

# KÖZGAZDASÁG ÉS PÉNZÜGY

V. évfolyam

4. szám

1929. április

Szerkesztik:

Dr. GLÜCKSTHAL ANDOR

Dr. LÉNÁRT VILMOS

## Az ipari balesetek kérdésének gazdasági jelentősége.

Irta: Pfisterer Lajos.

Minden ipari termelésnek sőt a nem ipari foglalkozásoknak is velejárái az üzemi balesetek. Rendesen úgy szokták mondani, hogy elkerülhetetlen vagy elmaradhatatlan velejárái. Az általános közfelfogás szerint minden ipari üzem rendes melléktermékei a bénák, falábuak és vakok, az özvegyek és árvák. Én szándékosan hagyom el a szokásos meghatározást, mert tudom, hogy ez a közfelfogás a mai megnyilatkozási formájában már nem helyes. Kétségtelen, hogy a közfelfogás tényeken épült fel, de ma már részben fordítva áll a helyzet és a tények nagyobb része ennek a téves közfelfogásnak az eredménye.

Nem a balesetek elháríthatóságának és mikénti megelőzésének kérdésével kívánok azonban itt foglalkozni, hanem annak a tagadhatatlanul fennálló ténynek gazdasági jelentőségét és kihatását akarom megvilágítani, hogy balesetek történtek és történnek.

Minden baleset két irányban érezteti közvetlen hatását: a sérült vagy elhalt hátramaradottjai és munkaadója viselik annak egyenes következményeit.

A sérült hosszabb vagy rövidebb ideig munkaképtelen, azután teljesen vagy részben visszényeri munkaképességét. A munkaképtelenség keresőképtelenséget és keresetnélküliséget jelent. A munkaképesség csökkenés, különösen a nagyobbfokú, keresőképesség-csökkenést és a kereset tényleges csökkenését jelenti. A keresetnélküliségnek és az amúgy sem túlnagy kereset csökkenésének közvetlenül a sérültet és hozzátartozóit érintő következményeit nem akarom itt kiszínezni. Súlyosak azonban a közt érintő következmények is. Minden keresetcsökkenés fogyasztóképesség csökkenést jelent. A fogyasztóképesség csökkenése pedig a termelésre és az egész gazdasági életre érezteti káros hatását.

Megpróbálok számokban is beszélni. Csonkamagyarországon az utóbbi évek átlagában évi 23 ezer üzemi balesetet jelentenek be. Minthogy a törvény értelmében a legcsekélyebb sérülés is bejelentendő, a bejelentéseknek körülbelül 20%-a, mondjuk kereken 4 és fél ezer baleset olyan, amely még átmeneti munkaképtelenséget sem okoz. A halálos baleseteket is leszámítva évenként átlag kereken 18 ezer olyan baleset történik, melyek sérültjei hosszabb rövidebb ideig teljesen munkaképtelen és gyógykezelésre szorulnak. A balesetek folytán veszített munkanapok számáról sajnos semmiféle adatösszeállításunk nincsen és így teljesen becslésre vagyunk utalva. Ha átlagosan három heti munkaképtelenséget veszünk, akkor ez 18 ezer sérültnél 324.000 napot tesz ki. Az átlagos napi keresetet 5 pengőnek véve, a balesetek közvetkeztében beálló teljes munkaképtelenség időtartama alatt elvesztett keresetek összege 1,620.000 P.

Hogy mennyibe kerül a baleseti sérültek gyógykezelése, arra ismét csak részadatokból következtethetünk. Adataink szerint a tizheti időtartamon túl terjedő gyógykezelések költsége 1927-ben kereken 350.000 P-t tett ki. Ez az összeg ugyanis a balesetbiztosítási számlát terheli, míg a tiz héten belüli gyógykezelés költségeit a betegségi biztosítás fedezi. Ha figyelembe vesszük, hogy a sérültek egy kis hányadának gyógykezelési időtartama terjed csak tiz héten túl, akkor nyilvánvaló, hogy az összes gyógykezelési költség többszöröse a fenti összegnek. Szerény becsléssel is 1,500.000 P-re tehető az össz gyógykezelési költségek végösszege.

