

ΠΑΒ

2309

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ
Β' ΑΘΗΝΩΝ

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ
Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ: ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΥΠΟΥΡΓΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

Κύριοι Υπουργοί,

Με ανοιχτή επιστολή, οι εκπρόσωποι της Πρωτοβουλίας για την Ενότητα Εργαζομένων της Ελληνικής Βιομηχανίας Οχημάτων (ΕΛ.Β.Ο.), περιγράφουν τη σημερινή κατάσταση της εταιρείας, το πρόβλημα της οικονομικής ρευστότητας, τις σημαντικές μειώσεις που υπέστησαν οι αποδοχές του προσωπικού με την παράλληλα κατάργηση δώρων και επιδομάτων, καθώς και τις διεκδικήσεις τους προκειμένου να συνεχιστεί απρόσκοπτα η παραγωγική της δραστηριότητα, η οποία καλύπτει διαχρονικά εθνικές, αμυντικές, αλλά και κοινωνικές ανάγκες.

Παρακαλούμε, αφού λάβετε υπόψη σας την επιστολή της Πρωτοβουλίας των Εργαζομένων, να μας γνωρίσετε τις θέσεις των Υπουργείων σας επί του κρίσιμου αυτού ζητήματος που επηρεάζει σημαντικά την παραγωγική υπόσταση της ΕΛ.Β.Ο, έχοντας υπόψη σας πως η επαναλειτουργία της στην πλήρη κλίμακα των δυνατοτήτων θα έχει σημαντικότερο μερίδιο στην ανασυγκρότηση της οικονομίας μας και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Αθήνα, 13/11/2014

Συνημμένο : 1) Επιστολή της Πρωτοβουλίας για την Ενότητα Εργαζομένων ΕΛ.Β.Ο.

ΟΙ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΕΣ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ ΔΗΜΑΡΑΣ

ΓΑΒΡΙΗΛ ΑΒΡΑΜΙΔΗΣ

ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΕΛ.Β.Ο.

Η Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων ΑΒΕ (ΕΛΒΟ) ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 1972 με την ονομασία "Steyr Daimler Puch - Ελλάς" με σκοπό την παραγωγή τρακτέρ, φορτηγών, δίτροχων οχημάτων και πετρελαιοκινητήρων για τα φορτηγά και τα τρακτέρ. Οι εγκαταστάσεις της βρίσκονται στην Βιομηχανική Περιοχή της Σίνδου Θεσσαλονίκης. Καταλαμβάνει έκταση 273.000m², η δε καλυμμένη επιφάνεια των εγκαταστάσεων και των βοηθητικών χώρων είναι 66.000m². Σ' αυτές περιλαμβάνονται: Κτίριο συναρμολόγησης οχημάτων και βαφείων, κτίριο συναρμολόγησης αρμάτων μάχης, κτίριο μηχανουργικής κατεργασίας, κτίριο δοκιμών ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας (EMC), αποθηκευτικοί χώροι και πίστα δοκιμών αρμάτων μάχης.

Σήμερα η ΕΛΒΟ παράγει τροχοφόρα και ερπυστριοφόρα τεθωρακισμένα οχήματα καθώς επίσης λεωφορεία και φορτηγά.

Στα 42 χρόνια λειτουργίας έχουν συνολικά παραχθεί:

- Περισσότερα από 11.000 οχήματα παντοδαπού εδάφους 4x4
- 555 'ειδικοποιημένα' οχήματα HMMWW
- 11.000 στρατιωτικά και πολιτικά φορτηγά διαφόρων τύπων.
- 400 πυροσβεστικά
- 600 φορτηγά πολιτικού τύπου
- 2.100 λεωφορεία αστικά, υπεραστικά, τουριστικά και μεταφοράς προσωπικού.
- 20.000 κινητήρες

Έχουν παραχθεί επίσης 140 Άρματα Μάχης LEOPARD 2HEL, 642 Τεθωρακισμένα Οχήματα Μεταφοράς Προσωπικού (TOMΠ) ΛΕΩΝΙΔΑΣ, το πρωτότυπο TOMA ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ και έχουν διασκευαστεί Άρματα μάχης LEOPARD 1.

