

Εθνικοποιήστε τους σιδηροδρόμους



Ως συντακτική επιτροπή του Jacobin Greece, επιλέξαμε να δημοσιεύσουμε αυτές τις μέρες κάποια παλαιότερα κείμενα σχετικά με την ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων και τις επιπτώσεις τους σε διεθνή κλίμακα. Πρόκειται για τη δική μας μικρή συμβολή μπροστά στη σημαντική απεργία στις 28/2 και τον συνολικό αγώνα για δικαιοσύνη για τα θύματα του εγκλήματος στα Τέμπη. Επιλέγουμε αυτά τα κείμενα όχι για να δείξουμε ότι «αυτά συμβαίνουν παντού», όπως μοιραλατρικά λέει η κυβέρνηση αλλά γιατί δείχνουν πως οι ιδιωτικοποιήσεις και η απαξίωση των δημόσιων υποδομών σκοτώνουν παντού.

Νωρίτερα φέτος, το ομοσπονδιακό συμβούλιο που έχει την εποπτεία του αμερικανικού σιδηροδρομικού δικτύου συγκάλεσε [ακρόαση](#) για να συζητήσει τα γενικευμένα παράπονα σχετικά με το υψηλό κόστος και την κακή εξυπηρέτηση. Όπως ήταν αναμενόμενο, τα στελέχη των σιδηροδρόμων βιάστηκαν να κατηγορήσουν την πανδημία και τις ελλείψεις εργατικού δυναμικού για το αδιέξοδο και τις βλάβες στην αλυσίδα εφοδιασμού. Όμως, η δυσλειτουργία στους σιδηροδρόμους της Αμερικής δεν είναι ούτε προϊόν του COVID-19 ούτε αποτέλεσμα ασαφών αφηγημάτων όπως η λεγόμενη «Μεγάλη Παραίτηση». Όπως εξήγησε ο Matthew Buck φέτος σε ένα [άρθρο](#) για το *American Prospect*, οι μεγαλύτεροι συντελεστές είναι τα εταιρικά μονοπώλια και η χρηματιστικοποίηση — και τα δύο συνέβαλαν στις [τραγικές συνθήκες εργασίας](#) που βρίσκονται στο επίκεντρο της πρόσφατης [αντιπαράθεσης](#) στο Κογκρέσο.

Σε μεγάλο βαθμό, εξαιτίας της απορρύθμισης της εποχής των Jimmy Carter και Ronald Reagan, οι αμερικανικοί σιδηρόδρομοι έχουν σταθερά ενοποιηθεί — ο αριθμός των μεγάλων μεταφορέων συρρικνώθηκε από σαράντα (το 1980) σε μόλις επτά σήμερα. Όπως είναι αναμενόμενο, υπάρχουν ελάχιστες [ενδείξεις](#) ότι αυτή η αλλαγή έχει καταστήσει τις σιδηροδρομικές μεταφορές πιο αποτελεσματικές. Ωστόσο, έχει καταστήσει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις απίστευτα προσοδοφόρες. Στην προσπάθειά τους να αποσπάσουν όσο το δυνατόν περισσότερα κέρδη από τους σιδηροδρόμους, οι βαρόνοι των εταιρειών έχουν, με τη σειρά τους, μειώσει το κόστος, απολύσει εργαζόμενους και έχουν εισάγει μια σειρά από αλλαγές που φαινομενικά αποσκοπούν στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών. Κεντρικό ρόλο σε αυτό το σχέδιο διαδραμάτισε το λεγόμενο PSR (precision scheduled railroading – προγραμματισμένες σιδηροδρομικές μεταφορές ακριβείας), πνευματικό τέκνο του αείμνηστου στελέχους Hunter Harrison. Όπως εξηγεί ο Buck, σύμφωνα με το PSR:

