

jugoszláv gazdasági élet válságával lehet magyarázni, hiszen amíg Közép-Európában és így Magyarországon is, a válság hullámai március-április óta fokról-fokra enyhülnek, addig Jugoszláviában a krízis még nem érte el tetőpontját, amit csak a jugoszláv hitelviszonyok alakulásával magyarázhatunk. A *Slovenska Banka* és az angolok más komoly érdekeltségeinek összeomlása miatt, továbbá az amerikai államkölcsön kudarca miatt ugyanis a nyugati tőke tartózkodást mutat Jugoszláviával szemben és ennek tulajdonítható, hogy a dinár stabilitása ellenére még mindig gyakori a 20–22%-os kamatláb és 12%-nál olcsóbb pénzhez a legnagyobb vállalatok sem jutnak.

A belső gazdasági viszonyok kedvezőtlen alakulása mellett a két ország közötti árucsereforgalom fejlődésének komoly akadálya a kölcsönös jogsegélyt biztosító kereskedelmi szerződés hiánya, a vámtarifális és vámigazgatási szabályozások nehézségei, a közlekedési viszonyoknak a két ország közötti forgalomban való primitív rendezése, végül az utlevél- és vizumakadályok, amelyeknek megszüntetésével szemben éppen Jugoszlávia mutat még mindig ellenállást.

Ezek az akadályok azonban nem olyanok, amelyek sokáig állhatnak a két ország gazdasági közeledésének útjában. Jugoszlávia is, Magyarország is agrárállamok, mindkettőt egyaránt fenyegeti az amerikai és valószínűleg már a közeljövőben kialakuló orosz mezőgazdasági termelés versenye. Az amerikai és orosz agrárexport nyomása alatt Magyarországnak és Jugoszláviának egymásra kell találnia és Jugoszlávia részéről is egyre jobban jegecesedik ki az a felfogás, hogy a nyugati nagyiparok koncentrikus törekvéseivel szemben Közép-Európa agrárállamainak is egységes és racionális álláspontot kell elfoglalnia.

De nemcsak agrárérdekek azok, amelyek a két ország közötti megértést és közeledést elősegítik, hiszen a jugoszláv ipar is, amely túlnyomórészt mezőgazdasági ipar, csak nyerhet a magyar iparral való kooperáción. A jugoszláv malomipar Csehszlovákia és Ausztria vámpolitikájával szemben éppen olyan aggodalmat keltő helyzetbe került, mint a magyar és a két malomipar érdekei sürgetik, hogy közös termelési programmal vegyék fel a versenyt a belföldi és az exportpiacon. A felett jugoszláv szesz-, bőr- és olajipar is szívesen kooperálna a magyar rokoniparokkal a középeurópai piacon, ahol most egymással szemben állanak.

Ahol a gyáripár és mezőgazdaság rokonszenve a közeledés iránt olyan nyílt kifejezésre jut, mint *Krojac* kereskedelmi miniszternek, *Alexander* és *Bglioni*, a jugoszláv GyOSZ zágrábi és belgrádi elnökeinek, *Jovan Jovanovics*, a volt földművelésügyi miniszternek és jelenleg az agrárpárt vezérének azon nyilatkozataiban, amelyekkel a magyar kereskedelem által megindított közeledésre válaszoltak, ott nem lehet akadálya annak, hogy a gazdasági közeledés útjából az utolsó akadályokat is elhárítsák. Ezek az akadályok részben politikaiak, mint a magyar tengeri kikötő kérdése, továbbá a letelepedési egyezmény, amelynek híján a magyar alattvalók letelepedése és magyar cégek bejegyzése jóformán lehetetlen. Azok az érdekek pedig, amelyek a két szomszédországot gazdaságilag közelebb hozzák egymáshoz, kétségtelenül hozzá fognak járulni a jelenlegi bárátságos politikai atmoszféra megőrzéséhez is.

Varannai Aurél.

