

Érthető, ha a Fidesz kapcsolatokat keres olyan országokkal, amelyekkel eddig hűvös volt a viszonya, ám az elmúlt években annyira megromlott a kapcsolat Oroszországgal vagy éppen Kínával, hogy ezt nehéz lesz újjáépíteni. A kormányzásra készülő ellenzéki párt láthatóan nagy erőfeszítéseket tesz, hogy helyreállítsa az előző hivatali idejének végére mélypontra süllyedt amerikai kapcsolatokat. Miként alakult a párt nagyhatalmakkal kapcsolatos politikája az elmúlt években?

A Fidesz a Nabucco, illetve a Déli Áramlat gázvezeték kérdését nem gazdasági, hanem belpolitikai ügyként kezelte. A párt az Egyesült Államok által támogatott Nabucco mellett állt ki, függetlenül attól, hogy egyelőre még azt sem tudni biztosan, honnan pumpálják a vezetékbe a gázt. Amikor Gyurcsány Ferenc korábbi kormányfő sikra szállt a Déli Áramlat megépítése mellett, oroszbarátsággal vádolták. 2007. március 30-án Orbán Viktor úgy fogalmazott az Oroszországhoz fűződő viszonyról: „mi nem azért nyitotunk ajtót bizonyos dolgoknak, hogy most meg visszajöjjenek az ablakon.” Ugyanebben az évben, az 1956-os évfordulón félreérthetetlenül Oroszországra célozva így fogalmazott: „A keleti politika nem tűri az önállósodást, a függetlenséget, a szabadságot. Vagyontalanok, teszt, elszegényít, megfélemlít.” Moszkvában is felfigyeltek az oroszellenes megnyilvánulásokra. Vagyim Guszov, az orosz parlament FÁK-bizottságának elnöke kijelentette: „ha nem teszük az orosz gáz szaga, akkor vegyének máshonnan.”

A Fidesz tudatosan pozícionálta magát Oroszországgal szemben, nem törődve azzal, hogy ez visszautér. Nem foglalkozván azzal sem, hogy energiahordozók tekintetében még jó ideig Oroszországra vagyunk utalva. Az oroszellenes politika célja nyilvánvalóan az volt, hogy a Fidesz visszanyerje Washington rokonszenvét.



A volt külügyminiszter és a jelenlegi kormányfő egy asztalnál a Mikulás-vacsorán Washingtonban

Foto: MTI

Amikor Orbán Viktor 2007-ben Washingtonban járt, úgy foglalt állást: ha a Fidesz hatalomra kerül, véget vet az „oroszbarát” politikának, és kész konfrontatív politikát folytatni Oroszországgal szemben. Ez a fajta retorika később sem változott. Orbán egy novemberi budapesti konferencián közölte: lépéseket tesz az orosz energiafüggőség megszüntetése érdekében. S jól emlékezhetünk arra, amikor tavaly Igor Szavolszkij nagykövet nyilvános vitába keveredett Orbánnal az energiahordozók kérdéséről.

Mindez azt mutatja, hogy Moszkva nem bízik a Fideszben és Orbán Viktorban. A Fidesz mintha kezdené felismerni: ha hatalomra kerül, nem nézhet át

Oroszországon, hiszen az orosz energiafüggőség megszüntetésének emlegetése pusztán populizmus, rövid távon erre nincs esély. Ám az a gond: a párt viszonya annyira megromlott Moszkvával, hogy kérdés, miként alakulnak az orosz–magyar kapcsolatok Orbán kormányfővé választása esetén.

A Fidesz amerikai kapcsolatainak javítása lehetett a legfontosabb célja az Orbán-kormány volt külügyminisztere, Martonyi János washingtoni látogatásának. Az ismét kormányzásra készülő pártnál pontosan tudják, hogy a sikeres külpolitika alapjaira a transzatlanti jó viszony.

