

Μια μεγάλη επένδυση ναυάγησης στην Ελευσίνα

Του ΒΑΣΙΛΗ ΜΕΛΟΥ

Η συζήτηση περί του αν η Ελλάδα είναι ικανή να φιλοξενεί τρία ναυπηγεία είναι παλιά και έχει απαντηθεί στην πράξη. Για τα ναυπηγεία στον Σκαραμαγκά, την Ελευσίνα και τη Σύρο, την τελευταία δεκαετία σπανίως βρέθηκαν δρόμο σοβαρές ιδιωτικές παραγγελίες. Σχεδόν αποκλειστικός «εργοδότης» ήταν το ελληνικό Δημόσιο διά του Πολεμικού Ναυτικού. Η δε διασύνδεση των ναυπηγείων με τις πολεμικές βιομηχανίες δύο συγκεκριμένων χωρών (Σκαραμαγκά με τη γερμανική και Ελευσίνας με τη γαλι-

Στα Ναυπηγεία Ελευσίνας υπάρχουν παραγγελίες που είναι υπερτιμολογημένες και δεν έχουν παραδοθεί.

κή) μάλλον λειτουργούσε νοθεύοντας και τον ανταγωνισμό.

Σήμερα ο ένας ναυπηγικός όμιλος επιβιώνει ενώ τα Ναυπηγεία Ελευσίνας τελούν υπό κατάρρευση. Εν πολλοίς η κατάσταση στον Σκαραμαγκά είναι γνωστή, κυρίως λόγω των γεωμετρικών απειλών και της υπόθεσης των υποβρυχίων. Λιγότερο γνωστή, αλλά εξίσου σοβαρή, είναι η ιστορία των Ναυπηγείων Ελευσίνας, η διοίκηση των οποίων κατέθεσε στις 10 Μαρτίου αίτηση υπαγωγής στο άρθρο 99 (για προστασία από τους πιστωτές).

Οι Αστομότητες

Αν και δεν είναι γνωστές οι λεπτομέρειες του σκεπτικού που οδήγησε τον πρόεδρο της Νεώριον Α.Ε. κ. Ν. Ταβουλάρη στην κίνηση αυτή, είναι γνωστό πως η επένδυση από το ΚΥΣΕΑ προμήθεια έξι γαλλικών φρεγατών, έργο με το οποίο θα «προικοδοτούνταν» τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, παραμένει -ελέω της οικονομικής κρίσης- στις ελληνικές καλένδες. Τούτη η κίνηση όμως

