

Ἀθήναι II-7-66

Α. Π. 1221

Κύριον  
Ἀντώνιον Ρτζον  
Γκόζη IO  
Ψυχικόν

Φίλε κ. Ρτζο,

Σας εὐχαριστῶ διὰ τὴν ἐπιστολὴν  
σας τῆς 30ης Μαΐου καὶ τὴν συνημμένην ἐκθεσὶν  
σας εἰς τὸ συνέδριον τῶν μηχανολόγων, τὰς ὁποίας  
ἀνέγνωσα μὲ πολὺ ἐνδιαφέρον. -

Μὲ συγχωρεῖτε ποὺ σὰς γράφω τόσον  
καθυστερημένα. Αἰτία εἶναι ὁ φόρτος τῶν πολλῶν  
καὶ ἐπείγουσῶν ἀσχολιῶν τῆς πολιτικῆς ζωῆς  
καὶ δι' αὐτὸ ἐλπίζω νὰ μὴ μὲ παρεξηγήσετε.

Μετὰ φιλικῶν αἰσθημάτων

( I. Γ. ΖΙΓΔΙΣ )

Anton G. Rizos Dipl. Ing.  
Athens, Pafalika-47zi Str. 10

Έν Αθήναις τῆ 30ῃ Μαΐου 1966

KYPION  
ΙΩΑΝΝΗΝ ΖΙΓΑΗΝ  
ΟΔΟΣ ΑΝΘΙΜΟΥ ΓΑΖΗ 9  
Ε Ν Τ Α Υ Θ Α  
-----

Αξιότιμε Κύριε Έγκυργε,

Παρακολούθησα τὴν ἐπιλίαν σας εἰς τὴν τελικὴν συνεδρίασιν τοῦ Συνεδρίου Μηχανολόγων καὶ ἐκιτρέφατέ μου νὰ σὰς ἐκφράσω τὰ συγχαρητήρια μου διὰ τὴν θέσιν τὴν ὁποῖαν ἐλάβατε.

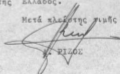
Ἄν καὶ πολιτικῶς δὲν ἐδιοστάσατε ἀντὶ νὰ προσπαθήσατε νὰ φανῆτε ἀρεστοτέρως νὰ κριτικάρετε τὰ ἀσθενῆ σημεῖα καὶ μὲ τὰς ὑποδείξεις σας νὰ χαράζετε τὴν ὁρθὴν κατεύθυνσιν, τὴν ὁποῖαν πρέπει νὰ ἀκολουθήσωμεν οἱ τεχνικοὶ εἰς τὴν ἀπολύτως ἀναγκαίαν καὶ ζωτικὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ἐκβιομηχανίαν τῆς Χώρας.

Ἐσπεκκίω τῆ παρούσῃ τὸ κείμενον τῆς γενομένης εἰς τὸ Συνέδριον εἰσηγήσεώς μου, καθ' ὅτι τὸ διανεμηθέν τότε κείμενον ὑπέσθη σημαντικὰς ἀλλαγὰς.

Ἐπὶ τῆ εὐκαιρίᾳ θὰ ἤθελα νὰ σὰς ἐκφράσω καὶ ἐγὼ τὴν ἀποφῆν μου ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ὑπάρξεως ἢ μὴ βιωσίμων βιομηχανιῶν ἐν Ἑλλάδι.

Ευμνηθὸν κατ' ἀρχὴν μὲ τὴν ἀποφῆν τοῦ κ. Κώνστα ὅτι δὲν πρέπει νὰ γίνεταί διαχωρισμὸς βιωσίμων καὶ μὴ βιωσίμων βιομηχανιῶν. Ἐπάρχουν ὅμως βιομηχανίαὶ ἰδιάζουσαι καὶ κατάλληλοι διὰ τὴν ἀνάπτυξίν των εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ βιομηχανίαὶ μὴ ἰδιάζουσαι. Π.χ. δὲν εἶναι τυχαῖον τὸ γεγονός ὅτι εἰς τὴν Ἑλβετίαν ἀνεπτύχθη βιομηχανία ὄρωσολογίων καὶ μηχανημάτων ἀκριβείας ἢ εἰς τὴν Νότιον Γερμανίαν ἑλαφρὰ βιομηχανία ἐνῶ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Ρούρ ἀνεπτύχθη ἡ βαρεῖα βιομηχανία. Νομίζω δὲ ὅτι πρέπει νὰ ἀναπτύξωμεν κυρίως βιομηχανίας ἐν Ἑλλάδι, τὰς ὁποίας εὐνοεῖ ἡ ἑλληνικὴ φύσις καὶ ἰδιοσυγκρασία, διότι τότε μόνον θὰ ὑπορξωμεν νὰ ἐπιβληθῶμεν καὶ εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν, δεδομένου ὅτι ὅπως πολὺ ὀρθῶς εἶπατε ἡ βιομηχανία δὲν πρέπει νὰ στηρίζεται ἀπλῶς ἐπὶ τῆς καταναλώσεως τῆς Ἑλλάδος.

