

Του ΣΩΤΗΡΗ ΧΙΩΤΑΚΗ
chiotaki@otenet.gr

Η ΦΑΡΣΑ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ: ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΕΣΤΡΑΜΜΕΝΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΤΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ
ΒΟΜΒΑΡΔΙΣΜΩΝ, ΣΤΗΝ ΑΠΟΧΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΓΕΡΜΑΝΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ

Η άνοδος και η πτώση του Σκαραμαγκά

Η εποχή Νιάρχου, η κρατικοποίηση, οι απόπειρες ιδιωτικοποίησης

τέλεσμα τα οικονομικά μεγέθη να πηγαίνουν από το κακό στο χειρότερο.

«Λυπάμαι, αλλά μπορούμε να σας πληρώσουμε μόνο έως τις 31 Οκτωβρίου. Για τη συνέχεια, θα πρέπει να μας δώσει περίπου 100 εκατ. ευρώ από αυτά που μας χρωστάει το Πολεμικό Ναυτικό. Έτσι κι αλλιώς, η Ελλάδα δεν είναι πια στις προτεραιότητες της ThyssenKrupp και, αν δεν βρεθεί αγοραστής για το ναυπηγείο, αυτό θα κλείσει».

Κάπως έτσι το απόγευμα της Τετάρτης, ο Ακιο Ιτο, ο γερμανοϊαπωνικής καταγωγής μανάτζερ των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά, έδινε με σαφήνεια στους εκπροσώπους των 1.300 εργαζομένων της ιστορικής βιομηχανικής μονάδας να αντιληφθούν ότι οι τίτλοι τέλους είναι πια πολύ κοντά.

Και τι παιχνίδι έπαιξε η ιστορία στα ναυπηγεία!.. Ένας Γερμανοϊάπων να γράφει τον επίλογο σε μια πορεία που ξεκινούσε με αφορμή τη διαφαινόμενη λαίλαπα του γερμανοϊαπωνικού άξονα, λίγο πριν από το κατώφλι της δεκαετίας του '40. Ήταν το 1937, όταν η κυβέρνηση Μεταξά επέλεγε την περιοχή του Σκαραμαγκά για να αναθέσει στο Πολεμικό Ναυτικό τη δημιουργία ενός ναυπηγείου, για τη χρησιμότητα του οποίου εγείρονταν όλο και λιγότερες αμφιβολίες, καθώς τα σύννεφα του πολέμου σκίαζαν ήδη τους ευρωπαϊκούς ουρανούς.

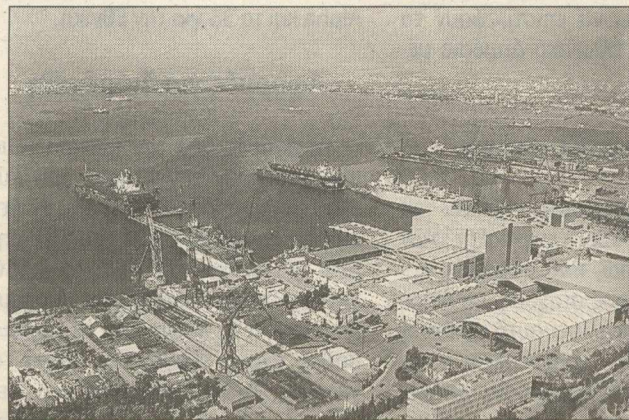
Και πριν τα γερμανικά στρατεύματα κατοχής κυριαρχήσουν στην ηρωική Ελλάδα, στο ναυπηγείο είχαν αρχίσει να δουλεύονται ήδη, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, τα 4 από τα 12 αντιτορπιλικά που είχαν σχεδιαστεί: «Βασιλεύς Γεώργιος», «Βασιλίσα Ολγα», «Βασιλεύς Κωνσταντίνος» και «Βασιλίσα Σοφία».

Τα ναυπηγεία διαλύονταν κυριολεκτικά από έναν ανηλεή βομβαρδισμό των συμμαχικών δυνάμεων στις αρχές του 1944. Των συμμαχικών δυνάμεων που την ίδια περίοδο περίοδο μίσθωναν ένα από τα 6 φορτηγά πλοία με τα οποία ο 35χρονος, τότε, Αθηναίος επιχειρηματίας Σταύρος Νιάρχος μετέφερε στάρι από την Αργεντινή και την τότε Σοβιετική Ένωση για τους οικογενειακούς αλευρόμυλους. Ο Νιάρχος, μάλιστα, είχε συμμετάσχει στις συμμαχικές επιχειρήσεις στη Νορμανδία, ενώ το πλοίο του καταστράφηκε και τα χρήματα της ασφάλειας χρησίμευσαν για την αγορά δεξαμενόπλοιων.

