

ΑΝΤΙΕΞΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

www.resistance2003.gr



Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

«Τον πόλεμο τον ζούμε κάθε μέρα εδώ»

ΑΝΕΡΓΙΑ - ΔΟΛΟΦΟΝΙΕΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

ΣΤΗΝ ΚΟΛΛΑΣΗ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ...

Η ΜΕΓΓΕΝΗ ΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ (ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ)
ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΥΝΘΛΙΒΕΙ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΤΕΣ



κοινή λογική θεωρεί πια δικές της ορισμένες προφάσεις όπως: «άνοιξαν αλλού αγορές», «μικρότερο εργατικό κόστος στην Ανατολική Ευρώπη και Ασία», «το κράτος δεν μπορεί να επιβάλλει στα αφεντικά», λες και θέλει, «το κίνητρο του κεφαλαίου είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους» και άλλα πικρά παρόμοια. Είναι αλήθεια πως η συνήθεια ακρωτηριάζει τόσο καλά τον άνθρωπο που τον κάνει να τα πιστεύει σαν φυσικούς νόμους και να καλείται να επιλύσει τα προβλήματα άλλων (στην προκειμένη περίπτωση των αφεντικών) και όχι τα δικά του. Ο ρεαλισμός αυτός των εφοπλιστών τείνει να επικρατήσει καθολικά σ' όλη την κοινωνία εάν δεν αντιστραφούν τα πράγματα, εάν δηλαδή η γλώσσα του κέρδους δεν βρει εμπόδιο από άλλη γλώσσα και από άλλες λέξεις όπως: **Αξιοπρέπεια, Αντίσταση, Αλληλεγγύη!** Θέλουν να μας βάλουν στο μυαλό μας την δική τους λογική. Ωστόσο απέναντι στη λογική και στο ρεαλισμό

του κράτους και του εφοπλιστικού κεφαλαίου υπάρχει ένας άλλος ρεαλισμός και μια άλλη λογική...

«Ρεκόρ παραγγελιών για νεόκτιστα πλοία σημειώνουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, ενώ την ίδια στιγμή η ανάνεωση του στόλου είναι διαρκής, ενώ η κινητικότητα και στην αγορά των μεταχειρισμένων καταγράφεται ως σημαντική»: Μελέτη της XRTC Business consultant Ltd σύμβουλο της Γαλλικής τράπεζας Credit Lyonnais στην Ελλάδα.

Συγκρίνοντας τις παραγγελίες των νεόκτιστων που δόθηκαν μέχρι το Μάιο του 2004 με αυτές που είχαν δοθεί την αντίστοιχη περίοδο του 2003, διαπιστώνουμε μια πραγματικά εντυπωσιακή αύξηση του +93% στον αριθμό παραγγελιών το οποίο μεταφράζεται σε αύξηση της τάξης +93% της αξίας τους. Ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων έχει τις περισσότερες παραγγελίες με σύνολο 95 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 13,8 εκατομμυρίων τόνων και

αξίας που αγγίζει τα 4 δισεκατομμύρια δολάρια. Τα φορτηγά έρχονται δεύτερα σε όγκο παραγγελιών με σύνολο 45 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3,5 εκατομμυρίων τόνων με αξία 1 δισεκατομμυρίου δολαρίων. Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς φορτίων product μαζί με τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων βρίσκονται στη τρίτη θέση με συνολική αξία 1,7 δισεκατομμυρίου δολαρίων. Μέχρι σήμερα συνολικά 77 εταιρίες (από το σύνολο των 800 και άνω ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιριών σε λειτουργία σήμερα) υπέγραψαν παραγγελίες για 371 πλοία συνολικής αξίας 13,5 δις ευρώ φέρνοντας αυτές στο υψηλότερο επίπεδο στην ιστορία τους τόσο σε αριθμό όσο και σε αξία νεόκτιστων πλοίων διαφοροποιώντας τελείως τη δομή του ελληνικού στόλου.

ΟΜΩΣ ΚΑΜΙΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΔΕΝ ΕΓΙΝΕ ΟΥΤΕ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΣΤΗ ΖΩΝΗ, ΣΤΗΝ ΕΛΕΥΣΙΝΑ Ή ΣΤΟ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ .

Γιατί το παγκοσμιοποιημένο κεφάλαιο και το ελληνικό κράτος επέλεξαν Μ Βρετανία, Ολλανδία, Γερμανία, Νορβηγία, Ανατολική Ασία.

