



Ο σιδηρόδρομος και η ιδιωτική ιδιοκτησία



Γράφει ο ΗΛΙΑΣ ΙΩΑΚΕΙΜΟΓΛΟΥ*

Είναι πολύ σπάνιες οι ιστορικές στιγμές κατά τις οποίες τα πυρά των υποτελών κοινωνικών τάξεων έχουν την ισχύ και την ευκαιρία να προσβάλουν την ιδιωτική ιδιοκτησία στα μέσα παραγωγής, διότι αυτή είναι η καλύτερα φυλασσομένη περιοχή του συστήματος, δηλαδή του κεφαλαιοκρατικού τρόπου παραγωγής και του αστικού κράτους. Μία από αυτές τις σπάνιες στιγμές ήταν και το δυστύχημα στα Τέμπη, επειδή έσπρωξε στα άκρα την αντίθεση του ιδιωτικού συμφέροντος με το δημόσιο συμφέρον, της ιδιωτικής ιδιοκτησίας στα μέσα παραγωγής με την δημόσια ιδιοκτησία, του συμφέροντος του κεφαλαίου με το γενικό συμφέρον. Γι' αυτό και διάνοιξε μπροστά στις δυνάμεις της Αριστεράς διάδρομο που επιτρέπει ευθεία βολή στην καρδιά του τέρατος και αυτόν τον διάδρομο θα πρέπει να τον κρατήσουμε ανοικτό.

Αφού έτσι έχουν τα πράγματα, τα ζητήματα της ιδιοκτησίας, που για μεγάλη περίοδο παρέμεναν στην σκιά, θα πρέπει τώρα να αναλυθούν από τις δυνάμεις της αντικαπιταλιστικής Αριστεράς, ο δε σιδηρόδρομος στην Ελλάδα θα μπορούσε να αποτελέσει το πρώτο πεδίο αναφοράς τέτοιων αναλύσεων. Μερικές κρίσιμες επισημάνσεις σχε-

τικά με το ζήτημα της ιδιοκτησίας των σιδηροδρόμων είναι οι εξής:

Εμπόρευμα ή δημόσιο αγαθό, νομική και πραγματική ιδιοκτησία

Διατυπώνεται, στους κόλπους της Αριστεράς, ο ισχυρισμός 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). Αυτός ο ισχυρισμός οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η υπεράσπιση του δημόσιου χαρακτήρα της επιχείρησης δεν μπορεί να ανήκει στα καθήκοντά της.

Ο ισχυρισμός αυτός αγνοεί όμως ότι η ιδιωτική επιχείρηση παράγει αναγκαστικά εμπόρευμα ενώ η δημόσια επιχείρηση μπορεί να παράγει δημόσιο αγαθό (με καπιταλισμό ή σοσιαλισμό αδιακρίτως). Με άλλες δε προϋποθέσεις έχουμε πρόσβαση στο μεταφορικό έργο 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. Η ιδιωτική επιχείρηση υπακούει στην λογική *Χρήμα-Εμπόρευμα-Χρήμα* επαυξημένο με το κέρδος ενώ η δημόσια επιχείρηση μπορεί να υπακούει στην λογική *Εμπόρευμα-Χρήμα-Εμπόρευμα χωρίς παραγωγή υπεραξίας* αρκεί να φροντίσουμε εμείς για αυτό.

Το κυριότερο δε, είναι ότι η νομική ιδιοκτησία της επιχείρησης 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 και να βάλουμε στην θέση τους κριτήρια κοινωνικού συμφέροντος. 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 και δεν υπακούει στην λογική της αξιοποίησης κεφαλαίου αλλά στην λογική των κοινωνικών αναγκών.

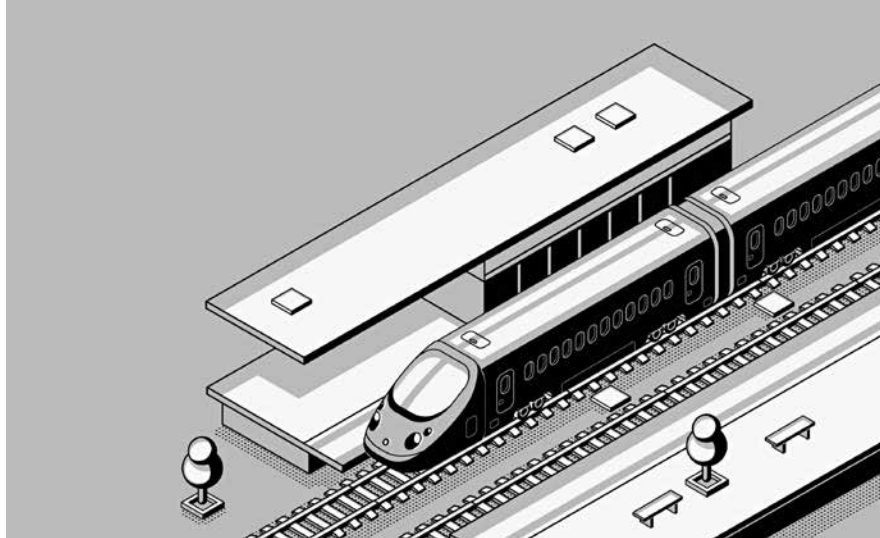
Αυτά είναι αδιανόντα για τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, και αυτό οφείλεται στην ιδιωτική μορφή νομικής ιδιοκτησίας που έχουν. Αντιθέτως, είναι εφικτά για τις επιχειρήσεις με δημόσια νομική ιδιοκτησία, όπως εξάλλου το δείχνει η ίδια η ιστορία του καπιταλισμού: ανόθευτο δημόσιο σύστημα υγείας, δημόσιος σιδηρόδρομος και λοιπά δημόσια αγαθά παράγονταν στην μεταπολεμική Δυτική Ευρώπη πριν τον νεοφιλελευθερισμό χωρίς να χρειάζεται να περιμένουμε τον σοσιαλισμό, αρκούσε ο κατάλληλος ταξικός συσχετισμός δυνάμεων. Ήταν δε αυτά εφικτά επειδή η *νομική μορφή* ιδιοκτησίας αυτών των επιχειρήσεων ήταν δημόσια. Χωρίς νομική δημόσια ιδιοκτησία είναι αδιανόντη η *πραγματική δημόσια ιδιοκτησία: η νομική ιδιοκτησία*

