



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΛΥΣΗ**
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

438
30 8 / 9

Αθήνα 28-8-2019

Ε Ρ Ω Τ Η Σ Η

Του Βασίλη Βιλιάρδου, Αντιπροέδρου Κόμματος, Βουλευτή Επικρατείας.

ΠΡΟΣ:

**Τον Υπουργό Οικονομικών κ. Σταϊκούρα,
τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας κ. Παναγιωτόπουλο,
τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλή
τον κο. Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων κ. Γεωργιάδη**

**Θέμα: «Διαγωνισμός παραχώρηση ΕΛΒΟ και Διαγωνισμός
Προμήθειας Λεωφορείων Αστικών Συγκοινωνιών»**

Περιγραφή

Η ΕΛ.Β.Ο (ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ Α.Β.Ε.) αποτελεί μία σημαντική ελληνική αμυντική βιομηχανία - αλλά και παραγωγική εταιρία υψηλής προστιθέμενης αξίας. Ιδρύθηκε το 1972 σε συνεργασία με την Αυστριακή Steyr-Daimler-Puch και το 1987 πέρασε πλήρως στο Δημόσιο. Μεταξύ 2000-2010 ήταν μέλος του Ομίλου Μυτιληναίος. Από το 2010 όμως που αποχώρησε, βρίσκεται σε καθεστώς σταδιακής αποδυνάμωσης - ενώ από το 2014 σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης.

Σημειώνουμε ότι, οι αμυντικές βιομηχανίες δημιουργήθηκαν για να υποστηριχθεί η εθνική ανεξαρτησία μετά τα γεγονότα στη Κύπρο και άλλες εθνικές δοκιμασίες - ή προετοιμασία για αυτές (ΕΛΒΟ 1972, ΕΒΟ 1977, ΕΑΒ 1975, ΠΥΡΚΑΛ που μεγεθύνθηκε επί Μποδοσάκη τη δεκαετία 1930, Ναυπηγεία Σκαρμαγκά που ιδρύθηκαν το 1937 πριν το Β'ΠΠ και καταστράφηκαν από τους Γερμανούς). Θεωρούμε ότι οι μεταφορική ικανότητα ειδικά στα σημερινά δεδομένα ασύμμετρων πολεμικών τακτικών είναι βασικής σημασίας.

Περαιτέρω, η ΕΛΒΟ είναι ο μοναδικός κατασκευαστής ερπυστριοφόρων οχημάτων στην Ελλάδα - επίσης, μία μοναδική σημασίας για την χώρα αυτοκινητοβιομηχανία. Εκτός από θωρακισμένα άρματα μάχης (170 τανκς Leopard) και μεταφοράς προσωπικού (700 Λεωνίδα 1 και 2) κατασκευάζει, ανακατασκευάζει και συντηρεί τζίπ (12.500 Mercedes GWagon, 5.000 Hummer), λεωφορεία (πάνω από 3.000), φορτηγά (πάνω από 13.000), ειδικά οχήματα για τον στρατό (βίσεις μεταφοράς οπλικών συστημάτων), πυροσβεστικά (πάνω από 700), ασθενοφόρα, βυτιοφόρα, ανατρεπόμενα κ.α. - αλλά και οχήματα για πολιτικές χρήσεις σε συνεργασία με ξένους κατασκευαστές (Mercedes, Steyr, MAN, Scania, Volvo κλπ.), με σημαντική εγχώρια προστιθέμενη αξία (ως 38% στα Hummer, 55% στα Λεωνίδα 2, 43% στα τζίπ Mercedes).