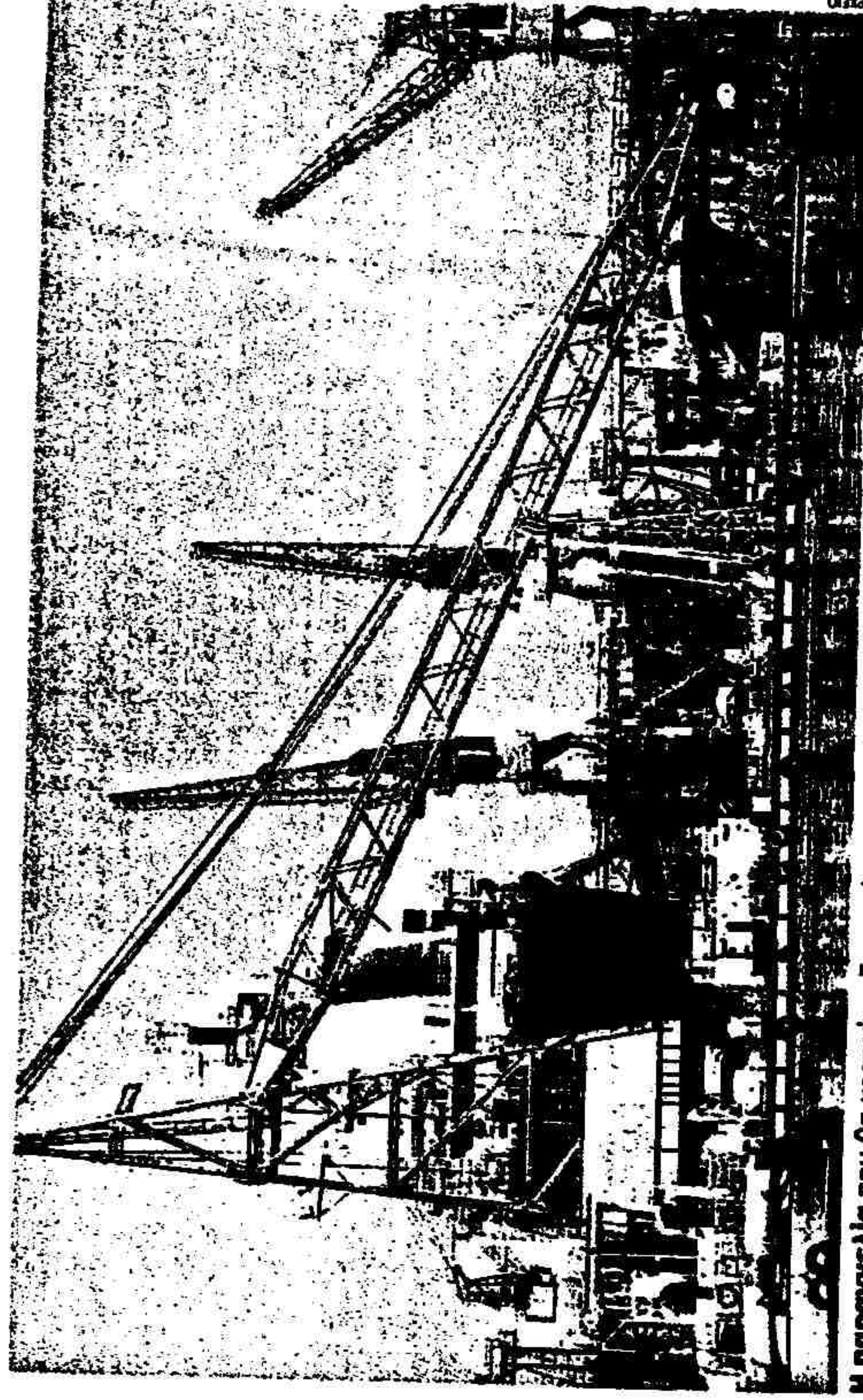
γίνεται ενώ υπάρχουν παραγγελίες οι οποίες, όπως προκύπτει από τα διαθέσιμα στοιχεία, αφενός δεν έχουν παραδοθεί, αφετέρου είναι υπερκοστολογημένες. Το συγκεκριμένο θέμα αφορά την κατασκευή επτά πυραυλακατών, εκ των οποίων μόλις μία είναι έτοιμη ενώ εκκρεμεί η παράδοση ακόμη δύο.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση (όπως και άλλοτε στο παρελθόν),

το Δημόσιο αποδείχθηκε ιδιαίτερα γενναιοδωρό, προπληρώνοντας το 80% του κόστους κατασκευής επί συνόλου 316 εκατομμυρίων ευρώ. Στο υπουργείο Εθνικής Αμυνας γνωρίζουν βεβαίως αυτά τα στοιχεία και είναι σε θέση να συγκρίνουν τις τιμές που είχαν δοθεί όταν παραγγέλθηκαν οι πυραυλακατοί. Φέρουν ως παράδειγμα τέσσερις κανονοφόρους που είχαν πα-

ραγγελθεί σε άλλα ναυπηγεία με κόστος 50 εκατομμυρίων ευρώ η κάθε μία.

Δεν είναι όμως το μοναδικό φαινόμενο υπερκοστολόγησης. Παράγοντες της ναυτιλιακής αγοράς εκφράζουν την απορία τους περί του πώς γίνεται να κοστίζει ένα διπύθμενο τάνκερ περί τα 80 εκατομμύρια ευρώ και τα Ναυπηγεία Ελευσίνας να χρεώ-



Η παραγγελία που θα κρατούσε ζωντανά τα Ναυπηγεία Ελευσίνας αφορούσε την κατασκευή επτά πυραυλακατών. Στη συγκεκριμένη περίπτωση (όπως και άλλοτε στο παρελθόν), το Δημόσιο αποδείχθηκε ιδιαίτερα γενναιοδωρό, προπληρώνοντας το 80% του κόστους κατασκευής επί συνόλου 316 εκατομμυρίων ευρώ.

Δεν διακρίνεται καμία διάθεση συμβιβασμού...

