

Varga Jenő: A magyar ipar jövője



Van kérdés, amely politikai, szociális és kulturális szempontból oly fontos volna, mint az, vajon Magyarország megmarad-e túlnyomóan mezőgazdasági állammal, vagy úgy, mint a nyugateurópai államok ipari állammá alakul át. Világos, hogy Magyarország egész gazdasági politikája, vámpolitikája aszerint kell hogy alakuljon, ipari vagy mezőgazdasági ország válik-e belőle?

A statisztikának minden bővebb vizsgálata nélkül mindenki tudja, hogy Magyarország mind a mai napig iparosodás tekintetében messze elmarad a nyugati államok mögött: csak az a kérdés, vajon múltó természetű avagy állandó jellegű megmásíthatatlan okok idézték-e ezt elő. Akik Magyarországon evvel a kérdéssel foglalkoztak, rendszeren az osztrák ipar versenyét, kapcsolatban a közös vámterülettel; a tőkehiányt és a magyar mezőgazdaság fejletlenségét hozzák föl okul. Egyik ok sem helytálló.

Az osztrák verseny azért nem lehet oka a magyar ipar lassú fejlődésének, mert a számottevő nagy iparágakban egyáltalán nem is léteznek. A vasbányászat és kohászatban, a petróleumgyártásban, a textiliparban, az üvegiparban, a cukoriparban, az iparágak hosszú sorában kartellszerű megállapodások állnak fenn a magyar és osztrák gyárosok közt; még oly kis árucikkekre is, mint ostromnyél avagy a cipősarok, osztrák-magyar kartellek állnak fenn, amelyeket az angol-osztrák bank finanszíroz.* Ilyen körülmények közt nem sok értelme van az osztrák versenyt okozni a magyar ipar csekély fejlődéséért.

A tőkehiány szintén nem lehet az ipar lassú fejlődésének igazi oka. Manapság a tőke nemzetközisége nem frázis, hanem tény. Az angol, francia, német tőke a világ minden részében keres és talál alkalmazást. Orosz-Lengyelországban hatalmas nagyipar fejlődött ki igen rövid idő alatt, majdnem kizárólag német tőke segítségével: angol tőke dolgozik a délafrikai bányákban csakúgy, mint a mezopotámiai öntözőművek építésénél, valamint a chinai vasút építésénél. Nincs értelme annak, hogy a tőkehiányt állítsuk a csekély iparosodás okának.

A mezőgazdasági termelés csekélységét, a földművelő népesség rossz kereseti viszonyait állítják sokan az ipar

* Lásd részletesen: *A magyar kartellek*: írta Varga Jenő. Népszavakönyvkereskedés kiadása. Ára 1 korona.

elmaradásának okául. Ez szintén nem lehet igaz. Mert hisz Magyarország évente egy milliárd koronáért hoz be külföldi iparcikkeket, amelyek számára tehát meg van Magyarországon a fogyasztási piac, és még sem idehaza gyártják azokat.

Mi lehet az oka, hogy mégis külföldön, főleg Ausztriában termelt iparcikkeket fogyaszt az ország? Itt is csak azt felelhetem, amit már másutt is írtam:*

„Erre egész általánosságban a következő feleletet lehet adni. Ha túlnyomóan Magyarország számára termelő gyárak nem Magyarországon, hanem Ausztriában települnek meg, ennek nem lehet más oka, mint hogy az összes termelési és szállítási költségeket számba véve, a kérdéses árucikkeket olcsóbban lehet a magyar fogyasztóhoz juttatni, ha Ausztriában gyártjuk, mint hogyha Magyarországon termeljük. Mert apró — pénzben ki nem fejezhető — kellemetlenségeket is számba véve, a termelés mindig ott történik, ahonnan a szóbanforgó fogyasztási piacot a legolcsóbban el lehet látni. Vagy más alakban kifejezve ugyanezt a tényállást: valamely gyár ott fog megtelepedni, ahol a beléje fektetett tőke kamatozása a legkedvezőbbnek ígérkezik.”

„Ilyen módon már konkretizálni lehet a kérdést! Melyek azok a telephelyelőnyök, amelyekkel számos iparág számára az Ausztriában való megtelepedés jár, szemben a Magyarországon való megtelepüléssel? A kérdés így megoldható a Weber-féle telephelytan alkalmazásával.** Weber az ő theóriáját egészen elméletileg dolgozta ki: azt vizsgálja, hogy adott fogyasztási piac és adott nyersanyag-lelőhelyek mellett hol lesz valamely iparág, ugyanazon országon belül, a legkedvezőbb telephelye, honnan fogja valamely iparvállalat legolcsóbban elláthatni a fogyasztási piacot. Alul jelzett dolgozatomban megkíséreltem azt a módszert kidolgozni, amely szerint Weber elméletét különböző országok ipartelepülési viszonyainak összehasonlítására lehet alkalmazni. Ebben a dolgozatunkban néhány reális telephely különbséget akarok föltüntetni, amelyek magyarázzák hogy sok Magyarországnak termelő új gyárvállalat miért választja Ausztriát telephelyül.