ΣΤΗ ΖΩΝΗ

Οι επιχειρήσεις της ζώνης μπορούν να διακριθούν σε 7 μεσαίες και σε 33 μικρά ναυπηγεία ενώ πάνω από 1.100 επιχειρήσεις με δικαίωμα εισόδου στη ζώνη και οι οποίες λειτουργούν σε σχέση με τη ζώνη είναι εγκατεστημένες στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και της Αττικής. Πρόκειται για επιχειρήσεις με αντικείμενο την ανέλκυσθ-καθέλκυση - την κατασκευή - την επισκευή και συντήρηση των σκαφών. Ο συνακόλουθος καταμερισμός περιλαμβάνει συγκεκριμένες εξειδικεύσεις : **Μηχανουργικές, σωληνουργικές, ελασματοουργικές, ηλεκτρολογικές, ξυλουργικές, μονώσεις, αμμοβολισμό, χρωματισμό, καθαρισμό κλπ**

Από εδώ απορρέουν οι απασχολούμενες ειδικότητες οι οποίες είναι καμιά εικοσαριά σύνολο με κυριότερες τους ηλεκτροσυγκολλητές, μηχανικούς, σωληνουργούς, αμμοβολιστές, μαζί με τους μανουβραδόρους, εφαρμοστές, ελασματοουργούς κ.λ.π.

Παρά το υψηλό επίπεδο ειδίκευσης και ποιότητας η εργασία στη ζώνη έχει κυρίως ευκαιριακό χαρακτήρα. Ένας μικρός αριθμός μόνιμου προσωπικού υπάρχει και από κει και πέρα οι περισσότεροι με συμβάσεις ορισμένου χρόνου ή έργου.

Σε περιόδους άνθησης εργαζόταν στη ζώνη 8-10.000 άτομα ενώ άλλες 25-30.000 άτομα εργάζονταν σε επιχειρήσεις που οφείλουν την ύπαρξή τους στη ζώνη.

Σήμερα 2-3.000 το πολύ εργάζονται στη ζώνη με αποτέλεσμα το γεγονός αυτό να έχει επιπτώσεις κοινωνικές και οικονομικές πέρα από το Πέραμα και στη Δραπετσώνα, το Κερατσίνι, τη Νίκαια, τη Σαλαμίνα αλλά και την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ

Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '80 η ζώνη μαζί με το Σκαρμαγκά και την Ελευσίνα αποτελούσαν τις σημαντικότερες ναυπηγικές βιομηχανίες της Μεσογείου.

Αναφορικά με τον κύκλο εργασιών, επισημαίνεται μια σημαντική ύφεση τόσο στις επισκευές όσο και στις κατα-



σκευές από τα μέσα της δεκαετίας του '80. Σήμερα οι εργασίες των ναυπηγείων Σκαρμαγκά βασίζονται πρωτίστως στην κατασκευή και τον εκσυγχρονισμό πλοίων στα πλαίσια του εξοπλιστικού προγράμματος του πολεμικού ναυτικού, την κατασκευή βαγονιών κάρη στις προγραμματικές συμφωνίες με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος και τον ΗΣΑΠ, αλλά δευτερευόντως δε, στις επισκευές πλοίων του εμπορικού ναυτικού.

Οι εργασίες του ναυπηγείου Ελευσίνας επικεντρώνονται στην κατασκευή πλοίων για το πολεμικό ναυτικό και την κατασκευή βαγονιών για τον ΟΣΕ. Σε ότι αφορά τις επισκευές, υπολογίζονται κατά μέσο όρο σε 160 πλοία το χρόνο, κύρια του εμπορικού ναυτικού, ενώ γίνονται και εκτεταμένες μετασκευές πλοίων. Επίσης υπάρχει μια δραστηριότητα που αφορά στην κατασκευή γερανογεφυρών για τον ΟΛΘ, πλωτών εξέδρων, γεφυρών και δεξαμενών, μιας ναυπηγικής κλίνης από τις μεγαλύτερες στην Ευρώπη, καθώς και μια σειρά άλλων μηχανοκατασκευών για άλλους κλάδους της βιομηχανίας.

Το 1986, στις 16 Δεκέμβρη, καθορίζεται η κοινή ναυτιλιακή πολιτική, από την τότε ΕΟΚ (Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα). Η επιτροπή της ΕΟΚ, αναγνωρίζει και υποστηρίζει τις σημαίες ευκαιρίας δηλαδή το κάθε πλοίο μπορεί να βάλει ότι σημαία, όποιας χώρας επιθυμεί και να υπόκειται στη νομοθεσία της χώρας αυτής). Αποτέλεσμα : ραγδαία μείωση εθνικών νηολογίων και γιγάντωση των σημαίων ευκαιρίας. **Αυτό σημαίνει : ελαστικός έλεγχος, χρησιμοποίηση χαμηλόμισθων πληρωμάτων, δραστική μείωση των θέσεων εργασίας και χτύπημα των μισθολογικών, εργασιακών και ασφαλιστικών δικαιωμάτων των ναυτεργατών.**

Ανάμεσα στα άλλα, η Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική ζητά τη συρρίκνωση της Ζώνης.

