

A PÉNZ BESZÉL

SZERKESZTI: HEGEDŰSZABOLCS, FÁBIÁN GYÖRGY ■ 2007. ÁPRILIS 16.

NAPI MELLÉKLETEK

Kedd GYÓGY-ÍR
Szerda LÉGYOTT
Csütörtök BIZALMASAN
Péntek DÉLMADÁR
Szombat SZIESZTA

WWW.DELMAGYAR.HU

TŐZSDE

Erős forgalom

A Budapesti Értéktőzsde hivatalos részvényindexe, a BUX az elmúlt héten 817,70 ponttal, 3,41 százalékkal emelkedett, 24 ezer 779,94 ponton zárt pénteken. A vezető részvények kivétel nélkül drágultak.

MTI

A részvénypiac múlt heti forgalma 153,6 milliárd forint volt, míg az előző héten 114,6 milliárd forint értékben születtek üzetek. A húsvét utáni csonka héten részint a vállalati közgyűlésekhez kapcsolódó hírek, részint a nemzetközi piacokon emelkedő olajár határozták meg a kereskedés menetét. A hét nyertese a Mol volt, az olajrészvény árfolyama 4,84 százalékkal 22 ezer 545 forintra ugrott, forgalma 58,6 milliárd forint volt, az összforgalom 38,12 százalékát tette ki.

Az OTP 3 százalékkal magasabban, 8819 forinton fejezte be a hetet, a bank papírjaival 55,8 milliárd forint értékben kereskedtek, ami a teljes részvénypiaci forgalom 36,3 százaléka. A bank menedzsmentje a múlt héten tette közzé, hogy 144 forintos részvényenkénti osztalék kifizetését javasolja.

A Magyar Telekom 3,14 százalékkal 985 forintra emelkedett, forgalma 16,4 milliárd forint volt, az összforgalom 10,7 százalékát tette ki. A magyar távközlési papír árszínjét növelte, hogy a Deutsche Telekom az ünnep előtt közzétette, hogy mely vállalatoktól kíván megvásárolni. A piaci pletykák ellenére a Magyar Telekom nem volt ezek között. A közelgő osztalékfizetés, valamint a távközlési szektor népszerűsége a nemzetközi tőzsdéken ugyancsak kedvezően befolyásolta a Magyar Telekom árfolyamát.

A gyógyszergyártók közül a Richter árfolyama 2,73 százalékkal 37 ezer 495 forintra nőtt, a papír 11,7 milliárd forint értékben kötöttek üzleteket, ez a teljes részvénypiaci forgalom 7,63 százaléka. Az Egis 1,12 százalékos eséssel, 22 ezer 100 forintra zárta hetet, forgalma 2,4 milliárd forint volt, ami az összforgalomból 1,6 százalékot képvisel.

Kettőből egy bank

MTI

Egy bank lesz Magyarországon 2007-ben a CIB Bank és az Inter-Európa Bank – jelentette be Milánóban Corrado Passera, az Intesa Sanpaolo vezérigazgatója. A bank nevével legkorábban három hónap múlva hozzák nyilvánosságra.

A Banca Intesa (a CIB anyabankja) és a Sanpaolo IMI (az Inter-Európa anyabankja) egyesülésével 2007. január 1-jével létrejött óriásbank Olaszországban 11 millió, Közép- és Kelet-Európában 7 millió ügyféllel rendelkezik. A bankcsoport 2006. évi mérlegfőösszege 577 milliárd eurót tett ki.

Az egyesüléssel létrejött Inte-

sa Sanpaolo piaci értéke 74,7 milliárd euró, ezzel Európában a hetedik helyen áll. Olaszországban közel 20 százalékos piaci részesedéssel rendelkezik a bankcsoport. Passera bejelentette, hogy az Intesa Sanpaolo a 2006. évi 4,4 milliárd euró adózott nyereségét 2009-re 7 milliárd euróra kívánja növelni.

Magyarországon a CIB Bank piaci részesedése 9 százalék, az Inter-Európáé 1,5 százalék, így az egyesülés után létrejövő pénzügyi intézmény 10 százalékos feletti piacrészesedéssel bír majd, mérlegfőösszege pedig megközelíti a 2200 milliárd forintot, és ezzel a második legnagyobb bank lesz Magyarországon.

Véleményközelben

A Pannon véleményalkotó SMS-rovata

Írja meg heti kérdésünkre válaszát SMS-ben a 06-20/554-2444-es telefonszámra!

A hét kérdése:

Ön szerint a számítástechnika fejlődése befolyásolhatja egy ország gazdasági teljesítményét?

Várjuk olvasóink SMS-szavazatait!

Küldjenek frappáns választ vagy egy egyszerű igent, nemet a kérdésre! A legjobb válaszokat megjelentetjük! Szívesen vesszük, ha kérdést is javasolnak, miről tudjuk meg a közvéleményt?



Ön szerint munka miatt könnyen váltanak lakóhelyet a magyarok?

72% igen

28% nem

MEGVESZI, MAJD ELADJA AZ AKA ZRT.-T AZ ÁLLAM

Új fordulat az M5-ös ügyében



Az M5-öst jelenleg az Alföld Koncessziós Autópálya Zrt. működteti

FOTÓ: KARNOK CSABA

A magyar állam arra törekszik, hogy száz százalékban a tulajdonába kerüljön az M5-ös sztrádát üzemeltető AKA Zrt. Jelenleg az Állami Autópálya Kezelőn keresztül a részvények csaknem 40 százalékát birtokolja, a fennmaradó 60 százalékra pedig elővételi joga van. Ezzel élve szeretne birtokon belül kerülni, ezt követően pedig eladni a sztrádatársaságot.

