ΕΑΒ ΑΕ: Η εξέταση λύσης ενός χρόνιου προβλήματος με μεγάλο αντίκτυπο στην Ελληνική Κοινωνία και την Εθνική Ασφάλεια
EXECUTIVE SUMMARY

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Παρακολουθούμε με μεγάλη ικανοποίηση τις συνεχείς προσπάθειες που γίνονται για την ταχεία αμυντική θωράκιση της Πατρίδας μας, μετά από μία μακρά περίοδο απραξίας τα αίτια της οποίας δεν είναι ώρα να αναλύσουμε.

Αυτό όμως που καλοπροαίρετα θέλουμε να τονίσουμε είναι ότι εδώ και πολλά χρόνια, αντίστοιχης κλίμακας εργώδης προσπάθεια, δεν γίνεται για την ταχεία ανάταξη της Αμυντικής μας Βιομηχανίας. Πληροφορούμαστε με ικανοποίηση ότι σήμερα κάτι ουσιαστικό σχεδιάζεται και ελπίζουμε σύντομα να καρποφορήσει. Και επειδή τυχαίνει να γνωρίζουμε το θέμα από πρώτο χέρι, έχοντας υπηρετήσει επί 35+ έτη σε νευραλγικά πόστα του ΥΠΕΘΑ και του ΝΑΤΟ, άμεσης σχέσης με την Αμυντική Βιομηχανία, επιθυμούμε να καταθέσουμε μια δέσμη ιδεών για την Πολιτεία προς αξιολόγηση.

Γνωστού όντος ότι το θέμα είναι ευρύτατο, είναι προφανές ότι για λόγους ισχυρών προσλαμβανουσών παραστάσεων αλλά και επαγγελματικών εμπειριών που διαθέτουμε από την Πολεμική Αεροπορία, θα επιχειρήσουμε να περιορίσουμε το ζήτημα στην ανάταξη της ΕΑΒ ΑΕ, επισημαίνοντας προβλήματα, που ναι μεν είναι γνωστά, αλλά κατά την ταπεινή μας γνώμη δεν δόθηκε ποτέ η βαρύτητα που χρειάζεται για την αντιμετώπισή τους κατά απόλυτα τεχνοκρατικό - οικονομοτεχνικό - επιχειρησιακό τρόπο, αλλά μόνο με βάση το πολιτικό κόστος της εκάστοτε Κυβέρνησης και τα μικροκομματικά οφέλη.

Η ΕΑΒ ΑΕ διαθέτει ακόμη και σήμερα μια τεράστια «προίκα» που παραμένει σε υπερβάλλοντα βαθμό ανεκμετάλλευτη. Μεγάλο μέρος της σημερινής της «προίκας» αποτελούν αφ'ενός μεν ο τεράστιος εργοστασιακός φόρτος που της αναθέτουν ετησίως οι Μόνιμοι Πελάτες της (Π.Α, Σ.Ξ, Π.Ν, Lockheed-Martin, Airbus, NHI κλπ), ο οποίος αξιοποιείται με μεγάλες, έως (επιεικώς) αδιανόητες καθυστερήσεις και αφετέρου οι αξιολογότατες εγκαταστάσεις/υποδομές της, οι διεθνείς της πιστοποιήσεις και τα πνευματικά δικαιώματά της.

Κύριος λόγος και όχι βέβαια ο μοναδικός, που είναι υπεύθυνος για τις προαναφερθείσες καθυστερήσεις και δυσλειτουργίες, είναι το ελλιπές ανθρώπινο δυναμικό της, το οποίο από την δημιουργία της μέχρι σήμερα συνεχώς μειώνεται τόσον σε απόλυτους αριθμούς όσον και σε ποιότητα που εκ των πραγμάτων δημιουργεί ένα μείζον πρόβλημα για την εύρυθμη λειτουργία της. Έτεροι σοβαροί λόγοι που επηρεάζουν δυσμενώς την «απόδοση» της εταιρείας και υποβαθμίζουν το κύρος της διεθνώς, είναι η εποπτεία και ο έλεγχος, η οργάνωση, ο τρόπος λειτουργίας της και ο έλεγχος παραγωγής.

Επειδή η εύρυθμη λειτουργία της ΕΑΒ ΑΕ, πέραν των προβλημάτων Εποπτείας & Ελέγχου, Οργανωτικής Δομής, επηρεάζεται ευθέως από το τρίπτυχο των παραγόντων: ετήσιος εργοστασιακός φόρτος/παραμένων φόρτος – εγκαταστάσεις/υποδομές – ανθρώπινο δυναμικό, και επειδή οι παράγοντες αυτοί απαιτούν την επικέντρωση της απόλυτης προσοχής της Πολιτείας, πράγμα που δεν συμβαίνει τουλάχιστον σήμερα, θα επιχειρήσουμε με απλά λόγια να εξηγήσουμε το γιατί, ώστε να μπορέσουμε να προτείνουμε δράσεις που θα μπορούσαν να επιλύσουν το πρόβλημα της χαμηλής παραγωγικότητάς της. Επειδή λοιπόν εκτιμάται ότι το TIMING εξεύρεσης της βέλτιστη λύσης για την ανάταξη της ΕΑΒ ΑΕ είναι κατάλληλο λόγω της τρέχουσας γεωπολιτικής κατάστασης, αποφασίσαμε την κατάρτιση Μελέτης με αποκλειστικό γνώμονα να βοηθήσουμε με βάση τις πλούσιες προσλαμβάνουσες παραστάσεις που διαθέτουμε για το ζήτημα και χωρίς να απαιτούμε κανενός είδους ανταμοιβή παρά μόνον το συμφέρον της Πολιτείας.

Για τον σκοπό αυτό και μή έχοντας εσωτερική πληροφόρηση πέραν των δημοσιευμάτων που κατακλύζουν τον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο για τα συνεχή προβλήματα που αντιμετωπίζει η ΕΑΒ ΑΕ, την 35+ ετή εμπειρία μας στην Πολεμική Αεροπορία (ΠΑ) και την 10+ ετή εμπειρία μας στο NATO (HQs Air-South & NSPA τέως NAMSA) αποφασίσαμε να αντλήσουμε επίσημα στοιχεία για την εταιρεία από τις Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις & Ισολογισμούς της ΕΑΒ ΑΕ που είναι ανηρτημένες στο διαδίκτυο και τις οποίες σχολιάζουμε στα οικεία κεφάλαια της Μελέτης.

Η Μελέτη περιλαμβάνει τα εξής Κεφάλαια:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α. Τρέχουσα Γεωπολιτική Κατάσταση
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β. Εκμετάλλευση του Κατάλληλου TIMING
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ. Ανθρώπινο Δυναμικό
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ. Παραμένων Εργοστασιακός Φόρτος
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε. Τρέχουσα Χρηματο-Οικονομική Κατάσταση – Οδικός Χάρτης Εξυγίανσης της Εταιρείας
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ. Δυνατές Εναλλακτικές Λύσεις
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ. Κρίσιμες Αποφάσεις και CHECK-LISTS

ΑΝΑΛΥΣΗ

Η ΕΑΒ ΑΕ αποτελεί μια πολύ σύγχρονη βιομηχανική μονάδα που έχει στηθεί με τα υψηλότερα διεθνή πρότυπα και για τον σκοπό αυτό έχουν διαχρονικά γίνει τεράστιες επενδύσεις στις υποδομές και τον ηλεκτρο – μηχανολογικό εξοπλισμό της, κυρίως μέσω των Αντισταθμιστικών Ωφελημάτων του ΥΠΕΘΑ. ‘Ομως όπως προκύπτει απο την κατάσταση που βιώνουμε σήμερα, παρά το στρατηγικό πλεονέκτημα που διαθέτει ευρισκόμενη στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου όπου η γεωπολιτική εξέλιξη των γεγονότων είναι καταιγιστική, ούτε η τρέχουσα Γεωπολιτική Κατάσταση έχει χρησιμοποιηθεί ως μοχλός για την ανάταξή της, ούτε η χρονική συγκυρία (TIMING) έχει επαρκώς αξιοποιηθεί όπως κατά την άποψή μας θα έπρεπε.Τα ζητήματα αυτά αναλύονται διεξοδικά στα **Κεφάλαια Α και Β.**

Όπως επίσης προελέχθη, ένα μεγάλο της «ατού» είναι ο κατ' έτος ανατιθέμενος ευμεγέθης εργοστασιακός της φόρτος, ο οποίος αντί να είναι προγραμματισμένα «παραδοτέος» στις αναθέτουσες αρχές, καθίσταται «παραμένων» στις εγκαταστάσεις της ΕΑΒ ΑΕ, με χαλαρή μάλιστα προοπτική αξιοποίησής του, κυρίως λόγω των πολύ σημαντικών ελλείψεων του Ανθρώπινου Δυναμικού της οπως διεξοδικά αναλύεται στο **Κεφάλαιο Γ.**

Ο «παραμένων» λοιπόν εργοστασιακός φόρτος που μεταφράζεται σε καθυστερήσεις παραδόσεων, αφορά όχι μόνον από τις Ε.Δ. αλλά και τους ξένους Πελάτες, για λογαριασμό των οποίων έχει αναλάβει η εταιρεία την κατασκευή απαρτίων για παραγγελίες που οι Αεροδιαστημικοί αυτοί Κολοσσοί έχουν δεσμευτεί με συμβάσεις να παραδώσουν σε παγκόσμια κλίμακα, με συνέπεια να εκτίθενται ως αναξιόπιστοι στους διεθνείς Πελάτες τους. Επομένως κάθε καθυστέρηση απόδοσης είτε των Μέσων των Ε.Δ. που συνεπάγεται σημαντικές ελλείψεις στην Εθνική Άμυνα και Ασφάλεια της Χώρας, είτε των απαρτίων που κατασκευάζονται για λογαριασμό των «μεγάλων» διεθνών Πελατών, πέραν του κακού αντικτύπου για την ΕΑΒ ΑΕ, επιφέρει παράλληλα και τεράστιες ποινικές ρήτρες που τελικά «γονατίζουν» την ΕΑΒ ΑΕ αντί να την ανατάσσουν. Ανάλυση του ζητήματος αυτού παρατίθεται στο **Κεφάλαιο Δ**.

Αν κανείς λάβει υπόψη του ότι κατά την δημιουργία της, η ΕΑΒ ΑΕ διέθετε ανθρώπινο δυναμικό της τάξεως των 3.500 ατόμων με λόγο 3/1 (ενδεικτικά 2600/900) στο Τεχνικό/Διοικητικό Προσωπικό και σήμερα το αντίστοιχο ανθρώπινο δυναμικό της είναι της τάξεως των 1.500 ατόμων και μάλιστα με λόγο 1/1 (ενδεικτικά 750/750), πολύ εύκολα μπορεί να γίνει αντιληπτό, ότι η έλλειψη του απαραίτητου ανθρώπινου δυναμικού είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας για την εύρυθμη λειτουργία της.

Δεν έχει καμία λογική βάση η παρακάτω εικόνα παραγωγικής αδυναμίας της εταιρείας:

- Ο μισός και πλέον στόλος των Α/Φ C-130 της Π.Α να αναμένει ένταξή του στις εγκαταστάσεις της για εργοστασιακή συντήρηση πάνω από 5 χρόνια. Συγκεκριμένα έχουν αποσταλεί 11 αεροσκάφη, εκ των οποίων τα 4 έχουν ενταχθεί στις γραμμές παραγωγής για εργοστασιακή συντήρηση, ενώ για τα υπόλοιπα 7 υπάρχει προς το παρόν αδυναμία εκτέλεσης γενικής επιθεώρησης – επισκευής.
- Το παγκόσμιο πρόγραμμα κατασκευής απαρτίων των Α/Φ C-130 J της Lockheed Martin να καθυστερεί και να επαπειλείται η μεταφορά της γραμμής παραγωγής σε άλλη χώρα από τον Πελάτη.
- Το πρόγραμμα αναβάθμισης των F-16 Viper να προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί εντός του 2027 (πράγμα αδύνατον με την σημερινή στελέχωση) και να μην λαμβάνονται μέτρα για την ποσοτική και ποιοτική εξασφάλιση ανθρώπινου δυναμικού.

Θα μπορούσε να ισχυριστεί βέβαια κάποιος, ότι υπάρχει η γραφειοκρατία του ΑΣΕΠ και χίλιες δυο άλλες δικαιολογίες, όπως και η έλλειψη των απαραιτήτων πιστώσεων, αιτιάσεις όμως που δεν ευσταθούν για ένα ευνομούμενο Κράτος. Δεν είναι λογικό να μην μπορεί η ΕΑΒ ΑΕ να προσθέσει στο ανθρώπινο δυναμικό της παραπάνω από 100 άτομα το χρόνο (τούτο δε επισημαίνεται γιατί οι ανάγκες της είναι πολύ μεγαλύτερες).

Επομένως το πρώτο συμπέρασμα στο οποίο αβίαστα μπορούμε να καταλήξουμε είναι να εξευρεθεί ο τρόπος με τον οποίο η ΕΑΒ ΑΕ θα αποκτήσει γρήγορα το απαιτούμενο ανθρώπινο δυναμικό που θα της επιτρέψει, πρώτον να καταστεί παραγωγικά συνεπής, ώστε να μην κακο-χαρακτηρίζεται από τους Πελάτες της και δεύτερον να αποφεύγει τα υπερβολικά πρόστιμα που συνεπάγονται οι καθυστερημένες παραδόσεις της.

Η εξεύρεση αυτού του τρόπου, προυποθέτει την επίλυση των προβλημάτων της γραφειοκρατίας και της διάθεσης των απαιτουμένων πιστώσεων. Και στα δύο αυτά προβλήματα λύση μπορεί να δώσει μόνον ο Ιδιωτικός Τομέας, ο οποίος σε όλα τα Κράτη του Δυτικού Κόσμου έχει την δυνατότητα να λαμβάνει ταχύτατες αποφάσεις σε σχέση με οποιονδήποτε Κρατικό Μηχανισμό που είναι εξ' ορισμού δυσκίνητος, αφού πέραν των εισηγήσεων που γίνονται από την εταιρεία, χρειάζονται και οι αποφάσεις των συναρμόδιων Υπουργείων. Η μακρόχρονη εμπειρία έχει δείξει ότι για ένα τόσο σοβαρό θέμα καθυστερεί υπερβολικά η εξεύρεση λύσεων, γιατί δεν αξιολογείται στις πραγματικές του διαστάσεις. Αυτό συμβαίνει κυρίως λόγω έλλειψης προσλαμβανουσών παραστάσεων, με αποτέλεσμα η ιεράρχησή τους να μην έχει την απαιτούμενη προτεραιότητα, επειδή πέραν της ΕΑΒ ΑΕ υπάρχουν και οι ανάγκες άλλων φορέων (ΔΕΚΟ) και τελικά να εγκρίνονται πιστώσεις πολύ μικρότερες των απαιτουμένων. Λόγω δε της καθυστερημένης έγκρισης, συσσωρεύονται ακόμη περισσότερες και επείγουσες απαιτήσεις, δημιουργώντας έτσι ένα «φαύλο κύκλο» στην προοπτική μιας συγχρονισμένης με τον προγραμματισμό παραγωγής.

Ο Κρατικός Μηχανισμός από την άλλη μεριά δεν λειτουργεί με βάση το κέρδος, που είναι το πρωταρχικό μέλημα της Ιδιωτικής Πρωτοβουλίας και δεν επιθυμεί ως εκ τούτου, να αναλάβει κανένα κίνδυνο, εν αντιθέσει προς την Ιδιωτική Πρωτοβουλία που είναι άκρως «εκπαιδευμένη» να αναλαμβάνει κινδύνους, διαθέτοντας άμεσα τα απαραίτητα κονδύλια, ιδιαίτερα μάλιστα σε περιπτώσεις που μπορεί να διαβλέψει τα πλεονεκτήματα που μπορεί να εξασφαλίσει, όπως στην περίπτωση της ταχείας απόδοσης του τεράστιου παραμένοντος εργοστασιακού φόρτου, αλλά και να ανανεώσει – αντικαταστήσει άμεσα και αποτελεσματικά το προσωπικό που δυσλειτουργεί στον προγραμματισμό του έργου και στην παραγωγική διαδικασία, πράγμα αδύνατο για οποιονδήποτε Κρατικό Μηχανισμό.

Αυτός είναι άλλωστε και ο λόγος που στα σύγχρονα Δυτικά Κράτη οι Αμυντικές Βιομηχανίες όπως η ΕΑΒ ΑΕ, είναι όλες είτε καθ' ολοκληρίαν Ιδιωτικές (Lockheed-Martin, Raytheon, General Electric, Pratt & Whitney, Boeing, Airbus, Leonardo, Israeli Aircraft Industries) ή ο Κρατικός Μηχανισμός διακρατεί ένα μικρό ποσοστό των μετοχών, ώστε να μπορεί να έχει λόγο για ορισμένες προτεραιότητες που τον ενδιαφέρουν άμεσα (Dassault, Thales, Safran, Embraer, OGMA). Η τακτική αυτή εξασφαλίζει μια σειρά από αποφασιστικά πλεονεκτήματα όπως:

- Ταχεία διάθεση των απαιτουμένων πιστώσεων για κάθε ευκαιρία που παρουσιάζεται χωρίς την παραμικρή χρονοτριβή, ώστε να χρησιμοποιηθεί επ' ωφελεία τους το TIMING της ευκαιρίας αυτής.

- Εμπλοκή των καταλληλότερων στελεχών από πλευράς εμπειρίας και δεξιοτήτων για κάθε ευκαιρία, τα οποία γνωρίζουν εκ των προτέρων ότι αν αποτύχουν θα αντικατασταθούν άμεσα στην πυραμίδα Διοίκησης και Ελέγχου της εταιρείας, καθώς και στην αλυσίδα της παραγωγικής της διαδικασίας, από τα πλέον υψηλόβαθμα στελέχη μέχρι τον τελευταίο βιομηχανικό εργάτη.

- Άμεση ικανοποίηση των απαιτήσεων των αναθετουσών αρχών του Κρατικού Μηχανισμού, ο οποίος μπορεί παράλληλα να παρακινήσει Μηχανισμούς άλλων συνεργαζόμενων – συμμαχικών Χωρών, προσκαλώντας τους για ανάθεση έργων στις Ιδιωτικές ή Ημικρατικές Βιομηχανίες, με στόχο το αμοιβαίο διευρωπαϊκό ή διασυμμαχικό όφελος, κάτι που κατ' επέκταση ισοδυναμεί με ΔΩΡΕΑΝ MARKETING, αλλά και την οικειοθελή τροφοδότηση των Αμυντικών Βιομηχανιών με τα καλύτερα εν ενεργεία στελέχη των αναθετουσών αρχών είτε μόνιμα ή για ορισμένο χρονικό διάστημα (όσο διαρκεί η επιτυχής περάτωση των διακεκριμένων έργων ενδιαφέροντός των αναθετουσών αρχών στις Βιομηχανίες αυτές (όπως συμβαίνει σε ΗΠΑ, Γαλλία, ΗΒ, Γερμανία, Ισραήλ).

- Δραστικό περιορισμό των πιστώσεων του Κρατικού Μηχανισμού (συμβατό πάντοτε με το ποσοστό διακράτησης μετοχών του στην Αμυντική Βιομηχανία) που είναι πολύ χαμηλότερος από το σύνολο των πιστώσεων, οι οποίες θα έπρεπε να δαπανηθούν αφ' ενός για επενδύσεις σε ανθρώπινο δυναμικό και αφ' ετέρου για επενδύσεις σε υποδομές και κεφαλαιουχικό εξοπλισμό, που αποτελούν πλέον κατά μεγάλο μέρος υποχρέωση του Ιδιώτη Επενδυτή.

Τα ανωτέρω πρότυπα εφαρμόζονται σε όλο στον Δυτικό Κόσμο και είναι μια από τις αναπόφευκτες συνέπειες της παγκοσμιοποίησης.

