

# Közgazdászok képzés, kétféle tarifával

Egy szegedi könyvelőiroda munkatársa nem érti, miért csak októberben kapott tájékoztatást arról, hogy a Szegedi Tudományegyetem Gazdaságtudományi Karának költségterítési képzéseit kétféle tarifával indítják: egyéni, illetve vállalati díjat állapítanak meg attól függően, hogy valaki magánúton vagy cégének támogatásával kíván tanulni.

A neve közlésének mellesleg kéri férfi tanulmányi szerződést kötött munkáltatójával, a cég azonban – elmondása szerint – nem biztos, hogy kifizeti tanulmányainak költségeit, miután kiderült: 75 ezer forint helyett 125 ezerbe kerül egy szemeszter. – A felvételi tájékoztatóban csak az egyéni költségterítési díj szerepel, ráadásul megtudtam, hogy ha saját pénzből fizetném be az összeget, és áfás számlát kérnék, abban az esetben is a magasabb díjért tanulhatnék – mondta a könyvelőiroda munkatársa, aki szerint a jogszabályok értelmében bármelyik szolgáltató köteles készpénzfizetési számlát kiállítani, ha a másik fél kéri. A férfi egyébként azt fontolgatja, hogy másik intézménybe jelentkezzen át.

Az egyetem gazdaságtudományi karának dékánja elismerte, hogy túl későn tájékoztatták hallgatóikat a költségterítési kétféle díjáról. – Arra vártunk, hogy a névre szóló befizetési csekkek elkészüljenek, de ezek az egyetemes tanulmányi rendszer bevezetése miatt késnek, amivel nem számoltunk előre –

mondta Farkas Beáta. A dékán ugyanakkor nem talál kifogásolnivalót abban, hogy a felvételi tájékoztató csupán azt az összeget közli, amennyit az egyéneknek kell fizetniük. Ennél magasabb vállalati díjat egyébként először ez év májusában állapított meg a kar. A kétféle költségterítés azonban más felsőoktatási intézményekben sem ismeretlen, s a szegedi közgazdászok képzés díja – mondta a dékán – a többi iskolához képest alacsony. A legfrissebb Felsőoktatási felvételi tájékoztatóban valóban a szegedihez hasonló vagy annál magasabb költségterítési díjak szerepelnek (a Budapesti Gazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetemen például 175 ezer forintba kerül egy félév).

– A magasabb költségterítési díj a mérvadó, a képzésüket saját maguk finanszírozzák pedig kedvezményt kapnak – közölte lapunk kérdésére Farkas Beáta. Hozzátette: ezzel azoknak akarnak kedvezni, akik nem számolhatják el a költségterítésként a képzés díját.

Ennek az összegnek egy részét viszont adókedvezményként leírhatják a személyi jövedelemadójukból, ehhez azonban nem szükséges, hogy áfás számlát kérjenek. Ha viszont valaki ilyen számlát kér, akkor a kar döntése értelmében az minden esetben „vállalati befizetésnek” számít. A dékán úgy véli, a magasabb összeget fizető vállalatot sem éri veszteség, hiszen a tandíjat költséggént elszámolhatja a sakképzési alapjából.

**Hegedűs Szabolcs**

# Elmaradt beruházások, öreg agrárgéppark Hiányzik húszmilliárd

A mezőgazdaságban a 90-es évtizedet a bizonytalanság jellemezte, az ágazatot megviselték a változások: a tulajdonosi és a szervezeti átalakulás a teljesítmény csökkenésével járt együtt. Az agrárium súlya Csongrád megye gazdaságában – az országoshoz hasonlóan – folyamatosan mérséklődött. Az ágazat GDP-hez történő hozzájárulása 1995-től az évtized végéig egyharmadával, tizenkét százalékról nyolc százalékra csökkent – írja Pálfalvi Zsolt, a megyei KSH osztályvezetője a hivatalos legutóbbi elemzésében.