αποτελεί προϋπόθεση της πραγματικής. Εκ των πραγμάτων, λοιπόν, όποιος αρνείται την πρώτη αρνείται και την δεύτερη, και όποιος επιτυγχάνει την πρώτη ανοίγει την δυνατότητα να επιτύχει και την δεύτερη.

Εξάλλου έτσι συνέβη και με την καπιταλιστική ιδιοκτησία επί των μέσων παραγωγής: η νομική ιδιοκτησία προηγήθηκε της πραγματικής, και με ποιο τρόπο έγινε αυτό, το περιγράφει ο Μαρξ στα *Αποτελέσματα της άμεσης διαδικασίας παραγωγής*, χρησιμοποιώντας την έννοια της *τυπικής υποταγής της εργασίας στο κεφάλαιο* (όπου ο καπιταλιστής έχει την νομική ιδιοκτησία αλλά δεν έχει την πραγματική, που σημαίνει ότι δεν ελέγχει ακόμη τις τεχνικές γνώσεις των μισθωτών, ούτε κατανοεί ποιες είναι οι δεξιότητές τους, ούτε την οργάνωση της εργασίας τους, ούτε τους ρυθμούς της κλπ) και την έννοια της *ουσιαστικής υποταγής της εργασίας στο κεφάλαιο* (όπου ο καπιταλιστής έχει πλέον θέσει υπό τον έλεγχό του κάθε πλευρά και κάθε στοιχείο της εργασιακής διαδικασίας, και με δύο λόγια, έχει τώρα πια εκτός από την νομική και την πραγματική ιδιοκτησία).

Η ιδιωτική επιχείρηση ως λαθρεπιβάτης των σιδηροδρόμων

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 οποί-



ος 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 τα κέρδη, δηλαδή την εκμετάλλευση του δικτύου πληρώνοντας ενοίκιο στην δημόσια επιχείρηση, ενοίκιο το οποίο είναι προφανώς ανεπαρκές και συμβάλλει μόνο κατά τι στην συντήρηση του δικτύου. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο απαιτείται 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 την πολύ παλιά και γνωστή μέθοδο της ιδιωτικοποίησης των κερδών και της κοινωνικοποίησης των ζημιών σε νέα έκδοση.

Υπάρχει λοιπόν αυτή η θεμελιακή ασυμμετρία μεταξύ δημόσιας επιχείρησης στις υποδομές και ιδιωτικής επιχείρησης στην εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων, υπάρχει αυτή η μεταφορά αξίας από το δημόσιο τμήμα του σιδηροδρόμου προς την ιδιωτική επιχείρηση, και αυτό δεν θα έπρεπε να μας επιτρέπει να τελειώνουμε την συζήτηση περί ιδιωτικοποιήσεων με το επιχειρήμα ότι οι δημόσιες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις είναι κατ' επίφαση δημόσιες, δηλαδή μόνο κατά την νομική μορφή τους, διότι η ιδιωτική επιχείρηση με την εκμετάλλευση του μεταφορικού έργου είναι λαθρεπιβάτης των σιδηροδρόμων.

Αυτός είναι ο καιρός να επεκτείνουμε την σφαίρα των κοινών και δημόσιων αγαθών

Εάν θέλουμε να τοποθετούμε τα ζητήματα εντός της ιστορικής συγκυρίας, μπορούμε, και πρέπει, να τοποθετήσουμε το ζήτημα της νομικής και της πραγματικής ιδιοκτησίας των σιδηροδρόμων στο πλαίσιο μιας ιστορικής συγκυρίας κατά την οποία το κεφάλαιο επιδιώκει μανιωδώς την επέκταση της ιδιωτικής ιδιοκτησίας επί δημόσιων και κοινών αγαθών. Απέναντι σε αυτήν την επέκταση, θα έπρεπε να ήταν προφανές ότι η απάντηση της Αριστεράς οφείλει να είναι η διεκδίκηση της επέκτασης της σφαίρας των δημόσιων αγαθών και των κοινών αγαθών, εδώ και τώρα, όχι σε κάποιο σοσιαλιστικό υπερπέραν. Ότι αυτό είναι εφικτό, εφόσον μπορούσαμε να διαμορφώσουμε τον κατάλληλο ταξικό συσχετισμό δυνάμεων, μας το δείχνει η ιστορία των κοινωνικών αγώνων στην Ευρώπη, μας το δείχνει και η ιστορία του καπιταλισμού.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι μεταφορές επιβατών, στην λογική ενός μεταβατικού προγράμματος για τον σοσιαλισμό, θα έπρεπε να εξομοιωθούν με την δημόσια εκπαίδευση και την δημόσια υγεία, δηλαδή να αποκτήσουν χαρακτήρα δημόσιου αγαθού και να είναι προσβάσιμες δωρεάν από όλους. Αλλιώς θα έπρεπε να περιμένουμε να ωριμάσουν οι συνθήκες όπως οι άλλοι περιμένουν την Δευτέρα Παρουσία. **T**