Μετὰ κλειστής τυχῆς



A. RIZOS

Συνημμένως : 1

Ελευθερία  
Clearcopy Onion Skin

Κύριε Πρόεδρε - 'Αγαπητοί Συνάδελφοι,

Είς τās χθεσινάς εισηγήσεις ανέπτυχθησαν γενικώς τά θέματα τών κλάδων μηχανοποιίας καί τής βιομηχανίας μεταφορικών μέσων. 'Επωρελοσθαι τής εύκαιρίας διά νά έκθέσω είς τό παρόν Συνέδριον τά τής δημιουργίας ώς καί τās προοπτικές καί τās μεθόδους διά τήν ανάπτυξιν έν 'Ελλάδι τής βιομηχανίας χερσαίων μεταφορών.

ΓΕΝΙΚΑ : "Αν καί παραθάλασσα καί κατ'έξοχην ναυτική χώρα ή 'Ελλάς, ή μεταπολεμική εξέλιξις του αυτοκινήτου μετετόπισε σχεδόν καθ'όλοκληρίαν τήν μεταφοράν ανθρώπων καί έμπορευμάτων από τά θαλάσσια είς τά χερσαία μέσα. Ούτω σήμερον κυκλοφορούν έκτός τών στρατιωτικών καί κρατικών όχημάτων έν 'Ελλάδι :

- 'Επιβατικά αυτοκίνητα	103.500
- Φορτηγά	" 64.500
- Λεωφορεία	" 8.350

'Ο άριθμός τών προστιθεμένων κατ'έτος είς τήν κυκλοφορίαν όχημάτων καί δι'άνανέωσιν του τροχαίου ύλικου διά τά άμεσα προσεχη έτη είναι :

- 'Επιβατικά	: 20.000 ( Μέσος όρος τριετίας 1966-1968)
- Φορτηγά	: 9.500
- Λεωφορεία	: Περίπου 100 έως 200 τό πρώτον τιθέμενα είς κυκλοφορίαν σόν 700 περίπου έξ αντικαταστάσεως τών κυκλοφορούντων διά νέων τοιούτων.

Οί ώς άνω άριθμοί δέν δικαιολογοϋν τήν ανάπτυξιν μιας βιομηχανίας κατασκευής όχημάτων, άλλα εύνοουν άπολύτως τήν δημιουργίαν μιας έλαφρής βιομηχανίας ίδιαιοψησης φύσεως καί άπολύτως προσηρμοσμένης είς τās τεχνικές ικανότητας καί τήν ίδιουσηκασίαν του "Ελληνος τεχνικού, τήν βιομηχανίαν άμαξωμάτων καί έτέρων ύπερκατασκευών.

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ : Βασική προϋπόθεσις διά τήν ανάπτυξιν μιας οίασθίποτε βιομηχανίας είναι ή ύπαρξις αντίστοιχου καταναλωτικής δυναμικότητας ικανής νά άπορροφήσθ τήν παραγωγήν. 'Εν 'Ελλάδι ή άγορά δημιουργήθηκε με τήν άρξαμένην τό έτος 1957 καί λήξασαν τό 1964 ύποχρεωτικήν αντικατάστασιν τών λεωφορείων τών άστικών γραμμών 'Αθηνών, Πειραιώς καί Θεσσαλονίκης άρχικώς, έν συνεχεία δέ τών ύπεραστικών λεωφορείων όλης τής 'Ελλάδος. 'Η ζήτησις ήτο τοιαύτη ώστε καθημερινώς έξεφύτρωναν σάν μανιτάρια διάφορες μικροβιοτεχνίες, οί όποτες με έλάχιστα μέσα καί πολλούς άυτοσχεδιασμούς κατασκεύαζαν άμαξώματα επί διαφόρων πλαισίων. Εήν έκοχην έκείνην δημιουργήθηκε τό πρώτον συγχρονισμένον, καταλλήλως έξοπλισμένον έργοστάσιον με παραγωγήν 25 λεωφορείων μηνιαίως, δηλ. Ένα τήν ήμέρα.

'Η ύδρυσις καί ή έκτευχία του έργοστασιου τουτου ύπηρεζεν ή άπαρχή τής δημιουργίας του κλάδου τής άμαξοβιομηχανίας έν 'Ελλάδι, ένός κλάδου που

δέν προϋπήρχε ή μή υπό μορφήν στοιχειώδους βιοτεχνίας καί ό όποιος ύπόσχεται άξιόλογες προοπτικές.

