

Η επιβίωση του πελατειακού κράτους

Του ΠΑΣΧΟΥ ΜΑΝΔΡΑΒΕΛΗ

Μια πολύ ενδιαφέρουσα πτυχή της κακοδαιμονίας των δημόσιων επιχειρήσεων αποκάλυψε ο βουλευτής του «Ποταμιού» κ. Σπύρος Λυκούδης, ο οποίος κατέθεσε ερώτηση προς τους υπουργούς Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού για την επανεκκίνηση της λειτουργίας των προαστιακών σιδηροδρομικών δρομολογίων Κόρινθος - Αργος - Ναύπλιο.

Στο κείμενο της ερώτησης διαβάζουμε τα εξής εκπληκτικά: «Η προηγούμενη κυβέρνηση με δελτίο Τύπου του τέως υπουργού ΠΕΚΑ είχε αναγγείλει στις 17 Σεπτεμβρίου 2014 ότι επρόκειτο να προωθηθεί «εντός του επόμενου τριμήνου η επανεκκίνηση της λειτουργίας των προαστιακών σιδηροδρομικών δρομολογίων Κόρινθος - Αργος - Ναύπλιο, μετά από συνεργασία του τότε υπουργού ΠΕΚΑ με τον τότε υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Η απόφαση αυτή των δύο τότε υπουργών γνωστοποιήθηκε στον πρόεδρο του ΟΣΕ, Παναγ. Θεοφανόπουλο, ώστε να προχωρήσει στην υλοποίηση των ενεργειών που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία της γραμμής. Σημαντικό μέρος του κόστους λειτουργίας της γραμμής θα χρηματοδοτηθεί από τις ΥΓΟΣ (Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος), καθόσον τα δρομολόγια αυτά χρειάζονται οικονομική ενίσχυση από την Πολιτεία».

Ψηφοθηρία

As προσέξουμε λιγάκι τη λογική με την οποία χρεοκοπούν οι ΔΕΚΟ. Ο υπουργός Περιβάλλοντος – τότε ήταν ο κ. Γιάννης Μανιάτης – αν και αναρμόδιος για θέματα μεταφορών, αναγγέλλει με δελτίο Τύπου την επαναλειτουργία προαστιακών σιδηροδρομικών δρομολογίων. Γιατί ο υπουργός φύτρωσε εκεί που δεν τον έσπειραν; Διότι ο κ. Μανιάτης ήταν υποψήφιος στον νομό Αργολίδας και, όπως λέει ο κ. Λυκούδης στην ερώτησή του, «η επανεκκίνηση της σιδηροδρομικής αυτής σύνδεσης αποτελεί χρόνιο αίτημα των πολιτών της Αργολίδας». Με άλλα λόγια, ο υπουργός έκανε ψηφοθηρία με ξένα κόλλυβα, αφού «σημαντικό μέρος του κόστους λειτουργίας της γραμμής θα χρηματοδοτηθεί από... την Πολιτεία», δηλαδή από εμάς τους φορολογούμενους.

Το χειρότερο είναι ότι ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ απλώς «ενημερώθηκε» (!) για την απόφαση των δύο υπουργών (ο ένας υπουργός νίβει τον άλλον και οι δυο αδειάζουν την τσέπη μας) χωρίς ο αρμόδιος να ερωτηθεί! Ούτε οικονομοτεχνικές μελέτες, ούτε έλεγχος οικονομικής βιωσιμότητας, ούτε τίποτε. Οι υπουργοί τα βρήκανε, τα συμφωνήσανε και σ' εμάς τους πολίτες θα ερχόταν απλώς ο λογαριασμός. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε και στον δικτυακό του τόπο ο πρώην υπουργός ΠΕΚΑ: «Ενθουσίασε ο Γιάννης Μανιάτης με το έργο που παρουσίασε για την Αργολίδα και όλη τη χώρα» (maniatisy.gr 22/1/2015).

Να σημειώσουμε εδώ ότι τα δρομολόγια του ΟΣΕ στην Πελοπόννησο διακόπηκαν (διά κόπων, διαδηλώσεων και βασάνων) το 2011, δηλαδή την περίοδο του πρώτου «τρισκατάρατου» Μνημονίου, διότι ήταν σκανδαλώδως ελλειμματικά. Σύμφωνα με μελέτη του υπουργείου Μεταφορών, το κόστος των δρομολογίων Πελοποννήσου το 2007



Τα δρομολόγια του ΟΣΕ στην Πελοπόννησο διακόπηκαν το 2011 διότι ήταν ελλειμματικά. Σύμφωνα με μελέτη του υπουργείου Μεταφορών, το κόστος τους το 2007 ήταν 60,6 εκατ. ευρώ ενώ τα έσοδά τους μόνο 2 εκατ. ευρώ!