Το 1986 η εταιρεία περιήλθε στο Ελληνικό Δημόσιο.

Τον Αύγουστο - Σεπτέμβριο του 2000 μετά από συμφωνία ανάμεσα στον Όμιλο Μυτιληναίου και το Ελληνικό Δημόσιο έγιναν αλλαγές στην μετοχική σύνθεση της εταιρείας με όρους που ορίζονταν σε τρεις συμβάσεις:

- Συμφωνία πώλησης μετοχών (29-08-2000)
- Συμφωνία μετόχων (29-08-2000)
- Σύμβαση διαχείρισης Management (28-09-2000)

Έτσι διαμορφώθηκε το πλαίσιο λειτουργίας της ΕΛΒΟ βάσει της Μετοχικής Σύνθεσης που ήταν 51% το Ελληνικό Δημόσιο με Πρόεδρο και πέντε μέλη στο 9μελές ΔΣ, 43% ο Όμιλος Μυτιληναίου που ανέλαβε το Management και με τέσσερα μέλη στο ΔΣ και 6% οι κληρονόμοι Ι. Λαϊνόπουλου.

Η Συμφωνία διαχείρισης Management ήταν για τα έτη 2000-2015 αλλά τον Αύγουστο του 2010 ο Όμιλος αποχώρησε από το Management γιατί, όπως δήλωσε, είχαν αλλάξει τα επιχειρηματικά του ενδιαφέροντα. Το φθινόπωρο του 2010 ο τότε υπουργός ΥΠΕΘΑ Ευ. Βενιζέλος ανέφερε στην Βουλή ότι ο Όμιλος Μυτιληναίου παραχώρησε στο ελληνικό Δημόσιο όσες μετοχές της ΕΛΒΟ διέθετε με αντίτιμο ένα ευρώ. Ωστόσο νομικά δεν έχει τακτοποιηθεί το θέμα. Καταγγελία της σύμβασης δεν υπήρξε ούτε από τον όμιλο ούτε από το δημόσιο (υπουργείο οικονομικών). Δεν έγινε ποτέ γνωστό ποιες ήταν οι συνολικές υποχρεώσεις της εταιρείας την περίοδο εκείνη (τον Δεκέμβριο του 2009 ήταν 108 εκατομμύρια ευρώ) και τί μερίδιο αναλογούσε στον ιδιώτη μέτοχο ούτε το πώς αυτό διευθετήθηκε μέχρι σήμερα.

Το 2011 έγιναν δύο αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου από 27 εκ. € η κάθε μία, το 2012 μία αύξηση ύψους 20 εκ. €. και τον Φεβρουάριο του 2013 ακόμα μία ύψους 15 εκ. € από τα οποία έχουν καταβληθεί τα 7,6 εκ. €. Σε όλες αυτές τις αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου συμμετείχε μόνο το ελληνικό δημόσιο. Συνεπώς η μετοχική σύνθεση σήμερα (χωρίς να υπολογίζονται τα 7,5 εκ. € που δεν έχουν δοθεί) είναι: 85,5% το ελληνικό δημόσιο, 12,7% ο όμιλος Μυτιληναίου και 1,8% οι κληρονόμοι Ι. Λαϊνόπουλου.

Οικονομικά στοιχεία

	2003	2008	2009	2010	2011	2012
Κύκλος εργασιών (εκ. €)	175,4	64,5	30,9	27,7	8,9	12,2
Κέρδη/ Ζημιές (εκ. €)	21,9	-9,1	-21,5	-19,3	-21,1	-17,3
Ίδια Κεφάλαια (εκ. €)	47,5	26,9	3,7	-16,9	15,3	18,0
Δάνεια Τραπεζών (εκ. €)	48,0	85,9	79,7	60,5	45,0	37,6
Μέσος Αριθμός Προσωπικού	967	672	631	555	446	397
Έξοδα Λειτουργίας (εκτός αποσβέσεων) εκ. €	35,5	65,1	32,7	27,6	22,3	19,2

Τα ποσά από τις παραπάνω αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου διατέθηκαν σχεδόν αποκλειστικά στην αποπληρωμή υποχρεώσεων της εταιρείας (δάνεια, προμηθευτές) και κατά δεύτερο λόγο στην μισθοδοσία. Μετά τις επανωτές αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου η μετοχική συμμετοχή του Ομίλου έχει μειωθεί στο 12,7%.

