



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: *Miért fontos a csepeli kikötő?*

Forrás:

Bp
(Hely)

1927. 10. 7
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.614

Hely

Idő

"1927"

Személy

Miért fontos a csepeli kikötő?

Használatbavétele megjavítja fizetési mérlegünket — A románok megtagadják hajóinktól a kirakodás jogát — A vasut és a hajó nem versenytársak

Becsey Antal kormányfőtanácsos nyilatkozata

A gazdaságpolitikai eszmecseréink legújabb vezetőszlama: kereskedelmi mérlegünk passzivitása. Amennyire biztató volt Sipőcz polgármester tegnapi költségvetési beszéde a főváros gazdasági boldogulására nézve, annyira bizonytalanok látják mértékadó helyen az ország gazdasági helyzetének erőteljes javulását. A legutóbbi hetek gazdasági eseményeire való tekintettel megkérdeztük egyik legkiválóbb gyakorlati gazdaságpolitikusunkat, Becsey Antalt fővárosi bizottsági tagot, hogy mint közgazdász és mérnök egyszemélyben merrefelé látja gazdasági fejlődésünk legközelebbi útját. Becsey a következő rendkívül érdekes választ adta:

— Használunk kell végre az egyetlen magyar kikötőt, Nem Fiumére gondoltok. A közép-európai vízrendszer súlypontjában, a csepeli kikötőről van szó.

— Nem beszélek a kikötőről és beren-

dezéséről. Akit a dolog érdekel, olvassa el a kikötőügyek kormánybiztossága által kiadott, szépen illusztrált ismertetést. Arról beszéljünk, ami ebből a korszakos műből még hiányzik.

— A kikötő a maga egyszerű technikai berendezésével nem öncélú intézmény, hanem szerszáma, eszköze az ország gazdasági tevékenységének. Öszintén megvallom, nem látom, hogy a közgazdasági érdekek különleges szempontjai magánál az építésnél kellően érvényesültek volna; sőt úgy látom, hogy a kikötő még ma sincs megfelelően bekapcsolódva közgazdaságunk szerveztébe és hogy a kikötővel kapcsolatos széleskörű problémák sem országos vonatkozásban, sem a főváros szempontjából nem részesülnek abban a megítélésben, amelyet a kikötő jelentősége megkívánna.

Budapest szerepe a dunai forgalomban

— Budapest a dunai forgalom lebonyolításában a háború előtti években vezető szerepet vitt. A Dunán lebonyolított áruforgalma több mint 3 millió tonnát tett ki évente; sorrendben utána Braila következett 2.6 millió és Wien 1.77 millió tonna forgalmával. Ma Braila vezet ke-
reken 1 millió tonna áruforgalmával; utána Wien következik 740.000 tonnával; Budapest 620.000 tonna forgalmával a harmadik helyre szorult. A bajor Regensburg vízi forgalma ezzel szemben a békebeli 162.000 tonnáról 306.000 tonnára emelkedett, szóval csaknem megduplázódott. Kétségtelenül nagy része van dunai forgalmunk leromlásában az ország meg-
esonkításának és általános gazdasági helyzetünk leromlásának, de jelentékeny szerepe van ebben annak a meg nem értésnek is, amelyben tranzitkereskedelmünk érdekei részesülnek.

— A Budapesti Kereskedelmi és Ipar-kamara jelentéséből és vitaanyagából kitétni, hogy a kereskedelmi és ipari érdekképviseletek sem a kikötő építésénél, sem azóta nem jutottak szóhoz. Igaz, hogy a minisztertanács még 1921 augusztus 12-én hozott határozatával kikötőbizottságot alakított az érdekképviseletek bevonásával, azonban ezt a bizottságot egyetlen egyszer sem hívták össze. Ez súlyos hiba! Elvégre a kikötő az ipar és kereskedelem szolgálatára épült és

kétségtelenül javára vált volna a kikötőnek, ha a gyakorlati élet embereit meghallgatják és tanácsaikat igénybe veszik. Ezzel a kikötővel kapcsolatos közgazdasági feladatok két irányban építhetők ki.

