

Dr. Lakatos Sándor

Gyáriparosszövetségi főtitkár, Marosvásárhely:

A nagyipar főbb problémái.

Vámpolitikánk

A kormány a következő parlamenti ülészakban államunk közgazdasági életét szabályozni kívánó életbevágóan fontos törvényjavaslatokat fog a parlament asztalára letenni. A közgazdasági törvényhozással kapcsolatban eddig az a szomorú tapasztalatunk volt, hogy úgy a törvénytervezetek elkészítése, mint a törvények meghozatala, úgy mondhatnók, a nyilvánosság teljes kizárásával történt. A törvényjavaslatok ugyanis legnagyobbbrészt az illetékes szakminisztérium irodáiban készültek el, azokat az érdekelt gazdasági rétegekkel nem közölték, viszont azok parlamenti letárgyalása a legteltjesebb érdektelenség jegyében folyt le. Egy-egy ülésnapon tízével hozattak meg olyan törvények, melyek az állampolgárok legvitálisabb életlehetőségeit voltak hivatva szabályozni, anélkül, hogy ezekhez egy érdemi hozzászólás hangzott volna el. A törvényalkotás ezen módjának csak természetes következménye volt az, hogy a gazdasági törvények meghozatala után a legtöbb esetben az ország egyik vagy másik gazdasági rétege jajdult fel és megkezdte a kilincselést a való életviszonyokat tekintetbe nem vevő hivatal-szobákban készült törvény hibás intézkedéseinek kiküszöbölése érdekében. A tárgyi sérelmek többé-kevésbé a törvény meghozatala után végrehajtási rendeletekkel reparáltattak, azonban a folyton megújuló törvénymódosítások megteremtették a legteltjesebb jogbizonytalanságot. A törvényalkotásnak ez a rendszere, illetve rendszertelensége gazdasági életünk alapjait fenyegeti és a legnagyobb akadálya a gazdasági élet konszolidálásának.

Ma, amikor az állami beavatkozás a magángazdaság életében napról-napra nagyobb szerepet játszik, a gazdasági életet szabá-

lyozó jogszabályok *stabilitása a magángazdaság fejlődésének elengedhetetlen feltétele. A jogszabályok stabilitásához csak a jó és helyes törvényalkotással jutunk el.* A helyes törvényalkotásnak pedig elengedhetetlen előfeltétele minél szélesebb rétegeknek a törvény előkészítésbe leendő bevonása. Minden politikai párt célkitűzésének legfontosabbika a jogbiztonság megteremtése, ennél fogva a Magyar Párt gazdaságpolitikai programjának ugyancsak első célkitűzése kell, hogy legyen *a jogszabályok stabilitásának biztosítása.* Ennek elérhetése érdekében követelnie kell a mindenkori kormányzattól *a legszélesebbkeretű törvényelőkészítést.* Illetékes helyen deklarálni kell, hogy az államépítés munkájában *a törvényelőkészítésben teljes szellemi és gyakorlati felkészültségének munkábaállításával részt kíván venni.* A Párt parlamenti csoportjának pedig a gazdasági jellegű törvényjavaslatok parlamenti tárgyalásában kell intenzíve résztvennie.

Meg kívánom jegyezni, hogy a szélesebb terjedelmű törvény-előkészítés kívánalma nem speciálisan a jelenlegi, hanem a mindenkori kormánnyal szemben fennálló kívánalom. A jelenlegi kormány gazdasági tevékenységében megkezdte a helyes utat, bevonja a törvényelőkészítésbe az érdekelteket és épp emiatt a legutóbbi napokban támadásokban volt része. Állásfoglalásunk tehát egyrészt arra van hivatva, hogy a jelenlegi kormányzatot e tekintetben helyes eljárásában támogassa, másrészt meg, hogy a törvényelő-készítés ilyen módját az államépítő munka olyan parancsoló rendszereként állítsa be, hogy az ne függjön az egyes kormányok, vagy a kormány egyes tagjainak helyes vagy helytelen egyéni nézetétől.