Άπό καθαρώς τεχνικής άπόψεως ή κατασκευή άμαξωμάτων δέν άπαιτεί κολλά μηχανικά μέσα ούτε σημαντικές επενδύσεις. Έκεί δέ άκριβός έγκνεται ό κίνδυνος να παραμείνη ό κλάδος ούτος στάσιμος ως βιομηχανία ή βιοτεχνία σε μιá άπομονωμένη ή προσάτευσμένη με άσμοδος οίκονομιαν. Τουτό συνέβη λόγον χρόνι εις τό 'Ισραήλ. Τουναντιον εις τάς βιομηχανικώς άνεπτυγμένας χώρας ή άνάγκη της ηδξημένης παραγωγής, της τυκοποίησης, του περιορισμού των άπαιτουμένων άνθρωπων, καί της κοινοτικής βελτιώσεως διά νά άνταποκριθουν εις άπαιτήσεις του κοινου καί της έκμεταλλεύσεως συντέλεσε νά άναπτυχθῃ ή άμαξοποιΐα σε βιομηχανικό επίπεδο, κυρίως δε σε σε ότι άφορά την οργάνωσιν της παραγωγής, την χρησιμοποίησην ίδιουσιν σκευών μηχανημάτων κ.τ.λ. Έπειδή λοιπόν ή κατασκευή άμαξωμάτων δέν προϋκοθετεί σημαντικά καί πολυδάπανα μηχανήματα καί έπεισέρχεται σε σημαντικόν ποσοστό ή έξειδικευμένη έργασία, τό δέ άπαιτούμενον ύφος παραγωγής διά την εξυπηρέτησιν των άπαιτούμενων έκενδύσεων καί του κόστους οργάνωσης δέν είναι ύψηλό καί έξασφαλιζεται με τά θεσμοθέτα της ελληνικής άγοράς καθιστά την βιομηχανία άμαξωμάτων άπολύτως ένδοσειγμένην διά τίς ελληνικές συνθήκας.

ΜΕΘΟΔΟΙ :

Κατά την 'Ισραήλ της ως ένω πρώτης βιομηχανίας άμαξωμάτων έγένετο συνεργασία με οίκον του έξωτερικου. Τουτό έθεωρήθη άπαραίτητον διότι είναι άσσοπος κατατόνησις καί λίαν πολυδάπανον έγχείρημα, νά προσπαθῃ κανείς νά φθάση τό τεχνικόν επίπεδον των ζένων ζκινώντας άπό τό μηδέν, δηλαδή νά προσπαθῃ νά βρῃ κατασκευές καί μεθόδους γνωστές καί εφαρμοζόμενες ήδη. Διά νά δυνηθῃ κανείς νά καλύθῃ αυτό τό κενόν, νά πραγματοποιήσῃ δηλαδή τό έλλαμ εις την σύγχρονον τεχνικήν στάθμην, ένδεικνυται ή συνεργασία με άντίστοιχον ζένων βιομηχανίαν. Τώρα κατά κριτον τρόπον θά γίνῃ αυτή ή συνεργασία είναι θέμα τό όποιον διαφέρει από περίπτωση εις περίπτωσην, ξεκινά από την άπλήν άντιγραφήν καί πρέπει νά τονισθῃ ότι δέν είναι ντροπή ή άντιγραφή, άνόμη καί μεγάλες εταιρείες την εφαρμόζουν, οι δε 'Ιάκωνες την έχουν συστηματικοποιήσει.

Η ΑΓΟΡΑ :

Η δραστηριότης κατασκευής άμαξωμάτων ύψίσταται μεγάλας διακινήσεις ( μεταξύ 200 καί 1.500 άμαξωμάτων έτησίως ) αι όποια ύφειλγαι εις τον άνώμαλον κίνηλον άντιματαστάσεως των λεωφορείων. Ούτω κατά τό 1963 ό κλάδος ούτος ειχεν ύπερπασχόλησιν ένφ σήμεραν ό κλάδος ύποπασχολείται. Η κατασκευή άμαξωμάτων λεωφορείων κατά τά τελευταία έτη ειχεν ως έξής:

Κατασκευή άμαξωμάτων εις τριμύρια

<u>Έτος</u>	<u>Άμαξώματα λεωφορείων</u>
1960	210
1961	300
1962	860
1963	900

Τόν κλάδον σήμερον άπαρτίζουν τρεις βιομηχανικαί μονάδες καί διάφοροι βιοτεχνικαί τοιαύται. Αί τελευταία εργάζονται κατά τήν έποχην αίχμων. Ή δυναμικότης του κλάδου άνέρχεται εις 800 περίπου άμαξώματα λεωφορείων κατ'έτος. Αί βιομηχανικαί μονάδες είναι καλώς εξοπλισμένα.

Ό έν κυκλοφορία άριθμός λεωφορείων εις τήν χώραν μας άνέρχεται εις 8000. Μέρισον όρον ζωής των λεωφορείων τήν ομοκαεστίαν, ό μέσος έτήσιος άριθμός των προς άντικατάστασιν λεωφορείων εκ των έν λειτουργία τοιούτων, εάν ή άντικατάστασις έγένετο άνευ διακυμάνσεων θά ήτο περίπου 700 κατ'έτος.