Ha Ausztria és Magyarország telephely viszonyait akarjuk összehasonlítani, nem szabad a Weber-féle tant a maga legabstraktabb formájában alkalmazni, amelyben csak két telephelytényezőt ismer: a szállítási költségkülönbötet és a munkaköltség különbötet, hanem mindazokat a tényezőket, amelyeket Weber erre a kettőre redukált, külön-külön kell számításba venni. Az ipari termelés költségeit elemeire kell bontanunk és megvizsgálni, hogy melyik elem az, amelyik kisebb, ha Ausztriában termelünk Magyarország számára, nem Magyarországon.

Minden ipari termelés a következő részekre bontható:

1. A telek és a fixtőke beszerzése;

* *Az ipartelepülés és Magyarország iparosodásának problémája.* Különnyomat a *Közgazdasági Szemléből* Ára 50 fillér.

** Alfred Weber: *Über den Standort der Industrien.* Erster Teil: *Reine Theorie des Standorts.* Tübingen J. C. Mohr. 1909.

2. a feldolgozandó anyagok (nyers- és segédanyagok, félgyártmányok) és a hajtóerőanyagok — Kraftmaterial — (szén fa, nyersolaj) beszerzése;

3. az anyagátalakítás folyamata;

4. a készáru elszállítása.

A kapitalista-termelésben mindegyik rész egy bizonyos mennyiségű, pénzben kifejezett kiadást jelent, amelyek összessége — hozzáadva a félig-készállapotban vett áruknál az átlagprofitot is — adja a termelési költséget.

A termelési költség első eleme a termeléshez szükséges tőke kamatja. A telek árát valamint a berendezési költséget általában egyenlőnek vehetjük Magyarországon és Ausztriában, noha a vas- és építőanyagok árai Magyarországon magasabbak; különbség mutatkozik azonban a befektetett tőke kölcsöndíjában, a kamatlámban. Magyarországon a kamatláb — hogy mily okok folytán, az nem tartozik ide — állandóan magasabb, mint Ausztriában. Ha tehát minden egyéb költségelem egyenlő,* a tőke olcsósága oly — igaz, hogy nem nagy jelentőségű — telephelyelőnyt képez, amely Ausztriába vonhatja a nagy fixtőke befektetéssel járó iparágakat. Íme az első, Ausztria javára szóló telep-helytényező.

A termelési költség második eleme a termelésnél alkalmazott épületek, gépek, szóval a berendezés értékének amortizációja. Semmi okunk sincs föltenni, hogy épületek és gépek Magyarországon gyorsabban pusztulnak, mint Ausztriában: ezért a termelési költség ezen elemét a két területen egyenlőnek vehetjük.

A termelési költség harmadik eleme a gyártáshoz szükséges nyers és fűtőanyagok beszerzési ára azoknak termelési helyén. Itt természetesen nem lehet általánosságban megállapítani, hogy Magyarországon a nyersanyagok beszerzési ára drágább volna, mint Ausztriában: ezt csak minden egyes ipari nyersanyag részletes vizsgálata után lehetne eldönteni. Két nagyon fontos, szinte döntő fontosságú anyagnál azonban kimutathatóan így áll a dolog: ez a modern ipar két főanyaga, a szén és a vas!

A rendes gyári fűtőanyagot képező barna szén ára Ausztriában és Magyarországon „ab tárna” a következő volt:**

Tonnánként fillérekből

| | Ausztria | Magyarország | Különbség |
|------|----------|--------------|-----------|
| 1895 | 3,80 | 6,48 | 2,68 |
| 1900 | 5,42 | 6,70 | 1,28 |
| 1902 | 4,98 | 6,55 | 1,57 |
| 1905 | 4,45 | 6,85 | 2,40 |
| 1907 | 4,78 | 8,00 | 3,22 |
| 1908 | 5,24 | 8,74 | 3,50 |
| 1909 | 5,33 | 8,90 | 3,57 |
| 1910 | 5,42 | 9,20 | 3,78 |

* A dolgozat módszere a továbbiakban is az lesz, hogy minden telephelytényezőt külön főgunk vizsgálni azzal a föltételezéssel, hogy valamennyi többi azonos: ilyen bonyolult összefüggéseknél az egyetlen helyes eljárás.

** A *Compass. Finanzielles Jahrbuch für Österreich-Ungarn* adatai.

Látjuk tehát, hogy az osztrák és magyar szénárak közt óriási, 50 százalékos és évről-évre nagyobbodó árkülönbség van. Az árkülönbség oka úgylátszik jórészt a magyar szénbányák rosszabb volta: nem a munkások keresete nagyobb, hanem a teljesítményük sokkal kisebb, mint a következő adatok mutatják:*

| | | |
|---|-----------------------|-------------------------|
| A barnaszénbánya munkások átlagos keresete volt 1908-ban | Ausztriában 1071 K | Magyarországon 984 K |
|---|-----------------------|-------------------------|

Az alkalmazott munkások

száma szerint esik fejenként és

évenként, kibányászott barna szén 4492 q 1847 q (1910-ben)

Németországban a fejenkénti munkateljesítmény 1908-ban
8847 q.