Vámgazdasági életjelenségeink jövőbeli alakulását leginkább befolyásoló törvénytervezetnek, a *vámtörvény* tervezetének előkészítő munkái szorgosan folynak a pénzügyminisztériumban. Minthogy Nagyrománia megalakulása óta a következő ülésszakban előterjesztendő vámtörvény lesz Nagyrománia első vámtörvénye, szükséges, hogy ezen törvényalkotás tekintetében álláspontunkat mi is leszegezzük. Ezen állásfoglalás természetesen nem terjedhet ki a tarifapolitika részleteire, hanem csak olyan általános szempontokat szegezhet le, mely általános szempontok az általunk képviselt társadalmi és gazdasági kategóriák és az állam egységes érdekeit lesznek hivatva megvédeni.

Eddigi tarifapolitikánk legkárosabb jelensége az volt, hogy a tarifapolitikát nem a belföld termelési és fogyasztási szempontjai,

hanem az államkinctár bevételi és kiadási, illetve az állami költségvetés kiegyensúlyozási szempontjai irányították. Ezen tarifapolitikának szükségszerű következménye volt a külkereskedelmi mérleg rendszertelen kilengése, a fogyasztásban az árstabilitás hiánya s ennek megfelelően a termelésben az egyes termelési kategóriák teljes munkaképtelensége, végül a szolid kalkuláció lehetetlensége. *Az állami költségvetésbe a vámbevételek csak az ország gazdasági adottságai, nem pedig a költségvetési szükséglet méretei szerint állítandók be.* Ennek következményeként a vámtételek megállapításának nemcsak elsődleges, hanem kizárólagos előfeltétele *a költségvetési szükségleti szempontok figyelmen kívül hagyása.* Az ezen szempontok figyelembevételével felépített állami költségvetés esetleges hiányait egy, a gazdasági szükségletek alapján felépített vámtarifa által életképesé tett termelésből várható állami bevételek bőségesen kárpótolhatják. Ennek folytán az első és legfőbb szempont, melynek szemszögéből a készülő vámtörvényt figyelembe kell vennünk, az volna, hogy a vámtételek kizárólag a gazdasági adottságok figyelembevételével és azokra alapítottan állapíttassanak meg.

Vizsgálat tárgyává kell tennünk, hogy országunkban melyek volnának a helyes bevételi és kiviteli vámpolitika alapelvei.

A behozatali vámtarifa egyik legkardinálisabb kérdése az, hogy megengedhető-e országunkban *az ipari védvám.* Ha a világ gazdasági térképére nézünk, arról két nagyjelentőségű tényt olvashatunk le: az első az, hogy Európa lakosságának fogyasztóképesége napról-napra fogyóban van, a második pedig az, hogy Európa, de különösen Amerika ipari termelése óriási dimenziókat ölt. A fokozott ipari termelés és a lefokozott fogyasztóképeség a fogyasztási területek lehető biztosításának problémáját dobta a gazdasági küzdelem előterébe. Az európai államok fogyasztó területük biztosítása érdekében úgy Amerikával, mint egymással szemben vámsorompókat állítottak fel. A fogyasztó területért való küzdelem megteremtette a *dumpingot.* Az ipari termelő államok ipari termékeiket idegen államban levő fogyasztási területre önköltségi áron alul dobják be. A látszólagos cél a piac meghódítása, a tényleges cél pedig az illető területen levő ipar letörése és ennek megtörténte után az illető iparcikk árának olyan kizárólagos szabályozása, amely a dumping-ár veszteségét bőségesen pótolja. A védvám-sorompók és a dumping politika időpontjában nálunk is csak *egy helyes ipari védvám* politika üzése állhat a termelő és a fogyasztó közönség

érdekében. Az ország nyersanyagainak gazdag tárházával, mint természetes előfeltétellel rendelkező iparunkat vámvédelem nélkül hagyni egyenlő jelentőségű volna egyrészt iparunk teljes összeomlásával, másrészt fogyasztó közönségünknek a külföldi ipar által leendő teljes kihasználásával.

