

Θέμα: Οι μηχανικοί, μοχλός ανάπτυξης των ελληνικών σιδηροδρόμων.

Εισηγητής: **Χ. Διονέλλης**, εκπρόσωπος Συλλόγου Δ/χων Μηχ/κών ΟΣΕ.

Στόχος της συγκεκριμένης παρέμβασης είναι να δειχθεί ο ρόλος που ανήκει στους μηχανικούς, στην όλη λειτουργία του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας. Πιστεύουμε ότι οι ιδιαιτερότητες μιας σιδηροδρομικής επιχείρησης σήμερα, επιφυλλάσσουν ένα ειδικό πλαίσιο στο οποίο οι μηχανικοί πρέπει να λειτουργήσουν, και το οποίο έχει αρκετά ιδιαίτερα σημεία που θα άξιζαν κάποιες προσοχής.

Κατ' αρχάς, ας διευκρινήσουμε τι είναι ο ΟΣΕ σήμερα, πώς λειτουργεί και πώς αναπτύσσεται.

Ο ΟΣΕ είναι μια δημόσια επιχείρηση, το νομικό του πλαίσιο είναι αυτό των ανωνύμων εταιρειών, και ανήκει εξ ολοκλήρου στο κράτος. Ο ΟΣΕ διατηρεί κάποιο βαθμό αυτοτέλειας, αλλά κατ' ουσίαν αποτελεί μια προέκταση του δημόσιου τομέα, αφού εποπτεύεται άμεσα από την πολιτεία και το σύνολο των βασικών αποφάσεών του έχει σαν προϋπόθεση την έγκριση του κράτους. Το μοντέλο αυτό λειτουργίας της σιδηροδρομικής επιχείρησης δεν αποτελεί ελληνική ιδιαιτερότητα, αλλά είναι –τουλάχιστον ακόμη– ο κανόνας για όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα της Κοινότητας.

Ο σιδηρόδρομος είναι, κατ' αρχάς, μια μεταφορική επιχείρηση, δηλαδή μια επιχείρηση που προσφέρει μεταφορές. Συνεπώς, όλοι οι δείκτες εύρυθμης λειτουργίας της επιχείρησης σχετίζονται με την ικανότητα της επιχείρησης να παρέχει ασφαλείς, αξιόπιστες και άνετες μεταφορές, είτε επιβατικές, είτε εμπορευματικές. Ακόμη, σαν ανεξάρτητη επιχείρηση, θα πρέπει να εξασφαλίζει την οικονομική της βιωσιμότητα συντονίζοντας το κόστος λειτουργίας της με τις εισπράξεις. Τα πράγματα θα ήταν πολύ απλά αν ο ρόλος της σιδηροδρομικής επιχείρησης σταματούσε εδώ. Δεν είναι, όμως, καθόλου έτσι.

Η ιδιαιτερότητα του σιδηροδρομικού συστήματος έγκειται στο ότι ο σιδηρόδρομος, σε αντίθεση με όλα τα υπόλοιπα μεταφορικά συστήματα, έχει ακόμη την αποκλειστική διαχείριση της υποδομής του και του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί.

Έτσι, ο σιδηρόδρομος φροντίζει για την κατασκευή, ανάπτυξη και συντήρηση ενός τεράστιου φάσματος επί μέρους στοιχείων που αποτελούν την υποδομή του και ακόμη φροντίζει για τη συντήρηση, διαχειρί-

ση και λειτουργία ενός, επίσης, τεράστιου φάσματος σιδηροδρομικών, αλλά και οδικών μονάδων.

Η σιδηροδρομική υποδομή περιλαμβάνει γραμμές, εγκαταστάσεις, αλλά και σήραγγες, γέφυρες και άλλα μικρά και μεγάλα τεχνικά έργα, ενώ το τροχαίο υλικό περιλαμβάνει μια πολύ μεγάλη ποικιλία μονάδων, κάθε τύπου. Η διαχείριση ενός τέτοιου εύρους στοιχείων προϋποθέτει την εξειδικευμένη γνώση τεχνολογιών και εφαρμογών που είτε ανήκουν σε στοιχεία ακόμη και του περασμένου αιώνα, όπως είναι η περίπτωση τμημάτων γραμμής και εγκαταστάσεων του ΟΣΕ, είτε ανήκουν στην αιχμή της σημερινής τεχνολογίας, όπως συμβαίνει με τις εγκαταστάσεις ηλεκτροκίνησης, τηλεπικοινωνιών, ή με τις τελευταίες σύγχρονες αμαξοστοιχίες που λειτουργεί ο ΟΣΕ.

Όλα τα παραπάνω στηρίζουν την άποψη ότι η σιδηροδρομική, η επιστήμη δηλαδή των σιδηροδρόμων, αποτελεί μία από τις πλέον δύσκολες και πολύπλοκες δραστηριότητες της τεχνικής.