— Befelé harmonikusan bele kell illeszteni a kikötő hivatását gazdasági intézményeink rendszerébe; kifelé a tranzitforgalom kielégítése mellett a kikötő gazdasági eleven erejét arra is fel kell használni, hogy visszaszerezze azokat a gazdasági pozíciókat, amelyeket a békeszerződés rendelkezései folytán elvesztettünk.

— Belső gazdaságunk rendjére zavarólag hat az, hogy vasuti és vízi forgal-

om egymáshoz való viszonya rendezetlen. Vasutaink díjszábsí politikáját láthatólag még mindig az a cél irányítja, hogy a forgalomnak vízi útra való terelődését ha kell, még súlyos áldozatok árán is meggátolja. Közismert dolog pl., hogy még a közelmúltban is a dunamenti kőbányákból a vízi-fuvar jóval drágább volt, mint a sokkal körülményesebb és hosszabb útvonalt igénylő vasuti fuvar. Igaz, hogy ezt az iramot a vasut nem sokáig bírta; hiszen csak néhány hónapja, hogy kövek építőanyagok szállítási költségeit a MÁV igazgatósága magasabb áruosztályba sorolta. De bénítólag hat a vasut és a kikötő természetes kapcsolatára az u. n. parti szállítási díjak és különböző építési pótdíjak szedése is, ami nemcsak komplikálja, hanem bénítja is a két forgalmi tényező kapcsolatát. Pedig a vasuti- és víziforgalom okos forgalmi politika mellett nem ellenségei, hanem támogatói egymásnak. Utalok pl. a mánheimi kikötő statisztikai adataira, amelyekből látható, hogy a víziforgalom emelkedésével a szárazföldi forgalom is hatalmas arányokban fejlődött.

— De vannak egyéb bajok is! A vámentes kikötőben 35.000 tonna főrőjű gabona-tárház is épült. Ugy látszik azonban, hogy a kereskedelmi élet még nem vett róla tudomást; legalább is a budapesti tőzsde szabályai szerint mindeddig teljesítőképnek a budapesti kikötő nem tekinthető. Revizióra szorul a főváros vámentes kikötőre is a kikötő szempontjából; mert kétségtelenül bénítja a forgalmat, hogy a Budapest-kiterőállomásról vagy vissza a vámentes kikötőbe irányított tranzitszállítmányokat városi vámmal terhelik, bár Budapest közvetét nem érintik.

Meg kell változtatni a hajózási tarifákat

— Tarthatatlan a helyzet tranzitáló kereskedelmünk fejlődése szempontjából a hajózási tarifák tekintetében is. Mind-

addig, míg hajózási vállalatunk kikötőnkre nézve külön reexpedíciós tarifát be nem vezetnek, a kikötő a tranzitáló forgalom lebonyolítása szempontjából alig jöhet számításba. Kész vasárúk és ipari gépek közvetlen dunai fuvarja Regensburgtól Galacig az érvényben levő áruszállítási szerinti 10 tonnánként 185 márká, azaz kerekben 250 pengő. Ha a szállítmány a budapesti kikötőn át megszokottá teszi meg ugyanazt az utat, úgy a törött tarifa alkalmazásával a fuvar

Regensburgtól Budapestig	300 pengő
Budapestől Galacig	178 „
vagyis összesen	478 pengő

vagyis éppen a duplája a közvetlen német hajófuvar költségeinek. Hasonló a helyzet természetesen egyéb áruvelételekben is. Meg kell még jegyezni, hogy a vasút az osztrák-magyar köteléki díjszabás keretén belül a Németországból és Svájból jövő és Magyarországon át Romániába menő áruk részére már régebben bevezette a reexpedíciós tarifát, amely illékép lehetővé teszi a budapesti gyűjtőáru versenyképes reexpedíálását. És ez nemcsak a kereskedelem és áruforgalom szempontjából, hanem hazai termelésünk szempontjából is nagy jelentőségű. A tranzitkereskedelem érdeke, hogy a külföldi kereskedő a maga szükségletei szempontjából minél nagyobb választékot találjon s ha ezzel őket ide szoktatjuk, akkor a magyar ipari termékek értékesítésének esélyeit is elősegítjük. De vannak egyes jelentős iparágaink (pl. vegyi és ipari), amelyekből ritkán kerül teljes vagonrakomány külföldre; ezeknek nagy érdeke lenne, hogy áruik a budapesti kikötő reexpedíciós gyűjtőhelyén teljes vagonrakományokká legyenek kiegészíthetők.