Η ΕΛΒΟ διενεργεί επί πλέον σημαντικό ερευνητικό έργο, έχοντας κατασκευάσει πρωτότυπο επιβατικού αυτοκινήτου (Aletis, 2001) και πρωτότυπο τεθωρακισμένου οχήματος μάχης (TOMA) για τον Ελληνικό Στρατό (Κένταυρος, 1998). Το 2014 συμμετείχε σε ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ για την ανάπτυξη μικρού αμιγώς ηλεκτροκίνητου λεωφορείου (ΥΒ.Ο.Μ.Ε.Ρ) <https://energyexpress.gr/news/episimi-proti-gia-elliniko-yvridiko-ohima-midenikis-ekpompis-rypon>

Η εταιρία έχει σημαντικές παραγωγικές εγκαταστάσεις στην Σίνδο Θεσσαλονίκης - εμβαδού 273.000 μ² με 66.000 μ² καλυμμένη έκταση και με σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό (πρέσες κοπής μετάλλων με laser, προγραμματιζόμενες εργαλειομηχανές CNC κ.α.). Πρόκειται λοιπόν για κάτι μοναδικό στον χώρο της αυτοκινητοβιομηχανίας στην Ελλάδα.

Μέχρι πρόσφατα απασχολούσε περί τα 315 άτομα, ενώ το 2000 είχαν φτάσει να απασχολεί 1.000 άτομα - οπότε θεωρείται ότι υποστήριζε έως και 15.000 επιχειρήσεις δορυφορικά. Επομένως είναι και σημαντική για την απασχόληση και για την ελληνική την οικονομία, ειδικά όσον αφορά την Μακεδονία. Αυτή τη στιγμή όμως το προσωπικό της πρέπει να έχει μειωθεί στα περίπου 220 άτομα - λόγω μεταφοράς τον Αύγουστο 25 εργαζόμενων της στον ΟΑΣΘ και 60 στο Υπουργείο Εσωτερικών και Εθνικής Άμυνας, καθώς επίσης εξαιτίας των συνταξιοδοτήσεων.

Διαγωνισμοί Παραχώρησης

Μετά από μακρόχρονη απαξίωση, η εταιρία τελεί υπό καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης από το 2014. Ειδικός εκκαθαριστής ορίστηκε το ελληνικό υποκατάστημα της διεθνούς εταιρίας «Ernst & Young» και υπεύθυνος έργου ο υπάλληλός της Μιχάλης Χουρδάκης. Τρεις φορές προκηρύχτηκε διαγωνισμός πώλησης από τότε, δύο φορές το 2017, όπου την μια κηρύχτηκε άγονος και την άλλη ακυρώθηκε. Σε αυτόν είχαν ενδιαφερθεί η νοτιοαφρικανική Paramount, μία ισραηλινή και η Γερμανική Krauss-Maffei Wegmann <https://www.naftemporiki.gr/finance/story/1503385/amerikanoi-kai-israilinoi-ston-diagonismo-gia-tin-elbo>

Ο ΥΠΕΘΑ Πανος Καρμένος μάλιστα, κατά τη διάρκεια της συνέντευξης Τύπου στην ΔΕΘ το 2018, είχε αφήσει αιχμές για τις διαγωνιστικές πρακτικές. Είχε πει τότε: «Ο κύριος εκκαθαριστής απέκλεισε τους Νοτιοαφρικανούς οι οποίοι δεσμεύονται για τη διατήρηση όλων των εργαζομένων, για την άμεση λειτουργία της εταιρείας και για την καταβολή μεγάλου τιμήματος. Το κάνει επίτηδες. Αργεί να κάνει διαπραγμάτευση όπως υποχρεούται μετά τον διαγωνισμό, διότι λειτουργεί εις όφελος των Γερμανών που δεν θέλουν να λειτουργεί η ΕΛΒΟ. Όπως και στο παρελθόν, την ΕΛΒΟ την έγδυσαν δια της ιδιωτικοποίησης και τώρα προσπαθούν να μην λειτουργήσει.» Πηγή <https://www.voria.gr/article/efthia-epithesi-kammenou-kata-tou-ekkatharisti-tis-elvo>. Έχουν δημοσιευτεί και αντίθετες

απόψεις επ'αυτού, συνεπώς χρήζει διερεύνησης. Ανησυχίες για το μέλλον της εταιρίας έχουν εκφράσει και οι εργαζόμενοι.