Επομένως το δεύτερο συμπέρασμα στο οποίο αβίαστα καταλήγουμε είναι ότι, η ιδιωτικοποίηση της ΕΑΒ ΑΕ αποτελεί πλέον μονόδρομο αν πραγματικά επιθυμούμε όχι μόνο να επιβιώσει, αλλά και να αρχίσει να μην παράγει χρέη που αναγκαστικά τα επωμίζεται ο 'Έλληνας φορολογούμενος. Όσο γρηγορότερα επιτευχθεί τούτο, τόσο το καλύτερο. Λεπτομερής ανάλυση των δυνατών εναλλακτικών λύσεων παρατίθεται στο **Κεφάλαιο ΣΤ**

Είναι βέβαια γεγονός ότι την Ελληνική Κοινή Γνώμη ταλανίζει ένα αμείλικτο ερώτημα. «Πώς θα εξασφαλίσουμε ότι η ΕΑΒ ΑΕ δεν θα πέσει σε «χέρια» που δεν θέλουμε?», εννοώντας ενδεχόμενα ιδιοκτησιακά σχήματα, που θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά την επιχειρησιακή δυνατότητα – διαθεσιμότητα – ετοιμότητα των Ε.Δ. και κατ΄ επέκταση την Άμυνα και την Ασφάλεια της Χώρας, μέσω του αποτελέσματος της παραγωγικής διαδικασίας της εταιρείας. Παρά το γεγονός ότι αντίστοιχο ερώτημα δεν έχει απασχολήσει άλλα Δυτικά Κράτη κατά την διαδικασία της ιδιοκτησιακής μετάβασης (ολικής ή μερικής ιδιωτικοποίηση των Αμυντικών τους Βιομηχανιών), δεν μπορούμε να αποφύγουμε τον πειρασμό να δώσουμε την δική μας άποψη στο συγκεκριμένο ζήτημα, γιατί δυστυχώς έχουμε να κάνουμε με έναν πολύ «απρόβλεπτο και επίβουλο γείτονα» που τα άλλα Δυτικά Κράτη δεν αντιμετωπίζουν. Πολλώ δε μάλλον, όταν ο γείτονας αυτός έχει αναπτύξει σημαντικά την αμυντική του βιομηχανία, η οποία όχι μόνο

εξοπλίζει και υποστηρίζει τεχνικο-εφοδιαστικά τις Τουρκικές Ε.Δ., αλλά εξάγει παράλληλα εξοπλισμούς που για το 2021, άγγιξαν τα 400 εκατομμύρια USD. Το ζήτημα αυτό αναλύεται διεξοδικά ως **εναλλακτική λύση Νο.2 στο Κεφάλαιο ΣΤ.**

Και τώρα ερχόμαστε στο δια ταύτα, δηλαδή με ποιές απόλυτα διαφανείς διαδικασίες μπορεί να αναληφθεί από τη Κυβέρνηση το όλο εγχείρημα .

ΕΙΣΗΓΗΣΗ

Είναι γνωστό ότι η ΕΑΒ ΑΕ παράγει χρέη σε ετήσια βάση, τα οποία μετακυλίονται στους Έλληνες φορολογουμένους. Όμως μία ρηξικέλευθη πρόταση πώλησης της ΕΑΒ ΑΕ αντί ενός συμβολικού τιμήματος (όσο δηλαδή η σημερινή της τρέχουσα αξία, έναντι ανάληψης από τον Αγοραστή των χρεών της και με ουσιαστικό όφελος για αυτόν, το μεγάλο ετήσιο και σε σταθερή βάση ανατιθέμενο έργο από τους υπάρχοντες μόνιμους και αξιόπιστους Πελάτες της, που αποτελεί μεγάλο μέρος της αξιολογότατης «προίκας» της), θεωρούμε ότι είναι ένα ζήτημα που αξίζει να διερευνηθεί ενδελεχώς πριν καταρτισθεί η διακήρυξη για τους υποψηφίους Αναδόχους. Εννοείται ότι στην διαπραγμάτευση που θα πρέπει να λάβει χώρα, η Πολιτεία οφείλει εξ αρχής να ξεκαθαρίσει μερικά πολύ βασικά ζητήματα όπως:

- Εάν και πόσες μετοχές επιθυμεί να διακρατήσει το Ελληνικό Δημόσιο (ΕΛΔΗ), όπως και ότι αποδέχεται το MANAGEMENT να είναι της επιλογής του Αγοραστή, με ενδεχόμενη προσθήκη δεσμευτικών για την Διοίκηση της εταιρείας όρων που άπτονται της Εθνικής Άμυνας και Ασφάλειας της Χώρας.

- Ότι η παράδοση του παραμένοντος εργοστασιακού φόρτου των Ε.Δ. και των τρίτων Πελατών, θα πρέπει να γίνει άμεσα και εντός τακτού χρονικού διαστήματος, με προσλήψεις ανθρώπινου δυναμικού υψηλών κριτηρίων, ταχείας εκπαίδευσής τους και επομένως ανάλογων απολαβών, που ο Δημόσιος χαρακτήρας της ΕΑΒ ΑΕ δεν μπορεί να προσφέρει.

- Ποιό είναι το τίμημα που μπορεί να ζητήσει το ΕΛΔΗ, το οποίο πρέπει να είναι αρκούντως ελκυστικό για τον Αγοραστή, ώστε να δεχθεί να αναλάβει τα χρέη της ΕΑΒ ΑΕ μαζί με την αξιολογότατη «προίκα» της.

Τα ζητήματα αυτά αναλύονται διεξοδικά στα **Κεφάλαια Ε & Ζ** της Μελέτης.

Για όσους επιχειρηματολογήσουν ότι μια τέτοια λύση θα δημιουργήσει τεράστιο κοινωνικό πρόβλημα στο Ανθρώπινο Δυναμικό της ΕΑΒ ΑΕ, που είναι δεδομένο ότι θα απολυθεί για να προσληφθεί εκ νέου όσο από αυτό πληροί τα κριτήρια του Αγοραστή, απαντάμε ότι και το ζήτημα αυτό εξετάζεται διεξοδικά στην **εναλλακτική λύση Νο.3 του Κεφαλαίου ΣΤ.**

Είμαστε στη διάθεσή σας για περαιτέρω συζήτηση επί του μείζονος αυτού Εθνικού Ζητήματος για παράθεση στοιχείων που ενδεχομένως δεν έχουν παρατεθεί εναργώς.

ΘΕΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΕΑΒ ΑΕ: Η εξέταση λύσης ενός χρόνιου προβλήματος με μεγάλο αντίκτυπο στην Ελληνική Κοινωνία και την Εθνική Ασφάλεια

ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α. ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

1. Η ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΑΣ

Μετά την επίθεση της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας η γεωπολιτική ισορροπία στην ευρύτερη περιοχή μας βρίσκεται σεμεγάλη αστάθεια με πολύ σοβαρές επιπτώσεις στην Ασφάλεια και την Οικονομία όλων των κρατών. Ο ρωσικός αναθεωρητισμός έθεσε τέλος στα βασικά δεδομένα ασφάλειας που πιστεύαμε ότι είχαν δημιουργήσει, σταδιακά, ο Β. Π.Π. , ο Ψυχρός Πόλεμος και η κατάρρευση της Σοβιετικής Ενωσης. Βρισκόμαστε μπροστά στην αρχή μίας νέας γεωπολιτικής κατάστασταση που θα έχει επιπτώσεις σε όλο τον κόσμο, αλλά ιδιαίτερα και άμεσα τον Δυτικό Κόσμο με κορύφωση στην Ευρώπη και την Λεκάνη της Μεσογείου με την Μέση Ανατολή. Επειδή η νέα κατάσταση είναι υπό διαμόρφωση, όλοι οι κρατικοί δρώντες προσπαθούν να πάρουν τη σωστή και κατάλληλη θέση στον νέο γεωπολιτικό χάρτη Ασφάλειας και Οικονομίας. Οι περιφερειακές δυνάμεις της περιοχής μας , πέρα της Ρωσία, έχουν αντιληφθεί ότι τα περιθώρια επέμβασης της Υπερδύναμης (ΗΠΑ), αλλά και των άλλων , παγκοσμίου εύρους δυνάμεων, έχουν περιοριστεί . Μία από αυτές τις περιφερειακές δυνάμεις που εδώ και χρόνια σχεδιάζει την εκμετάλλευση των νέων γεωπολιτικών δεδομένων είναι η Τουρκία. Ενας από τους βασικούς στόχους του τουρκικού αναθεωρητισμού είναι η ‘’δορυφοροποίηση’’ της Ελλάδος και της Κύπρου.

2. ΤΟΥΡΚΙΚΟΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΣΜΟΣ

Η Κυβέρνηση Ερντογάν , μετά το καλοκαίρι του 2016, έθεσε σε εφαρμογή μία νέα εξωτερική πολιτική προς εκμετάλλευση των ευκαιριών που κατά τη γνώμη της έδινε η νέα παγκόσμια κατάσταση. Αποφάσισε , ενώ θα παραμείνει τυπικά στο δυτικό σύστημα ασφάλειας και το ΝΑΤΟ, παράλληλα και ταυτόχρονα να αναπτύσει οικονομικούς και στρατιωτικούς δεσμούς με τη Ρωσία και την Κίνα, ενώ κρυφά θα εξυπηρετεί το Ιράν με το αζημίωτο. Αποφάσισε να βάλει τις βάσεις μίας εξωτερικής πολιτικής ανεξάρτητης περιφερειακής δύναμης την οποία η Δύση και το ΜΑΤΟ θα πρέπει να αποδεχθούν. Βασική παράμετρος της πολιτικής αυτής είναι και η προσπάθεια της να εμφανισθεί ως η ηγέτιδα δύναμη όλου του σουνιτικού μουσουλμανικού κόσμου , κυρίως αυτού της Μ.Ανατολής και της Β.Αφρικής. Στα πλαίσια αυτής της νέας τουρκικής πολιτικής, η διαχρονική απειλή κατά του Ελληνισμού έχει αποκτήσει νέες ιδιαίτερες συνιστώσες. Αμφισβητεί ευθέως ελληνική νησιωτική επικράτεια με αφορμή την δική της ερμηνεία περί αποστρατικοποίησης κάποιων νησιών, ενώ μέσω του σχεδίου ή της θεωρείας περί ‘’Γαλάζιας Πατρίδας’’ και του τουρκολιβυκού συμφώνου, περί κοινής ΑΟΖ, στην ουσία δημιουργεί ένα νέο ‘’Δίκαιο της Θάλασσας’’ τουρκικής έμπνευσης.

Όμως αυτή η αναθεωρητική στάση και άκρως συμφεροντολογική, απέναντι σε συμμάχους της στο ΝΑΤΟ, την στιγμή που αυτό έχει την μέγιστη ανάγκη για επίδειξη ενότητας, ήταν επόμενο να επιφέρει την αντίδραση των ΗΠΑ, της Ε.Ε. , της Ελλάδος, της Κύπρου και κατά περίπτωση του Ισραήλ και της Αιγύπτου. Οι αντιδράσεις αυτές, τον τελευταίο χρόνο έχουν αναγκάσει την Τουρκία να αναθεωρήσει την στάση της απέναντι σε κάποιες χώρες της περιοχής, χωρίς όμως να αλλάζει τους βασικούς της στόχους και φυσικά χωρίς να μειώνει την φραστική, τουλάχιστον , απειλητική διάθεση κατά της Ελλάδος και της Κύπρου.

3. Η ΑΜΥΝΤΙΚΗ ΘΩΡΑΚΙΣΗ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Μετά τα γεγονότα του 2020 έγινε αποδεκτό από όλους ότι η άμεση αύξηση της ανυντικής στρατιωτικής μας ισχύος ήταν επιβεβλημένη για την αναχαίτιση της τουρκικής απειλής.

Έτσι η Ελλάδα επιδόθηκε σε έναν διπλωματικό και εξοπλιστικό ‘’μαραθώνιο’’και κατάφερε με μια σειρά πολύ επιτυχημένων κινήσεων, διπλωματικών και αμυντικών,να βελτιώσει δραστικά την αποτρεπτική της ισχύ. Συγκεκριμένα:

α. Να προβεί στην αγορά των Α/Φ RAFALE και των φρεγατών BELHARRA από την Γαλλία, και των σύγχρονων όπλων του οπλοστασίου που οι επιχειρησιακές αυτές πλατφόρμες φέρουν, με κατάρτιση ταυτοχρόνως συμφωνίας αμυντικής συνδρομής,

β. Να είναι σε εξέλιξη οι διαδικασίες για αγορά Α/Φ F-35 από τις ΗΠΑ, αλλά και να επικαιροποιήσει την Συμφωνία Αμυντικής Συνεργασίας με αυτές, αναπτύσσοντας νέες βάσεις πλέον της Σούδας και αξιοποιώντας την Αλεξανδρούπολη, αφ’ ενός μεν ως προκεχωρημένη βάση των δυνάμεων των ΗΠΑ, έναντι της ολοένα αυξανόμενης Ρωσικής απειλής, αλλά και να την καταστήσει ως βασικό κόμβο ανεφοδιασμού της Ε.Ε με LNG, με αποτέλεσμα να εντείνεται συνεχώς ο «εκνευρισμός» της Τουρκίας, η οποία με παράλογες αξιώσεις προσπαθεί να πείσει την κοινή γνώμη ότι δεν τηρούνται πλέον ίσες αποστάσεις της Δύσης έναντι της Ελλάδας και αυτής.

γ. Να επιτύχει μια σειρά οικονομικών συμφωνιών με πολλές Χώρες της Ανατολικής Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής (Αλβανία, Ιταλία, Αίγυπτος, Ισραήλ, Κύπρος, Λίβανος, Σαουδική Αραβία, ΗΑΕ, Κατάρ) στον ενεργειακό τομέα για την εκμετάλλευση των κοιτασμάτων φυσικού αερίου, με οριοθέτηση ζωνών Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης και πολυμερείς συνεργασίες, που η Τουρκία αντιλαμβάνεται ως κινήσεις απομόνωσής της στο ευρύτερο περιβάλλον της Ανατολικής Μεσογείου.

‘Ομως είναι γνωστό ότι η ύπαρξη μίας σύγχρονης ανυντικής βιομηχανίας η οποία θα μπορεί να υποστηρίξει σε ικανό ποσοστό τις ανάγκες των Ε.Δ. της χώρας, σε κρίσιμους τομείς, είναι βασικό στοιχείο της συνολικής αμυντικής ικανότητας μας.

4. ΑΝΑΤΑΞΗ ΑΜΥΝΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Για το ζήτημα αυτό πολλά άρθρα έχουν γραφτεί σχετικά με το «δέον γενέσθαι» [1,2] αλλά δυστυχώς μέχρι σήμερα δεν έχουμε παρατηρήσει κάτι ουσιαστικό προς την κατεύθυνση αυτή.

Παρά τις προαναφερθείσες επιτυχημένες κινήσεις της Χώρας στον διπλωματικό, ενεργειακό και αμυντικό τομέα, οι οποίες πέραν του ότι καθυστέρησαν σημαντικά είναι πλέον γεγονότα, και παρά τις προσπάθειες που γίνονται για την ανάταξη των ναυπηγείων Ελευσίνας & Σκαραμαγκά που ακόμη δεν έχουν καρποφορήσει, παρατηρούμε ότι αντίστοιχες εργώδεις προσπάθειες δεν συμβαίνουν για την ανάταξη της ΕΑΒ ΑΕ, πέραν αυτών που ανακοινώθηκαν στον τύπο, ότι το Υπουργείο Ανάπτυξης έχει αναθέσει στην ERNST & YOUNG την εξεύρεση Στρατηγικού Επενδυτή [3].

Παράλληλα από πρόσφατο δημοσίευμα την φερεγγυότητα του οποίου δεν μπορούμε να διασταυρώσουμε, προκύπτει ότι το Υπουργείο Ανάπτυξης είναι στο τελικό στάδιο διαπραγμάτευσης με την εταιρεία LOCKHEED – MARTIN [4], πράγμα που αν αληθεύει σημαίνει ότι επιτέλους κάτι κινείται.

Στον αντίποδα η Τουρκική Αμυντική Βιομηχανία έχει κάνει πολύ σημαντικές προόδους σε σημείο μάλιστα που έχει καταφέρει να δημιουργεί αμιγώς δικά της προϊόντα, η ποιότητα των οποίων θεωρείται πολύ ικανοποιητική από την στιγμή που οι πωλήσεις της στο εξωτερικό συνεχώς αυξάνουν και μάλιστα προς Χώρες υψηλών απαιτήσεων όπως π.χ. οι ΗΠΑ [5]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β. ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΥ TIMING

Επειδή λοιπόν εκτιμάται ότι το TIMING εξεύρεσης της βέλτιστη λύσης για την ανάταξη της ΕΑΒ ΑΕ είναι κατάλληλο λόγω της τρέχουσας γεωπολιτικής κατάστασης, παρατίθενται εδώ ορισμένα μακρόπνοα προγράμματα που προτείνονται για την σταδιακή ανάταξή της:

---

[1] 28.08.2020. Πώς πρέπει να προσεγγίσουμε το θέμα επίλυσης των μειζόνων Εθνικών Θεμάτων – Εστίαση στην ανάταξη των Κρατικών Αμυντικών Βιομηχανιών. Άρθρο του υπογράφοντος στον ιστότοπο του ΣΑΣΙ https://ikaros.net.gr/%CF%80%CF%89%CF%82-%CF%80%CF%81%CE%AD%CF%80%CE%B5%CE%B9-%CE%BD%CE%B1-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%83%CE%B5%CE%B3%CE%B3%CE%AF%CF%83%CE%BF%CF%85%CE%BC%CE%B5-%CF%84%CE%BF-%CE%B8%CE%AD%CE%BC%CE%B1-%CE%B5%CF%80/

[2] 03.05.2020. Μήπως πρέπει επιτέλους να σοβαρευτούμε στην αντιμετώπιση της Αμυντικής μας Βιομηχανίας? Άρθρο του υπογράφοντος στις ιστοσελίδες του ΣΑΣΙ και του MILITAIRE www.ikaros.net.gr/hai-covid-19--άρθρο-του-υπτχου-μα-δημήτριου/

[3] 01.11.2021/14:14 https://www.kathimerini.gr/economy/561563719/adonis-georgiadis-stin-k-erchontai-megales-xenes-ependyseis-to-2022/

[4] 25.07.2022/10:47 Διαπραγματεύσεις με την Lockheed-Martin https://www.in.gr/2022/07/25/politics/paraskinio/megala-sxedia-gia-tin-eav

[5] SIPRI Milex (επιλέγοντας στα αντίστοιχα boxes: “Turkey”, “Add All” και τελικά, κάτω δεξιά “Export”)

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Πέραν του ότι το επίπεδο των εξαιρετικά καλών σχέσεων με την Κυβέρνηση των ΗΠΑ τα τελευταία χρόνια, αποτελεί ισχυρή βάση ενίσχυσης των επενδύσεων και της εν γένει συνεργασίας, πρέπει παράλληλα να ληφθεί υπόψη ότι η Αμερικανική πλευρά είχε ανέκαθεν εμπιστοσύνη στο ποιοτικό μέρος της βιομηχανικής παραγωγής της εταιρείας(πέραν δηλαδή των καθυστερήσεων στις παραδόσεις), όπως αποδεικνύεται από το γεγονός που κατά την έναρξη λειτουργίας της ΕΑΒ ΑΕ (προ 40-ετίας +) της είχε ανατεθεί η Γενική Επισκευή (Γ.Ε.) των Αεροκινητήρων (Α/Κ) J-79GE-17 των Α/Φ F-4E της USAF με ανάπτυξη γραμμής παραγωγής που κατόπιν εξυπηρέτησε στο έπακρο της ανάγκες της ΠΑ όταν χρειάσθηκε Γ.Ε. και των δικών μας Α/Κ.

α. Ένα αντίστοιχο λοιπόν με την ανωτέρω παρατήρηση, σημερινό πρόγραμμα ενδιαφέροντος US Air-Force (USAF) αλλά και τρίτων Ξένων Πελατών, είναι μετά βεβαιότητας το πρόγραμμα Εργοστασιακής Συντήρησης των Α/Φ C-130H, και των Α/Κ τους T-56 -7 & -15, που για λόγους που κανείς δεν μπορεί να εξηγήσει έχει φτάσει σε τέτοιο απαράδεκτο επίπεδο, που όχι μόνον να έχουν χαθεί οι ευκαιρίες Ξένων Πελατών, αλλά η ΕΑΒ ΑΕ να μην είναι σε θέση να συντηρήσει ούτε τα ομοιότυπα Α/Φ της ΠΑ και μετά απο πολλά χρόνια καθυστέρησης να αποφασισθεί η εκτροπή τους σε Πορτογαλία[6] και Ισραήλ[7].