Ezek az adatok nem adnak pontos képet a barnaszénbányák termelési költségeiről; ehhez kellene tudni, hogy a bányák minden mázsa termelésre hány fillér munkabért fizettek, ami ezekből az adatokból biztosan nem tűnik ki.

Ennek az eldöntése azért volna fontos, mert megtudnák, hogy vajon a széndrágaságnak mennyiben tényleg a rosszabb bányászati viszonyok, mennyiben a magyar szénkartell rettenetes kapzsisága az oka; hisz tudvalevő, hogy a Salgótarjáni, a Magyar Általános, az Urikány-Zsilvölgyi stb. szénbánya társulatok mily óriási profittal dolgoznak.

A mi kérdésünkre nézve a széndrágaság oka mellékes, bármi legyen is az oka, annyi tény, hogy a magyar gyárosnak, ha valamelyik szénbánya közvetlen közelében telepszik meg — a sok szenet fogyasztó iparágaknak ez a legkedvezőbb telephelye — és minden egyéb termelési költség eleme azonos osztrák versenytársával, tonnánként 3,78 koronával, waggononként 38 koronával többet kell fizetnie a szénért, mint osztrák kollegájának. Egy 1000 lóerős gőzgéppel dolgozó gyárnak félnapos üzemnél naponta kb. 1,5 q 5000 kaloriás barnaszénre van szüksége; tehát évente kb. 500 waggonnal. Mivel a barnaszén waggonja Ausztriában 38 koronával olcsóbb, ez az Ausztriában megtelepülő gyár számára évi 19.000 korona megtakarítást jelent. Minden egyéb költségelemet egyenlőnek tételezve föl, ez egy hatalmas telephelyelőnyt jelent az osztrák ipar számára. Hasonlóan áll a dolog vasnál; ennek részletes elemzését mellőzzük.

Hogy mégis némi képet mutassunk a magyar szénkartell garázdálkodásáról, közöljük egy budapesti nagy gyár vezető mérnöke szakvéleményének egy részét. A szóban forgó gyárnál a szén különben aránylag elenyésző szerepet játszik: a munkaerő szerint van lokalizálva, mert csak Budapesten kaphatja meg az üzemhez szükséges tanult munkaerőt: évi munkabér-kiadása 1,6 millió korona, míg évi szénköltsége csak 15,000 korona.

A gyár 1908 óta porosz szenet használ. Az addig használt magyar szén az úgynevezett „solymári” volt (az Esztergomvidéki kőszénbánya r.-t. szene), amely mázsánként 95 fillérbe került, a porosz

* Az *Österreichisches statistisches Handbuch* 1909; Wahlner: *Magyarország bánya- és kohóipara* az 1910. évben és a *Compass* megfelelő adataiból.

szén mázsája ellenben jelenleg K 2,80-ba kerül ab Budapest waggonkint, a fuvardíj jelenleg 172.20 korona, míg a régebben használt magyar szén waggonja 26 korona fuvardíjba került.

Noha tehát a szállítási költség különbözete waggonkint 146 korona, a porosz szén fűtési egységek szerint számított ára alig drágább, mint a magyar széné. 100 kg. gőz előállítás költsége magyar szénből 1908-ban került 28 f.-be, 100 kg „ „ „ porosz „ jelenleg belekerült 32 f.-be.

Mínthogy azóta a magyar szén ára még emelkedett, a porosz szén a szállítási költség óriási többlete ellenére ma már alig drágább, mint a magyar. Látható, milyen előnyben vannak a sziléziai gyárak a magyarok fölött.

De az árkülönség mellett más okok miatt is előnyösnek bizonyult a porosz szén használata; ezeket a fejtegetéseket szószerint idézzük:

„Mint a fentiekből látható, noha a porosz szén drágább, mégis kénytelenek voltunk annak használatára áttérni és a mai napig annál megmaradni. Ugyanis a magyar szénbányával 1908-ban járt le egy három éves kötésünk és miután a kötés harmadik évében a szénárak föltűnően emelkedtek, a szénbánya egyszerűen az új vevőit szolgálta ki, kik már a magasabbak áron kötötték, nekünk nagyon rendetlenül adott szenet és a szén minősége is nagyon alászállott, teli volt földdel. Hónapokon át valósággal kínlás volt az üzem fentartása a rendetlen szénszállítások és a szállított szén földes minősége folytán. Közben megkíséreltük más magyar szénbányából szenet kapni. Kértünk ajánlatokat, de nem kaptunk. Ekkor jöttünk rá, hogy a mi szénszállítónkat is időközben bevették a kartellba és bennünket egyszerűen a mi szénszállítónknak utaltak ki mint vevőt, mint akinél feltétlenül meg kell maradnunk, mert más magyar bányából szenet nem kapunk. Jelentkeztek azután újabban létesült apró szénbánya-vállalatok, akik a kartellba még nem léptek be, ezekkel is megkíséreltük, de ezekkel sem volt szerencsénk, amennyiben a tagadhatatlanul olcsó áron szállított szén minősége rendkívüli zavarokat okozott az üzemben. Az első 1—2 waggon szén ugyanis tiszta volt, később annyira elromlott a minősége, hogy utóbb már mintegy 30% földet szállítottak szén helyett és ezen nagymennyiségű föld elnyomta a szénnek a tüzet is és jóformán belekényszerítettek bennünket a drágább szén vásárlásába.