Ο τρίτος διαγωνισμός διενεργήθηκε τον Φεβρουάριο του 2019 αλλά ακυρώθηκε λόγω παρατυπιών - ενώ αναμένεται να επαναπροκηρυχτεί το Σεπτέμβριο του 2019. Σύμφωνα με δημοσιεύματα, έχει προκύψει σημαντικό ενδιαφέρον που φτάνει ίσως και τα επτά επιχειρηματικά σχήματα. Έχει αναφερθεί ότι, το Δημόσιο θα κρατήσει μειωηφικό ποσοστό (20%) στην ΕΛΒΟ για την μονάδα παραγωγής των Leopard.

Οικονομικά Στοιχεία

Σύμφωνα με τον ισολογισμό της ΕΛΒΟ του 2013, της τελευταίας χρήσης πριν την υπαγωγή σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης (στις 16 Φεβρουαρίου 2014), ο κύκλος εργασιών ήταν 2,1 εκ. €, τα έξοδα λειτουργίας 9,3 εκ. € και η εταιρία είχε ζημιές 41,6 εκ. € - ενώ τα ίδια κεφάλαια της ανέρχονταν σε -25,9 εκ. € (δηλαδή είχε αρνητική καθαρή θέση).

Όμως, οι μεγάλες ζημιές κατά τη χρήση 2013 οφείλονται σε προβλέψεις 22,8 εκ. €. Αυτό είναι κάτι που εμφανίστηκε στους ισολογισμούς σχεδόν δύο χρόνια μετά την υπαγωγή της ΕΛΒΟ στο καθεστώς εκκαθάρισης χωρίς να έχει δημοσιευθεί κάποια εξήγηση. Με τον ίδιο περιεργο τρόπο λογίστηκαν αναδρομικά προβλέψεις 14,6 εκ. € για την χρήση του 2012 τότε.

Κατά την πρώτη χρήση, μετά την υπαγωγή της εταιρίας σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης, αυτής του 2014 (17/2/2014-16/2/2015) η ΕΛΒΟ είχε κύκλο εργασιών 4,2 εκ. € έξοδα λειτουργίας 9,7 εκ. € και ζημιές -13,1 εκ. € - ενώ τα ίδια κεφάλαια της ανέρχονταν πλέον σε -40,3 εκ. €, λόγω του ότι είχαν ήδη λογιστεί οι παραπάνω σημαντικές προβλέψεις ζημιών που αναφέραμε. Σε περίπτωση όμως που αγνοηθούν αυτές οι προβλέψεις τότε η καθαρή θέση της εταιρίας είναι οριακά αρνητική στα -2.9 εκ. €!

Τα πάγια της ΕΛΒΟ αποτιμούνται σε μόλις 28,9 εκ. € στον τελευταίο ισολογισμό του 2014 - ενώ επί αυτών υπάρχουν προσημειώσεις κυρίως για δάνεια αξίας 32,5 εκ. € (στις 16/2/15), οπότε είναι σχετικά εξασφαλισμένα. Να σημειωθεί όμως ότι μόνο για την μονάδα κατασκευής και ελέγχου των Leopard έχει δημοσιευθεί ότι είχαν δαπανηθεί 67 εκ. € την δεκαετία του 2000.
<https://iskra.gr/%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B2%CE%B9%CE%BF%CE%BC%CE%B7%CF%87%CE%B1%CE%BD%CE%AF%CE%B1-%CE%BF%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%AC%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%B7-%CE%B9%CE%B4%CE%B9%CF%89%CF%84/>

Πτώση πωλήσεων και απαξίωση

Ο κύκλος εργασιών της ΕΛΒΟ μετά την είσοδο της χώρας στην «κρίση» το 2009 και μετά την αποχώρηση του Ομίλου Μυτιληναίου το 2010 μειώθηκε κατακόρυφα. Από 120-180 εκ. € που ήταν κατά την περίοδο 2000-2004 όταν η εταιρία είχε σημαντικά κατασκευαστικά συμβόλαια (Hummer, Leopard) έπεσε στα 40,6 εκ. € το 2008, στα 22 εκ. € το 2010 και στα 7,4 εκ. € το 2011 - οπότε έκτοτε ουσιαστικά υπολειπουργεί. Το 2011-2012 έγιναν δύο αυξήσεις κεφαλαίου 74 εκ. € συνολικά.

