

A

KERESKEDELEM.

IRTA

ÉS A KÖZGAZDASÁGI MINISTER ÁLTAL SZERVEZETT

STATISZTIKAI TANFOLYAMBAN

ELŐADTA

BEÖTHY LEO,

MIN. TITKÁR A STATISZTIKAI OSZTÁLYBAN.

KÖZZÉTESZI

A MINISTERIUM STATISZTIKAI OSZTÁLYA.



PEST, 1869.

KIADJA RÁTH MÓR.

Bevezetés.

Azok után, melyek a statistika elméletéről tartott előadásokban itt elmondattak, nem okvetlenül szükséges ugyan, de tárgyam természeténél fogva mégis czélszerűnek látszik, kezdetül, önök emlékezetébe visszaidézni azt, hogy a statistika, lényegében, vagy legalább legfontosabb ágaiban nem egyéb, mint a társadalmi állapotoknak számadatokon alapuló ismerete, és így a statistika, a nélkül hogy megszűnnék ezért önálló tudomány lenni, egyszerűs mind kiegészítő része, a társadalmi tudományok minden ágának. Még pedig olyan kiegészítő része, mely nélkül azok, tapasztalati alapot veszítve, nem számíthatnának többé az exact tudományok sorába, hanem pusztán speculatio útján szerzett elméletek rendszerévé válnának.

Tudjuk, hogy a speculatio, melynek hajdan oly nagy tér volt engedve az emberi ismeretek bővítésére irányzott törekvésekben, újabb időben hitelének nagy részét elveszítette. Már magában a rendszerek sokasága, az eredmények különböző volta, melyre ugyanazon alapigazságból vagy igazságnak vett alapmondásból kiinduló és speculative tovább építő bölcselkedők jutottak, meggyőzhetett arról, hogy a speculatio nem csalhatatlan, mert ha igaza lehetett is egynek e tudósok közül, de ekkor a többinek mindnek, ki ezen egytől eltért s egymással is ellentétben állott, semmi esetre sem lehetett igaza; de az okoskodás csalékonynak bizonyulván, annak eldöntését sem lehetett az okoskodásra bizni, hogy a különböző társadalmi vagy természeti, egyetemben bölcséleti rendszereknek, melyike bir a többivel szemben nagyobb valószínűség előnyével, és a választás közöttük ekkor pusztán elmei hajlamok, vagy nyersebben kifejezve: izlés dolga lett, mely ugyan képes volt olykor a különböző rendszerek követségében a fanatizmus

rendíthetetlen meggyőződését felkölteni, de az avatatlanok előtt, kik ez esetben avatatlanságuknak elfogulatlanságot köszönhettek, mindig és méltán gyanus maradt.

A pozitivitás hiánya a rendszerekben, talán egyik főoka volt annak, hogy a tudományok a középkorban, és még a későbbi századokban is, oly szűk körre voltak szorítva. Az emberiség legnagyobb része nem bírt sem azon erős hittel és bátorsággal, sem a szórszálhasogatásra eléggé subtilis elmével, hogy egyes lángeszű tévedőket, ha nem is ismerte fel őket ilyeneknek, kövessen képzelőtehetségük merész röptében. A nagy tömeg, melyből kiemelkedtek, három részre oszlott körülöttük; olyanokra, kik egészen ignorálták őket, olyanokra kik vakon hittek nekik, és végre olyanokra, kik kételkedtek, kiknek szelleme eléggé mély lett volna exact tudományokban, ha ilyeneket találtak volna maguk előtt, eredményeket vivni ki, de kik nem látva a tudományok akkori irányzatában semmi exactságot, azt hitték, hogy a tudomány általában nem lehet exact, s elfordultak tőle, tehetségeiknek a gyakorlati tevékenységben keresve tért.

Mai világban ezen scepticismussal mívelt vagy félmívelt embernél már alig találkozunk, és pedig nem csak azért, mert az eltért eredmények szólnak elég világosan, hanem azért is, mert a tapasztalati alap igen könnyen hozzájárulható és csak általános miveltség szükségeltetik ahhoz, hogy a tudományok minden ágaiban némi elemi ismerettel bírjunk. Ha p. o. valaki kételkednék, hogy a nap, a bolygók és az üstökösök távolságait valóban ki lehetett számítani, egy félórai magyarázata a trigonometria egyszerű alaptételeinek, még távolról sem volna ugyan képes őt a csillagászat számműveleteibe beavatni, de nagyon megfoghatóvá tenné előtte, hogy ez alapokon biztosan lehetett tovább indulni. Egy más példát veszek, mely tárgyunkhoz közelebb áll: ha kételkednék valaki, hogy a közvagyon, az emberiség anyagi jóléte, az utóbbi évtizedekben valóban növekedett, elég volna őt megismertetni a különböző országok évről évre emelkedő külkereskedelmének kimutatásaival, a beltermelés kivitelre jutott productumainak, a fogyasztásra behozott áruknak mindegyre gyarapodó mennyiségeivel, s egyszersmind megmutatni, hogy a lakosság, mely amazokat termelte és ezeket elfogyasztotta, távolról sem azon arányban növekedett. A legkonokabb ellemondásnak is el kellene hallgatnia ez adatokkal szemben.

Itt megérintettem ugyan már azon pontot, mely miatt a kereskedelmi forgalom statisztikai ismeretét felette fontosnak tartom, de mindamellett még egyszer kell a megpendített általános szempontokra visszatérnem, melyekből könnyebben vélek kiindulhatni.

A tapasztalati alap hiánya lehetetlenné teszi tehát a tudomány célját, a valónak megtudását, és kockáztatja a tudomány hitelét és méltóságát. A tapasztalati alap, melyet a természeti tudományokban Bacon, a közgazdaságban és mondjuk a társadalmi tudományokban általában, Smith Ádám óta, a tudomány apostolai feltalálni törekedtek, megszerezte a hitelt, megszerezte a hívők és követők nagy számát és ezzel közreműködő erőkkül a nagy célra számos és megbecsülhetetlen oly elmét, mely csak pozitív alapon érezvén magát otthonosnak, soha sem lett volna a tudományé, ha ez azon alapot nélkülözi. Ekként a helyes irányt kijelölve és a munkások számát szaporítva, a tapasztalati alap kétszeresen mozdította elő a célt.

Azt állítottam, hogy a tapasztalati buvárlatmodor elfogadása előtt felmerült számtalan bölcséleti, azaz természeti és társadalmi rendszerek eltérése, maga eléggé bebizonyította, hogy tapasztalati alap nélkül az okoskodás tévutra vezet. Erre azt mondhatná valaki, hogy hasonló indokolással az újabbkori buvárlat-modort is meg lehetne támadni; mert korunkban, midőn mindenki a tapasztalati alapot keresi s nevezetesen a társadalmi tudományok művelője, minden állítását statisztikai alapokkal támogatja, egyáltalában nem uralkodik az egy téren működők között is, teljes egyetértés; eltérő rendszerek most is léteznek, és követőik között a vita nem csekélyebb szenvedélyvel foly, mint régente. Ez igaz, de csupán azt bizonyítja, hogy a cél még nincs teljesen elérve, nem pedig azt, hogy jobban meg nem közelített. Tömerdek téveszme és hamis elmélet elejtetett, számtalan terméketlen mező, melynek előbb művelői voltak, tökéletesen elhagyatott. Az igazságok bányászai ezáltal közelebb jutottak egymáshoz. Sok oly kérdésben, mely ezelőtt vita tárgya volt, megjött a teljes egyetértés, és csak azon másodrendű kérdések felett, melyek az előbbieik eldöntése után támadtak, foly most a vita; igaz, hogy épen oly szenvedélyesen mint előbb, de ez onnan származik, hogy az eldöntött legfontosabb kérdés után, az utána következő mindig örökli amannak fontosságát. Ezért a vélemények eltérése most

épen oly élesnek látszik, noha távolról sem ágaznak el oly megszűre, mint elébb.

Különben annak, hogy a tapasztalati alapok felkeresése, a vélemények megegyezésében s következőleg az igaznak megközelítésében, még szembetűnőbb módon nem nyilvánul, egyéb okai is vannak. Ezeknek egyike, hogy az alap felhasználásánál a modor gyakran még erősen visszavág a régi speculativ módorra; a másik, hogy az alapok, nevezetesen a társadalmi tudományokban a számadatok, nem eléggé biztosak. Az első helyen említett hiba, az emberi elme szerkezeténél fogva, talán örökre kiirthatatlan; azonban ennek daczára sem ejteth kétségbe, mert csak tulságában veszedelmes.

E hiba eredete az okoskodás, a böleselkedés iránti előszeretet, a rendszerekhez való ragaszkodás. A tapasztalati alap által a speculatio csak szűkebb térre szorítottot, de nem vezett el teljesen, mit különben kivánni sem lehet. A szaktudós nem mondott le rendszerek készítéséről, hanem alkalmazni igyekszik ezt a pozitív alaphoz, vagy az utóbbit amahhoz. És többnyire is egy, okoskodás útján feltalált alaptételből indul ki, melynek számára azután p. o. a közgazda a statistika adataiban keres támogatást. S ez adatok sok esetben oly hajlékonyaknak, idomíthatóknak bizonyultak, hogy gyakran ellenkező nézetek indokolására szolgáltak ugyanazok. A rendszerek szeretete, az innen származó elfogultság okozta ezt. De a kör, melyben tévedni lehetett, szűkebb lett és szűkebb lesz, minél inkább tökélyesülnek az adatok.

A mondottakból talán az következniék, hogy a statistika adatait leghelyesebben úgy lehet felhasználni, ha nem egy kész gondolattal fejünkben keressük fel azokat, e gondolat helyes voltának bebizonyítása végett, hanem a számokat hagyjuk magunkhoz beszélni, azok által engedjük magunknak magyaráztatni a viszonyokat. Azonban ez gyakorlatban és folytonosan nem vihető keresztül.

Bármily elfogulatlanul kezdünk is feladatunkhoz, az, mit a számok magyarázni fognak, a gondolat, melyet legelőbb költenek, urává fogja magát tenni logikánknak és azontul a számadatokban önkénytelenül e gondolat számára fogunk keresni újabb bizonyítékokat; s ha ezt tettük, már rendszerünk van. Az egyéniségtől függ azután, hogy nagyobb vagy kisebb makacssággal ragasz-

kodunk-e a felfogott eszméhez. Ugy látszik, hogy egy feltételezett igazság alapelve nélkül nem működhetik az emberi elme.

Hogy a statistika adatai mellett s részben ezekre állapítva, mily eltérő vélemények keletkezhetnek, feltűnően bizonyítják a közgazdák által választott különböző irányok. A kereskedelem létező statistikája nem gátolhatta meg, hogy ezek ne oszoljanak a szabad kereskedelem és a védvám pártolónak táborára, noha mindkét tábor a statistikában kereste az általa hirdetett tanok legfőbb érveit és mindkettő megegyezik abban, hogy a kereskedelem a nemzeti vagyonosságnak egyik legfőbb tényezője és hévmérője.

A két pártnak felfogása a kereskedelem fontosságáról, leginkább a következőkben áll. A szabad kereskedelmi iskola követői a külkereskedelem nagyságát általában veszik hévmérőül, míg a védvám pártolói nagyobb súlyt fektetnek a behozatal és kivitel viszonylagos arányára, mint az abszolút nagyságra.

