

Πάυλος Τουμανίδης*

Ιδιωτικοποιήσεις και προεκτάσεις Η περίπτωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας

Επιπτώσεις της εκχώρησης της Ολυμπιακής

Με απόφαση της πλειοψηφίας της Βουλής, επικυρώθηκε και τυπικά η πολιτική απόφαση – απευθείας ανάθεση ουσιαστικά – εκχώρησης των εταιρειών της Ολυμπιακής Αεροπορίας στη MIG. Με την περαίωση της ιδιωτικοποίησης, το προσεχές φθινόπωρο, η Ο.Α. παύει πλέον να είναι εθνικός αερομεταφορέας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται:

1. Ακυρώνεται ο ρόλος της στην Εθνική Άμυνα και Ασφάλεια, όπως και στη περιφερειακή και κοινωνική συνοχή της χώρας. Εισάγονται γενικευμένα εμπορευματικά κριτήρια στη λειτουργία της επιχείρησης συμπεριλαμβανομένων, τόσο των διακομιδών ασθενών και ατόμων με ειδικές ανάγκες, αλλά και σ' ό,τι αφορά τα στάνταρντς ασφάλειας των πτήσεων.

2. Διαμορφώνεται ιδιωτικό μονοπώλιο ή το πολύ «καρτέλ» δυο ιδιωτικών εταιρειών στις αερομεταφορές με δυσμενείς επιπτώσεις για τον τουρισμό, για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, για τη ληστρική εκμετάλλευση των κρατικών επιδοτήσεων των «άγονων γραμμών». Κατά τα πρότυπα της ακτοπλοΐας οι ορισμοί των «άγονων γραμμών» αναμένεται να επεκταθούν στα 4/5 της νησιωτικής και ακριτικής Ελλάδας.

3. Κατοχυρώνεται και επεκτείνεται η κατάργηση του Συλλογικού Εργατικού Δικαίου για τους εργαζομένους. Οι ατομικές συμβάσεις εισάγουν την ακραία ελαστικοποίηση μισθών και συνθηκών εργασίας και εγγυώνται τον εργοδοτικό

* ΣΗΜΕΙΩΣΗ ΤΕΤΡΑΔΙΩΝ

δεσποτισμό όχι μόνο στη νέα ιδιωτική Ολυμπιακή, αλλά και στις παράπλευρες δραστηριότητες του αεροπορικού έργου και στις ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες που ήδη ίσχυε. Το φτηνό αναλώσιμο εργατικό δυναμικό ως εχέγγυο κερδοφορίας προσδιορίζεται ως αδιαπραγμάτευτο συστατικό στοιχείο της «ανταγωνιστικότητας», όπως συμβαίνει και σε οποιοδήποτε εγχείρημα ιδιωτικοποίησης.

4. Ιδιαίτερης σημασίας είναι η δυνατότητα που παρέχεται στον αγοραστή να μπορεί να μεταπωλήσει την εταιρεία μετά από ένα χρόνο με απόλυτο δικαίωμα επιλογής.

Αυτοί οι απεριόριστοι βαθμοί ελευθερίας, αφενός αφήνουν ανοικτό το ενδεχόμενο σε μια εποχή μονοπωλιακής συγκέντρωσης να ενσωματωθεί ό,τι «αξίζει» από την εταιρεία σε μια από τις 3-4 ολιγοπωλιακές *giga carriers*, που θα διαμορφωθούν στο χώρο της Ε.Ε., σαν κατάληξη της πολιτικής των «ελεύθερων ουρανών».

Αφετέρου και κυρίως, δημιουργούν πιθανή βάση εξαγοράς της από τουρκικά ή ισραηλινά συμφέροντα, ώστε να λάβουν σάρκα και οστά με εμπορικές πράξεις σενάρια συγκυριαρχίας στο χώρο του Αιγαίου και ρευστοποίησης των συνόρων σύμφωνα με τις προτεραιότητες της ιμπεριαλιστικής νέας τάξης πραγμάτων. Υπό αυτό το πρίσμα πρέπει να συνεκτιμηθεί το εξαγγελθέν από τα μέσα του 2008 πρόγραμμα ιδιωτικοποίησης και των περιφερειακών αεροδρομίων.

