

# Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία: Υψηλή Αποστολή, Ισχνές Επιδόσεις

Κωνσταντίνος Τσαμαδιάς\* & Παναγιώτης Βαρλάγκας\*\*

Όταν το 1975 ο Κωνσταντίνος Καραμανλής ίδρυσε την Ελληνική Αεροπορική Βιομηχανία (ΕΑΒ), ασφαλώς και δεν θα μπορούσε να φαντασθεί την κατάσταση στην οποία θα βρισκόταν αυτή μετά από 45 χρόνια.

Η κρατική ΕΑΒ ξεκίνησε με φιλόδοξους στόχους, με δομή βασισμένη στα τότε σύγχρονα αμερικανικά πρότυπα, με καλού επιπέδου στελεχιακό δυναμικό.

Στη συνέχεια προσεβλήθη από όλους τους παθολόγους ιούς, που κατέκλυσαν την Ελλάδα και έδωσε, λιγότερο ή περισσότερο κατά περιόδους, ισχνά αποτελέσματα.

Η συγκριτική αξιολόγηση της πορείας και των επιδόσεών της, με τις αντίστοιχες βιομηχανίες χωρών όπως του Ισραήλ, της Πορτογαλίας, κ.α., μόνο θλίψη προκαλεί.

Η ΕΑΒ εδώ και χρόνια είναι ζημιολόγος, χωρίς απογραφές του πολύτιμου υλικού της, χωρίς νομοθετημένες ροές χρημάτων, με δείγματα εκτεταμένης αταξίας.

Δεν είναι χρονικά συνεπής, έναντι των βασικών πελατών της: την Ελληνική Πολεμική Αεροπορία και την Lockheed Martin.

Το κυριότερο όμως όλων είναι ότι δυνάμεις με ρόλους «κλειδιά» στη βιομηχανία, αντιδρούν σε κάθε εγχείρημα βελτιωτικής αλλαγής.

Τον τελευταίο χρόνο η στρατηγική κατεύθυνση που έδωσε ο Υπουργός Οικονομικών στη Διοίκηση, το Διοικητικό Συμβούλιο, τους εργαζόμενους και στους συνεργάτες του που ενεπλάκησαν με τα θέματα της ΕΑΒ ήταν η εξής:

«Εγκαθίδρυση της Νομιμότητας Παντού, Εκλογίκευση και Εξυγίανση, Αύξηση της Παραγωγικότητας & της Αποδοτικότητας, Εξωστρέφεια, Ανασυγκρότηση - Ανάπτυξη. Συνέπεια έναντι των Πελατών, Σεβασμός σε κάθε ευρώ του Έλληνα Φορολογούμενου».

Η εμπειρία που αποκτήσαμε, εργαζόμενοι από διαφορετικές θέσεις σε θέματα της ΕΑΒ, κατά την εφαρμογή αυτής της στρατηγικής, μας αποκάλυψε τις παθογένειες, τις αντιστάσεις και τα «παίγνια» που επιχειρούνται από ενδογενείς και εξωγενείς προς την επιχείρηση παράγοντες.

Μερικοί δε εξ αυτών κόντραραν κάθε πρωτοβουλία εξυγίανσης, με αναφορές και αρθρίδια του τύπου: «Ο Υπουργός Οικονομικών είναι τυπολάτρης», «Οι χαρτογιακάδες του Υπουργείου Οικονομικών», κ.ο.κ. Έριχναν, δηλαδή νερό στο μύλο της προβληματικής κατάστασης για τη δημιουργία της οποίας κάποιοι εξ αυτών ήταν και διαχρονικά συνυπεύθυνοι.

Τι εννοούσαν; Ότι ο Υπουργός έπρεπε να μην επιβάλλει τη νομιμότητα και την τάξη στην ΕΑΒ και να συνεχίσει να πλέει μαζί της στα θολά νερά; Μήπως αναγνωρίζουν ότι η πράγματι υψηλή αποστολή της μπορεί να αξιοποιείται από κάποιους ως δικαίωμα για πρακτικές του «έτσι θέλουμε».

