

ΗΜΕΡΙΔΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΠΘ
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΜΕ ΤΙΤΛΟ

**Δέκα Έτη Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Διοίκηση και Διαχείριση
Τεχνικών Έργων»: Εμπειρίες, Προκλήσεις και Προοπτικές**

ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ: Θεσσαλονίκη, Αμφιθέατρο ΤΕΕ/ΤΚΜ, Μ. Αλεξάνδρου 49

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 26 Μαΐου 2017, ω 12:00 έως 19:00

ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΜΕ ΘΕΜΑ: ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

**ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΚΩΣΤΑΣ ΛΥΣΑΡΙΔΗΣ, ΠΟΛ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ, ΑΝΤΙΠΡ. ΣΤΕΑΤ (ΣΥΝΔ. ΤΕΧΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
ΑΝΩΤΕΡΩΝ ΤΑΞΕΩΝ)**

Αγαπητοί Φίλοι

Αγαπητοί Συνάδελφοι

Κατ' αρχήν οφείλω και θέλω να ευχαριστήσω τόσο εκ μέρους του ΣΤΕΑΤ όσο και προσωπικά, τους διοργανωτές της σημερινής ημερίδας και ιδιαίτερα τον Πρόεδρο κ. Παν. Παπαϊωάννου για την τιμητική πρόσκληση συμμετοχής μας στη σημερινή εκδήλωση.

Θα προσπαθήσω, η συνοπτική παρουσίαση της διαχρονικής εξέλιξης του Κατασκευαστικού τομέα όπως εγώ τουλάχιστον την βίωσα για πάνω από 50 χρόνια, εκτός από ενημέρωση, να προκαλέσει χρήσιμους προβληματισμούς σε όλους μας, τόσο ως κλάδο όσο και προσωπικά στον καθένα.

Από την αρχή θα ξεκαθαρίσω, ότι η παρουσίασή μου αφορά στα Δημόσια Έργα της χώρας μας και κυρίως τα μεγάλα. Και τούτο, διότι στην Ελλάδα τα έργα αυτά αφενός αποτελούν το σημαντικότερο μέρος των έργων και ως προς το φυσικό και συγχρόνως και ως προς το οικονομικό μέγεθός τους και αφετέρου διότι λόγω αυτών (των Δημοσίων Έργων) δημιουργήθηκαν μικρές και μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις που αναπτύχθηκαν και εξελίχθηκαν, εξαρτώμενες μέχρι και σήμερα σε πολύ μεγάλο βαθμό από αυτά. Και η εξάρτηση αυτή (ευλογία και κατάρα συγχρόνως) ήταν και είναι ακόμη, η

βάση και ο κυρίαρχος παράγων της εξέλιξης του κατασκευαστικού τομέα στη χώρα μας.

Ο Κατασκευαστικός κλάδος στην Ελλάδα έχει ιστορία όσο και η ίδια η χώρα μας. Ξεκινά την πορεία του από τα αρχαία χρόνια με τις σε όλους γνωστές περίτεχνες και τεχνολογικά απaráμιλλες κατασκευές, τις οποίες και σήμερα θαυμάζουμε και που πολλές φορές δεν μπορούμε να κατανοήσουμε ούτε και να αναπαραστήσουμε τον τρόπο κατασκευής τους σε συνδυασμό με τα τότε διατιθέμενα μέσα.

Ο Έλληνας, ευφυής και εφευρετικός από τη φύση του, επιδίδεται με ευκολία και επιδεικνύει ιδιαίτερη έφεση σε κάθε τί δημιουργικό. Η χώρα μας είναι γεμάτη από λαμπρά δείγματα κατασκευών προερχόμενα από όλες τις γνωστές ιστορικές περιόδους.

Τα πρώτα σημαντικά δείγματα κατασκευών από “ελληνικά χέρια” ανάγονται στους προϊστορικούς χρόνους. Από τον 6ο π.Χ. έως τον 6ο μ.Χ. αιώνα καταγράφονται τουλάχιστον 555 περιώνυμοι Έλληνες Μηχανικοί.

Και στα αρχαία χρόνια, όπως και στην πορεία μέχρι σήμερα, τα έργα κατασκευάζονταν με τον ίδιο ακριβώς τρόπο. Εργολήπτες, διακηρύξεις, διαγωνισμοί, αναθέσεις, συμβάσεις, προδιαγραφές, προϋπολογισμοί, λογαριασμοί, ρήτρες κλπ. Ακόμη δέ, υπερβάσεις, υποκαταστήσεις, υπερτιμολογήσεις, απ’ ευθείας αναθέσεις, εκπτώσεις, σκάνδαλα αλλά και συμβάσεις παραχώρησης (!!!), διόδια (!!!) και όλα αυτά που σχετικά προσφάτως νομίζουμε ότι “ανακαλύψαμε”. Τίποτε δεν είναι νέο στην εποχή μας. Απλώς αλλάζουν τα μέσα (μηχανικά, τεχνικά και ... άλλα) αλλά οι διαδικασίες για την ανάληψη-κατασκευή ενός δημοσίου έργου γίνονταν μέσα σε ένα πλαίσιο, στο οποίο, όπως και σήμερα, ανθούσαν όλα τα ...λουλούδια.