Időközben a régi szénszállítónk, akivel perben is állunk, jelentkezett szénszállításra, de az árat annyira felverte, hogy nem nagy előnyököt élveznénk a porosz szénnel szemben és mérlegelve azokat a kellemetlenségeket, amelyet el kellett tőle szenvednünk, más oldalon pedig a porosz szénbánya igen rendesen szolgált ki bennünket, így tanácsosabbnak láttuk, megmaradni a porosz szén mellett.”

Ilyen és ehhez hasonló panaszokat hall az ember minden gyári mérnökötől. Zomborban például épült egy üzem, amely arra rendezkedett be, hogy pécsvidéki porszénnel — ami nagyon olcsó tüzelőanyag — fog fűteni. Miután az üzem kész volt, kisült, hogy Zombort a szénkartell nem a pécsvidéki, hanem a krassószőrényi szénbányákhoz csatolta, tehát pécsvidéki szenet ide nem kaphatnak. Semmiféle

szaladgálás nem használt: az egész tüzelési berendezést át kellett építeni.

A magyar szénkartell olcsóbb minőségű minőségű részeiben állandóan rengeteg mennyiségű kő és föld foglaltatik. Ez annyira meghonosodott dolog, hogy egy pesti mérnök azt az ajánlatot tette a szén szállítójának, hogy küldjön neki tiszta szenet és írjon a számlához waggononkint 30 mázsa követ: így legalább a vasúti szállítási díjat és a kövek kifuvározását a gyártelepről megtakarítja.

A kartell különben könnyen elnémitja a sokat reklamáló vállalatokat: minthogy a barnaszén nem raktározható, a gyárak csak néhány napi raktárt tarthatnak. Ha a bánya megharagszik, néhány napig egyáltalán nem küld szenet és a gyár könyörög táviratban, telefonon, hogy küldjenek neki szenet akármilyen, mert az üzem megakad!

Hogy mindennek ellenére oly kevés a támadás a szénkartell ellen, ennek főoka, hogy az iparvállalatok nagy része ugyanazoké a nagybankoké, amelyeké a kőszénbányák és így mindegy, hogy melyik vállalatnál több a haszon!

A negyedik termelési költségelemet a szállítási költség képezi. Ez két elemből áll: a nyersanyagokat különböző lelőhelyeikről a gyár telephelyére kell szállítani és a kész terméket a gyártelepről a fogyasztás színhelyére. A legkedvezőbb telephely az a pont, ahol az összes szállítási költségek minimum értéket adnak.

Ha a fogyasztás fixnek feltételezett pontjáról vizsgáljuk valamely iparág települését, a szállítási költségek minimálisak nyilván azon a ponton lesznek, ahova a szintén fixnek képzelt nyersanyag-lelőhelyekből az összes anyagot összehordva és a készterméket a fogyasztás színhelyére szállítva, a legkisebb tonnakilométer szállítási távolságot kell megtenni.

Weber egész részletesen, matematikai módon kimutatja, hogy mely pont lesz az, ahol a befutandó tonnakilométerek száma minimum. Hogy megállapítsuk azt, vajon valamely gyár a magyar fogyasztási piacot, tegyük föl Budapestet vagy Pécsét és környékét, honnan, mely telephelyről tudja legolcsóbban ellátni, meg kell alkotni a telephely figuráját, összekötve azt a magyarországi és ausztriai nyersanyag-lelőhelyekkel és kiszámítani, mikor fut be több tonnakilométernyi utat az összes nyersanyag és készárú, ha a legkedvezőbb osztrák vagy a legkedvezőbb magyar telephelyen állítjuk föl a gyárat. Ha az osztrák telephely esetén kevesebb tonnakilométer szállításra van szükség, úgy szállítási szempontból az illető iparág Ausztriában jobb telephellyel bír a magyar fogyasztás ellátására, mint Magyarországon. Hogy mely iparágaknál lesz ez így, általánosságban eldönteni nem lehet: az olyan iparágak, amelyek sok, bárhol található nyersanyagot pl. vizet, homokot tartalmaznak a készárúban, nem lesznek ilyenek; mert hisz ha a fogyasztástól messze gyártjuk őket, szállítani kell azokat az anyagokat, amelyek helyben találhatók, ellenben ilyenek lehetnek az olyan iparágak, amelyek külföldi nyersanyagokat dolgoznak föl és súlyukból gyártás közben sokat veszítenek.