ήταν 60,6 εκατ. ευρώ ενώ τα έσοδά τους μόνο 2 εκατ. ευρώ! Σε αυτήν την περίπτωση δεν μπορεί να αναφερθεί κάποιος σε ελλείμματα, αλλά μόνο για λεφτά στον πίθο των Δαναϊδών. «Εδώ και χρόνια», έγραφε η «Καθημερινή» στις 10.10.2010, «διατηρούνται δρομολόγια που παρουσιάζουν πληρότητα από 1,6% έως 6%, κυρίως στο δίκτυο της Πελοποννήσου». Δηλαδή ανά εκατονταθέσιο συρμό μετακινούνταν από ένας μέχρι έξι επιβάτες. Ορθώς ο κ. Στέφανος Μάνος παρατήρησε ότι θα ήταν πολύ πιο φθηνό για εμάς τους φορολογούμενους να στέλνει το κράτος αυτούς τους επιβάτες με ταξί παρά να μετακινεί ολόκληρο συρμό, αφού μόνο «το κόστος του καυσίμου διαμορφώνεται σε περίπου 3 ευρώ ανά χιλιόμετρο» («Καθημερινή» 27.7.2008).

Έτσι, λοιπόν, «με τα δίκαια αιτήματα των κατοίκων», που έτρεχαν να ικανοποιήσουν υπουργοί-πολιτευτές, έφτασαν οι φορολογούμενοι να πληρώνουν ετησίως 58,4 εκατ. μόνο για το δίκτυο της Πελοποννήσου, ενώ ο ΟΣΕ «έκαιγε» καθημερινά 2,2 εκατ. ευρώ! Το συσσωρευμένο έλλειμμα του Οργανισμού το 2010 ήταν 10,7 δισ. ευρώ, ήτοι μιάμιση δόση από αυτές που παρακαλάμε να πάρουμε.

Από τα παραπάνω προκύπτουν και κάποια γενικότερα συμπεράσματα. Πρώτον, η περιστολή των δαπανών του κράτους είναι στον αέρα και το ισχνό πρωτογενές πλεόνασμα, που εμφανίσαμε πέρυσι,

Η περιστολή των δαπανών του κράτους είναι στον «αέρα» και το ισχνό πρωτογενές πλεόνασμα, που εμφανίσαμε πέρυσι, είναι υπό αίρεση.

είναι υπό αίρεση. Οχι για λόγους ανθρωπιστικής κρίσης, που λέει ο ΣΥΡΙΖΑ, αλλά για την ικανοποίηση «δικαιων αιτημάτων» του εκλογικού σώματος κάποιων υπουργών. Και όχι μόνο των υπουργών, για να είμαστε δίκαιοι. Το 2006 η βουλευτής του Συνασπισμού κ. Ασπμίνα Ξηροτύρη κατέθεσε ερώτηση στη Βουλή για την κατάργηση των ζημιολόγων πτήσεων της τότε κρατικής Ολυμπιακής από τη Θεσσαλονίκη στο Ντίσελντορφ και στη Στουτγάρδη. Επισήμανε, δε, ότι η κατάργηση είναι «ενάντια στη θέληση των μαζικών φορέων και κατοίκων της Θεσσαλονίκης», δηλαδή των ψηφοφόρων της. Μπορούμε λοιπόν να συμπεράνουμε ότι η Αριστερά (που δεν κυβέρνησε ποτέ) δεν έβαλε απλώς το δαχτυλάκι της, αλλά έβαλε ολόκληρη παλάμη για να χρεοκοπήσουμε. Οι πρώτοι που χτυπούσαν τα νταούλια της χρεοκοπίας ήταν οι οπαδοί της προόδου, αυτοί που ήταν και κήσσορες του δικομματισμού, «γιατί οδήγησε την Ο.Α. στο κλείσιμο». Αυτοί πρωτοστατούσαν στους αγώνες και για «τα δίκαια των εργαζομένων στην Ο.Α.» και για τον πολυσχιδή «κοινωνικό ρόλο που πρέπει να παίξει η Ο.Α.» και για τα «δημοκρατικά καθήκοντα που είχε η Ο.Α.» και για «το χαμηλό εισιτήριο που πρέπει να έχει η Ο.Α.». Να θυμίσουμε ότι μέχρι την ιδιωτικοποίησή της η Ο.Α. είχε ζημίες 1,5 εκατ. ημερησίως και ο ΣΥΡΙΖΑ πάλευε να τις μεγεθύνει.