Η προβληματική κατάσταση του ομίλου «Νεώριον Α.Ε.» επιβαρύνεται βέβαια από το γεγονός, όπως φαίνεται, πως η επιχείρηση συστηματικά κοστολόγισε υπέρ του δέοντος τη ναυπήγηση σκαφών για το Π. Ν. Στο υπουργείο Αμυνας βέβαια κατανοούν ότι από τη μία πλευρά τα Ναυπηγεία έδωσαν υπήντην αυξημένη τιμή, από την άλλη όμως ο δείκτης εκ των αρμοδίων τη διαπραγματεύσεων. Ο κ. Ταβουλάρης έχει προσπαθήσει να ρίξει γέφυρες προς την κυβέρνηση, έχοντας αποστείλει επανειλημμένως επιστολές προς τον κ. Ευ. Βενιζέλο. Φαίνεται πάντως ότι από την κυβέρνηση δεν υπάρχει διάθεση συμβιβασμού, ούτε βέβαια και αποπληρωμής του υπολοίπου των πυραυλακατών προ-

τού αυτές παραδοθούν. Από τις εξελίξεις αυτές όμως εξηγείται και η επιθετική επιστολή του κ. Ευ. Βενιζέλου προς τον πρόεδρο της «Νεώριον Α.Ε.», την οποία ο υπουργός Εθνικής Αμυνας έδωσε στη δημοσιότητα και καταλήγει ως εξής: «Για τα ζητήματα αυτά έχω ενημερώσει τον πρωθυπουργό και τον υπουργό Οικονομικών, προς τους οποίους και κοινοποιώ τόσο την επιστολή σας όσο και την απάντησή μου. Η κυβέρνηση βοηθά κατά τρόπο που δεν νομίζω να τον έχετε συνιθίσει στο παρελθόν. Πρέπει όμως, αγαπητέ κ. Ταβουλάρη, να βοηθήσουν και τα Ναυπηγεία Ελευσίνας τον εαυτό τους προς όφελός τους και κυρίως προς όφελος των εργαζομένων που αγωνιούν».

τρελατόφρου του Π.Ν. τιμή σχεδόν διπλάσια (170 εκατομμύρια ευρώ). Στο υπουργείο Αμυνας είναι γνωστές οι υπερκοστολογίες αυτές και φαίνεται ότι εκτιμούν πως τέτοιου είδους προβλήματα θα λυθούν με το νέο πλαίσιο για τις προμήθειες.

Η Νεώριον Α.Ε., εκτός από την υποχρέωση παράδοσης σκαφών τα οποία έχουν σχεδόν αποπληρωθεί, δεν έχει ακόμη διευθετήσει και τη μεταβίβαση που έγινε το 1994 στα χέρια του κ. Ταβουλάρη. Συγκεκριμένα, χρωστά ακόμη 46,5 εκατομμύρια ευρώ (το ακριβές ποσό είναι 46.549.948,64), τα οποία, βάσει της συμφωνίας, έπρεπε να καταβληθούν μέχρι το 2012 σε τέσσερις δόσεις. Έχει ζητηθεί η επέκταση της αποπληρωμής σε 9 ισόποσες δόσεις των 5.172.000 ευρώ ως το 2017.

Η επιχείρηση πέρασε το 1994 στα χέρια του κ. Ταβουλάρη, ο οποίος είχε βέβαια προχωρήσει στην εν λόγω ενέργεια μετά και την ενθάρρυνση πολλών (ένα μιν πέντε) εταιρείες σε χέρια ξένων». Κατά τη δεκαετία 2000-2010 η εταιρεία, επιδοτούμενη συχνά και από το Δημόσιο, φιλοδοξούσε να επεκταθεί ακόμη και στον κλάδο της αξιοποίησης ακινήτων (real estate). Στα τέλη του 2010 η μετοχή της εταιρείας έπεσε υπό επτήρηση, έλασε το 80% της αξίας της, με αποτέλεσμα σήμερα η συνολική κεφαλαιοποίηση του ομίλου να αγγίζει μόλις τα 4,5 εκατομμύρια ευρώ.

Η κατάσταση αυτή είναι εξόχως επιβαρυντική και για τους περίπου 1.000 εργαζομένους στα ναυπηγεία, που βλέπουν την εργασία τους να τίθεται εν αμφιβολία. Κατά πολλούς, το μέλλον των ναυπηγείων μπορεί να εξασφαλιστεί μόνο εφόσον συγχωρευθούν με εκείνα του Σκαραμαγκά. Άλλοι θεωρούν ότι η Νεώριον μπορεί να εξακολουθήσει να υπάρξει. Ωστόσο φαίνεται ότι οι τελευταίες εξελίξεις απορροφούν τις παρασκευαστικές διαβουλεύσεις για την εύρεση σοβαρού επενδυτή και ορισμένοι που είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον διστάζουν να προχωρήσουν.

ΑΝΑΦΟΡΑ: ΓΕΡΜΟΣ
ΒΛΑΧΟΣ