Helyes ipari védelemnek azt nevezhetjük, ha a vámtarifa az olyan iparágak részére, melyek a belföldi fogyasztást mennyiségileg és minőségileg kielégíteni tudják, – a belföldöt, mint fogyasztó területet a külföldi konkurenciával szemben biztosítja, – de a belföldi fogyasztó terület biztosítása mellett a külföldi árú árversenyét teljesen ki nem zárja.

A védvám mellett a legteljesebb vámmentes behozatali szabadság biztosítandó azon nyersanyagok, félgyártmányok és gépek számára, amelyek országunkban nem találhatók és amelyek az ipari továbbfejlődés lehetőségét biztosítják.

Az exportvámok tekintetébeni álláspontunkat a helyes vámpolitikai alapelvek megállapításának keretében elmondottak már determinálják. A költségvetési szempontok kiküszöbölésével tekintetbe vett gazdasági érdekeink *az export szabadságát* követelik. Östermelésünk és ipari termelésünk kiviteli vámtételekkel csak annyiban terhelhető, amennyiben a kiviteli vámok termékeink versenyképességét a világpiacon meg nem nehezítik. Abban a pillanatban, amidőn csak kétségessé is válhatik termelvényeink világpiaci versenyképessége, a kiviteli vámtételeknek egészen a statisztikai vám vételéig kell leszállni. *A kiviteli tilalmak rendszere teljesen leépítendő.* Ezen államhatalmi kényszereszköz igénybevétele a gazdasági élet szabályozásánál csak kivételt és nem rendszert képezhet. Az a gazdaságpolitika, amely kiviteli tilalokkal és megszorításokkal akarta a belföldi áralakulást befolyásolni, nem ért el eredményeket. Piaci áraink a kiviteli tilalmakra és megszorításokra alapított ár-elynyomó politika dacára lassanként elérik a világparitást, viszont azon termelési ágak, melyek a tilalmas kiviteli rendszer sferájába esnek, lassan-lassan elsorvadnak. Kiviteli tilalmak tehát csak kivételesen és a gazdasági szükségesség által parancsolt *szükségintézkedésként* volnának alkalmazandók.

Az ilyen alapelvek szerint felépített vámtarifának termelő rétegeinkre elvitathatatlanul áldásos hatása lesz, azonban mindaddig, míg megfelelő *kereskedelmi szerződésekkel* fogyasztóterületet is nem biztosítunk termelésünk fölöslegének, nem végeztünk teljes munkát.

Ez az elzárkózás kizárólag kereskedelmi szerződések megkötése útján szüntethető meg. Külkereskedelmi életünk ilyenét szabályozása államgazdaságunk életéből eddig teljesen hiányzott. A vámtörvény életbeléptetése kapcsán tehát kérnünk kell a kereskedelmi szerződések megkötésére irányuló akció haladéktalanul megkezdését.

Közlekedésügy.

