**Παρέμβαση του Προέδρου της Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΝΕΝ)**

**Αντώνη Νταλακογεώργου**

**στο επιστημονικό συνέδριο του ΜΑ.ΧΩ.ΜΕ (15-17/1/2016)**

**με θέμα: Ευρωζώνη, λαϊκή κυριαρχία και εθνικό νόμισμα**

**Θέμα Παρέμβασης: Σχετικά με την ναυτιλία και το ναυτιλιακό συνάλλαγμα**

Αγαπητοί Σύντροφοι και Συντρόφισσες, φίλοι και φίλες,

Πριν κάνω την τοποθέτησή μου αναφορικά με το θέμα που κλήθηκα από τους διοργανωτές του φόρουμ, επιτρέψτε μου να κάνω μια σύντομη αναφορά στο κεφάλαιο Ναυτιλία και στην ξεχωριστή θέση που κατέχει αυτό στην οικονομική – κοινωνική και πολιτική πραγματικότητα της χώρας μας.

Ενδεικτικά αναφέρομαι σε ορισμένα στοιχεία που συνθέτουν την εικόνα της Ναυτιλίας και του απίστευτου πλούτου που διαμορφώθηκε σε αυτόν τον τομέα τα τελευταία χρόνια αλλά και στις προϋποθέσεις και συνθήκες που εξασφάλισαν όλες οι αστικές κυβερνήσεις έως σήμερα για να επιτευχθεί αυτή η ιλιγγιώδης μεγέθυνση και εκτίναξη του εφοπλιστικού κεφαλαίου στην χώρα μας.

* Από το 2002-2013 το εφοπλιστικό κεφάλαιο απεκόμισε πάνω από 140 δις ευρώ κέρδη, έχοντας μηδενική φορολόγηση σε αυτά.
* Απολαμβάνει 59 σκανδαλώδεις φοροαπαλλαγές με συνταγματική κατοχύρωση ενώ η φορολόγησή τους είναι τα τελευταία χρόνια σε εθελοντική βάση (επί του τονάζ των πλοίων).
* Την περίοδο 2002 – 2014 αγοράσθηκαν από τους έλληνες εφοπλιστές 865 νέα πλοία η αξία των οποίων ξεπερνούσε τα 50 δις δολάρια.
* Κατέχουν την πρώτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία στα δεξαμενόπλοια και στα πλοία χύδην (φορτηγά) φορτίου.
* Ο ελληνικός και ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 5.000 πλοία στο τέλος του 2015
* Η αξία του ξεπερνάει τα 110 δις.

Αντίστοιχα για να δούμε και να συγκρίνουμε τα αποτελέσματα των σκληρών ταξικών πολιτικών που άσκησαν οι προηγούμενες αστικές κυβερνήσεις κάνουμε μια σύγκριση με την κατάσταση που βρίσκονται οι Ναυτεργάτες μας.

* Η ανεργία στον χώρο της Ναυτεργασίας ξεπερνάει όλα τα τελευταία χρόνια το 50%.
* Το 1985 είχαμε 86.000 θέσεις εργασίας στην ποντοπόρο ναυτιλία ενώ το 2015 κατρακύλησαν κάτω από τις 4.500 θέσεις!!!
* Η φορολογία των εφοπλιστών το 2012 ανήλθε στα 12 εκατομμύρια ευρώ ενώ των Ναυτεργατών στα 57 εκατομμύρια ευρώ!!!
* Την τελευταία 7ετία η φορολογία των Ναυτεργατών τριπλασιάστηκε.
* Στην ποντοπόρο ναυτιλία (ελληνική) κυριαρχεί κατά 85% η μαύρη ανασφάλιστη και χαμηλόμισθη εργασία ενώ στην ελληνόκτητη είναι πάνω από 95%!!!
* Στα χρόνια της υπαγωγής της χώρας στα τοκογλυφικά κέντρα (ΔΝΤ – Ε.Ε – Ε.Κ.Τ) δεν ναυπηγήθηκε ούτε ένα πλοίο σε ελληνικά ναυπηγεία που όπως είναι γνωστό βρίσκονται σε βαθειά και παρατεταμένη κρίση και οι εργαζόμενοι σε αυτά βιώνουν την ανασφάλεια, την ανεργία με γενικευμένο και το πρόβλημα της απλήρωτης εργασίας.
* Την ίδια περίοδο η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη μαραζώνει, καταρρέει και η ανεργία ξεπερνάει το 90% όταν κάποτε οι θέσεις εργασίας ξεπερνούσαν τις 25.000!!! Οι εφοπλιστές πιστοί στο δόγμα της ανταγωνιστικότητας επιλέγουν για τις επισκευές, μετασκευές και λοιπές εργασίες χώρες φθηνές σε εργατικό κόστος και δυναμικό όπως είναι η Κίνα, Σιγκαπούρη και πρώην χώρες του Ανατολικού μπλοκ.
* Τα ασφαλιστικά ταμεία των Ναυτικών βρίσκονται όλα τα τελευταία χρόνια σε καθεστώς κρίσης και αδιεξόδου. Η κρατική δαπάνη για την επιχορήγησή τους ξεπερνάει τα 900 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο ενώ οι εφοπλιστικές εισφορές δεν αγγίζουν ούτε τα 40 εκατομμύρια ευρώ ετησίως μετά από τις σκανδαλώδεις ρυθμίσεις που έγιναν από το 2006 και μετά και αφορούσαν τόσο την ποντοπόρο όσο και την κρουαζιερόπλοιο ναυτιλία, ενώ την ίδια μεταχείριση ζητούν και απαιτούν οι εφοπλιστές και στις άλλες κατηγορίες πλοίων.