Νεοφιλελεύθερη συναίνεση και πολιτική πράξη

Η λύση αυτή, όχι τυχαία, αναδείχθηκε σε κορωνίδα της στρατηγικής των μεταρρυθμίσεων – ιδιωτικοποιήσεων. Σηματοδότησε τη στροφή της Ν.Δ. απ' την πολιτική του «κοινωνικού κέντρου» της πρώτης τετραετίας – σταθεροποιητική απόπειρα απέναντι στα κοινωνικά κόστη του «εκσυγχρονισμού» – στην επιθετική περαιτέρω απελευθέρωση των αγορών, με επίδικο αντικείμενο την σύσταση της νεοφιλελεύθερης δικομματικής συναίνεσης και διαφιλονικούμενα μόνο τα μερίδια ηγεμονίας εντός αυτής. Σκιαγραφήθηκε από την ενεργό σύμπραξη και μάλιστα εξωκανονιστικά – αφού τυπικά δεν μπορεί να υποδείξει ούτε ιδιωτικό καθεστώς, ούτε μέγεθος εταιρείας – της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Απτή ήταν τόσο η μεθοδευμένη απαξίωση – δυσφήμιση της δημόσιας Ο.Α., και σε λειτουργικό επίπεδο, και σε επίπεδο φήμης, όσο και η χαριστική γιγάντωση της AEGEAN.

Προετοιμάστηκε η εκχώρηση της εταιρείας με σταθερή σε κάθε βήμα τη συναίνεση του μεταλλαγμένου ΠΑΣΟΚ, έτσι ώστε και το τίμημα εξαγοράς να καταβαραθρωθεί και η περαίωση της μεταβίβασης να υπακούει σε δήθεν αδήριτες «τεχνικού» τύπου προτεραιότητες της αγοράς, υπεράνω πολιτικής κριτικής.

Στη βάση εξειδίκευσης του δόγματος της «πολιτικής ορθότητας» που συνομολογούν εκσυγχρονιστές και νεοφιλελεύθεροι από το 1996 (παγκοσμιοποίηση, πολυπολιτισμικότητα, εκδυτικισμός με κοινό παρονομαστή την αποδυνάμωση

των εθνικών κρατών, του αυτόνομου παραγωγικού προγραμματισμού και των συμβολισμών τους) Ν.Δ. και μεταλλαγμένο ΠΑΣΟΚ προσαρμόζουν έκτοτε την καθίζηση της Ολυμπιακής στα δεδομένα του «ελεύθερου ανταγωνισμού»: Σταδιακά συρρικνώθηκε το δίκτυο, αγνοήθηκαν – υπονομεύθηκαν τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα (γεωπολιτική θέση της χώρας, αδιαμφισβήτητα κορυφαία ασφάλεια των πτήσεων, απόδημος Ελληνισμός, αύξηση τουριστικής κίνησης από Ρωσία, Κίνα, ρόλος της Ο.Α. στην εθνική άμυνα που φάνηκε με παταγώδη τρόπο στην σκόπιμη απουσία της ως ιδιωτικής εταιρείας στην εισβολή στην Κύπρο το 1974) ενώ παρέλυσε ταυτόχρονα ο διοικητικός μηχανισμός. Ακόμα και η πιο μικρής σημασίας επένδυση δεν αναλαμβανόταν, στη βάση της αναμονής του «σωτήρα – ιδιώτη, ήδη από το 2000.

Χαρακτηριστικά και αμείλικτα δείγματα της μεθοδευμένης απαξίωσης είναι τα «επιτεύγματα» του φανατικού εχθρού της δημόσιας Ο.Α. – όπως έδειξε και η πολιτεία του στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο - υπουργού Μεταφορών κ. Χατζιδάκη, μόνο το 2008: 6.000 λιγότερα δρομολόγια, απώλεια επιβατών 140.000 σε σχέση με το 2007, εγκατάλειψη σειράς κερδοφόρων δρομολογίων και χρονοθυρίδων προς άμεσο όφελος των ανταγωνιστών, εγχώριων και ξένων.