Η ελληνική κατασκευαστική δραστηριότητα συνεχίστηκε επί πολλούς αιώνες, με διακοπή μόνο κατά την διάρκεια της Τουρκοκρατίας, περίοδο όμως που κατασκευάστηκε η σημαντικότερη και πλέον περιώνυμη ελληνική γέφυρα, το γεφύρι της Άρτας (πρώτη δεκαετία του 1600).

Αμέσως μετά την απελευθέρωση από τον τουρκικό ζυγό και την ίδρυση του ελληνικού κράτους, ξεκίνησε η προσπάθεια συγκρότησης της χώρας, με την κατασκευαστική δραστηριότητα στην πρώτη γραμμή.

Η ανάγκη κατασκευής πολλών και πάσης φύσεως έργων δημιούργησε την ευκαιρία δραστηριοποίησης της κατασκευαστικής “βιομηχανίας”, με την ίδρυση των πρώτων κατασκευαστικών σχημάτων.

Την εξέλιξη του κατασκευαστικού τομέα, θα την παρακολουθήσουμε μέσα από την πορεία αυτών των κατασκευαστικών φορέων.

Το 1887 ιδρύεται η σχολή “Βιομηχάνων Τεχνών”, με σκοπό την επιστημονική εκπαίδευση των μηχανικών, οι πρώτοι των οποίων απεφοίτησαν το 1890.

Κατά την περίοδο 1880-1890 (περίοδος Τρικούπη) υπήρξε οργανισμός κατασκευής έργων, μέρος των οποίων κατασκευάστηκε από ξένες εταιρείες, λόγω της έλλειψης εμπειρίας και μέσων των Ελλήνων κατασκευαστών.

Το 1881 ανατέθηκε στον Ούγγρο στρατηγό Στέφανο Τιρ η διάνοιξη (διόρυξη) του ισθμού της Κορίνθου, με παραχώρηση της εκμετάλλευσης του έργου για 99 χρόνια. Κάτι σας θυμίζει αυτό. Μετά από εργασίες οκτώ ετών, η επιχείρηση του Τιρ εξάντλησε τα κεφάλαιά της και διαλύθηκε. Και αυτό κάτι μπορεί να σας θυμίζει. Το έργο συνεχίστηκε από ελληνική εργοληπτική εταιρεία, περαιώθηκε και εγκαινιάστηκε την 25-7-1893. Αυτό, αν δεν σας θυμίζει κάτι, κρατήστε το για τη συνέχεια.

Μετά το 1920 κυριάρχησαν τα έργα οδοποιίας και οι ασφαλτοστρώσεις του εθνικού οδικού δικτύου, με έντονη στην κατασκευή τους την παρουσία του ελληνικού κατασκευαστικού στοιχείου.

Παράλληλα η επακολογήσασα την καταστροφή του 1922 προσφυγιά πρόσθεσε νέες ανάγκες για έργα υποδομής και στέγασης και προκάλεσε την ίδρυση πολλών νέων εργοληπτικών επιχειρήσεων, ο αριθμός των οποίων έβαινε συνεχώς αυξανόμενος μέχρι το 1940.

Πολλά, μεγάλα, τεχνικώς δύσκολα και πρωτότυπα έργα κατασκευάστηκαν την περίοδο αυτήν από ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες.

Αξίζει χαρακτηριστικά να σημειώσουμε, ότι ελληνική τεχνική εταιρεία κατασκεύασε το 1917 για λογαριασμό των Γερμανών, πλοίο 320 τόνων από οπλισμένο σκυρόδεμα με μελέτη του Κιτσίκη !!!

Παρόμοιο πλοίο εκτοπίσματος 480 τόνων παρήγγειλαν το 1942 οι Γερμανοί σε Έλληνες κατασκευαστές. Η αμοιβή πληρώθηκε αλλά το πλοίο με διάφορες προφάσεις ... δεν παραδόθηκε ποτέ (ευθύνη κατασκευαστή?, τρόπος αντίστασης? Κανένας δεν έμαθε.).

Την 1η Απριλίου του 1940 καταγράφονται 2.962 Μηχανικοί διαφόρων ειδικοτήτων που ασχολούνται με την κατασκευή έργων.

Ένα κατασκευαστικό έργο της εποχής που προκάλεσε διεθνώς μεγάλη εντύπωση ήταν τα οχυρωματικά έργα των βορείων συνόρων της χώρας μας. Ήταν έργο σημαντικότατο, που σχεδιάστηκε, μελετήθηκε και κατασκευάστηκε αποκλειστικά από Έλληνες. Έργο που θαυμάστηκε τόσο για την σχεδίαση όσο και για την αντοχή του και που αναγνωρίστηκε ως το καλύτερο και πιο αποτελεσματικό του είδους του.

Κατά την κατοχή, οι Γερμανοί κάλεσαν του Έλληνες κατασκευαστές να παραδώσουν όλον τον εξοπλισμό τους. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων, τα μηχανήματα παραδόθηκαν ημικατεστραμμένα και αφού αφαιρέθηκαν βασικά και σημαντικά εξαρτήματά τους, οι δε εργοληπτικές επιχειρήσεις αρνήθηκαν τη συνέχιση της δραστηριότητάς τους.

Μετά την κατοχή και τις τεράστιες καταστροφές που υπέστη η χώρα μας, αδήριτη υπήρξε η ανάγκη ανασυγκρότησης. Και η ανασυγκρότηση αυτή, όπως είναι φυσικό, έπρεπε να ξεκινήσει από τις κατασκευές.