Οι εργαζόμενοι καταγγέλλουν ότι, το 2015 είχε υπογραφεί συμφωνία για συντήρηση και παραχώρηση BMP του Ελληνικού Στρατού στην Αίγυπτο, στα πλαίσια διακρατικής συμφωνίας, αλλά το Υπουργείο Οικονομικών δεν συμφώνησε.

<https://www.karfitsa.gr/i-elvo-ekleise-symfonia-me-tin-aiqgypto/> Δεν ευοδώθηκε ούτε ένα πρόγραμμα κατασκευής 250-300 Hummer για το Ιράκ.
<https://www.militaire.gr/i-elvo-quot-voyliazei-quot-apo-tin-anexiciti-adraneia/>

Επίσης το 2013 ακυρώθηκε, λόγω αδυναμίας της ΕΛΒΟ να εκτελέσει το έργο, συμφωνία προμήθειας 309 φορητών για την Εθνοφρουρά της Κύπρου που είχε υπογραφεί το 2008, με προϋπολογισμό 38 εκ. €. <http://www.newsnowgr.com/article/577021/diekopi-i-symvasi-tis-kyprou-me-tin-elvo-gia-tin-kataskevi-309-fortigon.html>

Περαιτέρω, έχει αναφερθεί ότι, για να μπορέσει να λειτουργήσει η ΕΛΒΟ, απαιτείται ένα μείγμα έργων από ανακατασκευές και από παραγωγή νέων οχημάτων με ετήσιες εισροές ύψους €50 εκ. € (<https://www.voria.gr/article/elvo-me-plous-sizitai-sinergasies-se-ellada-ke-exoteriko>) Σύμφωνα δε με τους εργαζόμενους το ανεκτέλεστο υπόλοιπο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας φτάνει τα 300 εκ. € <https://www.dikaiologitika.gr/eidhseis/ergasiaka/102157/ksepoylima-tis-elvo-kataggeloun-oi-ergazomenoi>. Επίσης δυνατότητες υπάρχουν και σε πολιτικές χρήσεις.

Σημειώνουμε ότι, η απασχόληση στην αυτοκινητοβιομηχανία μπορεί να δημιουργήσει πολλαπλασιαστικά, με βάση την ανάλυση στην αγορά των ΗΠΑ (του Economic Policy Institute <https://www.epi.org/publication/updated-employment-multipliers-for-the-u-s-economy/>) άλλες 10 περίπου θέσεις σε προμηθευτές και 4 θέσεις στην κατανάλωση. Δηλαδή, αν η ΕΛΒΟ επανερχόταν στην κατάσταση λειτουργίας του 2000 με 1.000 εργαζόμενους, θα μπορούσε να υποστηρίξει έως και 15.000 θέσεις εργασίας συνολικά. Αυτό αντιστοιχεί περίπου στο 1/5 των θέσεων που διαφημίζονται για το έργο του Ελληνικού (70.000 και αυτές υπολογιζόμενες με πολλαπλασιαστές) - ενώ οι θέσεις στην βιομηχανία είναι καλύτερα αμειβόμενες και πλήρους απασχόλησης, σε σχέση με τις τουριστικές υπηρεσίες. Τέλος η ΕΛΒΟ ήδη υπάρχει, και δεν χρειάζεται μεγάλες επενδύσεις ή μία μακρά περίοδο κατασκευών για να αποδώσει - ενώ το αντικείμενο της είναι ασφαλώς στρατηγικό για την Ελλάδα.