Γενικά το πέρασμα του ιδιώτη από την εταιρεία χαρακτηρίζεται σαν εντελώς αρνητική εμπειρία αφού άφησε πίσω του μόνο χρέη, διάλυση και απαξίωση. Ουσιαστικά χρησιμοποιήθηκε για να αναλάβει η (συμφερόντων του ομίλου) εταιρεία ΜΕΤ.ΚΑ. την κατασκευή των μεταλλικών μερών του άρματος μάχης Leopard 2HEL. Λίγο μετά την λήξη του έργου ο όμιλος αποχώρησε από την ΕΛΒΟ. Βασική αιτίαση ήταν ότι από τα δύο κύρια έργα του επιχειρησιακού προγράμματός του, το μεν πρώτο (η συναρμολόγηση του MBT - Main Battle Tank) υλοποιήθηκε στο 40% περίπου από ό,τι είχε αρχικά προγραμματιστεί ενώ το δεύτερο (ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ) τελικά δεν υλοποιήθηκε. Ωστόσο είναι σαφές ότι οι προσδοκίες ήταν μόνο από παραγγελίες του ΥΠΕΘΑ, η εταιρεία δεν ανέλαβε άλλα σημαντικά έργα.

Από το 2008 και μετά η ΕΛΒΟ είναι ζημιογόνος με έντονα προβλήματα ρευστότητας. Το αποτέλεσμα είναι να μην μπορεί ούτε να συμμετάσχει σε διαγωνισμούς αφού τότε δεν διαθέτει φορολογική ενημερότητα και τότε δεν προσφέρεται καμία τράπεζα να εκδώσει μια εγγυητική επιστολή (ακόμα και για 2.000€!). Αυτός ο φαύλος κύκλος της στερεί την δυνατότητα να ορθοποδήσει αναλαμβάνοντας παραγγελίες και εκτός του ΥΠΕΘΑ (π.χ. κατασκευής λεωφορείων, διάθεσης ανταλλακτικών για οχήματα που έχει κατασκευάσει η ίδια στο παρελθόν κλπ). Με αυτόν τον τρόπο δεν μπορεί να εκμεταλλευτεί ούτε την δραματική μείωση του προσωπικού της και την κατά συνέπεια μείωση των πάγιων υποχρεώσεών της.

Με την λήξη του προγράμματος κατασκευής του Άρματος Μάχης Leopard 2HEL (2009) η ΕΛΒΟ ουσιαστικά έχει μείνει χωρίς σημαντικό έργο. Εκτός από τα φορτηγά της Κύπρου οι υπόλοιπες εργασίες είναι χαμηλών προϋπολογισμών (κατασκευή ορισμένων 'ειδικοποιημένων' [sic] οχημάτων Hummer και λεωφορείων, ανακατασκευές ρυμουλκών Oshkosh και φορτηγών Steyr, ανταλλακτικά).

με βάση σύμβαση του 2009 η ΕΛΒΟ ανέλαβε την κατασκευή 309 φορτηγών γενικής χρήσης για την Εθνική Φρουρά Κύπρου. Από αυτά έχει παραδώσει 180 με μεγάλες καθυστερήσεις και αδυνατεί να προχωρήσει στην ολοκλήρωση του προγράμματος με αποτέλεσμα την καταγγελία της σύμβασης από το Υπουργείο Άμυνας Κύπρου την πτώση των Εγγυητικών επιστολών και την αδυναμία αποστολής 11 έτοιμων φορτηγών τα οποία βρίσκονται εντός των εγκαταστάσεων της ΕΛΒΟ και τα οποία με απόφαση του εκκαθαριστή πλειστηριάζονται ξεχωριστά.. Ο λόγος της καθυστέρησης και εδώ είναι η έλλειψη πιστώσεων για την αγορά της βάσης / πλαισίου του οχήματος (από την MAN) και την προμήθεια πρώτων υλών για την κατασκευή της υπερδομής παρά τις αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου οι οποίες υποτίθεται ότι έγιναν και με αυτό τον σκοπό.