Az agráriumban nem jutott elég pénz a fejlesztésekre: az ágazat beruházási részaránya az elmúlt tíz évben öt és fél százalék körül alakult, szemben az 1990. évi majd tizenöt százalékkal. A mélypont 1993-ban volt, amikor a három évvel korábbinál alig egyhatede-egynolcada jutott az ágazat fejlesztésére.

A mezőgazdaság GDP-termelésben képviselt súlyához viszonyítva az elmaradt beruházások értéke meghaladja a húszmilliárd forintot, valójában több hiányzik, mint amit elköltöttek. A kiesés azonban ennél is nagyobb, hiszen egy erősen amortizált mezőgazdaságot kellene mielőbb korszerűsíteni.

A tavalyi általános mezőgazdasági összeírás az ágazat gép- és eszközállományára is kiterjedt. Ebből megállapítható, hogy az erőgépek vonóerő-kapacitása a kilencvenes években nem változott számottevően. Az évtized első felében a társas és az egyéni gazdálkodói kör között erőteljes átrendeződés volt: az előbbieket erőgépeinek száma 1996-ra a privatizáció előtti szint felére – kétharmadára csökkent. Ezzel szemben az egyéni gazdálkodók használatában lévő traktorok, tehergépkocsik, arató- és csepülőgépek köre bővült. Az évtized egészében a megye traktorállománya másfélszeresére, míg a kombájnok száma csupán tizenkét százalékkal nőtt. A traktorok és a tehergépkocsik túlnyomó többségét, körülbelül nyolcvan-nyolcvan százalékát ma már az egyéni „vállalkozók” használják, a



Egy jó karban levő traktor, vetőgéppel. A Csongrád megyei „átlagéletkor” tizenöt év. (Fotó: Gyenes Kálmán)

gazdaságosan nagy, összefüggő területeken működtethető arató- és csepülőgépeknek negyven százaléka viszont még mindig a társas szervezetekben található.

Csongrád megyében a gazdasági társaságok, szövetkezetek a megyei hétszáz-ezer kilowatt gépi vonóerő-kapacitás kevesebb, mint egyharmadával rendelkeznek. Országosan az egyéni gazdaságok tényerése nem volt ilyen látványos, az összvonóerő-kapacitásban képviselt arányuk – 2000-ben hatvan százalék – gyakorlatilag megegyezik a mezőgazdasági termelésből való részesedésükkel.

Megegyezik viszonylagosan kedvező helyzetét jelzi, hogy a „gépállomány” mindkét gazdaságkörben jobb az országosnál. Az előny különösen az egyéni gazdaságok esetében mutatkozik meg: az ezer hektáronkénti 2665 kilowatt gépi vonóerő közel másfélszerese az országosnak, e tekintetben Csongrádot a megyék rangsorában csak Győr-Moson-Sopron előzi meg.

A legfontosabb mezőgazdasági erő-

géppel való ellátottságot közelebbről megvizsgálva kitűnik, hogy az egyéni gazdaságok, ha rendelkeznek is traktorral, akkor is csak egyvel, ugyanakkor a gazdálkodó szervezetek átlagosan kettővel. Egy traktorra a gazdálkodó szervezetekben átlagosan négyszer annyi megművelendő terület jut, mint az egyéni gazdaságokban.

A nagyobb problémát a gépállomány elhasználódottsága jelenti. A traktorok átlagos kora tizenöt év, ezen belül a kisebb, 21-40 kilowatt közötti teljesítménykategóriába tartozó traktorok átlagkora volt a legmagasabb. Az állomány közel kilenczete a Magyarországon vagy más kelet-európai országban gyártott gépek tetejéig.

A kombájnok átlagkora ugyancsak elérte a tizenöt évét. Ezen belül az egyéni gazdaságok betakarító gépei idősebbek, ami azt jelenti, hogy a kivitt egykori nagyüzemi kombájnokat az egyéni gazdák igyekeznek működésképes állapotban tartani.