Nem mondunk ujságot, ha nagyon egyszerűen egyetlen egy szót használunk közlekedésügyünk jellemzésére, azt tudniillik, hogy *szállítási viszonyaink rosszak*. Ezt a megállapítást úgy a gazdasági élet, mint az intézkedésre hivatott körök minden tényezője naponta megismétli, azonban a viszonyok javítása érdekében eddig vajmi kevés történt. Vasutainknak úgy aléptménye, mint kocsiparkja egyrészt teljesen le van használva, másrészt a meglevő vonalak és kocsipark az aránytalanul megnövekedett és 1918. óta irányt változtatott forgalom lebonyolítására nem elegendő. A háború alatt vasúti anyagunk fokozottan lett igénybe véve, anélkül, hogy ez idő alatt még a rendes használat által megkövetelt karbantartás is megtörténhetett volna. Az ilyen módon legyengült vasúti anyag az államépítés első éveiben ugyancsak nélkülözötte a karbantartást. E legyengült vasúti anyaggal rendelkező vasútvezetőség előtt az a probléma vetődött fel, hogy a forgalom irányát a Kárpátokon keresztül a régi királyság és t kikötők felé irányítsa akkor, amikor a multbani ellentétes irányú forgalom miatt a Kárpátokon megfelelő berendezkedésű és számú átereszt rendelkezésre nem állott. Ezen körülmények okszerű következménye volt a folytonos forgalomzavar és deficit. Abból a bevételből, amely legjobb esetben egy rendszeren karban tartott vasút kiadásainak fedezésére lett volna elegendő, a hét-nyolc éves anyaggyengülés hiányait pótolni nem lehetett, arra természetesen, hogy új beruházásokkal az új forgalom irányának és nagyságának megfelelő berendezkedéseket építsen a vasút, még csak gondolni sem lehetett. A fuvardíjak folytonos emelésével ezen a helyzeten segíteni nem lehetett, mert a fuvardíj-emelésből befolyó bevétel többlet a folyton emelkedő karbantartási költségeket sem fedezte. Minthogy nyilvánvaló volt, hogy a vasúton csak egy nagyobb beruházási kölcsönnel lehet segíteni, a kormány a vasútnak *autonomiát* adott azzal a célzattal, hogy a vasútnak mint önálló vállalatnak a beruházási kölcsön megszerzésének lehetőségét biztosítsa. *Az autonomia már majdnem egy éve megvan,*

azonban a beruházási kölcsönről semmit sem tudunk s a teherforgalom napról-napra gyöngül. Beruházási kölcsön helyett az autonóm vasút egy újabb hatalmas *tarifaemeléssel* lepte meg az országot. Az új tarifa életbeléptetése nyomán az egész gazdasági élet feljajdult. Az új tarifát ugyanis a termelési és fogyasztási szempontok teljes mellőzésével, tisztán vasúti költségvetési szempontok uralták, alapelvül szolgálván az a tétel, hogy a vasút bevételeinek a vasút kiadásait teljesen fedezniök kell. Ennek a tételnek a helyességét egy megfelelő hálózattal és rendszeresen karbantartott gördülő anyaggal rendelkező vasútnál aláírjuk, sőt elfogadunk egy olyan vasúti politikát is, amely a vasutat az előbb említett feltételek megléte esetén lukratív vállalatképpen kezeli, azonban a mi fenntebb említett viszonyaink mellett ilyen tarifa-politika keresztülvitele a gazdasági fejlődés lehetetlenné tételével egyenlő. Az új tarifa egyes tételei, attól eltekintve, hogy az áruosztályozásban rengeteg elemi hiba van, úgy az aranyparitást, mint a külföldi tételeket felülmulják. Addig azonban, míg a külföldön a szállítási díjtétel lefizetésén kívül más veszteséggel a szállító félnek számolni nem kell, nálunk a szállítási eszközök rendelkezésére bocsátásáig és a szállítás lebonyolításáig számottevő idő telik el, mely időben felmerülő kamatvesztéséget, továbbá a szállításközbeni, a szállítóeszközök gyengesége és a hosszas szállítási terminusok által okozott áruhiányokat kell a szállító félnek elviselnie.

Szállítási viszonyaink megjavításának elengedhetetlen feltétele egy *hosszúlejáratú beruházási kölcsön* felvétele, melynek törlesztési részletei csak akkor terhelheti a vasút költségvetését, mikor a beruházások eredményeként vasúti forgalmunk már normálissá vált s amikor a vasút a törlesztésre szánt többletjövedelmet nem a tarifa-emelésből, hanem a forgalom növekedésből szerzi meg.