Η οργάνωση της παραγωγής της είναι σχεδιασμένη για μεγάλης κλίμακας έργα (ήταν χρονιές που απασχολούσε 1.200 προσωπικό σε διπλοβάρδια). Όλα αυτά τα ζημιογόνα χρόνια δεν έγινε καμία προσπάθεια ανασχεδιασμού των γραμμών παραγωγής ώστε να μπορέσει να παράγει ελαφρύτερα προϊόντα για την εγχώρια ή διεθνή αγορά παρόλη την τεκμηριωμένη τεχνική δυνατότητα που έχει για κάτι τέτοιο. Κύριες αιτίες αποτέλεσαν η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού εκ μέρους της πολιτικής ηγεσίας, των εμπλεκόμενων υπουργείων και κατά συνέπεια της διορισμένης διοίκησης όπως και γραφειοκρατική νοοτροπία των στελεχών της.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι με την βοήθεια των αντισταθμιστικών οφελών για το έργο του Leopard 2HEL έγιναν ορισμένες επενδύσεις υψηλής τεχνολογίας (νέα εξειδικευμένη γραμμή παραγωγής, αληθοίκος θάλαμος για δοκιμές Ηλεκτρομαγνητικής Συμβατότητας - ηλεκτρομαγνητικών παρεμβολών) οι οποίες μένουν εντελώς αναξιοποίητες ενώ θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν π.χ. για την παροχή υπηρεσιών στην ελληνική και βαλκανική αγορά (δοκιμές για την σήμανση CE σε συσκευές) όπως και για στρατιωτικά προϊόντα μιας και τέτοιου είδους θάλαμος είναι μοναδικός στα Βαλκάνια και από τους λίγους σε όλη την Ευρώπη.

Αποδοχές Προσωπικού, Απασχόληση

Το 2010 και 2011 έγιναν μειώσεις μισθών, κατάργηση δώρων και επιδομάτων σύμφωνα με το 1^ο και 2^ο μνημόνιο για τον Δημόσιο Τομέα.

Από 1/11/2011 εφαρμόστηκε και στην ΕΛΒΟ το Ενιαίο Μισθολόγιο για τον δημόσιο τομέα παρόλο που η εταιρεία είναι βιομηχανία με ανόητες, συν τοις άλλοις, συνέπειες καθώς η κατάταξη που προβλέπει το Ενιαίο Μισθολόγιο βασίζεται στο επίπεδο εκπαίδευσης (χαμηλή, μέση κλπ) και όχι στην αποκτημένη ειδική γνώση των τεχνικών (συγκολλητές, τριτοβάθμιοι, ηλεκτρολόγοι κλπ).

Τον Ιανουάριο του 2005 απασχολούνταν περίπου 1030 εργαζόμενοι. Η τότε διεύθυνση στην αρχή δημιούργησε κλίμα ανασφάλειας (με απειλές για εκ περιτροπής λειτουργία, απολύσεις κλπ), στη συνέχεια έφτιαξε ένα πρόγραμμα εθελουσίας εξόδου με αποτέλεσμα μεγάλος αριθμός εργαζομένων να στραφεί προς την επιλογή της πρόωρης συνταξιοδότησης. Αυτό το κλίμα εντάθηκε ιδιαίτερα μετά την έλευση των μνημονίων και την δραματική κατάσταση που επικράτησε στην εταιρεία ιδίως το 2011-2013. Το αποτέλεσμα είναι σήμερα ο αριθμός των εργαζομένων να έχει μειωθεί σε 345 από τους οποίους οι 65 είναι Γενικοί Διευθυντές, Διευθυντές και Προϊστάμενοι. Αποτέλεσε πολιτική της απελθούσας διοίκησης και του εκκαθαριστή η χωρίς λόγο δημιουργία νέων οργανικών θέσεων και η προαγωγή ημετέρων ή συνδικαλιστών (ή και τα δύο) ώστε να αντισταθμίσουν τις απώλειες των αποδοχών τους εξαιτίας του Ενιαίου Μισθολογίου.