Κρατικές πολιτικές για την εγγύηση των ιδιωτικών συμφερόντων

Η, με αλλεπάλληλους νόμους, απαλλαγή των διοικήσεων του εθνικού αερομεταφορέα από κάθε διαχειριστική ευθύνη διασφάλισε την απρόσκοπτη απαξίωση και τη συστηματική δυσφήμιση που παροξύνθηκε μέσα στο 2008. Μόνιμη προπαγανδιστική επωδός, έως και την επικύρωση της πώλησης ήταν ο ισχυρισμός της κυβέρνησης, ότι με την ιδιωτικοποίηση της Ο.Α. «οι Έλληνες φορολογούμενοι θα απαλλαγούν από επιβάρυνση ενός εκατομμυρίου ευρώ ημερησίως». Πρόκειται, όπως εμπεριστατωμένα έχει αποδείξει ο καθηγητής Οικονομίας αερομεταφορών και διοίκησης ανθρώπινου παράγοντα Ι. Λαΐνος για ψεύδη, που σκοπό έχουν την δημιουργία τεχνητής κρίσης, ώστε να τεκμηριωθεί, είτε η πτώχευση της Ο.Α., είτε, όπως και συνέβη, η μεσσιανική παρέμβαση της MIG για να τη «σώσει». Συγκεκριμένα, σε πρόσφατη μελέτη του ο Ι. Λαΐνος καταδεικνύει ότι τα σωρευτικά χρέη του κράτους προς τον Όμιλο Ο.Α. ανέρχονται σε 10 δις ευρώ. Με αφαίρεση των προστίμων – προσαυξήσεων λόγω δανείων, εξαιτίας της περιορισμένης ρευστότητας, αποδεικνύεται ότι η Ο.Α. είναι μια αναδρομικά και διαχρονικά κερδοφόρα επιχείρηση. Κανένα ζήτημα επομένως κρατικών ενισχύσεων δεν ετίθετο – όπως ήταν το κατηγορητήριο της Ε.Ε. στη βάση της «νόθευσης του ανταγωνισμού» – αλλά κατά την ίδια τη λογική λειτουργίας της ελεύθερης αγοράς θα έπρεπε να αποδώσει το κράτος τα χρέη του. Πολύ περισσότερο όφειλε να αναιρεθεί με πολιτική απόφαση η εποπτεία της Ε.Ε. ως άτοπη. Εξάλλου, στην περίοδο 2004-2007, όταν η Ν.Δ. προσπαθούσε να κερδίσει χρόνο έναντι της Ε.Ε., για να διευθετήσει κοινωνικά και λειτουργικά ασφαλέστερα τις

νεοφιλελεύθερες πολιτικές της, υπήρξαν σχετικές αγωγές της Ο.Α. κατά του Δημοσίου που δικαιώθηκαν και πιστοποιούν το πολλαπλάσιο των οφειλών του κράτους σε σχέση με τα τεχνητά ελλείμματα της Ο.Α. Βεβαίως ...τυχαία η τελευταία επιδικασθείσα αγωγή προβλέπει την επιστροφή στις Ολυμπιακές Αερογραμμές 290 εκατ. ευρώ, τη στιγμή που το συνολικό τίμημα εξαγοράς της Ο.Α. ανήλθε στα 177,5 εκ. ευρώ και ενόσω εκκρεμεί, όπως ρητά προβλέπει το σχέδιο ιδιωτικοποίησης η μεταβίβαση στο νέο ιδιοκτήτη των στοιχείων – μεταξύ άλλων – του κυκλοφορούντος ενεργητικού.