Ο τεχνικός κόσμος της χώρας μας ήταν έτοιμος. Καθ' όλη την διάρκεια της κατοχής, Έλληνες μηχανικοί συνέλεξαν και κατέγραφαν στοιχεία ώστε να είναι έτοιμοι να μελετήσουν τα αναγκαία προς κατασκευήν έργα.

Το 1949 δημιουργήθηκε η Υπηρεσία Συντονισμού Έργων Ανασυγκροτήσεως (ΥΣΕΑ) του Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Οι πολιτικές και επιχειρηματικές συνθήκες, καθώς και η συγκρότηση του κράτους εκείνης της

ταραχώδους εποχής απείχαν πολύ από το να εξασφαλίσουν όρους επιχειρηματικής ανάπτυξης. Οι κατασκευαστικές εταιρείες ή μάλλον τα τεχνικά γραφεία που υπήρχαν, αντιμετώπιζαν προβλήματα έλλειψης κεφαλαίων και εξοπλισμού, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζουν μεγάλες δυσκολίες στα έργα που αναλάμβαναν.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, θεσμοθετήθηκε από το αρμόδιο Υπουργείο το “εργοληπτικό πτυχίο Ε’ Τάξεως έργων ανασυγκροτήσεως” (ΝΔ 1125/49).

Ήταν η βάση για την δημιουργία και ανάπτυξη σοβαρών και οργανωμένων εργοληπτικών επιχειρήσεων, ικανών να αντεπεξέλθουν στις ανάγκες κατασκευής μεγάλων έργων. Το 1949 έλαβαν τα ανώτατο αυτό πτυχίο 15 εταιρείες. Το 1960 έφτασαν τις 29.

Παράλληλα αναπτύχθηκε μεγάλος αριθμός μικροτέρων εργοληπτικών επιχειρήσεων και τεχνικών γραφείων. Το σύνολο του κατασκευαστικού κλάδου της εποχής αυτής, “εκμεταλλεόμενο” την “χρυσή ευκαιρία” για την ανάπτυξή του, καινοτομώντας και βασιζόμενο στα εξαιρετικά στελέχη του επιτέλεσε στο ακέραιο και με μεγάλη επιτυχία το έργο που ανέλαβε, ξαναστήνοντας την χώρα “στα πόδια της”.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός, ότι μεταξύ των άλλων, το 1955 κατασκευάστηκαν στην χώρα μας από ελληνικές τεχνικές εταιρείες οι πρώτες προεντεταμένες γέφυρες. Ας σημειωθεί, ότι μέχρι τότε, στην Αμερική δεν είχε χρησιμοποιηθεί το προεντεταμένο σκυρόδεμα.

Ας πάμε στα νεώτερα χρόνια που μας ενδιαφέρουν περισσότερο και για τα οποία έχουμε άμεσες και ασφαλείς πληροφορίες ή και προσωπικά και συλλογικά βιώματα και μαρτυρίες.

Οι μεγάλες κατασκευαστικές και επιχειρηματικές επιτυχίες του κλάδου, είχαν ως φυσικό αποτέλεσμα την προσέλκυση μεγάλου αριθμού επιχειρήσεων που ενδιαφέρονταν να ενταχθούν σ’ αυτόν. Οι τεχνικές-κατασκευαστικές επιχειρήσεις πολλαπλασιάστηκαν, αναδείχθηκαν νέα επιτυχημένα σχήματα που κατά φυσική εξέλιξη οδήγησαν παλιές επιχειρήσεις του κλάδου στην εξαφάνιση.

Όπως προαναφέρθηκε οι οργανωμένες (για την εποχή) εργοληπτικές επιχειρήσεις (Ε' Τάξεως-Ανασυγκροτήσεως) ήταν το 1960, είκοσι εννέα (29). Το 1967 έφτασαν τις 44, το 1973 τις 58 και το 1979 τις 78.

Σημειώστε, ότι από τις 44 εταιρείες που το 1967 κατείχαν το ανώτατο πτυχίο, σήμερα συνεχίζει ενεργή, μόνο μία !!!

Κατά την 7ετία της δικτατορίας, ελλείπει εθνικών πόρων και αδυναμίας του κράτους να εξεύρει πόρους μέσω δανείων, οι κατασκευαστικές εταιρείες σε συνεργασία με ξένες τράπεζες εξασφάλισαν χρηματοδοτήσεις για την κατασκευή έργων στην Ελλάδα, τα λεγόμενα “αυτοχρηματοδοτούμενα”. Με τον τρόπο αυτόν, έμμεσα αλλά κατ' ουσίαν δανειοδοτήθηκε το ελληνικό κράτος (μέσω των κατασκευαστικών επιχειρήσεων) και η εργοληπτική δραστηριότητα συνεχίστηκε.

Κατά τα πρώτα χρόνια της μεταπολίτευσης, περιορίζεται σημαντικά η κατασκευαστική αγορά καθόσον δόθηκε προτεραιότητα στην κοινωνική πολιτική και στις αμυντικές δαπάνες. Συγχρόνως, την περίοδο αυτήν εισέρχονται στην ελληνική αγορά και μεγάλες ξένες εταιρείες. Αποτέλεσμα είναι η αύξηση του ανταγωνισμού και η εμφάνιση μεγάλων εκπτώσεων. Το φαινόμενο των υπερβολικών εκπτώσεων συνεχίζεται συνεχώς εντεινόμενο μέχρι σήμερα, με καταστροφικά αποτελέσματα στις επιχειρήσεις του κλάδου.