Επιπλέον η σχέση αριθμού εργατοτεχνιτών προς αριθμό υπαλλήλων γραφείου έχει αλλάξει δραματικά υπέρ των δεύτερων καθώς αποχώρησε με συνταξιοδότηση, πρόωρη ή μη, σημαντικός αριθμός ειδικευμένου και έμπειρου προσωπικού σε βαθμό που να

γεννιόνται αμφιβολίες για την τεχνική επάρκεια της σημερινής εταιρείας ώστε να μπορέσει να καλύψει πιθανές νέες υποχρεώσεις.

Οι μέχρι το 2013 αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου δεν είχαν σαν σκοπό την επαναφορά της εταιρείας σε βιώσιμη/κερδοφόρα φάση αλλά μάλλον την ελάττωση των υποχρεώσεων της ώστε να γίνει πιο ελκυστική στον μελλοντικό αγοραστή αφενός και αφετέρου στην κάλυψη των ανεξόφλητων υποχρεώσεων τις οποίες άφησε φεύγοντας ο όμιλος Μυτιληναίου.

Το αποτέλεσμα όλων αυτών των πολιτικών ήταν η απαξίωση της εταιρείας η δραματική συρρίκνωση της παραγωγικής και της εμπορικής της δραστηριότητας η μείωση του προσωπικού της και το χάσιμο της απαραίτητης τεχνογνωσίας.

Τον Ιανουάριο του 2014 η ΕΛΒΟ με εντολή της κυβέρνησης κατ' απαίτηση της τρöικα (για την εκταμίευση της δόσης του ενός Δις) μπήκε σε διαδικασία εκκαθάρισης εν λειτουργία, σύμφωνα με τον νόμο 3429/2005 άρθρο 14^Α.

Αυτή η διαδικασία αποτέλεσε το τελειωτικό χτύπημα για την εταιρεία γιατί την έθεσε ουσιαστικά εκτός αγοράς δεδομένου ότι πλέον δεν μπορεί να συμμετάσχει σε διαγωνισμούς για την ανάληψη έργου και την υπογραφή συμβάσεων.

Την τοποθέτηση του εκκαθαριστή (εταιρεία Ερνστ & Γιάνγκ) το Ελληνικό δημόσιο επιχορήγησε με 14.488.000 Ευρώ και χρονικό ορίζοντα έως 31-12-2014.

Η εκκαθάριση αναμένεται να ολοκληρωθεί με τον διαμελισμό της ΕΛΒΟ και την διενέργεια των τεσσάρων πλειστηριασμών 1^ο το εργοστάσιο και ο μηχανολογικός εξοπλισμός 2^ο τα 11 στρατιωτικά φορτηγά που είχαν κατασκευαστεί για τις κυπριακές δυνάμεις 3^ο τα αποθέματα ανταλλακτικών 4^ο τα δύο οικόπεδα της εταιρείας στη περιοχή του Καλοχωρίου.

Οι εξελίξεις αυτές όπως είναι φυσικό έχουν τρομοκρατήσει τους εργαζόμενους για τους οποίους δεν υπάρχει καμιά μέριμνα από την πλευρά του Ελληνικού Δημοσίου.