A gyógykezelés befejezése után az eseteknek kb. 15%-ában marad hátra kártalanításra jogosító munkaképesség csökkenése. A munka-, illetve keresőképességcsökkenés általában nem jelent minden esetben tényleges keresetsökkenést is. Az 50%-ál nagyobb fokban esökkent keresőképességüeknél azonban a legkivételesebb esetektől eltekintve tényleges keresetsökkenés is van. Az Országos Társadalombiztosító Intézet ellátásában kereken 13.000 baleseti sérült áll, ezek közül megközelítőleg 3000-nek keresőképesség csökkenése nagyobb 50%-nál. Ha ezeknél átlag 30%-os tényleges keresetsökkenést tételezünk fel, akkor évi 1500 pengő átlag keresetet véve alapul a baleseti rokkantak évi összes keresetvesztése 1,400.000 P.

Hogyan értékeljük azt a kárt, amit a halálos balesetek a hátramaradottakra nézve jelentenek? Az elvesztett emberi értéket, a család veszteségét nem mérhetjük fel pénzürtékkel. De vizsgálódási rendszerünkbe beillően felmérhetjük az elvesztett munka értékét. Az

Egyesült Államokban elfogadott szabvány szerint 6000 elveszett munkanapot vesznek számításba egy-egy halálos baleset következményeként. Figyelembe véve a lényegesen rövidebb átlagos élettartamot, nálunk talán megközelítően megfelel, ha úgy számítunk, hogy átlagosan 5000 munkanap megy veszendőbe egy-egy baleseti haláleset folytán. Évenként történő 200 halálos balesetnél ez 1,000.000 munkanapot és 5 P átlagos napibért véve számításba 5,000.000 P munkabér veszteséget jelent.

Felmerülhet talán az a kérdés, hogy helytálló-e a keresetvesztéseknek, mint a balesetek káros gazdasági következményeinek beállítása, amikor fejlett társadalmi biztosításunk a keresőképtelenségért és a keresőképeség csökkenésért, ha csak részlegeset is, de kártalanítást nyújt.

Tény, hogy ez a kártalanítás részben legalább ellensúlyozza a balesetet szenvedett és a fogyasztás oldalán jelentkező veszteséget, de viszont éppen ez képviseli a másik oldalon a munkaadó és a termelés oldalán jelentkező közvetlen kárt.

A munkaadónak az üzemi veszély elvén alapuló kártalanítási kötelezettsége ma már a világ legtöbb kultúr-államában törvényes szabályozást nyert. Ennek a kártalanítási elvnek egyik gyakorlati megoldási módja a nálunk is fennálló kötelező balesetbiztosítás, melynek költségeit a jelzett alapelv teljes érvényesülésével, kizárólag a munkaadók viselik. Az évi balesetbiztosítási költség ezidőszerint évi 9 millió pengő körül mozog. A balesetbiztosítási költségek alakulására nézve Németországban bizonyos gyakorlati tapasztalatok alakultak ki, melyek szerint ez a költség a biztosítás első évétől kezdődőleg természetesen nő addig, amíg a járadékos állomány természetes apadása (főleg elhalás folytán) ugyanakkora, mint az új balesetek jelentette növekedés. Az állandósulásnak ezt az állapotát nálunk még nem értük el. Eltekintve a balesetbiztosításunk fennállása óta lezajlott és a normális kialakulást súlyosan megzavaró eseményekre, az állandósulás egyik fő akadálya, illetve a beállási időpont kitolásának fő oka az, hogy ma viszonylag sokkal több baleset történik, mint a balesetbiztosítás kezdeti éveiben. A jelenlegi baleseti költség tehát évről-évre fog még emelkedni.

Az Északamerikai Egyesült Államokban, ahol legelőször ismerték fel a balesetek kérdésének nagy gazdasági jelentőségét, felismerték azt a tényt is, hogy a balesetek a munkaadónak nemcsak annyi költséget okoznak, amennyibe a sérültek vagy hátramaradtak kártalanítása kerül. Sok balesetnél anyagok, árúk, gépek vagy

egyéb felszerelések is tönkremennek vagy megrongálódnak; minden baleset fennakadást okoz a munkában; a balesetet szenvedett begyakorolt munkás helyére újat kell állítani, akit be kell tanítani és aki egy ideig kevesebbet termel; ez a beállítás rendszerint nem történhet pillanatszerűen, a gép, melynél a baleset történt, rövidebb hosszabb ideig áll, nem termel; bejelentések megtétele, a balesetet követő hivatalos eljárások ismét munkát, időt, pénzt jelentenek. Ezek a tényezők csak azok, amelyekkel rendszerint számolni kell, de találkozunk a gyakorlati életben egészen különleges esetekkel is. Németországban történt pár éve, hogy egy nagy textilgyárnak súlyos bírság terhe alatt rövid határidős szállítási kötelezettsége volt. A szállítandó árúnak egy különleges kikészítésgépen kellett keresztül futnia. Az erőltetett munka közben ennél a gépnél egy halálos baleset történt, melynél a gép is megrongálódott és nagyobb mennyiségű árú is tönkre ment. A gép javítása annyi időt vett igénybe, hogy a gyár szállítási kötelezettségének nem tudott eleget tenni. Vis major-ra hivatkozva, megtagadta a bírság fizetését, az ügy bíróság elé került, amely azonban a balesetet nem ismerte el vis-majornak és a cég fizetni tartozott a súlyos bírságot.