Το 2000, η πολιτεία θεώρησε, ότι έπρεπε να δημιουργηθούν ισχυρότερα κατασκευαστικά σχήματα και θεσμοθέτησε ως ανώτερο εργοληπτικό πτυχίο το πτυχίο 7ης Τάξης.

Για την απόκτηση του πτυχίου αυτού έπρεπε να συγχωνευθούν πολλές τεχνικές εταιρείες, με σκοπό τη συνένωση δυνάμεων (οικονομικών, τεχνικών κλπ.) και την δημιουργία ισχυρότερων και πιο αποτελεσματικών σχημάτων.

Σε κάθε “κανονική” χώρα με “κανονικές” επιχειρήσεις, η συγχώνευση έχει ως σκοπό και αποτέλεσμα να δημιουργήσει ισχυρότερα σχήματα. Στην Ελλάδα όμως δεν ισχύει αυτό. Το αποτέλεσμα των συγχωνεύσεων ήταν στην αρχή ο (τεχνητός) περιορισμός των μελών του κλάδου, ο πλουτισμός κάποιων επιχειρηματιών που πούλησαν τις εταιρείες τους και αποχώρησαν και η υπερχρέωση των επιχειρήσεων που δημιουργήθηκαν με πυρήνα συνήθως μία παλιά εταιρεία. Το τελικό αποτέλεσμα ήταν η καταστροφή των περισσότερων

εταιρειών που θεώρησαν ότι το να κατέχουν το ανώτερο πτυχίο ήταν από μόνο του εγγύηση και μέσον επιτυχίας.

Όσα σχήματα δημιουργήθηκαν με βάση και μέλη τους, υγιείς επιχειρήσεις, επέζησαν, μεγαλούργησαν και εξακολουθούν την δραστηριότητά τους τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό.

Δεν θα ξεχάσω το σχόλιο ενός Γάλλου συναδέλφου μηχανικού και συνεργάτη, όταν την εποχή εκείνη μου είπε “εσείς στην Ελλάδα έχετε την εντύπωση ότι ενώνοντας δύο γαλοπούλες θα κάνετε έναν αετό. Μία χοντρή γαλοπούλα κάνετε”.

Τα πτυχία 7ης Τάξης που συνολικά χορηγήθηκαν ήταν 17.

Σήμερα τα ενεργά πτυχία 7ης Τάξης δεν είναι πάνω από 6.

Ο ελληνικός Κατασκευαστικός κλάδος κατά τη νεότερη ιστορία της χώρας μας, όπως προαναφέρθηκε, ξεκίνησε ουσιαστικά την πορεία και την εξέλιξή του το 1949.

Αρκετά από τα κύρια στοιχεία της πορείας αυτής προαναφέρθηκαν. Θα πρέπει σ’ αυτά να προσθέσουμε τις διάφορες κρίσεις που εν λόγω κλάδος “έζησε”. Κρίσεις που αναλογούν μία για κάθε δεκαετία, με διαφορετική κάθε φορά διάρκεια και ένταση αλλά με τα ίδια αποτελέσματα.

Η πρώτη κρίση παρουσιάσθηκε κατά την περίοδο 1963-1965.

Οφειλόταν αφενός μεν στη μείωση των πιστώσεων και αφετέρου (και κυρίως) στην ραγδαία αύξηση των τιμών και τον μεγάλο πληθωρισμό. Δεδομένου ότι την εποχή εκείνη δεν προβλεπόταν αναθεώρηση τιμών, οι εργοληπτικές επιχειρήσεις βρέθηκαν στο χείλος του γκρεμού και τα έργα σταμάτησαν. Λύση δόθηκε τελικά το 1965 με τη νομοθέτηση του θεσμού της αναθεώρησης των τιμών και μάλιστα με αναγκαστική ισχύ. Αξιοσημείωτο ήταν το γεγονός, ότι ο σχετικός νόμος ψηφίστηκε ομόφωνα από την Βουλή.

Ο κλονισμός για τις επιχειρήσεις του κλάδου ήταν μεγάλος και κάποιες δεν άντεξαν.

Επόμενες κρίσεις είχαμε στις αρχές της δεκαετίας του ‘70, του ‘80’, του ‘90, κρίσεις που προέκυψαν κυρίως από την αδυναμία χρηματοδότησης από το Δημόσιο. Ο οικονομικός στραγγαλισμός των τεχνικών επιχειρήσεων ενόψει

μάλιστα των σοβαρών επενδύσεων που δρομολογούσαν για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξή τους, προκάλεσε νέες περιπέτειες στις εταιρείες.

Οι ελληνικές κατασκευαστικές επιχειρήσεις έδειξαν αξιομνημόνευτη προσαρμοστικότητα και ευελιξία. Πέρασαν κυριολεκτικά “δια πυρός και σιδήρου” καταφέροντας να εκμεταλλευτούν άμεσα κάθε ευκαιρία για ανάπτυξη που εμφανιζόταν.

Η περίοδος 1995-2005 ήταν μία ξεχωριστή δεκαετία ανάπτυξης.