Abból, hogy a szabad kereskedelmi iskola a külforgalom abszolút nagyságát tartja a közvagyonosság legfőbb eszközének és egyszersmind eredményének, a kölcsönhatásnál fogva, melyben ez amazzal áll, önkényt foly, hogy az ország határain belül előforduló cserék mennyiségének nem tulajdonít hasonló fontosságot, míg a másik iskola éppen a belforgalom nagyságára fekteti a főszúlyt.

Ezzel kijelöltem két főágat a tárgynak, melyről szólanom kell. —

Ha a kereskedelmet és a kereskedelem statistikáját osztályok szerint akarjuk megkülönböztetni, úgy legegyszerűbb és legtermészetesebb felosztásul a belforgalom és a külforgalom fogalmai tűnnek fel. Statistikai ismereteink kiterjedése e két ágban igen különböző. Míg a külforgalomra nézve minden önálló kereskedelmi és vámpolitikát folytató államnak évről évre kiadott kimerítő adatai léteznek, addig a belforgalomról, fájdalom, csak igen korlátolt adatokat bir felmutatni a statistika. Ez nem egyedül azon körülménynek tulajdonítható, hogy a közgazdák és államférfiak többsége, részben még azok is, kik a behozatal és kivitel arányára nagyobb súlyt fektetnek, mint a külforgalom abszolút nagyságára, az utóbbit tartja a nagyobb fontosságúnak; hanem részben onnan is ered, hogy a külforgalom kipuhatólására már a kereskedelmi és vámpolitika magában tartalmazta az eszközöket, míg a közbenső cserék nagysága csak úgy volna megismerhető, ha

egyedül tudományos célból rendeztetnének bizonyos felvételek. Ez nem történt, valamint hogy általában a statistikaért önmagáért eddig igen kevés történt a kormányok részéről. Ha mindamellett is a statisztikai tudomány legnagyobb részt a kormányközegek tevékenységének eredménye, oka az, hogy a gyakorlati politikának bizonyos, az elmélettől és tudománytól különálló céljai, magukkal hozták azon felvételeket, melyeknek eredménye lett a hivatalos statistika, noha nem lehet tagadni, hogy e részben újabb időben haladás történt és közvetlen statisztikai célok most inkább nyomnak a latban, mint még néhány évtized előtt.

Elébbi állításom megvilágosítására idézhetem a következő példákat: az első népszámlálások az ujonczok összeírása céljából tétettek; az anyakönyvekre és általában a népmozgalomra leginkább ugyanezen célból volt a kormánynak figyelme. A kataszter adóztatási célokra készült. A külfölddel való áruforgalom nyilvántartása két okból látszott szükségesnek. Először mert a vámpolitika szabályozására szolgált, másodszor mert a vámok egyik jövedelemágát képezték az államnak.

I.

A belforgalmi statistika forrásairól s a belforgalom befolyásáról a közgazdaságra.

A közbenső cseréknek nyilvántartása, mióta Európa minden államaiban eltöröltettek a közbenső vámok, semmi ilyen céljára nem szolgált a gyakorlati politikának, s ezért statistikai munkákban nem is találjuk sehol e tág mezőt mivelve. Ha némi adatokat akarunk szerezni arról, ezeket csak elszórva találjuk meg kereskedelmi lapokban, hol az egyes piacok forgalma is befoglaltatik az üzleti jelentésekben, és hol gyakran érdekes összeállításokat találunk az évek hosszú során át bizonyos árufajban történt forgalomról, melyeknek első forrását a kereskedelmi ügynökök jelentései képezik; továbbá az árubörzéken vezetett jegyzőkönyvek, melyekbe a történt eladások, az áru mennyiségének és az eladási árnak kijelölésével naponként bejegyeztetnek, azután hét, hónap és évszámra összegyűjtetnek. Megkönnyíti ez adatok gyűjtését azon körülmény is, hogy az emporiumokon általán kevés nagy kereskedő háznak kezében fekszik az egyes árucikkek, különösen nyers termények egész forgalma. Ezen házak a nagyban történő eladásokat és bevásárlásokat, részint maguk számlájára, részint más piacok kereskedő házainak számára, bizományilag eszközlik és a történt forgalomról hetenkint jelentéseket közölnek egymással, melyekből azután egyik vagy másik háznak buzgalma folytán összeállítatik az évi forgalom s a kereskedelmi lapokban napvilágot lát. E nemű igen érdekes összeállításokat, melyekben a legközelebb lefolyt év forgalma összehasonlítottatik, több, olykor tíz, husz év forgalmával lehet találni a „Hamburger Börsenhalle“, a berlini „Bank- und Handelszeitung“, a „Triester Zeitung“ és más lapok minden évfolyamában. Nem csupán németországi és ausztriai piacok forgalmát találjuk ott feljegyezve, hanem francia, angol és hollandi piacok, földközi és

fekete tengeri s aldunai kikötőkét is. Így London gyapju-, Glasgow vas-, Havre és Amsterdam kávé-, Marseille, Galacz és Braila gabonaforgalmát és még számos más piacztét évtizedekre visszamenő sorrendben.

A történt eladások mellett ott van a készlet mennyisége, mely az év elején és az év végén a piacon volt, az árak, melyek fizetettek, a piac vagy ország, melyből az áru származott. Különösen Hamburg és a bennünket közelebből érdeklő Triesztnak kereskedelméről igen gazdagok az adatok, e piaczb főbb czikkeit illetőleg, melyek czukor, kávé, déli gyümölcsök, fűszerek, hajóépítésre való fa, dongafa, amerikai festék- és finomabb műfa, végre gabona és liszt. A magyarországi piacokról, Pesten kívül, még Fiuméről találunk, nevezetesen a triesti lapban adatokat. A pesti piacznak forgalmát, különösen gabonaforgalmát illetőleg a „Pester Lloyd”-ban szoktak minden év elején megjeleni összeállítások, melyek az árakat illetőleg visszamennek most már majd két évtizedre; a forgalom kiterjedését illetőleg azonban csak a vaspályákon és Dunán, a tárgyalt évben érkezett és elszállított mennyiségek kimutatását találjuk ott, a korábbi évekkal való összehasonlítás nélkül.

Ezen üzleti kimutatásokból vannak összeállítva azok is, melyek a kereskedelmi kamarák évi jelentéseiben látnak napvilágot és e szerint nem gyarapítják az anyagot.

Noha, mint említettem, az, a mi e téren felmutatható, tisztán magánérők működésének eredménye, melyeket nem annyira általános statisztikai érdekelttség, mint üzleti rendszeresség vezérel, még sem mondható, hogy a statisztikai szakemberek nem gondoltak volna már e mezőnek hivatalos közegek által való mivélésére.

Az, mire itt utalok, csak javaslat, mely a berlini statisztikai congressuson tétetett és helyesléssel találkozott. Az indítványozó azt kívánta, hogy a vaspályatársulatok az egyes állomásokról elszállított és oda érkezett árúknak mennyiségét az egyes fajok szerint mutassák ki, egyszersmind kijelölve, hogy mennyi mely irányban szállított el és mely irányból érkezett; hogy továbbá e kimutatások utján a belforgalomnak, főbb vonalaira nézve, megközelítő képe állíttassék össze az által, hogy a külföldről jött vagy oda kivitt mennyiségektől választassanak el azok, melyek a belföldi állomásokon adatván fel, ugyancsak belföldi állomásokon is adatták le, mi által kitűnnék azon felette érdekes

arány, melyben kül- és belforgalom a vaspályákat igénybe veszik, ha nem is lenne abból az egész belforgalom kiismerhető. E javaslat, tudtommal, még sehol sem vitetett keresztül egész terjedelmében, da eredménye azért mégis volt, amennyihen a vasuti statistika határozottabb irányt nyert általa. Ennek tulajdoníthatók, ugy hiszem, azon törekvések is, melyeket az ausztriai és magyarországi közlekedési vállalatok magánstatistikájuknak tökéletesbítésére tettek, már minekelőtte a magyar királyi statistikai hivatal által erre serkentve lettek volna, miről később fogok szólni.

Azonban a két forrás, melyet mint a közbenső kereskedelem statistikájának lehető alapját említettem fel, a piaczok és a közlekedési vállalatok forgalmi kimutatásai, fájdalom, még távolról és a legjobb művelés mellett sem volna képes megteremteni statistikáját azon belforgalomnak, melyet némely közgazdák, nevezetesen Carey és követői, ugy tekintenek, mint a jóllétnek valódi s a külforgalomnak biztosabb tényezőjét.

Az emporiumok forgalmát tartalmazó kimutatások azért, mivel voltaképen nem tisztán a belforgalomra vonatkoznak, amennyiben azok legnagyobb részben szintén a külkereskedelmet közvetítik és így kimutatásaik egy belföldi piacz kisebb-nagyobb fontosságáról tanuskodnak ugyan, de azért nem vonatkoznak a valódi belforgalomra. A vaspályák kimutatásai pedig azért, mert soha sem tüntethetnék fel az összes belforgalmat.

Carey minden más közgazdával egyetért abban, hogy az emberek közt történt cserék mennyisége a munkaosztás magas kifejlődése folytán a termelt és elfogyasztott javak mennyiségének legfőbb részét képezvén, a termelési és fogyasztási képességnek valódi tükre s így a jóllétnek legbiztosabb hőmérője. A közgazdák nagy része, — jelenleg kétségtelenül többsége — e termelési és fogyasztási képességnek nyilvánulását kiválólag a külforgalomban látja és kívánja látni; némelyek azért, mert szerintök a behozott és kivitt áruk mennyisége egyedül bizonyítja, hogy az illető ország sokat képes eladni és venni; mások, mert a kivitel lehető többlete folytán beözönlő pénzt tekintik az ország termeléséből eredő valódi nyereségnek. Carey ellenben azt tartja, hogy a csere jutányosabban, mind a vevőre, mind az eladóra nézve hasznosabban történhetik, s ennél fogva a közvagyonra nézve általában előnyösebb, ha szűkebb forgalmi körben létesíthető. Szerinte annál virágzóbbak lesznek a gazdasági viszonyok, minél közelebb találja meg a fogyasztó minden szükségleteinek kielégít-

tését és a termelő minden termelvényeinek eladási piaczat. E nézetét a következő érvekkel támogatja: Először ha a termelő és fogyasztó közel laknak egymáshoz, megtakarítatik a szállítási költség, mely improductivnak tekinthető, a mennyiben a szállított áru hasznossága általa a fogyasztóra nézve nem növekszik. Ha mindamellett a közgazdák általában a productiv iparágak közé számítják az ugynevezett közlekedési ipart, miután a szállítás által az áru értéke emelkedik s így a közlekedés tényleg értékgyarapodást okoz, azaz termel, ezen productivitás minden esetre csak viszonylagos, mert csak ott áll elő, hol a szükség parancsolja a szállítást, ellenben ott, hol a termelő közelében megtalálja vevőjét, az áru értéke nem fog gyarapodni, habár eladása előtt a világot utaztatnák körül vele.

