

külföldi termelésnek a MÁV. fogyasztásából való lehető kiszorítása elsősorban erdőbirtokosainknak és így az erdőgazdaságnak is jelentős érdeke.

Biró Zoltán.

A Máv. tarifapolitikája és az erdőgazdaság.

A trianoni szégyenbéke következményeként erdőségeinknek 86 százaléka veszett el, a Kárpátok erdőségeivel borított hegyoldalai idegenek kezébe kerültek és így a megmaradt mezőgazdasági területek faszükségletének csak egy igen csekély hányadát képes a magyar erdőgazdaság hazai származású fa-terményeivel kielégíteni. Joggal reménykedhettek tehát erdőbirtokosaink abban, hogy a belföldi származású faanyagok mindig megfelelő áron találjanak a belföldön elhelyezésre. És mégis azt látjuk, hogy az osztrák, cseh és lengyel faimport nemcsak azokat a fogyasztóhelyeket hódítja meg, amelyek a földrajzi fekvés folytán hozzájuk kedvező fuvarviszonylatban fekszenek, hanem olyan helyekre is el tud jutni, amelyek különben belföldi termelők fogyasztói közé tartoznának.

Csonka hazánk területén a Dunántúlnak maradt legtöbb erdeje. Fenyőállományaink is csaknem teljes egészükben a Dunántúl területére szorítkoznak. Az alábbiakban tehát csak a dunántúli fakereskedelmi viszonyokat vehetjük figyelembe, mert hiszen a nagy Alföldnek fával való ellátása közeli belföldi erdők hiányában egyedül a legközelebbi szomszédos államokból származó fával lehetséges. És ha mégis azt látjuk, hogy az idegen származású fa nemcsak az Alföldre jut el, hanem a Dunántúlnak erdőkben nem szűkölködő hazai fűrésztelepek közelébe eső részeibe is, gondolkozóba kell esnünk, mert nyilvánvaló, hogy ez a körülmény nem magyarázható a világháború elvesztése folytán keletkezett szomorú helyzetünk egyszerű odavetésével.

A fa, mint értékéhez képest nagysúlyú kereskedelmi áru, a drága vasúti fuvardíjakat nagy távolságokra nem bírja ki. Ez világosan megnyilvánul minden észszerűen kormányozott

faexportáló ország tarifapolitikájában. Hogy ne menjünk időben messze, a közelmúltban láthattuk a lengyel és csehszlovák származású fa rohamos térhódítását hazánkban a román származású fa kárára. A magyarázat igen egyszerű; a román viteldíjak sokkal magasabbak, csaknem kétszer olyan magasak, sőt egyes távolságokban még magasabbak, mint a lengyelországi és csehszlovákiai viteldíjak (természetesen aranyértékre vonatkozik az összehasonlítás). Hogy az illető ország pénzügyi szempontjából melyik a helyesebb, a romániai fának a lengyelországi és csehszlovákiai fa által való rohamos kiszorítása hazai piacunkról világosan megmutatja.

Hasonló esettel állunk szemben a Dunántúl egyes vidékein is azzal a különbséggel, hogy itt a hazai termelésű faanyagoknak támaszt vérig menő versenyt a Máv. tarifapolitikája az osztrák és cseh származású fa nem jelentékeny előnyére.

Szinte hihetetlenül hangzik, hogy a rendkívül nagy szociális terheket viselő osztrák és cseh termelők képesek legyennek a csekély hazai termelésnek érzékeny károkat okozni. Hogy ez tényleg így van, könnyen beláthatjuk, ha a háborúelőtti fuvardíjtételek változását vesszük összehasonlítás alá a volt Monarchia területén. A háborúelőtti viteldíjak 100 km-es távolságon Ausztriában 8.5, Csehszlovákiában 30.5, Jugoszláv királyságban 20.4, Lengyelországban 3.4, Magyarországon pedig 67.8%-al emelkedtek. A 200 km-es távolságon pedig Ausztriában 36, Csehszlovákiában 27.9, Jugoszláv királyságban 29.1, Lengyelországban 8.1, Magyarországon pedig 76.7%-al emelkedtek. Hogy a kép teljes legyen, lássuk a 300 km-es távolság díjtételeinek változását is. Ennél Ausztriában 42.1, Csehszlovákiában 26.2, Jugoszláv királyságban 35.5, Lengyelországban 16.8, Magyarországon pedig 94.4%-al magasabbak a fuvardíjak, mint a háború előtt. Romániában 100 km-re 78%, 200 km-re 109.3 és 300 km-re 128% a viteldíj emelkedése! Ehhez megjegyzést tenni felesleges, a lengyel és csehszlovák fa térhódítása mindennél szebben mutatja a román tarifapolitika esztelenségét! A fentiekből az eredményt megállapítani nem nehéz. Az osztrák, vagy a felvidéki termelő, bármily messze legyen is telepe határainktól, a mi fuvardíjainkhoz képest nevetségesen olcsón dobja árúját a magyar határra. És ha még

azt is tekintetbe vesszük, hogy az ú. n. törttarifák fogalma Ausztriában is, Csehszlovákiában, sőt a Jugoszláv királyságban is már régen a múlté, csak nálunk fojtogatja még a termelést, el kell készülnünk arra — feltéve, hogy a viszonyok gyökeresen nem változnak meg rövid időn belül —, hogy a múlt évben már a kb. 100 millió aranykorona értékű faimport még nagyobb, kétségbeejtően magas összegre fog emelkedni a hazai termelés háttérbe szorítása folytán.