Για την προετοιμασία των Ολυμπιακών αγώνων προγραμματίστηκαν και εκτελέστηκαν πολλά και σημαντικά έργα, Ήταν μία περίοδος που οι κατασκευαστικές εταιρείες έκαναν θαύματα. Με επί πολλούς μήνες εργασία επί 24ώρου βάσεως κατάφεραν να καλύψουν καθυστερήσεις ετών, καταφέροντας να παραδώσουν εγκαίρως τα έργα, πράγμα που από όλους θεωρούνταν ακατόρθωτο.

Σημαντικά και άξιας ιδιαίτερης αναφοράς έργα της τελευταίας εικοσαετίας που για ακόμη μία φορά ανέδειξαν την αξία των ελληνικών κατασκευαστικών εταιρειών είναι:

Η Αττική Οδός, τα Ολυμπιακά έργα, η Γέφυρα Ρίου-Αντιρίου, η Εγνατία οδός και τα μεγάλα έργα παραχώρησης είναι μερικά δείγματα της ικανότητας και της τεχνικής επάρκειας του ελληνικού κατασκευαστικού κλάδου.

Η μεγαλύτερη όμως κρίση στον κλάδο μας και μάλιστα διαρκής και συνεχιζόμενη, είναι η κρίση που παρουσιάστηκε κατά τα τελευταία 10 χρόνια. Αυτή οφείλονταν κατ’ αρχήν στο φαινόμενο των υπερβολικών και κάτω του κόστους εκπτώσεων που προσφέρονταν στους διαγωνισμούς. Η ανάγκη και η αγωνία επιβίωσης του υπερβολικά μεγάλου αριθμού των εργοληπτικών επιχειρήσεων σε σχέση με τα δημοπρατούμενα έργα, πολλές των οποίων ήταν περιστασιακά και χωρίς σοβαρές βάσεις δημιουργήματα, είχε ως αποτέλεσμα την προσφορά παράλογων εκπτώσεων, οι οποίες (εκπτώσεις) βεβαίως είχαν ως αποτέλεσμα την καταστροφή των αναδόχων των έργων αυτών, την

εγκατάλειψη των έργων αλλά και την αναγκαστική συρρίκνωση των υγιών επιχειρήσεων.

Προσπάθειες της πολιτείας για περιορισμό του φαινομένου δεν καρποφόρησαν για πολλούς λόγους.

Σήμερα, το φαινόμενο αυτό είναι εξαιρετικά οξυμένο και σε συνδυασμό με την διακοπή των χρηματοδοτήσεων και των έργων, την αδυναμία του κράτους να εξοφλήσει τις οφειλές του έναντι των κατασκευαστών και την διακοπή των χρηματοδοτήσεων των επιχειρήσεων από τις τράπεζες κατέστησαν πλέον ορατό τον κίνδυνο της καταστροφής του κλάδου.

Ξεκίνησε και πάλι μια προσπάθεια ώστε να βρεθεί τρόπος εξορθολογισμού και εκλογίκευσης του πλαισίου ανάθεσης των έργων, εκτιμώ όμως, ότι έχουμε ακόμη πολύ δρόμο μπροστά μας. Εάν δεν βρεθεί λύση άμεσα, ο κλάδος μας δεν έχει ελπίδες να ανακάμψει.

Από τις εμπειρίες μου, κατέληξα στο συμπέρασμα, ότι η πορεία μιάς ελληνικής τεχνικής επιχείρησης στο ελληνικό περιβάλλον, προσομοιάζει με πτήση αεροπλάνου. Στην πτήση αυτήν, κυβερνήτης και αεροσκάφος είναι η κατασκευαστική επιχείρηση, πλήρωμα τα στελέχη και το προσωπικό της και επιβάτες είναι τα έργα που πρέπει να κατασκευαστούν. Η βάση (αεροδρόμιο) είναι το ελληνικό δημόσιο.

Αφού προετοιμαστεί η πτήση με βάση τα δεδομένα της στιγμής, το αεροπλάνο απογειώνεται. Πριν ανέλθει στο προγραμματισμένο ύψος ξεσπά καταιγίδα για την οποία ούτε ο κυβερνήτης γνώριζε (δικαιολογημένα αφού δεν τον ενημέρωσαν) ούτε οι αρμόδιες αρχές φρόντισαν να ενημερωθούν ή να προβλέψουν (αντίστοιχη η αλλαγή μελέτης λόγω μη επικαιροποίησής της). Κοντά στα άλλα, ένας από τους κινητήρες αχρηστεύεται.

Ο κυβερνήτης προσπαθεί να επικοινωνήσει με τη βάση του, η οποία όμως δεν λαμβάνει το μήνυμα γιατί έχει τον ασύρματο σε άλλη συχνότητα. (αντιστοίχιση με τα “βουλωμένα αυτιά” της διοίκησης και κυρίως της πολιτείας).

Μόνος πλέον ο κυβερνήτης ψάχνει απεγνωσμένα κάποια λύση. Προσπαθεί να επικοινωνήσει με άλλες βάσεις στην ειδική συχνότητα κινδύνου αλλά θυμήθηκε ότι λόγω βλάβης δεν λειτουργούσε η συσκευή επικοινωνίας

του. Η ειδική πλακέτα δεν είχε αντικατασταθεί, αφού ο προμηθευτής της δεν την παρέδιδε μέχρι να εξοφληθεί παλιές οφειλές.