Εάν εις τήν ως άνω ζήτησιν προστεθῆ καί ή σχετικώς μικρά έξοσία αύξησις του λεωφορειακού πληθυσμού, καλύπτεται περίπου ή δυναμικότης των ύφισταμένων βιομηχανικών μονάδων. Δυστυχώς όμως, ως εκ του χρόνου της άρχικης θέσεως εις κυκλοφορίαν των ύπαρχόντων λεωφορείων, τό σύνολον σχεδόν τουτων άντικαθίσταται έντός 8 έτών, καί μένουν ούτω σχεδόν 4 έτη άνευ ζητήσεως ει μη μόνον διά τά τό πρώτον τιθέμενα εις κυκλοφορίαν λεωφορεία. Ούτω παρουσιάζονται ποτε μέν έτη ύψηλης ζητήσεως, καθ'ά αι βιομηχανικαί άμαξωμάτων δέν δύναται νά άνταποκριθοϋν εις τήν ζήτησιν, όποταν μέρος των άναγκών καλύπτεται εκ των προχείρωσ συγκροτούμένων άμαξοκοιείων, ποτε δε έτη πολύ χαμηλης ζητήσεως, καθ'ά ύπάρχει ύψηλόν ποσοστόν ύποαπασχολήσεως. Τό θέμα της άντικαταστάσεως των λεωφορείων, τό όποιον έχει νομοθετικήν βάσιν δέου όπως τύχη της θεούσης προσοχής ύπό του Ίπουργείου Συγκοινωνιών, καθ'ότι είναι δυνατόν, διά μεταθέσεως των ύποχρεωτικών χρόνων άντικαταστάσεως, νά έπιτευχθῆ μία όμοιόμορφος χρονικώς ζήτησις.

Ποιοτικώς τά έγγωρίως κατασκευαζόμενα άμαξώματα είναι έφάμιλλα των εύρωπαϊκων, εις τόν κλάδον αυτόν τό ποσοστόν εργασία άντικροσωπέει τό 50% του συνολικού κόστους του προϊόντος.

Έξασφαλισμένης μιας όμαλης καί συνεχούς καταναλώσεως καθ'όν τρόπον έξετέθη προηγουμένως έπιτυγχάνεται καί μία συνεχής άπασχόλησις των εργοστασίων μέ άποτέλεσμα τήν μείωσιν του κόστους, τήν βελτίωσιν της ποιότητος καί τήν αυτόματον εξαμάνισιν των προχείρωσ συγκροτούμένων άμαξοκοιείων. Άκόμη σκουδαίότερον ένισχύεται ούτως ή δυνατότης άναπτύξεως των εξαγωγών. Διότι είναι άπολύτως δυνατή ή εξαγωγή εις τας χώρας της Άφρικης καί της Μέσης Άνατολής. Ή ύπ'έμέ βιομηχανία έξήγαγε άνω των 300 λεωφορείων εις Κουβάϊτ, Νιγηρίαν, Ίσραήλ, Αίθιοπίαν καί άλλαχοϋ.

Βασικαί προϋποθέσεις δια τήν επίτευξιν εξαγωγών είναι ή ποιότης καί τό κόστος. Ἡ ποιότης ἔχει ἐπιταυχθῆ. Σχετικῶς μέ τό κόστος, τό ὁποῖον εἶναι καί τό βασικώτερον στοιχεῖον θά ἤθελα νά φέρῃ ἐκθεῶν τά ἑξῆς :

