την αντιπαλέψει με όλες τις δυνάμεις του!!!**

* Νταλακογεώργος Αντώνης,
Πρόεδρος Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΝΕΝ),
Γενικός Γραμματέας Εργατικού Κέντρου Πειραιά