Η καλύτερη και ευκταία εξέλιξη της υπόθεσης και η κατάληξή της είναι η αναγκαστική προσγείωση ή προσθαλάσσιση, με αποτέλεσμα την καταστροφή του αεροπλάνου, τον βαρύτατο τραυματισμό του κυβερνήτη και τον βαρύ τραυματισμό πληρώματος και επιβατών.

Κάποτε ένας Έλληνας κατασκευαστής-εργολάβος (για να είμαστε μέσα στο κλίμα) πέθανε και ως αμαρτωλός “απατεώνας” (κατά την κοινή γνώμη όπως επιτρέπουμε και ανεχόμαστε άδικα να μας αποκαλούν) πήγε στην κόλαση. Στην είσοδο, ο διάβολος του έδωσε την δυνατότητα να διαλέξει μεταξύ της ελληνικής κόλασης και της αντίστοιχης ευρωπαϊκής. Σε ερώτημα σε τί διαφέρουν, ο διάβολος του είπε: Σε τίποτε. Και οι δύο έχουν ένα καζάνι με ... σκατά όπου σε βάζουν μέσα (συγγνώμη για τη χρήση της “δύσοσμης” λέξης αλλά αλλιώς η περιγραφή ... χάνει) και έναν μαύρο που εάν βγάλεις το κεφάλι σου έξω σε χτυπά με ένα ρόπαλο. Τότε αμέσως και χωρίς δεύτερη σκέψη, ο συνάδελφος διάλεξε την ελληνική. Απορώντας ο διάβολος ρωτά: Γιατί? Και η εξήγηση του αμαρτωλού συναδέλφου: Η Ευρώπη είναι οργανωμένη και δεν γλυτώνεις. Στην ελληνική κόλαση ή τα σκατά θα έχουν τελειώσει, ή ο μαύρος θα βαριέται ή το ρόπαλο θάχει χάσει.

Σ’ αυτό λοιπόν το ελληνικό περιβάλλον, που η παραπάνω αναφορά καθόλου δεν αδικεί, καλούνται οι σοβαρές και οργανωμένες κατασκευαστικές επιχειρήσεις να λειτουργήσουν, να δράσουν και να αναπτυχθούν και να εφαρμόσουν το *primavera* ή άλλα προγράμματα που αφορούν στην διοίκηση και στην εκτέλεση των έργων.

Όπως θα παρατηρήσατε, όλες οι παραπάνω αναφορές αφορούν στις μεγάλες κατασκευαστικές επιχειρήσεις που έχουν οργανωθεί πλέον σε “ομίλους”.

Όλα όμως ισχύουν αναλογικά και για τις μικρότερες εταιρείες και μονάδες του κλάδου. Οι ίδιες δυσκολίες, τα ίδια προβλήματα, ο ίδιος αγώνας επιβίωσης. Πολλές από τις εν λόγω επιχειρήσεις είχαν και έχουν συνδεδεμένη την τύχη τους με μεγαλύτερες του κλάδου, ως υπεργολάβοι.

Όσον αφορά την εξέλιξη της κατασκευαστικής δραστηριότητας και επιχειρηματικότητας στο εξωτερικό, θα αναφερθώ μόνο σε ό,τι έχει σχέση με τη συμμετοχή Ελλήνων κατασκευαστών σε έργα του εξωτερικού, την προοπτική (εάν και πώς υπάρχει) και κάποια συμπεράσματά μου από τη συνεργασία μου με ξένους κατασκευαστικούς οίκους σε έργα στη χώρα μας.

Ο κατασκευαστικός τομέας είναι ένας από τους λίγους θύλακες της ελληνικής οικονομίας που είχε και έχει τις προϋποθέσεις να δραστηριοποιηθεί και να αναπτυχθεί και εκτός συνόρων. Οι ελληνικές τεχνικές εταιρείες ήταν μεταξύ των πρωτοπόρων που πραγματοποίησαν επενδύσεις και επέκτειναν τις δραστηριότητές τους πέρα από τα ελληνικά σύνορα. Και αυτό δεν ήταν τυχαίο. Οι Έλληνες Μηχανικοί και Κατασκευαστές είχαν πάντοτε τον τρόπο να ξεχωρίζουν. Ευέλικτοι, εξωστρεφείς και δυναμικοί, κατάφεραν να δίνουν κατασκευαστικά αποτελέσματα που ξεπερνούσαν το μικρό εκτόπισμα του ελλαδικού χώρου.

Η ανάληψη από ελληνικές τεχνικές επιχειρήσεις έργων στο εξωτερικό, ξεκίνησε περί τις αρχές της δεκαετίας του 1960, όταν σοβαρές αλλά και λιγότερο σοβαρές εταιρείες του κλάδου, άλλες βάσει προγραμματισμού τους και άλλες από ανάγκη έκαναν την επιλογή αυτή.

Χώρες δραστηριοποίησής τους κυρίως η Μέση Ανατολή, οι αραβικές χώρες και χώρες της Αφρικής, αφού την περίοδο εκείνη η ραγδαία ανάπτυξη των εν λόγω χωρών απαιτούσε την εκτέλεση πολλών και μεγάλων έργων.

Ας σημειωθεί, ότι στην προσπάθειά τους αυτήν, η οποία έδωσε δουλειά σε χιλιάδες τεχνικά στελέχη και αποτέλεσε για τη χώρα μας γενναία οικονομική “ένεση”, ουδέποτε έτυχε της πολιτικής και οικονομικής στήριξης της ελληνικής πολιτείας.