Carey második és emél is fontosabb érve az, hogy a közbenső forgalom annál nagyobb, minél több iparág virágzik közel egymáshoz, s ezen szomszédsága a különböző iparágaknak, szerinte, az anyagi jólétnek, különösen a szilárd alapokon nyugvó és minden társadalmi osztályokra kiterjedő jólétnek legfontosabb tényezője. A mezei gazdaság termelvényei ugy adhatók el legjutalmazóbban, ha fogyasztóikat a termelés területén feltalálják, mi csak ugy lehetséges, ha más ipart üzö lakosság is létezik a területen, mert ott, hol a gazda körül csak gazda lakik, a termelvénynek nem fog vevője akadni. Továbbá a gazdasági termelvények netaláni feleslege is, mely csakugyan elszállítandó, sokkal előnyösebben szállíthatatik el, ha előbb nyers termelvény állapotából átváltozik közvetlen fogyasztásra alkalmas cikké. Ha mezei termelvények helyett lisztet, szeszt, olajat, keményítőt, cukrot lehet elszállítani, ugy a súly és mennyiség apadása által a szállítási bér csökken és másrészt a hulladékok nagy tömege, melytől előbb szinte meg kellett volna fizetni a szállítási bért, hogy oly vidékre vitessék, hol arra nincs vagy csekélyebb a szükség, megmarad a területen s a mezei termelés gyarapítására szolgál. Ugyanezen lényeges előnye van annak is, ha a fogyasztó a termelő mellett lakik, mely esetben a földtől elvett anyag legnagyobb része visszaadhatik annak, s ez ki nem mertül, mely eset előáll, ha a termelvények túlnyomó része évről évre elvitetik távol eső vidékek ellátására. Carey-nek eszméje a közbenső forgalomról mindenek előtt oly lakosságot feltételez, mely sem ritkább, sem sűrűbb, mint kedvező közgazdasági viszonyok igénylik. Ha ritka, ugy más vidéken lesz kénytelen mezei termelvén-

nyeit értékesíteni, és onnan magát iparcikkekkel ellátni. Ha sürű, úgy a termelési deficitet fogja máshonnan pótolni, sőt a nem elegendő belföldi őstermelésben foglalkozást nem találó lakosság számára kénytelen lesz átalakításra szánt terményeket másfelől behozni oly mennyiségben, hogy azoknak nagy része az átalakítás után ismét kivitethessék, mert különben a munka értékéből magából nem telnek ki az anyagnak is és magának a munkának is értéke.

Az elébb leirt állapotnak példaképét jelenleg legtökéletesebben találhatni meg az ausztráliai continensnek európai bevándorlók által lakott széléin, hol a lakosság ritka volta miatt, kizárólag őstermeléssel foglalkozik, aranyat, gyapjút és nyers bőrt visz ki és mindennemű gyártmányt hoz be. Belforgalom ott, az egyes nagyobb városoknak vágni való marhával ellátását kivéve, épen nem létezik. A termelés egész összege kivitetik, a fogyasztási szükség egész összege behozatik. Természetes, hogy itt a külforgalom, aránylag a lakosság létszámához, felette nagy lesz, de azért még a Carey-től nézeteiben legtávolabb álló közgazda sem fogja azon állapotban a közgazdasági tökély megközelítését látni. Senki sem adja el terményeit oly olcsón és veszi a gyártmányokat oly drágán, mint az ausztráliai gazda; és ez a nagy külforgalommal a legszorosabb viszonyhatásban áll.

Az ellenkező állapot leginkább Angolország viszonyaiban található fel, hová a kenyérnek való nagy részét évenként kívülről kell behozni, és hogy a túlszámú lakosság ennek árát megadhassa, roppant mennyiségű pamutot és gyapjút is, mely fonallá és szövetté gyártatik fel, s ez átváltozott alakban vitetik ki. A különbözet, mely a behozott nyers és a kivitt ipartermény ára közt létezik, képezi a nyereséget, melynek árán a kenyér- és hustermelésben mutatkozó deficit pótoltatik. Carey maga sem tagadhatja, hogy ezen, szerinte nem előnyös állapot daczára, Angolország a világnak leggazdagabb országa, azaz azon ország, melyben legtöbb pénz fordul meg, s a hol sok pénz fordul meg, ott sok meg is ragad. A kereskedő, ki a dolgozó osztály számára a fogyasztás és átalakítás anyagait behozza, a gyáros ki a munkát köztük felosztja, meggazdagodnak a munkán vett nyereségen, de a munkás maga, kinek olcsóbban kell dolgoznia, mint más ország munkásának, mert különben nem hozzák elébe a nyersanyagot, rosszul van táplálva, általában a vagyon elosztásában nincs semmi arányosság, a jólét nem biztos, mert minduntalan válságok fenyegetik. Ez állapot csak is azon kö-

rülménynél fogva lehetséges, hogy vannak más országok, melyek az ellenkező hajban szenvednek. Angolország jóléte egyéb országok elmaradtságán alapszik. Ezeknek haladása meg fogja rendíteni amazt.

Egyébiránt hogy az esetelt két állapot közül egyik sem felel meg a közgazdaság kívánalmának, legjobban bizonyítja azon körülmény, hogy mindkettőben meg van a törekvés, változtatni rajta. Itt kivándorlás, ott bevándorlás által.

Ezekre állapítja C a r e y azon nézetét, hogy a nagy külforgalom, nem kívánatos állapotnak kifolyása és jele; hanem kedvezőtlen állapotnak palliativuma. Viszont nem állítja, hogy a külforgalom csekély volta mindig üdvös állapotról tanuskodik, mert ez származhatik abból is, ha az általa kedvezőtlennek tekintett állapot mellett, még ama palliativum is hiányzik. Az általa ohajtott állapotnak oly megfelelő konkrét esetei, mint az ellenkezőnek, még nem léteznek, de leginkább megközelítik azt Francia- és Németország, hol a sűrű iparos lakosság fogyasztási szükségeinek sokkal csekélyebb része, mint Angolországban, fedeztetik nyers termények behozatala által; az iparcikkék belföldi ősterményből készülnek, ennek folytán nem szükséges az egész világgal versenyre kelni, lenyomott munkabér útján, a gyártmányokkal való ellátásban. Ezeknek következtében a külforgalom csekélyebb, a belforgalom pedig, vagyis azon áruk összege, melyek belföldön termeltetvén, ugyanott is fogyasztatnak el, nagyobb mint Angolországban. Igaz hogy Francia- és Németország külforgalma évről-évre gyarapszik, de ez onnan származhatik, hogy egyrészt a népesség szaporodása által a jelen állapot nehezebben fenttartható, másrészt azt is fel lehet tenni, hogy a belforgalom hasonló arányban vagy még nagyobbban növekedik.

C a r e y elmélete szerint tehát haladás jele, ha egy ország belforgalma általában és külforgalmához aránylag növekszik; haladás jele, ha egy megye belforgalma általában s aránylag más megyékkel való forgalmához növekszik, haladás jele, ha egy város vagy falu belforgalma, általában és aránylag más városokkal vagy falukkal való forgalmához, növekszik.

Ha már a közbenső kereskedelemről, általában véve is, alig birunk adatokat jelenleg, azon értelemben mint C a r e y ohajtja annak haladását, kétséges, hogy lehető lesz-e valaha e haladás vagy hanyatlás szemmel tartására külön statistikát szervezni. De ha ez nem is lesz lehetséges, fog arról tudomást nyújthatni a statistika két más ága; úgy mint a mezőgazdasági és az iparstatistika.

Igy nevezetesen hazánkban, ha látni fogjuk, hogy a kövér szántóföldektől nem messze gyárak emelkednek, melyeknek termelvénye fedezheti a gazda minden szükségeit, ha egyszermind a lakosok száma, s ezzel a földterményeknek belföldön való kelendősége növekedni fog, tudni fogjuk azt is, hogy a belforgalom emelkedett, és eszerént, ha nem is leszünk képesek a hatásból az okra következtetni, mi nem is lesz szükséges, minthogy ez okot látni fogjuk, de ellenben ez ok után ítélve feltételezhetni fogjuk a hatást.

Azonban ha nem is lehet a közbenső kereskedelmet azon végső ereken és elágazásokban követni, melyeknek Carey méltán fontosságot tulajdonít, de lehető azt főbb vonalaiban figyelemmel kísérni s a statistikában némi helyet szerezni számára, hol a külkereskedelem eddig kizárólag műveltetett. A magyar királyi statisztikai hivatal, ha a kebelében táplált szándokok a kivétel nehézségein meg nem hinsulnak, talán első lesz, mely ezen eddig elhanyagolt ágát a statistikának működési körébe fogja vonni. Azon helyzetben lévén, hogy a külforgalomnak kipuhatólása végett oly forrásokhoz kénytelen folyamodni, melyek a más országokban e célra használtaktól eltérnek, ugyanezen források, ha lehetséges lesz azokat megkivántató módon kizsákmányolni, fogják az anyagot nyújtani, hogy a belforgalomról is, legalább főbb vonalaiban, rendszeres kép készíttessék. Az utakról és módokról, melyek ezt remélhetővé teszik, később lesz szó, midőn a külforgalmi statistika tárgyalásánál, azon említett forrásokat fogom ismertetni, melyekből a magyar statisztikai hivatal meríti e tárgyra vonatkozó adatait.

II.

A vámrendszerről mint a külforgalmi statistika ősforrásáról.

Mielőtt a nemzetközi kereskedelem statistikájára és annak közgazdasági fontosságára áttérnék, nem tartom feleslegesnek megérteni azon következtetéseket, melyeket *Carey* és követői, a közbeni kereskedelem jelentőségének felismerése folytán, a vámpolitikára nézve e meggyőződésből vonnak. *Carey*, mint látnuk, a közbeni kereskedelemre azért fekteti a főszűlyt, mivel az ipari és népességi viszonyok normális állapotából, nevezetesen a termelés sokoldalúságából kifolyónak tartja azt. Ezeknek, különösen az utóbbinak előmozdítását tűzvé ki a közgazdasági törekvések feladatául, az államnak ez irányban való beavatkozását nem csupán összeférőnek tartja a társadalmi haladás eszméivel, hanem okvetlenül szükségesnek is, ott, hol ama kedvező viszonyok előfeltételei megvannak ugyan, de tényleg még elő nem állottak e viszonyok. E beavatkozásnak egyik hasznos módját látja az olyan védvámokban, melyek a külföldi verseny által elnyomott iparágakban a kezdeményezést és fejlődést mozdítják elő. *Carey* az indokokban, melyeknél fogva a védvámokat szükségesnek tartja, tehát lényegesen eltér azon régi védvamos iskolától, melynek tanai az európai államok vámpolitikáját szabták meg, mindaddig, míg *Smith Ádám* eszméi mindinkább nagyobb tért foglalva a gyakorlatban, s a tudósok köréből áthatolva a parlamenti termekbe s a kabinetekbe, e politikát meg nem rendítették, mely forradalomnak kezdete a gabonabehozatalt szabályozó törvények Angolországban való eltöröltetésétől számítható, s ez időtől kezdve áterjedve lassanként majd minden európai állam politikájába, a jelenig még megállapodásra nem jutott. A védvámok alkalmazását a 17. és 18. század államférfiainak azon meggyőződés diktálta, hogy valamely országnak jóléte a forgalomban levő nemes fémek mennyiségétől függ. A védvámok célja volt tehát, a behozatal korláto-

lása által a nemes fémek kifolyását akadályoztatni. E politika jelszava volt: minél nagyobb kivitel, minél csekélyebb behozatal; míg Carey-nak jelszavául e tekintetben ezt lehetne venni: minél nagyobb közbenső forgalom, minél kisebb külforgalom! Az eltérés tehát igen jelentékeny és sokkal nagyobb mint Smith Ádám iskolája és Carey között, kik tulajdonképen ugyanazon célzt követik, csak hogy Carey egygyel megszorítja az ezen célz elérésére alkalmazható eszközöket.

