



Nekončící konec srbského Ikarbusu

08.01 2025 20:47, Libor Hinčica, Autobusy

Kolorit měst někdejší Jugoslávie tvořily po dlouhá léta také autobusy značky Ikarus, které však neměly nic společného se slavnějším maďarským producentem téhož jména. Továrna vznikla již v roce 1923 původně coby výrobce letadel, přičemž tohoto programu se držela až do počátku 50. let, kdy se začalo postupně přecházet na výrobu pro civilní sektor, zejména na autobusové karoserie. V roce 1992, v důsledku sporu s maďarským Ikarusem o používání značky, jugoslávská strana ustoupila a do názvu společnosti vložila navíc písmeno „b“, čímž se zrodil Ikarbus. Jeho výrobní prostory měly umožňovat produkci okolo 750 vozů ročně, avšak ekonomické problémy drolící se Jugoslávie včetně embarg, a následné dodávky vozidel ze zahraničí (v nemalém počtu coby mezinárodní pomoc) zdejší výrobu utlumovaly. Firma se tak opakovaně dostávala do finančních těžkostí, které vyvrcholily jejím deklarovaným prodejem čínskému partnerovi.

Ikarbus vyráběl vozidla na různých podvozcích (jak vlastních, tak značek jako MAN, Mercedes-Benz či Volvo) a snažil se i o uzavření strategických spoluprací. Záchrana se očekávala v roce 2018 od příchodu čínského investora, který měl převzít i závazky společnosti. K podpisu akviziční dohody došlo na úrovni vládních představitelů Srbska (dohodu kontrasignoval mj. srbský prezident) dne 17. 9. 2018 v Pekingu. Oficiálně byla jako kupující uváděna společnost *Yinlon Group*, ve skutečnosti se ale akvizicí Ikarbusu pochlubila firma *Lanzhou Guangtong New Energy Automobile Co., LTD.*, která byla založena teprve v roce 2017 jako nová dcera Yinlonu, jež se měla soustředit na výrobu elektrobuses. Uvedená společnost se momentálně na svých webových stránkách stále ke koupi Ikarbusu v historii tiskových zpráv hlásí a mezi nabízenými modely (v anglické i čínské mutaci) dokonce uvádí 18m model, jenž byl Ikarbusem vyráběn.



18米铰接车外观优雅时尚，高端大气。铰接设计使空间容量更大，提高客运量。迎风区域较小，有效减少空气阻力，更为节能。

Článekové 100% nízkopodlažní autobusy Ikarbus 218 vznikaly ve dvou verzích, a sice 218N s podvozku vlastní konstrukce a 218M na podvozku MAN. Stejně rozdělení platilo i pro sólo vozy. Zde vidíme printscreen ze stránek čínského výrobce Lanzhou Guangtong New Energy Automobile Co., LTD.

Patrně poslední autobus Ikarbus vyrobil již v červnu 2018, kdy došlo (12. 6.) ke slavnostnímu předání zcela nového typu meziměstského autobusu IK 312M na podvozku MAN společnosti ze Subotice, na nějž žádný kus už navázat neměl. Čínský investor tedy měl kupovat výrobní závod už prázdný, přičemž do Srbska později dovezl jen jeden ze svých 12m elektrobuseů, jejichž montáž měla přicházet teoreticky na Balkáně v úvahu.

Navzdory fanfárám a tvrzením v médiích ovšem měli Číňané odkoupit jen jednu z pohledávek Ikarbusu (od Banky Intese), nikoli akcie firmy. Ta zůstávala nadále (převážně) v rukou státu a doufala, že se přátelé zpoza Velké čínské zdi rozhýbou k reálnému přebrání firmy pod svá křídla. Do konce roku 2018 bylo propuštěno 153 pracovníků společnosti a ve firmě mělo nadále působit - především v oblasti servisu - už jen 27 lidí a hlavním příjmem společnosti se stal pronájem kancelářských prostor. Později počet zaměstnanců dále klesal.