Οι επεξεργασμένες προγραμματικές θέσεις και δεσμεύσεις του ΣΥΡΙΖΑ αναφορικά με την κατάργηση της φοροασυλίας, του νεοαποικιακού θεσμικού πλαισίου, της ενίσχυσης των θέσεων εργασίας, ιδιαίτερα στην ποντοπόρο ναυτιλία, η εξάλειψη της μαύρης ανασφάλιστης εργασίας, η αύξηση των εφοπλιστικών εισφορών για την κοινωνική ασφάλιση των Ναυτικών πετάχτηκαν στο καλάθι των αχρήστων από την πρώτη μέρα της διακυβέρνησης και όλες οι παραπάνω και πολλές άλλες αναφορές για πολλαπλασιαστικά οφέλη στην Ναυτιλία, στις θέσεις εργασίας, στην ενίσχυση των φορολογικών εσόδων, στην ναυπηγοεπισκευή κ.λπ εγκαταλείφθηκαν και στην ουσία η νέα κυβέρνηση από τις εκλογές του Γενάρη του 2015 **αποδέχθηκε αυτό το άθλιο βαθύτατα ταξικό θεσμικό πλαίσιο το οποίο ουδέποτε έως και σήμερα είτε αμφισβήτησε, είτε επιχείρησε να δημιουργήσει την παραμικρή ρωγμή ή ρήξη.**

Αντίθετα με δηλώσεις Τσίπρας – Δραγασάκης – Σταθάκης – Δρίτσας – Αλεξιάδης κ.λπ δηλώνουν πίστη σε αυτό το αντικοινωνικό θεσμικό πλαίσιο και μάλιστα εκφράζουν την ετοιμότητα να το ενισχύσουν και να το διευρύνουν ακόμη περισσότερο!!!

Αυτός ο τεράστιος συγκεντρωμένος πλούτος στην Ναυτιλία δεν κρύβεται και από αυτήν την πλευρά είναι χαρακτηριστικό ότι διάφοροι έλληνες εφοπλιστές φιγουράρουν στην λίστα των πλουσιότερων ανθρώπων στον κόσμο. Ενώ ο κατάλογος με τους πλουσιότερους εφοπλιστές στην παγκόσμια Ναυτιλία είναι ατελείωτος…..

Η παραπάνω αναφορά κρίθηκε αναγκαία να διατυπωθεί και να αναλυθεί προκειμένου να διαμορφωθεί μια σαφής εικόνα αναφορικά με την ναυτιλία και τα προνόμια που απολαμβάνουν οι εφοπλιστές διαχρονικά από όλες έως τώρα τις κυβερνήσεις.

Κατά συνέπεια το πρόβλημα της μετάβασης στο εθνικό νόμισμα δεν είναι στενά οικονομικό ή τεχνοκρατικό πρόβλημα και προφανώς δεν πρέπει από κανέναν μας να αντιμετωπίζεται έτσι.

**Αγαπητοί σύντροφοι – συντρόφισσες χωρίς αυτήν την πολιτική αναφορά δεν θα έχει καμιά αξία η παρουσία μου εδώ, όπως δεν θα είχε καμιά σημασία για την επεξεργασία μιας εναλλακτικής πρότασης διεξόδου για την χώρα και τον λαό, αν η πολιτική ριζοσπαστική και αντικαπιταλιστική αριστερά, τόσο προγραμματικά όσο και κινηματικά, αλλά και σε επίπεδο κυβερνητικό δεν θίξει την επιχειρηματική ασυδοσία του μεγάλου κεφαλαίου, εγχώριου και ξένου. Χωρίς αυτήν την προϋπόθεση δεν μπορεί να υπάρξει καμιά αριστερή εναλλακτική πολιτική προοπτική υπέρ του λαού και των εργαζομένων, ο μεγάλος πλούτος πρέπει να είναι στους κεντρικούς στόχους μιας πραγματικής ριζοσπαστικής αριστερής πολιτικής.** Σε οποιαδήποτε άλλη αντίληψη ελλοχεύει ο κίνδυνος της διολίσθησης στον συμβιβασμό ή στην ενσωμάτωση και τελικά σε φτιασίδωμα για το αποκρουστικό αστικό σύστημα της εκμετάλλευσης.

