Published on *Melano.hu* (https://www.melano.hu)

Az Ikarus privatizációja

Létrehozás: 10/06/2010 - 19:16
Szerző: Melano
[1]
Az internetes archívumokat nézegetve is csak az ezredfordulóig tudunk visszatekinteni, holott az Ikarus kálváriájának a kezdete sokkal korábbra nyúlik vissza.

Rengeteg az "urbán-legenda" azzal kapcsolatban, hogyan adták el az autóbuszgyártót, illetve hogyan került képbe a Volvo, avagy mit tett volna a márkanévvel? Összeállításunk célja, hogy a rendelkezésre álló archiv cikkekből ismertessük az Ikarus privatizációjának főbb állomásait.

Volvo, a rém
A 1995-ös év sokak számára emlékezetes lehet: az ország gazdasági állapota siralmas volt, az államadósság tetemesre duzzadt, nyilvánvalóvá vált, hogy a hatalomra kerülő kormány hatalmas megszorításokat kell, hogy véghez vigyen ahhoz, hogy stabilizálni tudja Magyarország pénzügyi helyzetét. A Bokros-csomagként elhíresült intézkedések többek között felgyorsították a privatizációt, melynek egyik "áldozataként" az Ikarus is képbe került.

Az ÁPV Rt (Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt) 1990-es indulásakor 1859 vállalat állami tulajdonú vállalat értékesítését tűzte ki célul, ez gyakorlatilag tizenöt év alatt sikerült is, hiszen 2005-ben mindössze 128 társaság volt "magánosítandó". Fonyó Péter, az Ikarus budapesti szakszervezetének elnöke azt mondta: "a szakszervezet veszélyeztetve látja a gyár és beszállítói mintegy 30 ezer fős gárdájának jövőjét". Az indokok között szerepelt, hogy a munkások attól tartanak, hogy a Volvo csak az Ikarus keleti, és távol-keleti piacait akarja megszerezni. A gyár dolgozói azt szerették volna elérni, hogy a cégnél felhalmozott szellemi értékek, a gyártókapacitások továbbra is magyar kézben maradnának.

Az ÁPV Rt. reakciója felettébb érdekes volt.ó: "Az ÁPV Rt nem hagyja magát befolyásolni attól, hogy ellenséges munkavállalói hangulat alakult ki az egyik szakmai befektetővel szemben."- mondta Kérdő Bálint, az ÁPv Rt képviselője.Továbbá azon értetlenkédésének adott hangot, miszerint számára felfoghatatlan, miért meglepő az, hogy egy befektető az adott cég piacaira pályázik. Ekkor azonban már várható volt, a Volvo is megszólal az ügyben.

A Volvo levélben tudatta az Ikarus szakszervezetével, hogy melyek a céggel kapcsolatos tervei. Björn Larsson azt írta, hogy a Volvo keresi a közép-, és kelet-európai teherautó-gyártó bázis megteremtésének lehetőségeit. Utalt arra, hogy 1995-96-ban azért nem adtak be végül privatizációs ajánlatot, mert túl rövidnek találták az időt a cég átvilágítására. Folyó Péter erre azt reagálta, hogy a Volvo levele egyáltalán nem nyugtatta meg őket, mert nem szólt az Ikarussal kapcsolatos terveiről. Nem volt olvasható, hogy mi lesz a budapesti telephellyel, az Ikarusban felhalmozott szellemi tőkével, az sem volt világos, miként képzelik el a teherautógyártást. Fonyó Péter emlékeztett arra, amikor Angyal Ádámmal, az Ikarus akkori vezetőjével folytatott tárgyalások során fény derült arra, hogy a

Volvo csak a székesfehérvári gyárra tartott volna igényt, a budapestire nem. Fonyó kiemelte, hogy az 1996-os vezetőváltásnak köszönhetően a cég újra nyereséges, holott akadt olyan kormány előterjesztés is, amely az Ikarus felszámolását kezdeményezte volna.

Új vezetőség
1996 őszén az ÁPV Rt Széles Gábort nevezte ki az igazgatóság elnökévé, aki új vezetőket és szemléletet hozott. Egy év alatt háromszorosára nőtt a termelés, az árbevétel, és a veszteséges társaság nyereségessé vált. Manapság azonban mindenki úgy emlékszik rá, mint aki tönkretette az Ikarust. Hogy ez minek köszönhető, arról a későbbi írásainkban szólunk.

A sikeres időszak ellenére az ÁPV Rt. újra indította a privatizációs folyamatot, ahová a régi érdeklődők kapcsolódtak be ismét, többek között a Volvo, valamint egy maláj cég. A privatizációs pályázatot a Széles-féle konzorcium nyerte meg, olyan üzleti elképzelésekkel miszerint az Ikarus megőrzi márkanevét, bővíti külföldi gyártóbázisait és együttműködik más neves autóbuszgyártókkal, teherautó és személygépkocsigyárakkal. Évente legalább 3 ezer saját tervezésű, és 3 ezer más márkájú buszt gyártanak. Széles Gábor az 53 %-os részvénycsomagot 10 millió névleges összegért vásárolta meg, az autóbuszgyárt néhány milliárdos kamat-, és hiteltartozásaival.

Sztrájk és gyárfogalás
1997 őszén nyilvánvalóvá vált, hogy az orosz gazdasági helyzet meg fogja akasztani a keleti exportból élő gyárat. Ugyan év elején még nagy sikernek mutatták be az Ikarus orosz piacra való visszatérését, mégis nyilvánvalóvá vált, a dolog egy ponton bukhat: a magyar kormányon. És bukott is, a bizonytalan orosz gazdasági helyzetre hivatkozva a szocialista vezetésű kormány jelezte az MNB-nek, hogy ne járuljon hozzá az exporthitel garantáláshoz az Ikarusnak. Ezt azt jelentette, hogy ameddig az orosz fél nem fizet, addig a bank hitelezte volna meg az összeget.

A megegyezésben reménykedő gyár folytatta a buszok építését, ám egyre világosabbá vált, hogy már a béreket sem tudják kifizteni. A dolgozók ekkora úgy döntöttek két órás figyelmeztető sztrájkot tartanak. A helyzet drámai volt, az Ikarus kapuin vezérigazgatói döntés értelmében újságíró be nem tehette a lábát. 1997 telére úgy tűnt, az elkeseredett dolgozók sztrájkkal, és gyárfogalással tudják csak felhívni a figyelmet az Ikarus bizonytalan sorsára, és fizetésük elmaradására.

Tags:
ikarus [2]
Tech:
Haszonjármű [3]

Forrás webcím: https://www.melano.hu/az_ikarus_privatizacioja

Hivatkozások
[1] https://www.melano.hu/sites/default/files/articles/ikarus_old_2014.jpg
[2] https://www.melano.hu/tags/ikarus
[3] https://www.melano.hu/tech/haszonjarmu