Η εποχή Νιάρχου

Το κατεστραμμένο ναυπηγείο στον Σκαραμαγκά είναι ξεχασμένο για μια 15ετία περίπου και ανακαλείται στο προσκήνιο όταν η κυβέρνηση Κωνσταντίνου Καραμανλή επιδιώκει μέσω της δημιουργίας Βαρίας Βιομηχανίας να εξασφαλίσει εργασία κυρίως για τους πολίτες που είχαν εγκαταλείψει τις εστίες τους μετά τον εμφύλιο. Ο Νιάρχος το 1957 εξαγοράζει την έκταση του Σκαραμαγκά για να δημιουργήσει σταδιακά και μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '70 τη μεγαλύτερη ναυπηγική μονάδα της Ανατολικής Μεσογείου.

Μια μονάδα που στην ακμή της απασχολούσε 6.000 εργαζόμενους και επισκεύαζε ταυτόχρονα 18 πλοία με τονάζ έως μισό εκατ. τόνους. Μια μονάδα που σταδιακά αποκτούσε τεχνογνωσία για εμπορικά πλοία, κανονιοφόρους, πυραυλάκατους, υποβρύχια, σιδηροδρομικό υλικό, εξέδρες για άντληση πετρελαίου, ακόμη και λέβητες για σταθμούς παραγωγής ηλεκτρι-



Στις αρχές της δεκαετίας του '70 ο Σταύρος Νιάρχος είχε δημιουργήσει τη μεγαλύτερη ναυπηγική μονάδα της Ανατολικής Μεσογείου. Μια μονάδα που απασχολούσε 6.000 εργαζόμενους. Τώρα οι τίτλοι τέλους για τα ιστορικά ναυπηγεία είναι πολύ κοντά.



κής ενέργειας. Τα χρόνια της δικτατορίας, οι καθελκώσεις πλοίων γίνονται κάθε 40 με 60 ημέρες, ενώ στα πρώτα χρόνια της μεταπολίτευσης και πάλι η κυβέρνηση Κωνσταντίνου Καραμανλή δίνει το έναυσμα για τη νέα αναπτυξιακή πορεία, εξασφαλίζοντας άδεια από τη γαλλική κυβέρνηση του Ζισκάρ Ντ' Εστέν για τη ναυπήγηση των πυραυλακάτων τύπου Κομπατάντ, εξοπλισμένων με πυραύλους Εξοσέτ.

Ναυτιλιακή κρίση και κρατικοποίηση

Ωστόσο, η ναυτιλιακή κρίση χτυπά την πόρτα της χώρας, εκεί προς το τέλος της δεκαετίας του '70, για να προσλάβει δραματικές διαστάσεις στα επόμενα χρόνια. Τα πλοία δένουν από

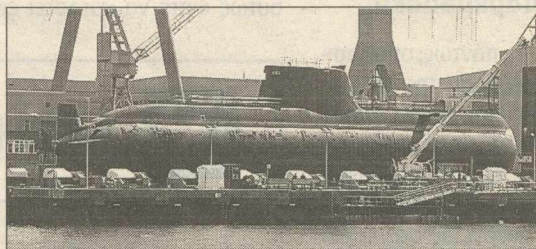
το Πέραμα μέχρι τον Ισθμό και οι 4.000, τότε, εργαζόμενοι είναι πλέον ένα ασήκωτο βάρος. Η κυβέρνηση Ανδρέα Παπανδρέου αποφεύγει τη μείωση του προσωπικού και αποφασίζει την κρατικοποίηση της μονάδας υπό την τότε τράπεζα ΕΤΒΑ.

Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά περνούν στον έλεγχο της ΕΤΒΑ το 1985 και η τότε αναπληρώτρια υπουργός Βιομηχανίας, κ. Βάσω Παπανδρέου, προσπαθεί να εξασφαλίσει συμβόλαια από κρατικούς φορείς. Ανατίθεται έτσι, έναν χρόνο αργότερα, στη μονάδα η ναυπήγηση 3 φρεγατών τύπου ΜΕΚΟ, σχεδιασμού της γερμανικής Blohm & Voss, καθώς και 4 κανονιοφόρων. Αλλά η εξάρτηση των ναυπηγείων από τις παραγγελίες του Δημοσίου καθιστά την ίδια τη μονάδα...

