

Ο σιδηρόδρομος ως δημόσιο αγαθό και η ιδιωτική επιχείρηση ως λαθρεπιβάτης

Αναδημοσίευση από το commune.org.gr

του Ηλία Ιωακείμογλου

Τι ζητήματα πολιτικής θέτει για την Αριστερά το δυστύχημα στα Τέμπη; Τι θέλουμε για τους σιδηροδρόμους στην Ελλάδα εκτός από την αυτονόητη απαίτηση ότι σε κάθε περίπτωση δεν επιτρέπεται να χάνονται ανθρώπινες ζωές; Φαίνεται λοιπόν ότι είναι μάλλον αδύνατο να συμφωνήσουν όλοι στην Αριστερά στις απαντήσεις στα ερωτήματα αυτά.

Υπάρχουν όσοι ισχυρίζονται ότι ο στόχος μας πρέπει να είναι η κρατικοποίηση του σιδηροδρόμου, με ή χωρίς αποζημίωση, με ή χωρίς εργατικό έλεγχο, και υπάρχουν άλλοι που πιστεύουν ότι στις σημερινές συνθήκες δεν μπορεί να υπάρξει αυθεντικός δημόσιος χαρακτήρας των μεταφορών, τον οποίο μπορεί να διασφαλίσει μόνο μια ανατροπή στο επίπεδο της εξουσίας, επομένως στον σοσιαλισμό ή σε μια πορεία προς το σοσιαλισμό.

Υπάρχουν και άλλοι, που εκκινούν από την ορθή διαπίστωση ότι ο δημόσιος χαρακτήρας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων είναι ένα κέλυφος νομικής ιδιοκτησίας κάτω από το οποίο υπάρχει η πραγματική ιδιοκτησία, που αυτή είναι ιδιωτική, για να καταλήξουν στην εκτίμηση ότι η μορφή ιδιοκτησίας τελικά δεν έχει σημασία ή έχει μικρή σημασία για τους κοινωνικούς αγώνες.

Ίσως αυτή τη συζήτηση θα την βοηθούσε εάν χαράσσαμε ανάμεσα στον δημόσιο και στον ιδιωτικό χαρακτήρα της επιχείρησης δύο διαχωριστικές γραμμές που μάλλον περνούν κάπως απαρατήρητες.

Διαχωριστική γραμμή 1: Οι υπηρεσίες μεταφοράς, εμπόρευμα ή δημόσιο αγαθό;

Το επιχείρημα ότι η δημόσια ιδιοκτησία είναι η νομική μορφή μιας κατά τα άλλα ιδιωτικής επιχείρησης, διότι οι κρατικές επιχειρήσεις αλώθηκαν «από τα μέσα» με τη λογική των ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων (μείωση κόστους, ελαστικές εργασιακές σχέσεις, εκτεταμένες υπεργολαβίες κλπ), οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η υπεράσπιση του δημόσιου χαρακτήρα της επιχείρησης δεν μπορεί να ανήκει στις δικές μας διεκδικήσεις.

Ο ισχυρισμός αυτός αγνοεί όμως ότι η ιδιωτική επιχείρηση παράγει εμπόρευμα ενώ η δημόσια επιχείρηση, όταν δεν είναι γιαλαντζί, παράγει δημόσιο αγαθό (με καπιταλισμό ή σοσιαλισμό αδιακρίτως).

Με άλλες δε προϋποθέσεις έχουμε πρόσβαση στο προϊόν της μεταφοράς που έχει γίνει εμπόρευμα και με άλλες προϋποθέσεις έχουμε πρόσβαση στο δημόσιο αγαθό, άλλους καταναγκασμούς επιβάλλει η παραγωγή υπεραξίας στους μισθωτούς και στην κοινωνία από την ιδιωτική επιχείρηση μεταφορών, και άλλους επιβάλλει η παραγωγή της μεταφοράς ως δημόσιο αγαθό, άλλες οι εργασιακές σχέσεις εδώ και άλλες εκεί, άλλη η δυνατότητα ανάπτυξης συνδικαλιστικών οργανώσεων, και ούτω καθεξής.

Ακόμη και στην δημόσια επιχείρηση στην οποία έχουν επιβληθεί ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, διατηρούνται σε κάποιο βαθμό τα χαρακτηριστικά της «καθαρής» δημόσιας επιχείρησης.

Το κυριότερο δε, είναι ότι η νομική ιδιοκτησία της, δεν είναι απλά και μόνο ένα αδρανές κέλυφος της ιδιωτικής, πραγματικής ιδιοκτησίας, διότι αυτή η νομική ιδιοκτησία μάς επιτρέπει, με τον κατάλληλο κοινωνικό συσχετισμό δυνάμεων, να παρέμβουμε και να επαναφέρουμε το δημόσιο αγαθό στην θέση του εμπορεύματος, να απαλλάξουμε την δημόσια επιχείρηση από τα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και τις άλλες συνθήκες που της έχουν επιβληθεί από τον νεοφιλελευθερισμό, ώστε να ξαναβρεί την μορφή που είχε πριν την επικράτησή του. Για την περίπτωση του σιδηροδρόμου αυτό σημαίνει ύπαρξη ενιαίου φορέα που έχει την νομική και πραγματική ιδιοκτησία της υποδομής όσο και της χρήσης της υποδομής.