«Η δουλειά της διοίκησης των σιδηροδρόμων είναι να μειώσει τον “δείκτη λειτουργικών εξόδων” δηλαδή τα λειτουργικά έξοδα ως ποσοστό των εσόδων. Με άλλα λόγια, η Wall Street κρίνει την επιτυχία των σιδηροδρόμων εν μέρει με βάση τη δαπάνη λιγότερων χρημάτων για τη λειτουργία του σιδηροδρόμου και την επένδυση κερδών για επαναγορά μετοχών ή μερίσματα. Θεωρητικά, η εστίαση στη μείωση των λειτουργικών αναλογιών ωθεί τους σιδηροδρόμους να είναι πιο αποτελεσματικοί, να επιτυγχάνουν περισσότερα με λιγότερα. Όμως, όταν οι σιδηρόδρομοι έχουν τη θέση ισχύος που έχουν σήμερα μες την αγορά, μπορούν αντίθετα να “κάνουν λιγότερα με λιγότερα”, όπως λένε οι φορτωτές και οι εργαζόμενοι».

Το αποτέλεσμα, εκτός από τις άθλιες συνθήκες για ένα συνεχώς μειούμενο εργατικό δυναμικό, είναι ότι οι σιδηρόδρομοι –μια βασική υπηρεσία κοινής ωφέλειας, στην οποία βασίζονται εκατομμύρια άνθρωποι καθημερινά για το εμπόριο και τις μεταφορές– αντιμετωπίζονται σήμερα περισσότερο από ποτέ ως ένα περιουσιακό στοιχείο που έχει σχεδιαστεί για να προσφέρει κέρδος παρά ως μια υπηρεσία δομημένη για να ανταποκρίνεται σε ανάγκες.

Για τους μετόχους, η όλη ρύθμιση λειτούργησε εξαιρετικά. Καθώς εταιρείες όπως η Union Pacific έχουν απολύσει δεκάδες χιλιάδες εργαζόμενους, τα έσοδα έχουν αυξηθεί κατακόρυφα και δισεκατομμύρια έχουν καταβληθεί μέσω μερισμάτων στους μετόχους. Βέβαια, με κριτήριο πιο σημαντικές μετρήσεις, ήταν μια καταστροφή: ακόμη και πριν από την πανδημία, τόσο η συνολική παραγωγικότητα όσο και ο αριθμός των αξιοποιήσιμων χιλιομέτρων γραμμής είχαν μειωθεί. Ωστόσο, όταν ο COVID-19 έφερε καθυστερήσεις, εκτροχιασμούς και υψηλότερο κόστος, έγινε ολοφάνερο ότι οι περικοπές στους σιδηροδρόμους, που έγιναν λόγω της χρηματιστικοποίησης τους, τους κατέστησαν ένα ιδιαίτερα αδύναμο κρίκο στην εφοδιαστική αλυσίδα της χώρας.

Ένα μάθημα σε όλα αυτά είναι ότι μια επιχείρηση μπορεί να είναι κερδοφόρα –και, επομένως, «αποτελεσματική» με τη στενή επιχειρηματική έννοια– χωρίς να λειτουργεί ιδιαίτερα καλά ή να εξυπηρετεί αποτελεσματικά τις ανάγκες για τις οποίες υποτίθεται ότι έχει δημιουργηθεί. Το επιχείρημα αυτό ισχύει στους περισσότερους κλάδους αλλά ήταν πάντα ιδιαίτερα ισχυρό στην περίπτωση των σιδηροδρόμων. Όπως εξήγησε κάποτε ο ιστορικός Tony Judt, η ίδια η ιδέα των ανταγωνιστικών ή βασισμένων στην αγορά σιδηροδρόμων είναι, για πολύ απλούς λόγους, θεμελιωδώς ασυνάρτητη:

«Τα τρένα δεν μπορούν να λειτουργούν σε πλαίσιο ανταγωνισμού. Οι σιδηρόδρομοι –όπως η γεωργία ή το ταχυδρομείο– είναι συγχρόνως μια οικονομική δραστηριότητα και ένα βασικό δημόσιο αγαθό. Επιπλέον, δεν μπορείτε να καταστήσετε ένα σιδηροδρομικό σύστημα πιο αποτελεσματικό τοποθετώντας δύο τρένα στην ίδια γραμμή και περιμένοντας να δείτε ποιο από τα δύο έχει καλύτερες επιδόσεις: οι σιδηρόδρομοι είναι ένα φυσικό μονοπώλιο..Τα τρένα, όπως και τα λεωφορεία, είναι πάνω απ' όλα μια κοινωνική υπηρεσία».