Figyelembe kell venni itt azt a körülményt is, hogy nagyon sok olyan baleset történik, amelynél szerencsés véletlen folytán ember nem sérül meg. Anyagi kár azonban ezeknél is merül fel.

Kétségtelen tehát, hogy a balesetek költsége lényegesen több, mint a balesetbiztosítási költség. Hogy mennyivel és mennyi, arra nézve megfogható adataink szintén nincsenek. Erre a kérdésre vonatkozó részleges és pontos kutatást végzett egyik amerikai biztosító társaság mérnöke, melynek eredményeként arra a megállapításra jutott, hogy a mellékköltség, a járadékos költség általában négyszerese a kártalanítási költségnek. Az amerikai kártalanítási rendszer más mint a miénk, ők nem életfogytiglan folyó járadékokat, hanem rövidebb időtartamu szinte végkielégítésszerű kártalanítást nyújtanak. Az arány tehát nálunk másként alakul. Ott nagyobb összegű kártalanításokat fizetnek egy éven belül, nálunk viszont évek hosszú során történt balesetek kártalanítási összegei tevődnek össze. A kettő részben talán kiegyenlíti egymást és megfoghatóbb támpont hiányában az amerikai megállapításból kiindulva, nálunk háromszorosra vehetjük fel az arányt. Ez azt jelenti, hogy a baleseteknek a munkaadókat közvetlenül terhelő költsége 36 millió P-re becsülhető.

A termelésnek a szociális biztosítások jelentette ter-

hei közül a balesetbiztosítás látszik legkisebbnek. A betegségi biztosítás a kivetési kulcs szerint a munkabéreknek 6%-a, az öregségi stb. biztosítás azok 4%-a. A balesetbiztosítási járulékteher átlagosan 1.5% körül mozog. Ha azonban a fenti meggondolás eredményét is számításba vesszük, ez az arányszám is 6%-ra emelkedik. A termelés szempontjából tehát a balesetek legalább is annyiba kerülnek, mint a betegségi biztosítás. Munkaadó szempontból nézve pedig lényegesen többre, mert amíg a betegségi biztosítási járulékok felét forma szerint a munkás fizeti, addig a baleseti költség teljes egészében a munkaadót terheli.

## **Költségvetés és beruházás.**

Irta: Dr. Bodroghy József.

Néhány nappal ezelőtt terjesztette be a pénzügyminiszter az 1929/1930. számadási évre szóló állami költségvetést. A költségvetés mindenkori számadataiból kitűnik az elkövetkező esztendőben gyakorolandó pénzügyi politika iránya, kitűnik belőle a fejenkénti közteher éppen úgy, mint nagyjából a teherelosztás és ennek következtében ezek azok a szempontok, amelyekből kiindulva vizsgálendő és bírálendő a kormány költségvetése.

Békeévekben a költségvetésnek úgy kerete, mint leglényegesebb tételei bizonyos stabilitást mutatnak. Az állam céljainak elérésére szükséges rendes kiadások a béke éveiben alig mutatnak eltolódást s ennek következtében az a helyes pénzügyi politika, amely a szükséges kiadásokból indulván ki, a bevételek oldalán csupán fedezetet keres, nem törekszik a költségvetés bevételi oldalának emelésére sem. A beruházások viszont normális időben az állam hitelforrásából nyernek fedezetet és így a beruházandó összegek ingadozása sem jelentkezik a rendes kiadások, illetőleg bevételek keretein belül.

Sajnos, a háboru alatt és az azt követő esztendőkben lényegesen megváltozott ez a helyzet és részben az ezen helyzetből önként adódott konzekvenciákként, részben azonban a pénzügyi politika alapelveinek megváltoztatása következtében költségvetésünk még mindig nem érte el a szükséges stabilitást.

Esztendők óta azt látjuk, hogy az állami költségvetés bevételi tételei évről-évre emelkednek. A szanalás éveiben a bevételek állandó és ugrásszerű emelkedése szándékolt pénzügyi program volt, az utóbbi esztendőben inkább csak eltűrt esemény, amely azonban mindenesetre