Αυτά είναι αδιανόητα για τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, και αυτό

οφείλεται στην ιδιωτική μορφή ιδιοκτησίας που έχουν. Αντιθέτως, είναι εφικτά για τις δημόσιες επιχειρήσεις, όπως εξάλλου το δείχνει η ίδια η ιστορία του καπιταλισμού: ανόθευτο δημόσιο σύστημα υγείας, δημόσιος σιδηρόδρομος κλπ υπήρχαν στην μεταπολεμική Ευρώπη πριν τον νεοφιλελευθερισμό χωρίς να χρειάζεται να περιμένουμε τον σοσιαλισμό. Είναι δε αυτά εφικτά επειδή η νομική μορφή ιδιοκτησίας αυτών των επιχειρήσεων είναι δημόσια. Όσο για την πραγματική ιδιοκτησία, αποτελεί επίδικο αντικείμενο του κοινωνικού ανταγωνισμού μεταξύ εργασίας και κεφαλαίου.

Διαχωριστική γραμμή 2: Η ιδιωτική επιχείρηση ως λαθρεπιβάτης των σιδηροδρόμων

Πέραν αυτών, ο σιδηρόδρομος έχει μια πολύ σημαντική ιδιομορφία: Η λειτουργία του προϋποθέτει την ύπαρξη δικτύου και άλλων υποδομών για την εγκατάσταση των οποίων, για την επέκτασή τους, την συντήρησή τους και τον εκσυγχρονισμό τους απαιτείται εξαιρετικά μεγάλο αρχικό πάγιο κεφάλαιο και συνεχείς επενδύσεις στην συνέχεια. Η αξιοποίηση αυτού του κεφαλαίου δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί απευθείας από μια ιδιωτική επιχείρηση διότι η κερδοφορία της θα ήταν χαμηλότερη, και μάλιστα κατά πολύ, από την μέση κερδοφορία (διότι στο κλάσμα κέρδη/κεφάλαιο, ο παρονομαστής θα ήταν πολύ μεγάλος). Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι ιδιωτικοποιήσεις γίνονται με τον τρόπο που γνωρίζουμε (και ο οποίος ορίζεται από σχετική οδηγία της ΕΕ):

Η μεν δημόσια επιχείρηση επωμίζεται τις υποδομές, με όλο το κόστος που τις συνοδεύει και τις επενδύσεις που της αναλογούν, ενώ η ιδιωτική επιχείρηση κρατάει για τον εαυτό της το τμήμα εκείνο που φέρνει κέρδη, δηλαδή την εκμετάλλευση του δικτύου πληρώνοντας ενοίκιο στην δημόσια επιχείρηση. Ενοίκιο το οποίο είναι προφανώς ανεπαρκές για την συντήρηση του δικτύου, τον εκσυγχρονισμό του και την επέκτασή του.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο απαιτείται η εισροή δημόσιων πόρων στις δημόσιες επιχειρήσεις που διαχειρίζονται τις σιδηροδρομικές υποδομές, αυτός είναι και ο λόγος που οι

επιχειρήσεις αυτές οδηγούνται στην υπερχρέωση. Πρόκειται για το πολύ παλιό και γνωστό κόλπο της ιδιωτικοποίησης των κερδών και της κοινωνικοποίησης των ζημιών σε νέα έκδοση για αφελείς. Υπάρχει λοιπόν αυτή η θεμελιακή ασυμμετρία μεταξύ δημόσιας και ιδιωτικής επιχείρησης στους σιδηροδρόμους. Η ιδιωτική επιχείρηση είναι λαθρεπιβάτης των σιδηροδρόμων.

Αν όχι τώρα, πότε;

Να κρατικοποιηθεί, λοιπόν, ο σιδηρόδρομος, και να κρατικοποιηθεί πλήρως, στην υποδομή και στο μεταφορικό έργο, χωρίς αποζημίωση, και να εκκαθαριστούν οι λειτουργίες του από τα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, και να γίνουν εν τέλει όλα όσα απαιτούνται για να παράγει μεταφορά επιβατών ως δημόσιο αγαθό και μεταφορά εμπορευμάτων ως πηγή εσόδων από τον επιχειρηματικό τομέα. Αν αυτά δεν μπορούμε να τα διεκδικούμε τώρα, που τίθεται σε αμφιβολία η ικανότητά της εξουσίας να εκπροσωπεί το γενικό συμφέρον σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο ζήτημα, τότε πότε θα τα διεκδικήσουμε;