Ὁ ὑποφαινόμενος ὡς ὑπεύθυνος τοῦ πρώτου ἰδρυθέντος ἐργοστασίου ἀμαζωμάτων ἐν Ἑλλάδι, μετά τήν λήξιν τῆς ζητήσεως εἰς τήν Ἑλληνικήν ἀγοράν ἐστράφην ἐγκαίρως πρός τās ἀγοράς τοῦ Ἐξωτερικοῦ. Καί ἐπιταυχῶν ὥστε τόσον τά 1965 ὅσον καί κατὰ τό τρέχον ἔτος τό ὑπ' ἐμὲ ἐργοστάσιον νά ἀπασχοληθῆ σχεδόν ἀποκλειστικῶς μέ εξαγωγάς εἰς τήν Ἀφρικὴν καί τήν Κίτην Ἀνατολήν. Διεπίστωσα λοιπόν ἐπὶ τὴν ἀρχή τῆς προσπάθειάς μου ὅτι κατὰ τὰ " χαμηλά ἑλληνικά ἡμερομίσθια " , οἱ τιμῆς μας ἦσαν σχετικῶς ὑψηλές εἰς τὸν διεθνή στίβον ἔναντι τοῦ συναγωνισμοῦ ἐξ εὐρωπαϊκῶν ἐργοστασίων. Βέβαια ἡ ἐξήγησις ἤτο σχετικῶς εὐκόλος, δηλαδὴ τό ὑψηλότερον κόστος ὑφείλετο εἰς τήν χαμηλωτέραν παραγωγικότητα τῶν ἑλλήνων ἐργατῶν, Ἄλλα ἐθέσαμεν τό ἐρώτημα καί εὑρίξαμε : Διὰ τί οἱ Ἕλληνες ἐργάτες ὅταν φερόμενοι εἰς τὸ ἔξωτερικόν εἶναι ἀποδοτικοί καί ἐπιτιμῶνται, ἀπὸ τοὺς ἐργοδηγούς καί εἰς τήν Ἑλλάδα δέν εἶναι : " Ἀρα δέν φαίμεν διὰ τήν παραγωγικότητα οἱ ἐργάται ἄλλὰ ἡ ὀργάνωσις τῆς παραγωγῆς, δηλαδὴ πέραν τῆς καθαρῶς τεχνικῆς ἐργασίας διὰ τήν κατασκευὴν ἐνός προϊόντος, σημαντικόν καθήκον τοῦ τεχνικοῦ-μηχανικοῦ βιομηχανίας εἶναι ἡ ὀργάνωσις τῆς παραγωγῆς. Διὰ τήν ὀργάνωσιν τῆς παραγωγῆς ὅπως χρειάζεται ἡ κατέλληλος στελέχεσις. Χρειάζεται ὁ μηχανικός παραγωγῆς - BETRIEBSINGENIEUR-PRODUCTION ENGINEER, χρειάζεται ὁ τεχνικός μεθόδων καί χρόνων, χρειάζεται ὁ τεχνικός ἰσοσυνοκῶν, χρειάζονται ἀκόμη καί τὰ μεσαία καί κατώτερα στελέχη, ὡς ὁ πρόγραμματιστής, ὁ νοοτολόγος, ὁ χρονομέτρης, οἱ ἐργοδηγοί μέ τήν κατέλληλον μόρφωσιν καί πείραν, οἱ ἐλεγκταί. Καί δυστυχῶς δέν εἶχαμε τίποτε ἀπὸ αὐτά, δηλαδὴ ὑπῆρχεν ἀπλότων κενόν εἰς τοιαῦτα στελέχη. Ἀρχίζοντας ἀπὸ τήν ἀπροθυμία ἱκανῶν μηχανολόγων μηχανικῶν νά ἐργασθῶν ὡς μηχανικοὶ παραγωγῆς ἐπὶ τὴν βιομηχανία ἔβαν μποροῦν μέ τās αὐτάς ἀποδοχάς νά ἐργασθῶν εἰς ὀλιγώτερον ἐπιπέδους καί πλέον ἀσφαλεῖς θέσεις εἰς δημοσίους ὀργανισμοὺς καί ἐταιρείας μέχρι τῆς ἀνυπαρξίας λόγῳ τῆς ἐλλείψεως παραγωγικῆς παραδόσεως εἰς μεσαία καί κατώτερα στελέχη.

Τὴν ἐλλείψην αὐτὴν αὐτικῶς ἐπίσημον διὰ συνεχῶς ἐπιμορφώσεως τῶν στελεχῶν παραγωγῆς, ὀρθολογικῆς ὀργανώσεως-μὲ ὀργανωτὰς ἐπιχειρήσεων, ὥστε τελικῶς νά ἀποβῶνται συναγωνιστικοί εἰς τὸν διεθνή στίβον.

Πέραν ὅμως τῆς ὀργανώσεως τῆς παραγωγῆς σημαντικὸς παράγων τῶν χαμηλῶν τιμῶν τῶν ἀνταγωνιστῶν μας εἰς τήν διεθνή ἀγοράν, ἤτο καί ἡ παράλληλος ἐξασφάλισις τῆς ἐσωτερικῆς τῶν ἀγορᾶς. Διότι διὰ τῆς παραλλήλου παραγωγῆς τῶν δια τήν ἐγχώριον ἀγοράν μοιράζονται τὰ γενικὰ καί λοιπὰ τῶν ἐξοδα, ὥστε τό κόστος τῶν νά καταβαίνει καί νά γίνονται διεθνῶς συναγωνι-

οιμοί. Ίδανική περίπτωσης είναι να μοιράζεται ή παραγωγή εις 50% διά τήν έγχώριον κατανάλωσιν καί 50% δι' εξαγωγάς.

Σχετικώς θά σάς άναφέρω τί γίνεται εις τήν γειτονικήν Ίταλίαν. Έκεί διά νά άναπτύξουν τήν βιομηχανίαν εις τόν καθυστερημένον Νότον οί διάφοροι κρατικοί καί ήμικρατικοί φορείς συγκοινωνιών-σιδηροδρομοί-δημοί-στρατός-δίδουν ύποχρεωτικώς τό 1/3 τών άναγκών της εις παραγγελίες εις τίσ βιομηχανίες του Νότου. Αύτές οί βιομηχανίες έχουν επιπροσθέτως τήν ευχέρεια, όταν σέ διεθνείς διαγωνισμούς που συμμετέχουν ζητούνται σύντομοι χρόνοι παραδόσεως νά μεταθέτουν τίς παραγγελίες του έσωτερικού ώστε νά έτελοϋν πρώτα τίς παραγγελίες έξωτερικού. Έτσι μέ τήν ύπαρξη ούσιαστικώς παραγωγικών ρεζέρβα καί συνεχή άπασχόλησιν, πέραν τών καταπληκτικών πράγματι όρων χρηματοδοτήσεός των, γίνονται διεθνώς σχεδόν άσυναγάνιστοι. Άλλά καί γενικώς οί περισσότερες προμήθειες τών κρατικών φορέων εις τίς βιομηχανικώς προηγμένες χώρες γίνονται μέσφ έθνικών καί ούχι διεθνών διαγωνισμών. Έδώ στήν Ελλάδα άκαιτοϋμε από τήν υπό άνάπτυξιν βιομηχανίαν μας όπως εις τούς διεθνείς διαγωνισμούς μας είναι ευθηνότερη από τόν έλάχιστον ξένον μειοδότην, είτε Ιάπων, είτε Τσέχος, είτε Ίταλός είναι αυτός. Βέβαια παρέχεται προστασία 10% επί τών τιμών CIF, άλλα πολλές φορές τοϋτο δέν είναι άρκετόν. Θάλοϋμε δηλαδή καί τήν πηττα ύλόκληρη καί τόν ομβλο χρυσάτο.