Όμως το μεγαλύτερο κέρδος ήταν εμπειρία που αποκτήθηκε.

Ορισμένες επιχειρήσεις είχαν απόλυτη επιτυχία, είχαν εξελιχθεί σε φημισμένους τεχνικούς κολοσσούς, καταφέρνοντας εκτός από εξαιρετικά οικονομικά αποτελέσματα, να ταυτίσουν την κατασκευαστική δεινότητα των Ελλήνων με την αξιοπιστία, την εργατικότητα, την οργανωτική ικανότητα, την

πρωτοπορία και την εμπιστοσύνη, την δε χώρα μας, να την αναδείξουν σε παράδειγμα δημιουργικότητας, και σωστής επιχειρηματικότητας.

Άλλες επιχειρήσεις, θνησιγενείς εξαρχής, ολοκλήρωσαν την καταστροφή τους στα ξένα “χώματα”.

Προσωπικά, δεν μπορώ να αποφύγω την (ίσως ανοίκεια) αίσθησή μου, κάνοντας σύγκριση (παραλληλισμό) της “εκστρατείας” αυτής των ελληνικών εργοληπτικών επιχειρήσεων με την εκστρατεία του Μεγ. Αλεξάνδρου.

Όταν στις χώρες αυτές ενέσκηψαν σοβαρά προβλήματα (εσωτερικές κρίσεις, πόλεμοι, οικονομικά προβλήματα κ.α.), οι ελληνικές τεχνικές εταιρείες έμειναν τελείως αβοήθητες. Τεράστια ποσά που τους οφείλονταν, δεν κατέστη δυνατό να τους αποδοθούν, τα δε σχετικά αιτήματα για συνδρομή και βοήθεια από την ελληνική πολιτεία έμειναν χωρίς απάντηση, με φυσική συνέπεια την καταστροφή και την εξαφάνισή τους από το τεχνικό στερέωμα.

Σε δεύτερη φάση (κυρίως μετά την δεκαετία του 1990) ο μεγάλος ανταγωνισμός από τη συσσώρευση τεχνικών επιχειρήσεων που προέρχονταν από άλλες χώρες (Ινδία, Κίνα, Κορέα, Τουρκία κ.α.), οδήγησαν τις ελληνικές εταιρείες να μειώσουν την δραστηριότητά τους και κάποιες να αποχωρήσουν.

Οι ελληνικές εταιρείες είχαν να ανταγωνισθούν με ξένους τεχνικούς φορείς, στους οποίους οι εργαζόμενοι αμείβονταν με “ένα πιάτο φαΐ” (π.χ. Ινδία, Κίνα) ή υπηρετούσαν την στρατιωτική τους θητεία (π.χ. Κορέα) ή με ελάχιστο μεροκάματο. Ας σημειωθεί, ότι επί πολλά χρόνια, οι Τουρκικές τεχνικές εταιρείες, επιδοτούνταν από το κράτος τους με ισόποση επιχορήγηση τουρκικών λιρών επί του ποσού σε δολάρια που εισάγανε από την δραστηριότητά τους στο εξωτερικό.

Έναντι όλων αυτών, η ελληνική πολιτεία δεν ασχολούνταν καθόλου με τις εξωτερικές δραστηριότητες των εταιρειών μας, ενώ παράλληλα στο εσωτερικό, υπέθαλπε και πριμοδοτούσε κάθε βολική για αυτήν θεωρία και παραπληροφόρηση περί “κακών εργολάβων” (και άλλους γνωστούς χαρακτηρισμούς).

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες, ορισμένες ελληνικές εταιρείες αναζήτησαν την τύχη τους στα Βαλκάνια και άλλες σχετικά κοντινές χώρες (Αλβανία, Σκόπια, Σερβία, Βουλγαρία, Ρουμανία, Πολωνία).

Οι εμπειρίες της κίνησης αυτής, μάλλον τραυματικές μπορούν να χαρακτηρισθούν.

Την περίοδο αυτή, ζητώντας επιχειρηματικό “καταφύγιο”, εταιρείες του κλάδου πραγματοποίησαν νέα “εκστρατεία” στις χώρες της Μέσης Ανατολής. Τα δεδομένα βέβαια είχαν αλλάξει και η προσπάθεια αυτή δεν ήταν εύκολη.

Και σ’ αυτήν την περίπτωση, παρ’ όλες τις δυσκολίες και τον έντονο διεθνή ανταγωνισμό, οι ελληνικές κατασκευαστικές δυνάμεις έδειξαν τις δυνατότητες, τις ικανότητες και την προσαρμοστικότητά τους.

Σήμερα εταιρείες του κλάδου μας εκτελούν με επιτυχία, πολλά και σημαντικά έργα στο εξωτερικό, απασχολώντας χιλιάδες Ελλήνων Μηχανικών και τεχνικών.

Ως κατασκευαστικός τομέας, έχουμε τις προϋποθέσεις να επιβιώσουμε και να συνεχίσουμε να μεγαλουργούμε. Αυτό βεβαίως δέ σημαίνει επιβίωση όλων των εργοληπτικών επιχειρήσεων. Απαιτείται προσαρμογή στα νέα δεδομένα (με άλλου είδους δραστηριότητες σε συνδυασμό με την κατασκευή), μεταρρυθμίσεις (έκφραση της ... μόδας) κυρίως στη νοοτροπία (που ο κλάδος μας πάσχει ... λίγο) και πολλή δουλειά (εκεί δεν είχαμε ποτέ κανένα πρόβλημα).