Αλλά ας γίνουμε πιο συγκεκριμένοι, αναφέροντας ενδεικτικά δέκα (10) από τα πολλά ζητήματα που αναδείχθηκαν και τα περισσότερα αντιμετωπίστηκαν, αυτούς τους μήνες:

1. Η ΕΑΒ, με το πολύτιμο υλικό που διαθέτει, δεν είχε κάνει καθολική απογραφή αποθεμάτων από το 2014. Ο Υπουργός Οικονομικών, αποφάσισε αμέσως (15/11/2019) καθολική απογραφή αποθεμάτων. Η διαδικασία δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί. Γεγονός απαράδεκτο. Η καθυστέρηση βαρύνει τις Διοικήσεις και τα αρμόδια υπηρεσιακά στελέχη, από το 2015 και μετέπειτα.
2. Ο Υπουργός Οικονομικών όρισε αμέσως αρμόδια Εσωτερικό Ελεγκτή. Τα μέχρι σήμερα ευρήματά του αποκαλύπτουν διάσπαρτες νοσηρότητες στην επιχείρηση. Και όμως οι αντιδράσεις που συναντά ενδογενώς στην εκτέλεση των καθηκόντων του είναι μεγάλες.
3. Η ΕΑΒ, με το «έτσι θέλω», δεν έχει ακόμα ενταχθεί στην Ενιαία Αρχή Πληρωμών, όπως όλοι οι φορείς της Γενικής Κυβέρνησης. Είχε υποχρέωση να το κάνει ήδη από το 2016. Μήπως υπάρχουν προβλήματα νομιμότητας στις μισθολογικές ροές; Ο Υπουργός Οικονομικών άσκησε πίεση, που φαίνεται να οδηγεί στην επιδιωκόμε-



4. Η Βιομηχανία χορηγούσε ισοπεδωτικά, χωρίς εσωτερική λογική, σε όλους τους εργαζόμενους του αυτού ύψους επίδομα επικίνδυνης και ανθυγιεινής εργασίας, επί σειρά ετών και μάλιστα χωρίς νομοθετική κάλυψη. Ο Υπουργός Οικονομικών, με νομοθετική ρύθμιση αντιμετώπισε το ζήτημα επιβάλλοντας πλαίσιο νομιμότητας, λογικής και δικαίου. Αυτό βέβαια κατά τους ολιγάριθμους επικριτές του αποτελούσε «τυπολατρία».
5. Η επιχείρηση (διοίκηση και εργαζόμενοι) συνήψε το 2016, 4ετές ασφαλιστήριο συμβόλαιο ετήσιου κόστους 1,2 εκατομμυρίων, με ιδιωτική ασφαλιστική εταιρία έξω από κάθε νόμιμο πλαίσιο (με το Ν. 4336/2015 ρητώς καταργήθηκαν τα ιδιωτικά ασφαλιστήρια συμβόλαια και προγράμματα ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης για όλους τους φορείς γενικής κυβέρνησης). Ο Υπουργός Οικονομικών, αναγνωρίζοντας τις ειδικές συνθήκες και την επικινδυνότητα αρκετών εργασιών στη βιομηχανία, με νομοθετική παρέμβαση έβγαλε το θέμα από το πεδίο του «γκρι», και το νομιμοποίησε εκλογικεύοντάς το.
6. Η επιχείρηση προβαίνει επί μακρόν σε ποικιλία παροχών προς τους εργαζόμε-

7. Το σύστημα υπερωριακής αποζημίωσης επί σειρά ετών έπλεε σε θολά νερά. Ο Υπουργός Οικονομικών με νομοθετική ρύθμιση το εκσυγχρόνισε εκλογικεύοντάς το.
8. Είναι νοτό, το κεντρικό πληροφοριακό

9. Είναι νοτό το ωράριο εργασίας να είναι 7½ αντί των 8 ωρών που είναι σε όλο τον κρατικό τομέα; - από μόνο του αυτό αντιστοιχεί σε απώλεια περίπου 6,25% στο παραγωγικό output
10. Ο Υπουργός Οικονομικών, αναγνωρίζοντας την ανάγκη η χώρα δια της ΕΑΒ να καταστεί παραγωγός και πωλητής σύγχρονων τεχνολογικών προϊόντων (drones, κτ) συγκρότησε ομάδα εργασίας (χωρίς αμοιβή) από Πανεπιστημιακούς ειδικούς στο σχεδιασμό, την μελέτη και τα οικονομικά καινοτόμων προϊόντων. Έχουν ήδη σχεδιαστεί τρία «προϊόντα».