Az itt megpendített kérdésre utóbb, a külforgalmi statistika jelentőségének fejtegetésénél még vissza fogok térni. Előbb az erre vonatkozó adatok beszerzésének és rendezésének módjait akarom felsorolni.

A külforgalmi statistikanak egyetlen forrását eddig mindenütt a vámhivatalok feljegyzései képezték. A vámhivatalok feladata, mint tudvalevő, az országba behozott és kivitt áruk után járó, s az állampentárába folyó vámok szedése. E vámok kivetésének célja, az államjüvedelmek szaporítása mellett, mint már említettem, az volt, hogy az áruk behozatala korlátoltassék, megnehezítették s ez által az érettek külföldre folyó pénznek mennyisége csökkentessék; részben pedig az is, hogy bizonyos nyers anyagok a kiviteli vámok által, a külföld számára megdrágitassanak és ekként az ezeknek átalakításával foglalkozó belföldi ipar számára megkönnyitessék a verseny a bevásárlásban. Minden rendű árunak tehát, hogy az országnak vámügyörök felvigyázata alatt álló határain akár behozassék akár kivitessék, be kellett jelentetnie valamelyik vámhivatalnál, hol e bejelentésekről s a fizetett vámösszegekről természetesen könyvek vezetettek. Ujabb időben a vámpolitika irányzata sokat módosult. A kiviteli vámok Európa államaiban, keves kivétellel, eltöröltettek; a behozatalak általában tetemesen alább szállittattak, vagy a különböző államokban több kevesebb árura nézve szintén eltöröltettek.

A vámhivatalok intézménye azonban, és egész működésük, szinte változás nélkül fenntartott. A vámmentes árukat, szintugy mint azokat, melyektől vám fizettetik, a kivitelnél vagy behozatalnál, ugy szintén, ha azok az országon csak átvitetnek is, be kell jelenteni a vámhivataloknál. Ezt, ha statistikai tekintetek nem parancsolnák is, parancsolná azon körülmény, hogy e nélkül a vámot fizető áruk forgalmát sem lehetne ellenőrizni.

A behozatalnál és a kiviteli vámok megszüntetése előtt, a kivitelnél, már csak azért is rendszeres lajstromot kellett vezetni a

behozott és kivitt árukról, és azoknak mennyiségén és faján kívül be kellett jegyezni azoknak minőségét és finomsági fokát is, mivel a szedett vámösszegekről csak így lehet tüzetesen számolni a kincstárnak. A vámtételek ugyanis különböztek és különböznek még jelenleg is, a minőség és finomság szerint. A finomabb és drágább gyártmányra magasabb vám van vetve, mint a közönségesebbre és durvábbra. Így a magyar-osztrák államban, például szöveteknél, az egy bécsi hüvelyk szélessége alatt tartalmazott szálak mennyisége szerint különbözik a vám. A gyapju, pamut- és lenszövetek, ezen meghatározás alapján, beosztatnak legfinomabbakra, finomakra, közönségesekre és legközönségesebbekre. Így az árufajok legnagyobb részére nézve, egy vagy más módozat szerint, finomsági fokozatok vannak felvéve. Bor aszerint fizet nagyobb vagy kisebb behozatali vámot, hogy hordókban vagy palaczkokban hozatik be. Angolországban és a vámegyletben a bornak szesztartalma határoz. A nyers termények legnagyobb része, melyhez itt lisztet és szeszt is hozzá kell számítani, csak faj, nem minőség szerint esik különböző vámtétel alá.

Statistikai tekinteteből a vámtételek egyszerűsítése, vagy a kivitelnél a vám eltörlése után is, megtartatik e megkülönböztetések legnagyobb része, és a vámhivatalok tartoznának a vámmentes kivitelnél is ép oly tüzetesen eljárni, mint a kincstárnak jövedelmező behozatalnál. Hogy azonban feladatuknak, e tekintetben valóban meg is felelnek mindig, azt nem lehet állítani, sőt tudvalevő, hogy a vám alá nem eső forgalomnál itt-ott hanyagságok is fordulnak elő.

Azon áruajstromnak tehát, melynek beosztása szerint a határon átmenő áruk számba vétetnek, az ugynevezett vámrőszabályzatnak vagy vámtarifának ilyen szerkezete, lehetővé tette és teszi a polgárosult államokban, hogy a külforgalom igen tüzetes megkülönböztetésével az áruk fajainak és minőségeinek, állitassék össze a vámhivataloknál vezetett könyvek kivonataiból. Ez összeállítások meg is történtek a különböző államokban, már minelőtté a statistika, mint a társadalmi tudományok egy önálló ága miveltetet volna. Megtörténtek azon érdekeltségű fogva, melylyel a kormányok a behozatal és kivitel közti arány; az ugynevezett kereskedelmi bilancia vagy mérleg iránt viseltettek, melynek eredményei vámpolitikájukra nézve irányadók voltak.

Régebben ez eredmények az illető hivatal használatára tartattak, fenn részben mivel általában nem volt szokás a kormányzati

eredményeket, az irántuk, különösen ily formában nem is érdeklődő nagy közönséggel megismertetni, részben pedig, mert az akkori álambölcsesség egyik jellemző vonása volt a titkolózás és homálykeresés. Később elkezdtek ezen kimutatásokat kinyomatni és közzétenni s jelenleg Európa minden vámterületének külforgalmáról jelenik meg évenként egy terjedelmes és körülményes kimutatás; ezenkívül az államok legnagyobb részében, havonként vagy évnegyedenként más rövidebb szerkezetűek.

III.

Külön vámterületet képező országok külforgalmi statistikájának szerkesztéséről.

Az eljárás, melyet a vámkönyvekben tartalmazott adatok gyűjtésében és összeállításában követni szokás, igen egyszerű és könnyen megérthető. Minden vámhivatalnál külön könyv vezetetik a behozott, a kivitt és az átvitelre érkezett árukról. Ezenkívül még vannak külön könyvek a vámterület határain bizonyos feltételek mellett átmenő árukról, mint a mutatóul, ugyszintén bizonytalan eladásra behozottakról, melyek után, ha ismét visszavitetnek, az elébb fizetett behozatali vám megtérítetik. Továbbá azokról, melyek mutatóul vagy bizonytalan eladásra vitetnek ki, és vámmentesen hozhatók vissza. Ezek azonban, noha belőlök is készítettnek kivonatok, melyek statistikailag feldolgoztatnak, nem bírnak a külforgalmi statistikára nézve különös fontossággal, már csak azért sem, mert a mennyiségek, melyek ily módon mennek át az ország határain, rendesen jelentéktelenek.

Az, mi bennünket érdekel: a behozatal, kivitel és átvitel feljegyzése, különösen a két előbbié. A könyvekbe, melyekben az első feljegyzés történik, minden bejelentett áru részlet beíratik, azon sorrendben, melyben a bejelentések történnek, tekintet nélkül az áruk fajára. Bejegyeztetik az áru megnevezésén és mennyiségén kívül a pénzüsszeg, mely utána vámként jár és befizettetett; továbbá a napnak kelte, melyen a bejelentés történt; végre pedig az ország, melyből az illető áru részlet behozatik, vagy melybe kivitetik.

A magyar-osztrák vámterületen, mely a tengert nem érinti, miután a tenger mellék vámkizáratot képez, egyszerűen azon ország vagy vámkizárat jegyeztetik be, melyből közvetlenül a behozatal, vagy melybe közvetlenül a kivitel történik, tekintet nélkül arra, hogy az eredetileg honnan származik, vagy hol van

rendeltetési helye. Így például azon különféle nagy mennyiségű termelvények, nevezetesen déligyümölcsök és faolaj, melyek Olaszországból és a keletről hajón Triesztbe s onnan a vámterületre behozatnak, úgy jegyeztetnek be, mint Triesztből való behozatal.

Nagy tenger melléssel, vagy általában fontosabb tengeri kereskedelemmel bíró államokban azon külállam vagy gyarmat jegyeztetik be, honnan a behozott áru származik vagy mely a kivittnek rendeltetési helye. Természetesen ily államokban sokkal nagyobb a külforgalmi kimutatásokban a csereviszonyban álló említett külállamok száma. Így Angolország áruforgalmi kimutatásaiból nem hiányzik a világnak egyetlen állama sem, mely tenger melléssel bír, míg a magyar-osztrák vámterület vámkönyveiben csak a szomszédos vámterületek fordulnak elő, úgymint: Olaszország, Svájc, a német vámegelet, Oroszország, Ruménia, Szerbia, a török birodalom és a különböző vámkizáratok, mint Dalmátia, a magyar tenger mellék és Trieszt, melyek egészen elkülönített vámkezeléssel bírnak.

A vámhivatalok évenként, vagy rövidebb időszakokban is, évnegyedenként s havonként kivonatokat készítenek e vámkönyvekből. E kivonatokba már nem a bejelentett egyes árurészletek, hanem az egy tétel alá tartozók összesítve vétetnek fel a vámtarifa osztályainak és alosztályainak sorrendjében; ugyszintén a fizetett vám is ezen osztályok s alosztályok szerint összesítve.

Ez utóbbiakra nézve megegyezendő, hogy az osztrák-magyar vámterület tarifája 80 osztályt tartalmaz, melyek folyó számokkal jelöltetnek; ezen osztályok legnagyobb része ismét alosztályokra oszlik el, melyek a latin abc elsőbb betűivel jelöltetnek; gyakran ez alosztályok is még több tételt tartalmaznak, minélfogva tarifátétel alatt az árufajok végső osztályozását vagyis részletezését fogom érteni, melyen túl további megkülönböztetés sem fajra, sem minőségre nézve nem történik.

A vámhivatalok kivonati könyvei következő rovatokat tartalmaznak. A tarifátétel megnevezése; az imént elősorolt, Ausztriával szomszédos vámterületek mindegyike külön rovatallal; egy rovat a főösszeg számára, és végre a fizetett vám. Az országos fővámhivataloknál, melyenek vannak Pesten, Zágrábon, Kolozsvárott s az osztrák tartományok főhelyein, az ezeknek igazgatása alatt álló vámhivatalok kimutatásai összevonatnak, oly módon, hogy minden tarifátétel kap egy külön táblázatot, minden vám-

hivatal egy sort e táblázatban, melynek rovatai ugyanazok, mint a kivonati könyvekben. Az összegek, melyek az egyes vámhivatalok részéről e rovatokba be vannak írva, minden tarifátételnél külön összeadtnak; az eredménynek azután még alája iratik azon összeg, mely a megelőző évben ugyanazon tarifátételnél, ugyanazon rovatban volt beírva, mire kivonatik a jelen év többlete vagy kevesblete a megelőzőhöz képest. Ezen könyvekből azután összegyűjtve az országos vagy tartományi fővámhivatalok összegeit, akként, mint ezek az egyes vámhivatalokéit, állítatik össze az egész vámterületnek forgalma. Magában értetik, hogy ugy a vámhivatalok által eszközölt kivonatok, mint a további összeállításoknál teljesen külön könyvek léteznek a behozatal, kivitel és átvitel számára.