Αποτέλεσμα : Συρρικνώνεται η επιδότηση από το κράτος. Κάποια άλλα ενδεικτικά στοιχεία: Το 1988 οι Έλληνες ναυτεργάτες οι οποίοι εργάζονταν στα πλοία ήταν 38.000 και το 2000 δεν ξεπερνούσαν τους 18.000. Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 μέχρι σήμερα, μειώθηκαν πέντε φορές οι οργανικές συνθέσεις και ταυτόχρονα οργιάζει η εκμετάλλευση των αλλοδαπών ναυτεργατών που δουλεύουν χωρίς δικαιώματα, σε συνθήκες «μαύρης» εργασίας. Τα ναύλα εκτινάχθηκαν στα ύψη. Η εξίσωση

των αποδοχών των Ελλήνων ναυτεργατών - από τους χαμηλότερους στην Ευρώπη - με τους Ευρωπαίους συναδέλφους τους, δεν έγινε προς τα «πάνω», αλλά, αντιθέτως, προς τα κάτω...

Η συνολική αυτή κατάσταση είχε άμεσο αντίκτυπο και στους εργαζόμενους στις περισσότερες Ναυπηγό-επισκευαστικές ζώνες.

Συγκεκριμένα: Ιδιωτικοποιήθηκαν τα Ναυπηγεία της Σύρου, της Χαλκίδας, της Ελευσίνας. Τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, ξεπουλιούνται με την κοροϊδία του 51%-49% (δηλαδή 51% στο δημόσιο και το υπόλοιπο στους ιδιώτες), για να παραδοθούν στο Γερμανικό κεφάλαιο με τεράστια προίκα 1,5 τρις. Δραχμών!

Με τις ιδιωτικοποιήσεις οι θέσεις εργασίας στα παραπάνω Ναυπηγεία μειώθηκαν δραματικά: Στην Ελευσίνα από 2.100 συρρικνώθηκαν στις 800. Στο Σκαρμαγκά από 3.200 στις 1.400. Στο Πέραμα από 10.000 στις 3.500.

Μειώθηκαν μισθοί, μεροκάματα και αυξήθηκε η «μαύρη» - δηλαδή ανασφάλιστη - εργασία.

Η ανεργία στη Ζώνη Περάματος έχει φτάσει το 80%

Τέλος αξίζει να αναφέρουμε ένα από τα σχέδια της προηγούμενης κυβέρνησης που η σημερινή το έχει παγώσει, αλλά δεν το έχει εγκαταλείψει: Είχε προταθεί η ίδρυση της «Ναυπηγό-επισκευαστικής Ζώνης Πειραιά ΑΕ», θυγατρικής εταιρίας του ΟΛΠ, υπό τον έλεγχο της οποίας θα έμπαιναν όλες οι επιμέρους Ναυπηγό-επισκευαστικές Ζώνες. Πράγμα που σημαίνει πως θα ιδιωτικοποιούνταν «de facto», όλα τα ναυπηγεία.

Και στα δυο Ναυπηγεία, το πρόβλημα επικεντρώνεται στην μειωμένη ζήτηση που δέχονται από το κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας. Πράγμα απόλυτα φυσιολογικό διότι στην ουσία έχουμε αλλαγή χρήσης και κατασκευαστικής κατεύθυνσης, η οποία σύμφωνα με τη διεθνή εμπειρία έχει αμφίβολα αποτέλεσμα, ενώ η κρατική παρουσία ως πελά-

της παραμένει κύρια πηγή εσόδων. Πρόκειται για μια ιδιότυπη μορφή Κευνσιανισμού δημοσιονομικού και στρατιωτικού τύπου, ο οποίος δεν μπορεί μακροπρόθεσμα να επιφέρει την οικονομική και επιχειρησιακή ανάπτυξη. Στη συνέχεια οι «ναυτιλιακές κρίσεις» δημιούργησαν πρόβλημα ανεργίας και υποαπασχόλησης και επήλθε ο μαρσαμός.

Τι εννοούνε ναυτιλιακές κρίσεις;

ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑ-ΑΝΕΡΓΙΑ

Το εφοπλιστικό κεφάλαιο και οι κρατικοί υπηρέτες του, «ναυτιλιακές κρίσεις» εννοούν το άνοιγμα άλλων αγορών, πιο ανταγωνιστικών με μικρότερο κόστος κατασκευής, άσχετα φυσικά με την ποιότητα.