Με έκπληξη διαβάζουμε στην Έκθεση Αποτελεσμάτων, σελίδα 8 της Ετήσιας Οικονομικής Κατάστασης του 2020 (βρείτε την στην υποσημείωση 14), ότι η ΕΑΒ σχεδιάζει να γίνει Κέντρο Αριστείας Συντήρησης Α/Φ C-130, όταν αυτός ο σχεδιασμός θα έπρεπε να είχε υλοποιηθεί προ 30ετίας[+] και χωρίς βέβαια να έχουν προκύψει τόσο σοβαρά προβλήματα παραγωγικότητας στον συγκεκριμένο τύπο αφους, όπως συμβαίνει στις μέρες μας.

β. Ένα δεύτερο αντίστοιχο σημερινό πρόγραμμα ενδιαφέροντος US Air-Force (USAF) αλλά και τρίτων Ξένων Πελατών είναι μετά βεβαιότητας το πρόγραμμα «κλειδί» της Εργοστασιακής Συντήρησης των Α/Φ F-16, και των Α/Κ τους, F110 GE και F100 P&WT και τούτο διότι η Κυβέρνηση των ΗΠΑ διαθέτει σήμερα έναν τεράστιο στόλο Α/Φ F-16 παλαιοτέρων εκδόσεων που σφόδρα επιθυμεί να αναβαθμίσει σε νεώτερες εκδόσεις, προκειμένου να τα πωλήσει μέσω του συστήματος FMS σε χώρες της Ευρώπης και του ΝΑΤΟ που δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να αποκτήσουν τις τρέχουσες εκδόσεις των υπόψη Α/Φ, λόγω του υψηλού τους κόστους. Είναι ήδη γνωστό ότι τέτοιες προσπάθειες είναι ήδη σε εξέλιξη για χώρες όπως η Κροατία ή η Βουλγαρία, ενώ ήδη έχει καρποφορήσει η αναβάθμιση των Πορτογαλικών Α/Φ F-16 A/B σε έκδοση Middle Life Upgrade (MLU) και η έναρξη των παραδόσεών τους στην Ρουμανία από την Πορτογαλική εταιρεία OGMA που αποτελεί έναν εν δυνάμει ανταγωνιστή της ΕΑΒ. Η ΕΑΒ ΑΕ έχει την τεχνογνωσία να αναλάβει ένα αντίστοιχο πρόγραμμα και άλλα παρόμοια τα οποία ενδεχομένως θα ακολουθήσουν από την στιγμή που διεκπεραίωσε επιτυχώς στο παρελθόν την σχετική δομική & ηλεκτρονική αναβάθμιση των Α/Φ F-16C/D BLOCK 30 της Π.Α, υπό την προϋπόθεση βεβαίως ότι θα στηθεί ξεχωριστή γραμμή παραγωγής με ότι αυτό συνεπάγεται σε επενδύσεις

[6] 27.10.2021 https://hellasjournal.com/2021/10/i-anastasi-tou-stolou-ton-c-130-tha-erthi-apo-portogalia-ke-israil-diskolo-egchirima-me-polles-parametrous/

[7] 21.05.2022 https://www.ptisidiastima.com/ekseliksi-dyo-ellinika-c-130-stin-portogalia-tria-sto-israel-gia-epanafora/

εξοπλισμού και ανθρώπινου δυναμικού, ώστε να μην διαταραχθούν οι ήδη υπάρχουσες προβληματικές γραμμές παραγωγής της.

Έτσι λοιπόν η ΕΑΒ ΑΕ θα έπρεπε να στοχεύει σε τέτοια μακρόπνοα προγράμματα μεγάλου συναλλαγματικού οφέλους και διάρκειας, αντί να αναλίσκεται σε πολλά μικρότερα προγράμματα της ΕΕ, τα οποία στις περισσότερες περιπτώσεις πέραν μεγάλου προβλήματος του προσωπικού που έχει, δεν είναι απολύτως συμβατά με το κύριο έργο της εταιρείας (CORE BUSINESS) στο οποίο έχει καταξιωθεί. Και σε αυτήν την περίπτωση το TIMING είναι εξαιρετικά σημαντικό γιατί η σημαντική ανάληψη τέτοιων πρωτοβουλιών θα μπορούσε σήμερα να αποδώσει καρπούς αφού η OGMA είναι ακόμη απασχολημένη με το πρόγραμμα της Ρουμανίας, ενώ σε λίγο καιρό η OGMA θα μπορούσε να διεκδικήσει επάξια μια μελλοντική αναβάθμιση Α/Φ F-16, για λογαριασμό των ΗΠΑ. Και σε αυτήν λοιπόν την περίπτωση παρά το γεγονός ότι η ΕΑΒ προηγήθηκε χρονικά κατά πολύ της OGMA με την αναβάθμιση των δικών μας Α/Φ F-16, είναι πολύ πιθανόν να χάσει την ευκαιρία μιας μελλοντικής αναβάθμισης Α/Φ F-16, επειδή δεν θα έχει την δυνατότητα να την αναλάβει λόγω έλλειψης προσωπικού και επενδύσεων, δηλαδή δεν θα διαθέτει το σοβαρό πλεονέκτημα του ανταγωνιστικού προφίλ σε ένα τομέα της υφιστάμενης τεχνογνωσίας και των δυνατοτήτων της.

γ. Το σημαντικότερο είναι ότι με την ανάπτυξη μεγάλου αριθμού δυνάμεων Ε/Π του US Army (USA) στην Χώρα μας, θα πρέπει να διερευνηθεί ταυτόχρονα και η δυνατότητα της ΕΑΒ ΑΕ να αναλάβει εργασίες εργοστασιακού επιπέδου (Depot Level Maintenance/DLM) πέραν δηλαδή των εργασιών ρουτίνας επιπέδου Βάσεως (Operational Level Maintenance/OLM), που εκτελούνται από το τεχνικό προσωπικό της κάθε Μονάδος σε καθημερινή βάση, ώστε να μην αναγκάζονται τα Αμερικανικά Ε/Π να φεύγουν για εργοστασιακή συντήρηση στις ΗΠΑ, αντικαθιστάμενα από άλλα. Όμως για να επιτευχθεί ένα τέτοιος μακρόπνοος στόχος πρέπει στον τομέα Ε/Π, η ΕΑΒ ΑΕ να σταματήσει να χωλαίνει σοβαρότατα. Σημειώνεται ότι η εταιρεία εδώ και πολλά χρόνια δεν μπορεί να παραδώσει στην ώρα τους τα Super Puma της Π.Α [8], παρά την καλοπροαίρετη πρόθεση του κ. ΥΕΘΑ να δικαιολογήσει (επιδερμικώς όμως) τις μακροχρόνιες καθυστερήσεις [9] της ΕΑΒ ΑΕ, ενώ ποτέ δεν κατάφερε να παραδώσει τα 5 Ε/Π DAUPHIN του Λ.Σ. που αυτή είχε παραλάβει από το έτος 2009 (όπως προκύπτει από την Ετήσια Οικονομική Κατάσταση του ίδιου έτους, όπου η συμφωνία ήταν να αποδώσει τα 5 Ε/Π του Λ.Σ. εντός πενταετίας αντί ποσού 27 εκατομμυρίων Ευρώ), το πρώτο των οποίων επισκευάσθηκε από την Ελληνική εταιρεία AEROSERVICES S.A.[10]. Η αδυναμία της αυτή είναι προφανές ότι προέρχεται από την

[8] 13.07.2020 Γιατί καθυστερεί η ΕΑΒ την απόδοση των Ε/Π Super Puma? 'Αρθρο του υπογράφοντος όπου εντοπίζονται και αναλύονται όλα τα δομικά προβλήματα της ΕΑΒ ΑΕ για τις παρατηρούμενες καθυστερήσεις https://www.militaire.gr/quot-giati-kathysterei-i-eav-tin-apodosi-ton-elikopteron-super-puma-quot/

[9] 15.07.2020 https://capital.gr/epikairotita/3468375/apantisi-uetha-gia-thn-ergostasiaki-suntirisi-ton-elikopteron-souper-pouma

[10] 08.03.2021/19:36 https://www.protothema.gr/greece/article/1102497/epanerhetai-stin-energo-drasi-to-elikoptero-aegean-dauphin-tou-limenikou-somatos/

ελλιπή χρηματοδότησή της ώστε να αποκτήσει το κατάλληλο προσωπικό, να το εκπαιδεύσει αλλά και να εξασφαλίσει τον κατάλληλο εξοπλισμό Εργοστασίου, όπως και τα αναγκαία ανταλλακτικά στην ώρα τους. Όταν μάλιστα το 1998 η Χώρα απέκτησε τα πρώτα 4 Super Puma του Λ.Σ. τα οποία παραχωρήθηκαν στην Π.Α για αποστολές Έρευνας & Διάσωσης (SAR), καμία απο τις Διοικήσεις της εταιρείας αλλά ούτε και ο Μέτοχος (ΕΛ.ΔΗ.) προέβλεψαν την μεγάλη ευκαιρία που παρουσιάστηκε ώστε να εμπλακεί η ΕΑΒ ΑΕ στην Εργοστασιακή τους Συντήρηση, ώστε έγκαιρα να γίνουν οι απαραίτητες επενδύσεις σε εκπαίδευση και αύξηση προσωπικού αλλά και σε απαραίτητο κεφαλαιουχικό εξοπλισμό εργοστασιακού επιπέδου. Έτσι χάθηκε άλλη μια μεγάλη ευκαιρία που σήμερα ταλαιπωρεί όλους (Μέτοχο, Διοίκηση, Π.Α & Λ.Σ). Στο μεταξύ η Π.Α αύξησε το στόλο της στα Super Puma (CSAR), το Π.Ν προμηθεύτηκε τα Ε/Π AEGEAN HAWK της εταιρείας LOCKHEED-MARTIN/SIKORSKY που τελικά κατέληξαν και αυτά για Εργοστασιακή Συντήρηση στην Ελληνική εταιρεία AEROSERVICES S.A [11]. Εδώ γεννάται το εξής εύλογο ερώτημα:

«Πώς είναι δυνατόν μία ιδιωτική εταιρεία πολύ μικρότερης επιφάνειας από την ΕΑΒ ΑΕ να καταφέρνει να εκτελεί Εργοστασιακή Συντήρηση σε σύγχρονα Ε/Π και να παραδίδει στη ώρα της, ενώ επί τόσα χρόνια η ΕΑΒ ΑΕ στον ίδιο τομέα να καρκινοβατεί?».

Δυστυχώς η απάντηση είναι πολύ απλή αλλά οδυνηρή για την ΕΑΒ ΑΕ αλλά και την Πολιτεία:

«Ποτέ δεν υπήρξε όραμα ανάπτυξης Εργοστασιακής Συντήρησης συγχρόνων Ε/Π, παρά το γεγονός ότι οι Ε.Δ., τα Σ.Α. και το ΕΚΑΒ είχαν ήδη αρχίσει να παραλαμβάνουν σύγχρονα Ε/Π (Σ.Ξ - Apache & NH-90, Π.Ν - Aegean Hawk, Π.Α & Π.Σ - Super Puma, Λ.Σ - Aegean Dauphin, ΕΛΑΣ – Bo-105 & EC-135, Π.Σ - BK-117, ΕΚΑΒ - A109E), ποτέ δεν τέθηκαν οι κατάλληλοι στόχοι και επομένως δεν έγιναν οι απαραίτητες επενδύσεις στην ώρα τους όπως θα έπρεπε, σε κεφαλαιουχικό εξοπλισμό και ανθρώπινο δυναμικό και επομένως η "περιθωριοποίηση" της ΕΑΒ ΑΕ δεν πρέπει να εκπλήσσει κανέναν».

Την ίδια έκπληξη προκαλεί και η στοχοθεσία της ΕΑΒ ΑΕ, που αναφέρεται επίσης στη σελίδα 8 της αναφερθείσας Οικονομικής Κατάστασης του 2020 (υποσημείωση 14), να καταστεί δηλαδή η εταιρεία Κέντρο Αριστείας Συντήρησης όχι μόνο των Α/Φ C-130 όπως προαναφέρθηκε, αλλά και των Ε/Π Super Puma που ναι μεν αποτελεί ένα θετικό βήμα αν και γίνεται με τεράστια καθυστέρηση. Όμως και πάλι εν προκειμένω, η εταιρεία δεν λογαριάζει τον τεράστιο φόρτο Ε/Π που υπάρχει εγχώρια για όλες τις Ε.Δ. τα Σ.Α. και το ΕΚΑΒ, ώστε να επιχειρηματολογήσει με πειστικότητα. Επιπλέον, η μίζερη άλλωστε τακτική να αρκείται μέχρι τώρα η ΕΑΒ ΑΕ στην Εργοστασιακή Συντήρηση των παρωχημένων πλέον Ε/Π των Ε.Δ. (τύπων Bell 205/206/212), αποτελεί κολοσσιαίο σφάλμα όταν υπάρχει τόσο μεγάλος εγχώριος φόρτος τεχνικής υποστήριξης σύγχρονων Ελικοπτέρων για τα επόμενα τουλάχιστον 20 - 30 χρόνια, πού αφορά άμεσα τις Ε.Δ. τα Σ.Α. και το ΕΚΑΒ.

[11] 06.05.2021/20:58 https://www.pontosnews.gr/649868/amyna/etoimo-to-proto-anavathmismeno-aegean-hawk/

Τα αδιάσειστα αυτά στοιχεία που παραθέτουμε δείχνουν ακριβώς αυτό που έχουμε εντοπίσει ως μείζον πρόβλημα, ότι δηλαδή ούτε οι Διοικήσεις, ούτε ο Μέτοχος (ΥΠ.ΟΙΚΟΝ.) διαθέτουν τις απαραίτητες προσλαμβάνουσες παραστάσεις για να κάνουν σωστές και τεκμηριωμένες εισηγήσεις ώστε να ληφθούν οι κατάλληλες αποφάσεις που μπορούν να «απογειώσουν» την ΕΑΒ ΑΕ. Αντίθετα οι μεν Διοικήσεις αρκούνται σε καθυστερημένες και μη ολοκληρωμένες προτάσεις, ο δε Μέτοχος αισθάνεται επιφανειακά ικανοποιημένος και ασφαλής με Διοικήσεις της απόλυτης επιλογής του, καμιά από τις οποίες δεν κατάφερε μέχρι σήμερα να προβλέψει όλες αυτές τις ευκαιρίες στην Εργοστασιακή Συντήρηση των Ε/Π και να κινητοποιήσει Ε.Δ. και Σ.Α. να υποστηρίξουν το προφανές. Βεβαίως ποτέ δεν είναι αργά, αλλά επιφυλασσόμαστε να δούμε την τύχη των εισηγήσεων δημιουργίας Κέντρων Αριστείας στους τομείς των Α/Φ C-130 & Α/Κ τους, όπως και των Ε/Π, που είναι στην σωστή κατεύθυνση, δηλαδή «τί μέτρα θα ληφθούν και πόσο γρήγορα».

Είναι γεγονός ότι ένα τμήμα του προαναφερθέντος φόρτου έχει χαθεί πλήν όμως είμαστε ακόμη στην αρχή. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι μοιρολατρικά δεν πρέπει να γίνει καμμία κίνηση επανόρθωσης του κομβικού αυτού σφάλματος. Αντί λοιπόν η ΕΑΒ ΑΕ να αποκτά θυγατρικές εταιρείες αμφιβόλου αποτελέσματος που μόνον ζημίες παράγουν σύμφωνα με τις Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις του ομίλου της, μία πολύ λογική κίνηση θα ήταν να εξετασθεί η δυνατότητα να καταστήσει θυγατρική της ή μόνιμο συνεργατικό εταίρο, την Ελληνική εταιρεία AEROSERVICES S.A. και οποιαδήποτε άλλη ιδιωτική ελληνική εταιρεία που αποδεδειγμένα μπορεί να συνεισφέρει στην αξιοποίηση του εντεταγμένου (ή προς ένταξη) εργοστασιακού φόρτου αναφορικά με την συντήρηση και την έγκαιρη απόδοση των Ε/Π του Π.Ν. - Aegean Hawk, της Π.Α. & του Π.Σ. - Super Puma, του Λ.Σ. - Aegean Dauphin, της ΕΛΑΣ – Bo-105 & EC-135, του Π.Σ. - BK-117. Έτσι, δεν θα αναγκαστεί η ΕΑΒ ΑΕ να ξεκινήσει από το μηδέν, στην περιοχή του οποίου βρίσκεται τώρα και μάλιστα από τότε που οι Ε.Δ. και τα Σ.Α. απέκτησαν σύγχρονα Ε/Π, λόγω πλημμελούς χρηματοδότησης.

Αντίστοιχη έλλειψη διορατικότητας επέδειξε τόσον η ΕΑΒ ΑΕ όσον και ο Μέτοχος στην ανάπτυξη πρωτοβουλιών δημιουργίας μικρού και πρακτικού UAV προσαρμοσμένου στις ανάγκες των δικών μας Ε.Δ., παρά το γεγονός ότι η Π.Α. της πρόσφερε απλόχερα το πρόγραμμα «ΠΗΓΑΣΟΣ» από την δεκαετία του 1990, το οποίο ήταν προϊόν σχεδίασης του Κέντρου Έρευνας & Τεχνολογίας της Αεροπορίας (ΚΕΤΑ) για περαιτέρω ανάπτυξη και βιομηχανική παραγωγή, που όμως δεν κατάφερε να υλοποιήσει. Αντίθετα προτίμησε πολύ αργότερα το 2004-2008 να εμπλακεί στο πρόγραμμα μείζονος κλίμακος **UCAV nEUROn** (φαραωνικό κατά την ταπεινή μας άποψη) της Dassault Aviation σε συνεργασία με άλλες Βιομηχανίες της Ευρώπης [12]. Έτσι παρά το γεγονός ότι το πρωτότυπο πέταξε επιτυχώς το 2012, το πρόγραμμα δεν κατάφερε να προχωρήσει άλλο από την κοινοπραξία λόγω πολύ υψηλού κόστους. Ακόμα και σήμερα που η ΕΑΒ ΑΕ έχει δρομολογήσει το πρόγραμμα «ΑΡΧΥΤΑΣ» για ανάπτυξη Unmanned Aerial Vehicles (UAV), τούτο έχει πάλι αρχίσει να καθυστερεί

[12] https://www.haicorp.com/el/products-el/rd-el/neuron

λόγω «διαφορών» εργοδοσίας και εργαζομένων [13]. Το αν και κατά πόσον θα μπορέσει η ΕΑΒ ΑΕ, στοιχειωδώς να καλύψει την τεράστια απόσταση που έχει δημιουργηθεί με την Τουρκία, που έχει σε γραμμές παραγωγής πλείονα των τριών (3) UAV/UCAV τα οποία ήδη έχουν πωληθεί επιτυχώς σε Αζερμπαϊτζάν, Ουκρανία και αλλαχού, αποτελεί ζητούμενο που όμως δεν φαίνεται προς το παρόν να καρποφορεί σύντομα, παρά την κρισιμότητα της κατάστασης.

Και όμως υπάρχουν ήδη πολλές Ελληνικές εταιρείες με αξιόλογα προϊόντα ήδη ανεπτυγμένα που θα μπορούσαν να αποτελέσουν μια σημαντική «αρχική ταχύτητα» στο εγχείρημα της ΕΑΒ ΑΕ να εμπλακεί ενεργά στον τομέα UAV/UCAV, αν θα μπορούσε να τις καταστήσει θυγατρικές της ή συνεργατικούς εταίρους και αν υπήρχε η βούληση του Μετόχου να τελειοποιήσει τα ήδη υπάρχοντα προϊόντα κατά τις ανάγκες των Ε.Δ. ώστε να υπάρξουν γρήγορα αποτελέσματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΩΣ ΜΕΙΖΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΑΝΑΤΑΞΗΣ ΤΗΣ ΕΑΒ ΥΠΟ ΟΙΑΝΔΗΠΟΤΕ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΛΥΣΗ

Αρχίζοντας από την μελέτη της Ετήσιας Οικονομικής Κατάστασης του 2020 [14] (που είναι η τελευταία που έχει αναρτηθεί στο διαδίκτυο. Δηλαδή δεν υπάρχει η αντίστοιχη του 2021) προκύπτουν τα ακόλουθα:

1. Απώλεια ανθρώπινου δυναμικού-τεχνογνωσίας, σε συνδυασμό με αδυναμία προσλήψεων εξειδικευμένου προσωπικού από το 2009 μέχρι σήμερα (Σελ. 6):

«Η συνολική ανθρωποδύναμη της ΕΑΒ έχει υποστεί δραματική συρρίκνωση, σε ποσοστό της τάξεως του 44%, από 2.587 άτομα στα τέλη 2008 σε 1.422 άτομα στα τέλη του 2020. Ο κύριος όγκος των αποχωρήσεων οφειλόταν σε συνταξιοδότηση και αφορούσε προσωπικό πιστοποιημένο σε αεροπορικές τεχνικές ειδικότητες.