Az utolsó összeállításnál, vagyis a kinyomatásra szánt kimutatás szerkesztésénél, minden tarifátétel ismét csak egy sort nyer, mely a vámterület minden vámhivatalainak e tételben való forgalmának összegét tartalmazza. A rovatok, melyeken e sor végig fut, ugyanazok, mint a forrásul szolgáló könyvekben, s ezen kívül még egy rovat az illető áru egységére felvett becsár és egy az egész mennyiségnek, ezen becsár szerinti értéke számára. Természetesen az illető áru egységétől, azaz mázsájától vagy darabjától járó vám, valamint az egész mennyiség után vámképen bejött összeg is külön rovatokat képeznek.

Azon áruforgalmi kimutatásokban, melyeket a bécsi statisztikai hivatal, a vámterület forgalmáról évenként kiadni szokott, mint már alkalmam volt említeni, meg van tartva az osztrák vámtarifa sorrendje. A vámtarifa 80 osztálya és több százra menő tétele 22 főbb csoportba van beosztva. Mind a csoportok, mind az osztályok tekintettel az áruk egymáshoz való rokonneműségére vannak összeállítva, melynek alapjául vétetik részint a termelési ág, melyből az áru származik, részint a termelési ág, melyben felhasználtatni szokott, vagy egyáltalában rendeltetése, célja, és ha gyártmány az anyag is, melyből való. Ezen sorrend annyiban czélszerű, miután a rokon árukat meg lehet találni egymás mellett s általában tervszerűbb, rendszeresebb és ennél fogva könnyebben kezelhető alakot ad az egész dolgozatnak, mint a némely más államok, például Angolország által az összeállításnál követett bettírend, mely a rokon áruk összesítését megnehezíti. Mondani sem kell egyébiránt, hogy eltekintve ettől, az angol áruforgalmi kimutatások remek dolgozatok. Az osztrákoktól különböznek többi közt az

által is, hogy minden egyes árutétel számára nem egy sor, hanem egy egész kis táblázat van fentartva, minthogy minden egyes tételnél több évnek forgalma hasonlított össze, s így minden év kap egy rovatot, mely rovatokon külön sorokban futnak át az országok, melyekkel a forgalom történt. Mindegyik évnél és mindegyik országnál közölve van a megforgott árunak ugy mennyisége mint értéke.

Ezzel körülbelül mindent elmondtam, mit az áruforgalmi statistika szerkesztéséről, úgy mint az eddig világszerte szerkesztetett, mondani lehet. Az eljárás egyszerű s ezért a nehézségek csak az anyag nagy tömegében rejlenek, melyek különben kellő munkaerő által szintén könnyen legyőzhetők. Ezen egyszerűségnek tulajdonítandó az is, hogy a statistikai congressusok jegyzőkönyveiben e részben tett javítások iránt nem igen találunk javaslatokat vagy jelentéseket. Egyetlen, mely nekem feltűnt, azon jelentés, melyet az angol statistikai hivatal képviselője tett a berlini congressuson. Az angol statistikai hivatal által létesített javítás abban áll, hogy az áruforgalmi kimutatásokban a vámot fizető áruk elkülönítettek a vámot nem fizetőktől, mi által némi tér nyeretett meg, minthogy a behozatalnál is a czikkeknak mintegy fele vámmentes, minélfogva a vámösszeget tartalmazó rovat ezeknél üres maradt, az elkülönített felsorolás mellett pedig e rovatot el lehetett hagyni.

Volna pedig egy tárgy, mely megérdemelné, hogy a congressusokon megpenditessék. Az t. i., hogy a congressus oda törekedjék, miszerint az államok, forgalmi kimutatásaikban, az árukra nézve hasonló osztályozást és sorrendet fogadjanak el, mi által megkönnyítették a külkereskedelem eredményeinek összehasonlítása. Remélhető, hogy elébb-utóbb e tárgyban javaslat fog tétetni, melynek idővel eredménye is lesz.

IV.

Magyarország külforgalmának kipuhatólására használható forrásokról és azoknak összeállításáról.

Azok, miket a külforgalmi statistika szerkesztéséről mondtam, magukban foglalják, hogy ekként csak egy külön vámterületet képező államnak kereskedelmét illetőleg lehet adatokat szerezni, nem pedig egy állam különböző részeinek, ép oly kevéssé olyan államoknak forgalmát illetőleg, melyek másokkal vámszövetségben állanak. Forgalmuk ugyanis együttesen lévén tárgyalva, a vámkönyvekből sem az ki nem tűnhetik, hogy a vámszövetségben álló államok vagy tartományok egymással milyen csereviszonyban állanak, sem az, hogy a külfölddel való forgalomban egyiket másikat minő rész illeti. Tudtommal ily esetben a vámhivatalok feljegyzéseit más adatokkal pótolni, hogy vámszövetségben álló államoknak forgalma külön kimutatható legyen, nem történt kísérlet sehol, ha csak ilyennek nem vesszük azon már említett javaslatot, mely a berlini statistikai congressuson történt. A magyar statistikai hivatalnak jutott osztályrészül, hogy e tekintetben kezdeményező legyen.

Magyarország, mint tudva levő, 1848 óta, midőn a vámsorompók közötté és Ausztria között megszüntettek, egy vámterületet képez az utóbbival, mely egyesülés legujabban is, a magyar és osztrák miniszteriumok által kötött és a két országgyűlés által helybenhagyott vámszerződés által megerősített törvényes alapot nyert. E viszonynak természetes következménye, hogy Magyarországnak árubehozataláról és kiviteléről a lefolyt husz évben semmi adataink nem léteztek és még csak törekvések sem történhettek ilyeneknek beszerzésére, mert az alap teljesen hiányzott, noha közgazdáink e csereviszony iránt könnyen megfogható érdekekkel viseltettek.

Alig lesz szükséges kifejtteni, hogy ez érdek itt nálunk miért jogosultabb, mintha egy más vámterület különböző részeinek lakói, kivánnák ezen részek kereskedelmi forgalmát elkülönítve nyilván tartatni. Bizton merem állítani, hogy sehol a világon nincsenek egy vámszövetségnek vagy általában vámterületnek részei annyi fontos tényező által megkülönböztetve, oly eltérő jellemekkel felruházva s ezáltal népéleti egyéniségükben az önismeretre annyira kötelezve. — Ha végig megyünk azon vámterületeken, melyek politikailag nem egészen egyöntetűek, azt fogjuk találni, hogy az éjszakamerikai egyesült államok egymás között birtak ugyan, különösen a beháborúra következő átalakulások előtt birtak bizonyos autonomiával, de egyrészt ez autonomia már is veszendőben van, másrészt államháztartási és közgazdasági dolgokban, a törvényhozás már ennek előtte is egységes volt. E mellett, habár az Éjszak- és Dél lakói közt létezik népjellegi különbség, ezt egyensúlyozza a népnivellázó tényezők leghatalmasabbja, a nyelv egysége. Végre pedig a történeti mult valamennyire nézve ugyanaz.

Angol- és Skótország között leginkább csak történeti hagyományok állanak. A közgazdasági törvényekben ugyan van néhány lényeges különbség, de viszont a nyelv itt is egy, a két nép jellemében sok az érintkezési pont, az ipari fejlettség mindkét országban magas, és végre, a mi fő, a külfölddel szemközt e két ország egészen egynek érzi magát.

A német vámegegyesület politikailag egymástól önálló államokat foglal ugyan magában; ezzel szemben áll azonban a politikai egységre való törekvés, a nyelv egyenlősége, a népességi, ipari és természeti viszonyok hasonló volta, a mennyire ezek ily nagy területen hasonlók lehetnek.

A magyar-osztrák vámszövetség két főrésze, különbözik a történeti mult, a népek nyelve, a népességi és az iparviszonyok, bizonyos tekintetben még a természeti viszonyok által is. Mindezekhez járul még a kettős törvényhozás, a kétféle adórendszer, a különböző államterhek. Nem lehet tehát szemünkre hányni kicsinyes kíváncsiságot, ha nem elégszünk meg a vámszövetség külkereskedelmének ismeretével, hanem tudni ohajtjuk, hogy a vámszövetség külforgalmában minő rész illet bennünket, és hogy e szövetségnek másik feléhez, kereskedelmi tekintetben, minő viszonyban állunk. Nem is elégedhetünk meg e részben azon általános ismerettel, melyet népességi és iparviszonyainkból merithetünk s mely abban áll, hogy tudjuk,

miszerént nyers terményeket visszünk ki és gyártmányokat hozunk be. Állami önismeretünk szüksége parancsolja, hogy határozott adatokat szerezzünk.

Ezen meggyőződés vezérelte a magyar királyi statisztikai hivatalt, midőn felállítatásának már első heteiben megkezdte az előmunkálatokat, egy magyar kereskedelmi statisztikának szervezésére. Előre lehetett ugyan látni, hogy nagy nehézségeket kellend legyőzni és hogy az eredmények a legjobb esetben sem lesznek, főleg eleinte, oly kimerítők és körülményesek, mint azok, melyeket ott lehet elérni, hol mindenfelől vámsorompók által környezett terület kereskedeleméről van szó. De a nehézségeket kitartással le lehet győzni; a mi pedig a nyerhető adatok tökéletlenségét illeti, azt hiszem, mindenki helyeselni fogja azon nézetet, hogy megközelítő ismeret is sokat érhet e részben, a teljes homálylyal szemben, melyben eddig voltunk.

Hogy a választott módszereket méltányolhassuk, szükséges a következőket figyelembe venni. Magyarországnak azon határvonalain, melyek az ausztriai tartományokat, vagyis az ugynevezett örökös tartományokat, Morvaországot és Galiciát érintik, az árubehozatal és kivitel részint néhány nagy közlekedési, azaz vaspálya és gőzhajózási társulat által közvetítették, részint pedig szekereken történik. Az előbbieik működése eddig csak azon vonalra szorítkozik, mely éjszokról délnek, a Dunától az adriai tengerig nyulva, választja el a magyar korona országait Alsó-Ausztriától és a többi örökös tartományoktól. Mert noha az államvaspályának pest-bécsi vonala Marcheggnál a Duna bal partján metszi át a határt, de ezzel párhuzamosan és oly csekély távolban tőle, hogy nagyobb világosság kedvéért bizvást a magyar-osztrák határ és a Duna átmetszetét lehet végpontjául felvenni azon vonalnak, melyen tökélyesült közlekedési eszközök működnek. A vonal másik részén, mely a Dunától félkör alakjában húzódik azon pontig, hol az erdélyi, bukovinai és moldvai határok érintkeznek, egyedül közutakon, szekér által történik a közlekedés. E vonal hosszabb a másikinál, de noha ez utóbbin is, a vaspályák mellett, kétségtelenül történik némi határforgalom szekerekkel is, mégis könnyen be fogja látni mindenki, ki a forgalmi és közlekedési viszonyoknak némi ismeretével bir, hogy a forgalomnak azon része, mely Magyarország és az örökös tartományok közt vaspályák és gőzhajók által közvetítették, hasonlíthatlanul fontosabb annál, mely az egész közbenső vonalon szekér által történik. Mert azon tájakon, hol a Duna, továbbá az állam- és a déli vaspálya öt

vonala állnak a kereskedelem rendelkezésére, épen csak a határszéli megyék és kerületekből szállíthatnak át a határon egyet-mást szekéren. Az ilyen forgalom, melyet szemben a nagy kereskedelmi erek hatalmas lüktetésével, helyi forgalomnak lehet nevezni, ugy szólnán semmit nem nyom a latban.

