

tömegű forgalmat csak nagy gazdasági területek szolgáltathatnak, melyeknek kommunikációja nem ütközik uton-útfélen akadályokba. Végeredményben tehát — és itt rejlik a kikötő-probléma általános, középeurópai jelentősége, nem elégséges a dunai hajózás számára jelenleg rendelkezésre álló forgalmi terület belső szervezése és nagyobbitása, nem elegendő a hajózás könnyítése és növelése — csatornák, kikötők, szabályozások, tarifaegyezmények mind elengedhetetlen, de nem egyedül elégséges előfeltételek. A végső alapfeltétel a nagy, egybetartozó gazdasági terület, annak a területnek az egybekapcsolódása, mely természeti, geografikus adottságánál fogva a Dunához tartozik. A korábban említett program végső pontja ezért a kereskedelmi és szorosabban véve a vámpolitikának oly értelmű irányítása kell hogy legyen, mely ezt a nagyobb területet megvalósulásában elősegíti. Nem szükséges oly megszeméltető lehetőségekre gondolni, mint az a Dunát ma kersztesző hét országhatár megszűnése volna. De viszont nagyon realisan is elképzelhető, hogy ezek a határok ne képezzenek hermetikusan záró válaszfalakat, ne szorítsák az egyes országok gazdasági életét fojtó keretek közé és ne az indokolatlan féltékenységek, hanem gazdasági, racionális irányelvek vezessék a gazdasági élet és forgalom alakulását.

Kevés jelentősége van tehát a vizsgálódásnak, hogy számszerűen, a jelenlegi keretek között mennyire indokolt és gazdaságilag biztosított a kikötő építkezése. Nem kell leplezni, hogy nem a ma számára készült és nem kell titkolni, hogy a ma nem tudja kielégíteni. Ezt nem is lehetne leplezni, hisz az itt vázoltak mind csak előfeltételei volnának a kikötő gazdasági, vagy jobban mondva magángazdasági indokoltságának és a mondottak nagyrésze még megvalósításra vár. Megítélésében azonban ez nem lehet most a döntő faktor. Végeredményben még akkor is indokolt és előnyös a kikötő exisztenciája, ha építőinek fejében nem mint a jelzett nagy program integráns része fogant ma meg. A kikötő a maga exisztenciájával nolenens-volens követelni, kényszeríteni fogja ennek a programnak a megvalósítását és így abban rejlik legmélyebb jelentősége, hogy hozzájárul a mai Középeurópa válságának megoldásához, hogy pionírja a ma szétforgácsolt és kicsiny gazdasági területek gazdasági összeforrásának.

Dr. Zádor Béla.

Magyarország kereskedelempolitikai helyzete. A napokban fogadta el a Képviselőház az új végleges magyar-olasz vám-tarifaszerződésről szóló törvényjavaslatot. Ez a második, meg-
lehetősen nagyterjedelmű tarifaszerződésünk, amelyet nem egészen négy év lefolyása alatt, az új vámtarifa életbeléptetése óta, Olaszországgal kötöttünk s hogy egy velünk igen barátságos viszonyban levő, de a kölcsönös gazdasági forgalom tekintetében nem az első vonalban álló állammal már a második szerződést hoztuk létre, azt bizonyítja, hogy Magyarországnak nemcsak jó szándéka van a normális barátságos gazdaságpolitikai kapcsolatok megerteremtésére, hanem a kellő

mozgékonyssággal s a kellő rugékonyssággal is rendelkezik s e tulajdonságok segítségével a már meglévő kapcsolatokat is erősíti és szorosabbra fűzi. A forgalmunkra nézve fontos nyugati államok közül egyedül Németországgal nincs még tarifasz Szerződésünk, de tudvalevő, hogy Németországgal is megkezdődtek már az érdemleges tárgyalások. A másik állam, melynek delegátusaival e pillanathban tárgyalnak a magyar kormány megbízottai: Lengyelország. Lengyelország volt az első állam, amellyel Magyarország még 1925. elején vámtarifasz Szerződést kötött s az évek multával ez a megállapodás nagyon is rászorult a revízióra. Ez a két, most tárgyalás alatt levő Szerződés kétségen kívül a legnehezebbek közé tartozik. Németország hatalmas gazdasági területével s a vesztes háború ellenére is meglévő állami erejével szemben Magyarország nagyon szerény pozíciót foglal el. Bár a tárgyaló asztalnál két egyenrangú fél ül, a természetes erőviszonyok mégis éreztetik hatáukat. Így történik meg, hogy Magyarországnak egy mindenképpen jogos és méltányos kívánsága az t. i., hogy élőállataival és állati termékeivel felkereshesse a német piacokat, mindig egészen kedvezőtlen fogadtatásra talál. Lengyelországgal szemben nincsen ilyen döntő és nagyjelentőségű kívánság, de különböző agrártermékek, a magyar liszt és egyes iparcikkek pozíciója ott is lényeges javításra szorul, ha az új Szerződésben gazdasági egyensúlyt akarunk elérni. Mind a két Szerződésnél jelentkezik ugyanaz a nehézség: hogy olyan elvi jelentőségű gazdaságpolitikai kérdéseket kellene megoldani, amelyeket ugy Németország, mint Lengyelország nyilvánvalóan előbb más államokkal szeretne tisztázni. A többször megszakított lengyel-német Szerződéses tárgyalások mind a két vonatkozásban fontosak ránk nézve s úgy látszik, éppen ezeknek a tárgyalásoknak kell lényegesen előrehaladniuk, mielőtt Magyarország Szerződése e két állammal döntő stádiumba juthatna. Magyarország kereskedelmi Szerződéses hálózata annak ellenére, hogy ez a két fontos kérdés függőben van, csaknem teljesnek mondható, mert, mint előrebocsáztuk, több nyugati államokkal kötött nagy Szerződések a magyar kereskedelmi és vámpolitikát már meglehetősen stabilizálták. Hátra vannak még a keleti államok. Jugoszlávia és Románia, de ebben a relációban természetesen nagy szerepet játszik a politika is egészen eltekintve attól, hogy Románia, amely szintén közvetlen szomszédunk, s gazdasági konstrukciójában Magyarországgal sok hasonlóságot mutat fel, még egyetlen egy állammal sem kötött vámtarifasz Szerződést.

Lengyel Géza.