Συμπερασματικά, τον τελευταίο περίπου ένα χρόνο, ο Υπουργός Οικονομικών και οι συνεργάτες του εργαστήκαμε έντιμα, με ανιδιοτέλεια και σκληρά για να συμβάλουμε στο εσωτερικό νοικοκύρεμα της ΕΑΒ, για να μπορέσει να ανασυγκροτηθεί σε υγιείς βάσεις.

Όμως, η κουβίτσα που έχει διαμορφωθεί επί μακρόν και το πλέγμα των συνδικαλιστικών και άλλων συμφερόντων δημιουργούν συνεχώς «βυζαντινού» τύπου τριβές και αντιδράσεις. Έχουν αποπροσανατολίσει, διαχρονικά, το σύστημα από το στρατηγικό του στόχο.

Σε εποχές που απαιτείται υψηλή ταχύτητα η ΕΑΒ θέλει να επιμένει στους δικούς της ρυθμούς.

**Έτσι, τίθεται και πάλι το ερώτημα: Τι θα κάνει η χώρα με την αεροπορική βιομηχανία της;**

Από όσα γνωρίζουμε, τα μοντέλα της αμυντικής εν γένει, και ειδικότερα της αεροπορικής, βιομηχανίας είναι κατά βάση τρία (3):

- 1) Το κυρίως αγγλοσαξωνικό μοντέλο των πολλών, αμιγώς ιδιωτικών, κυρίως με εγχώρια ιδιωτικά κεφάλαια εταιριών (Lockheed Martin, Boeing, Raytheon, Northrop Grumman κ.λπ. στις ΗΠΑ, BAE Systems, Rolls-Royce κ.λπ. στο Ηνωμένο Βασίλειο, CAE κ.ά. στον Καναδά αλλιά και SAAB στην Σουηδία ή Indra στην Ισπανία)
- 2) Το «παρδοσιακό» μοντέλο, κρατικών βιομηχανιών (Ισραήλ: IAI, Τουρκία: TUSAŞ, Ελβετία: RUAG, Πολωνία: Bumar - Labedy, Ελλάδα: ΕΑΒ)
- 3) Το μικτό μοντέλο με πλειοψηφική ή εξασφαλισμένη έλεγχο συμμετοχή του Δημοσίου (Ευρώπη: EADS, Γαλλία: Thales, Safran, Ιταλία: Finmeccanica, Φινλανδία: Patria).

Ανεξάρτητα, από το μοντέλο με το οποίο θα αποφασισθεί να προχωρήσει η ΕΑΒ, το εγχείρημα της άμεσης επιβολής της νομιμότητας, της εκλογίκευσης, του νοικοκυρέματος, και της ανασυγκρότησης σε υγιείς βάσεις, πρέπει να ολοκληρωθεί και να παγιωθεί. Παλινδρόμηση δεν νοείται.

Αυτή η στρατηγική είναι η μόνη που προσδίδει προστιθέμενη αξία στην ΕΑΒ και στέρεα βάση για την υγιή ανάπτυξη και αποτελεσματική λειτουργία της.

Μια τέτοια ΕΑΒ η Ελλάδα και οι πολίτες της την έχουμε ανάγκη.

\* **Ομότ. Καθηγητής, Χαροκοπέιου Πανεπιστημίου Αθηνών, Πρόεδρος Ελληνικού Επιστημονικού Ινστιτούτου, Οικονομικών της Εκπαίδευσης & Δια Βίου Μάθησης, της Έρευνας & Καινοτομίας.**

\*\* **Μαθηματικός-Νομικός MSC στην Επιστήμη Υπολογιστών και στην Χρηματοοικονομική και Τραπεζική, Στέλεχος Επιχειρήσεων.**