

## 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 értetlenkedésének 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 vezetõváltásnak köszönhetően a cég újra nyereséges, holott akadt olyan kormány elõterjesztés is, amely az Ikarus felszámolását kezdeményezte volna.

### Új vezetőség

1996 õszén az ÁPV Rt Széles Gábort nevezte ki az igazgatóság elnökévé, aki új vezetõket és szemléletet hozott. Egy év alatt háromszorosára nõtt a termelés, az árbevétel, és a vesztséges társaság nyereségesé vált. Manapság azonban mindenki úgy emlékszik rá, mint aki tönkretette az Ikarust. Hogy ez minek köszönhetõ, arról a késõbbi írásainkban szõlünk.

A sikeres idõszak ellenére az ÁPV Rt. újra indította a privatizációs folyamatot, ahová a régi érdeklõdõk 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 megõrzi márkanevét, bővíti külföldi gyártóbázisait és együttmûködik más neves autóbuszgyártókkal, teherautó és személygépkocsigyárakkal. Évente legalább 3 ezer saját tervezésû, 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 õszén nyilvánvalóvá vált, hogy az orosz gazdasági helyzet meg fogja akasztani a keleti exportból élõ 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 vezetésû kormány jelezte az MNB-nek, hogy ne járuljon hozzá az exporthitel garantálásához az Ikarusnak. Ezt azt jelentette, hogy ameddig az orosz fél nem fizet, addig a bank hitelezte volna meg az összeget.

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

### Tags:

[ikarus](#) [2]

### Tech:

[Haszonjármû](#) [3]

---

**Forrás webcím:** [https://www.melano.hu/az\\_ikarus\\_privatizacioja](https://www.melano.hu/az_ikarus_privatizacioja)

### Hivatkozások

[1] [https://www.melano.hu/sites/default/files/articles/ikarus\\_old\\_2014.jpg](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>