Az Alföld Koncessziós Autópálya (AKA) Zrt. állandó főszereplője volt lapunknak mindaddig, amíg meg nem építette az M5-ös sztrádát előbb Szegedig, majd az országhatárig. A szegedi északi csomópontig Kiskunfélegyházától induló 46 kilométeres szakasz átadása 2005. december 10-én, a hiányzó 15 kilométer avatása pedig 2006. március 11-én történt. Azóta a helyi közvélemény már nem az AKA Zrt.-n belüli tulajdonosi szerkezetre koncentrált: hiszen az itt élők számára az autópálya meglehetősen fontos, valamint az, hogy ugyanúgy matricával lehet használni, mint az ország többi sztrádját.

Nem mindig volt ez így: amikor 2004-ben évtizedes késle-

kedés után az állam azzal lendítette ki az ügyet a holtpontról, hogy március 9-én az ÁAK Zrt.-n keresztül 40 százalékos tulajdonrészt szerzett az AKA-ban, mindenki igyekezett tájékozódni az ügylet korrektségét és hasznát illetően. Hiszen az állam akkor horribilis

rendelkezésre állási díjban átlapodott meg az AKA fő részvényeseivel, az osztrák Strabaggal, valamint a francia Bouygues-gel a koncessziós szerződés lejártáig – erről szól kéréses összeállításunk. A szerződést aláíró gazdasági minisztérium már akkor azzal érvelt, hogy az állam 2009-ig opciós, elővételi joggal rendelkezik a fennmaradó 60 százalékra, és azzal bármikor élhet.

Az opcióval a közelmúltban elő is állt a minisztérium: már az év elején felröppentek a hírek, hogy megvették a fennmaradt 60 százalékot. Ehhez

azonban a kormánynak szüksége lett volna az AKA Zrt.-nek korábban hitelt nyújtó bankok, mintegy húsz hitelintézet jóváhagyására. Ám azok csak akkor járulnának hozzá az adásvételhez, ha a kormány garanciát nyújt az AKA által korábban felvett mintegy 900 millió euró (230 milliárd forint) kölcsön visszafizetésére. Ebbe viszont a gazdasági tárca nem ment bele: inkább a mostani viszonylag drága hiteleket cserélné be új kölcsönökre, más szereplőkkel.

Ezért a kormány nevében eljáró gazdasági és közlekedési minisztérium megbízta az ÁAK Zrt.-t, hogy a tulajdonában lévő Kisalföld Autópálya részvénytársaság közreműködésével írjon ki nemzetközi finanszírozási tendert, majd vásárolja meg az AKA fennmaradt 60 százalékos részvénycsomagját. Amennyiben a kormány megszerzi az AKA Zrt. feletti teljes ellenőrzést, „egyben” szeretné értékesíteni a sztrádatéget.

F. K.

Rendelkezésre állási díj

Az állam évi 26 milliárd forint rendelkezésre állási díjat fizet az M5-öst működtető AKA-nak. Egyrészt azért, mert szolgáltatást vásárol, másrészt ezzel téríti meg számára a kieső autópályadíj bevételeit. A matrica bevezetéséig ugyanis a sztrádatársaság egy Kiskunfélegyházától Budapestig oda-vissza szóló útért csaknem 7 ezer forintot kért. A rendelkezésre állási díjat 2030-ig, a koncessziós szerződés lejártáig kellene fizetni. Ugyanakkor az állam is kap pénzt az AKA-tól osztalékként, valamint részesedik a matricabevételekből is.

SZIGORÍTOTTÁK A VEZETÉSI ÉS A PIHENŐIDŐRE VONATKOZÓ SZABÁLYOKAT AZ EU-BAN

Áremelésre kényszerülnek a fuvarozók

Akár 15 százalékos költségnövekedést is jelenthet a fuvarozóknak az, hogy szigorították az Európai Unióban a vezetési és pihenőidőre vonatkozó szabályokat. Bizonyos fuvarokat ezentúl csak két gépkocsi-vezetővel lehet lebonyolítani – mondta a Karmos Gábor, a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének (MKFE) főtitkár-helyettese.

Az EU mind a 27 tagállamban szigorították a vezetési és pihenőidőre vonatkozó szabályokat, emiatt a sofőröknek minden második héten 45 órára, és min-

den héten 24 óras egybefüggő pihenőidőt kell kivenniük – mondta az MKFE főtitkár-helyettese. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy kéthetente 2 napig, minden héten pedig 1 napig állnia kell a kamionnak, vagy két sofőrrel kell elindulniuk. A heti pihenőidő alapesetben eddig is 45 óra volt, de ezt 36, vagy akár 24 órára is csökkenthették a sofőrök, attól függően, hogy a telephelyükön vagy azon kívül pihentek. Az elmaradt pihenéseket később azonban pótolniuk kellett – tette hozzá Karmos Gábor.

A napi pihenőidőre vonatkozó szabályok is szigorodtak. A gépkocsivezetőknek

egyhuzamban legalább 11 órát kell pihenniük. Két részletben is pihenhettek, de akkor az elsőnek legalább 3 órának, a másodiknak pedig legalább 9 órának kell lennie, vagyis ebben az esetben 11 helyett 12 óra a kötelező napi pihenőidő. A szigorítást megelőzően a sofőrök akár három részletben is kivehették napi pihenőjüket.

Karmos Gábor szerint a szigorított szabályozás 5-15 százalékos költségnövekedést eredményez a fuvarozóknál, akik ezt valószínűleg hamarosan beépítik tarifáikba. A bírságok is borsosak lesznek, az új rendelet május 1-jétől lép hatályba – tette hozzá.