

BLUNT JELENTÉSE ÉS SZALONIKI KERESKEDELME.

Az angol kormány a gazdasági tudománynak számos és fontos szolgálatot tesz. A Foreign office levelezéseinek közzétételével fölötté változatos és hasznos információkat szolgáltat, melyek kiterjednek a gazdasági élet minden ágára és Kelet-Európa minden vidékére, elannyira, hogy azok, kik e vidékek iránt többé-kevésbé érdeklődnek, e becses és érdekes gyűjteményeket nem nélkülözhetik. Minden nemzetgazda emlékszik, az „On the purchase power of money“, „On the eastern Counties“ jelentésekre, továbbá azon jelentésre, melyet Lord Granville a Balkán-félszigeti vasutakról közzétett. A legteljesebb és legbecsesebb jelentések azok, melyeket valaha azon kérdésekről közzétettek.

A berlini szerződés XXXVIII. cikkére vonatkozó levelezés kiterjed a Balkán-félsziget vasuti hálózatának mindkét részére. Sidney, Locock, Jones és Lascelles jelentései sok becses anyagot tartalmaznak. Hanem e levelezésnek folytatása (further correspondences), mely Blunt szaloniki főkonzul jelentéseit tartalmazza, oly adatokat és részleteket szolgáltat, a minőket a különben oly nagy gonddal szerkesztett angol jelentésekben is csak igen ritkán találunk.

A mi felfogásunk Blunt urétól és általában az angolokétól e kiindulási pontra nézve különbözik. Mi ott az angolokban akarva nem akarva, ellenfelekre találunk.

Nekünk az a hibánk, hogy tulbecsüljük az angol versenyt, de viszont az angolok sok csalódásnak teszik ki magukat azzal, hogy a keleten kicsinyelnek minden versenytársat. Sajnos, hogy csak a németek értenek hozzá, miként kell befü-

rakodni a pozíciókba, melyeket az angol elbizakodottság védelem nélkül hagy.

Lord Granville 1883. márcz. 21-iki körlevele igen jól jelezte, hogy minő fontossággal bír az angol kereskedelemre az osztrák-magyar és a keleti vasutak létesítése, illetve a szerb vonalak meghosszabbítása Szaloniki és Konstantinápolyig. Ránk nézve is megvan ez a fontosság, csakhogy megfordított értelemben. A mi szempontunkból felfogva, a kérdés így áll: A tenger felől jövő angol kereskedő meddig fog feljöhetni, és a mi kereskedésünk meddig fog lemehetni? mely angol czikkek fogják megállni a mi versenyünket és viszont? Hol lesz a két szféra választó vonala és mennyi tért fog veszíteni a két fél? Van azután egy másik kérdés, melylyel kormányunknak már most jó lesz foglalkoznia.

A conférence à quatre által oly nagynehezen megállapított konvenczió a csatlakozási vonalak direkt forgalmára vonatkozólag a XI. cikk fontos megállapodást tartalmaz, mely eredeti szövegében így szól:

„Les Administrations des Chemins de fer à construire en vertu de la présente convention introduiront des correspondances directes pour le transport des personnes et des marchandises entre leurs stations principales y compris Constantinople et Salonique. Des correspondances directes seront de même établies entre lesdites stations principales, y compris Constantinople et Salonique d'une part, et Vienne et Budapest de l'autre. Les administrations des chemins de fer intéressés seront tenuens de s'entendre sur les arrangements nécessaires pour les réglemens et les tarifs directs à appliquer au trafic international. Ces tarifs directs sont établis sur la base des taxes unitaires kilométriques égales. Il sera cependant tenu compte des rampes de 10 par 1000 ou dépassant ce chiffre et des courbes d'un rayon de 600 mètres ou moindre en fixant dès à présent que le nombre réel des kilomètres pourra être augmenté, suivant une échelle à concerter entre les Administrations des chemins de fer intéressés, d'une quote part qui au maximum ne pourra dépasser les 100 pour cent. Ces tarifs directs et les autres arrangements concertés entre les Administrations seront soumis par elles à l'approbation des gouvernemens respectifs.“

Ha tekintjük az érdekelt társulatok mostani egységtételei

közti nagy különbözeteket, ez a cikk ránk nézve szerfölött fontos, és hiszszük, hogy ezen cikk által nekünk biztosított jogot az osztrák-magyar kereskedelem érdekében teljes mértékben érvényre fogjuk juttatni.