Παράλληλα υπήρξε σημαντικός αριθμός αποχωρήσεων προσωπικού με σημαντική τεχνογνωσία προς αναζήτηση υψηλότερων μισθών και κινήτρων στον ιδιωτικό τομέα.

Η ΕΑΒ βρίσκεται σε μία κρίσιμη καμπή, καθοριστική για τη μετέπειτα πορεία της. Είναι γεγονός ότι η πορεία προς την οικονομική αυτάρκεια δυσχεραίνεται σημαντικά λόγω των συνθηκών που προαναφέρθηκαν. Παρόλα αυτά, η εταιρεία έχει ισχυρή επιχειρησιακή δυναμική και, με εχέγγυα την υψηλή τεχνογνωσία της, τη διεθνή αναγνώριση και φήμη, το ισχυρό πελατολόγιο, τις ολοκληρωμένες εγκαταστάσεις και το σημαντικό προς εκτέλεση έργο, έχει όλες τις προοπτικές για να ανταποκριθεί στις επιχειρησιακές προκλήσεις.

Η Διοίκηση της ΕΑΒ έχει εντοπίσει τις υφιστάμενες αδυναμίες και με στοχευμένες προτάσεις, ενέργειες και δράσεις επιδιώκει την επίτευξη των συνθηκών εκείνων που θα εξασφαλίσουν τη βιωσιμότητα και την περαιτέρω ανάπτυξή της.

Η ΕΑΒ, με την τεχνογνωσία που διαθέτει, το άριστα εκπαιδευμένο Προσωπικό της που καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την υποστήριξη της Εθνικής Άμυνας και της Εθνικής

[13] 12.07.2022/09:20 https://www.militaire.gr/exodiko-vomva-pros-ti-dioikisi-tis-eav-me-apokalypseis-gia-to-programma-archytas/

[14] https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_31_12_2020.pdf

Ασφάλειας, υπό την υποστήριξη του εποπτεύοντος Υπουργείου Οικονομικών και του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης, εμφανίζεται να έχει όλα τα εχέγγυα για την επίτευξη των στόχων του προϋπολογισμού έτους 2021».

2. Συνεχίζοντας την μελέτη της Ετήσιας Οικονομικής Κατάστασης του 2020 παραθέτουμε τα ακόλουθα ενδιαφέροντα στοιχεία σε σχέση με το ανθρώπινο δυναμικό (Σελ.13, παρ.5):

«Η Στρατηγική Διοίκησης του Ανθρωπίνου Δυναμικού που ακολουθεί η εταιρεία στοχεύει:

α) στη δημιουργία ενός υγιούς και ασφαλούς εργασιακού περιβάλλοντος που προσφέρει ίσες ευκαιρίες επαγγελματικής εξέλιξης και

β) στην άσκηση Διοίκησης με βασικά χαρακτηριστικά την αξιοκρατία, την διαφάνεια, τη σταθερότητα, την ενσυνείδητη συμμετοχή, την ουσιαστική και αμφίδρομη επικοινωνία, και την δέσμευση των εργαζομένων σε έναν συγκεκριμένο κώδικα αξιών και κανόνων, που ορίζουν σαφώς την υπεύθυνη επαγγελματική συμπεριφορά και ενθαρρύνουν την εργασία με βάση τις αρχές της Εταιρικής Υπευθυνότητας.

Το ανθρώπινο δυναμικό της εταιρίας ανέρχεται στο τέλος της κλειόμενης χρήσεως σε 1.422 άτομα. Οι εργαζόμενοι της ΕΑΒ διαθέτουν υψηλή τεχνογνωσία & εξειδικευμένες γνώσεις, οι οποίες αποκτήθηκαν από την εργασιακή εμπειρία και μέσα από συνεχείς εκπαιδεύσεις, προκειμένου η εταιρεία να ανταποκρίνεται στις υψηλές απαιτήσεις του αεροπορικού αντικειμένου.

Για την υλοποίηση των προγραμμάτων της εταιρείας απαιτούνται συγκεκριμένες ειδικότητες και δεξιότητες, οι οποίες είναι δυσεύρετες στην ελληνική αγορά. Η ανάγκη καλύπτεται μέσω ενδοεταιρικής εκπαίδευσης με την εφαρμογή εξειδικευμένων προγραμμάτων προς αυτό το σκοπό. Οι νεοπροσλαμβανόμενοι για να ενταχθούν αποδοτικά στην παραγωγική διαδικασία χρειάζονται 12μηνη έως 24μηνη ειδική εκπαίδευση και πιστοποίηση.

Επισημαίνεται ότι η ΕΑΒ Α.Ε. δεν έχει πάγιες οργανικές θέσεις προσωπικού. Αντιθέτως, στην εταιρεία οι ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό τόσο σε πλήθος όσο και σε ειδικότητες προσδιορίζονται και κατανέμονται στις γραμμές παραγωγής και τις υποστηρικτικές υπηρεσίες πάντοτε σε συνάρτηση με το μακροχρόνιο συμβατικό φόρτο.

Για την πλήρη και απρόσκοπτη υποστήριξη των απαιτήσεων των προγραμμάτων όλων των πελατών της εταιρείας προκύπτει ως αδήριτη ανάγκη η πραγματοποίηση νέων προσλήψεων αορίστου χρόνου χωρίς τις οποίες δεν θα είναι εφικτή η πλήρης ανταπόκριση στις ανειλημμένες συμβατικές υποχρεώσεις καθώς και η δημιουργία νέων υποδομών στις απαιτήσεις επερχόμενων τεχνολογικών εξελίξεων στον αεροναυπηγικό τομέα».

3. Σχολιασμός των θέσεων της Εταιρείας της Ετήσιας Οικονομικής Κατάστασης 2020:

α. Έλλειψη Ανθρώπινου Δυναμικού

Ενώ λοιπόν από το 2008 μέχρι το 2020 η εταιρεία έχει χάσει το 44% του ανθρώπινου δυναμικού της και εξ' αυτού κυρίως του λόγου παρουσιάζονται καθυστερημένες αποδόσεις του έργου της, μόνον στην Ετήσια Οικονομική Κατάσταση του 2020 (Σελ. 7 & 8, παρ.2 / Εμπορικός Τομέας: Στόχοι και Αποτελέσματα /

Προκλήσεις και προοπτικές Αεροσκαφών & Αεροκινητήρων) [15] αναφέρεται ότι έχει καταρτισθεί μελέτη ανάπτυξης 2ης βάρδιας για τα Α/Φ C-130 και τους Α/Κ τους, παρά το γεγονός ότι α αναγκαιότητα αυτή έπρεπε να υπήρχε από ιδρύσεως της εταιρείας και μάλιστα με 3η βάρδια, αλλά και πρακτικώς πολύ πριν διογκωθεί το πρόβλημα των καθυστερημένων παραδόσεων. Το πώς αυτό που προγραμματίζει η Διοίκηση της εταιρείας θα εξασφαλισθεί όταν το ανθρώπινο δυναμικό της συνεχώς μειώνεται κατά τέτοιον τρόπο ώστε οι συνταξιοδοτήσεις και οι οικειοθελείς αποχωρήσεις να υπερτερούν κατά πολύ των ετησίων προσλήψεων όταν και όποτε αυτές τελεσφορούν, ούτε σχολιάζεται και μάλλον αποσιωπείται, με αποτέλεσμα οι προτάσεις της ΕΑΒ ΑΕ να αποτελούν μόνον έκθεση ιδεών και ευσεβείς πόθους (WISHFUL THINKING), που δυστυχώς, τα μέχρι σήμερα γεγονότα αποδεικνύουν ότι δεν ενστερνίζεται η Κυβέρνηση, αφού παρά τις εξαγγελλόμενες προσλήψεις, το ισοζύγιο του 2020 ήταν αρνητικό κατά 27 άτομα (31/12/2019 – 1449 άτομα, 31/12/2020 – 1422 άτομα).

β. Αποχωρήσεις λόγω συνταξιοδοτήσεων

Απασχόλησε κανέναν (Διοίκηση ή Μέτοχο) το γιατί υπάρχουν οικειοθελείς αποχωρήσεις προσωπικού και πώς μπορεί αυτό να αποφευχθεί ??

Η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι γνωστή. Οι απολαβές του προσωπικού δεν είναι ικανοποιητικές αλλά και οι στοιχειώδεις ασφαλείς συνθήκες εργασίας του δεν είναι εξασφαλισμένες (όπως π.χ. η μεταφορά των εργαζομένων από και προς το εργοστάσιο που αποτέλεσαν πρόσφατα πεδίο αντιπαράθεσης μεταξύ εργαζομένων και Διοίκησης και που τελικώς λύθηκε με παρέμβαση του ίδιου του Πρωθυπουργού [16]). Οι συμβάσεις εργασίας του νεοπροσλαμβανομένου προσωπικού δεν είναι αορίστου χρόνου όπως εισηγείται η Διοίκηση αλλά ετήσιες (ούτε καν τριετείς όπως κατά τα διεθνή πρότυπα) με αποτέλεσμα μόλις οι νεοπροσλαμβανόμενοι αποκτήσουν στοιχειώδη εμπειρία, να παραιτούνται αναζητώντας αλλού καλύτερες απολαβές και συνθήκες εργασίας που είναι βέβαιο ότι ο ιδιωτικός τομέας είτε στο εσωτερικό ή και περισσότερο στο εξωτερικό μπορεί να προσφέρει.

4. Γενικό Συμπέρασμα για το ανθρώπινο Δυναμικό

---

[15] Η ΕΑΒ είναι ένα από τα 12 AMC παγκοσμίως σε αεροσκάφη C-130. Αυτή της τη διάκριση και την σχετική εμπειρία στοχεύει να την αξιοποιήσει δημιουργώντας στις εγκαταστάσεις της Κέντρο Επιχειρηματικής Αριστείας για C-130. Έχει ήδη εκπονηθεί αναλυτική μελέτη για τον τρόπο επίτευξης του συγκεκριμένου στόχου. Όλες οι υποστηρικτικές υπηρεσίες (όπως planning, αποθήκες κλπ) θα ανήκουν στον ίδιο τομέα, πετυχαίνοντας μία καθετοποιημένη δομή. Θα γίνει ανανέωση όλου του απαραίτητου εξοπλισμού. Θα υπάρχουν δύο βάρδιες εργασιών στην παραγωγή. Θα αξιοποιηθούν 10 άτομα έμπειρου τεχνικού προσωπικού και θα γίνουν προσλήψεις με στόχο τα 140 άτομα. Η ΕΑΒ θα πρέπει να ανοιχτεί στην τεράστια αγορά των C-130 του εξωτερικού αλλά και να δεσμεύσει όλα τα C-130 της Π.Α, τα οποία βρίσκονται καθηλωμένα, με στόχο να επισκευάζει/αναβαθμίζει ετησίως μέχρι και 6 αεροσκάφη C-130.

[16] 03.05.2020. Μήπως πρέπει επιτέλους να σοβαρευτούμε στην αντιμετώπιση της Αμυντικής μας Βιομηχανίας? ‘Αρθρο του υπογράφοντος στις ιστοσελίδες του ΣΑΣΙ και του MILITAIRE
www.ikaros.net.gr/hai-covid-19--άρθρο-του-υπτχου-μα-δημήτριου/

Όλα τα ανωτέρω δείχνουν ξεκάθαρα ότι ο τομέας του ανθρώπινου δυναμικού δεν έχει ληφθεί σοβαρά υπόψη εδώ και πολλά χρόνια χωρίς να γίνεται αντιληπτό ότι έτσι συνεχώς υπονομεύεται το μέλλον της ΕΑΒ ΑΕ.

Επομένως εδώ έχουμε ένα σοβαρό πρόβλημα που ενώ επισημαίνεται εντονότατα από την Διοίκηση, ο Μέτοχος αδυνατεί να καλύψει, πρώτα για λόγους οικονομικούς και ύστερα για γραφειοκρατικούς, πιστεύοντας στρεβλά ότι η ΕΑΒ ΑΕ είναι μια ΔΕΚΟ σαν όλες τις άλλες και συνεπώς υποχωρεί εμπρός στην εγγενή αδυναμία της Κρατικής λειτουργίας να εφαρμόσει δηλαδή διαδικασίες FAST TRACK, χωρίς τις οποίες τα κενά του προσωπικού της ΕΑΒ ΑΕ είναι αδύνατον να καλυφθούν. Και όλα αυτά παρά τις διαβεβαιώσεις του ίδιου του πρωθυπουργού ότι ως το 2021 θα έχουν προσληφθεί στην ΕΑΒ ΑΕ 700 άτομα για να διευκολύνουν τις γραμμές παραγωγής των Α/Φ F-16 Viper, P-3B Orion, C-130 H, και των αεροκατασκευών απαρτίων των F-16 & C-130J της LOCKHEED-MARTIN [17]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ. ΠΑΡΑΜΕΝΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ

1. Είναι προφανές ότι ο παραμένων εργοστασιακός φόρτος <u>που όμως είναι αποτέλεσμα των συμβατικών υποχρεώσεων της εταιρείας</u>, αποτελεί μεταξύ άλλων (δηλ. Διεθνείς Πιστοποιήσεις, Πνευματικά Δικαιώματα κλπ) και την αξιολογότατη «προίκα» της. Επιμένουμε δε στο ότι ο παραμένων εργοστασιακός φόρτος είναι αποτέλεσμα των συμβατικών υποχρεώσεων της εταιρείας, διότι από την μελέτη των Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεών της και τα προγράμματα που οι Διοικήσεις αναφέρουν ότι επιθυμούν να πραγματοποιήσουν, έχοντας ξοδέψει μάλιστα πολλές εργατοώρες σε μνημόνια κατανόησης μεταξύ ΕΑΒ ΑΕ και ενδιαφερομένων Τρίτων Μερών ή εν Δυνάμει Πελατών, προκύπτει ότι ο παραμένων φόρτος αποτελεί οιωνεί αναπτυξιακό δυναμικό (GROWTH POTENTIAL) της ΕΑΒ ΑΕ, αλλά μόνον με την προϋπόθεση ότι θα εξασφαλισθεί τάχιστα για κάθε ξεχωριστή σύμβαση, το απαιτούμενο προσωπικό, θα εκπαιδευθεί και θα αξιολογηθεί,.
2. Η διαδικασία όμως αυτή, ακόμη και με τις κάλλιστες προϋποθέσεις διαρκεί τουλάχιστον ένα χρόνο μετά την πρόσληψή του, γεγονός που σημαίνει ότι αν δεν εφαρμοστεί με επαρκή χρονική προπορεία και ταχύτητα (ήτοι, ταυτόχρονα με την κατάρτιση των συμβάσεων), οι εν Δυνάμει Πελάτες ενδέχεται να αναπροσανατολιστούν στην κατάρτιση σύμβασης με άλλον πάροχο εφόσον επείγονται. Και τούτο επισημαίνεται γιατί τα εν δυνάμει προγράμματα είναι πάρα πολλά σε αριθμό και χωρίς πάντα να βρίσκονται μέσα στον επιχειρησιακό πυρήνα δυνατοτήτων της εταιρείας (CORE

[17] 09.07.2021/12:13 https://www.reporter.gr/Eidhseis/Politikh/486521-Mhtsotakhs-700-proslhpseis-sthn-EAB-ws-to-2021

BUSINESS). Συνεπώς οι όποιοι υπολογισμοί πρέπει να γίνονται στην βάση των «σίγουρων» προγραμμάτων και τέτοια είναι μόνον τα προγράμματα των Ε.Δ. {Πρόγραμμα Αξιοποίησης Μείζονος Εξοπλισμού (ΠΑΜΕ) & Πρόγραμμα Αξιοποίησης Αεροπρικών Παρελκομένων (ΠΑΑΠΑ)} και των ήδη υπογεγραμμένων συμβάσεων Τρίτων Πελατών. Εδώ σημειώνεται ότι εκτός από τις καθυστερήσεις παραδόσεων του ΠΑΜΕ υπάρχει επίσης σημαντικότατη καθυστέρηση παραδόσεων του ΠΑΑΠΑ που οφείλεται στην πλημελλή χρηματοδότηση της εταιρείας, η οποία δεν έχει την απαιτούμενη ρευστότητα να αποκτήσει άμεσα τα ανταλλακτικά που χρειάζονται για την αξιοποίηση των παρελκομένων, με αποτέλεσμα να γίνεται συνεχής κανιβαλλισμός των υπαρχόντων και έτσι να μειώνεται δραστικά το απόθεμα τους, πέραν των καθυστερήσεων που η διαδικασία κανιβαλλισμού συνεπάγεται.

3. Επομένως για να μπορεί να αξιοποιηθεί η «προίκα» του παραμένοντος εργοστασιακού φόρτου απαιτείται με <u>κάθε τρόπο</u>:

α. ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΑΠΟΔΟΣΗΣ C-130H, F-16VIPER, M-2000/-5, F-4 AUP, CL-215/CL-415, ERIEYE/EMBRAER VIP, SUPER PUMA ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ & P-3C ORION ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ (ΠΑΜΕ) και των παρελκομένων τους (ΠΑΑΠΑ) με εγγυημένο φόρτο τουλάχιστον 15 ετίας.

β. ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ LOCKHEED MARTIN ΑΠΑΡΤΙΩΝ F-16 & C-130J, AIRBUS, NHI, ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΤΡΙΤΩΝ ΠΕΛΑΤΩΝ ΜΕ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΕΧΟΥΝ ΣΥΝΑΦΘΕΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΝ ΕΡΓΟΥ (ΟΣΟ ΟΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΚΑΘΥΣΤΕΡΟΥΝ ΤΟΣΟ ΟΙ ΕΓΓΥΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΝΕΟΥ ΦΟΡΤΟΥ - ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΕΣ ΔΗΛΑΔΗ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ – ΜΕΙΩΝΟΝΤΑΙ, ΠΡΩΤΑ ΣΕ ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΚΑΙ ΥΣΤΕΡΑ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ).

Ο μοναδικός όμως τρόπος είναι η ταχύτατη εξασφάλιση τού ελλείποντος προσωπικού και η αύξηση ρευστότητας της εταιρείας ώστε να μην υπάρχουν καθυστερήσεις στην εξασφάλιση των αναγκαιούντων ανταλλακτικών γιατί διαφορετικά ο παραμένων φόρτος είναι μαθηματικά βέβαιο ότι θα εκτραπεί σε άλλα DEPOT του εσωτερικού ή του εξωτερικού, όπως ήδη έχει αρχίσει να συμβαίνει με τα Α/Φ C-130H της Π.Α.

4. Ο καθημερινός τύπος βρίθει απο δημοσιεύματα που παρουσιάζουν τις αδυναμίες της ΕΑΒ ΑΕ και παρά το γεγονός ότι πολλά από αυτά χαρακτηρίζονται είτε από έντονη αντιπολιτευτική διάθεση ή από την διάθεση των σωματείων των εργαζομένων που εκφράζουν τους φόβους τους για τον παραγκωνισμό τους και την σταδιακή περιθωριοποίηση της εταιρείας, χωρίς ωστόσο να έχουν δίκιο σε πολλά ζητήματα, εν τούτοις όλα έχουν ένα κοινό παρανομαστή που δεν είναι άλλος από την αδυναμία της ΕΑΒ ΑΕ να παραδώσει εν χρόνω τα προγράμματα που της έχουν ανατεθεί, που με απλά λόγια σημαίνει ότι «δεν υπάρχει καπνός χωρίς φωτιά». Ενδεικτικά και μόνον παραθέτουμε τα πιο χαρακτηριστικά από αυτά ανά Επιχειρησιακό Μέσο των Ε.Δ. και ανά συνεργασία/συμπαραγωγή Ξένων Πελατών.