Σχετικά με το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το οποίο εντάσσεται στο τμήμα των υπηρεσιών και μεταξύ των άλλων περιλαμβάνει το τουριστικό και το ταξιδιωτικό είχε πράγματι και έχει και σήμερα την δική του σημαντική και ενίοτε δυναμική συνεισφορά στην διαμόρφωση του ισοζυγίου των τρεχουσών συναλλαγών της χώρας μας.

Σχετικά με την διάρθρωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος και τον μύθο που έχει δημιουργήσει το εφοπλιστικό κεφάλαιο να οικειοποιείται το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρχεται στην χώρα και επικοινωνιακά (μέσω των ελεγχόμενων ΜΜΕ που στην πλειοψηφία ανήκουν σε αυτούς) να αναπαράγουν την θεωρεία για την δική τους σημαντική και αναντικατάστατη συμβολή στην εθνική οικονομία με το ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

Παρακάτω αφού πρώτα παραθέσουμε ορισμένα στοιχεία για το ναυτιλιακό συνάλλαγμα θα εξηγήσουμε πώς διαρθρώνεται και από τι αποτελείται το ναυτιλιακό συνάλλαγμα.

**Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΣΤΑ ΧΡΟΝΙΑ 2006-2015**

**2006: 14.325 εκ. ευρώ**

**2007: 17.000 εκ. ευρω**

**2008: 19.188 εκ. ευρώ**

**2009: 13.552 εκ. ευρώ**

**2010: 15.418 εκ. ευρώ**

**2011: 14.096 εκ. ευρώ**

**2012: 13.290 εκ. ευρώ**

**2013: 12.090 εκ. ευρώ**

**2014: 12.180 εκ. ευρώ**

**2015 (δεκάμηνο 1/1-30/10/2015): 8.699 εκ. ευρώ**

Παράγοντες που συνδέονται με την αυξομείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος που σχετίζονται με την ποντοπόρο ελληνική ναυτιλία και τις υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών την τελευταία 8ετία είναι μεταξύ των άλλων οι θέσεις εργασίας των ελλήνων Ναυτεργατών, το ύψος των αποδοχών τους, η πορεία της ναυλαγοράς στους διάφορους τύπους πλοίων που έχουν στην ιδιοκτησία τους οι έλληνες εφοπλιστές, οι δαπάνες για τα έξοδα των γραφείων και των εταιρειών τους που είναι εγκατεστημένες στην χώρα κ.λπ.

Σύμφωνα με παλιότερα στοιχεία που στις θέσεις εργασίας ήταν συντριπτικός ο αριθμός της απασχόλησης των ελλήνων Ναυτεργατών, **η συμμετοχή των μισθών στο Ναυτιλιακό συνάλλαγμα έφθασε το 75% ενώ σήμερα υπολογίζεται περίπου στο 40% του συναλλάγματος που εισρέει υπολογίζοντας σε αυτό και τις δαπάνες των ναυτιλιακών εταιρειών υπέρ των Ταμείων κοινωνικής ασφάλισης των Ναυτικών**.

Επίσης πρέπει να αποσαφηνιστεί κάτι που δεν είναι γνωστό ευρέως εκτός από όσους έχουν γνώσεις στον χώρο της Ναυτιλίας και το οποίο το εφοπλιστικό κεφάλαιο και τα παπαγαλάκια του στα ΜΜΕ και στο πολιτικό σύστημα ουδέποτε αναφέρουν.

Ένα σημαντικότατο μέρος του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισρέει στην χώρα μας και το οποίο σύμφωνα με επίσημα στοιχεία της τράπεζας της Ελλάδας την 8ετία που αναφερθήκαμε πιο πάνω ξεπερνάει κατά μέσον όρο το 40% (!!!), **επανεξάγεται από τις ναυτιλιακές εταιρίες για την αντιμετώπιση πάγιων εξόδων και δαπανών που αφορούν επισκευές, μετασκευές, αγορές, συντήρηση, καύσιμα, πετρελεύσεις κ.λπ για την εξασφάλιση των επιχειρηματικών τους σχεδίων και την λειτουργία των πλοίων τους.**

