

fejleszteni, beruházni, eszközt beszerezni kíván, az lízing segítségével megtehesse. A lízingszektor a múltban már többször is bebizonyította, hogy képes megfelelni az ilyen nagy kihívásoknak, képes megújulni. Joggal bízhat a szövetség abban, hogy ez most is így lesz. A válság utáni gazdasági újraindulás kapcsán pedig fontos hangsúlyozni, hogy a lízingcégek szinte bármilyen eszköz finanszírozásában szerepet kaphatnak. Ezt már az elmúlt években elkezdtek felismerni a magyar vállalatok is, vagyis azt, hogy nemcsak autót, járművet, hanem akármilyen korszerű berendezést, termelőeszközt, építőipari gépet munkába lehet állítani a lízingkonstrukciók segítségével. Mindezt rugalmas, költséghatékony finanszírozás mellett. Azt szoktunk mondani, hogy a lízingcégek tényleg univerzális finanszírozó társaságok, mert szinte bármilyen eszköz beszerzéséhez tudják biztosítani a forrást. Ezen az úton haladnak a lízingcégek, és okkal reméljük, hogy a gazdaság újraindításához is érdemben hozzá tudnak majd járulni.

– Az idén több elemző is arra számít, hogy az agrárgazdaság felfuthat, és így a mezőgazdasági gépek lízingelése mentheti meg az ágazatot. Ön hogyan látja ezt?

– Első körben érdemes ismét kiemelni, hogy a koronavírus-járvány hatásait egyelőre nem lehet számszerűsíteni, így még korai arról beszélni, hogy bármelyik szegmens megmenti a piacot. Visszatérve azonban az agrárgép-finanszírozásra, ez az egyik legjelentősebb szegmens a lízingpiacon belül. A mezőgazdasági gépek finanszírozása tavaly átlépte a 100 milliárd forintos szintet, ami rekordot jelent, ezt pedig 26 százalékos növekedéssel sikerült elérni. Összességében mára eljutottunk oda, hogy az agrárgéplízing a jármű-finanszírozás után a legnagyobb részpiac, 14 százalékos részesedéssel. A bővülésben egyébként kiemelkedő szerepet játszottak a jegybank kedvezményes finanszírozási programjához köthető NHP Fix-konstrukciók. A felsorolt adatok elég szépek, és bízunk abban, hogy az agrárgép-finanszírozás növekedésben marad, bár sok függ attól, hogy a koronavírus-járvány hatásai milyen mértékben és milyen hosszan érintik a különböző szektorokat, köztük a mezőgazdaságot. Emel-

NÉVJEGY

- Jogász, okleveles közgazdász, 2016. szeptember 15-től a Magyar Lízingszövetség főtájkára.
- Korábban hosszú éveket töltött el a bank- és lízingszakmában. 1993–1997 között a Magyarországi Volksbank hitel- és jogi osztályának vezetője volt.
- Ezt követően, 1997–2007 között az MKB-Euroleasing vezető kontrollereként, majd a lízingtársaság kontroll- és kockázatkezelési igazgatójaként dolgozott. 2008–2016 között az MKB-Euroleasing bolgár leányvállalatát vezette.
- Németül és angolul tárgyalási, bolgárul kezdő szinten beszél.

lett látnunk kell azt is, hogy az agráriumban finanszírozott gépek és berendezések túlnyomó többsége importból származik, a beruházásokat a hazai fizetőeszköz jelentős gyengülése kedvezőtlenül érinti.

– A magyar gazdaság, ezen belül a hazai autópiacon is ezer szállal kötődik Németországhoz, mit gondolnak, a német ipar gyenge teljesítménye magával ránthatja a magyar piacot is?

– Egyelőre azt látjuk, hogy a koronavírus-járvány a globális gazdaságot sokkolja, így természetesen a német gazdaságot is, amely világszerte a legerősebbek közé tartozik. Ráadásul Magyarország rengeteg szálon kötődik az ottani gazdasághoz, akár az export, akár az import oldaláról beszélünk, de elég csak a járműgyártást példaként említeni. Magyarországon nagyon széles körű beszállítói kör épült ki az elmúlt években, ezek a vállalkozások konjunktúraérzékenyek, beruházásaik együtt mozognak a járműgyártók programjaival. Sokan közülük a mi ügyfeleink is. Fontos kérdés, hogy a német gazdaságot mennyire veti vissza a járvány. Ami konkrétan az autóiipart illeti: a magyar és az európai gyárak leállása vagy kapacitáskorlátozása, a járvány és a logisztikai problémák okozta termelési-

esés hosszú távon az autók piacát is befolyásolhatja. Ez az év egyébként is a változás időszak, átalakulás éve a személyautók tekintetében, hiszen a gyártóknak figyelniük kell a flottaszintű kibocsátási normák betartására, ami átalakítja a kínálatot. A gyártók-kereskedők igyekeznek a kisebb szén-dioxid-kibocsátású, illetve a hibrid és elektromos modelleket preferálni, de az kérdés, hogy a fogyasztói szokások milyen gyorsan követik ezt. Az átalakulás, valamint a gyártás nehézségeit jelenleg tetézi a bizonytalanság a lakosság jövőbeni jövedelmi helyzetét, autóvásárlási kedvét illetően. Így az autofinanszírozók a következő hónapokban jelentős visszaeséssel számolnak, és kérdéses, hogy a krízis után a most kieső üzleteket milyen mértékben pótolják, milyen új igényeket fogalmazznak meg a vevők. Ne feledjük azt sem, hogy egyelőre az is kérdés, hogy az Európai Unió és az egyes tagállamok milyen lépéseket tesznek majd a különböző iparágak, szektorok, a piac védelme érdekében. A törekvés mindenesetre látszik, az első intézkedéseket már bejelentették, sőt egyes lépéseket végre is hajtottak. Remélhető, hogy a globális, a német és a magyar gazdaság is csak egy V alakú utat jár be, azaz a járvány miatti sokkhatás után gyors lesz a visszapattanás. Érdemes talán visszatérni a legutóbbi nagy válságra, amelyhez sokszor hasonlítják a most elmélyülő krízist, ám számos különbség van. Egyrészt mind a világ, mind Magyarország sokkal stabilabb helyzetből megy neki a mostani válságnak, ráadásul vannak tapasztalatok és vészforgatókönyvek. Másrészt fontos, hogy a 2008–2009-es krízis a pénzügyi szektorból kiinduló válság volt. Most egy egészségügyi sokk érte a reálgazdaságot, a termelést, a logisztikai láncokat, amelyek a járvány elmúltával remélhetőleg gyorsabban helyreállíthatók. Mindenesetre ennek a tanulságait is le kell majd vonni, és ez biztosan indukál változásokat a vállalkozások stratégiájában is.

TÓTH BALÁZS