**K. A.**

## Fizetés - mobilról

### Munkatársunktól

A Visa International a közelmúltban olyan új szabványt vezetett be, amely nagyban megnöveli a mobiltelefonokról kezdeményezett internetes fizetések biztonságát.


A hagyományos fizetési technológiákra épülő úgynevezett Mobile 3-D Secure specifikációval a kártyaforgalom vásárlói és eladói oldalának biztonságát kívánja növelni a társaság. Ez a fejlesztés része azoknak az erőfeszítéseknek, amelyekkel a nemzetközi cég az úgynevezett univerzális kereskedelem – angol kifejezéssel u-commerce – gyakorlati megvalósításán fáradozik.

Radu P. Obreja, a Visa Közép-Kelet-Európaért felelős elnökhelyettese aláhúzza: bár az internetes vásárlások túlnyomó többségét még mindig személyi számítógépekről kezdeményezik, egyre emelkedik a mobiltelefonról, vagy más hordozható elektronikus eszközről indított fizetések, megrendelések arányának értéke.

A Mobile 3-D Secure-fejlesztés a tranzakció hitelesítését a mobiltelefonos megrendelésekre is kiterjeszti, ennek köszönhetően a pénzügyintézetek valós időben, online módon győződhethetnek meg a tranzakció kezdeményező kártyabirtokosok személyazonosságáról.

A Visa plasztiklapocskáival idén az első félévben Magyarországon több mint 33 millió tranzakciót hajtottak végre, összesen 2,5 milliárd dollárt meghaladó értékben.

A tavaly júniusi adat szerint az elköltött összeg még csupán 2,2 milliárd dollár volt.



**Meghívó**

**A Magyar Kereskedelmi és Iparkamara és a Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara III. Nemzetközi Közlekedési Konferenciát szervez Szegeden 2001. november 15-16-án**

**„MAGYAR KÖZLEKEDÉS AZ EU KAPUJÁBAN”**

címmel

A rendezvény keretében szeretnénk áttekinteni a közlekedés legfontosabb területeinek (nemzetközi áru fuvarozás, személyszállítás, szállítványozás, vasút, folyami és tengeri hajózás) helyzetét az Európai Unióhoz való csatlakozás tükrében, számba venni az ágazat előtt álló feladatokat, problémákat, a csatlakozási tárgyalások jelenlegi állását.

Helyszín: Pick Szabadidő Központ (Szeged, Felső Tisza-part 6.)  
Fovédnök: **dr. Fónagy János** közlekedési és vízügyi miniszter  
Védnökök:  
**dr. Frank József**, a Csongrád Megyei Közgyűlés elnöke  
**dr. Bartha László**, Szeged város polgármestere  
**dr. Parragh László**, az MKIK elnöke  
**Basa Zoltán**, a Közlekedéstudományi Egyesület Csongrád Megyei Szervezetének elnöke

**PROGRAM**  
2001. november 15.  
12.30-13.00: **Regisztráció**  
13.00-13.10: **Köszöntő**  
• **dr. Szeri István**, az MKIK alelnöke, az MKIK Közlekedési Kollégiumának elnöke, a CSMKIK elnöke  
13.10-13.40: **Nyitóelőadás** • **dr. Fónagy János** miniszter, Közlekedési és Vízügyi Minisztérium  
13.40-14.00: **Nyitóelőadás** • **dr. Parragh László** elnök, Magyar Kereskedelmi és Iparkamara  
14.00-14.30: **Az európai uniós csatlakozási tárgyalások eredményei, az előttünk álló feladatok**  
• **dr. Csejtei István**, az EU politikai kapcsolatok főosztályának vezetője, Külügyminisztérium  
14.30-14.50: **Az EU közlekedéspolitikai fejezet ideiglenes lezárásával kapcsolatos feladatok, az eddig elért eredmények ismertetése**  
• **Zsolnay Tamás**, főosztályvezető, EU-koordinációs Iroda, Közlekedési és Vízügyi Minisztérium  
14.50-15.10: **EU-jogharmonizáció a közúti közlekedési alágazat területén** • **Szekély András**, gépjármű-közlekedési főosztályvezető, Közlekedési és Vízügyi Minisztérium  
15.10-15.30: **Kávészünet/Sajtotájékoztató**  
15.30-15.50: **A magyar közlekedés nemzetközi dimenziói**  
• **Hardy András**, nemzetközi főosztályvezető, Közlekedési és Vízügyi Minisztérium  
15.50-16.10: **Az EU-csatlakozás várható hatása a közúti személyszállításra** • **dr. Vereczkei Zoltán**, vezérigazgató, Volán Busz Rt., az MKIK általános alelnöke  
16.10-16.30: **A szállítványozási tevékenységre vonatkozó uniós elvárások, felkészülési feladatok** • **Péchy László**, elnökségi tag, Magyar Szállítványozók Szövetsége  
16.30-16.50: **A Magyar Államvasutak EU-hoz való csatlakozási stratégiája**  
• **Kukely Márton**, vezérigazgató, MÁV Rt.  
16.50-17.10: **A közúti közlekedési alágazat EU-csatlakozással kapcsolatos makrogazdasági kihatásai**  
• **dr. de Sorgo Tibor** elnök, Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete

17.10-17.30: **A munka- és pihenőidőre vonatkozó előírásokkal kapcsolatos tennivalók a közúti közlekedésben**  
• **Sárközy György** elnök, Közúti Közlekedési Vállalkozások Szövetsége  
19.00: **Állófogadás**

2001. november 16.  
9.00-9.20: **A magyar közlekedéspolitika új irányai és hangsúlyai** • **dr. Ruppert László** helyettes államtitkár, Közlekedési és Vízügyi Minisztérium, az MKIK Közlekedési Kollégiumának tiszteletbeli elnöke  
9.20-9.40: **A közúti infrastruktúra-fejlesztés lehetőségei és kötelezettségek az EU-csatlakozás tükrében**  
• **Holnapy László** főosztályvezető, Közlekedési és Vízügyi Minisztérium  
9.40-10.00: **A közösségi közlekedésre vonatkozó uniós kihívások** • **Saslics Elemér** vezérigazgató, Volán Egyesülés, az MKIK Közlekedési Kollégiuma autóbussz-közlekedési szekciójának elnöke  
10.00-10.20: **A magyar nemzetközi áru fuvarozó vállalkozások várható kihívásai az EU-csatlakozást követően**  
• **Dittel Gábor**, ügyvezető főtisztviselő, NIT Hungary  
10.20-10.40: **A belföldi áru fuvarozás és egyéb fuvarozási tevékenységek előtt álló feladatok az EU-csatlakozást megelőzően** • **Peredi Péter** főtisztviselő, FUVOSZ (Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége)  
10.40-10.50: **A taxiközlekedés jövője az uniós csatlakozás után** • **dr. Horváth György** elnök, Magyar Taxis Szövetség, az MKIK Közlekedési Kollégiuma taxis szekciójának elnöke  
10.50-11.10: **Környezetkímélő szállítási alternatívák, valamint a kikötők szerepe az Európai Unióban és Magyarországon**  
• **Somlóvári László** vezérigazgató, MAHART Rt.  
11.10-11.30: **Kávészünet**  
11.30-11.50: **EU-kihívások a légiközlekedés területén a Magyar Köztársaságban**  
• **Rohács József** tanszékvezető, Budapesti Műszaki Egyetem, Hajók és Repülőgépek tanszék  
11.50-12.40: **Közlekedési infrastruktúra fejlesztési tervek a Duna-Körös-Maros-Tisza Európai régióban**  
• **Pásztor István** alelnök, Vajdasági Kormány  
• **Marosvári Attila** alelnök, Csongrád Megyei Közgyűlés  
• **Constantin Ostaficiuc** alelnök, Temes Megyei Közgyűlés  
12.40-12.50: **Kamarai feladatok az EU-csatlakozásig a közlekedés területén**  
• **dr. Szeri István**, az MKIK alelnöke, az MKIK Közlekedési Kollégiumának elnöke, a CSMKIK elnöke  
13.00: **Ebéd**

