

A székesfővárosi közszállítások reformja.

Tudvalevő dolog, hogy a székesfőváros intéző körei — átlátva a ma érvényben lévő közszállítási szabályzat hibáit — annak reformjára készülnek.

Máról holnapra ugyan nem várhatjuk az új szabályzatot, foglalkoznunk kell mégis a kérdéssel, mert úgy értesülünk, hogy már megindultak e tárgyban az előmunkálatok, sőt a reform tervezője, dr. Vita Emil tanácsnok ur már nyilatkozott is a nyilvánosság számára a reform főbb irányelvei tekintetében.

Kijelentette, hogy első sorban a vállalkozók folytonos panaszai érlelték meg a fővárosnak azt az elhatározását, hogy a saját közszállításaival vonatkozólag egy, az állami közszállítási szabályzattól eltérő, a speciális fővárosi viszonyokkal számot vető szabályzatot alkosson.

Azokat a szempontokat pedig, melyek a fővárost a szabályzat megalkotásánál vezetik, körülbelül a következőkben jelölte meg.

Hibának tartja, hogy a közmunkákat rendszerint a legolcsóbb ajánlatot tevőnek kell kiadni, mert ilyformán az egyes szakmákban mindig ugyanaz a két-három cég kapja a megbízást.

De hibának tartja azt is, hogy a mai rendszer mellett a legtöbb jelentékeny munkát a nagyipari cégeknek kell vállalatba adni; a kisebb cégek nagyobbára elesnek minden jelentékenyebb megbízástól.

Olyformán gondolná tehát a kérdést megoldhatóknak, hogy a jövőben felváltva lehetőleg minden iparos jusson közmunkákhoz, s hogy ezzel a nagy nyugati metropolisok iparpolitikájának mintájára egy erős ipari és vállalkozói középosztály legyen megteremthető.

Magunk részéről sokszor adtunk kifejezést azoknak a panaszoknak és kifogásoknak, melyeket iparosaink s vállalkozóink a közszállítási szabályzattal szemben joggal hangoztatnak s csak örömmel állapíthatjuk meg,

hogy — legalább bizonyos tekintetben — visszhangját halljuk e panaszoknak a reformot tervező tanácsnok ur szájából, mert hiszen azok, a miket ő kifejtett, nagyjában fedik a mi álláspontunkat is.

El nem mulaszthatjuk mégis reá mutatni arra, hogy egyrészt a legnagyobb óvatosságot és körültekintést tartjuk szükségesnek a megfelelő irányelvek gyakorlati keresztülvitelénél, másrészt pedig a röviden reprodukált nyilatkozatot még az irányelvek tekintetében sem tartjuk teljesnek és hiány nélkül valóknak.

Magunk is gyakorta támadtuk a rendszert, a gyakorlatot, mely a közmunkákra való megbízásokat okvetlen a legolcsóbb ajánlatot tevőknek juttatja, s hogy ez mennyire nem helyes és pedig nemcsak a vállalkozók, hanem a köz szempontjából is, azt nem egyszer mutattuk már ki.

Azt a tendenciát is csak helyeselhetjük, hogy a munkák vállalatba adásánál egy bizonyos méltányos megosztás alkalmaztassék, s hogy a nagyiparosok mellett megfelelő arányban a kisebb, a közép- és kisiparosok és vállalkozók is részesítenessenek a megrendeléseknél, amennyiben azt a munka minősége megengedi.

Mindenesetre vigyázni kell azonban az új szabályzat megalkotásánál arra, hogy majd viszont a nagyiparosok és nagyvállalkozók rovására tulásba ne essünk, mert hiszen nem szabad felednünk és figyelmen kívül hagynunk azt, hogy a nagyvállalkozó a maga vállalati berendezésére igen nagy tőkét kell, hogy befektessen, s ha ritkán jut megbízatáshoz, úgy vagy tönkre kell mennie, vagy igen kevés vállalkozásnál kell a maga befektetési költségeit amortizálnia.

Már pedig ez alternatívának egyik eshetősége sem kívánatos épen közszempontból, minthogy oly fejlődési fokán a közgazdasági állapotoknak nem vagyunk, hogy meglévő nagyiparunk sorsát veszélyeztethessük, sem a közmunkáknak épen a közérdek ellenére való megdrágulását nem szabad elősegítenünk.

Nélkülözzük a tanácsnok ur nyilatkozatában a kiterjeszkedést arra az általunk sokszor hangoztatott panaszra, hogy a közszállításokra való pályázat maga igen drága, a versenytárgyalási ajánlatokhoz szükséges blanketták, tervek beszerzése, a bélyegköltségek oly anyagi áldozatokat rónak a pályázókra, melyek egymagukban alkalmasak azok számát csökkenteni.

Nem egyszer százakat tesznek ki ezek a vissza nem térülő kiadások, melyeknek terhet csak növeli az a körülmény, hogy az árlejtésen résztvevő, de megbízást nem nyert vállalkozók bánatpénzei gyakorta hónapokon át hevernek a közpénztárakban.

Az új közszállítási szabályzat megalkotásánál a dolog ez oldaláról sem lesz szabad megfelekedezni, a pályázatban való részvételt az igazságtalanul nagy költségek mérséklésével okvetlen olcsóbbá kell tenni, hiszen ez csak a pályázók számának emelkedését eredményezheti, a mi végre is elsősorban a köz érdekében áll. Különösen ha a kisebb anyagi képességű iparosok részvételét a pályázaton komolyan kívánják, úgy ezeknek a pályázati költségeknek a csökkentése elsőrendű szükséglet.

Reméljük, hogy az új szabályzat elkészítése előtt a mi érdekeltségünket is meghallgatják s hogy így majd egy valóban jó, a kor igényeinek megfelelő, a vállalkozók s a köz érdekét egyaránt szolgáló közszállítási reformot fogunk a székesfővárostól kapni.

Dr. Tasnádi Nagy András.