Lesz még alkalman részletesebben szólni az érvényben levő egységtételekről és a teendő intézkedésekről. Most csak azt konstatalom, hogy a Lord Granville jegyzékében jelzett tény kereskedelmünkre nézve igen fontos jogot képez és tetemesen módosítja Blunt jelentésének konkluzióit.

Az angol kormány a vasut építésénél komoly előnyöket vivott ki. Ez az ő érdeme, vagy ha úgy tetszik a mi hibánk, de tény. Ezt a mesterkéltnél előnyt kompenzálnunk kell a konveniczó XI. cikke felhasználásával az egységtételek megállapításánál.

Nézzük ezen egységtételek kérdését közelebbről, ha tekintetbe vesszük a Budapest és Szaloniki között levő forgalmat. Mellékesen meg kell jegyeznünk már itt, hogy a szerb oldalról gyakran hangoztatott azon felfogás, mintha a XI. cikkben megállapított egybetételek nem vonatkoznának az intern forgalomra, hanem csupán a végpontokra, egyáltalán nem tartható. A nélkül, hogy a berlini szerződést megelőző időkre, vagy a berlini szerződés tárgyalásaira akarnánk visszamenni, — pedig utoljára is ezek a döntő momentumok ezen kérdésekben, — maga az új szerződés is világosan mondja, hogy a vasutigazgatóságok fognak gondoskodni a főbb állomások direkt forgalmáról, beleértve Konstantinápolyt és Szalonikit az egyik, — Budapestet és Bécset a másik oldalon. Tehát a többieket szintén beleértik, s ilyenek e vonalon kétségkívül Nis, Vránja, Üszküb, Köprili stb. Hogy pedig a direkt tarifák a direkt forgalom természetes következményei, arról nehéz volna kétkedni, s hogy épen ezen ok volt a döntő, a szerződés szövegezésénél is, az csak természetes. A direkt tarifákra tehát ugyanaz áll, a mi a direkt forgalomra: tudniillik létesítendőek azok a főbb állomások között mindenütt, Budapest és Bécset egyik részről, Szalonikit és Konstantinápolyt másik részről oda értve (y compris), de legtávolabbról sem lehet ezt a magyarázatot olvasni ki belőle, hogy e direkt tarifák *csak* az említett négy város között állítandók fel.

Ezt mellékesen jegyezve meg némely, szerb oldalról hangoztatott felfogással szemben, áttérhetünk Blunt ur állításaira, vizsgálva

tisztán a Szalonikii forgalmat, mely ugysis dominálja, kiindulási pontját képezi a közbenső forgalom egy részének.

A távolságok és egységtételek kérdése így áll:

Budapesttől Nándorfejérvárig a magyar államvasut	354 kilométer
Nándorfejérvártól Nisig szerb vasut	244 „
Nistől Vrányaig szerb vasut megnyitás alatt	118 „
Üszkübtől Szalonikiig török vasut	243 „
Vrányától Üszkübig építendő mintegy	100 „
Budapestől Szalonikiig	összesen mintegy 1,059 kilométer

Ezen tényleges távolság az egységtételek megállapításánál természetesen némi változásokat szenvedhet. Ugyanis fent van tartva az egyes vasuttársulatok részére a nagyobb emelkedések és az élesebb kanyaroknál a virtuális hossz beszámítása. Ezen virtualis hossz azonban lényegesen nem változtatja az arányokat, a mennyiben nagyobb technikai nehézségek az egész vonalon a Morava völgyi vizválasztó, az Üszküb és Vránya közötti vizválasztó és a szlapon fensik átszelésén kívül alig van; a pálya a Duna, majd a Morava, végül a Vardar völgyben minden nagyobb nehézségek nélkül halad, és épen magának Mr. Blutnak adatai szerint is a török vonalon e tekintetben nagyobb nehézségek nincsenek. A mennyiben tehát a virtualis hossz kedvezménye igénybe vétetik az egyes vasutak részéről: az meglehetősen egyenlően fog eloszlani Budapest és Szaloniki között mindegyik érdekelt vasutvonalra, s a régi arányokat előre láthatólag nehezen fogja változtatni.