Külkereskedelmünk alakulása és a külföldi hitelek. Az 1926. év külkereskedelmi mérlege kereken 80 millió aranykorona

passzivitással zárult. Pontos adatok még nem állnak rendelkezésre, annyi azonban tény, hogy az ezidei behozatali többlet lényegesen felülmúlja az előző évit (52.5 millió). Mégis, nem ez a tekintélyes passzivitás az, amiért külkereskedelmi forgalmunk alakulását kevésbé kedvezőnek mondjuk, hanem más kedvezőtlen körülmények, mint amilyen például lisztkivitelünk összezsugorodása, kikészítési forgalmunk jelentőségének erős csökkenése, vagy az, hogy behozatalunknak továbbra is csak kisebb részét alkotják a nyersanyagok, míg kivitelünk túlnyomórészt nem idehaza, hanem külföldön feldolgozásra kerülő nyersanyagokból tevődik össze.

Maga a kereskedelmi mérleg passzivitása semmiképpen sem tekinthető aggasztónak. Az a mai napság is gyakran feltalálható és a merkantilista gazdasági szemléletben gyökerező fel fogás, mely szerint a kereskedelmi mérleg passzivitása nemzeti szerencsétlenség, egyáltalán nem helytálló. Elmenkezőleg, azt kell mondanunk, hogy bizonyos helyzetekben, mint amilyen például jelenlegi gazdasági helyzetünk is, a behozatal emelkedése és ennek következtében a fokozódó passzivitás nemcsak természetes, hanem kívánatos is. A csökkenő behozatalnak sok esetben a fogyasztás csökkenése szolgál magyarázatul, a behozatal emelkedése viszont Magyarországon jelen helyzetben nemcsak a fogyasztás emelkedésének öröndetes bizonyossága, hanem egyben jele annak is, hogy nagy tőkehiányunkból is végre kilábolunk.

Az elmúlt két és fél esztendő alatt Magyarország egy előle addig elzárt, új erőforráshoz jutott: és ez a külföldi hitelek. A népszövetségi kölcsönt beleszámítva, ez alatt az idő alatt megközelítőleg 500 millió aranykorona értékben jöttek létre hosszulejáratu külföldi hiteltranszaktiók. A rövidlejáratu kölcsönök összege még becslésszerűen sem állapítható meg. Ezeknek az igen jelentős tőkének egy része a külföld felé irányuló fizetési kötelezettségeink fedezésére szolgált. Ezek a háborút követő néhány évben elenyésző összeget tettek csak ki, azóta kamatfizetési kötelezettségeink növekedése, továbbá háboru előtti adósságaink ügyeinek rendezése folytán mindenesetre megnövekedtek ugyan, azonban csak kisebb részét vették igénybe azoknak az összegeknek, melyeket kölcsönök formájában a külföld bocsátott rendelkezésünkre.

A külföldi hitelek fennmaradó, jelentősebb része azonban beáramlott az országba. Ennek a beáramlásnak — egészen leegyszerűsítve a dolgot — két módja van: vagy arany, illetve devizák formájában, vagy pedig árubehozatal formájában kerülhet be az országba az idegen tőke. Sokan azt tartják ugyan, hogy még az arany formájában beáramló külföldi tőke is közvetett módon a kereskedelmi mérleg behozatali oldalán mutatkozik. A magyar valutára átváltott külföldi pénz u. i. részben oly áruk megvásárlására fordítatik, amelyet külföldről importálunk. Az ilyen devizák tényleg csak egészen átmenetileg kerülnek a Nemzeti Bankhoz, mert rövidesen az importált áru megfizetésére használatnak fel. A fentemlített nézet szerint azonban még azok a devizák is, amelyek állandóan a Nemzeti Banknál maradnak, az árubehozatal növelését idézik elő, mert a közönség vásárló erejét emelik és így a fogyasztás emelése után magára a behozatalra is visszahatnak. Nem akarunk ezen a helyen ezzel a sok tekintetben helyes nézettel vitába szállni. Tény az, hogy a külföldi hitelek beáramlásának mindkét módját kellőképpen illusztrálják egyrészt a Nemzeti Bank heti kimutatásai, másrészt külkereskedelmi statisztikánk.