Bőven van mit „ledolgoznia” az ellenzéki pártnak. Több oka

is volt annak, hogy 2001. szeptember 11-ét követően mélypontra zuhant a viszony, például az, hogy az Orbán-kormány az amerikai F-16-os harci gépek helyett Gripenek beszerzése mellett döntött. Orbán nem határozta el a parlamentben Csurka Istvánnak a szeptember 11-i terror-támadással kapcsolatos kijelentésétől, s nem kelt az akkori budapesti amerikai nagykövet védelmére, akit durva támadások érték, miután egy beszédben szóvá tette a Magyarországon tapasztalt antiszemita és idegenellenes jelenségeket.

Az oroszellenes politika célja az volt, hogy visszanyerjék Washington rokonszenvét

(E téren azóta sem következett be javulás, a jobboldali sajtóban gúny tárgyává tették az amerikai nagykövetség következetes kiállását a tolerancia, a kisebbségek védelme mellett.)

Orbán, aki idősebb Bush révén is hiába próbált az amerikai elnök közelébe jutni, 2007-ben személyesen utazott a kapcsolatok javítása céljából az Egyesült Államokba, s – szokása szerint – külföldről kritizálta a kormányt. Tom Lantos, az időközben elhunyt magyar származású képviselő Orbánnak aggodalmát fejezte ki a Magyar Gárda megalakulása miatt, s a szélsőjobbtól való egyértelmű elhatárolódásra sürgette.

Martonyi Jánosnak jelentős politikai tőkéje van az Egyesült Államokban, nem utolsósorban azért, mivel ő volt az, aki aláírta hazánk NATO-csatlakozási okmányait. A magyar diplomácia volt vezetője kevésbé diplomatikus módon bírálta a kormány gazdaságpolitikáját – amellyől ugyanakkor Biden amerikai

elnök elismerte a nyilvános nyilatkozatában. Martonyi elengedte a füle mellett az IMF elnökének megjegyzését is arról, hogy a következő kormányban is „tovább kell mennie a megkezdett úton”. Martonyi szerint Washingtonban ma már „nem kérdés”, hogy Orbán Viktor elhatárolódik-e a

szélsőjobboldaltól. Ám, hogy mégis lehetnek ilyen jellegű aggodalmak, azt bizonyítja, hogy Martonyi szükségesnek tartotta kijelenteni: „Teljesen alaptalan bármilyen kísérlet, hogy a Fidesz összekapcsolják a szélsőjobboldallal.”

Martonyi előzetesen úgy vélte: „nem szerencsés”, hogy Bajnai a közelgő választások előtt Washingtonba látogat. Elfeledkezett talán arról, hogy egykori főnöke 2002 februárjában, alig két hónappal az akkori voksolás előtt kért volna találkát Bush elnökötől.

A Fidesz elkételezett atlantizmusát aligha tükrözte, hogy az exkülgügyminiszter bizonytalanul reagált a Bajnai által bejelentett afganisztáni csapaterősítés hírére, s csak „elvékony, magánemberként” biztosította támogatásáról. Az amerikaiak nyilván emlékeznek arra is, hogy amikor az iraki magyar misszió meghosszabbítása volt terítéken, az is a fideszes parlamenti nem miatt bukott el.

Jó lenne, ha a jövőben magyar kormányok politikájában az lenne irányadó, amit Martonyi János az Amerikai–Magyar Koalíció Mikulás-napi vacsoráján – ahol egyébként egy asztalnál ült a miniszterelnökkel – mondott: „Ha valamit el akarunk érni, meg kell teremteni egy minimális nemzeti egyetértést.” Ezt a hozzáállást a mindenre nemet mondó ellenzék részéről a szocialista kormányok is alighanem nagyra értékelték volna.