Δημόσιο! Μειωμένη παραγωγικότητα, συνεχείς πιέσεις των συνδικαλιστών για επιδόματα -στο Ναυπηγείο λάμβαναν κάποτε επίδομα... παρουσίας (!) και επίδομα γαλοπούλας (!!!)- με αποτέλεσμα σταδιακά η ποιότητα της μονάδας να απαξιώνεται και οι μαύρες τρύπες να μετρώνται πλέον με όρους δισεκατομμυρίων δραχμών. Αναπόφευκτα, η μονάδα γίνεται προβληματική και επί κυβερνήσεως Μητσοτάκη τίθεται σε καθεστώς εκκαθάρισης εν λειτουργία. Οι Βρυξέλλες συναινούν μάλλον απρόθυμα και παραμένει ο Σκαραμαγκάς υπό κρατικό έλεγχο για λόγους «εθνικής ασφάλειας». Ωστόσο, το πρόγραμμα των φρεγατών καθυστερεί δραματικά, καθώς η πρώτη παραδίδεται 6 χρόνια μετά την ανάθεση κατασκευής της, με απο-

Τα υποβρύχια, η HDW και η ThyssenKrupp

Καθώς μπαίνουμε στη νέα χιλιετία, οι συσσωρευμένες ζημιές της μονάδας ξεπερνούν τα 50 δισ. δραχμές και ως μάννα εξ ουρανού με πρωταγωνιστή τον τότε υπουργό Εθνικής Αμύνης, κ. Ακη Τσοχατζόπουλο, ανατίθεται στον Σκαραμαγκά η κατασκευή τριών υποβρυχίων κλάσης 214 σχεδιασμού της γερμανικής HDW που θεωρούνται παγκοσμίως τα πλέον σύγχρονα υποβρύχια συμβατικής τεχνολογίας. Παράλληλα, προκηρύσσεται διαγωνισμός για την ιδιωτικοποίηση και τον Ιούνιο του 2001, με υπουργό Ανάπτυξης τον Νίκο Χριστοδουλάκη, καταθέτουν δεσμευτικές προσφορές η HDW και τα Ναυπηγεία Ελευσίνας. Επειτα από πολύμηνη αξιολόγηση και διαπραγμάτευση ενός έτους, το ναυπηγείο πωλείται το 2002 έναντι 2,5 δισ. δραχμών (7 εκατ. ευρώ) στη γερμανική HDW, η οποία δεσμεύεται να καταβάλει και 16 δισ. δραχμές για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου. Οι Γερμανοί έχουν, άλλωστε, αναλάβει ήδη τις 5 φρεγάτες και παίρνουν το ναυπηγείο με προίκα τις συμβάσεις με το Πολεμικό Ναυτικό, τον ΟΣΕ και τον ΗΣΑΠ για σιδηροδρομικό υλικό. Κρατούν όμως στα χέρια τους και την «καυτή πατάτα», τον φάκελο που έχει ανοίξει στις Βρυξέλλες, έπειτα από προσφυγή των Ναυπηγείων Ελευσίνας, για τους όρους διενέργειας του διαγωνισμού και για τις έμμεσες κρατικές επιδοτήσεις που είχε λάβει όλα αυτά τα χρόνια ο Σκαραμαγκάς. Μέσω της HDW, τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά περνούν πλέον στην ThyssenKrupp, έναν πραγματικό βιομηχανικό κολοσσό, που πέραν από ένα σωρό εκκρεμότητες γύρω από τις συμβάσεις, βρήκε μπροστά του και το τεράστιο πρόστιμο των 230 εκατ. ευρώ που, στο μεταξύ, έχει επιβάλει η Κομισιόν για τις παράνομες κρατικές επιδοτήσεις, ενώ οι ζημιές από τη λειτουργία της μονάδας φτάνουν



Η υπόθεση Σκαραμαγκά σημαίνει για την ελληνική κυβέρνηση μία αξίωση των Γερμανών που ξεπερνά το μισό δισεκατομμύριο ευρώ, καθώς και ένα μέγιστο κοινωνικό πρόβλημα.