Morvaország és Galiczia felé kétségtelenül többet visznek ki és onnan többet is hoznak be szekéren, mely itt az egyedüli közlekedési eszköz. De összehasonlítva a vaspályák és gőzhajók forgalmával, ez is csak jelentéktelen lehet. Egyrészt mert a tapasztalás bizonyítja, hogy ily vállalatok létrejöttével mindig hatványozódik a forgalom, s a szekérral való szállítás költséges volta és lassúsága már magában sem engedi létre jönni azt, mit a mai világban, midőn hozzászoktunk a vaspályák nagy eredményeihez, kereskedelmi lendületnek nevezünk, másrészt mert az éjszaki megyék és Galiczia termelési és iparviszonyai sokban hasonlók, a fogyasztási képesség pedig itt is ott is csekély. Van ugyan ez irányban is némi gabna- és borkivitelünk, az elébbi különösen mikor Galicziának rosz aratása volt, de ez aligha képvisel oly összegeket, hogy a latban nyomhatna. Ha majdan vaspályák fogják összekötni Galicziát Magyarországgal, emelkedni fog a kereskedelem ott is, de még akkor sem lesz nyugoti és délnyugoti külforgalmunkhoz hasonlítható. A termelési viszonyok sokáig fogják gátolni fejlődését.

Ebben azon példa után itélek, melyet egy másik, hasonló hosszúságu határvonalunk nyújt; az, mely Dalmátiától Orsováig, és Orsovától Erdélyt megkértelve Galicziáig nyulik. E roppant vonal kereskedelme 1867-ben nem tette egy ötödrészét annak, mely nyugot és délnyugot felé vasutakon és gőzhajókon történt, noha e vonalon rendelkezik a kereskedelem a szállítás legolcsóbb nemével, a vizi szállításal; a Duna és mellékfolyói felette kedvező közlekedési rendszert képeznek. Emellett van ott a szomszéd országoknak néhány jelentékeny kiviteli cikkük, melyeknek Magyarországon át van az utjuk, u. m. szarvasmarha, sertés és gyapju. Igaz, hogy ezekből Galicziának is van kivitele, de nem Magyarországon át, hanem nyugot felé. Ha ezeknek daczára déli határaink kereskedelme csak $\frac{1}{5}$ része a nyugotinak, ugy az éjszaki $\frac{1}{50}$ résznél sem lesz több.

Könnyen megfoghatjuk ennek okait; termelvényeink olyanok, hogy csak Nyugat-Európában adhatjuk el azokat; szükségünk olyanok, hogy csak nyugoton fedezhetjük azokat. E nyugottal egy hatalmas folyó, öt vaspályavonal s az ez utóbbiak által megnyitott föld-

közi tenger köt össze bennünket. E körülmények teljesen megmagyarázzák ama látszólagos aránytalanságot.

A statisztikai hivatal előtt álló feladatnak legfontosabb része tehát az volt, a nevezett közlekedési vállalatok által közvetített behozatalról és kivitelről adatokat szerezni. Az erre nézve történt törekvésekről s ezeknek eredményéről rögtön szólni fogok. Előbb azonban az iránt akarok felvilágosítást adni, hogy a közutakon történt forgalom kipuhatólására mit akart a statisztikai hivatal tenni és hogy szándokai miért hiúsultak meg.

A Magyarországból az ausztriai örökös tartományokba és Galicziába vezető ország- és megyei utak száma harminczhárom. Ezeken kellett volna tehát, a határpontoknál, a behozott és kivitt árukat számba venni és feljegyeztetni. E feljegyzések teljesítésére egymás után javaslatba hozattak az utvámszedők, pénzügyőrök s a határszéli helységek jegyzői. De e közegek mindegyikének alkalmazása ellen bizonyos nehézségek merültek fel. Az utvámszedőkre nézve, hogy az utak fentartása az állami budgetből fedezett közterhek közé menvén át, működésük megszűnik. A pénzügyőrökre nézve, hogy ezeknek létszáma tetemesen alábbszállítatván, a kérdéses célra nem lehet közölök juttatni. A határszéli jegyzők feladata nem lehetett volna semmi esetre az, hogy az uton felügyeljenek; hanem a fuvarosok egyszerűen kihirdetés által köteleztettek volna szállítmányaikról jelentést tenni náluk. Nem lévén remélhető, hogy a fuvarosok e rendeletet mindenkor teljesítették volna, e rendszabály csak úgy vezethetett volna célhoz, ha kétfelől, t. i. az ausztriai határszéli falvakban is történt volna feljegyzés. Ez pedig azért nem volt létesíthető, mert ott nem minden helységben létezik, a mi falujegyzőinkhez, teendőihez hasonló, a község által fizetett irnok, ugynevezett Amtsschreiber. Lehetett volna talán katonákat alkalmazni, de a főnehézség tulajdonképen nem a közegek megválasztásában fektüdt, hanem azon meggyőződésben, mely az e részben folytatott tárgyalások alatt túlnyomóvá lett, hogy a határszéli forgalomnak ilyen ellenőrzésében a közönség nagy része csak a közlekedés nehezítését, bosszantó zaklatást látna. Ez volt az ok, melyért a terv ezen része elejtettet s így el lehet mondani, hogy a közúti forgalom kipuhatólása a közönségnek előre látható ellenszenve miatt hiúsult meg.

Midőn erről lemondott a statisztikai hivatal, nem mondott le egyszersmind arról is, hogy külkereskedelmünk azon részéről,

mely kizárólag fontos az országra nézve, tudomást szerezhesen. Ha a vaspályák és gőzhajók forgalmáról lehetett adatokat szerezni, meg volt nyerve úgy szólván minden. E célra a statisztikai szakosztály kebelében egy terv dolgoztatott ki, mely főbb vonalaiban a következő: Minden vasuti és gőzhajó állomás forgalma külön lett volna számba veendő, akként, hogy az ott feladott és leadott árukról félévenként egy-egy kimutatás készítettett volna. E kimutatásoknak az áruk megnevezésén kívül két rovatuk lett volna, az iránynak kijelölése végett, melyből az illető árumennyiségek érkeztek, vagy melyben elküldettek. P. o. az államvaspálya vácsi állomásán feladatott buzából kelet felé való elszállításra 600 vammázsa, nyugot felé való elszállításra 10,000 vammázsa. Ekként összeszámítva azon összegeket, melyek egy árufajból a különböző állomásokon feladattak, ugyanazon irányban és pedig az országból kifelé vezető irányban, s ezekből levonva, mi ugyanazon irányból érkezvén, magyarországi állomásokon leadatott, a maradvány tisztán tartalmazta volna azon mennyiséget, mely az ország határain túl vitetett. Teljesen hasonló eljárás által lehetett volna kiszámítani a behozatalt is. A behozatal és kivitel ismeretén kívül, még a közbenső forgalomra is érdekes világot vetettek volna e kimutatások.

Mint észrevehető, e terv tökéletesen ugyanaz, melyről, mint a berlini congressuson megpendítettéről, már említést tettem. Nem lesz azonban érdektelen tudni, hogy attól teljesen függetlenül készült, a mennyiben amarról csak utólagosan szerzett tudomást a terv kidolgozója. A két tervnek csak genesisében van némi különbség, a mennyiben ott a forgalmi statisztikának bővítésére volt irányozva, míg nálunk, egyedül lehető forrása annak.

A körvonalozott terv értelmében, minekutána az az országos statisztikai tanács helybenhagyását is kinyerte, felszólítás intéztetett, egyszersmind a kellő magyarázattal ellátott mintatáblázatok is küldettek a három nagy közlekedési vállalat igazgatóságaihoz, melynek vonalai a magyar-osztrák határt metszik, u. m. az államvaspálya, déli vaspálya és gőzhajózási társulat. Az eredmény a három vállalatnál különböző volt. A déli vaspályatársulat csakhamar az 1867. évre vonatkozó s a vett utasítások értelmében készített adatoknak beküldésével válaszolt, sőt bizonyos tekintetben többet is tett, mint tőle kívántatott, a mennyiben nem csupán a forgalom két iránya szerint mutatta ki, hogy az egyes állomásokra mennyi érkezett, vagy azokról, mennyi vitetett el, hanem állomásonként, azaz minden

állomásnak forgalmát külön minden állomással. Végre egy külön rovatban ki volt mutatva, hogy mennyi vitetett az ország határain túl, vagy érkezett túlról. Kivánni valót csupán az árufajok osztályozására nézve hagytak e táblázatok, a mennyiben az nem volt annyira részletes, mint a statisztikai szakosztály kívánta volt. P. o. gabona egy tételnek volt véve, míg a statisztikai szakosztály azt kívánta, hogy az egyes fajok forgalma külön mutattassék ki. Az államvaspálya és a gőzhajózási társulat nem tanusítottak hasonló készséget. Az elébbi némi szabódások után kimutatta ugyan, hogy pest-bécsi, vagy helyesebben bécs-gänserndorfi és győr-bécsi vonalain mennyi vitetett ki az országból és mennyi hozatott be, de csak 23 osztálya szerint az áruknak, azon mintegy 100 helyett, mely kívántatott.

Hogy ez mennyire csökkenti a kimutatások czélszerűségét, fel lehet ismerni néhány példából. Az államvaspálya kimutatásában egy tételbe foglaltattak minden gabnaneműek, olajmagvak, veteménymagvak és liszt; egy másikba mindennemű ital úgy mint bor, sör, szesz és eczet; egy harmadikba a különböző szövetanyagok, úgy mint: gyapju, len, kender, pamut. És így a többi mind.

Könnyen belátható, hogy ha ily fontos termelési czikkeinknek, mint a felsoroltak, forgalmát nem lennének képesek külön-külön kimutatni, ez az adatok használhatóságát nagyon csökkentené.

A gőzhajózási társulat eleinte csak három faj szerint mutatta ki az általa Magyarország és Ausztria közt közvetített forgalmat, t. i. gabonaneműek, kőszén és minden egyéb áruk. Erélyes fellépés után beérkezett egy második kimutatás; de ez sem felelt meg a czélnak teljesen, mert az árufajok eléggé voltak ugyan részletezve, de nem az mutatott ki, hogy a határon mennyi vitetett át, hanem hogy az egyes állomásokon mennyi adatott fel vagy le, mi csak úgy lett volna czélszerű, ha a szállítás iránya is meg lett volna különböztetve, a mi nem történt. Mind a két társulat azzal mentegette magát, hogy magán statisztikájuk nincs azon modorban berendezve, hogy a hozzá intézett követeléseknek megfelelhessen. Nem akarom itt vizsgálgatni, hogy e mentség mennyire állhat; elégedjünk meg azon ígéretükkel, hogy a jövőben jobban fognak alkalmazkodni az országos statisztika igényeihez.

A nyert források, a déli vaspálya adatait kivéve, melyek feldolgozása a legegyszerűbben történhetett, nem feleltek ugyan meg

teljesen a czélnak, de mégis oly anyagot tartalmaztak, mely összevetve és különösen némely más utólagosan szerzett forrással összehasonlítva, felhasználható volt. Nekem jutott a feladat, hogy e források alapján, melyekhez a déli és keleti határokat illetőleg, még a magyarországi vámhivatalok kivonatai is járultak, Magyarország külforgalmáról egy lehetőleg megközelítő képet állítsak össze.