A Nemzeti Bank 1924. június 30-i (megalakulási) státuszában az arany- és devizakészlet kerekén 75 millió pengőnek megfelelő összegben szerepelt. Ez a tétel a kimutatások szerint ma a fenti összegnek majdnem négyszeresét teszi ki. Arany és aranynak számítható devizák formájában tehát mintegy 180—200 millió aranykorona áramlott be 2 és fél év alatt az országba.

Kereskedelmi mérlegünk passzivitása az elmúlt évben kerekén 80 millió aranykoronát tett ki, 1925-ben 50 milliót, 1924-ben pedig 40 milliót. Ha figyelembe vesszük, hogy csak hosszú lejáratu hitelek címén 500 millió folyt be ezen idő alatt az országba, úgy semmiképen sem csodálkozhatunk kereskedelmi mérlegünk ezen a passzivitásán. Le kell számolnunk azazal a túlzott kívánsággal, hogy ugyanakkor, amikor az ország felé ilyen viszonylag nagyarányu tőkeimport áramlik, ezt értékben még meg is haladó árukitelt mutassunk fel.

Dr. Sziklai Ferenc.

A belvízi hajóhajstrom kérdése. Az ingójelzálog egyik háttértese a hajókra adott és hajstromozott hitel, a hajójelzálog. Nálunk ez az intézmény még az előkészítés stádiumában van. Külföldön ellenben, így elsősorban Németországban, Svájcban, Franciaországban, Belgiumban, Angliában és Hollandiában már megvalósult és a külföldi tapasztalatok alapján terjesztette be legújabbán Hermann Miksa kereskedelemügyi miniszter az erre vonatkozó törvényjavaslatot. Ambár nálunk a folyamhajózás erősen állami befolyás alatt áll, mégis fontos, hogy a magánhajózás élet- és versenyképessége fennmaradjon. A mai állapotban ennek a legsúlyosabb akadályá abban rejlik, hogy a hajózás nagymennyiségű tőkét igényel, mely egyrészt immobilizációja folytán nehezen használható fel újabb tőkeszerzésre, másrészt magánosok által egyáltalán nehezen gyűjthető össze és fordítható ily hosszulejáratu befektetésre. Ennek a nehézségnek a megoldásához egy út vezet: a hajókat jogilag ingatlanokká kell minősíteni és róluk egy a telekkönyvhöz hasonló hajstromot vezetni, melynek teherlapjára a nyújtott hitel bejegyezhető. A bejegyzésnél kiszolgáltatót eredeti hajstromkivonat könnyen szolgálhat aztán a hitelszerzés alapjául s ez úgy a tartozás, mint a követelés mobilizációját nagyban megkönnyíti, miután mindkettő cesso útján könnyen átruházható.

Nálunk a folyamhajózásra vonatkozóan mostan a következőképen akarják ezt az intézményt megvalósítani: A központi járásbírósnál vezetessék majd egy hajstrom, mely a magyar belvízi hajókra vonatkozó jogviszonyok bejegyzésére szolgál. Magyaroknak tekintendő minden hajó, bárhol is állomásozzék, ha annak legalább a fele magyar állampolgár tulajdonában van. (1. §) A hajstromba kötelezően felveendő minden személy- vagy áru fuvarozásra szolgáló és legalább 20 tonnás hajó. (4. §) Ennek bejegyzését a tulajdonos köteles kérni és a bejegyzendő adatokat kellő okmányokkal igazolni. (5. §.) Minden hajóról a telekkönyvhöz hasonlóan egy birtokállási, egy tulajdon- és egy teherlap vezetendő (4. §) és arra csak oly jogot lehessen bejegyezni, mely a magánjog szabályai szerint ingatlanokra telekkönyvileg bejegyezhető, amint hogy általában a bejegyzéseknél a telekkönyvi jogszabályok a mérvadók. (9. §.) Jelzálogot hajstromozott hajóra csakis a jelzálog bejegyzésével lehet szerezní s az kiterjed a hajó alkotórészeire, tartozékaira, valamint az esetleges biztosítási követelésre is. (12. §.) A jelzálog bejegyzésénél bejelentendő legyen a hajó neve, a tulajdonos neve, a hitelező neve, az alapul szolgáló jogügylet, a követelés összege,