#### ΣΥΓΓΕΝΙΚΑΙ ΒΙΟΗΧΙΑΝΙΑΙ :

Πέραν της καθαρής βιομηχανίας άμαξωμάτων λεωφορείων ύπάρχουν καί συναφείς συγγενικά βιομηχανία, ώς εκ της κατασκευής ειδικών όχημάτων-ρυμουλκωμένων, πυροσβεστικών, άποκομιδής άπορριμμάτων, φυγείων κ.τ.λ.

Έν Εύρώπη ύπάρχουν ειδικά εργοστάσια διά τās ώς άνω κατασκευάς. Έν Ελλάδα άποτελοϋν παράρτημα τών ύπαρχόντων εργ/σίων άμαξωμάτων.

Εις αυτότελης κλάδος είναι ή βιομηχανία σιδηροδρομικών βαγονίων. Εις τās γειτονικές χώρας της Ελλάδος-Γιουγκοσλαβία-Βουλγαρία-Ρουμανία- έχει άναπτυχθή άξιόλογοσ ταιαύτη βιομηχανία προμηθεύουσα κατόκιν διεθνών διαγωνισμών καί τούς ειδικούς μας σιδηροδρόμους.

Αί άνάγκαι τών ΣΕΚ είναι εις θέσιν νά διατηρήσουν μίαν ή δύο βιομηχανίας κατασκευής βαγονίων φορηγών, έπιβατικών, βυτίων, φυγείων ώς καί AUTOMOTRICE ή AUTOBUS SUR RAIL, υπό τόν όρον όμας ότι όλαί αί άνάγκαι τών ΣΕΚ θά έναλοϋντο άπαιριτήτως από τήν Έλληνικήν Βιομηχανίαν. Ένταϋθα ή μέθοδος της LICENCE ή της συμμετοχής ξένης βιομηχανίας είναι άπολύτως ένδοξοειγμένη. Έπάρχουν διάφοραι προτάσεις εκ του έξωτερικού σχετικώς μέ τήν κατασκευήν φορηγών σιδηροδρομικών βαγονίων έν Ελλάδα. Ειδικότερον δόναται νά κατασκευάζεται ένταϋθα τό " κροσέρ " τών βαγονίων, τοϋ " σασί " εισαγομένου εκ του έξωτερικού.

Υπολογίζεται ότι, το τοιοϋτον έργοσταςου θύναται νά κατασκευάζη 500 βαγόνια έτησίως διά τας ανάγκας της έγχωρίου αγοράς. Τά πεντακόσια βαγόνια άπαιτούν τήν έπεξεργασίαν 2.500 τόννων χάλυβος ( είς έλάσματα καί μορφοσίδηρον). Πρός 10 όρχ. περίπου κατά χιλιογράμμον χάλυβος, ό κύκλος έργασίαν ενός τοιοϋτου έργοσταςου θά άνέρχεται είς 25 έκ. όρχ. περίπου κατ'έτος. Τό 40% περίπου της άξίας θά άντιπροσωπεύη τό κόστος της πρώτης ύλης, τών προϊόντων χάλυβος, τά όποια εισάγονται έκ του έξωτερικού. Έκτός τών θορητών βαγονίων έχει γίνει πρότασις καί διά κατασκευήν έν 'Ελλάδι μικρών αυτοκινηταμαζών, τών καλουμένων λεωφορείων επί σιδηροτροχιών ( AUTOBUS SUR RAIL ή SCHIENENBUSSE. Τά όχηματα αυτά ενδρίκνυνται διά ταξίδια είς κοντινάς άποστάσεις ώς από 'Αθήνας είς Χαλκίδα, είς Βάτρας, άπό Θεσσαλονίκην είς Έδεσσαν κ.τ.λ. Ηθή άπωλόσθη σημαντικός χρόνος καί οί ΕΕΚ έχουν άνανεώση μέγα μέρος του ύλικου των δι' αγοράν έκ του έξωτερικού, ύπάρχουν όμως άκόμη περιθώρια.