Ολοκληρώνοντας, τα τελευταία χρόνια εξετάσθηκε η ανανέωση του στόλου λεωφορείων των αστικών συγκοινωνιών - με παράλληλη χρήση εναλλακτικών καυσίμων. Ο πρώην Υπουργός κ. Σπυρτζής είχε προκρίνει την εμιλοκή της ΕΛΒΟ στο κατασκευαστικό έργο. Ο διαγωνισμός προκηρύχτηκε λίγο πριν τις εκλογές αλλά ακυρώθηκε αμέσως μετά. Αφορούσε την προμήθεια 750 λεωφορείων για τους ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ - εκ των οποίων 320 ηλεκτρικά μαζί με τους φορτιστές, 330 φυσικού αερίου και 100 πετρελαιοκίνητα με τη 15ετή συντήρησή τους. Είχε προϋπολογισμό 461 εκ. € με ΦΠΑ (371,9 εκ. € προ ΦΠΑ) που καλυπτονταν από το ανάλογο ΕΣΠΑ. Ενδεικτικά, με βάση τα σημερινά λειτουργικά δεδομένα, αυτό θα εξασφάλιζε στην ΕΛΒΟ τον αναγκαίο κύκλο εργασιών για έως και 7 έτη σε βάθος χρόνου.

Τώρα αναφέρεται σε δημοσιεύματα ότι προτίθεστε να προκηρύξετε διαγωνισμό για 1000 λεωφορεία - από τα οποία περίπου 650 για τον ΟΑΣΑ και 350 για τον ΟΑΣΘ. Ηλεκτρικά σύμφωνα με τις ίδιες πληροφορίες, θα είναι 600 με 700 από αυτά τα λεωφορεία. <https://www.aftodioikisi.gr/ipourgeia/diagonismo-gia-1000-astika-leoforeia-schediazai-to-ypourgeio-metaforon/>

ΕΡΩΤΑΣΕΙΣ:

1. Προτίθεστε να συνεχίσετε με τον διαγωνισμό παραχώρησης της ΕΛΒΟ; Υπό ποιους όρους, όσο αφορά τη διατήρηση της παραγωγικής της δυναμικότητας και απασχόλησης; Με ποιο ενδεχόμενο έσοδο για το Δημόσιο; Θα διατηρήσει κάποιο ποσοστό το Δημόσιο;
2. Μήπως προτίθεστε παρ' ελπίδα να κλείσετε τις αμυντικές βιομηχανίες όπως είχε ζητήσει η Τρόικα στο παρελθόν αλλά επανέλαβε πρόσφατα το πρώην στέλεχος του ΔΝΤ και σύμβουλος του πρωθυπουργού κ. Μητσοτάκη στο παρελθόν, η κυρία Μ. Ξαφά; <https://www.militaire.gr/odostrotiras-amyntiki-viomichania-ti-proteinai-i-miranta-xafa-gia-loyketa/>
3. Σκοπεύετε να προχωρήσετε στον αφοπλισμό της Ελλάδας, με την απώλεια της αμυντικής βιομηχανίας, όπου η ΕΛΒΟ αποτελεί βασικό μέρος; Έτσι ώστε να υπάρχει εξολοκλήρου εξάρτηση από εισαγόμενους εξοπλισμούς που θα υπόκεινται σε συγκεκριμένες γεωστρατηγικές συμφωνίες, ακόμη και αν είναι αντίθετες προς το εθνικό συμφέρον;
4. Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα της παραχώρησης της ΕΛΒΟ; Ήδη η εταιρία βγαίνει στον 5^ο χρόνο της ειδικής εκκαθάρισης και στον 3^ο ή 4^ο διαγωνισμό.
5. Ποια η αξία της εταιρίας ως λειτουργούσα επιχείρηση με το σημερινό προσωπικό; Ποια η αξία της εταιρίας χωρίς προσωπικό, δηλαδή μόνο τα ακίνητα της; Υπάρχουν επίσημες αποτιμήσεις για αυτά; Αν δεν υπάρχουν, σκοπεύετε να ζητήσετε να εκπονηθούν;
6. Τι προσωπικό έχει σήμερα η ΕΛΒΟ; Είναι ικανό για την διατήρηση της παραγωγικής της δυναμικότητας σε περίπτωση που αναληφθεί πρόγραμμα εκσυγχρονισμού των οχημάτων του ενόπλων δυνάμεων ή παραγωγής νέων;
7. Συμφωνείτε με τις μετατάξεις προσωπικού και τι σκοπό υπηρετούν; Ποια είναι η επιβάρυνση για το Δημόσιο από τις μετατάξεις;
8. Ποια τα εχέγγυα ότι θα διατηρηθεί η παραγωγική δυναμικότητα και τεχνογνωσία; Πόσο προσωπικό θα διατηρηθεί, προστεθεί ή αφαιρεθεί μελλοντικά; Η μήπως υπάρχει σκεπτικό να λειτουργήσει η εταιρία με προσωπικό του αγοραστή, μικρής κλίμακας υπεργολαβίες και συμβάσεις μερικής απασχόλησης για χαμηλόμισθες θέσεις;
9. Μήπως με τη σταδιακή αδράνεια, ήδη έχει αναφερθεί απώλεια έργων, οδηγούμαστε σε απαξίωση ώστε να μείνει ένα κουφάρι χωρίς προσωπικό και τεχνογνωσία;
10. Μήπως ο ειδικός εκκαθαριστής, η Ernst & Young (EY), απέτυχε στο έργο της αφού δεν έχει οδηγήσει σε εξυγίανση της εταιρίας και επαναδραστηριοποίηση της με ίδια μέσα ή με την προσέλκυση ενός επενδυτή; Ποια η εμπειρία και τα εχέγγυα της EY για να επιτελέσει το έργο της; Σημειώνεται ότι αν και η EY είναι μια διεθνής επωνυμία, η ανάδοχος αποτελεί τοπική οντότητα ή γραφείο της Ελλάδας - άρα η ικανότητά της πρέπει να εκτιμηθεί σε αυτό το επίπεδο και όχι στο παγκόσμιο. Σε περίπτωση που έχει αναληφθεί το έργο με προϋπόθεση απασχόλησης προσωπικού από το διεθνές δίκτυο της EY ή άλλων τρίτων συνεργατών, έχει αποδειχθεί η ενεργή εμπλοκή τους στην πράξη; Μήπως είναι βάσιμη η αντικατάσταση του ειδικού εκκαθαριστή ή η πρόσληψη εξειδικευμένου συμβούλου, ειδικά για την πώληση της εταιρίας;
11. Θα ερευνήσετε τις κατηγορίες του πρώην ΥΠΕΘΑ κ. Καμμένου για μεροληπτική προσέγγιση της EY, σε σχέση με τους ενδιαφερόμενους και ειδικά με τη Γερμανική εταιρία; Θα ερευνήσετε επίσης τις κατηγορίες των εργαζομένων για απαξίωση της εταιρίας σε σχέση με τους ενδιαφερόμενους αγοραστές αλλά και με την αδράνεια ως προς την ανάληψη έργων για το

- Ιράκ και Αίγυπτο όπως και της μη ολοκλήρωσης του έργου για την Κύπρο κατά την διάρκεια της ειδικής εκκαθάρισης;
12. Ποια τα σχέδια συμμετοχής της ΕΛΒΟ στα εξοπλιστικά προγράμματα του Ενόπλων Δυνάμεων, όσο αφορά εξοπλισμούς αλλά και διαπάνες; Είναι θεμιτή η προμήθεια μεταχειρισμένων συστημάτων, έστω δωριάν, σε σχέση με παραγωγή νέων;
 13. Υπάρχει μνεία για να επιτευχθεί εγχώρια προστιθέμενη αξία σε μελλοντικά έργα των ενόπλων δυνάμεων από την ΕΛΒΟ, όπως και από άλλους εγχώριους παραγωγούς τουλάχιστον πάνω από 35%, όταν στην Τουρκία είναι υψηλότερη και πλέον κατασκευάζουν δικά τους συστήματα που εξάγονται κιόλας;
 14. Θα μπορούσε να εξασφαλιστεί ότι θα αναλάβει η ΕΛΒΟ ή άλλες Ελληνικές εταιρίες μέρος του έργου για την παραγωγή λεωφορείων των ΟΑΣΑ και ΟΑΣΘ;

Ο ερωτών Βουλευτής

Βασίλης Βιλιάρδος