A rendezvény részvételi díja kamarai tagok számára 1500 Ft, nem tagok számára 3000 Ft. A jelentkezéssel kapcsolatban bővebb információ a 62/423-451/145-ös melléken kérhető. Őszintén reméljük, hogy rendezvényünk felkelti érdeklődését, és bízunk benne, hogy konferenciánk idén is hozzájárul ahhoz, hogy a közlekedés területén dolgozó szolgáltatók és a nagyközönség hasznos információkat kapjanak az ágazat helyzetéről.

# Célkeresztben a fiatalok

### DMDV-információ

A Kereskedelmi és Hitelbank (K and H) a fiatalokat olyan jelentős megtakarítási potenciállal rendelkező korosztálynak tekinti, akik, ha elégedettek a szolgáltatásokkal, munkába állásuk után is a bank ügyfelei maradnak – mondta *Várkonyi Edit*, a K and H vezérigazgató-helyettese a minap.

A bank másfél évvel ezelőtt a hazai piacot egyedülálló és teljes körű programot indított „Trambulín” néven a gyerekek, a középiskolások, az egyetemisták és főiskolások, valamint a felnőtt kort éppen átélők számára. A K and H összességében mint-

egy hatszázmilliárd forintra rúgó lakossági betétjéhez képest eltérőül a 26 év alatti korosztály megtakarítása, illetve számlaforgalma, ám ez a banki ügyfélkör már most ötvenezresre tehető és a jövőben több százalékkal növelhető.

A hitelintézet tovább bővíti a csomag által kínált termékeket. A közeljövőben a bank újabb ügyfelei számára a mobilinfo-szolgáltatás mellé egy kedvezményes Pannon GSM mobilcsomagot biztosít, valamint az elektronikus banki szolgáltatásokat, az interneten történő átutalást is lehetővé teszi az Axelero internetes szolgáltató révén.

## Üzletről, „angolul”

### Munkatársunktól

Bár Nagy-Britannia nem a legközelebb eső és legfontosabb kereskedelmi partnere a megyei cégeknek, az angol társaságokkal való külkereskedelem mégis számos lehetőséget tartogat a vállalkozók kedvének.

Többek között ez derült ki a Brit Nagykövetség, az ITD-Hungary és a Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara által közösen rendezett és az elmúlt héten megtartott brit kereskedelmi napon.

A program célja elsősorban az volt, hogy a hazai vállalatok számára konkrét export- és kereskedelemfejlesztési lehetőségekről nyújtson tájékoztatást, valamint segítsen a vegyesvállalati kapcsolatok kialakításában, s mind a magyar, mind az angol befektetői igények „tolmácsolásában”.

A kamara felmérései szerint e lehetőség leginkább az autógyártó, bútorgyártó és lakberendezési, elektronikai, élelmiszer-ipari, nyomdaipari és ruhaipari szektorban működő vállalatok, vállalkozások számára ígérhet üzleti sikereket.

## MAGYAR NEMZETI BANK

# Devizaárfolyamok

Devizanem	árfolyam 1 egységre, forintban
Angol font	408.92
Ausztrál dollár	142.40
Cseh korona	7.57
Dán korona	34.16
Euró	253.97
Luxemburgi frank(100)	629.58
Finn márka	42.71
Francia frank	38.72
Görög drachma(100)	74.53
Holland forint	115.25
Ír font	322.48
Német márka	129.85
Olasz líra(1000)	131.16
Osztrák schilling	18.46
Portugál escudo(100)	126.68
Spanyol peseta(100)	152.64
Japán yen(100)	231.10
Kanadai dollár	179.34
Lengyel zloty	69.23
Norvég korona	31.91
Svájci frank	172.16
Svéd korona	26.80
Szlovák korona	5.82
USA-dollár	282.66

E-mail: [egyszaz@delmagyar.szeged.hu](mailto:egyszaz@delmagyar.szeged.hu)