— Felelős tényezők nyilatkozatai, közgazdasági tekintélyek megállapításai ismételten utaltak külkereskedelmünk nagy jelentőségére; különösen arra, a nagy előnyére, amelyet földrajzi helyzetünk és megcsontotottságunk szempontjából a transitó-kereskedelem jelent. Passzív külkereskedelmi mérlegünk is parancsolón követeli minden oly lehetőség kiaknázását, amely az egyenleg javítására kínálkozik. Veszont itt áll hatalmas beruházások árán készült kikötőnk, várva az időt, amikor hivatásába bekapcsolódhatik. Nem ismerem az országos kikötőbe eddig beruházott költségek mértékét, még kevésbé azok ezidőszakihozadékat; de alig hiszem, hogy a hozadék fedezné a beruházás és adminisztráció terheit. A fővárosi ferencvárosi kikötőjére nézve azonban a pénzügyi helyzetet ismerem. A tárgyalás alatt álló

1928. évi fővárosi költségvetésben a közel 5 millió pengős beruházás összes hozadéka 8000 pengőre irányoztatott elő, ami a beruházott tőke alig egyharmad százaléka felel meg.

— Igaz, nem csupán a közvetlen jövedelmek döntik el a kikötő jövedelmességének kérdését. Sőt vannak lehetőségek, amelyekkel szemben a közvetlen jövedelmesség szempontjai háttérbe szorulnak. Tudomásom szerint pl. hazai hajószállítók a legnagyobb nehézségek árán bírnak Romániában megfelelő kikötési vagy rakodási helyekre szert tenni; viszont a békéltetések 274 cikke reánk kényszerítette azt a rendelkezést, mely szerint a szövetséges és társult hatalmak mindennemű hajóját saját nemzetbeli hajóinkkal egyenlő elbánásban kell részesítenünk. Ez a rendelkezés természetesen viszonyosság nélkül kényszerítettett reánk. Hibás tehát ily körülmények között minden olyan intézkedés, amely egyedül pénzért juttat a kikötőben helyet oly országok vállalatának, amelyek a viszonyosság elvét velünk szemben nem alkalmazzák. Pedig ilyen hibák már eddig is történtek.

— Tranzitáló kereskedelmünk akcióképessége azonban egyéb intézkedéseket is megkíván. A kikötő, mint e tevékenység egyik hatalmas tényezője, csak úgy fejtheti ki kellőképpen a maga hatását, különösen exportlehetőségein terén, ha megfelelő hiteleszervezet könnyíti meg az exporttevékenységet. A kereskedelmi érdekelttség körében ismételten szóba került a feladott áruk rakjegyének lombardozása, amely az árukra nyújtandó hitelet a közraktárakhoz hasonlóan bonyolítandó. Kétségtelen, hogy ilyen, vagy ehhez hasonló intézkedésre multhatatlanul szükség lesz; és mindenképpen gondoskodni kell az 1875. XXXVII. kereskedelmi törvény 434–452. §-ának (közraktári ügylet) revíziójáról, amely az áru-lombard és warrans-hitel kérdéseit a kikötő szempontjaival kellően összhangba hozza.

— Vitan felül áll, hogy a kikötőnek közgazdaságunk szolgálatába való beállítása közgazdaságunk új fejezetét nyitja meg. Minden elhibázott lépés legalább is hosszú időre jövőrehatóan károkat okozhat. Az államnak, fővárosnak, kereskedelmi, ipari, vasúti és hajózási érdekeltségeknek céltudatos kooperációjára van szükség, hogy ezzel a hatalmas gazdasági instrumentummal a kínálkozó összes lehetőségeket kihasználjuk. De ha ez megtörténik, akkor csonka országunk közgazdasági élete nem sejtett arányokban bontakozik ki.