Ještě na konci června 2021 byl srbský premiér ze strany příslibného čínského producenta ujišťován o tom, že po roce a půl příprav je Ikarbus připravený na obnovení výroby, k čemuž měla být mj. využita (bez konkrétního plánu) čínská iniciativa známá jako *Belt and Road Initiative*, pro kterou se v češtině používá spíše překlad *Nová Hedvábná stezka*. Jde o vznešenými frázemi opředený projekt, jenž byl vyhlášen čínským prezidentem Si-Ťin-pchingem v roce 2013, který není ničím jiným než nepokrytou strategií na prosazování ekonomických a politických zájmů Čínské lidové republiky v rámci vybraných států, jejíž výsledky mají - jak ukazuje i příklad Ikarbusu - nezřídka kolísavou povahu.



Pohled do interiéru článkového Ikarbusu řady 218. (foto: Ikarbus)

Jediným hmatatelným výsledkem čínsko-srbské kooperace v Ikarbusu byl pokus o získání evropské homologace elektrobuse, přičemž ještě na jaře 2022 se sice optimisticky uvádělo, že by výroba předmětného typu v Srbsku mohla začít už na podzim téhož roku, současně ale bylo dodáváno, že Ikarbus, jehož majetek byl v mezichase z nemalé části zastaven a od 17. 11. 2021 mu byly obstaveny i účty, nemá na vozidla žádné objednávky a že „o žádný velký business nepůjde“. Nešlo. Neboť k zahájení montáže vůbec nedošlo. Čínský elektrobuse sice měl homologaci nakonec dokončit (za nesmírně obtížných podmínek a s velkým zpožděním), pak se ale ze Srbska vytratil a čínský vlastník si jej odvezl do Německa, kde se jej měl dále pokoušet prodat. Ředitel Ikarbusu k tomu na jaře 2023 uvedl, že ani netuší, zda se prodej podařil a že o vozidle nemá žádné zprávy, což výmluvně ilustruje, jak vážně čínský partner svůj srbský protějšek vnímal.

Nutno dodat, že Číňané se k většinovému vlastnictví (59 %) Ikarbusu nakonec přece jen propracovali, nikoli ale přímo přes dříve skloňovaný Yinlon Group či jeho zmíněnou dceru (Lanzhou Guangtong New Energy Automobile), ale skrze v říjnu 2018 v Srbsku založenou společnost *Green Stone Investment*, která byla vlastněná ze strany Lanzhou Guangtong ze 75 %, zatímco zbylých 25 % vlastnila další čínská (dosud nezmiňovaná) společnost *Gansu Dele Engineering Construction*. *Green Stone Investment* se k akciím Ikarbusu dostala až v průběhu roku 2022 coby jeho největší věřitel, jenž svou pohledávku se státem vyhandloval za akcie. Srbské vládě nadále zůstal už jen 5,1% podíl.



Kloubový Ikarbus 206 v Subotici se standardní výškou podlahy. Autobus byl v nabídce až do konce produkce a formálně v ní de facto zůstává dosud. (foto: Libor Hinčica)

V té době už byl Ikarbus jen těsně nad hladinou, čemuž se podívovali i ti, kteří společnost ještě reprezentovali, byť jim nešla upřít patrně upřímná snaha výrobce oživit a přesvědčení (jakkoli se nepotkávající s realitou) o tom, že produkty Ikarbusu by byly znatelně lepší než zahraniční konkurence, jen pokud by byla možnost je prodávat. V polovině roku 2023 evidoval Ikarbus už více než 450 exekučních příkazů a chystal se prodej svého nemovitého majetku, aby bylo možné uspokojit dluh ve výši cca 300 000 euro vymáhaný bývalými zaměstnanci. Kupodivu se však všichni věřitelé snažili dostat ke svým pohledávkám skrze exekuce a nikdo nepodal návrh na insolvenční řízení. Dluhy přitom měly dosahovat částky okolo 2,5 mi. € a jedinou cestou k odblokování se zdálo být poskytnutí finanční injekce na chod společnosti, která se očekávala od čínské strany coby největšího akcionáře (formou akcionářské půjčky). Zástupce Green Stone Investment pan Fei Xun ale na návrh ostatních akcionářů v červnu 2023 o možném vyrovnání dluhu z čínské peněženky uvedl, že je pouze zplnomocněn se účastnit zasedání akcionářů a hlasovat na něm, nikoli však vydávat jakákoli prohlášení a závazky, což provázelo všechna jednání akcionářů od doby převzetí majority.