A déli vaspálya adatainak feldolgozása, mint már megjegyeztem, igen egyszerű munka volt. Erre nézve csak azt említem fel itt, hogy a gabona kivitele együttesen lévén kimutatva, míg nekünk felette érdekes tudni, hogy az egyes gabnafajokra mennyi esik a főösszegeből — ezen akként igyekeztem segíteni, hogy a budai pályafőről történt elszállításokat, melyeknek részletes kimutatását birjuk, vettem alapul s ennek arányait alkalmaztam az összes kivitelre. Ez eljárás helyessége, más adatok hiányában, igazolva van azon körülmény által, hogy a déli vasut budai állomása, délnyugot felé való gabnakivitelünknek legjelentékenyebb tényezője; az itt feladott mennyiségek igen tetemes részét képezik a déli vasut által kivitt összes mennyiségnek, s nincs ok hinni, hogy a másik kisebb forgalmi állomásokon a különböző gabnaneműek nem hasonló arányokban adattak volna fel.

Az államvaspályatársulat, mint már említettem, csak 23 áru-faj szerint mutatta ki a behozatalt és kivitelt. Hogy legalább a legfontosabb áru-fajok forgalma külön felismerhető legyen, sztkészes volt más forrásokat keresni. Ezek voltak az államvaspálya pesti állomásának forgalmi kimutatása, az áru-fajok részletesebb osztályozásával, továbbá a vaspályatársulatnak az 1867. évről szóló üzleti jelentése, melyben a magyarországi vonalak forgalma egy eléggé részletes árulajstrom szerint van kimutatva, csak hogy be vannak számítva azon mennyiségek is e forgalomba, melyek belföldön adatván fel, belföldön is adattak le, vagy megfordítva, s a behozatal nincs megkülönböztetve a kiviteltől, kivéven valami két-három áru-fajra nézve. Összevetés, átlagozás különböző szám-miveletek által, elég biztosan ki lehetett számítani az egyes fontosabb áru-fajok forgalmát.

Nem szándékom itt részletesen megismertetni ezen műveletet, melyek körülbelől minden czikknél mások voltak, s melyeket ezért általánosságban nem is lehet ismertetni. Különben azért sem szükséges ez, mivel a statistikában ilyen combinatív eljárásnak nem is szabad gyakran előfordulni; itt a források tökéletesebb volta egyetemben azon mélyen érzett szükséggel,

hogy Magyarország külforgalmának megismertetését ne kellessék ismét egy évvel elhalasztani, parancsolta és igazolta az eljárást, melyre remélhetőleg többé nem lesz szükség, mert a statisztikai osztály bírja a közlekedési vállalatok ígéretét, hogy a jövőben tökéletesebb adatokat fognak szolgáltatni. Egyébiránt a ki megismerkedni akar a kérdéses műveletekkel, megtalálhatja azokat tüzetesen előadva a „Hivatalos statisztikai közlemények“ IV. füzetében, mely Magyarország 1867. áruforgalmának kimutatását tartalmazza. Ugyanott a gőzhajózási társulat adatainak felhasználásánál történt műveletek magyarázata is feltalálható.

Az említett dolgozat tartalmazza a három nagy közlekedési vállalat által nyugot és délnyugot felé közvetített forgalmon kívül még azon behozatalnak és kivitelnek kimutatását, mely a magyar korona országainak a török birodalmat, Szerbiát és Ruméniát érintő határain át történt, a magyarországi vámhivatalok feljegyzései szerint, vagyis az e határokon át történt forgalomnak azon részét, mely a magyarországi vámhivataloknál jelentetett be. Mert megjegyzendő, hogy történik kivitel kelet és délkelet felé Ausztriából a magyar határokon át, anélkül is hogy erről a magyarországi vámhivatalok feljegyzést tennének. Ha p. o. valamely ausztriai kereskedő vagy gyáros, egy részlet posztószövetet akar kiküldeni Oláhországba, bejelentheti azt a bécsi vámhivatalnál is, mire az áru akadály nélkül vitethetik ki. Az ilyen Ausztriában bejelentett árumennyiségek tehát nincsenek befoglalva az említett kimutatásokban, minthogy Magyarországot nem illetik.

A dolgozat, melyre utaltam, eszerint tartalmazza a magyar korona országainak nyugoti, déli és keleti határain át történt forgalmát. Csupán az éjszak felé való forgalom hiányzik, mely ugy is legcsekélyebb jelentőségű, kivéve talán egyedül azt, mely Erdély és Ruméniá között történik, s mely egészen jelentéktelen. Ennek emelkedése csak akkorra remélhető, mikor Erdélyt ugy a nyugottal, mint Ruméniával vaspályák fogják egybekötni.

A külforgalom értékének megállapításáról.

Az, mit eddig a kereskedelem statistikájáról mondtam, csupán az áruforgalom mennyiségi kimutatására szorítkozott. Van azonban e tárgynak még egy más oldala, melytől az fontosságának talán legjelentékenyebb részét nyeri. Ez a behozott és kivitt áruk értékének kiszámítása, mely leginkább teszi lehetővé az áruforgalmat közgazdasági jelentőségében megítélni. E kiszámítás természetesen csak úgy eszközölhető, ha minden árufajra és árura nézve külön történik az, és pedig bizonyos átlagos árak megállapítása által. Ez utóbbi műveletben rejlik tulajdonképen a kereskedelmi statistikának legfőbb nehézsége. Az áruknak értéke változik az áru minősége, az idő és a hely szerint; az előbbi szerint leginkább gyártmányoknál, a két utóbbi szerint leginkább nyers terményeknél. De többé-kevésbé mindhárom tényezőnek van befolyása valamennyi árufaj értékére. Ez állítás igazolására néhány példát fogok idézni. Jól tudjuk mindnyájan, hogy a buza értéke tökéletesen hasonló minőség mellett is mily roppant ingadozásoknak van alávetve egy és ugyanazon évben; ez ingadozások tesznek olykor 100 perczentet is; másrészt a buza ára egy és ugyanazon időben és helyen is különbözik a termelvény minősége szerint. Így például jelenleg Pesten a 88 fontos buzának ára 4 frt. 60 kr., a 83 fontosé, ha különben hibátlan, 3 frt. 60 kr. vámmázsánsként. A különbség tehát mintegy 20 százalékot tesz. Végre ugyanazon buza, melynek ára jelenleg Győrött, vagy más az osztrák határhoz közel eső piacon lehet 4 frt. 80 kr., az alvidéken, közel az oláh vagy szerb határhoz, kapható lesz 25—30 százalékkal olcsóbban.

Vegyünk fel egy más példát. Gyapjuárakra, melyek alatt kiválólag gyapjukelmék értendők, az osztrák vámtarifában hat- vagy hétféle faj és minőség szerint megállapított alosztály van

felvéve, melyekre a bécsi statisztikai hivatal külön becsárákat is állapított meg. Azonban ha beléptünk egy szövetkereskedő boltjába és megkérdezzük a raktárban levő különféle gyapjukelmék árait, hat-, hétféle árnál sokkal többet fogunk hallani és úgy fogjuk találni, hogy olyan fajok és minőségek is, melyek a vámtarifának ugyanazon tétele alá tartoznak, különböző árral bírnak. E mellett az idő és hely szerint is lehet gyártmányok árában különbséget tapasztalni. A szállítási bér itt is nyom valamit, habár sokkal kevesebbet, mint nyers terményeknél. Végre a kínálat és kereslet nagysága, a nyers anyag s a munka ára is vannak befolyással s ritkán engedik, hogy ugyanazon áru értéke, főleg nagyban véve és adva, csak egy éven át is változatlan maradjon.

Ezek után könnyen belátható, hogy mily nehéz csak egy év tartamára is olyan átlagokat állítani fel, melyek a kivitt s behozott árukért fizetett áraknak valóban megfeleljenek. Itt meg kell elégedni megközelítőleg helyes becsárák felállításával; meg kell elégedni azzal, hogy a különbözetek a felvett és a valódi érték között ne legyenek olyanok, miszerint a lényegesebb arányokon változtassanak.

A tévedések elkerülése egy módon biztosan elérhető volna ugyan, de magam sem hiszem, hogy ez valaha alkalmazásba jöhessen. Legalább addig nem, míg a társadalom feladatairól jelenleg uralkodó eszmék helyébe, merőben ellenkezők nem lépnek. E módszer az volna, hogy a vámok a behozott áru értéke szerint lévén kivetve, az értéknek meghatározása a tulajdonosra bizassék, de azon kikötéssel, hogy az államnak jogában áll ez áron megvenni az árukat. Ekként a kereskedő kénytelen lenne a valódi értéket kitenni, azon árat, melyen árúját eladhatni reméli; mert ha alacsonyra teszi, s az állam magához váltja, kára van, ha pedig magasra teszi, úgy több behozatali vámot fizet, mint a mennyivel tartozik. Ha a szomszéd államok hasonló eljárást követnének, tőlök csere útján a kivitelt illető adatokat is hasonló biztossággal be lehetne szerezni.

Távolról sem szándokom ezt mint javaslatot állítani fel, melynek létesítését lehetségesnek hiszem. Tudom, hogy pusztán a statisztika kedvéért nem fognak a kormányok ilyen reformokat létesíteni. Hogy ez megtörténjék, talán a társadalmi reformátorok azon iskolájának, melynek élén Saint-Simon és Proudhon nevei állnak, kellene túlsúlyra emelkednie az államtudomány mivelői közt, mitől mindenestre igen messze áll ez iskola.

A becsárak megállapítása, mely már ott is kényes feladat, hol a külforgalomra vonatkozó adatok a vámhivatalok körülményes kimutatásaiból merítettnek, melyek az árukat annyiféle faj és minőség szerint különböztetik meg, kétszeresen meg volt nehezítve a magyar statisztikai hivatal számára az által, hogy a közlekedési vállalatok kimutatásaiban sok olyan tétel fordul elő, mely igen különböző értékű árukat tartalmaz; így hogy egyebet ne említsek, gyapju-, pamut- és vászonárúk és apró árúk.

A nevezett négy árufaj négy tételt képez a közlekedési vállalatok kimutatásaiban. E tételek becsárai, úgy mint az osztrák statisztikai bizottság vette fel azokat, 50 és 1500 frt. közt változnak a szöveteknél; 200 és 40,000 frt. közt az apró áruknál, melyek közé mindennemű ékszerek, úgy a csekélyebb értékű csecsebecsék is sorolhatók. Ily esetekben, nevezetesen a szöveteknél, következő eljárás követetett. A vámterületre az 1867. évben egy-egy fajból behozott, valamint az innen kivitt árúk mennyisége összeadatván s az egyes tételek által képviselt értékösszegek szintén összeadatván, a forintok összege elosztatott a mázsák összegével, s az eredményezett átlag, mely szöveteknél 120 és 250 frt. közt volt, vétetett a Magyarországra való behozatalnál egy vámmázsa becsárául.

Talán különösnek fog tetszeni, hogy a vámterületre való behozatal és kivitel összevetetett az átlag kiszámítására. Ennek magyarázata a következő: Magyarország forgalma e czikkeken kizárólag behozatali; a kivitel semmi jelentőséggel nem bír. A behozatal részint ausztriai, részint külföldi gyártmányból áll s e szerint a magyar-osztrák vámterületnek e nemű behozatali és kiviteli czikkei is képviselve vannak abban.