α. Α/Φ C-130H

(1) 14.05.2022
https://www.enplos.gr/2022/05/c-130.html

(2) 22.07.2022/11:06
https://www.newsbreak.gr/ellada/360463/wav-315-ergazomenoi-doylevan-sto-repo-toys/

(3) 22.07.2022/18:12
https://www.avfi.gr/koinonia/420595_mega-fiasko-oi-syntaxioyhoi-idiotes-espasan-tin -oyra-toy-c-130

(4) 09.05.2022/06:30
https://www.molitsaire.gr/i-av-adynatei-nasyntirisei-ta-c-130-kai-mporei-mia-ike-me-kefalaio-6-000-eyro-anazitoyntai-apantiseis-kai-exigiseis/

(5) 09.05.2022/18:03
https://www.pentapostagma.gr/ethnika-themata/polemiki-aeroporia/7088317_ti-symbainei-me-ta-c-130-kai-tin-eav-kataggelia-proedroy

(6) 15.05.2022/19:14

https://www.imerisia.gr/ergasia/42841_565-etisies-symvaseis-stin-eav--kenes-oi-theseis-tehnikon-gia-ta-c-130

β. Α/Φ P-3B ORION

(1) 14.01.2022
https://www.enoplos.gr/2022/01/p-3-orion.html

(2) 09.11.2017
https://e-amyna.com

(3) 30.03.2022
https://armyvoice.gr/2022/05/p-3b-orion-to-2023

(4) 30.03.2022
https://armyvoice.gr/2022/03/tha-oloklirothei-anvathmisi-ton-p/

(5) 08.05.2022/18:53
https://newpost.gr/amyna/6277cf5403ffac446498e08b/gia-meta-p-3b-orion-entos-toy-2023-i-paralavi-ton-neon-aeroskafon-oi-dynatotites-toys-gia-anthypovryhiako-polemo

(6) https://www.kathimerini.gr/politics/561842008/n-panagiotopoylos-entos-toy-2023-i-enarxi-paralavon-ton-eksygchronismenon-p-3b-orion/

(7) https://www.proelasi.com/savvas-vlassis-epanekkinoun-oi-ergasies-eksygchronismou-ton p-3-orion-stin-eav/

γ. Α/Φ CL-215/415

(1) 21.08.2017/05:38 https://newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/ellada/pos-meiname-sta-4-kananter/

(2) 20.08.2019 https://armyvoice.gr/2019/08/pyrosvestika-aeroskafi-i-tragiki-ton-cl-415-kai/

δ. Α/Φ F-16 VIPER

(1) 09.07.2021/12:13 https://www.reporter.gr/Eidhseis/Politikh/486521-Mhtsotakhs-700-proslhpseis-sthn-EAB-ws-to-2021

ε. Ε/Π SUPER PUMA

(1) 15.07.2020 https://capital.gr/epikairotita/3468375/apantisi-uetha-gia-thn-ergostasiaki-suntirisi-ton-elikopteron-souper-pouma

(2) 13.07.2020 Γιατί καθυστερεί η ΕΑΒ την απόδοση των Ε/Π Super Puma? 'Αρθρο του υπογράφοντος όπου εντοπίζονται και αναλύονται όλα τα δομικά προβλήματα της ΕΑΒ ΑΕ για τις παρατηρούμενες καθυστερήσεις https://ikaros.net.gr/%CE%B3%CE%B9%CE%B1%CF%84%CE%AF-%CE%BA%CE%B1%CE%B8%CF%85%CF%83%CF%84%CE%B5%CF%81%CE%B5%CE%AF-%CE%B7-%CE%B5%CE%B1%CE%B2-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B1%CF%80%CF%8C%CE%B4%CE%BF%CF%83%CE%B7-%CF%84%CF%89%CE%BD/

στ. Συμπαραγωγή απαρτίων Α/Φ C-130J

(1) 09.07.2021/12:13 https://www.reporter.gr/Eidhseis/Politikh/486521-Mhtsotakhs-700-proslhpseis-sthn-EAB-ws-to-2021

ζ. Μνημόνιο Συνεργασίας ΕΑΒ & AIRBUS Helicopters για την συντήρηση ελικοπτέρων Ε.Δ & Λ.Σ (DEFEA 2021)

(1) 14.07.2021/15:07 www.defence-point.gr

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε. ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΧΡΗΜΑΤΟ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ - ΟΔΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΕΞΥΓΕΙΑΝΣΗΣ

Από την μελέτη της Ετήσιας Οικονομικής Κατάστασης του 2020 [18] (τελευταία αναρτημένη στο διαδίκτυο) προκύπτουν τα ακόλουθα:

1. Οικονομικός Τομέας – Εταιρικά αποτελέσματα (Σελίδες 4 & 5).

Τα αποτελέσματα της χρήσης 2020 στην εταιρεία παρουσιάζουν **ζημίες μετά φόρων 17.958.503 €** σε σχέση με ζημιές 24.968.698 € της χρήσης 2019.
«Οι ζημιές της χρήσης 2020 οφείλονται κατά κύριο λόγο στη υστέρηση του κύκλου εργασιών της εταιρείας σε σχέση με το αυξημένο κόστος, ως συνέπεια της ελλιπούς χρηματοδότησης, που είχε ως αποτέλεσμα την αδυναμία έγκαιρης αγοράς πρώτων υλών και υλικών αιτία που προκάλεσε την ύπαρξη χρόνων αδρανείας στην παραγωγική διαδικασία και σε πρόσθετες προβλέψεις που διενεργήθηκαν. Σημειώνεται ότι οι δαπάνες παρέμειναν σταθερές σε σχέση με την προηγούμενη χρήση.

Ο κύκλος εργασιών της χρήσης 2020 διαμορφώθηκε στα 49.144.547 € έναντι 44.291.918 € το 2019 εμφανίζοντας αύξηση της τάξης του 10,96%.
Το μικτό κέρδος είναι θετικό και ανήλθε στα 2.005.609 € έναντι αρνητικού κατά 6.530.310 € το 2019.

Την ίδια στιγμή σημειώθηκε σημαντική μείωση του κόστους πωλήσεων κατά 7,25% το οποίο ανήλθε στα 47.138.938 € έναντι 50.822.228 € το 2019».

2. ‘Εκθεση Ανεξαρτήτων Ορκωτών Λογιστών (Σελίδες 16-19).

Είναι αξιοσημείωτο ότι η υπόψη Έκθεση διατηρεί πολλές και σοβαρές επιφυλάξεις για πολλά και μείζονα ζητήματα που μένουν εκκρεμή εδώ και πάρα πολλά χρόνια (π.χ. φορολογικοί έλεγχοι του 2005). Το κυριότερο όμως κατά την γνώμη μας είναι το ακόλουθο απόσπασμα της σελίδας 19.

«**Ουσιώδης αβεβαιότητα που σχετίζεται με τη συνέχιση της δραστηριότητας.**
Εφιστούμε την προσοχή σας στη Σημείωση 19 επί των οικονομικών καταστάσεων, στην οποία περιγράφεται το γεγονός ότι τα αποτελέσματα της Εταιρείας και του Ομίλου τόσο της κλειόμενης χρήσεως όσο και των προηγούμενων χρήσεων ήταν ζημιογόνα και ότι κατά τη λήξη της κλειόμενης χρήσεως το σύνολο των Ιδίων Κεφαλαίων της Εταιρείας και του Ομίλου έχει καταστεί μικρότερο του μισού (1/2) του Μετοχικού Κεφαλαίου (1.279.847.670 €) και συνεπώς συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής των διατάξεων της παρ. 4 του άρθρου 119 του Ν. 4548/2018. Όπως αναφέρεται στη Σημείωση 19, **οι συνθήκες αυτές υποδηλώνουν την ύπαρξη ουσιώδους αβεβαιότητας η οποία ενδεχομένως θα εγείρει σημαντική αμφιβολία σχετικά με τη δυνατότητα της Εταιρείας να συνεχίσει τη δραστηριότητά της. Η γνώμη μας δεν διαφοροποιείται σε σχέση με το θέμα αυτό».**

[18] https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_31_12_2020.pdf

Επιπρόσθετα, από εκθέσεις προηγούμενων Ετήσιων Οικονομικών Καταστάσεων της εταιρείας, προκύπτουν ορισμένες σημαντικές παρατηρήσεις που έχουν ως ακολούθως:

α. Σχεδόν όλες οι εταιρείες Ορκωτών Λογιστών επισημαίνουν σοβαρά προβλήματα ρευστότητας και φορολογικών υποχρεώσεων της εταιρείας που κατά περίεργο τρόπο εξακολουθούν ανεξέλεγκτες απο το έτος 2005 πράγμα που δείχνει μια συνειδητή αδυναμία του Κρατικού Μηχανισμού που τυχαίνει να είναι και αρμοδιότητα του Μετόχου

β. Τέλος, οι περισσότερες εταιρείες Ορκωτών Λογιστών άλλες με πολύ διπλωματικό τρόπο και άλλες ευθέως όπως αυτή του 2020 που προαναφέρθηκε, δηλώνουν ότι απαιτείται Κρατική ενίσχυση, λόγος για τον οποίο σχεδόν ετησίως αυξάνεται το Μετοχικό Κεφάλαιο της εταιρείας μέχρι και το ύψος των 150 εκατομμυρίων Ευρώ μετά από έγκριση της Γ.Σ των Μετόχων.

3. Γενική Εικόνα της ΕΑΒ ΑΕ

Με βάση τα επίσημα αυτά στοιχεία που δείχνουν μια πολύ αρνητική εικόνα για την ΕΑΒ ΑΕ αλλά και σε συνδυασμό με τα αντίστοιχα στοιχεία της περιόδου 2009 - 2019[19,20,21,22,23,24,25,26,27,28,29] προκύπτει αβίαστα ότι η εταιρεία βρίσκεται σε έντονα πτωτική πορεία και υπάρχει αδήριτη ανάγκη ανάταξής της που δεν πρέπει καθόλου να καθυστερήσει γιατί η συνεχής λειτουργία της κάτω από τις ίδιες συνθήκες, θα επιφέρει με μαθηματική ακρίβεια την οριστική της περιθωριοποίηση, μόλις ολοκληρωθούν τα συναλλαγματοφόρα προγράμματα των Ξένων Πελατών που έχει αναλάβει, τα οποία πρέπει να σημειωθεί ότι κινδυνεύουν να παραδοθούν μη πλήρως ολοκληρωμένα λόγω των συνεχιζόμενων αποκλίσεων που η εταιρεία έχει στις συμφωνημένες παραδόσεις. Πλέον συγκεκριμένα, από τα στοιχεία της περιόδου 2009 – 2019 προκύπτει ότι μια σειρά από βασικούς δείκτες όπως ο Κύκλος Εργασιών, οι Ζημίες, τα Ίδια Κεφάλαια, το Κυκλοφορούν Ενεργητικό, οι Δανειακές & οι Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις, και η Αρνητική Καθαρή θέση, συνεχώς επιδεινώνονται ενώ οι Εκθέσεις των Ορκωτών Λογιστών παρά το γεγονός ότι δεν είναι πάντα οι ίδιοι, κρατούν μια σειρά σοβαρών επιφυλάξεων για το κατά πόσον η ΕΑΒ ΑΕ μπορεί να συνεχίσει τη δραστηριότητά της διαπιστώνοντας σοβαρά προβλήματα οφειλών και ρευστότητας. Ενδεικτικά και μόνον στον Πίνακα 1 που ακολουθεί παρατίθενται τα στοιχεία της δραστικής μείωσης του

[19] https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_2009_071010_ds.pdf
[20] https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_31_12_2010.pdf
[21] https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_31_12_2011.pdf
[22] https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_31_12_2012.pdf
[23] https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_31_12_2013.pdf
[24] https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_31_12_2014.pdf
[25] https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_31_12_2015_b.pdf
[26] https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_31_12_2016.pdf
[27] https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_31_12_2017.pdf
[28] https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_31_12_2018n.pdf
[29] https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_31_12_2019.pdf

κύκλου εργασιών και της εξέλιξης των Ζημιών κατά την περίοδο 2009 -2020 για την οποία υπάρχουν αναρτημένα στο διαδίκτυο τα σχετικά στοιχεία.

Πίνακας 1. <u>Κύκλος Εργασιών & Ζημίες ανά έτος σε εκατομμύρια Ευρώ</u>
(Τιμές στρογγυλευμένες στο πρώτο δεκαδικό ψηφίο)

	Κύκλος Εργασιών	Ζημίες	
2009	182,5	66,3	
2010	149,1	91,4	
2011	149,9	36,8	
2012	162,4	27,6	
2013	086,7	40,9	
2014	088,2	17,1	
2015	098,0	-01,6	*(μοναδική περίπτωση εμφάνισης κερδών)*
2016	065,6	19,4	
2017	069,9	21,4	
2018	059,6	13,8	
2019	050,1	39,5	
2020	049,1	18,0	

4. Ευκαιρίες Ανάληψης Νέων Προγραμμάτων

Και ενώ υπάρχουν μεγάλες ευκαιρίες για ανάληψη και άλλων συναλλαγματοφόρων προγραμμάτων όπως αναλύθηκε ήδη στο Κεφάλαιο Β, ουδεμία κίνηση που να έχει πραγματικό αποτέλεσμα γίνεται, ώστε αυτό να μπορέσει να συμβεί. **Είναι δε προφανές ότι οι υποχρεωτικές κινήσεις που πρέπει άμεσα να λάβουν χώρα είναι η γενναία χρηματοδότηση της ΕΑΒ ΑΕ, ώστε να μην αντιμετωπίζει πρόβλημα ρευστότητας για εξασφάλιση ανταλλακτικών για όλα τα προγράμματα που της έχουν ανατεθεί - όπως αναφέρεται σε όλες τις Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις - αλλά και η εξεύρεση τρόπου εξασφάλισης μεγάλου αριθμού προσωπικού, ώστε όχι μόνον να μην καθυστερούν τα ανατεθειμένα προγράμματα, αλλά και να αναληφθούν νέα που έχει την δυνατότητα να απορροφήσει και τα οποία δυστυχώς δεν φαίνεται ότι έχουν απασχολήσει ούτε τις Διοικήσεις της εταιρείας αλλά ούτε και τον Μέτοχο (ΥΠ.ΟΙΚΟΝ). Η με καθαρά «ταμειακό» και απλουστευμένο τρόπο αντιμετώπιση της εταιρείας από τον Μέτοχο με την λογική ότι «αφού συνεχώς μειώνεται ο κύκλος εργασιών και παράγονται ζημίες, δεν δικαιούται αύξηση χρηματοδότησης» δεν είναι συμβατή ούτε με την τακτική που εφαρμόζεται στις λοιπές ΔΕΚΟ, ούτε με την αδήριτη ανάγκη εξυγίανσης της εταιρείας, πολλώ δε μάλλον όταν τέτοιου είδους «ποινή» επιβάλλεται σε μια Βιομηχανία Στρατηγικής σημασίας για την Εθνική Άμυνα - Ασφάλεια και την Οικονομία της Χώρας.**

5. Λογιστικές και Διαχειριστικές Παρατηρήσεις

Στις Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις υπάρχει ακόμη μια σειρά προβλημάτων που δείχνει ότι τόσον οι Διοικήσεις όσον και ο Μέτοχος δεν παίρνουν και πολύ στα σοβαρά αυτά που παραθέτουν οι μεν και αυτά που ελέγχουν οι δε, διότι:

α. Ενώ υποτίθεται ότι το FORMAT των εκθέσεων αυτών όπως προκύπτει και από τον τίτλο τους βασίζεται σε συγκεκριμένα διεθνή πρότυπα, σχεδόν καμιά πλην εξαιρέσεων δεν ακολουθεί το FORMAT της Έκθεσης του προηγούμενου έτους ώστε να υπάρχει δυνατότητα άμεσης σύγκρισης, ούτε ανά Κεφάλαιο ούτε ανά παράγραφο. Η μόνη συμβατότητα εμφανίζεται στους Κύκλους Εργασιών, ενώ στις Ζημίες, άλλες εμφανίζονται προ φόρων και άλλες μετά φόρων. Ελάχιστες απο αυτές εμφανίζουν τα Ίδια Κεφάλαια που θα έπρεπε, εφόσον σε πολλές περιπτώσεις αυτά έχουν αρνητικό πρόσημο, όπως και τις Δανειακές Υποχρεώσεις της εταιρείας.

β. Επειδή οι Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις συντάσσονται κατά τρόπο ώστε να υπάρχει σύγκριση βασικών μεγεθών με τα αντίστοιχα του προηγουμένου έτους, εντοπίζονται σοβαρά προβλήματα πολλών εκατομμυρίων Ευρώ στους Κύκλους Εργασιών των ετών:

- 2009, παρά το γεγονός ότι η Διοίκηση είναι η ίδια (91,4 έναντι 96,2) και

- 2011, όπου η απερχόμενη Διοίκηση αναφέρει 162,4 και η νέα Διοίκηση 133,1).

γ. Οι πίνακες Οικονομικής Διάρθρωσης, Γενικής Ρευστότητας, Απόδοσης και Αποδοτικότητας δεν ακολουθούν το ίδιο πρότυπο ακόμη και για συνεχή έτη της ίδια Διοίκησης.

δ. Μόνον μία Διοίκηση παραθέτει πίνακα εξέλιξης του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρείας, των διαδοχικών αυξήσεων του Μετοχικού Κεφαλαίου και το Σύνολο των Μετοχών.

ε. Επειδή ο ετήσιος Π/Υ των Ε.Δ. συνεχώς μειώνεται, όλες οι Διοικήσεις συναγωνίζονται στην κατάρτιση πινάκων με νέα προγράμματα τα οποία προσπαθούν να αναλάβουν θεωρώντας δεδομένο ότι με ένα μαγικό τρόπο θα αποκτήσουν το προσωπικό που τους λείπει, τονίζοντας ωστόσο ότι η εξασφάλιση του προσωπικού αποτελεί <u>προϋπόθεση</u>, όταν μάλιστα δεν μπορούν να αποδώσουν επί χρόνια τον παραμένοντα Εργοστασιακό φόρτο των Ε.Δ. λόγω έλλειψης προσωπικού. Με τον τρόπο αυτό οι οι Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις καταλήγουν να είναι εκθέσεις ιδεών και ευσεβών πόθων που βεβαίως δεν λαμβάνονται υπόψη από τον Μέτοχο.

στ. Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός ότι σε καμία από τις Ετήσιες Οικονομικές Καταστάσεις της ΕΑΒ ΑΕ από το 2009 μέχρι το 2020, δεν αναφέρεται η τύχη του προγράμματος των Ε/Π του Λ.Σ., κατά πόσον δηλαδή εισπράχθηκε προκαταβολή έναντι του συνολικού τιμήματος των 27 εκατομμυρίων Ευρώ, αν η προκαταβολή αυτή επεστράφη αφού δεν έγινε παράδοση Ε/Π, αφού το

πρώτο παραδόθηκε από την AEROSERVICES S.A. το 2021. Αυτό και μόνον δείχνει προχειρότητα Διοίκησης, Διαχείρισης και Ελέγχου της εταιρείας.

Τα ανωτέρω, σημαίνουν ότι το ζήτημα της ΕΑΒ ΑΕ έχει εδώ και καιρό εισέλθει σε μια καθοδική σπείρα όπου όλοι οι αρμόδιοι φαίνονται εφησυχασμένοι, έστω και από εσφαλμένη αντίληψη ενός καλοπροαίρετου κριτικού παρατηρητή, εκτός απο τους Έλληνες φορολογουμένους που θλίβονται για την σημερινή κατάσταση της εταιρείας και πληρώνουν τον «λογαριασμό». Οι μεν Διοικήσεις εφησυχάζουν γιατί θεωρούν ότι έκαναν το καθήκον τους, ανέφεραν ό,τι ήθελαν να αναφέρουν, αποσιωπώντας όμως γεγονότα όπως το πρόγραμμα Ε/Π του Λ.Σ., ο δε Μέτοχος γιατί θεωρεί ότι οι Διοικήσεις υπερβάλλουν και ότι δεν υπάρχει σοβαρό πρόβλημα, αφού ούτε ουσιαστικός έλεγχος γίνεται στους ετήσιους απολογισμούς, αλλά ούτε επιχειρείται να επιλυθεί το πρόβλημα των ανεξέλεγκτων φορολογικών υποθέσεων της ΕΑΒ ΑΕ που εκκρεμούν από το 2005, μολονότι εμπίπτει στην αποκλειστική του αρμοδιότητα.