Συνοψίζοντας και καταλήγοντας,

Τα τεχνικά στελέχη της χώρας μας διαθέτουν τις γνώσεις, την ικανότητα, την προσαρμοστικότητα και την μεθοδικότητα να φέρουν σε πέρας οποιοδήποτε κατασκευαστικό έργο. Τολμώ να πω, ότι οποιαδήποτε σύγκριση με ξένους συναδέλφους, τουλάχιστον στο επίπεδο κατασκευής, είναι καταφανώς και συντριπτικά υπέρ μας.

Μάλιστα τα τελευταία χρόνια, κατά τα οποία αυξήθηκαν πολύ οι συνάδελφοι που αποκτούν πρόσθετα προσόντα, τυπικά αλλά και ουσιαστικά,

όπως οι μεταπτυχιακές σπουδές, η άνοδος του επιπέδου του ελληνικού τεχνικού κλάδου είναι εντυπωσιακή.

Οι ελληνικές τεχνικές εταιρείες μέχρι πριν από 10-15 χρόνια έπασχαν έναντι των ξένων σε οργάνωση, με εξαίρεση βέβαια τις εταιρείες που από παλιά δραστηριοποιούνταν αποκλειστικά στο εξωτερικό. Όμως αυτή η έλλειψη δεν επηρέασε ποτέ την ποιότητα των κατασκευών.

Σήμερα η ψαλίδα αυτή ως προς την οργάνωση έχει θεαματικά και οριστικά κλείσει.

Ερώτημα βέβαια, όλες αυτές οι γνώσεις και τα προσόντα που με κόπο και κόστος αποκτήθηκαν πού θα εφαρμοσθούν και πώς θα γίνει εκμετάλλευσή τους ώστε να αποδώσουν τόσο στον τεχνικό κόσμο όσο και στην χώρα?

Ακόμη μία τεχνογνωσία κινδυνεύει να χαθεί, αφού οι ενδείξεις για την προοπτική του κατασκευαστικού τομέα, που αποτελεί εθνικό κεφάλαιο αλλά που ποτέ δεν αναγνωρίστηκε και δεν αξιοποιήθηκε από την πολιτεία, μόνον ευοίωνες δεν είναι.

Θα πρέπει να αναρωτηθούμε εάν και πώς μπορεί να υπάρχει μέλλον.

Μπορεί και πρέπει πολιτεία και κατασκευαστικός κλάδος να φροντίσουμε γι' αυτό.

Αφού δεν υπάρχουν διαθέσιμοι εθνικοί πόροι και τα διάφορα “πακέτα” της Ευρώπης έχουν τελειώσει, θα πρέπει να βρεθούν άλλοι τρόποι. Έχουμε ήδη τα πρώτα αποτελέσματα από τα έργα παραχώρησης και τα έργα ΣΔΙΤ. Έχουμε πλέον αρκετή εμπειρία, τόσο η Δημόσια διοίκηση όσο και ο κατασκευαστικός κλάδος, να προωθήσουμε συνεργασίες του είδους αυτού προς όφελος της χώρας.

Σε κάθε άλλη περίπτωση, ανατρέχω σε ένα παλιό (όσο και οι εργολήπτες) παραφρασμένο ρητό, λέει:

“Ανδρός εργολάβου πάσα γη πατρίς”

Αυτή είναι και η σκληρή έμμεση απάντησή μου στον κυρίαρχο σήμερα σε όλους μας επαγγελματικό προβληματισμό.

Γνωρίζω καλά ότι σας έχω “κάνει μαύρη την ψυχή”.

Έχω όμως εδραία την άποψη, ότι τυχόν ωραιοποίηση της κατάστασης που θα επιχειρούσε κάποιος να κάνει, ψεύτικη και σε κάθε περίπτωση απρόσφορη αλλά και προσβλητική, θα διαρκούσε μέχρι να βγούμε από την αίθουσα αυτήν, αφού η πραγματική ζωή έξω ... μας περιμένει.

Ας πορευθούμε λοιπόν ανάλογα, με αυτοπεποίθηση και γνωρίζοντας ότι ως ελληνικός τεχνικός κλάδος έχουμε την αναγνώριση και τον σεβασμό των απανταχού ξένων συναδέλφων μας και σας διαβεβαιώνω ότι “ένας Έλληνας Μηχανικός αξίζει όσο δέκα ξένοι”.

Θα τα καταφέρουμε για ακόμη μία φορά.

Σας ευχαριστώ για την παρουσία σας και για την υπομονή σας.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Πολλά ιστορικά στοιχεία και πληροφορίες αντλήθηκαν από την εξαιρετικά σημαντική για τον κλάδο μας έκδοση-λεύκωμα του ΣΤΕΗΤ “Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΣΤΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ-ΤΑ ΘΕΜΕΛΙΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ” (ΑΘΗΝΑ 2002). Στην έκδοση αυτήν, ο αναγνώστης μπορεί να βρει πολύ ενδιαφέροντα και εντυπωσιακά στοιχεία για τον κατασκευαστικό κλάδο και την πορεία του.