Ενδεικτικά παραθέτουμε τα στοιχεία της τράπεζας της Ελλάδας που αφορούν τα τρία τμήματα του εισρέοντος συναλλάγματος.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|   | **2012** | **2013** | **2014** |
| **ΕΙΣΡΟΕΣ** | 13.290 **εκ. ευρώ** | 12.090 **εκ. ευρώ** | 13.180 **εκ. ευρώ** |
| **ΕΚΡΟΕΣ** | 6.330 **εκ. ευρώ** | 5.550 **εκ. ευρώ** | 5.260 **εκ. ευρώ** |
| **ΚΑΘΑΡΑ(τμήμα που μένει στην χώρα)** | 6.960 **εκ. ευρώ** | 6.540 **εκ. ευρώ** | 7.920 **εκ. ευρώ** |

Επίσης πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα έτη 2008-2012 στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα υπήρξε σημαντική συμβολή από την κρουαζιερόπλοιο ναυτιλία η οποία επίσης κατατάσσεται στην ίδια κατηγορία των συναλλαγματοφόρων πλοίων και η οποία λόγω της κατάργησης του καμποτάζ οδηγήθηκε ουσιαστικά στην κατάρρευση και το 2012 απώλεσε και τα τελευταία πλοία ελληνικής σημαίας, ελληνικής πλοιοκτησίας με έλληνες ναυτικούς με συγκροτημένα δικαιώματα.

Στο κρίσιμο και επίμαχο ερώτημα εάν η μετάβαση από το ευρώ στο εθνικό νόμισμα θα έχει κάποιες συνέπειες, σε συνδυασμό με μια υποτίμηση που θα συντελεσθεί στο εθνικό νόμισμα στην αρχική φάση αυτής της διαδικασίας, με δεδομένο ότι ένα μεγάλο μέρος αυτού του συναλλάγματος είναι οι μισθοί και οι δαπάνες της κοινωνικής ασφάλισης των Ναυτικών και το γεγονός ότι το τμήμα των εφοπλιστών που έχει τα πλοία στην ελληνική σημαία και τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις τους στην Ελλάδα έχουν συνδέσει τα συμφέροντά τους με την ελληνική σημαία (διότι σε αυτήν βρίσκουν το κύρος, την διεθνή υποστήριξη στους διεθνείς και ευρωπαϊκούς οργανισμούς) θεωρούμε ότι η επίδραση που θα υπάρχει όσον αφορά το ναυτιλιακό συνάλλαγμα θα είναι απειροελάχιστη και αυτό διότι η ελληνική σημαία στην διεθνή ναυτιλιακή αγορά αποτελεί σύμβολο αξιοπιστίας, ασφάλειας, που παρέχει τεράστιες δυνατότητες για ευνοϊκή πρόσβαση στις ναυλώσεις πλοίων, στις ασφαλιστικές εταιρίες, στο διεθνές τραπεζικό σύστημα. Έχει το συγκριτικό πλεονέκτημα της τεχνογνωσίας, ενώ διαθέτει ένα άριστα εκπαιδευμένο, καταρτισμένο και έμπειρο ναυτεργατικό δυναμικό σε επίπεδο αξιωματικών που επανδρώνουν τα πλοία ελληνικής σημαίας και ένα μεγάλο μέρος του ελληνόκτητου στόλου που είναι σε ξένα ευκαιριακά νηολόγια. Σημειώνουμε το γεγονός που έχει ξεχωριστή σημασία, ότι επί σειρά ετών είναι στην διεθνή λευκή λίστα μαζί με άλλες αναπτυγμένες ναυτιλιακά χώρες.

Ταυτόχρονα η πιθανή υποτίμηση του νέου εθνικού νομίσματος κάτω από προϋποθέσεις μπορεί να συμβάλει (στην βάση του μειωμένου κόστους) στον επαναπατρισμό πλοίων ελληνικών και ελληνόκτητων στην ελληνική ναυπηγική βιομηχανία και στην ναυπηγοεπισκευή.

Ταυτόχρονα με μια άλλη Ναυτιλιακή πολιτική μπορεί να ξαναζωντανέψει και να αναζωογονηθεί η κρουαζιερόπλοιος ελληνική ναυτιλία που έχει μεγάλες και σημαντικές προοπτικές τόσο στο Αιγαίο όσο και ευρύτερα στην περιοχή της Μεσογείου και μπορεί να ενισχύσει και να αυξήσει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα και να βελτιώσει με τον τρόπο αυτό το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της χώρας μας.

Ένας άλλος δρόμος σύγκρουσης και ρήξης με το Γερμανικό ευρωκατεστημένο και με τις εγχώριες συστημικές δυνάμεις πολιτικές και οικονομικές περιλαμβανομένου σε αυτές και του ΣΥΡΙΖΑ, απαιτεί ένα ισχυρό μαζικό ριζοσπαστικό κίνημα της εργατικής τάξης, μια πολιτική συμπόρευση των δυνάμεων της ανατρεπτικής και της αντικαπιταλιστικής αριστεράς που ο ρόλος τους σε αυτές τις εξελίξεις θα είναι καθοριστικός.