πλέον τα 300 εκατ. ευρώ. Η συνέχεια είναι λίγο-πολύ γνωστή: η έλευση τον Μάρτιο του νέου Γερμανοϊάπωνά διευθυνόντος συμβούλου κ. Ιτο στη θέση του κ. Κούλμαν δείχνει ότι οι δραματικές εξελίξεις είναι μπροστά, οι Γερμανοί διατρανώνουν σε όλους τους τόνους ότι το εμπορικό κομμάτι θα κλείσει, όπως επιτάσσει η κοινοτική νομοθεσία, και, αφού πια έχουν προκηρυχθεί οι πρόσφατες εκλογές, καταγγέλλουν τις συμβάσεις με το Πολεμικό Ναυτικό, αφού δεν έχουν πληρωθεί για τα υποβρύχια που δεν έχει παραλάβει το Δημόσιο, καθώς το πρώτο εξ αυτών, το «Παπανικολής»... γέρνει επικίνδυνα! Η νέα ελληνική κυβέρνηση έχει τώρα απέναντί της στη διεθνή Διαιτησία μία αξίωση των Γερμανών που ξεπερνά το μισό δισεκατομμύριο ευρώ, καθώς και ένα μέγιστο κοινωνικό πρόβλημα που αφορά όχι μόνο τους 1.300 εργαζόμενους αλλά και μια ολόκληρη ευαίσθητη περιοχή στη Νοτιοδυτική Αττική που εξαρτάται από τη λειτουργία των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά.

Οι πρώτες απόπειρες ιδιωτικοποίησης

Η νέα κυβέρνηση Ανδρέα Παπανδρέου με υπουργό Βιομηχανίας τον Κώστα Σημίτη δρομολογεί την ιδιωτικοποίηση των ναυπηγείων, αλλά το πανίσχυρο τότε συνδικάτο «Τρίαίνα», παρόλο που ελέγχεται από το ΠΑΣΟΚ, αντιδρά τόσο έντονα που συνδικαλιστές φτάνουν να... πετάξουν έξω από το ναυπηγείο τούς ανθρώπους της σουηδικής Cocoom's που ενδιαφέρονται να εξαγοράσουν τη μονάδα.

Στις αρχές του 1995 προκηρύσσεται διαγωνισμός για την ιδιωτικοποίηση του ναυπηγείου, αλλά ενδιαφέρεται μόνο ο όμιλος Περατικού, ιδιοκτήτης από το 1993 των Ναυπηγείων Ελευσίνας, τα οποία και... εγκαταλείπει, όταν εισπράττει την άρνηση του Δημοσίου για τον Σκαραμαγκά! Εν συνεχεία εμφανίζεται η ΝΑΥΣΙ, εταιρεία της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης συμφερόντων Καλογερίδη με την... περιφρούρα ατμόσφαιρα να θέλει στο πλευρό της ομίλους όπως η νορβηγική MASA, η ισραηλινή ZIM και τα ναυπηγεία της Ινδονησίας IHI. Το υπουργείο δημοσιοποιεί το ενδιαφέρον τους, οι όμιλοι όμως το... διαψεύδουν και η υπόθεση οδηγεί τότε τον Κώστα Σημίτη σε παραίτηση από το υπουργείο Βιομηχανίας και το Εκτελεστικό Γραφείο του ΠΑΣΟΚ.

Συσώρευση ζημιών δισεκατομμυρίων

Αισίως τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά έχουν φτάσει να χρωστούν προς το Δημόσιο πάνω από 40 δισεκατομμύρια δραχμές (περίπου 130 εκατ. ευρώ) και η Κομισιόν αρχίζει να πιέζει ζητώντας είτε το κλείσιμο του εμπορικού τομέα, ώστε η μονάδα να λειτουργεί αποκλειστικά ως πολεμικό ναυπηγείο του Δημοσίου, είτε την ιδιωτικοποίησή της. Δίνεται λύση με το πέρασμα του 48% στους εργαζόμενους και με ανάληψη του μανάτζμεντ από τη Βρετανική Brown and Root, η οποία ωστόσο συγκρούεται κατ'επανάληψη με τους συνδικαλιστές -τους «Κοντάκηδες», όπως είχε επικρατήσει να αποκαλούνται από το όνομα του τότε επικεφαλής τους- και το 1998 εγκαταλείπει την προσπάθεια. Ο Σκαραμαγκάς, στη συνέχεια, «μπαίνει μέσα» άλλα 14 δισεκατομμύρια δραχμές από τη ναυπήγηση 2 επιβατικών πλοίων του ομίλου Στρίντζη, ενώ με την υποστήριξη των εργαζομένων ακριβώς πριν από 10 χρόνια προσλαμβάνεται, επί θητείας του Ευάγγελου Βενιζέλου στο υπουργείο Βιομηχανίας, ως μανάτζερ ο Σωτήρης Εμμανουήλ, με προίκα «ισχυρές διασυνδέσεις» στις ΗΓΙΑ που, πάντως, δεν μετουσιώθηκαν ποτέ σε δουλειές για το ναυπηγείο...