Ελεύθερη βαρών, άμεσα και έμμεσα επιδοτούμενη οδεύει η Ο.Α. στην ιδιωτικοποίηση. Αυτή η κρατική επιδότηση κατά την Ε.Ε. δεν είναι κατακριτέα. Αντίθετα, αποτέλεσε τη βάση αντιστάθμισης της ενοχής της Ελλάδας για «παράνομες κρατικές ενισχύσεις» προς τη Δημόσια Ο.Α. παρά το γεγονός ότι για να τελεσιδικήσουν οι σχετικές υποθέσεις χρειαζόνταν 4 χρόνια. Εγκαταλείφθηκε η γραμμή υπεράσπισης της χώρας στην Ε.Ε. και αποσιωπήθηκε ότι απόδοση τμήματος μόνο των κρατικών χρεών προς την Ο.Α. θα αρκούσε για ένα αναπτυξιακό άλμα. Κι όλα αυτά προκειμένου η Ε.Ε. σε συμπαιγνία με την Κυβέρνηση να προχωρήσει σε ιδιωτικοποίηση χωρίς, όπως είχε υποχρέωση, να καταθέσει ισολογισμό της Ο.Α. – Υπηρεσίες από το 2003 και των Ολυμπιακών Αερογραμμών από το 2006. Όπως επίσης και για να αποκρυβεί η πραγματική οικονομική κατάσταση του εθνικού αερομεταφορέα, ώστε να διευκολύνεται η αγιοποίηση της αντιδραστικής ωνασικής περιόδου από τα ΜΜΕ που είχε παρεμφερή χαρακτηριστικά. Και τώρα, όπως και τότε οι φορολογούμενοι θα πληρώσουν τις κρατικές ενισχύσεις προς τον ιδιώτη.

Η συγκυρία της οικονομικής κρίσης και ο διαμετακομιστικός ρόλος του ελληνικού καπιταλισμού ως πιθανή διέξοδος

Αξιοσημείωτο είναι ότι, ως νεοφώτιστος ο Όμιλος MIG εκδηλώνει ενδιαφέρον για την εξαγορά της Ολυμπιακής σε μια επενδυτική κίνηση που προηγουμένως μέσω της τυπικής διαδικασίας του διαγωνισμού είχαν απορρίψει όλοι οι μεγάλοι παίκτες και γνώστες της αεροπορικής αγοράς.

Στη συγκεκριμένη αγορά οι επιπτώσεις της κρίσης με δραστική μείωση της ζήτησης είναι προφανέστατες και επίσημα ομολογημένες από την ΙΑΤΑ, σαν πρόβλεψη, και για το 2009, και για το 2010. Η τάση εκκαθάρισης των αδύναμων κεφαλαίων του κλάδου με επίσπευση των ολιγοπωλιακών τάσεων οργάνωσης της αγοράς σαν απάντηση στον κορεσμό της προσφοράς θα επιταχυνθούν. Άλλωστε, η φύση του αεροπορικού προϊόντος προσδιορίζει χαμηλή προσδόκιμη κερδοφορία και αυτή μόνο υπό άριστες συνθήκες προμήθειας πρώτων υλών και ευέλικτης οργανωτικής λειτουργίας.

Η παρέμβαση λοιπόν της MIG με μια πρώτη ματιά σχετίζεται με την ανάγκη «να αγοράσει φτηνά και να πουλήσει ακριβά» λαμβάνοντας δηλαδή ενεργό ρόλο

στην εκκαθαριστική διαδικασία της μεταφορικής – τουριστικής – εμπορευματικής συγκέντρωσης και καθετοποίησης.