6. <u>Προσδιορισμός Τιμήματος Εταιρείας με βάση Διαφορά (Δ) Εμπράγματων Στοιχείων (ΕΣ) και του Συνόλου των Χρεών (ΣΧ) της - ΟΔΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΕΞΥΓΕΙΑΝΣΗΣ</u>

Ανεξαρτήτως της λύσεως που θα επιλεγεί είναι αναγκαίο να αποφασισθεί ποιά είναι σήμερα η τρέχουσα αξία της ΕΑΒ ΑΕ, διότι με τον τρόπο αυτό το Ελληνικό Δημόσιο (ΕΛ.ΔΗ) θα γνωρίζει επί πραγματικής βάσεως το ύψος των επενδύσεων που πρέπει άμεσα να κάνει είτε για να την διατηρήσει υπό Κρατικό Έλεγχο, αλλά απαλλαγμένη από τις παθογένειες του παρελθόντος ή για να την πωλήσει. Και βέβαια η τρέχουσα αξία της ΕΑΒ ΑΕ (δηλ. το τίμημά της) δεν μπορεί να είναι άλλη από την διαφορά (Δ) των Εμπράγματων Στοιχείων (ΕΣ) (δηλ. υποδομές, κεφαλαιουχικός εξοπλισμός, ανεκτέλεστος εργοστασιακός φόρτος, πνευματικά δικαιώματα, Διεθνείς Πιστοποιήσεις, κλπ) και του Συνόλου των πάσης φύσεως Χρεών (ΣΧ) της.

$$\textbf{ΑΞΙΑ}^{\textbf{ΕΑΒ ΑΕ}} = \textbf{ΤΙΜΗΜΑ}^{\textbf{ΕΑΒ ΑΕ}} = \textbf{Δ} = \textbf{ΕΣ - ΣΧ}$$

Πολλοί μπορούν να επιχειρηματολογήσουν ότι στην οικονομική αξία της εταιρείας πρέπει να ληφθούν υπόψη και η στρατηγική της σημασία για την Εθνική Άμυνα και την Εθνική Οικονομία όπως και η Κοινωνική/Κοινοφελής της διάσταση [30] και να προτείνουν όπως η συνολική αξία του τιμήματός της να είναι το διανυσματικό

[30] Μελέτη Εμμανουήλ Σκορδίλη τέως Γενικού Δντού Επιτελικού Γραφείου Διευθύνοντος Συμβούλου ΕΑΒ & Γεν.Γραμματέα Συμβουλίου Γεν. Δντών. 3η Έκδοση 2012 με θέμα «ΕΑΒ ΑΕ ΕΝΑΣ ΦΑΡΟΣ ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑΣ-ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΤΗΣ (1975-2009). Η μελέτη του παρεδόθη στον Δντα Σύμβουλο της ΕΑΒ Τάσο Φιλιππάκο αλλά ουδέποτε αξιοποιήθηκε. Και πώς βέβαια να αξιοποιηθεί? Τον Δντα Σύμβουλο απασχολούσαν άλλα ζητήματα και είχε εμπλοκή σε σκάνδαλα διασπάθισης των πόρων της ΕΑΒ που τον υποχρέωσαν τελικά σε παραίτηση, χωρίς τελικά η δικαιοσύνη να αποφανθεί. https://tvxs.gr/news/ellada/tasos-filippakos-enas-akomi-aristos-stin-kybernisi

άθροισμα των τριών συνιστωσών της στο Οικονομικό επίπεδο (χ-ψ) στο Στρατηγικό επίπεδο (ψ-ζ) και στο Κοινωνικό /Κοινωφελές επίπεδο (χ-ζ).

Εδώ δεν μπορούμε μεν να διαφωνήσουμε θεωρητικά, διότι και οι δύο αυτές διαστάσεις (στρατηγική & κοινωφελής/κοινωνική) είναι μεν σημαντικότατες στην περίπτωση που η ΕΑΒ ΑΕ βρίσκεται υπό Κρατικό έλεγχο, πλην όμως είναι εξαιρετικά δύσκολο αυτές οι δύο διαστάσεις να αποτιμηθούν σε μεγέθη οικονομικά παρά μόνον σε σχέση με τον ανεκτέλεστο εργοστασιακό της φόρτο (π.χ. υπάρχουσες συμβάσεις με Σαουδική Αραβία, Μαρόκο, ΗΑΕ, Αίγυπτο κλπ. για την στρατηγική διάσταση, και με ΕΚΑΒ, ΕΛΑΣ, Π.Σ. & Λ.Σ. για την αντίστοιχη κοινωνική της). Αν δεν υπάρχει ανεκτέλεστος εργοστασιακός φόρτος που να μπορεί να υποστηρίξει την «προίκα» της εταιρείας σε στρατηγικό και κοινωνικό / κοινωφελές επίπεδο τότε είναι μάταιο και να γίνεται συζήτηση πάνω σε αυτά τα ζητήματα.

Επομένως έχοντας ορίσει την τρέχουσα αξία της ΕΑΒ ΑΕ ως (Δ), η ακολουθητέα διαδικασία εξυγίανσης (ΟΔΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ) της εταιρείας είναι απλή και παρατίθεται στον Πίνακα 2 που ακολουθεί λαμβανομένου υπόψη ότι το Ελληνικό Δημόσιο (ΕΛ.ΔΗ) ισοδυναμεί με τον ΠΩΛΗΤΗ.

Πίνακας 2. <u>Διαδικασία Εξυγίανσης ΕΑΒ ΑΕ από Πωλητή</u>

1. ΑΝ Δ>0 ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΠΟ ΠΩΛΗΤΗ ΜΕ ΟΠΟΙΑΔΗΠΟΤΕ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ **(ΠΑΡΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΗ ΣΥΝΕΧΕΙΑ)**

2. ΑΝ Δ<0 **(ΤΡΕΙΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ)** :

(Α). ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΙ Ο ΠΩΛΗΤΗΣ ΚΑΤΑΒΑΛΕΙ ΣΤΟΝ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΑΝΑΔΟΧΟ ΤΗΝ ΔΙΑΦΟΡΑ (Δ)

(Β). ΔΙΑΚΟΠΤΕΤΑΙ Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΙ Ο ΠΩΛΗΤΗΣ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΙΔΙΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΠΟΥ ΘΑ ΑΠΑΙΤΟΥΣΕ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΓΟΡΑΣΤΗ

(Γ). ΑΝ Ο ΠΩΛΗΤΗΣ ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΑΝΑΛΑΒΕΙ ΤΗΝ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΙΔΙΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΠΟΥ ΘΑ ΑΠΑΙΤΟΥΣΕ ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΓΟΡΑΣΤΗ ΓΙΝΕΤΑΙ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΥΕΙ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΣΤ. ΔΥΝΑΤΕΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ

Οι δυνατές εναλλακτικές λύσεις για την ανάταξη της ΕΑΒ ΑΕ είναι οι εξής:

Λύση Νο.1. <u>Διατήρηση του υφισταμένου ιδιοκτησιακού καθεστώτος (δηλαδή υπό Κρατικό έλεγχο) κάτω από μια σειρά αυστηρών προυποθέσεων</u>

Δυστυχώς σήμερα οι αυστηρές αυτές προϋποθέσεις δεν υπάρχουν και επομένως πρέπει ευθύς εξ' αρχής να σταθμισθούν πολύ εμπεριστατωμένα, ώστε να μην χάνεται πολύτιμος χρόνος στην διάρκεια του οποίου η εταιρεία συνεχώς απαξιώνεται.

Το σοβαρό πλεονέκτημα της λύσης αυτής (αλλά όχι επιχειρηματικά αποδεκτό, σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική), είναι το σχεδόν μηδαμινό Πολιτικό κόστος για την Κυβέρνηση που θα το επιχειρήσει, γιατί θα βαδίσει στον «ασφαλή δρόμο» που χάραξαν οι οραματιστές της για την συμβολή της ΕΑΒ ΑΕ στην Εθνική Άμυνα, την ενδυνάμωση της Εγχώριας Τεχνολογικής Βάσης και την αποφασιστική συμβολή της στην Εθνική Οικονομία, με δημιουργία όχι μόνον νέων θέσεων εργασίας υψηλής στάθμης αλλά και αύξηση του ΑΕΠ. Φυσικά και ο δρόμος αυτός δεν είναι εύκολος αν αναλογισθεί κανείς ότι στην διάρκεια των 40^{+} ετών που πέρασαν από την δημιουργία της ΕΑΒ ΑΕ, έχουν δημιουργηθεί σοβαρά «δομικά» προβλήματα που σχετίζονται άμεσα με τις παθογένειες της Ελληνικής Κοινωνίας και των κατά καιρούς Κυβερνήσεών της που την αντιμετώπισαν με βασικό κριτήριο όχι την δραστική εξυγείανση, αλλά το πώς «να μην ταραχθούν τα νερά» σε πολιτικό και κοινωνικό επίπεδο, πράγμα που οδήγησε στην σταδιακή της απαξίωση. Τα «δομικά» αυτά προβλήματα είναι επιγραμματικά τα εξής:

α. Μη τήρηση των Διεθνών Προτύπων με τα οποία στήθηκε η ΕΑΒ ΑΕ.

Ενώ κατά την ίδρυσή της, η εποπτεία και ο έλεγχος της ΕΑΒ ΑΕ είχε ανατεθεί:

- στο ΥΠΕΘΑ για τον εργοστασιακό φόρτο
- στο ΥΠ.ΣΥΝΤ & ΠΡΟΓΡΑΜ για τις επενδύσεις και
- στο ΥΠ. ΟΙΚΟΝ για τον προϋπολογισμό της, όπως θα καθοριζότανε από τα προηγούμενα δύο υπουργεία,

Από το 1992 και ύστερα, ο έλεγχος έχει περάσει στο ΥΠ.ΟΙΚΟΝ με το παράδοξο ο Μέτοχος να είναι ταυτόχρονα ελέγχων & ελεγχόμενος με τα σημερινά δυσμενή αποτελέσματα και με το παρεπόμενο, στελέχη του ΥΠ.ΟΙΚΟΝ. που δεν διαθέτουν τις κατάλληλες προσλαμβάνουσες παραστάσεις, να παίρνουν αποφάσεις για λογαριασμό εκείνων που διαθέτουν τις παραστάσεις, την πραγματική εικόνα λειτουργίας της εταιρείας, την αντικειμενική πληροφόρηση και το «δέον γενέσθαι». Όμως το απώτερο αποτέλεσμα αυτής της εσφαλμένης τακτικής ήταν και εξακολουθεί να είναι:

(1) Η παραμονή της ΕΑΒ ΑΕ σε επίκαιρη κατάσταση, να περιθωριοποιείται συνεχώς γιατί είναι συνάρτηση των Δυνατοτήτων και των Χωρητικοτήτων της εταιρείας, δηλαδή των επενδύσεων που έπρεπε να γίνονται σε ανθρώπινο δυναμικό, ώστε έγκαιρα να εξασφαλίζεται νέο προσωπικό, στο οποίο το προς συνταξιοδότηση προσωπικό θα μεταλαμπαδεύει τις γνώσεις και εμπειρίες του πριν αποχωρήσει, αλλά και σε υποδομές (υπόστεγα, εξοπλισμός & ανταλλακτικά) καθώς υπήρχε συνεχώς όλο και μεγαλύτερο έργο από την Πολεμική Αεροπορία αλλά και από τους ξένους Πελάτες (USAF, NAMSA, Χώρες Μέσης Ανατολής & Βόρειας

Αφρικής) που θα έπρεπε να αποδοθεί στην ώρα του, σύμφωνα με τις συμβάσεις που υπεγράφοντο.

(2) Άλλα θέματα καθαρής αρμοδιότητας του ΥΠ.ΟΙΚΟΝ να μην αναβαθμίζονται σύμφωνα με τα σημεία των καιρών, όπως η μεθοδολογία του CASH ON DELIVERY που εφαρμοζότανε εξ' αρχής για τους Πελάτες Εξωτερικού, να μην περνάει και στις Ε.Δ., επειδή στο πλαίσιο της εργασιακής ειρήνης, κανείς δεν είχε «όρεξη» να αλλάξει την Βασική Συμφωνία ΕΑΒ - Δημοσίου (γνωστή ως ΒΑΣ) που καθόριζε προκαταβολές της ΕΑΒ ΑΕ ύψους 80% στο τέλος κάθε χρόνου για τον προγραμματισμένο εργοστασιακό φόρτο του επομένου χρόνου, χωρίς καν την ύπαρξη ποινικών ρητρών για καθυστερήσεις. Και βέβαια πρωτίστως η ΕΑΒ ΑΕ, που βλέποντας ότι το Κράτος δεν προβαίνει στις επενδύσεις που θα έπρεπε, έβλεπε ως «μάννα εξ' ουρανού» την προχρηματοδότηση στο 80% για κάλυψη κυρίως των ανταλλακτικών που χρειαζότανε για την απόδοση κατά προτεραιότητα του φόρτου των Ξένων Πελατών, με αποτέλεσμα να αρχίσει να παρουσιάζει σοβαρές καθυστερήσεις στο έργο των Ε.Δ. από το 1992 και μετά.

(3) Το ΥΠΕΘΑ και το ΥΠ.ΣΥΝΤ & ΠΡΟΓΡΑΜ να μην έχουν πλέον λόγο στην συνεχή περιθωριοποίηση της ΕΑΒ ΑΕ, ενδεχομένως και από την μη ύπαρξη πλέον ευθυνών δικών τους. Δύο προσπάθειες που έγιναν από το ΥΠΕΘΑ για αλλαγή της ΒΑΣ το 1999 και το 2001 δεν καρποφόρησαν γιατί βρήκαν την σθεναρή αντίδραση του ΥΠ.ΟΙΚΟΝ που είχε κατάλληλα «προϊδεασθεί» από την ΕΑΒ ΑΕ, ότι αυτό θα της δημιουργούσε μεγάλο πρόβλημα ρευστότητας κυρίως στις αποδόσεις Ξένων Πελατών στους οποίους έπρεπε να παραδώσει για να πληρωθεί, με αποτέλεσμα να αρχίσουν να παρουσιάζοντα σοβαρά προβλήματα αποδόσεων στην Πολεμική Αεροπορία, όπου ποινικές ρήτρες δεν μπορούσαν να εφαρμοσθούν.

(4) Είναι αδιανόητο για μια βιομηχανία όπως η ΕΑΒ ΑΕ, να μην έχει καταφέρει στα 40^{+} χρόνια λειτουργίας της να εξασφαλίσει και δεύτερη τουλάχιστον βάρδια ($16_{\text{ωρο}}$ / $7_{\text{ήμερο}}$ ή έστω και $16_{\text{ωρο}}$ / $5_{\text{ήμερο}}$) και να εργάζεται ακόμη και σήμερα με ένα «κουτσό» οκτάωρο, όταν παρουσιάζει τέτοιες υστερήσεις στις παραδόσεις της, ενώ το ιδανικό θα ήταν να μπορεί να λειτουργεί σε βάση $24_{\text{ωρο}}$ / $7_{\text{ήμερο}}$. Είναι βέβαιο ότι η δεύτερη βάρδια απαιτεί σημαντικές επενδύσεις τουλάχιστον σε προσωπικό και μέσα, αλλά το κομβικό ζήτημα που τίθεται εδώ, είναι κατά πόσον μπορεί να υλοποιήσει την απαίτηση αυτή όταν παρουσιάζει συνεχώς όλο και μεγαλύτερα ελλείμματα και έχει ήδη απολέσει το 43% του ανθρώπινου δυναμικού που είχε το έτος 2009.

β. Μη ύπαρξη ούτε «Υπερκομματικής Αντιμετώπισης» αλλά ούτε και «Διακομματικής Συναίνεσης» στα προβλήματα λειτουργίας της εταιρείας. Ακόμη και πρόσφατα που οι καθυστερήσεις απόδοσης των συντηρούμενων Μέσων στους πελάτες είναι τεράστιες και η Κυβέρνηση προσπαθεί να δώσει λύση μέσω εκτροπής εργοστασιακού φόρτου των Α/Φ C-130H στο εξωτερικό, η Αντιπολίτευση επιμένει στην απόδοση των Α/Φ από την ΕΑΒ ΑΕ, παρά το γεγονός ότι υπάρχει καθυστέρηση τουλάχιστον 5 ετών και αποδεδειγμένα δεν υπάρχει δυνατότητα όχι μόνον απόδοσης αλλά ούτε καν ένταξής τους σε γραμμές παραγωγής, λόγω μη ύπαρξης του αναγκαίου

προσωπικού αλλά και υποστέγων. Ωστόσο, και ανεξάρτητα αν θεωρούνται εύλογα από νομικής πλευράς τα ερωτήματα της Αντιπολίτευσης ως προς το «γιατί η Διοίκηση της ΕΑΒ ΑΕ κατέφυγε στην λύση ανάθεσης των εργασιών των Α/Φ C-130H στην ΙΚΕ AMS AERO» [31], θα πρέπει να κατανοήσουμε και να παραδεχθούμε ότι σε αυτή την κατάσταση που έχει περιπέσει η ΕΑΒ ΑΕ γενικότερα, δεν υπάρχει άλλος τρόπος να γίνουν σύντομα «πτήσιμα» τα Α/Φ C-130 Η/Β, αν δεν εκτραπεί ο συγκεκριμένος εργοστασιακός φόρτος της εταιρείας σε άλλους τεχνικούς – εργοστασιακούς φορείς του εσωτερικού ή του εξωτερικού.

Άλλο ένα παράδειγμα αδυναμίας διακομματικής συνεννόησης αποτελεί η ομολογία του τέως ΑΝΥΕΘΑ κ. Βίτσα, ότι οι μισθοί του Προέδρου και του Δ.Σ. θα έπρεπε να αυξηθούν, χωρίς να γνωρίζουμε βέβαια αν είχε περιέλθει εις γνώση του το πρόβλημα κατά τη θητεία του και αν προσπάθησε να δώσει λύση σε αυτό [32].

Πλέον δε τούτων, κάθε φορά που αλλάζει η Κυβέρνηση, αλλάζει και το σύνολο του Δ.Σ. της εταιρείας με ένθεν κακείθεν εγκλήσεις και αντεγκλήσεις για καθαρά αντιπολιτευτικούς λόγους. Η μεν Κυβέρνηση προβαίνει σε αλλαγές του Δ.Σ. χωρίς να είναι προφανής η αναγκαιότητα, η δε αντιπολίτευση υπαινίσσεται ή και δηλώνει ευθέως, ότι οι προτεινόμενοι για το Προεδρείο και το Δ.Σ. της εταιρείας, δεν πληρούν τα κριτήρια των θέσεων που πρόκειται να καταλάβουν, χωρίς ωστόσο να προτείνει άλλους. Αυτή η τακτική δεν συμβάλλει στην εν γένει προσπάθεια εξυγείανσης της εταιρείας, ενώ από την άλλη θα έπρεπε να υπάρχει μια ελάχιστη συναίνεση σε σημαντικά ζητήματα οικονομίας, επενδύσεων και παραγωγής, καθώς και σε μείζονα Εθνικά Θέματα για το καλό της Χώρας (όπως διεξοδικά αναπτύσσεται στα footnotes 1 & 2).

γ. Μη ακολουθία και εφαρμογή κριτηρίων επιλογής Προσωπικού από το επίπεδο του Προέδρου & Διευθύνοντος Συμβούλου μέχρι τον τελευταίο βιομηχανικό εργάτη, με συγκέντρωση και σύγκριση υποψηφίων ως προς τα προσόντα, τις γνώσεις και τις δεξιότητες, όπως και τις αποδεδειγμένες επιτυχείς θητείες σε προηγούμενες συσχετιζόμενες θέσεις και εργασίες. Έχουν υπάρξει καταγγελίες στον τύπο, από το πρόσφατο παρελθόν και προς τα πίσω, ότι επιλέγονται στελέχη με μηδαμινή ή και καθόλου εμπειρία για τις θέσεις που προορίζονται, με αποτέλεσμα κάτω από την δημόσια κατακραυγή, τα στελέχη αυτά να αλλάζουν πολλές φορές σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα από την τοποθέτησή τους από τη ίδια Κυβέρνηση που τα επέλεξε [33].