Mikor közlekedésügyről beszélünk, nem hagyhatjuk megemlítés nélkül *telefonszolgálatunk* hiányos voltát. Ma, mikor az egész ország közigazgatása, továbbá az egész gazdasági élet a fővárosba van centralizálva s amikor a gazdasági életben az állami beavatkozásnak igen nagy szerepe van, Erdélynek és Bánátnak az ország fővárosával nincsen rendszeres telefonforgalma.

A gazdasági élet embereinek javarésze idejének igen jelentős részét a fővárosba utazással pazarolja el. Ezek a folytonos utazások annyi idő, pénz és energia pazarlást jelentenek épp azoknál az embereknél, akik ezt az időt különben a termelő munkára hasz-

nálnak fel, hogy ezek megtakarításának lehetősége a termelés költségeit lényegesen redukálná. Egy a fővárossal rendszeres telefonösszeköttetést biztosító telefonhálózat a gazdasági élet rendszeres lebonyolítási lehetőségeinek elengedhetetlen feltétele.

A közlekedési ügygel kapcsolatosan tehát kívánságainkat következőkben formulázhatjuk meg:

Szerezzen a vasút minél előbb megfelelő összegű beruházási kölcsönt és kezdje meg a vasútak teljes forgalomképességének helyreállítására irányuló munkát. A beruházási kölcsönt pedig ne tarifaemeléssel, hanem részben a megnagyobbodó forgalomból származó bevételtöbbletből, részben állami hozzájárulásból fedezze.

Erdély és Bánát és a főváros közötti telefonhálózat legsürgősebben úgy bővitendő ki, hogy a fővárossal való telefonösszeköttetés biztosítva legyen.

A szociális biztosítás kérdése.

Az imperium átvétele alkalmával az állam az ujonnan birtokba vett területeken teljes autonomiával rendelkező *betegégyházi pénztárakat* állami kezelésbe vette. Az állami kezelés eredményeként *beszűntette a pénztárak autonom szerveinek működését*. A tisztviselői kar egyrészét állami tisztviselőkkel helyettesítette, a pénztárakat központi igazgatás alá helyezte, a központi igazgatás szervét a munkaügyi minisztériumban szervezte meg; az összes bevételi feladatokat, tartalékokat a munkaügyi minisztériumba koncentrált. Ez után elkezdődött az illetén módon agyonállamosított és agyoncentrálizált intézmény központi irányítás melletti működése. A központi irányítás ugyan meghagyta a különböző jogterületeken működő pénztáraknak azt a lehetőséget, hogy minden pénztár azon jogszabály alapján működjék, amely jogszabály az impérium átvétele előtt a pénztár működését szabályozta – s így az ország területén a szociális biztosítás szabályozására négyféle partikuláris jogszabály volt érvényben, – azonban ezen jogszabályokat a központi adminisztráció saját házi szükségletének megfelelőleg módosította.

A szociális biztosítás intézményeit hozzájárulásaikkal kizárólag fenntartó rétegeinknek az intézmény irányításába beleszólási joguk nem volt. Az intézmény fenntartásához szükséges járulékokat azonban állandóan emelte az állami adminisztráció. A gazdasági érdekeltségek szívós akcióinak eredményeként a munkaügyi minisztérium is arra a belátásra jutott, hogy az ügyvitelből az érdekeltek teljesen nem zárhatók ki. Ennek folyamányaként az erdélyi pénztárak köz-

ponti igazgatósága mellé egy nyolc tagból álló igazgató-tanácsot nevezett ki. Az igazgató-tanácsnak négy munkaadó és négy munkás tagja van. Az igazgató-tanács működésének köszönhetjük azt, hogy az országos pénztár 1918. év óta elmulasztott számadási kötelezettségének eleget tett. A minden számadás nélkül évek során át kikényszerített járulék-előleg behajtását felfüggesztette, végül az autonomia részleges pótlásaként a kerületi pénztárak mellé a miniszter paritásos alapon összeállított, munkaadó és munkás tagokból álló tanácsot nevezett ki. Az igazgató-tanács azonban egyet még máig sem bir keresztül vinni, azt t. i., hogy az erdélyi és bánáti pénztárnak vezetősége arról a hozzátevőleges becslés szerint 80 millió leit kitevő tartalékról, mely a pénztárak bevételi feleslegéből az ő kezelésükbe ment át, számadást adjon.