Μόνο ως συνολική πρόβλεψη αλληλοσυμπληρούμενων πολυκλαδικών δραστηριοτήτων μπορεί να αξιολογηθεί σωστά το επενδυτικό άνοιγμα της MIG. Όχι δηλαδή διαμέσου της αεροπορικής αγοράς μονοδιάστατα. Ταυτόχρονα, πρέπει να επισημανθεί ότι την τελική ώθηση για την απόκτηση της Ολυμπιακής έλαβε ο ισχυρός άνδρας του Ομίλου μετά από συνάντησή του με τον πρόεδρο του ΠΑΣΟΚ με αποδοχή μάλιστα της θέσης του τελευταίου υπέρ ενός μικτού σχήματος, δηλαδή με διασφάλιση της κρατικής εγγυοδοσίας στα όποια ιδιωτικά ρίσκα. Έκτοτε και έως σήμερα η αισιοδοξία για το επενδυτικό εγχείρημα στην Ολυμπιακή δηλωνόταν απερίφραστα: «το πρότζεκτ μπορεί να βγει άνετα». Και ήταν η αισιοδοξία τόσο έντονη που συνέπεσε χρονικά, τόσο με την αναγγελία ότι στο σχήμα θα μετέχουν και Κύπριοι εφοπλιστές, όσο και με πρότασή του προς τον πρόεδρο της Κυπριακής Δημοκρατίας για εξαγορά του εκείθεν δημόσιου χρέους, αλλά και για εξαγγελίες κολοσσιαίων επενδύσεων στην Κύπρο στους τομείς των τουριστικών υποδομών και του λιμένα της Λεμεσού. Λίγες μόλις ημέρες αργότερα Έλληνες, Ελληνοκύπριοι, Τούρκοι και Τουρκοκύπριοι επιχειρηματίες σε συνάντησή τους στην κατεχόμενη Κερύνεια εύχονταν την επανεμφάνιση – ενεργοποίηση του ανακαινισμένου σχεδίου Ανάν, ώστε να απελευθερωθούν οι συνέργειές τους, σε έναν ανανεωμένο ρόλο στα οικονομικά δρώμενα της περιοχής.

Προφανώς «τρέχει» κάτι πολύ ευρύτερο από την απλή εξαγορά μιας αεροπορικής εταιρείας. Ήδη από το καλοκαίρι του 2008 σε συνέδρια πιστωτικών ιδρυμάτων και μελετητικών φορέων τονιζόταν η ανάγκη αποπεριφερειοποίησης της ελληνικής οικονομίας μέσω ενός συντεταγμένου ανοίγματος στις προς ανατολάς αγορές. Σ' αυτά τα συνέδρια επισημάνθηκε η μετακίνηση του επίκεντρου του διεθνούς οικονομικού συστήματος από τον Ατλαντικό στον Ειρηνικό που θα μείωνε την περιφερειακή θέση της χώρας εντός της Ε.Ε., του ρόλου των χωρών της Ασίας στις διεθνείς μεταφορές με έμφαση στις θαλάσσιες και αεροπορικές, όπου και εκαλείτο, ματαίως βέβαια λόγω της απαξίωσής της, η δημόσια ακόμα τότε Ολυμπιακή να μην περιοριστεί στο ρόλο μιας τοπικής ευρωπαϊκής εταιρείας. Συναρτάτο δε όλη αυτή η στροφή και σε μια λογική αντισταθμίσεως των επιδεινούμενων ελλειμμάτων στο εμπορικό ισοζύγιο της χώρας με μια εναλλακτικού βάρους εξαγωγή εμπορικών υπηρεσιών.

Όπως χαρακτηριστικά τονίζει ο μαρξιστής ιστορικός Ν. Ψυρούκης «όσο εξασθενεί η παγκόσμια ηγεμονική θέση του μεγάλου εταίρου του ελληνικού κεφαλαίου, τόσο περισσότερες ευκαιρίες αποκτάει ο ελληνικός καπιταλισμός για παράπέρα επέκτασή του. Παράδειγμα: Η εξασθένηση της ηγεμονικής θέσης των ΗΠΑ μετά το 1960 και η θεαματικά γρήγορη άνοδος του ελληνικού καπιταλισμού από τη χρονιά εκείνη και μετά. Παρ' όλα αυτά ο ελληνικός καπιταλισμός δεν μπορεί να αποφύγει, να καταργήσει την ετεροβαρή συμμαχία» και προσθέτει: «Με ποιο τρόπο όμως μπορεί να διατηρηθεί η ετεροβαρής συμμαχία ανάμεσα στον ελληνικό καπιταλισμό και στον παγκόσμιο ηγεμόνα και ταυτόχρονα ο

πρώτος να ακολουθήσει τη στρατηγική αλληλοστήριξης και συμμαχίας με τους ανταγωνιστές του δεύτερου; Ίσαμε σήμερα τέτοιος τρόπος δεν βρέθηκε. Κι όποτε ο ελληνικός καπιταλισμός αντιμετώπισε τέτοιες καταστάσεις πάντα γνώρισε σκληρή δοκιμασία και ο ελληνικός λαός εθνικές καταστροφές και συμφορές».