Tegyük föl például, hogy bútorgyárat akarunk alapítani, amely Hamburgon át importálandó külföldi fából készült bútórral akarná a

budapesti fogyasztási piacot ellátni. Minden egyéb költségelemet azonosnak véve, a gyár legjobb telephelye az osztrák-német határ lesz, mert ez esetben az értéktelen hulladékfát nem kell szállítani.*

Hasonló helyzetben vannak mindazok az iparágak, amelyek olyan külföldi nyersanyagokat dolgoznak föl, amelyek gyártásközben súlyukból veszítenek. Érdekes gyakorlati példája ennek az, hogy Budapesten a bécsi kokszt olcsóbb, mint a budapesti. A dolog magyarázata nagyon egyszerű. Budapesten csakúgy, mint Bécsben karvini szenet használnak a kokszt előállítására, amely via Bécs kerül Budapestre. 100 kg. kőszénből lesz 50 kg. kokszt : vagyis a Bécsben termelt kokszt a bécs-budapesti útvonalon csak fele annyi tonnakilométer szállítási költségbe kerül, mint a karvini szénből Budapesten előállított kokszt. Hasonló helyzetben vannak azok az iparágak, amelyek gyártás közben sok szenet igényelnek. Ilyen az egész szövő fonó ipar. A textilipar általában a szénbánya vidékeken helyezkedik el: mivel a szövött árúban semmi „ubiquitás” — a fogyasztás színhelyén bárhol föllelhető nyersanyag, pl. víz, homok, agyag — nem foglaltatik, nem húzódik a fogyasztás színhelyére. Telephely választásnál csak a nyersanyag lelőhely és a gyártásnál nagy mennyiségben szükséges szén lelőhelye közt lehet a válogatás; csak az a kérdés merül föl, hogy inkább a szenet vigyük-e a gyapottermelés színhelyére, vagy a nyersgyapotot a szénbányák vidékére. A matematikai számítás azt mutatja, hogy az utóbbi módszer mellett kisebb a szállításnál fölmerülő tonnakilométerek száma; ugyanezt mutatja a textilipar tényleges települése az egész világon; a textilipar mindenütt a szénbánya vidékeken virágzik: Manchester, Reichenberg, Lodz, Warnsdorf stb. mind szénbánya vidékeken fekszenek.

Ausztria és Magyarországnak gyapotbeszerzési útja legkedvezőbb via Hamburg—Elbe. Az osztrákok minimális vasúti szállítás mellett elérik a sziléziai szénbánya vidékkel szomszédos textilipari centrumokat. Itt — az ottani olcsó barnaszén fölhasználása mellett — a nyersgyapotot fonallá, illetve a fonalat szövetté földolgozva, a kész szövetet, amely súlyban könnyebb mint nyers anyaga, mivel a földolgozás tetemes hulladék keletkezésével jár, szállítják a föltételezett fogyasztási piacra, Budapestre.

Lássuk ezzel szemben a magyar textil-gyártelepek helyzetét a szállítási költség szempontjából. A Budapest-vidéki textilgyárak abszolút hátrányban vannak a cseh-sziléziai gyárakkal szemben, mert 1. a súlyosabb nyersanyagot szállítják Budapestig a könnyebb késztermék helyett, 2. a szenet ide kell szállítaniuk, amelynek súlyából semmi sem megy át a késztermék súlyába; tehát egy métermázsza készterméknek előállítására sokkal több tonnakilométer szállítást kell fizetniök, mint cseh-sziléziai versenytársaiknak. Valamivel kedvezőbben vannak települve az ország északnyugati részén, Zsolna, Csacza, Rózsahegy, Pozsony vidékén települt textilgyárak; de még ezek is valamivel

* Aki exaktabb módon óhajtja a dolog tárgyalását látni, olvassa el Weber-könyvét vagy a fönnemlített terjedelmesebb és teoretikusabb tanulmányomat.

nagyobb távolságra szállítják a nehezebb nyersanyagot, mint az osztrák textilgyárak. Nem ütköznék nehézségbe a tonnakilométerek különbségét konkrét példákon pontosan kimutatni; ez azonban inkább textil ipari vagy szállítási szaklapba volna helyén való.

Növeli a magyar textiliparnak rossz telephely körülményeit a magyar kormánynak az a balga törekvése, hogy Magyarország külkereskedelmi forgalmat minden eszközzel Fiume felé terelte. így a kormány az 1912. évre megvonta a vasúti szállítási díjkedvezményeket a rózsashegyi fonógyártól „mert a gyár az amerikai pamutot nem Fiumén, hanem Hamburgon át hozza be.” Kedvezményt adni egy rózsashegyi textilgyárnak, hogy az amerikai pamutot ne a rövidebb úton és az olcsó Elba hajózás fölhasználásával via Hamburg hozza be, hanem nagy kerülővel Fiuméba hozassa a gyapotját és onnan 800 kilométernyire vasúton hurcoltassa Rózsashegyre: ennél nagyobb közgazdasági képtelenséget képzelni sem lehet!