A tényleges helyzetnek megfelelően tehát az egész — kerek-számban 1,060 kilométer távolságot bizvást vehetjük ma ily felosztással 350 kilométer magyar, 340 kilométer török és 370 kilométer szerb vasut, a tényleges vonal hosszak ennek lévén megfelelők. Az irány egységesítése szempontjából bátran odaadhatjuk még a török vasutaknak a 10 kilométer praecipiumot, s bálran mondhatjuk, hogy — 1,050 kilométerre véve az az egész távolságot, — e távolságnak $\frac{1}{3}$ -ada a magyar $\frac{1}{3}$ -ada a szerb, $\frac{1}{3}$ -ada a török vasutvonalnak jut (tényleg 354 magyar, 362 szerb, 343 török Vránjaig egészen annak számítva).

Nézzük a tényleges egységtételek viszonyát. Épen azon czikkekre akarom fordítani a főfigyelmet, a melyeket Mr. Blunt igen érdekes összeállításai e vonal forgalmában helyesen legnagyobb

fontosságuknak jelel meg. A gabonát, mely 1881-ben 41,500, — 1882-ben 42,000 tonnában, — a sót, mely 9,870, illetőleg 13,050 tonnában, a fát, mely 5,200, illetőleg 8,600 tonnával, a vasat, mely 1820, illetőleg 2110, és a cukrot, mely 1550, illetőleg 1800 tonnával szállított. Ezen cikkek fogják irányítani jövőre is a forgalmat mert a belföldi cikkek közül az olajos magvak, a gyümölcs, bor, bőr, szappan lokális jelentőségűek, a külföldiek közül a magasabb értékű iparárnk kevesebbet szenvednek a szállítási költség csekély különbözete miatt, a petroleum, kávé stb. pedig a dolog természete szerint ugyis tengerről jön, s kívül esik mindennemű kombináció keretén.

A személyforgalmat szintén kívül hagyom a számításban, mert az tisztán vasutüzleti szempontból bir jelentőséggel, ámbár közgazdasági hatása is világos azon tények, mely szerint épen a szerződés értelmében óránként 35 klm. gyorsasággal, még ha a magyar vasuton nagyobb gyorsaság nem alkalmaztatnék is, — 30 óra alatt Budapestről Szalónkiba mehetünk, s ha az angol postának Szalónki felé irányítása — a mi nagyon valószínű — bekövetkezik: ezen tény is nagy közgazdasági fontossággal bir.

A gabona egységtétele ma a magyar államvasutnál 0·326 krajczár. Egy krajczár két centimeba számítva, — a mi még a mai viszonyok közt is túl magas számítás — 0·65 centime 100 kilogramm és kilométer számra. Ezen az alapon tenne az egész 1,050 kilométer hosszra 100 kilogramm gabona szállítási díja 6 fr. 82½ centimest, azonban a magyar államvasutakon divó zóna-tarifa szerint lokális díjszabásban is már 500 kilométeren túl 0·223 krajczár, vagyis 0·45 centime számittatik, a mi tenne 1,050 kilométernél 4 frank 72½ centimest Ezen szállítási ár távolról sem zárhatná ki a szállítást.

A szerb vasutak egységtétele 0·65 para, a mely egységtétel mellett, miután eltérés itt nincs, az egész hosszra esnék 6 fr 82½ centime, vagyis 2 frank 10 centime-nal több, mint a magyar egységtétel alapján.