Με άλλα λόγια, στη σημερινή φάση που η διευθέτηση των όρων εξόδου από την κρίση σχετίζεται με την εξαναγκαστική γεωπολιτική αρχιτεκτονική του ιμπεριαλισμού, με την τόνωση κρατών – χωροφυλάκων (Τουρκία, Ισραήλ), κάθε κοινωνικό μέτωπο και ιδιαίτερα αυτά των επιχειρήσεων στρατηγικής σημασίας οφείλουν να αντιμετωπίζονται όχι σαν επεισόδια της ταξικής πάλης μεμονωμένα, αλλά στη συνολική διάστασή τους. Κατά πόσο υπηρετούν την εμβάθυνση της υποτέλειας – εξάρτησης – πελατειακής σχέσης του ελληνικού καπιταλισμού, ή εάν τοποθετούνται στην εναλλακτική βάση της υπεράσπισης της Ανεξαρτησίας και του ρόλου του Ελληνισμού στη περιοχή, έργο που μόνο οι εργαζόμενες τάξεις μπορούν να εγγυηθούν, λόγω του παρασιτικού και μεταπρατικού χαρακτήρα της εγχώριας αστικής τάξης.

Το συνδικαλιστικό κίνημα μικρότερο των περιστάσεων

Η απεμπόληση της θεωρίας της εξάρτησης από το ΠΑΣΟΚ και οι αποστάσεις ασφαλείας της παραδοσιακής Αριστεράς απ' αυτήν, σε συνδυασμό με ένα κλίμα φαντασιακής καταναλωτικής ευωχίας, ιδιαίτερα των μισθωτών στο Δημόσιο Τομέα, λόγω του προνομιακού καθεστώτος εργασίας των μονίμων εξ αυτών σε σύγκριση με τους συμβασιούχους, αλλά και τους μισθωτούς του ιδιωτικού τομέα, παρήγαγε ένα γενικευμένο κλίμα αδράνειας και παρακμής.

Ένα κλίμα ιδιώτευσης και αποπολιτικοποίησης των «από κάτω», απομαζικοποίησης των συνδικάτων σε συνάφεια με την κλιμάκωση της συνδιαχειριστικής κουλτούρας μιας οιονεί επαγγελματικής γραφειοκρατίας. Οδηγηθήκαμε έτσι από την επικράτεια των στρατηγικών της κοινωνικοποίησης και της αυτοδιαχείρισης στη σημερινή λογική της κυρίαρχης μερίδας της ΓΣΕΕ ότι « άλλο θέμα είναι το ιδιοκτησιακό καθεστώς των επιχειρήσεων και άλλο το ζήτημα της διασφάλισης των θέσεων εργασίας». Από την ενεργό πρακτική αλληλεγγύης καταλήξαμε στην αποδοχή των διαφορετικών ταχυτήτων εργασιακών δικαιωμάτων ακόμα και στον ίδιο χώρο δουλειάς. Ζωντανοί φορείς, θύματα αυτού του διαχωρισμού και πειραματικά υποκείμενα εφαρμογής των νέων ελαστικών, ατομοκεντρικών σχέσεων εργασίας είναι οι νέοι εργαζόμενοι.