Látjuk tehát, hogy a magyar textilipar — ha minden egyéb költségelemet egyenlőnek tételezünk föl — a szállítási költség tekintetében rosszabb helyzetben van, mint az osztrák ipar. Ha ehhez hozzávesszük a szén drágaságát, könnyen megérthetjük, miért nem képes a magyar textilipar minden állami agyontámogatás ellenére, igazán fellendülni.* Híven mutatja ezt a külkereskedelmi statisztika, amely az utolsó tíz évben, a legerősebb textil iparpártolás ideje, a következő képet nyújtja.**

Behozatal Ausztriából:

| | 1901 | | 1910 | |
|---------------------------------|--------|----------|--------|----------|
| | ezer q | millió K | ezer q | millió K |
| Gyapotfonál és szövet | 553 | 165 | 707 | 253 |
| Kender, len és jutaárúk | 188 | 29 | 237 | 38 |
| Gyapjú, fonal és szövet | 125 | 95 | 177 | 153 |
| Selyem és selyemárúk | 11 | 49 | 14 | 46 |
| Kész ruha fehérnemű és divatárú | 62 | 69 | 69 | 106 |
| | <hr/> | | <hr/> | |
| | 939 | 407 | 1204 | 596 |

Az Ausztriából való behozatal tehát tíz év alatt körülbelül egy harmadrésszel növekedett súlyban csakúgy mint értékben; a textilárúkért Ausztriának fizetett összeg 400 millió koronáról 600 millió koronára szökkent föl. Ez, valamint a magyar textilipar jelenlegi válsága világosan mutatják, hogy a textiliparnak nincs jó telephelye

* A magyar kormány minden balsiker ellenére sem tágít a textilipar erőszakos fejlesztésétől. A hivatalos kimutatás szerint 1911 augusztus 1-től 1912 július 31-ig a kormány a következő új ipari szubvenciókat engedélyezte: Új gyáralapításokra 4,105.000 kor., ebből textilipari vállalatokra 2,987.500 kor. Gyárak kibővítésére 4,161.900 „ „ „ „ 1,751.500 „ Gépegélyr 371.780 40.500
8,638.680 kor. 4,779.500 kor.

** A Compass adatai az osztrák statisztika alapján. Némi eltéréssel ugyanezt az eredményt kapjuk a magyar statisztikából. *Külkereskedelmi forgalom 1910-ben 41.*

Magyarországon és erőszakos fejlesztése aligha fog eredményre vinni, kár az elpocsékolott milliókért.

A magyar textilipar kedvezőtlen települési viszonyai a vele foglalkozó sok ember előtt persze nem ismeretlen. A budapesti ipar és kereskedelmi kamara 1911. évi jelentésében pl. a jutaiparról a következőt találjuk:

„A magyar vállalatok semmiképen sem tartoznak azokhoz, amelyek előnyös termelési viszonyokat élveznek, miután egész sorozata a körülményeknek megdrágítja számukra a termelést a világpiac többi termelőivel szemben. Ráutalunk arra a körülményre, hogy a magyar gyárak nem tengermellékiek s ennél fogva a legtöbb gyárral szemben számolniuk kell — úgy a nyers- mint a készárúknál — tetemes fuvardíj többlettel. (164. lap).

Ha már most el akarjuk dönteni azt, hogy milyen kilátásai vannak Magyarországon az iparfejlődésnek, nincs más tennivalónk, mint minden egyes iparágnál megállapítani a legkedvezőbb belföldi telephelyeket és ezeknek szállítási költségét összehasonlítani az ausztriai illetve külföldi versenyző vállalatok szállítási költségeivel. Ilyenformán ki fog tűnni, mely iparágak bírnak Magyarországon kedvező telephellyel, tehát fejlődésképesek és melyek azok, amelyek mint a textilipar, nem bírnak kedvező telephellyel és így felvirágzásukra nincs kilátás. Az ilyen iparágak erőszakos fejlesztése, mivel a szállítási viszonyok geográfiai természetű okokból folyó konstanciával bírnak, helytelen és eredményre nem vivő iparpolitika. Magas védővámval, nagyon nagy szállítási díjkezdvezménnyel lehet csak föntartani az ilyen vállalatokat, ez azonban azt jelenti, hogy az ország népének adójával hoznak létre olyan vállalatokat, amelyeknek termékeit sokkal drágábban kell megfizetni, mint amennyiért külföldről lehetne beszerezni. Csak a szállítási költség alapján meghatározott települési viszonyok részletes megállapítása után szabadna iparfejlesztéshez fogni.

A termelési költség ötödik elemét a munkabéreköltség képezi. A munkabéreköltség egyik legfontosabb eleme a termelési költségnek. Számos olyan iparág van, amely egészen aszerint helyezkedik el, hogy hol kevés a munkabéreköltség. Ilyenek azok az iparágak, amelyeknél a nyersanyag súlya ugyanakkora, mint a késztermék súlya, ubiquitásuk nem foglaltatnak bennük és kis súly mellett igen nagy munkamennyiséget tartalmaznak. Ilyen pl. a ruhagyártás. Weber említi, hogy 10 százalékos munkabér megtakarítás a korzettgyártást 3000 kilométernyire képes a szállítási költség és anyagbeszerzés szempontjából legkedvezőbb telephelyéről elmozdítani.