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ : Προσφιλέσ θέμα ύπήρξε πάντοτε ή εξέτασις της δυνατότητας ίδρύσεως έν 'Ελλάδι έργοσταςου έπιβατικών αυτοκινήτων. Ώως λόγω της αϊγλης του είναι συνδεομένη με μίαν τοιαύτην έπιχειρήσιν. Τό έπιβατικόν αυτοκίνητον είναι τό κατ'έξοχήν βιομηχανοποιημένον προϊόν, όπου μόνον ή μάζα παραγωγής της τάξεως άνω τών 500 όχημάτων ήμερησίως είναι δυνατόν νά εξασφαλίση τήν άποδοτικότητα της επενδύσεως.

Υπάρχει βεβαίως ή λύσις της συναρμολογήσεως διαλελυμένων έπιβατικών αυτοκινήτων CKD ( COMPLETELY KNOCKED DOWN ), τών όποιών ή RENTABILITE άρχίζει με μίαν παραγωγήν 20 αυτοκινήτων τουλάχιστον ήμερησίως, δηλαδή 6.000 περίπου κατ'έτος. Άν καί τά ούτω παραδόμενα αυτοκίνητα στοιχίζουν περισσότερο άπό τά εισαγόμενα πλήρη αυτοκίνητα καί τό ποσοστόν της έγχωρίας συμμετοχής είναι πολύ μικρόν, συνήθως της τάξεως του 7% έως 15%, έν τοϋτοις ή εγκατάστασις τοιοϋτων βιομηχανιών συναρμολογήσεως άποτελεί τήν βάση διά τήν δημιουργίαν ενός τεχνικού ύπόβαθρου είς τεχνικήν έμπειρίαν καί προσωπικόν ώς καί είς τήν ανάπτυξιν εξηρημένων κατασκευαστριών, αϊ όποια συνεισφέρουν έν συνεχείς είς τήν έν γενεί βιομηχανικήν ανάπτυξιν της χύρας. Υπό εύνοϊκάς συνθήμας μία τοιαύτη έπιτυχής βιομηχανία συναρμολογήσεως θύναται νά άποτελέσθ καί τόν πυρήνα διά τήν μελλοντικήν εγκατάστασιν μιās σημαντικώτερας βιομηχανίας, ώς έγινε επανειλημμένως είς τό Βέλγιον, τήν Δανίαν καί άλλαχοϋ. Όλαί όμως αϊ βιομηχανίαί αυτοκινήτων έζήτησαν ώς άντάλλαγμα διά τήν έν 'Ελλάδι εγκατάστασιν βιομηχανίας συναρμολογήσεως αυτοκινήτων τήν άπαλλογήν τών πρώτων ύλών άπό παντός δασμοϋ, διά νά άνταπεξέλθουν είς τό ύψηλότερον κόστος κατασκευής, όποτε γεννάται τό έρώτημα έάν τά κλοονοκτήματα έκ της λειτουργίας ενός τοιοϋτου έργοσταςου συναρμολογήσεως άντίσταθμίζου τας άπωλείας έκ της κορηγήσεως τών αϊτουμένων προνομίων.



Άποτυχία έσημείωσε διά τόν ως άνω λόγον ή άναληφθείσα ύπό της CHRYSLER προσπάθεια κατασκευής έν 'Ελλάδι τοῦ άγροτικοῦ αὐτοκινήτου FARMOBIL. Τό έργοστάσιον τοῦτο εἰς Θεσσαλονίκην έκλεισε τελευταίως μέ 39.000.000 δρχ. όλικήν ζημίαν.

Ἡ άποτυχία αὕτη δέον νά άποτελεῖ δίδαγμα ὅτι πᾶσα προσπάθεια έκβιομηχανοποιήσεως δέον νά στηρίζεται κυρίως εἰς τά δεδομένα της έλληνικής 'Αγοράς, τήν έλληνικήν ίδιοσυγκρασίαν καί κυρίως τίς έλληνικές ίκανότητες. Μόνον σωστά μελετημένες καί έπί θετικῶν στοιχείων στηριζόμενες προσπάθειες εἶναι δυνατόν νά στεφθοῦν ύπό έπιτυχίας.

#### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ἐν τῶν προηγουμένων έκτεθέντων έπιθυμῶ έν κατακλείδι νά έπαναλάβω καί νά έξάρω τά κάτωθι σημεία έν σχέσει μέ τήν έξέλιξιν έν 'Ελλάδι της βιομηχανίας μέσων χειραίων μεταφορῶν.