Στην όλη διαδικασία λειτουργίας του ΟΣΕ υπεισέρχεται η εργασία των μηχανικών. Οι μηχανικοί του ΟΣΕ, εργαζόμενοι στο αντικείμενό τους και ζώντας στην κυριολεξία τη σιδηροδρομική κίνηση λεπτό προς λεπτό, έχουν αποκτήσει με τη δική τους προσπάθεια τις εξειδικευμένες αυτές γνώσεις, οι οποίες εκ των πραγμάτων δεν είναι καθόλου εύκολο να ευρεθούν στην ελεύθερη αγορά εργασίας. Η φύση του σιδηρόδρομου είναι τέτοια, που απαιτεί την απασχόληση μηχανικών σχεδόν όλων των κλάδων και όλων των ειδικοτήτων κάθε κλάδου. Στον ΟΣΕ απασχολούνται μηχανολόγοι μηχανικοί, ηλεκτρολόγοι, πολιτικοί μηχανικοί, αρχιτέκτονες, μεταλλειολόγοι και τοπογράφοι μηχανικοί. Υπάρχουν αμέτρητοι επί μέρους τομείς ενασχόλησης μηχανικών στον ΟΣΕ σήμερα. Όλοι αυτοί οι τομείς συνθέτουν τις γενικές απαιτήσεις που είναι απαραίτητες για την εργασία των μηχανικών. Έτσι, οι μηχανικοί του ΟΣΕ σήμερα:

— Έχουν τις απαραίτητες τεχνικές γνώσεις για τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος.

— Έχουν τις τεχνικές γνώσεις για τη συντήρηση και ανάπτυξη του συστήματος.

— Έχουν τις τεχνικές γνώσεις για το σχεδιασμό του

συστήματος.

Όλα τα παραπάνω πρέπει να ειπωθούν, απαραίτητα, υπό το πρίσμα του μεγέθους του οργανισμού σήμερα. Ο ΟΣΕ σήμερα αποτελεί μια από τις πλέον βασικές παραμέτρους του συστήματος μεταφορών της χώρας μας και ακόμη, αποτελεί βασικό παράγοντα για την οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας, βασικό παράγοντα στην αγορά εργασίας και βασικό παράγοντα ακόμη και αμυντικού σχεδιασμού. Οι συνθήκες που διαμορφώνονται στην Κοινότητα ευνοούν την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών και θα πρέπει αυτό να ληφθεί σοβαρά υπόψη σε οποιοδήποτε περαιτέρω εθνικό συντονισμό μεταφορικών συστημάτων.

Οι επενδύσεις που γίνονται για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων δεν είναι απλώς επενδύσεις που αφορούν κάποιας περιορισμένης εμβέλειας επιχείρηση, αλλά επενδύσεις που επηρεάζουν άμεσα την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας μας.

Ποιος είναι, λοιπόν, ο ρόλος των μηχανικών στο όλο πλαίσιο που περιγράφηκε παραπάνω;

Κατ' αρχάς, είναι ρόλος καθαρά τεχνικός. Δηλαδή, να διασφαλίζουν την ομαλή λειτουργία του συστήματος, με τις καλύτερες δυνατές συνθήκες ασφάλειας, κόστους, αποδοτικότητας και αξιοπιστίας. Από αυτές τις παραμέτρους και μόνο εξαρτάται η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων. Οποιοδήποτε σχέδιο ανάπτυξης δεν είναι ικανό να διασφαλίσει τους όρους αυτούς, είναι κατάλληλο μόνο για ευχολογικές παρουσιάσεις.

Δεύτερον, οι μηχανικοί πρέπει να αποτελούν στο σύνολό τους, την ιδιαίτερη αυτή ομάδα, η οποία στη διαδικασία αξιολόγησης κάθε σχεδίου ανάπτυξης, έχει το ρόλο της διατύπωσης και υποστήριξης των σχεδίων προς εκείνους οι οποίοι και λαμβάνουν τις αποφάσεις (decision makers). Η διαδικασία αυτή, η οποία συντελείται κατά τα στάδια λήψης αποφάσεων, προϋποθέτει την ύπαρξη αυτής της «ομάδας» εμπειρογνομόνων, στόχος της οποίας είναι η ορθολογική παρουσίαση του προτεινόμενου σχεδίου, με ταυτόχρονη διατύπωση εμπεριστατωμένων προτάσεων. Οι γνώσεις των μηχανικών για το όλο πλέγμα λειτουργίας του συστήματος, καθώς και για όλες τις παραμέτρους –τεχνικές και οικονομικές– που μπορεί να υπεισέρχονται στο πρόβλημα, κάνουν τη συγκεκριμένη αυτή εργασία τους αναντικατάστατη. Αυτοί που αποφασίζουν, με τη σειρά τους εξετάζουν την ανάλυση και με κριτήρια πλατύτερα, αφού μπορεί να λαμβάνονται υπόψη και παράγοντες πολιτικοί, ευρύτερα οικονομικοί, κ.λπ., λαμβάνουν την απόφαση.