Ο οικονομικός τους νόμος «μικρότερο δυνατό κόστος για μεγαλύτερο δυνατό κέρδος» άφησε το πέραμα και τη ζώνη στο περιθώριο της επιβίωσης.

Στο βαθμό που η ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑ ως αξία επικρατεί από τους κυρίαρχους η απασχόληση και η επιβίωση έρχονται σε δεύτερη μοίρα.

Όταν λέμε ΚΕΡΔΟΦΟΡΙΑ εννοούμε το μέγιστο δυνατό κέρδος. Πόσο όμως είναι αυτό; Φυσικά είναι απροσδιόριστο και άκορεστο. Το όριο του είναι στο άπειρο γιατί δεν είναι δυνατό να οριστεί από κανένα νόμο για τον απλούστατο λόγο ο νόμος υπηρετεί αυτή τη σχέση ανισότητας και ταξικής διαφοροποίησης

Δηλαδή στο ερώτημα πόση κερδοφορία η απάντηση είναι κυνική: Τα αφεντικά δεν έχουν όριο σε αυτό το ζήτημα.

«ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ» ΚΡΑΤΟΣ

Λένε πολλοί : 1) Αν το κράτος επιβάλλει σαν όρο προκειμένου να παραχωρεί συγκοινωνιακή γραμμή στα ποστάλια, να κατασκευάζονται εδώ. ή 2) να επιδοτεί την εργασία και όχι την ανεργία αφού οι εφοπλιστές θεωρούν αντικίνητρο το υψηλό εργατικό κόστος τότε τα πράγματα θα ήταν διαφορετικά.



Η γνώμη μας είναι ότι το κράτος έχει συγκεκριμένο χαρακτήρα αφού υπάρχει για να διαχειρίζεται τα συμφέροντα των αφεντικών και όχι της κοινωνίας. Ο όρος «κοινωνικό» είναι το πρόσχημα της αντικοινωνικής του συμπεριφοράς και όπου ο λόγος του δεν περνάει έρχονται οι δυνάμεις καταστολής να τον επιβάλλουν.

Ανατρέποντας την ιεράρχηση των αξιών σε όφελος της κοινωνίας και των εργαζομένων η επιβίωση των ανθρώπων ανήκει στο χώρο του αυτονότου και δικαίως καταλαμβάνει την πρώτη προτεραιότητα. Στο αντεστραμμένο κόσμο των αφεντικών που ζούμε το αντικείμενο (κέρδος) επιβάλλει μια ολοκληρωτική δικτατορία πάνω στις ανάγκες και επιθυμίες του συνόλου της κοινωνίας, οι οποίες παραμερίζονται μπροστά στον οδοστρωτήρα των πολυεθνικών.

Η ΑΝΕΡΓΙΑ ΩΣ ΙΔΕΟΛΟΓΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ

Η ανεργία όπως και η εργασία είναι συμπτώματα της βιομηχανικής κοινωνίας και της συνακόλουθης καπιταλιστικής βαρβαρότητας. Η πρώτη με τον εκβιασμό της επιβίωσης η δεύτερη με την αιματηρή νομοθεσία επιβλήθηκαν για να υποτάξουν τους ανθρώπους στη μέγγενη του κέρδους. Να ξεζουμίσουν τους εργαζόμενους διατηρώντας στο πιο χαμηλό επίπεδο τις απαιτήσεις τους. Η ανεργία, ή μάλλον η απειλή αυτής είναι αποφασιστικά σημαντική στη διατήρηση αμοιβών σε χαμηλά επίπεδα και μετριάσει τον εργασιακό ριζοσπαστισμό σε επίπεδο διεκδικήσεων.

Κάτω από αυτό το πρίσμα, ο φόβος της ανεργίας αποτελεί ένα πολύ δυνατό ιδεολογικό μηχανισμό τρόμου και βίας. Διαχρονικά η διάφοροι εραστές της εξουσίας: Κυβέρνηση, αντιπολίτευση, κοινοβουλευτική αριστερά, φιλόδοξοι συνδικαλιστές και αφιλοκερδή εργατικά συνδικάτα, όλοι έχουν

χρησιμοποιήσει το γενικευμένο κοινωνικά και οικονομικά το φόβο της ανεργίας πάνω στις πλάτες των εργαζομένων. Οι μαθητευόμενοι μάγοι της εκάστοτε ηγεσίας του κόμματος, του συνδικάτου, της αντιπολίτευσης, κ.λ.π. διεκδίκησαν για τα μάτια του κόσμου προσωρινές λύσεις χωρίς πρακτικό αποτέλεσμα που σε βάθος χρόνου επανέφερε τους εργαζόμενους όχι μόνο στην ίδια αλλά και χειρότερη θέση από πριν, αποδυναμωμένους από τις οποιαδήποτε συνδικαλιστικές διεκδικήσεις.