Hogy a törttarifa elavult rendszere mit mívelhet, e lapok hasábjain szakmánk egyik legkiválóbb egyénisége anak idején kimutatta azzal, hogy összehasonlította a Sarajevo—Budapest és Récics, Lenti, Csömödér—Páka (Zala m.)—Budapest távolságok viteldíjait, amiből az tünt ki, hogy az előbbi jóval olcsóbb, mint az utóbbi, aminek az oka a magas magyar fuvardíj és a tört tarifák. Ugyanezt igen sok más esetben is ki lehet mutatni.

A történelmi Magyarország vasúthálózata akként volt megépítve, hogy a perifériák a lehető legjobb vasúti összekötéssel kapcsolódtak az ország szívéhez, a fővároshoz. A trianoni eszeveszett határok derékban szelve át az ország főútóereit, a vasúti fővonalakat, egész közeli helyek kedvező vasúti összeköttetését tették tönkre. Ez is igen lényeges mértékben kedvez a külföldi termelőknek, a hazai termelés kárára. Ezen csak a megfelelő összekötővonalak sürgős megépítésével lehet segíteni. Ezeknek a munkálatoknak már régen folyamatban kellene lenni. Lehetetlen az az állapot, hogy egymástól 40—50 kilométerre fekvő vidékek 3—4-szeres kerülővel közlekedhesenek vasúton.

És most még egyet. Hazai fenyőállományaink legnagyobb részét erdeifenyő alkotja. Amíg erdeifenyő fűrészeltfából 25—26 m³ rakható 15 tonna súlyra, addig ugyanolyan szárazsági állapot mellett luc- és jegenyefenyőből 30—32 m³ rakható. Ez annyit jelent, hogy az egyébként is kedveltebb luc-jegenyefenyőből készült fűrészeltfa, amely legnagyobb részben külföldi származású, 20—22%-al olcsóbban jut el a fogyasztóhoz, mint a hazai termelésű, kevésbé tetszetős, de tartósabb erdeifenyő fűrészeltáru. Szerény véleményem szerint a Máv-nak sem pénzügyi, sem pedig adminisztrációs tekintetben

nem okozna nagyobb nehézséget a hazai származású erdei-fenyőre díjkedvezményt adni, ill. külön díjtételt szabni rá.

Megállapíthatjuk végül, hogy a Máv faviteldíjai sem az erdőgazdaság, sem pedig az ország érdekeit nem támogatják. Egy ország gazdasági fellendülése az építkezések fellendülésével jár együtt. Az építkezések főanyaga ma még a fa. De hogy jusson el a fa a fogyasztóhoz, amikor lehetetlen fuvardíjakat kell a szállításért fizetni.

Amint fentebb említettük, a mult év folyamán kb 100 millió aranykorona értékű fát hoztunk be a környező államokból. Ez a legnagyobb tétel úgy értékre, mint pedig mennyiségre külkereskedelmi mérlegünk passzív oldalán. Ennek a tételnek csökkentésére feltétlenül törekednünk kell. A fogyasztást mesterségesen korlátozni nem szabad, mert ez visszaesést okozna az ország gazdasági fejlődésében. A belföldi termelést kell tehát elősegíteni. Megmaradt erdősegeink a jövőben kétszer annyi értékű fatermést adhatnánk okszerű gazdálkodás mellett, mint amennyit ma adnak. Ehhez befektetésre, áldozatokra volna szükség, amit erdőbirtokosaink mindaddig — egész érthetően — nem hajlandók megtenni, amíg nem látják biztosítva az erdők megfelelő jövedelmezőségét, amely első-sorban a Máv ezidőszerint feltétlenül észszerűtlen, helytelen és következőképp káros tarifapolitikájának a megváltoztatásától függ.*

Szy Géza.

* Nem szabad említés nélkül hagynunk azt sem, hogy néhány nappal ezelőtt úgy a román, mint pedig az osztrák vasutak vezetősége igen jelentékeny tarifamérsékléseket vett tervbe a legrövidebb időn belül való életbeléptetésre különféle faanyagok szállításának megkönnyítése végett. A Máv-nak nem lehet ezt a körülményt figyelmen kívül hagyni, mert ez a hazai termelés teljes tönkretételére vezet, különösen a dunántúli részen. Az eddig is rendkívül súlyos helyzet katasztrofálissá fog rosszabbodni. Feltétlenül le kell szállítani a Máv faviteldíjait, mert különösen az osztrák verseny alapjaiban fogja megrendíteni Dunántúl erdőgazdaságait, ha gyors segítség nem jön!

Szy Géza.