Naděje, že se neúspěch Ikarbusu zalepí penězi z komunistické Číny, se ukázaly jako naprosto liché. Během roku 2023 byla výrobní hala prodána v aukci a počátkem roku 2024 přišel na řadu i rozprodej strojního vybavení, které ještě existovalo. Společnost Green Stone Investment prohlásila, že do Ikarbusu údajně nalila 5 mil. € od roku 2019, na druhé straně už ale od května 2023 přestala vyplácet veškeré mzdy, a to i zaměstnancům, které sama najala. Ještě v březnu 2024 ale bez zardění v rámci schůze akcionářů uváděla, že jejím cílem je obnovit výrobu, nicméně muselo by se prý počkat na vypsání očekávaných výběrových řízení v Srbsku na nové autobusy, zejména v Bělehradě. Plánem majoritního vlastníka mělo být údajně do budoucna využívat trojici výrobních závodů pro svou expanzi – jeden v Německu, jeden v mateřské Číně a jeden v Srbsku.



Welcome to the official website of the company IKARBUS!

IKARBUS is a leader in bus production in Southeast Europe and represents a significant potential of the Serbian economy. The production program contains the city, intercity and tourist buses as well as buses powered by natural gas. With its modern design models with technological and technical solutions according to the highest standards and norms, IKARBUS compete on an equal footing with largest European and world producers.

IKARBUS has a special significance in the world of those who are engaged in transportation of passengers. From production facilities with a capacity of 250 vehicles per year, to the streets of major cities around the world are coming modern vehicles that make transportation of passengers easier and more comfortable. Their high quality and reliability have been confirmed in the most severe conditions, from the polar regions of Russia to the desert landscapes of Africa.

Webové stránky Ikarbusu stále fungují. Prozatím. (printscreen z webových stránek)

Na dotaz, kde v Srbsku by se měly autobusy vyrábět, když hala i stroje jsou či budou záhy rozprodány v exekčním řízení, bylo zástupcem Green Stone Investment odpovězeno, že by se musela hala pronajmout, případně postavit nová. Jeden z menšinových akcionářů (Mišo Vitorovič) toto tvrzení nazval bez obalu pouhou „historkou“, neboť jen těžko si lze představit, že někdo, kdo nebyl schopen zaplatit ani mzdy zaměstnancům, bude někde stavět či pronajímat halu. Současně bylo zástupci čínského vlastníka vmeteno, že na všechna jednání jsou posíláni pouze reprezentanti s instrukcemi, jak mohou hlasovat, ale neodpovídají na žádné otázky, ani nepředkládají jasnou strategii firmy. Svou řeč pak zakončil Mišo Vitorovič poměrně ostrým výpadem, v němž nepřímě naznačil, že čínský partner v podstatě jen čeká, až na účet Ikarbusu přijdou peníze z rozprodaného majetku, které bude moci shrábnout, přičemž jeho údajná investice ve výši 5 mil. € byla v celém rozsahu zpochybněna, neboť k ní neexistoval ani jediný účetní doklad, smlouva či zápis.

Přes všechno výše uvedené Ikarbus nadále jako samostatná firma existuje a fungují mu webové stránky včetně většiny záložek (a to v různých jazykových mutacích). Jen ty autobusy nemá už kde vyrábět.

Url: [Nekončící konec srbského Ikarbusu](#)