Όμως αυτό που πρέπει να γίνει κατανοητό από κάθε εργαζόμενο είναι ότι εφόσον ότι η μισθωτή εργασία από τη φύση της είναι ο ετεροκαθορισμός και αλλοτρίωση του ανθρώπου, τότε η ανεργία είναι ο μηχανισμός βίαιης επιβολής της. Η ανεργία είναι ένα καθεστώς ιδιότυπης καταστολής του ανθρώπου μιας και τον εμποδίζει να αυτενεργήσει σε κοινωνικό, πολιτικό και συναισθηματικό επίπεδο λόγω της ολικής επίδρασης που έχει στη ζωή του.

Αυτό που μένει στο τέλος της ημέρας είναι ότι κανένας εργαζόμενος δεν είναι περιττός. Η αλληλεγγύη είναι το δυνατότερο και ίσως το μόνο όπλο που έχει απομείνει στη κοινωνία σε αυτούς τους δύσκολους καιρούς. **Είμαστε εδώ όλοι για όλους**, κανένα ζήτημα δεν πρέπει να θεωρείται ξένο μιας και η εργασιακή ανασφάλεια μας αφορά όλους, άσχετα αν δεν μας έχει χτυπήσει ακόμα την πόρτα. Το κάθε λογής Πέραμα, Νάουσα, Λαύριο κ.λ.π. είναι μέρος του ίδιου προβλήματος και διαρκώς κοντά μας. Μας ενδιαφέρει πολεμάμε, ώστε στις αντικοινωνικές επιλογές της εξουσίας να δημιουργηθεί ένας χώρος κοινωνικής ρήξης που θα εμποδίζει την κυριαρχία να εκφράζεται μονόδρομο ταυτίζοντας και εξισώνοντας την αγορά με την κοινωνία.

ΠΡΟΣ ΟΛΟΥΣ

**«Μας γράφεται στα παλιά σας τα παπούτσια ; Δεν θα μας γράφετε για πολύ»
(Προσφώνηση των Ξεβράκωτων στη Συμβατική, 9/12 1792)**

Εργαζόμενε, οι αυταπάτες και οι ψευδαισθήσεις για μια καλύτερη ζωή αργά ή γρήγορα θα πάρουν τέλος.

Τα αφεντικά με τον πιο αποκάλυπτο τρόπο δολοφονούν, απολύουν, εκβιάζουν. Όλα τους ανήκουν. Το νερό, ο αέρας, η ίδια η ζωή. Το κέρδος, το ύστατο πρόσχημα του αγριανθρωπισμού τους έχει επιβάλλει μια νέα δικτατορία με δημοκρατικό προσωπείο. Βρήκαν έδαφος και αλωνίζουν.

Το κράτος και τα κόμματα αγωνίζονται για το ποιος θα υπηρετήσει καλύτερα τα συμφέροντα των αφεντικών.

Τα επίσημα συνδικάτα διαπραγματεύονται τα ψίχουλα σαν αντιστάθμισμα για τον ιδρώτα και το αίμα των εργατών, που χύνετε άφθονο στη **ΖΩΝΗ**

Οι εργατοπατέρες της ΓΣΕΕ ετοιμάζονται για τα αυριανά υπουργεία αφού ο πλούτος και η κλιδή που ζουν, είναι τα ανταποδοτικά οφέλη από την υπηρεσία που προσφέρουν στα αφεντικά τους.

Εργαζόμενε ξέρεις την αλήθεια.

Η αυτοργάνωση και η αλληλεγγύη θα αναδείξουν την πραγματική δύναμη της εργατικής τάξης που θα διεκδικεί, θα ελέγχει και θα διευθύνει την παραγωγική διαδικασία. **Μας ζητούν να είμαστε ευέλικτοι, απασχολήσιμοι, ημι-απασχολήσιμοι, εκ περιτροπής απασχολήσιμοι. Μας ζητούν το χρόνο. Μας ζητούν να χάσουμε την αξιοπρέπεια. Μας ζητούν τα ΠΑΝΤΑ**

**Αντίσταση Αλληλεγγύη Αξιοπρέπεια
Στη Ζώνη το κέρδος εξοντώνει**