1. Ἡ ποιότης έχει έπιτευχθῆ έν γενικῆς γραμμῆς χρειάζεται ὅμως συνεχῆς παρακολούθησις καί έρευνα διά τήν διατήρησιν τοῦ έπιπέδου αὐτοῦ καί τόν έπί ἴσοις ὅροις άνταγωνισμόν πρός τήν διεσθνή άγοράν.
2. Τό κόστος καί έπί διεσθνης έπιπέδου εἶναι σήμεραν άκόμη συναγωνήσιμον. Δέν πρέπει ὅμως νά λησμονεῖται ὅτι, μέ τήν εἴσοδον της 'Ελλάδος εἰς τήν Κοινῆν 'Αγοράν δέν καταργοῦνται μόνον οἱ προστατευτικοί δασμοί άλλα έξισοῦται διαδοχικῶς καί ἡ έν 'Ελλάδι άμοιβή της έργασίας πρός τά σύμπαϊκά έπίπεδα, δι' αὐτόν τόν λόγον εἶναι καταδικασμένη οἰαδήποτε βιομηχανία, ἡ ὅποια στηρίζεται εἰς τά λεγόμενα " χαμηλά έλληνικά ήμερομισθία ". Μόνον ὀρθολογική ὀργάνωσις της παραγωγῆς, έφαρμογή τῶν σωστῶν μεθόδων καί χρῆσις τῶν καταλλήλων καί μοντέρνων μηχανημάτων εἶναι δυνατόν νά διατηρήσουν τήν άνταγωνιστικότητα της 'Ελληνικής Βιομηχανίας καί εἰς αὐτόν τόν τομέα βαρῦ εἶναι τό έργον τῶν 'Ελλήνων μηχανικῶν.
3. Ἡ βιομηχανία άμαχημάτων εἶναι ὑποχρεωμένη νά προμηθεῖται τό πλεῖστον τῶν πρώτων ὑλών καί ήμισοτίμων εξαρτημάτων άπό τό έξωτερικόν. Τοῦτο έπιβαρύνει τό κόστος μέ πρόσθετα έξοδα άποθηκεύσεως καί παραγγελιῶν. Δυστυχῆς οἱ έγχώριοι ὑποπρομηθευταί δέν παράγουν προϊόντα έξάμλλα τῶν σύμπαϊκῶν. Ἡ ὑπαρξις μιᾶς σταθερῆς άγοράς θά ήδύνατο νά έπιφέρῃ μίαν βελτίωσιν.
4. Τό Κράτος καί συγκεκριμένως τό 'Υπουργεῖον Συγκοινωνιῶν δύνανται διῆ καταλλήλου προγραμματισμοῦ καί κλιμακώσεως τῶν προβλεπομένων πρός άντι-κατάστασιν λεωφορείων νά εξασφαλίσῃ μίαν άπηλλαγμένην έπικινδύνων διακυμάνσεων άγοράν.

Δέν εἶναι δυνατόν νά ὑπάρξῃ βιομηχανία χωρίς προγραμματισμόν. Εἰς τό έμπόριον τά πράγματα εἶναι διαφορετικά. Ἐάν ἕνας έμπορος πωλήσῃ τόν

Ένα μήνα 20 αντί για 10 και τόν άλλο μήνα 0. Δεν τόν ενδιαφέρει. Μία όμως βιομηχανία δεν μπορεί ούτε τόν ένα μήνα νά παραγάγη 20 αντί 10, ούτε τόν άλλον μήνα νά μὴν ἐργασθῆ. Γι' αὐτό χρειάζεται συνεχῆς προγραμματισμός.

Ὁ προγραμματισμός δεν στοιχίζει πολύ ἀλλά ἐξοικονομῆ πάρα πολλά.

5. Δύναται νά ἀναπτυχθῆ ἐν Ἑλλάδι ἐργοστάσιον κερσοσερῶν σιδηροδρομικῶν βαγονίων ὑπὸ τόν ὄρον ὅτι αἱ βασικαὶ ἀνάγκαι τῶν ΣΕΚ θά καλύπτονται ἀποκλειστικῶς ἀπὸ αὐτό.

6. Ἡ ὡς ἔνω βιομηχανία δύναται νά καλῶθῆ ὄχι μόνον τὰς ἑλληνικὰς ἀνάγκας ἀλλὰ νά προβῆ καί εἰς σημαντικὰς ἐξαγωγὰς.

Πιστεύω ὅτι ἂν καί ἀνεφερα κυρίως θέματα ἀφορῶντα τόν εἰδικόν κλάδον εἰς τόν ὅπ τόν ἀσχολοῦμαι, ἐν τούτοις ὕρισμένα ἀπόψεις μου ἔχουν γενικωτέραν σημασίαν. Παράλληλα μὲ τὰ μεγάλα προγράμματα τοῦ ἐξηλεκτρισμοῦ, τῆς ἀναπτύξεως τοῦ μεταλλευτικοῦ πλοῦτου τῆς χώρας, ἡ αὐτελουμένη προσπάθεια εἰς τόν μηχανοκιοητικόν τομέα εἶναι κατ' ἐξοχήν ἔργον τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας καί συντελεῖται μὲ συστηματικὴν, ἀθόρυβον, βῆμα πρὸς βῆμα ἐργασίαν μὲ σκοπὸν τὴν ἀνύψωσιν τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου καί τῆς εὐημερίας τῆς χώρας μας, σκοπὸν τού ὁποῖον ἐξυπηρετεῖ ἀλλῶστε καί ἡ ὀργάνωσις τοῦ παρόντος Συνεδρίου.

Εὐχαριστῶ.

23.5.66