ΔΙΕΚΔΙΚΗΣΕΙΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

Οι άμεσες διεκδικήσεις των εργαζομένων ώστε η ΕΛΒΟ να συνεχίσει την παραγωγική της δραστηριότητα (η οποία καλύπτει διαχρονικά εθνικές, αμυντικές και κοινωνικές ανάγκες) είναι εξής:

1. Άμεση διακοπή της διαδικασίας εκκαθάρισης και του ξεπουλήματος της ΕΛ.Β.Ο.
2. Διασφάλιση όλων των υφιστάμενων θέσεων εργασίας, με παράλληλη πρόσληψη τεχνικού και επιστημονικού προσωπικού.
3. Μεταφορά της εποπτείας της ΕΛΒΟ στο Υπουργείο Άμυνας και μέσω αυτού μακροπρόθεσμος σχεδιασμός ενοποίησης της γραμμής παραγωγής - ανακατασκευής - αναβάθμισης - ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού τροχοφόρων και ερπυστριοφόρων οχημάτων των Ενόπλων Δυνάμεων, σύμφωνα με τις ανάγκες του ΕΜΠΑΕ (Ενιαίου Μεσοπρόθεσμου Προγράμματος Ανάπτυξης και Εκσυγχρονισμού) και τις ανελαστικές δαπάνες της ΕΛΒΟ κατ' ελάχιστον.
4. Στρατηγική συνεργασίας -συμπααραγωγών που θα διασφαλίζουν την ελάχιστη πραγματική προστιθέμενη αξία (ΕΠΑ) και Ελληνική Βιομηχανική Συμμετοχή (ΕΒΣ) 35%. Έτσι θα διασφαλίζεται και η διάχυση της τεχνογνωσίας - τεχνολογίας που βοηθά στην αναβάθμιση του ρόλου της ΕΛΒΟ στην οικονομία και την άμυνα της χώρας. Τότε θα έχουμε οικονομίες κλίμακος, πολλαπλά οφέλη και δυνατότητα κοινωνικού μερίσματος.
5. Εξασφάλιση του ρόλου και της λειτουργίας της ΕΛΒΟ ως κέντρο ΤΟΜΑ με αξιοποίηση των υποδομών και της εμπειρίας του προσωπικού (Leopard 2).

Η επαναλειτουργία της ΕΛΒΟ στην πλήρη κλίμακα των δυνατοτήτων της θα έχει σημαντικότερη συνεισφορά στην ανασυγκρότηση της οικονομίας και στην δημιουργία

Εργασίας σε έναν νομό που έχει πληγεί σοβαρά από την ανεργία και την αποβιομηχάνιση. Εκτός των άμεσα απασχολούμενων στην εταιρεία, η δραστηριότητα της ΕΛΒΟ έδινε ζωή και σε δεκάδες μικρότερες επιχειρήσεις που λειτουργούσαν σαν προμηθευτές της (μηχανουργεία, ανταλλακτικά, πλαστικά μέρη, τζάμια) και σήμερα έχουν πληγεί από την μείωση της δραστηριότητάς της. Αυτές οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις θα μπορέσουν να επιβιώσουν ή ακόμα και να ξαναλειτουργήσουν αν η ΕΛΒΟ επανέλθει στον παλιό ρυθμό λειτουργίας της. Εκτός των αμυντικών προγραμμάτων, η ΕΛΒΟ είναι σε θέση να καλύψει και τις εγχώριες ανάγκες σε μεγάλη γκάμα νέων οχημάτων (π.χ. απορριμματοφόρα δήμων, τραμ όπως συζητείται στον Δήμο Θεσσαλονίκης, φορτηγά γενικής χρήσης, λεωφορεία, ασθενοφόρα) αλλά και να παρέχει υπηρεσίες σε πολύ ανταγωνιστικές τιμές στον τομέα του σέρβις και των ανταλλακτικών όπου ως γνωστόν το τίμημα που καταβάλουν δημόσιοι οργανισμοί και δήμοι στους επίσημους αντιπροσώπους των κατασκευαστριών εταιρειών είναι ιδιαίτερα υψηλό. Επιπλέον, από τεχνικής πλευράς έχει όλες τις δυνατότητες να παράγει ένα επώνυμο προϊόν γενικής χρήσεως (π.χ. μικρά και μεσαία φορτηγά) με στόχο την ελληνική αγορά αλλά και αυτή της Μέσης Ανατολής και της Β. Αφρικής.