A török vasutak mai egységtétele tonna és kilométer számra a. 3. osztályba sorozott gabonára tesz 22 parát. A számítás tudvalevőleg törénik úgy, hogy 40 para számittatik egy piaszterbe, és 100 piaszter egy török lirába. Egy török piaszter mai értéke, 22 frank 75 centime, s így egy piaszteré 0·228, kerekebben 23 centime. Ezen az alapon egy para értéke 0·575 centime, tehát 22 paraé 12·65

centime. Ezen összeg fizettetvén egy tonna után, 100 kilogramm szállítási ára 1·265 centime kilométerenként, a mit azonban az ár-számítás könnyebbsége miatt, és mert a piaszter értékénél felfelé kerekítettünk, 1·25-re szállithatunk le. Ezen tétel számítása mellett esnék az egész 1,050 kilométer hosszára 100 kilogrammonként 13 frank 12¹/₂ centime, vagyis 6 frank 30 centime-mal több, mint a magyar egységtétel szerint.

Egy kocsi rakomány (10 tonna) gabona szállításra kerülne ezek szerint Szalonikiból Budapestre vagy megfordítva

a) a magyar egységtétel alkalmazás mellett	472 frankba,
b) a szerb egységtétel mellett	682 „
c) a török egységtétel mellett	1312 „

Ime ilyen majdnem 300%-ra rugó különbözet az, a melyet a XI. cikk olyan simán takar el a laikusok előtt, és a melyek magyarázata és megoldása vár reánk.

Nézzük a többi cikkeket.

A só egységtétele ugyanezen alapokon számítva 100 kilogramm- és kilométerenként :

a magyar államvasutaknál	0·59 centime
a szerb vasutaknál	0·08 „
a török vasutaknál	1·25 „

fizetne az egész távolságra a magyar államvasutak egységtétele alapján egy egész kocsi = 10 tonna : 619 frankot, a szerb vasutak szerint 840, a török vasutak szerint 1312 frankot.

A fa szállításánál az egységtétel (az építési fát értve) 0·28 centime lévén, a magyar államvasut szerint egy kocsi fizetne az egész hosszára 294 frankot, a szerb vasutakon 0·6 para egységtétellel 630 frankot, a török vasutakon pedig 27 para = 1·552 centime egységtétellel 1629 frankot.

A vas szállítását (a nyersvasat értve) az egységtétel 0·33 centime lévén a magyar államvasuton, fizetne egy kocsi = 10 tonna, az egész hosszára 346¹/₂ frankot, a szerint 1 para egységtétel mellett 1050 frankot, a török vasuton 27 para = 1·552 ct. egységtétellel 1629 frankot.

Végül a czukrot illetőleg így áll a számítás : a magyar államvasutaknál 0·4 ct. egységtétel mellett 420 frank, a szerb vasutnál 1·5 para egységtétel mellett 1575 frank, a török vasutnál 35

para = 1.81 ct. egységtétellel 1900 frank volna egy kocsi szállítási díja Budapeستól Szalonikiba vagy pedig megfordítva.

Csak a főbb cikkeket soroltuk fel, a melyekre Mr. Blunt is helyesen utal, — természetesen mindenütt figyelmen kívül hagyva a mellékilletékeket, — s mégis mily nagymérvű eltérésekre akadunk; mily módon fogja alterálni összes forgalmunkat, ha egyik vagy másik vasút egységtételei fognak alkalmaztatni. Ime a táblázat ez, a szerint, a mint alapul vétetnek a magyar, szerb vagy török egységtételek, kerülni fog 10 tonna szállítása Budapest és Szaloniki közt, 1050 kilométert véve fel, frankokban :

	A magyar	a szerb	a török	
	egységtételek szerint			
Gabona	472	682	1,312	frankba.
Só	619	840	1,312	"
Épületfa	294	630	1,629	"
Vas	346 ¹ / ₂	1,050	1,629	"
Czukor	420	1,575	1,900	"

Hogy ily körülmények közt az egységáraknak a szerződésben előre látott megállapítása döntő befolyással lesz a szalonikii szárazföldi kereskedelem összes konjunkturáira: könnyű belátni. *)

GYÖRGY ENDRE.

*) E cikkek egyidejűleg a „Revue de l'Orient“ folyóiratban is közöltettek. Szerk.