Népszava-összeállítás

Szigorodhatnak januártól a hitelfeltételek, legfeljebb öt év lehet a futamidő, jövedelemtől és a gépjármű értékétől függő lehet a havi részlet

Ha bukjuk is az autót, megúszhatjuk a további törlesztést

Autóbérlétként funkcionálhat a bedőlő hitel- és lízingszerződés, ha a jogalkotók elfogadják a szakemberek javaslatait. Így, ha az ügyfél nem tudja fizetni a törlesztőrészeket, a gépjármű visszaadásán kívül nem kellene további veszteségeket elszenvednie. Ehhez a szakma egyebek mellett garanciaalapot hozna létre. Ezt a megoldást azért találták ki, hogy ne omoljon össze az autópia, mivel a devizahitelezés szabályai januártól várhatóan jelentősen szigorodhatnak.

Háromnegyedével csökkent az új gépkocsik hitelpiacja és több mint 60 százalékkal az értékesítés az év 11 hónapjában. Ezen a hátralévő egy hónap érdemben már nem változtathat – vélik az ágazatban dolgozó szakemberek. Tavaly még átlagosan minden második eladott új autót finanszírozta meg valamelyik lízingszerződés, idén már csak minden ötödik, hatodik gépkocsit vásárolták meg hitelre.

A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete (MGE) legnagyobb tagvállalatai képviselői,

illetve a hazai autólízing-piac 70 százalékát lefedő öt legnagyobb lízingszerződés, bank a napokban arról egyeztetett, milyen megoldás kínálkozik az újautópia további zsugorodásának elkerülésére és egy konszolidált fejlődési pályára állítására.

Nem nyugszunk bele, hogy az idei tendenciák jövőre is folytatódjanak – mondta Révész Tamás, a Budapest Autófinanszírozási Zrt. vezérigazgatója. – Arra nem számíthatunk, hogy rövid távon rohamosan javulni fog a gazdaság helyzete és gyors növekedésnek indul az



Összefog a szakma, hogy megmentse az autópia, hogy megmentse az autópia, hogy megmentse az autópia

Foto: K2 Press

autópia. Ám még ha legalább szerény mértékű növekedésre nyílna is lehetőség, azt látjuk,

hogy olyan jogszabálytervezeteket kap a Lízing Szövetség véleményezésre, amelyek – ugyan érthető és elfogadható makrogazdasági célok érdekében – ellehetetlenítik, de legalábbis az ideális felére csökkenthetik az autófinanszírozást. A tervezett devizahitel-szigorítások alaposan megszürik az ügyfeleket, a pénzügyi intézmények pedig nem tudnak majd több forrást kihelyezni.

Révész elismerte, a tervezetekben vannak olyan intézkedések, amelyek szándékuk szerint az ügyfelek védelmét szolgálják, így például a devizahitelek kockázatának csökkentését, de összességében mégis az lehet a végeredmény, hogy 2010-ben már csak minden 10. új gépkocsit veszik majd hitelre.

– Olyan megoldásban gondolkodunk, amely lehetővé tenné, hogy ha az autószerzőtől átmenetileg nehéz helyzetbe kerülne, akkor se kelljen az autó visszaadásán túl további veszteséggel

kiszállnia a lízing-, illetve hitelügyletből – tette hozzá Révész Tamás. – Ehhez kell a szakma együttműködése. Nyugat-Európában már vannak ilyen kezdeményezések, hogy a gyárak, az importőrök, a kereskedők, a finanszírozók a biztosítótársaságokkal együttműködve olyan

Félő, hogy jövőre már csak minden tizedik gépkocsivevő tud kölcsönt vállalni

garanciai újítanak az ügyfeleknek, hogy a futamidő bármelyik szakaszában, ha az autó visszaadására kényeszerűlne, ne kelljen kifizetnie a fennmaradó tartozást. Az egyik lehetséges megoldás alapján viszont a vásárló egyfajta autóbérlétként foghatná fel a hitelügyletet. Ehhez egyfajta kárközfősségi alapot, speciális biztosítási konstrukciót kellene létrehozni a piac szereplőinek. Így a finanszírozó sem szenvedne el veszteségeket, ellentétben

a mai gyakorlattal. Ez megmozdíthatná a piacot.