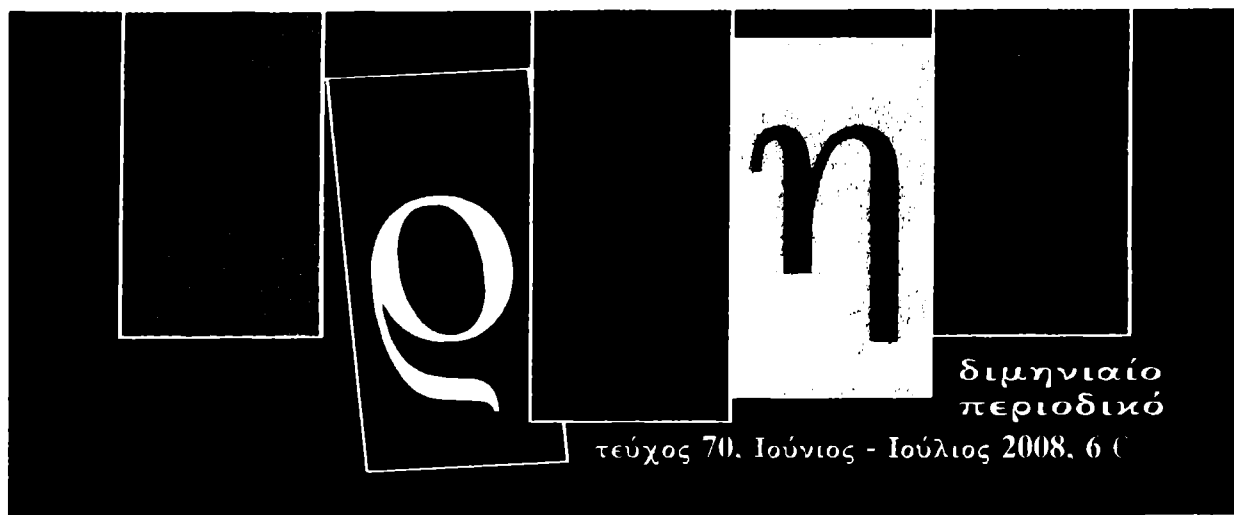
Οι στρατιές των ομήρων συμβασιούχων, ως εφεδρεία της φτηνής εργασίας, ως μοχλός γενίκευσης του εργοδοτικού δεσποτισμού του ιδιωτικού τομέα. Όχι τυχαία ο νόμος προετοιμασίας των ΔΕΚΟ για ιδιωτικοποίηση (νόμος 3429/05) διαχωρίζει σαφώς τις δυο εργασιακές ταχύτητες. Όπως και ο νόμος για την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής προβλέπει συντάξεις και μετατάξεις για τους μονίμους, ενώ για τους συμβασιούχους που επί σειρά ετών κάλυπταν πάγιες και

διαρκείς ανάγκες προβλέπει ή «μαϊμού» μονιμότητα στη MIG με ατομική σύμβαση, ή απόλυση.

Παρ' όλα αυτά, αν και τα σχέδια της κυβέρνησης ήταν γνωστά από νωρίς καμία πρόταση στρατηγικού ελιγμού δεν διατυπώθηκε από τις κυρίαρχες δυνάμεις στα συνδικάτα. Ούτε η πρόταση για μια κοινή δημόσια αεροπορική εταιρεία Ελλάδας – Κύπρου που θα αποτύπωνε την αυτεξουσιότητα του Ελληνισμού στην ζωτική περιοχή του σε συνθήκες παγκοσμιοποίησης. Ούτε καν έγινε η προσπάθεια να διαμορφωθεί ένα ριζοσπαστικό περιφερειακό κίνημα με άλλα συνδικάτα και αυτοδιοικητικούς φορείς που να συνδέει την εθνική ανάγκη της δημόσιας Ολυμπιακής με την κοινωνική και περιφερειακή διάσταση της λειτουργίας της. Ούτε ο θεσμός εκπροσώπησης των εργαζομένων στη διοίκηση των εταιρειών επιδιώχθηκε να προσλάβει ευρύτερα χαρακτηριστικά εργατικού και κοινωνικού ελέγχου.