---

[31] 29.07.2022 ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΑΛ: Σκάνδαλο στην ΕΑΒ με τα μεταγωγικά αεροσκάφη C-130 - pasok-kinal: skandalo stin eav me ta metagogika aeroskafi C-130 (inewsgr.com)

[32] 17.01.2020/18:28 https://www.protothema.gr/politics/article/965777/egrithike-i-nea-dioikisi-tis-eav-vitsas-hamilos-o-misthos-ton-2500-euro-gia-ton-proedro

[33] 17.01.2020/18:28 https://www.protothema.gr/politics/article/965777/egrithike-i-nea-dioikisi-tis-eav-vitsas-hamilos-o-misthos-ton-2500-euro-gia-ton-proedro/
Αρχικά Δνων Σύμβουλος τοποθετήθηκε ο Γρηγόρης Φρέσκος για να αντικατασταθεί από την ίδια Κυβέρνηση με τον Δημήτρη Παπακώστα. 15.05.2021/16:24 https://defencereview.gr/i-eav-vrethike-anetoimi-na-antimetopis/

Και βέβαια δεν μπορούμε να μην μιλήσουμε για τις ευνοιοκρατικές προσλήψεις που διαχρονικά γίνονται για να βολευτούν «ημέτεροι» και μάλιστα όχι σε τεχνικές θέσεις αλλά σε θέσεις διοικητικού προσωπικού, με αποτέλεσμα να έχουμε φθάσει σε δυσανάλογο λόγο τεχνικού προς διοικητικό προσωπικό, ο οποίος από 3 προς 1, που είναι αποδεκτό κατά το διεθνές παραδεδεγμένο πρότυπο για βιομηχανικές μονάδες αυτού του τύπου, να έχει «κατολισθήσει» στο 1 προς 1.

δ. Ο Αριθμός, η Ποιότητα & η Εξειδίκευση Προσωπικού που προσλαμβάνεται πρέπει να είναι αποκλειστικά και μόνον βάσει των υφισταμένων αναγκών.

Παρά τις διαπιστωμένες ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό, όπως προκύπτει από τις ετήσιες εκθέσεις των Δ.Σ., που υστερεί κατά 43% έναντι του 2009 [34], η αύξηση του προσωπικού σε ετήσια βάση δεν μπορεί να υπερβεί ούτε τα 50 άτομα την τελευταία δεκαετία, ενώ στις ετήσιες εκθέσεις αναφέρονται τα προγράμματα που μπορεί να αναλάβει η ΕΑΒ ΑΕ υπό τη **προϋπόθεση** ότι θα έχει διαθέσιμο το απαιτούμενο προσωπικό, πράγμα που υποβαθμίζει τις εκθέσεις των Δ.Σ. σε απλές εκθέσεις ιδεών, εφόσον εδώ και πάνω από μία δεκαετία η δύναμη του ανθρώπινου δυναμικού μειώνεται συνεχώς από τις προγραμματισμένες συνταξιοδοτήσεις και την αθρόα οικειοθελή αποχώρηση στελεχών μόλις αποκτήσουν μια ελάχιστη προϋπηρεσία, που θα τα καταστήσει ικανά να εξασφαλίσουν καλύτερες απολαβές και συνθήκες εργασίας εκτός ΕΑΒ ΑΕ (BRAIN DRAIN εξωτερικού & εσωτερικού), με αποτέλεσμα το ισοζύγιο των προσλήψεων – αποχωρήσεων να είναι συνεχώς αρνητικό. Εδώ έχουμε μια μη ερμηνεύσιμη με λογικούς συνειρμούς στάση του Μετόχου (ΥΠ.ΟΙΚΟΝ) που ομολογουμένως δεν μπορεί να στηριχθεί ούτε στην διαρρεύσασα οικονομική κρίση των μνημονίων.

ε. Η Συστηματική Αξιολόγηση του έργου του Προσωπικού πρέπει να γίνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα και να υπάρχουν bonus, επιβραβεύσεις, προαγωγές και αναβαθμίσεις από τη μια, όπως και ρήτρες παραμονής ή εξόδου.

Τούτων δοθέντων είναι προφανές ότι στην κατάσταση που βρίσκεται τώρα η ΕΑΒ ΑΕ δεν μπορεί να εφαρμοστεί διαδικασία αξιολόγησης προσωπικού, πριν αυτή εξυγειανθεί πλήρως, καθότι σε τέτοια περίπτωση θα αναγκαστεί η Διοίκηση ή και η Εποπτεύουσα Αρχή να απομακρύνει τους «ανεπαρκείς», χωρίς να υπάρχει δυνατότητα νέων προσλήψεων, ενώ από την άλλη οι «επαρκείς» που θα παραμείνουν, θα αποχωρούν συν τω χρόνω, αναζητώντας αλλού καλλίτερες συνθήκες και απολαβές.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ No.1: **Μολονότι η λύση αυτή είναι θεωρητικά πολύ καλή επιλογή από πλευράς πολιτικού κόστους, αφού θα παραμείνει το Δημόσιο στον πλήρη Έλεγχο της εταιρείας, και θα εξασφαλίζεται η προτεραιότητα του έργου,**

---

[34] Ετήσια Έκθεση Δ.Σ. 2020 (Σελ. 6)
https://www.haicorp.com/images/hai/documents/economics/eab_oikon_katast_31_12_2020.pdf

όταν υφίστανται ερείσματα Εθνικής Άμυνας και Ασφάλειας, παράλληλα με την προσέλκυση ξένων πελατών, αποδεικνύεται ότι την αντιστρατεύονται σθεναρά όλες οι μέχρι τώρα τουλάχιστον παθογένειες της Κρατικής λειτουργίας που δεν θα επιτρέπουν να ληφθούν σοβαρές αποφάσεις ενάντια σε πλείστα όσα συμφέροντα που δυστυχώς υποθηκεύουν το μέλλον της ΕΑΒ ΑΕ. Το θέμα είναι περισσότερο ζήτημα ωριμότητας της λειτουργίας του Κράτους και πρέπει οι λειτουργοί του να αλλάξουν ταχύτατα νοοτροπία και τις δυσλειτουργούσες δομές του, που δυστυχώς έχουν γίνει καθεστώς. Πλέον όμως τούτου υπάρχει και ένα άλλο μείζον πρόβλημα. Το αν και κατά πόσον μια χώρα με το οικονομικό μέγεθος της Ελλάδος έχει την δυνατότητα πέρα από την δραστική αλλαγή νοοτροπίας και λειτουργίας των δομών, <u>να αναλάβει ταυτοχρόνως τις σοβαρές οικονομικές υποχρεώσεις του Πελάτη και του Επενδυτή</u>, που μέχρι σήμερα αποδείχθηκε περίτρανα ανέφικτο, είναι ζήτημα που πρέπει ενδελεχώς να εξετασθεί προκειμένου να δρομολογηθεί η συγκεκριμένη λύση που δεν θα πρέπει να καταλήξει στην ολοκληρωτική απαξίωση της εταιρείας.

Λύση Νο.2. <u>Πώληση της ΕΑΒ ΑΕ σε καταξιωμένο Έλληνα επιχειρηματία για λόγους που είναι απολύτως ευνόητοι, χωρίς διαγωνιστική διαδικασία (με νομοθετική ρύθμιση)</u>

Είναι γεγονός ότι την Ελληνική Κοινή Γνώμη ταλανίζει ένα αμείλικτο ερώτημα. «Πώς μπορούμε να εξασφαλίσουμε ότι η ΕΑΒ ΑΕ δεν θα πέσει σε "χέρια" που δεν θέλουμε??», εννοώντας ενδεχόμενα ιδιοκτησιακά σχήματα, που θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά την επιχειρησιακή δυνατότητα - διαθεσιμότητα – ετοιμότητα των Ε.Δ. και κατ' επέκταση την Άμυνα και την Ασφάλεια της Χώρας, μέσω του αποτελέσματος της παραγωγικής διαδικασίας της εταιρείας. Παρά το γεγονός ότι αντίστοιχο ερώτημα δεν έχει απασχολήσει άλλα Δυτικά Κράτη κατά την διαδικασία της ιδιοκτησιακής μετάβασης (ολικής ή μερικής ιδιωτικοποίησης των Αμυντικών τους Βιομηχανιών), δεν μπορούμε να αποφύγουμε τον πειρασμό να δώσουμε την δική μας άποψη στο συγκεκριμένο ζήτημα, γιατί δυστυχώς έχουμε να κάνουμε με έναν πολύ «απρόβλεπτο και επίβουλο γείτονα» που τα άλλα Δυτικά Κράτη δεν αντιμετωπίζουν, ο οποίος μάλιστα έχει αναπτύξει σημαντικά την αμυντική του βιομηχανία, η οποία όχι μόνο εξοπλίζει και υποστηρίζει τεχνικο-εφοδιαστικά τις Τουρκικές Ε.Δ., αλλά εξάγει παράλληλα εξοπλισμούς που για το 2021, άγγιξαν τα 400 εκ. USD[35].

Ας δεχθούμε λοιπόν ότι για τους δικούς μας λόγους, θέλουμε να εξασφαλίσουμε να παραμείνει η ΕΑΒ ΑΕ σε «ελληνικά χέρια». Στην περίπτωση αυτή το ζήτημα είναι να εξευρεθεί ο Έλληνας επιχειρηματίας που αφ' ενός μεν θα θέλει και αφ' ετέρου θα έχει την οικονομική επιφάνεια να αναλάβει το εγχείρημα. Εκτελώντας ένα BRAINSTORMING σκεφθήκαμε να βρούμε τους Έλληνες επιχειρηματίες που θα μπορούσαν να προσεγγισθούν, τουλάχιστον σε θεωρητικό επίπεδο και χωρίς βέβαια να εξαντλείται η δυνατότητα προσέγγισης και ενδεχόμενης επιλογής μόνο στους κάτωθι αναφερόμενους. Προκειμένου λοιπόν να εξασφαλίσουμε την αντικειμενικότητα των στοιχείων που θα

[35] SIPRI Milex (επιλέξτε στο αριστερό box "Turkey", στο επόμενο box "Add All" και πιο κάτω δεξιά "Export")

παραθέσουμε αποφασίσαμε να αντλήσουμε αυτά τα στοιχεία από το έγκριτο περιοδικό FORBES [36] και ιδού τα αποτελέσματα με ημερομηνία 05/04/2022:

«Ο πλουσιότερος ΄Έλληνας για το 2022 είναι... γένους θηλυκού και έχει περιουσία 7,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων, όπως προκύπτει από την αναθεωρημένη λίστα του FORBES με τους πλουσιότερους ανθρώπους στον κόσμο.

Ο λόγος για την Βίκυ Σάφρα, χήρα του πανίσχυρου τραπεζίτη Τζόζεφ Σάφρα. Η Ελληνίδα, εβραϊκής καταγωγής, αποτελεί τον 321^{ο} πλουσιότερο άνθρωπο του κόσμου, έχοντας κληρονομήσει την τεράστια περιουσία του συζύγου της, ο οποίος έφυγε από την ζωή το Δεκέμβριο του 2020.... Η 60-χρονη δισεκατομμυριούχος, η οποία έχει ελληνική και βραζιλιάνικη υπηκοότητα, γεννήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '50 στην Βραζιλία, παντρεύτηκε το 1969 σε ηλικία μόλις 17 ετών, ενώ σήμερα ζει μόνιμα στην Ελβετία.

Στη λίστα του FORBES φιγουράρουν ακόμη τρείς ΄Έλληνες.

Πιο αναλυτικά στην 822^{η} θέση (μαζί με άλλους 28 στην ίδια θέση), βρίσκεται ο Αριστοτέλης Μυστακίδης, ο οποίος έχει περιουσία 3,6 δισεκατομμυρίων δολαρίων. Ο Τέλης όπως είναι ευρέως γνωστός, επί σειρά ετών ήταν επικεφαλής της GLENCORE, μιας από τις μεγαλύτερες βιομηχανίες χαλκού παγκοσμίως. Το 2018 παραιτήθηκε από τη θέση του, ωστόσο μέχρι και σήμερα διαθέτει το 3% των μετοχών. Το 2021 ο ΄Έλληνας δισεκατομμυριούχος απέκτησε μερίδιο μετοχών στην Τράπεζα Πειραιώς.

Ο Φίλιππος Νιάρχος, γιός του Σταύρου Νιάρχου, ακολουθεί στην 1.096^{η} θέση της λίστας (μαζί με άλλους 66 στην ίδια θέση), με περιουσία 2,8 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Τέλος, η οικογένεια του Βαρδή Βαρδινογιάννη έπεται στην 2.076^{η} θέση (μαζί με άλλους 113 στην ίδια θέση), έχοντας περιουσιακά στοιχεία αξίας 1,4 δισεκατομμυρίων δολαρίων, τα οποία κατά κύριο λόγο προέρχονται από την MOTOR OIL, αλλά και τις δραστηριότητες σε Αίγυπτο, ναυτιλία και χρηματοοικονομικά.»

Τούτων δοθέντων, είναι προφανές ότι υπάρχουν Έλληνες «Κροίσοι», που θα μπορούσαν να διερευνηθούν από την Κυβέρνηση οι προθέσεις τους για το εγχείρημα μερικής ή ολικής ιδιωτικοποίησης της ΕΑΒ ΑΕ. Οι εμπειρίες τους από την επιτυχή διαχείριση Κολοσσών της παγκόσμιας οικονομίας είναι δεδομένες και αδιαμφισβήτητες. Το αν επιθυμούν να ασχοληθούν με το εγχείρημα, είναι ζήτημα προς διερεύνηση που όμως κατά την άποψή μας αξίζει να γίνει με την προσφορά ορισμένων κινήτρων. Αλλά

[36] https://www.forbes.com/billionaires/
(κάνοντας πρώτα, "αποδοχή" ή "απόρριψη" των cookies)

ακόμη και αν οι παραπάνω «Κροίσοι» δεν επιθυμούν, υπάρχουν πολλοί Έλληνες επιχειρηματίες εγνωσμένων δυνατοτήτων που έχουν δημιουργήσει πολύ επιτυχημένους ομίλους με πολλές θυγατρικές εταιρείες, οι οποίοι ενδεχομένως (μένει να διερευνηθεί) θα ήθελαν να αναλάβουν το εγχείρημα, εφόσον θα εξασφαλίζονταν ικανά κίνητρα. Για τον σκοπό αυτό μνημονεύουμε με αλφαβητική σειρά προς άρση κάθε παρεξήγησης τους ομίλους Αγγελικούση, Δάφνη, Εμφιετζόγλου, Καπελούζου, Μυτιληναίου, Ξενοκώστα και πολλών άλλων.

Η όλη διαδικασία κατά την άποψή μας πρέπει να διερευνηθεί ενδελεχώς και να προχωρήσει στη συνέχεια σταδιακά, με μη δημοσιευόμενη διερεύνηση - διαβούλευση. Όμως κατ' αρχήν θα πρέπει να διερευνηθούν οι νομικές προβλέψεις της Χώρας στο θέμα αυτό και στη συνέχεια το ζήτημα να συζητηθεί εμπιστευτικά σε επίπεδο Ε.Ε. για να ξεπεραστούν τυχόν εμπόδια διαγωνιστικών προβλέψεων και υπογεγραμμένων εκ μέρους μας μνημονίων. Προκειμένου δε να υπάρξει δέλεαρ προσέλκυσης ενδιαφέροντος & αξιόπιστου «Έλληνα» (φυσικού προσώπου ή εταιρικού σχήματος), μπορεί να εξεταστεί εκ παραλλήλου ως ενδεχόμενο, η έκδοση τραπεζικού δανείου με την εγγύηση του Κράτους και μακρύ ορίζοντα αποπληρωμής με ευνοϊκούς όρους.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ No.2: **Η λύση αυτή μπορεί να εξασφαλίσει ότι η ΕΑΒ ΑΕ θα παραμείνει σε Ελληνικά χέρια, αλλά χρειάζεται σοβαρή διερεύνηση του κατά πόσον: 1) υπάρχει διάθεση από μέρους των συγκεκριμένων επιχειρηματιών να αναλάβουν το εγχείρημα, 2) υπάρχουν εμπόδια απο πλευράς ΕΕ με βάση ανειλημμένες μνημονιακές υποχρεώσεις της Χώρας και 3) υπάρχει δυνατότητα παροχής ικανοποιητικών κινήτρων οικονομικού περιεχομένου, επειδή με βάση όλους τους ισολογισμούς της εταιρείας η καθαρή της θέση είναι όχι μόνον αρνητική αλλά συνεχώς επιδεινούμενη.**

Λύση No.3. <u>Πώληση της ΕΑΒ ΑΕ σε καταξιωμένους 'Ελληνες ή/και ΔιεθνείςΠαράγοντες με Διαγωνιστική διαδικασία</u>

Η περίπτωση αυτή δεν αντιμετωπίζει νομικά εμπόδια και ανασταλτικές διαδικασίες εκ μέρους της Ε.Ε. αλλά θα πρέπει να δοθεί προσοχή στο κόστος εξαγοράς της εταιρείας από τον/τους ενδιαφερόμενο/νους, στην πρόβλεψη στελέχωσης στην οποία πρέπει να υπερτερεί σημαντικά το ελληνικό προσωπικό, στη δέσμευση στην προτεραιότητα (ή κατ' ελάχιστον τη μη καθυστέρηση) του έργου που αποσκοπεί στην υποστήριξη των Ε.Δ. και των προγραμμάτων συμπαραγωγής απαρτίων Ξένων Πελατών.

Επειδή η διαδικασία αυτή απαιτεί δημοσιοποίηση της σκέψης, του προγραμματισμού, της διαγωνιστικής διαδικασίας, των γενικών και ειδικών όρων και προβλέψεων πώλησης της εταιρείας κλπ, αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα την πρόκληση κοινωνικών ζυμώσεων και αντιδράσεων, κυρίως από την πλευρά των εργαζομένων, οι οποίοι ενδεχομένως να προβούν πέραν των καταγγελιών, πορειών, διαδηλώσεων, και σε μακράς διαρκείας απεργιακές κινητοποιήσεις, τουλάχιστον μέχρι να ολοκληρωθεί η διαδικασία πώλησης.

Για όσους επιχειρηματολογήσουν ότι μια τέτοια λύση θα δημιουργήσει τεράστιο κοινωνικό πρόβλημα στο Ανθρώπινο Δυναμικό της ΕΑΒ ΑΕ, που κρίνεται ως μάλλον δεδομένο ότι θα απολυθεί για να προσληφθεί εκ νέου όσο από αυτό πληροί τα κριτήρια του Αγοραστή, απαντάμε ότι:

α. Πρώτα, ότι αυτό είναι αρκούντως θετικό, καθόσον το προσωπικό που εργάζεται στην ΕΑΒ ΑΕ, πρέπει να έχει πιστοποιημένα δεξιότητες και γνώσεις για το έργο που αναλαμβάνει, όχι μόνο στα «χαρτιά», αλλά και στην πράξη (αξιολόγηση). Ωστόσο, και με σκοπό να επικρατήσει «Κοινωνική Ηρεμία» στο ενδεχόμενο απόλυσης μικρού ποσοστού εργαζομένων, μπορεί για τους αναγκαστικά «εξερχόμενους» που θα προκύψουν από την αρχική αξιολόγηση του Επενδυτή, να ακολουθηθεί η πρακτική «Χατζηδάκη» που εφαρμόστηκε κατά το κλείσιμο της Ολυμπιακής Αεροπορίας (διορισμοί σε υποστελεχωμένους φορείς του Δημοσίου).

β. Ύστερα και το κυριότερο, ότι οι μισθοί επιτέλους θα ανέλθουν έστω και σταδιακά στο επίπεδο που τους αναλογεί με βάση τα διεθνή πρότυπα, την παραγωγικότητα εκάστου και δεν θα είναι μισθοί κακοπληρωμένων «δημοσίων υπαλλήλων» όπως σήμερα, που ακόμη και η μεταφορά τους από και προς το Εργοστάσιο ως υποχρεωτική παροχή, με μισθωμένα από την εταιρεία Μέσα, έχει επανειλημμένα τεθεί υπό αμφισβήτηση.

γ. Η Κυβέρνηση έχει την ικανότητα να διαχειρισθεί επικοινωνιακά το θέμα, πρώτα γιατί έχει εμπειρία από αντίστοιχα και ενδεχομένως δυσκολότερα projects ιδιωτικοποίησης (ΟΑ - ΟΤΕ - ΔΕΗ) και ύστερα γιατί θα ελαφρύνει του Έλληνες φορολογουμένους.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ No.3: Παρά το γεγονός ότι η λύση αυτή παρουσιάζει τα λιγότερα νομικά εμπόδια και είναι απόλυτα διαφανής κατά την κοινή επικρατούσα αντίληψη, είναι ωστόσο αυτή, που θα έχει την μεγαλύτερη κοινωνική αντίδραση και ως εκ τούτου η επιτυχής επικοινωνιακή της διαχείριση θέλει ιδιαίτερη προσοχή επειδή συνδέεται με το μεγαλύτερο Πολιτικό Κόστος. Δεν πρέπει όμως να ξεχνάμε ότι υπάρχει σημαντική εμπειρία διαχείρισης αντιστοίχων προβλημάτων που αντιμετωπίσθηκαν στο παρελθόν (π.χ. Ολυμπιακή Αεροπορία, Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος, Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού).