Ο Judt έγραφε κυρίως για τους σιδηροδρόμους της Βρετανίας αλλά η ουσία του επιχειρήματός του ισχύει και για τους αμερικανικούς. Ο πραγματικός «ανταγωνισμός» είναι ένα λογικό παράδοξο στην

περίπτωση των σιδηροδρόμων και, όπως είναι φυσικό, τα ιδιωτικά μονοπώλια ελέγχουν μια χούφτα γιγαντιαίες σιδηροδρομικές εταιρείες έχοντας χωρίσει τη χώρα σε ουσιαστικά μη ανταγωνιστικά φέουδα. Η απορρύθμιση επέτρεψε επιπλέον στις λίγες εναπομείνουσες εταιρείες να διακόψουν την εξυπηρέτηση σε μη κερδοφόρες διαδρομές, αφήνοντας ολόκληρες περιοχές αποκομμένες. Με μεγαλύτερο εταιρικό έλεγχο και λιγότερους περιορισμούς όσον αφορά τους όρους λειτουργίας τους, είχαν επίσης την ελευθερία να αυξάνουν τις τιμές και να εισάγουν νέα τέλη. Στην πραγματικότητα, η συμφόρηση στις γραμμές αποτελεί συχνά ευκαιρία για αύξηση των τιμών — ένα στέλεχος καυχήθηκε σε [τηλεδιάσκεψη για τα κέρδη](#) του 2019 ότι η Union Pacific βρίσκεται σε θέση να «επιβληθεί στις τιμολογήσεις στην αγορά» (δηλαδή, να χρεώνει περισσότερα ανεξαρτήτως αποδοτικότητας ή ποιότητας υπηρεσιών).

Ένα ακόμη επακόλουθο, βέβαια, είναι ότι ζητείται διαρκώς από εκείνους που πραγματικά κάνουν τα τρένα να κινούνται και διατηρούν τις γραμμές λειτουργικές να κάνουν «περισσότερα με λιγότερα» και να υπομένουν ένα βάνουσο εργασιακό περιβάλλον που κανένας λογικός άνθρωπος δεν θα μπορούσε να υπερασπιστεί: έχοντας περάσει τρία χρόνια χωρίς αύξηση, πολλοί εργαζόμενοι στους σιδηροδρόμους αναγκάζονται τώρα να είναι σε ετοιμότητα σχεδόν όλο το εικοσιτετράωρο και απαιτείται από αυτούς να παρουσιαστούν για βάρδιες έως και ογδόντα ωρών με μόλις ενενήντα λεπτά προειδοποίησης. Αδυνατώντας να πάρουν άδεια ακόμη και σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, πολλοί αντιμετωπίζουν επίσης [τιμωρητικές πολιτικές καταγραφής παρουσίας](#) που μπορεί να τους θέσουν σε διαθεσιμότητα ή απόλυση αν δεν καταφέρουν να εμφανιστούν στην εργασία τους.

Αυτό το απαράδεκτο πλαίσιο εργασίας, [που μόλις επικυρώθηκε εκ νέου από το Κογκρέσο \(που το ελέγχουν οι Δημοκρατικοί\)](#) χωρίς ουσιαστικές τροποποιήσεις, αποτελούν ισχυρό σύμβολο του τι συμβαίνει όταν ένα θεμελιώδες δημόσιο αγαθό, όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές, παραδίδεται στη Wall Street. Η συντριβή των μονοπωλίων, η θέσπιση αυστηρότερων κανονισμών και η χορήγηση στους εργαζόμενους άδειας με αποδοχές θα ήταν σίγουρα μια καλή αρχή. Ωστόσο, για χάρη της αλυσίδας εφοδιασμού, των αναγκών συγκοινωνίας και της βασικής οικονομικής δικαιοσύνης, αυτό που χρειάζεται τελικά η Αμερική είναι ένας ενιαίος εθνικός σιδηρόδρομος, που θα ανήκει στο δημόσιο και θα λειτουργεί για το δημόσιο συμφέρον

[Μετάφραση](#) του Αλέξανδρου Μινωτάκη