Ez évben az állami adminisztráció a betegbiztosítási járulékokat újabb 90%-al, a balesetjárulékokat pedig 250%-al emelte. Akkor, mikor megállapítjuk azt, hogy a betegségi és baleseti segélyek felemeléseinek szükségessége feltétlenül fennforgott, meg kell állapítani azt is, hogy a felemelt járulékok javarésze nem ezen segélyek emelésére, hanem *adminisztrációra és szükségtelen tartalékok képzésére fordíttatik*. Arra való tekintettel, hogy a teherviselő rétegek teljesítőképességük végső határán vannak, követelnünk kell, hogy a tartalékképzés módja, gyümölcsöztetésének, kezelésének mikéntje az érdekeltek hatáskörébe utaltassék és az adminisztratív költségek csökkentésével a befolyt díjak a tényleges segélyezésekre használ-tassanak fel.

A munkaügyi minisztérium az országban érvényben lévő négyféle szociális biztosítási törvény egységesítése érdekében egy törvényjavaslatot már ki is dolgozott. Ezen törvényjavaslat a betegségi, anyasági, munkaképtelenségi, aggkori, elhalálzási és baleset-biztosítási ágakat szabályozza. A tervezet anyagi része modern elveken épült fel s annak alapelvei kevés korrekcióval elfogadhatók. Annál kevésbé fogadhatók el azon határozmányai, melyek a teherviselő rétegek megterhelését kívánják szabályozni. Egy autonóm gazdálkodás esetén a mainál magasabb megterhelésre szükség nincs, viszont a mai díjtételekből a mainál sokkal nagyobb összegű segélyezési politikát lehet biztosítani.

A tervezet második könyve a szociális biztosítás szervezésével foglalkozik. Ezen második könyv szerint a szociális biztosítási szerv szinte teljesen állami szervnek tekinthető. Biztosít ugyan a tervezet

az ügyintézés minden fokán részvéteit a biztosítottak és munkaadónak, de a határozásra és döntésre hivatott szervek összeállításában az állami elem részvétele annyira preponderáns, hogy a tervezet szerinti adminisztráció még árnyék-autonomiának sem nevezhető. A tervezet szerinti szervek tisztviselői kara állami tisztviselői kar. Az állami kezelés elgondolásának megfelelőleg az egyes szervek hatáskörének megállapításánál az állami ellenőrzés és legfőbb felügyelet feladata az adminisztrációtól nincsen különválasztva, hanem ezen feladatokat is, mint az adminisztráció egy részét, az adminisztratív szervek végzik.

A teljes állami igazgatás és kezelés alapelvein felépült törvénytervezet ellen az összes érdekelt rétegek tiltakoztak és egybehangzóan az *autonom szociális biztosítási rendszer bevezetését kérték*. A tervezet ma még a munkaügyi minisztériumban fekszik, annak módosított alakját még nem ismerjük.

Állásfoglalásunkat a szociális biztosítás kérdésében a következőkben foglalhatjuk össze:

Igényeljük a teljes autonomiával rendelkező szociális biztosítási intézmény felállítását, mely a teherviselés arányát saját tagjai teherviselő képességének tekintetbevételével, autonom szervei útján önmaga állapítja meg.

A Szakosztály Dr. Lakatos Sándor előadó javaslatait egyhangúlag elfogadja.