Erdélyi Péter, a Magyar Gépjárműimportőrök Egyesületének (MGE) társelnöke is úgy véli, hogy erősíteni kell az ügyfelek bizalmát és biztonságérzetét.

– Az autószerzők tiszták, átlátható üzleti ajánlatokat és finanszírozást, biztonságot kell kínálni – tette hozzá Erdélyi. – Az egyeztetések épphogy elkezdődtek, így még korai lenne a megbeszélések eredményeiről bármit is mondani. Az ötletek, javaslatok hatásait pontosan ki kell számolni, hogy egyértelművé váljon, melyik lépés mibe kerül és melyik fél milyen részt tud vagy akar ebből vállalni. Ezt követően lehet konkrétumokról is beszélni. Miután kormányzati támogatásra nem, vagy hamarosan nem számíthatunk, úgy gondoljuk, hogy az egymásra utalt érdekesítési és finanszírozási szakma össze kell, hogy fogjon, és a saját eszkeivel kell a megoldást, a kiút irányait megkeresni, miközben nem szeretnénk végleg lemondani a magyar gazdaság egyik

legnagyobb adóbefizető ágazatának kormányzati támogatásáról sem.

Az MGE tagvállalatai alaposan tanulmányozzák azokat az ötleteket, amelyek a finanszírozókkal való megbeszélésen merültek fel. A bizalom és ezzel a piac helyreállítása érdekében a tagvállalatok és partnerfinanszírozók a képviselt márkára szabott specifikus, egyedi megoldásokat keresnek. Legfontosabb az, hogy a hitelezés iránti bizalmat újraépítsük.

Bihari Tamás

Szigorítás szigorítás hátán

Az eddig ismertté vált javaslatok között szerepel a jövedelemarányos havidíj, az eszközányos hiteltartozás és a futamidőnek a korlátozása is. Utóbbi például nem haladhatná meg a 60 hónapot. A tervezet a hitel devizanemétől függően szabná meg a korlátozásokat. A jogszabály-módosításból a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (PSZÁF) is kivenné a részét. Tervezetük tovább bővíti a kockázatosnak ítélt hitelek körét. Idén év elején már volt egy rendeletmódosítási hullám, amit akkor a legtöbb piaci szereplő üdvözölt. A 2009-es változások szorították ki a piacról a nulla százalékos előleget, illetve a 120 hónapos vagy annál is hosszabb futamidejű hiteleket.

Jövőre a tervezeteket szigorítani kell az ügynöki jutalékok, ezzel áttételesen felszámolnák a kamatba épített kereskedői jutalékokat is, illetve megszűnik az előtörlesztési díj szedésének lehetősége. Tavaly egyébként még a jutalékok összege – amely az autókereke-

dők eddigi legfőbb bevétele volt – elérte a 60 milliárd forintot, idén ez jó, ha 18 milliárd lesz. Szigorításnak az ügynökök működési szabályain is, a képzéssel, megbízói ellenőrzéssel, jutalékfizetési struktúrával kapcsolatban is. Az ágazatot jól ismerő szakemberek úgy vélik, hogy nagy kérdés, a jelenlegi közvetítőként tevékenykedő autókerekeskedők és az értékesítésben dolgozó munkatársaik közül hányan felelnének meg az új előírásoknak. A 2010-es tervezeteket életbe lépésével az autószerzők magasabb önértékű, rövidebb futamidővel, vagyis magasabb havidíjjal juthatnának hitelhez. Ezzel párhuzamosan igazolt jövedelmük arányában felső korlátot szabnának az új rendeletek a vállalható havidíjnak. Ez egyébként csökkenthető lenne a kezdőrészlet emelésével. Ezek az intézkedések tovább szűkítenék a hitelképes ügyfelek körét. A hazai autókerekeskedő jövedelmezősége alapjaiban épít a finanszírozói jutalékokra. Kérdés, hogy ha ez a jutalékrendszer jövedelmével leépül, milyen veszteségekkel éli meg az ágazat a megváltozott struktúrát.