Mig gyártmányokra nézve legnagyobb részt a bécsi statisztikai bizottság becsárai tartattak meg, addig nyers terményeknél önállólag és nagyrészt a bécsiektől eltérőleg állapították meg. A nyugot és délnyugot felé való kivitt illetőleg a pesti piac átlagos árai vétettek fel, mi mindenestre biztosított a becsú magassága ellen, minthogy az árúk, melyeknek legjelentékenyebb része Pesten át vitetik ki, a határon, hol kivitelre jut, a megfizetett szállítási bér folytán magasabb értéket képvisel mint Pesten. Nyers termények becsáranak megállapításánál általában sokkal kevesebb átlagozásra és összevetésre volt szükség, mint gyártmányoknál. Mindamelllett azt hiszem, hogy az utóbbiak sem fognak eredményükben sokat elütni a valóságtól és hogy a gyárt-

mányok behozatalának valódi értékéhez elég közel járhat ama kiszámított érték.

Jövőben arra fog törekedni a statisztikai osztály, hogy e tekintetben is minél inkább tökélesítse adatait. E célból valószínűleg pesti nagyobb kereskedőkből bizottságok fognak alakíttatni, melyek az egyes kereskedők által behozatott áruk átlagos árának alapján fogják kidolgozni a becsárákat. Ha az illető bizottságok tagjai feladatukat kellő hűséggel fogják teljesíteni, úgy az értékek kiszámítatára oly alapot nyerhetünk, melynél tökéletesebbet az áruknak minőség szerint való legrészletesebb elkülönítése sem nyújthat.

Egyébiránt nem csupán az értékek kiszámítására nézve remélhető, hogy külkereskedelmünk statisztikája mindinkább tökélyestülni fog. A tervben levő, részben már engedélyezett vasutak kiépítésével, adataink szaporodni fognak s egyszersmind a kereskedelemnek közutakon, szekerek által közvetített s ez okból ellenőrizhetlen része mindinkább csökkenni fog.

VI.

A külforgalmi statistikából vonható következtetések.

Midőn az értékek kiszámításáról kezdtem beszélni, azt állítottam, hogy a külforgalom statistikája kizárólag ezen művelet által nyeri meg jelentőségét a közgazdaságra nézve. Ezen állításom némi magyarázatot igényel.

Ha a statistika általában úgy tekinthető, mint a nemzeti önismeretnek, a társadalmi állapotok ismeretének eszköze, a külforgalom statistikája ezen ismeretkörben, az ország bevételeiről és kiadásairól szóló számadás helyét foglalja el. A kivitelnek és behozatalnak összehasonlításából tűnik ki, hogy a nemzet mint gazdálkodik. Ez összehasonlítás pedig csak az értékek kiszámítása által létesíthető. Mert hiába tudjuk, hogy ennyi millió mázsa gabonát és gyapjút vittünk ki és ennyiszor százezer mázsa gyártmányt hoztunk be; ha e mennyiségek értékét nem ismerjük, úgy nem tudhatjuk, hogy a kivitt gabonának és gyapjunak árából kitelt-e a behozott gyártmányok ára vagy pedig annak egy részével adósai maradtunk a külföldnek. Ezt csak úgy tudjuk meg, ha a behozott áruk összes értékét összehasonlítjuk a kivitt áruk összes értékével. Ha ekkor a kivitel eléri vagy túlhaladja a behozatalt, úgy jövedelmünkben kiteltek a kiadások; ha nem, akkor adósok maradtunk azokért. Ezen utóbbi állapotot úgy képzeljük, hogy a belföldön forgalomban levő pénz a túlnyomó árubehozatal által kezdetben külföldre özönlik; ennek következtében saját piacunkon megszűnik a pénz, a kamatláb emelkedik, mit értékpapirjaink csökkenése követ. Ez addig tart, míg a külföld, látván hogy nálunk kedvező tőkeelhelyezésre nyílt alkalom, összevásárolja börzéinken és kiviszi a csökkent áru kötvényeket, részvényeket és zálogleveleket. Ez által ismét pénz jön az országba, a kamatláb leszáll előbbi álláspontjára, a papírok értéke emelkedik.

De ezeknek egy része már külföldön van, ezektől a kamat évről évre kiküldetik s ekként vált a külföld hitelezőnkké.

A behozatal és kivitel értékösszegeinek összehasonlítását nevezik egy ország kereskedelmi bilanziájára vagyis mérlege megállapításának. Ha a kivitel nagyobb, úgy a bilanziát, különösen a régiebb közgazdák, kedvezőnek szokták nevezni; ha pedig a behozatal nagyobb, akkor kedvezőtlennek. E kifejezések azon időben keletkeztek és használtattak leginkább, mikor a közgazdasági és vámpolitika főcélja volt a pénznek beözönlését minden elképzelhető módon előmozdítani; és mikor egy osztály jólétét csak a határai közt forgalomban levő nemes fémek összegétől feltételezték. Jelenleg már ritkábban alkalmaztatnak, mert mint alkalmas volt említeni, a közgazdák, megszüntvén a nemes fémek beözönlésének azon fontosságát tulajdonítani, melyet a régiebbek, most e kérdésben általában két pártra osztanak; olyanokra, kik a külforgalom nagyságát általában tekintik a nemzeti jólét jelének, és olyanokra, kik ezt a belforgalom emelése által vélik leginkább előmozdíthatónak.

Talán némi ellenmondást fognak önk látni abban, ha az utóbbiakhoz csatlakozva, mindamellett megmaradok azon állításom mellett is, hogy a bilancia az országok évi zárszámadása bevételeikről és kiadásairól. De ez csak látszólagos. Ha nem is lehet többé közgazdasági czélul kitzúzni a külföld pénzének elsajátítását árukivitel által, de azért ovakodni kell az ellenkező esettől is. Az elébbi állapotnak nincsenek meg azon nagy előnyei, melyeket régente annak tulajdonítottak, de az utóbbinak megvannak azon káros következményei.

Röviden elmondom, hogy az ugynevezett kedvező bilanziának, azaz a külföldi pénz által megfizetett nagy árukivitelnek, miért nem tulajdonítottak már azon előnyök, melyek ezelőtt.

Ha a külföld minden évben adósunk marad egy tetemes összeggel, és mi évenként nagy tőkét helyezünk el a külföldön az ott fizetett nagyobb kamat kedvéért, ennek első következménye, hogy a kamatláb saját piacunkon sem lesz oly alacsony, mint e nélkül lehetne, következőleg, hogy a tőke, saját iparunk számára megdrágul, mi által ez többet vagy kevesebbet szenved; a külföldön befektetett tőke pedig iparunkra nézve teljesen elveszett. Ha azon tőke, mely így külföldi papirokból 6 százalékos jövedelmez, nem talált volna ily előnyös elhelyezést, létre jöhetek volna a belföldön olyan vaspálya-, gyári- vagy más ipari

vállalatok, melyek 5%-osnál nagyobb kamattal nem kecsegtetvén, így abbanmaradtak, noha az ország általános jóllétét és fejlődését sokkal nagyobb mérvben előmozdították volna, mint azon 1%-kal magasabb kamat, mely most a tőke után huzatik. Végre ezen állapot kedvező volta ellen leghangosabban szól azon érv, hogy arra mint állandóra bizton számítani soha sem lehet; ha pedig megszűnik, veszedelmes rázkodást idéz elő az országban, melynek jólléte erre volt szoktatva. E rázkodás nem állna elő, ha a kereskedelmi viszonyok normálisabbak. Az ország, melynek kiszivattyuzására volt állapítva azon törekeny jóllét, vagy végkép kimertül, és nem csupán megszűnik további kizsákmányolásra alkalmas anyagot tartalmazni, hanem eddigi adósságainak kamatját sem lesz képes fizetni és megbukik; gyakrabban még elébb hitelét veszíti; vállalatai megszűnnek jövedelmezni, mire ezután a kedvező bilanziával bíró ország olcsóbban adja vissza neki papirjait, mint a hogy vette. A másik eset az, hogy a kizsákmányolt ország emancipálja magát, erőfeszítések által felemeli iparát, lendít belforgalmán s ekként szűnik meg adózni. Azon ország jólléte, mely mások kizsákmányolásán alapszik, hasonló azon államéhoz, melynek hatalmát meghódított, igába hajtott tartományok képezik. Ezek elébb-utóbb felkelnek s az igát lerázva, lejjebb taszítják a hódítót, mintha megelégedve saját függetlenségével, nem bántotta volna másokét. Viszont a kedvezőtlen, értelm nagy mérvben kedvezőtlen bilanziával bíró ország állapota hasonlít az olyan meghódított tartományéra.

Ezekből az tűnik ki, hogy az anyagi jóllét alapja akkor legbiztosabb, mikor a behozatal és kivitel megközelítőleg egyenlők. Emellett, ha a belforgalom általában csekély, viszonylagos jóllétről tanuskodik a külforgalom nagysága; abszolútjóllétről pedig, ha nagy belforgalom következtében csekély a külforgalom.

Ezen elméletek szempontjából vessünk egy pillantást Magyarországnak 1867-ki külforgalmára. A behozatal 287.614,258 ft., a kivitel 282.771,992 ft., az összes forgalom tehát 570.886,250 ft., azaz mintegy tizedrésze Angolország külforgalmának az utóbbi években és csekélyebb, mint népességéhez képest akármely nyugoteurópai államé, nagyobb mint Orosz- és Törökországé. Sajnálunk kell, hogy nem nagyobb, mivel tudjuk, hogy nem a belforgalom élénksége gátolja ezt. A behozatal és kivitel aránya olyan, minőt kívánni lehet, mert ama néhány milliányi különbség nem bir jelentőséggel s a becsarak bizonytalansága mellett

számba sem jöhet. Mindamellett nem lehetünk megnyugtatta ez eredmény által, ha meggondoljuk, hogy az 1867. év roppant gabnatermése és roppant gabnaárak által rendkívüli volt. A mezei termelvények és a liszt kivitele 131 milliónyi összeget képvisel. Ezzel szemben áll a szöveteknek 107 milliónyi behozatala mint legnagyobb tétel a behozatalban; szövetek után pedig apró áruk mintegy 43 millióval. A kérdés tehát, melyre csupán jövő évek tapasztalásai felelhetnek, az, hogy a gyártmányok ama roppant behozatala csupán az országnak a bő termés és magas gabnaárak által rendkívül felfokozott fogyasztási képessége által idéztetett-e elő, vagy pedig ez a rendes évi szükséglet, melynek ára hogy a kivitelből kitelt, csak a véletlen nagy termésnek lehet köszönni, míg más években adós maradna az ország azoknak árával. Noha e kérdésre határozottan felelni most még nem lehet, mégis feltehető, hogy a való, mint többnyire, középett lesz: azaz hogy csekély vagy középtermés és alacsonyabb árak mellett, a szövetek és apró áruk behozatala nem lett volna ennyire nagy, de mégis nagyobb, semhogy a kivitel értékéből kitelt volna, mi ha áll, megerősíti azon igazságot, hogy földmivelő ország, s minden ország, melynek termelése egyoldalú, adózik a külföldnek. Egyébiránt a legutóbbi időben, különösen a felelős magyar kormány helyreállítása óta iparunk olyan fejlődésnek indult, mely remélnünk enged, hogy szeretett hazánk a belforgalom gyarapodásával nem nagyon sokára meg fog szabadulhatni ezen igától is.