Τρίτον, πιστεύουμε ότι οι μηχανικοί, στο επίπεδο της επιχείρησης, πρέπει να είναι απαραίτητα μεταξύ αυτών των decision makers. Ειδικά για τον ΟΣΕ, ο οποίος είναι μια επιχείρηση υπό ανάπτυξη, με τεράστια έργα υποδομής υπό εκτέλεση, θα ήταν 100% μη ορθολογικό να μην υπήρχαν μηχανικοί στην κεντρική διοίκηση. Η φύση των προβλημάτων που δημιουργούνται και η τεχνική τους διάσταση είναι τέτοια, που θα ήταν εξαιρετικά δύσκολο για επιστήμονα άλλης κατεύθυνσης να επωμιστεί αυτό το ρόλο. Ακόμη περισσότερο και με δεδομένες τις συνθήκες λειτουργίας

του ΟΣΕ σήμερα στο ελληνικό περιβάλλον, η ύπαρξη μηχανικών στην κεντρική διοίκηση του οργανισμού είναι απαραίτητη και για άλλο λόγο. Καθώς η αυτοτέλεια του ΟΣΕ είναι περιορισμένη και καθώς οι απόψεις που εκφράζει ο ΟΣΕ δεν αντανακλούν απαραίτητα και κυβερνητικές επιλογές, η διοίκηση του οργανισμού είναι αναγκασμένη να παίξει το ρόλο της «ομάδας εμπειρογνομόνων», στην πιο ψηλά διαδικασία λήψης αποφάσεων, όπου ο ΟΣΕ προτείνει, ενώ οι decision makers είναι άλλοι (κράτος). Έτσι, μόνο η ύπαρξη μηχανικών και σε αυτή τη βαθμίδα διασφαλίζει ότι η προάσπιση των προγραμμάτων και επιλογών του ΟΣΕ θα γίνει κατά τον καλύτερο τρόπο.

Ύστερα από όλα τα παραπάνω, δημιουργείται πλέον το ερώτημα του κατά πόσο αναγνωρίζεται η διάσταση που πρέπει να έχει ο μηχανικός στον ΟΣΕ σήμερα. Πιστεύουμε ότι η εξειδικευμένη εργασία που παρέχει, σε συνδυασμό με τη δυσκολία που υπάρχει να ξεπεραστεί αυτός ο παράγων, θέτουν το μηχανικό του ΟΣΕ σε ένα πλαίσιο υπεροχής, που όμως μένει ανενεργό. Θεωρούμε ότι, αν και ειδικά για το σιδηρόδρομο δεν είναι καθόλου εύκολη υπόθεση η επιτυχία επιστημονικού δυναμικού που περιστασιακά έρχεται να καλύψει επί μέρους κενά, η ύπαρξη εξειδικευμένων μηχανικών που μόνιμα καλύπτουν με επιτυχία τις όποιες ανάγκες, δεν αναγνωρίζεται. Η ύπαρξη κινήτρων είναι μηδαμινή και υπάρχει η τάση να ξεχαστεί ότι η εξειδικευμένη εργασία που μόνιμα και όχι περιστασιακά παρέχεται είναι αυτή χάρη στην οποία ο σιδηρόδρομος ακόμη μπορεί να είναι αισιόδοξος για το μέλλον.

Ακόμη και λόγοι απλής πρακτικής επιβάλλουν την ικανοποιητική έστω αμοιβή των μηχανικών, καθώς είναι οι μόνοι που διαχειρίζονται έργα δισεκατομμυρίων. Η έννοια αυτής της διαχείρισης –για να μην υπάρχουν παρερμηνείες– δεν συνδέεται μόνο με τους όποιους λογιστικούς ελέγχους ή την παρακολούθηση των έργων, αλλά συνδέεται με αυτή την ίδια την κατεύθυνση των επενδύσεων. Καθώς τα προγράμματα του ΟΣΕ σχεδιάζονται από τους ίδιους τους μηχανικούς του ΟΣΕ, δημιουργείται η ανακολουθία του να σχεδιάζονται και να προγραμματίζονται επενδύσεις δισεκατομμυρίων (με ταυτόχρονη ανάληψη όλων των ευθυνών προάσπισης αυτών των επενδύσεων έναντι των χρηματοδοτών), χωρίς οι μηχανικοί να έχουν την πρόβλεψη ορθολογική ανταμοιβή.

Τελειώνοντας, επαναδιατυπώνουμε το συμπέρασμα, ότι για τον ΟΣΕ, οι μηχανικοί θα πρέπει να είναι ο μοχλός ανάπτυξης, αλλά ταυτόχρονα διατυπώνουμε το ερώτημα του κατά πόσον οι σημερινές συνθήκες επιτρέπουν την ανάληψη αυτού του ρόλου. Το σίγουρο είναι ότι, οι μηχανικοί του ΟΣΕ σήμερα μπορούν να παίξουν αυτό το ρόλο με απόλυτη επιτυχία, και δεν μένει παρά να δοκιμαστούν. Ευχαριστώ.

Πρόεδρος: Ευχαριστούμε το συνάδελφο Διονέλλη και καλούμε τον κύριο Λαλακάκη, πάλι από το χώρο του ΟΣΕ, να παρουσιάσει την εισήγησή του με θέμα: «Παρουσίαση υφισταμένου μισθολογίου στον ΟΣΕ».