Annak a megállapítása, hogy Magyarország valamely pontján olcsóbb vagy drágább-e a munkabéreköltség, mint Ausztriában vagy a vám külföldön, nagyon nehéz feladat. Ha csak a napi vagy órabért vesszük tekintetbe, akkor még meg lehetne a dolgot oldani, mert némi statisztikai adataink az egyes városok és vidékek szokásos munkabéreiről vannak. Ámde a bér magassága szoros viszonyban van a munkateljesítmény nagyságával; magasabb bér általában nagyobb munkateljesítménnyel jár együtt, úgy hogy igen gyakran a legtöbbet kereső munkások dolgoznak

legolcsóbban. Elég csak az angliai szövőmunkásokra utalnunk, akik háromszoros, sőt tízszeres kereset mellett is olcsóbban termelnek, mint a magyar, vagy kínai munkások. A munkateljesítmény különbözőségét különböző helyen csak gyakorlati ember és csak tapasztalat alapján tudja megállapítani. Ezért a munkabér költségelemet csak indirekt módon lehet számításainkba fölvenni. Ha valamely iparág számára megkerestük az anyagbeszerzés és szállítási költség szempontjából a legkedvezőbb telephelyet és a késztermék egységében foglalt minden költségelemet — tőkeamat, anyagárak és szállítási díj a fogyasztás színhelyéig — számba véve, összehasonlítjuk az ausztriai avagy külföldi versenytársak összes költségével azt találjuk, hogy a magyarországi telephelyről olcsóbban lehetne a fogyasztást ellátni, a termelés azonban mégis túlnyomóan osztrák földön történik: ilyen esetben föl kell tennünk, hogy az utolsó, számba nem vett költségelem, a munkaköltség olcsóbb volta dönt az osztrák vagy külföldi telephely mellett.

Ez alul van néhány kivétel. Vannak ipartelepek, amelyek történelmi okokból valamely helyen kifejlődtek, ahol ma már, a változott termelési technika folytán, rosszul vannak települve. De megmaradnak itt, nem termelési, hanem gazdasági szociális okokból: itt van politikai befolyásuk, itt van a tulajdonosoknak birtokuk stb. A remanentia, mint a társadalmi élet minden terén, itt is érezteti befolyását. Vannak továbbá olyan iparágak, amelyekre nézve némely államnak vagy városnak mintegy történelmi világmonopóliuma van: a legfinomabb gyapjúszőveteket Anglia, az illatszereket és szappanokat Franciaország, a női ruhákat és kalapokat Paris szállítaná világszerte még akkor is, ha másuttal teljesen olyan jó minőségben és tetemesen olcsóbban lehetne előállítani; csak sok évtizedes tapasztalás tudná az eféle monopóliumokat részben megszüntetni. Ezek azonban kivételes esetek.

Mi lehet az oka, ha nálunk a munkaköltség nagyobb mint Ausztriában? Magyarországon a munkabérek — ezt a nagyon hiányos statisztika ellenére bátran állíthatjuk — nem magasabbak, mint Ausztriában. Ha tehát kutatásainkban arra az eredményre jutunk, hogy bizonyos iparágaknál csak a munkaköltség nagyobb volta miatt nem boldogulnak Magyarországon, ennek nem lehet más oka, mint a magyar munkások kisebb munkateljesítménye.

A kisebb munkateljesítmény persze nem valami faji inferioritáson alapszik. Tudvalevő dolog, hogy a magyar szücsök, szabók, asztalosok stb. igen keresett és jól fizetett munkások Berlinben, Parisban, általában mindenütt. Ha tehát némely iparágnál nálunk kisebb a munkateljesítmény mint Ausztriában, ez azt jelenti, hogy nálunk nincs számára begyakorolt, tanult munkaerő. „A tanult munkaerő hiánya”: ezt találjuk panaszként az iparkamarai jelentések majdnem minden oldalán. Hogy ez mennyire nem speciális magyar jelenség, hanem hogy minden országban a gyáripari fejlődés kezdetén mutatkozik, erre számtalan példát lehet idézni. Marx részletesen ír az angol munkások idegenkedéséről a gyári munkával szemben a nagyipar kezdetén. A *Viallate: L'avenir économique du Japon*-ban ír a

japáni munkások nagyon csekély munkateljesítményéről a gyáriparban. Tr. Koch: *Die Industrialisierung Chinas*-ban ugyanezt írja a chinaiakról. Úgy látszik, hogy egy-két emberöltőre van szükség, míg valamely ország vagy vidék munkássága a gyáriparhoz alkalmazkodik és munkateljesítménye a régebbi gyáripari országok munkásságának teljesítményét eléri.

Látjuk tehát, hogy a magyar ipar lassú fejlődésének különböző okai vannak: részben geográfiai, részben társadalmi okok. A geográfiai okok, — mint az ország kedvezőtlen fekvése a textilipar szempontjából, valamint a szénbányák nehezebb kihasználhatósága, úgy szintén a kokszolható szén hiánya az ország túlnyomó részében — megmásíthatatlanok; amely iparág tehát ezen okok miatt nem képes a külfölddel versenyezni, azt államilag támogatni oktalanság, mert az ilyen iparágak véges-végig csak állami támogatás mellett tudnak fennállni!