Λύση No.4. <u>Συνδιαχείριση της ΕΑΒ ΑΕ με άλλη Χώρα στο πλαίσιο μιας Διακρατικής Συμφωνίας (G2G)</u>

Αυτή η λύση μπορεί να υιοθετηθεί στο πλαίσιο διπλωματικών διεργασιών με φίλες Χώρες, με εμφανές και προσδιορίσιμο όφελος για την Χώρα και με υπογραφή συμφωνίας G 2 G.
Θα μπορούσε μάλιστα η επιλογή αυτή, προκειμένου να είναι ελκυστική για το συμβαλλόμενο μέρος, να μην περιλαμβάνει την αγορά του ποσοστού συνιδιοκτησίας των μέχρι σήμερα υποδομών και κεφαλαιουχικού εξοπλισμού εκ μέρους του, αλλά μόνο

επενδύσεις υποδομών και κεφαλαιουχικού εξοπλισμού (από εδώ και πέρα) που θα αποφέρουν κέρδη και για τις δύο Χώρες. Μια επιλογή σαν την περιγραφείσα, θα πρέπει να στηριχθεί σε μια στρατηγική συμμαχία μακρού ορίζοντα και βέβαια απαιτεί και τις ανάλογες νομικές προβλέψεις για το management και το προσωπικό. Και εδώ τα πράγματα είναι σχετικά απλά γιατί η μέχρι σήμερα εμπλοκή της ΕΑΒ ΑΕ σε διεθνή προγράμματα σχετίζεται με εκείνα των ΗΠΑ, της Γαλλίας και της Γερμανίας με την σειρά που έχουν καταγραφεί από πλευράς Εργοστασιακού φόρτου, ανατεθεισών συμπαραγωγών και κατασκευής απαρτίων.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ No.4: Η λύση αυτή μολονότι θεωρείται εξαιρετικά ασφαλής από πλευράς διαφάνειας και σαφώς επιτρεπτή από την ήδη υφιστάμενη νομοθεσία για G2G Συμβάσεις, είναι βέβαιο ότι είναι πολύ δύσκολή στην εφαρμογή της με την έννοια ότι θα απαιτήσει εξαιρετικά μακρό χρόνο διπλωματικών διαβουλεύσεων με τις Κυβερνήσεις των υποψηφίων Χωρών, οι οποίες επειδή δεν διαθέτουν αμιγώς Κρατικές Αμυντικές Βιομηχανίες θα επιχειρήσουν στην καλύτερη περίπτωση να εμπλέξουν τους γνωστούς Αεροδιαστημικούς Κολοσσούς τους, οπότε η οποιαδήποτε λύση προκύψει θα αποτελεί υβρίδιο των λύσεων No.3 και No.4 και επομένως θα χρειαστεί τον περισσότερο χρόνο για την υλοποίησή της που εξ' ορισμού είναι σημαντικός αρνητικός παράγοντας για την περαιτέρω επιδείνωση της κατάστασης στην ΕΑΒ ΑΕ.

❖ Για τις λύσεις No.2, No.3 & No.4, που αναφέρθηκαν πιο πάνω, αναφορικά με τις βασικές επιλογές εξυγείανσης της ΕΑΒ ΑΕ, μπορεί το Ελληνικό Δημόσιο (ΕΛ.ΔΗ) να συμμετέχει ως Μέτοχος, αν το κρίνει αναγκαίο και συμφέρον, με το σκεπτικό ότι θα αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους πελάτες του νέου εταιρικού σχήματος, σε ποσοστό ανάλογο των οικονομικών δυνατοτήτων του και σε συνδυασμό βέβαια με τον ετήσιο εργοστασιακό φόρτο που θα παραδίνει στην νέα εταιρεία για λογαριασμό των Ε.Δ., των Σ.Α. και άλλων ενδεχομένως Κρατικών οντοτήτων.

❖ **ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: Η πλέον δόκιμη λύση από πλευράς ταχύτητας εφαρμογής και απόλυτης διαφάνειας (χωρίς να αποκλείεται οποιαδήποτε από τις άλλες) είναι η λύση No.3 που προϋποθέτει την εξεύρεση Στρατηγικού Επενδυτή ο οποίος:**

- **Θα είναι σε θέση να αξιολογήσει θετικά την «προίκα» της ΕΑΒ ΑΕ σε σχέση με την γεωπολιτική θέση της στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου.**

- **Θα έχει την οικονομική επιφάνεια να κάνει τις κινήσεις εξυγείανσης που απαιτούνται, ταχύτατα.**
- **Θα έχει τη δυνατότητα να αναλάβει τα νέα προγράμματα που θα εξυπηρετούν τόσον το δικό του όφελος όσον και της Χώρας.**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ. ΚΡΙΣΙΜΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΠΡΟΧΩΡΗΣΕΙ ΟΠΟΙΑΔΗΠΟΤΕ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΟΜΒΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΩΝ – CHECK LISTS

CHECK LIST No.1 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΩΛΗΤΟΥ (GROUND RULES)

α. ΤΑΧΕΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΠΑΡΑΜΕΝΟΝΤΟΣ ΦΟΡΤΟΥ Ε.Δ. & ΤΡΙΤΩΝ ΠΕΛΑΤΩΝ ΜΕ ΑΜΕΣΗ ΑΥΞΗΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΑΝΑΔΟΧΟΥ. Είναι προφανές ότι λόγω των πολλών και διαφορετικών προγραμμάτων θα πρέπει να γίνει διαπραγμάτευση με υποψηφίους αναδόχους επί της δυνατής επιτάχυνσης κάθε προγράμματος ξεχωριστά ώστε να επιλεγεί αυτός που καλύπτει περισσότερο της απαιτήσεις του Πωλητού.

β. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΛΗΡΩΜΩΝ CASH ON DELIVERY. Είναι πολύ πιθανόν ο προς επιλογή Ανάδοχος να μην δεχθεί τον όρο αυτόν για τα ήδη ενταγμένα μέσα των Ε.Δ., αιτούμενος προχρηματοδότηση στο πλαίσιο της ΒΑΣ, μέχρι απόδοσης του ήδη παραμένοντος εργοστασιακού φόρτου, οπότε θα μπορέσει του λοιπού να ισχύσει η διαδικασία CASH ON DELIVERY.

γ. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΣΕ ΒΑΣΗ $18_{\text{ωρο}}$ / $5_{\text{ήμερο}}$ ΕΝΤΟΣ ΔΙΕΤΙΑΣ ΚΑΙ $24_{\text{ωρο}}$ / $7_{\text{ήμερο}}$ ΕΝΤΟΣ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΣ. Μολονότι αυτό εκτιμάται ότι θα είναι μια από τις βασικές επιδιώξεις του προς επιλογή Αναδόχου, το πόσο γρήγορα θα μπορέσει να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις αυτές, τούτο είναι άμεση συνάρτηση της οικονομικής του επιφάνειας και του κέρδους που θα έχει από την επίτευξη των στόχων αυτών . Επομένως, είναι λογικό να μην δεχθεί αμέσως τα υπόψη ορόσημα αλλά είναι σκόπιμο να αρχίσει μια διαπραγμάτευση με αυτά τα σημεία εκκίνησης και να επιλεγεί τελικά ο Ανάδοχος που θα προσφέρει την λύση εκείνη που θα είναι εγγύτερα στις επιδιώξεις του Πωλητή. Και βεβαίως τα ορόσημα αυτά θα πρέπει να είναι διαπραγματεύσιμα ανά πρόγραμμα και όχι για όλα. (ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΙΜΟ ΑΝΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕ ΥΠΟΨΗΦΙΟΥΣ ΑΝΑΔΟΧΟΥΣ)

δ. ΑΥΞΗΣΗ ΜΙΣΘΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΑΝΑΛΟΓΩΣ ΘΕΣΕΩΣ & ΠΡΟΣΟΝΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΜΕΣΗΣ ΑΠΟΛΥΣΗΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΔΥΣΜΕΝΟΥΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ. Αποτελεί μια πολύ εύλογη απαίτηση που είναι βέβαιο ότι θα εφαρμόσει άμεσα ο προς επιλογή Ανάδοχος, ιδιαίτερα από την στιγμή που θα έχει το δικαίωμα άμεσης απόλυσης του προσωπικού που δεν θα μπορεί να ανταποκριθεί στις αξιολογήσεις που θα πραγματοποιήσει. Καλόν θα είναι κατά την διαπραγμάτευση με τους υποψηφίους Αναδόχους να υπάρξει ως MINIMUM η διαβεβαίωση αύξησης μισθών του προσωπικού με βάση τα διεθνή πρότυπα και να πριμοδοτηθεί αυτός που θα μπορέσει να δώσει ενδείξεις της υψηλότερης ποσοστιαίας αύξησης των μισθών του προσωπικού. Αυτό, πέραν του αυτονόητου περί αντιστοίχησης είδους-ποιότητας-αξίας παραγόμενου έργου και ορθής αμοιβής, εκτιμάται ότι θα μετριάσει σημαντικά και τις όποιες κοινωνικές αντιδράσεις κατά την προ της μετάβασης του ιδιοκτησιακού καθεστώτος διαδικασία.

ε. ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ ΚΑΤΑ ΚΡΙΣΗ ΝΕΟΥ MANAGEMENT (ΕΦΟΣΟΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ) ΕΙΝΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΜΕΙΒΟΝΤΑΙ ΜΕ ΗΜΕΡΕΣ ΑΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΟΧΙ ΣΕ ΧΡΗΜΑ ΜΕΧΡΙ ΕΠΙΤΕΥΞΕΩΣ ΣΤΟΧΟΥ $18_{\omega\rho o}$ / $5_{\acute{\eta}\mu\varepsilon\rho o}$ ΕΝΤΟΣ ΔΙΕΤΙΑΣ ΟΠΟΤΕ ΚΑΙ ΔΕΝ ΘΑ ΑΠΑΙΤΟΥΝΤΑΙ ΕΦΟΣΟΝ ΘΑ ΕΧΕΙ ΑΝΑΠΤΥΧΘΕΙ 2^{H} ΒΑΡΔΙΑ. Επειδή όλες οι μεγάλες βιομηχανίες του κλάδου ανά την υφήλιο λειτουργούν με 2 ή και 3 βάρδιες όταν έχουν μεγάλο όγκο ανατιθέμενου έργου, δεν υπάρχει πολιτική υπερωριών γιατί βασικά δεν απαιτείται επειδή αναλαμβάνει η 2^{η} ή 3^{η} βάρδια να λύσει το πρόβλημα. Όπου όμως σε μικρότερες επιχειρήσεις του κλάδου (OGMA) ή διεθνείς οργανισμούς (NSPA) αυτό χρειάζεται να συμβεί, η αμοιβή των υπερωριών γίνεται με χορήγηση επιπλέον αδείας πέραν των δικαιουμένων και μάλιστα σε περιόδους επιλογής του Εργοδότη.

στ. ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΡΟΣ ΚΑΙ ΑΠΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕ ΕΞΟΔΑ ΑΝΑΔΟΧΟΥ. Το δικαίωμα αυτό πρέπει οπωσδήποτε να διασφαλισθεί λόγω της μεγάλης απόστασης των εγκαταστάσεων της εταιρείας από και προς τους τόπους κατοικίας του προσωπικού είτε με την μέθοδο της μαζικής μεταφοράς του προσωπικού με λεωφορεία του Αναδόχου είτε με αντίστοιχη αύξηση του μισθού τους ώστε να υπερ-καλύπτονται τα έξοδα καυσίμων και διοδίων, όπως και η κόπωση του προσωπικού.

ζ. ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΟ ΟΚΤΑΩΡΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕ ΔΙΑΛΕΙΜΜΑ ΜΙΑΣ ΩΡΑΣ ΓΙΑ ΓΕΥΜΑ (ΗΤΟΙ, ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΝΝΕΑ ΩΡΕΣ / 08:00 ΕΩΣ 17:00). ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟΥ ΓΙΑ ΟΣΟ ΧΡΟΝΟ ΔΙΑΡΚΟΥΝ ΟΙ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ($18_{\omega\rho o}$ / $5_{\acute{\eta}\mu\varepsilon\rho o}$ Ή $24_{\omega\rho o}$ / $7_{\acute{\eta}\mu\varepsilon\rho o}$) ΜΕ ΜΕΡΙΜΝΑ ΑΝΑΔΟΧΟΥ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΗ ΜΕ ΜΕΡΙΜΝΑ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ. Μολονότι τα αναφερόμενα αποτελούν πλέον βασικές κατακτήσεις των εργαζομένων στις βιομηχανίες του κλάδου, είναι σκόπιμο αυτά να εξασφαλισθούν εξ' αρχής. Ήτοι, παροχή Υπηρεσιών και Παραγωγής Έργου οκτώ ώρες και υποχρεωτικό διάλειμμα μιας ώρας για φαγητό.

CHECK LIST No.2 <u>ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΓΧΕΙΡΗΜΑΤΟΣ</u>

α. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΕΓΧΕΙΡΗΜΑΤΟΣ. Είναι αναγκαίο να προετοιμασθεί κατάλληλα η επικοινωνιακή διαχείριση του ζητήματος, η πολυπλοκότητα της οποία θα εξαρτηθεί άμεσα από την εναλλακτική λύση που θα εφαρμοσθεί ως προς τον χρονισμό και την ενδεχόμενη έξαρση των κινητοποιήσεων των εργαζομένων.

β. ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ. Για οποιαδήποτε από τις λύσεις No.2, No3 & No.4 αποφασισθεί να εφαρμοσθεί, θα απαιτηθεί να γίνει δημόσια διακήρυξη για λόγους διαφάνειας και αφού έχουν εξασφαλισθεί τα εχέγγυα ότι κάποια από τις προς επιλογή λύσεις μπορεί να προχωρήσει με κοινή συναίνεση των ενδιαφερομένων μερών. Αλλά και στην εναλλακτική λύση No.1 πάλι για λόγους δεοντολογίας και διαφάνειας, τόσον η επιλογή της νέας Διοίκησης όσον και άλλες ρυθμίσεις που θα οδηγήσουν στην περαιτέρω λειτουργία της με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια που επιβάλλεται να αλλάξουν, πρέπει να τεθούν για δημόσια διαβούλευση επί ικανό χρονικό διάστημα ώστε να μην

υπάρχουν αντιδράσεις ότι επιχειρείται εν κρυπτώ και παραβύστω, αλλαγή των στρεβλών όρων λειτουργίας της.

γ. ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΠΩΛΗΤΟΥ {(Α)+(Β)+(Γ)+(Δ)+(Ε)+(ΣΤ)+(Ζ)+(…. = 1, ΩΣ ΟΙ ΥΠΟΠΑΡΑΓΡΑΦΟΙ ΤΟΥ **CHECK LIST No.1** ΑΝΩΤΕΡΩ (Ή ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ ΑΚΚΟΜΗ ΠΟΥ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑΝ ΝΑ ΠΡΟΣΤΕΘΟΥΝ)}. Μία από τις σοβαρότερες προϋποθέσεις για την επιτυχία του εγχειρήματος υπό οιανδήποτε λύση, είναι να σταθμισθούν κατάλληλα οι συντελεστές βαρύτητας

CHECK LIST No.3 <u>ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΥΠΟΨΗΦΙΟΥΣ ΑΝΑΔΟΧΟΥΣ ΠΡΟΣ ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΥΤΟΥ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΕΙ ΤΙΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΩΛΗΤΟΥ</u>

α. ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΥΨΟΥΣ ΔΙΑΚΡΑΤΗΣΗΣ ΜΕΤΟΧΩΝ ΑΠΟ ΕΛΔΗ. Το ύψος αυτό πρέπει να είναι απολύτως συμβατό με τις δυνατότητες του Κρατικού Π/Υ γιατί αυτόματα σημαίνει συμμετοχή στο ύψος ποσοστού των μετοχών που θα διακρατηθούν για τις οποιεσδήποτε επενδύσεις χρειαστούν είτε άμεσα είτε μεσο-μακροπρόθεσμα και βεβαίως μικρότερο έως το πολύ ίσον του 49%, γιατί η μέχρι σήμερα εμπειρία έχει δείξει ότι η Πολιτεία δεν μπορεί να ανταποκριθεί ταυτόχρονα στους ρόλους του Επενδυτή και του Πελάτη (δηλαδή στο 100% των μετοχών). Μία πρώτη προσέγγιση θα ήταν να αρχίσει το ΕΛ.ΔΗ. την διαπραγμάτευση με ένα επίπεδο της τάξης του 30%, προκειμένου να διαπιστώσει τις προθέσεις των υποψηφίων Αναδόχων και αναλόγως να κινηθεί, είτε αυξάνοντας το ποσοστό του ή μειώνοντάς το, ανάλογα με το τί μπορεί να επιτύχει στους υπόλοιπους δείκτες των απαιτήσεών του {**CHECK LIST No.1 (GROUND RULES)}**

β. MANAGEMENT ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΑΝΑΔΟΧΟΥ. Τούτο είναι απολύτως ευνόητο από την στιγμή που ο Ανάδοχος θα διαθέτει ύψος μετοχών μεγαλύτερο του 51%. Σε περίπτωση επιλογής της εναλλακτικής λύσης Νο.1, εξυπακούεται ότι θα πρέπει να τηρηθούν όλα τα διεθνή πρότυπα, τόσο για τη επιλογή της Διοίκησης, όσο και για όλο το Ανθρώπινο Δυναμικό, ώστε να γίνει ένα νέο ξεκίνημα απαλλαγμένο από τις παθογένειες του παρελθόντος (δηλ. άμεση χρηματοδότηση της ΕΑΒ ΑΕ με ποσό μεγαλύτερο του Δ (Δ=ΕΣ-ΣΧ) που αναφέρεται στο Κεφάλαιο Ε, πλήρης αναστολή κυβερνητικών παρεμβάσεων στις προσλήψεις προσωπικού).

γ. ΑΜΕΣΗ ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΛΗΨΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΠΟΥ ΚΑΛΥΠΤΕΙ ΠΛΗΡΩΣ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΑΝΑΔΟΧΟΥ. Είναι σχεδόν βέβαιο ότι αν επιλεγεί οποιαδήποτε εναλλακτική λύση πλην της πρώτης, ο προς επιλογή Ανάδοχος θα απολύσει αμέσως όλο το προσωπικό και θα δεχθεί να επαναπροσλάβει μόνον όσους πληρούν απολύτως τα κριτήρια επιλογής του.

δ. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΣΩΝ Ε.Δ. ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΥΣΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΕΝΑΝΤΙ ΕΡΓΟΥ ΤΡΙΤΩΝ ΠΕΛΑΤΩΝ ΠΟΥ ΘΑ ΑΠΑΙΤΗΣΟΥΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΕΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ. Η υπόψη πρόταση μολονότι θεωρείται δίκαια και λογική από κάθε άποψη, δεν είναι βέβαιο ότι θα μπορέσει να τηρηθεί από

οποιονδήποτε ανάδοχο, αν το ΥΕΘΑ (μέσω της χρηματοδότησης που πρέπει να του εξασφαλίζει το ΥΠ. ΟΙΚ.) δεν θα είναι σε θέσει να αποπληρώνει άμεσα το παραδιδόμενο έργο.

Υπτχος (ΜΑ) ε.α Δημήτριος Πετρίδης της 22ας ΣΜΑ (1974)

-Μηχανολόγος Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών (1981)

-Αεροναυπηγός Μηχανικός U.S Naval Postgraduate School (1986)

-Εκπρόσωπος Ελλάδας στο Δ.Σ της NAMSA (2001-2004)

-Aviation Support Programme Manager NAMSA/NSPA (2009-2017)

-Μέλος Δ.Σ Αεροπορικής Ακαδημίας Ελλάδας (ΑΑΚΕ), Κιβωτού Ολιστικής Παιδείας Ε.Δ και Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Στρατιωτικών ΠΟΣ)

-Μέλος Επιστημονικού Συλλόγου Μηχανικών Αεροπορίας (ΕΣΜΑ), Συνδέσμου Αποφοίτων Σχολης Ικάρων (ΣΑΣΙ) και Ελληνικού Ινστιτούτου Στρατηγικών Μελετών (ΕΛΙΣΜΕ)