Για τη συσχέτιση της βιωσιμότητας της δημόσιας Ολυμπιακής με την εθνική αμυντική ετοιμότητα και μια αντίστοιχη αναγκαία και ανατροφοδοτούμενη στρατηγική περιφερειακής ανάπτυξης παρατίθεται σαν χαρακτηριστική η παρακάτω δήλωση (εφημερίδα «ΠΑΡΟΝ» 28/5/2006) του επίτιμου αρχηγού ΓΕΕΘΑ Ν. Κουρή: «Το FIR Αθηνών δεν είναι ένας χώρος που περιλαμβάνει και κάποια ελληνικά νησιά. Αποτελείται από χιλιάδες νήσους, νησίδες (και βραχονησίδες) που συνδέονται με τον ηπειρωτικό κορμό με ένα πυκνό δίκτυο αεροδιαδρόμων και 35 αεροδρόμια που είναι το πυκνότερο πλέγμα εναερίου κυκλοφορίας. Χωρίς την ύπαρξη της πυκνής αεροπορικής επικοινωνίας θα είναι αδύνατη η επιβίωση και η οικονομική ανάπτυξη των νησιών μας που βασίζονται κυρίως στον τουρισμό και οι κάτοικοί τους θα έπρεπε να τα εγκαταλείψουν».

Δυστυχώς, όσο το συνδικαλιστικό κίνημα ακολουθεί τις προδιαγραφές του σοσιαφιλελευθερισμού, τόσο θα αυτοχειριάζεται και στην αποτελεσματικότητα των μικρών – εφικτών διεκδικήσεων, οδεύοντας από ήττα σε ήττα, διακυβεύοντας την γενικότερη πρόσληψη της πολιτικής από το λαό, πρωταγωνιστώντας έτσι και μόνο σε όρους βόλεψης φαντασιακής ή μη, με όρους στενά ατομικιστικούς. Η αφύπνιση και η ανασυγκρότησή του είναι μεγάλη μεταρρυθμιστική ανάγκη, μεγάλη ριζοσπαστική επιταγή.



Στα βιβλιοπωλεία

Βαγγέλης Χωραφάς – Λευτέρης Ριζάς

ΚΥΠΡΟΣ

Γεωπολιτικές εξελίξεις στον 21ο αιώνα

Στέλιος Αλεξανδρίδης
Λούκας Αζέλος
Αρίστος Αριστοτέλους
Γεράσιμος Δ. Αρσένης
Κώστας Βενιζέλος
Κώστας Βέργος
Σέργιος Ζαμπύρας
Θύρων Θεοδωρόπουλος
Ιωσήφ Ίωσήφ
Σπύριδης Ι. Καργάκος
Γεώργιος Κασκάνης
Νίκος Κατσουρίδης
Φίλιππος Κλόκκαρης
Θεόδωρος Κουλουμπής
Ηλίας Κωνσταντίνου
Νικόλαος Κούτσου
Χρήστος Κυπριανού
Ανδρέας Κωνσταντακόπουλος
Στέφανος Κωνσταντινίδης
Λάκης Λαρκου
Βάσος Λυσσαρίδης
Ιωάννης Θ. Μάζης
Γιαννάκης Α. Ομήρου
Θεόδωρος Πάγκαλος
Τάσος Παπαδόπουλος
Κώστας Παπακώστας
Πέτρος Παπαπρωβίου
Αλέκα Παπαρήγα
Μανούσος Παραγιουδάκης
Αντώνης Σαμαράς
Γιώργος Ε. Σέκερης
Θέμος Χ. Σταφορόπουλος
Ακης Τσαλαχτόπουλος
Γιάννης Χαραλαμπίδης
Σωκράτης Χάσιος
Ευάγγελος Χατζηβασιλείου
αρχιεπίσκοπος Χρυσόστομος Β

THE
MONTHLY
REVIEW
IMPRINT

Πραξιτέλους 29, 105 60 Αθήνα T 210 3214488 F 210 3213578
E info@monthlyreview.gr W www.monthlyreview.gr

THE
MONTHLY
REVIEW
IMPRINT