A társadalmi okok ellenben mulandók és megmásíthatók. A szén és vasdrágaságnak a kartellek által előidézett többlet, amely súlyosan nehezedik az egész magyar iparra, a bányák államosítása által megszüntethető. Ami pedig a legnagyobb társadalmi akadályt, a tanult munkaerő hiányát illeti, ami egyértelmű a drágább munkabérekkel, ez az ipar fejlődésével önmagától megszűnik. Ebből következik, hogy helyes iparfejlesztés csakis akkor lehetséges, ha előbb megalkotjuk a magyar ipartelepülés képét a szállítási költség és nyersanyag beszerzés szempontjából. Csak azokat az iparágakat érdemes támogatni, amelyek a munkaköltség miatt és nem geográfiai okokból vannak a külföldi versennyel szemben hátrányban. Mert a munkaköltség többlet a munkásság csekély és esetleg rossz teljesítményén múlik: ez pedig múlandó jelenség! Ha a kérdéses iparág állami támogatással meghonosodik, megteremti magának a szükséges tanult munkásságot és a további támogatás fölöslegessé válik. Ez az egyetlen észszerű módja az iparfejlesztésnek. Hasonlóan múlandó természetűek az egyéb társadalmi okok is, amelyek az iparfejlődést Magyarországon hátráltatják. Ilyenek a munkásosztály politikai jogtalansága és társadalmi lenézettsége, amely körülmények ép a legtanultabb és így legönérzetesebb munkásokat indítják kivándorlásra. Ilyen az egészségtelen földbirtok-megoszlás, amely a földjáradékjövedelem óriási részét kevésszámú gazdag családnak juttatja, amely külföldi luxuscikkeket vásárol, míg a föld népének igen nagy része mint iparcikkfogyasztó számba sem jöhet; ami még azoknak az iparágaknak a fejlődését is hátráltatja, amelyek itt jó telephellyel bírnának. Ilyen az agrárius vámrendszer, amely a mezőgazdasági termények árát mesterségesen fölveri és sok egyéb körülmény.

Nem szabad persze figyelmen kívül hagyni, hogy mindezek a társadalmi körülmények nemcsak okai a magyar ipar csekély fejlődésének, hanem okozatai is. A munkásság politikai jogtalansága, a mezőgazdasági munkások csekély keresete és fogyasztóképesége, az agrár vámrendszer, mindezek megszűnésének, ha Magyarország iparosodása Nyugateurópával egy szintre jutna.

Ha tehát Magyarország iparának jövő fejlődéséről tiszta képet akarunk nyerni, mindenekelőtt meg kell csinálni az összes iparágak települési viszonyait a nyersanyag beszerzés és szállítási költség szempontjából, nem olyan nagy általánosságban, mint én itt a textiliparnál, hanem részletes pontossággal. Ez a feladat nem olyan nehéz, mint amilyennek látszik: előbb említett füzetemben részletes munkaprogramot dolgoztam ki erre nézve, megjelölve a fölhasználandó adatforrásokat is: nemcsak a belföldi fogyasztás számára termelő, hanem az exportipar telephely viszonyairól is. A nyert adatokat össze kell hasonlítani az osztrák és külföldi ugyanazon fajta ipari üzemek települési viszonyaival. Ha kitűnik, hogy némely iparág nyersanyag beszerzési és szállítási, tehát megváltozhatatlan geográfiai szempontból nálunk rosszabb helyzetben van mint külföldön, az az iparág nem fejlődésképes. Ha ellenben kitűnik, hogy ezen szempontból jó telephelye van nálunk, akkor ez az iparág fejlődni fog, ha a fejlődését gátló társadalmi akadályokat, elsősorban a tanult és begyakorolt munkaerő hiányát sikerül megszüntetni. Amíg ez a nagy munka végrehajtva nincs, képet alkotni Magyarországon ipari jövőjéről lehetetlen. Sajnos, ez a munka oly nagy, hogy az egyes ember munkaerejével megoldani nem lehet: több közgazdasági, technikai és kereskedelmi képzettségű embernek kellene összefogni ennek a feladatnak a megoldására.

Azok a hozzávetőleges számítások, amelyeket én magam próbáltam eszközölni, nem valami biztatók; úgy látszik, hogy a két legnagyobb modern iparágban, a textiliparban és vasiparban nálunk határozottan rossz szállítási és nyersanyag beszerzési telephelye van. Szerencsétlenségünkre a földgáz, ez a nagyszerű olcsó fűtőanyag az ország olyan helyén bukkant föl, amely a külföldi nyersanyaggal dolgozó textilipar számára abszolút hozzáférhetetlen. Úgy látszik, hogy csak a mezőgazdasági termékeket földolgozó iparágak, a malomipar, szeszipar, cukoripar, faipar minden fokozata stb. bírnak nálunk jó telephellyel. Lehetséges azonban — bár így volna! — hogy a pontos telephely számítások, vagy a magyar nagyipar gyors fejlődése megcáfolja ezt a pesszimisztikus véleményemet.