Δημόσιο και επιχείρηση

Το δεύτερο που πρέπει να παρατηρήσουμε είναι ότι «το άλλο Δημόσιο» που υπόσχεται η Αριστερά, είναι απλώς ανέφικτο. Ακόμη κι αν βρεθούν 10.000 απόλυτα τίμια στελέχη, που θα αναλάβουν τις θέσεις-κλειδιά, πάντα θα υπάρχουν εκλογές τις οποίες οι υπουργοί θα θέλουν να κερδίζουν με δικά μας έξοδα. Ο εκάστοτε διορισμένος από την κυβέρνηση πρόεδρος του ΟΣΕ δεν κρίνεται από την καλή πορεία της εταιρείας, ή έστω από τις υποφερτές ζημίες της. Κρίνεται από τους προϊσταμένους του υπουργούς, που έχουν διαφορετικούς στόχους από τη βιωσιμότητα των ΔΕΚΟ. Δεν νοιάζονται για ζημίες, αφού πληρώνουν οι ανώνυμοι φορολογούμενοι. Δεν νοιάζονται για οικονομικά ορθολογικές επιλογές,

αφού οι πιθανότητες επανεκλογής τους ενισχύονται από τις οικονομικά ανορθολογικές επιλογές. Συνεπώς, όταν έχεις κρατικό ΟΣΕ και οι υπουργοί θέλουν να προτιμηθούν από τους ψηφοφόρους, πολύ ορθολογικά «ο πρόεδρος του ΟΣΕ κ. Παναγιώτης Θεοφανόπουλος (σ.σ.: αφού ενημερώθηκε για την απόφαση των πολιτικών του προϊσταμένων) ευρισκόμενος στην Αργολίδα, διαβεβαίωσε τους τοπικούς άρχοντες για επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Κόρινθος - Αργος - Ναύπλιο. Σήμερα αυτήν την εξαγγελία ο ΟΣΕ έρχεται να την κάνει πράξη... Με την υλοποίηση των αναγκαίων έργων υποδομής, το τρένο και πάλι θα ξανασφυρίζει στο Αργος και στο Ναύπλιο, ικανοποιώντας ένα πάγιο αίτημα των κατοίκων της Αργολίδας» («Σιδηροδρομικά Νέα», 15.1.2015).

Εχουμε γράψει παλιότερα ότι ο όρος «δημόσια επιχείρηση» θυμίζει το μυθιστόρημα του Ρόμπερτ Λούις Στίβενσον «Δόκτωρ Τζέκιλ και Μίστερ Χάιντ». Και αυτό διότι εξορισμού το Δημόσιο έχει διαφορετικούς στόχους από μία επιχείρηση. Ο επιχειρηματίας κάνει οικονομικά ορθολογικές επιλογές, που στόχο έχουν να μεγιστοποιήσουν το κέρδος και την αξία μιας επιχείρησης. Η πολιτεία, από την άλλη μεριά, δεν είναι μονολιθική και δεν έχει τις απαιτήσεις του μετόχου μιας επιχείρησης. Το κράτος είναι πολλά πράγματα ταυτοχρόνως κι έχει πολλαπλούς σκοπούς. Αυτοί σπανίως συμπίπτουν με τους στόχους μιας επιχείρησης. Απαρτίζονται από την κυβέρνηση, που στόχο έχει την επανεκλογή της· από τους μαζικούς φορείς, όπως είναι το συνδικαλιστικό κίνημα που στόχο έχει τη βελτίωση της ζωής των εργαζομένων (πολλές φορές σκανδαλωδώς) από ψηφοφόρους που επιζητούν το «κοινωνικό πρόσωπο» της επιχείρησης· από τοπικά συμφέροντα που θέλουν να ακουέ το τρένο να σφυρίζει και ως μνην το χρησιμοποιούν ποτέ· από αντιπολιτεύσεις που λαϊκίζουν εξόδοις της δημόσιας επιχείρησης. Ολα αυτά οδηγούν στο τέλος που ο Ρόμπερτ Λούις Στίβενσον φαντάστηκε για το «Δόκτωρ Τζέκιλ και Μίστερ Χάιντ»: στην αυτοκτονία. Και αυτό κάνουν οι ΔΕΚΟ, παίρνοντας στον λαιμό τους όμως και τη χώρα...