

### A KÖZSZÁLLÍTÁS SZEREPE A MAGYAR IPAR FEJLŐDÉSÉBEN

DR. HALKOVICS LÁSZLÓ

A magyar nagyipar a XIX. század második felében indult fejlődésnek, majd sok nehézség leküzdésével európai viszonylatban is jelentősnek minősíthető a növekedésének mértéke századunk első másfél évtizedében. A hazai ipari tevékenység kibontakozásának egyik meghatározó korlátja volt, hogy Ausztria 1850 után hazánkkal közös vámterületet hozott létre, ami az erősen fejlett osztrák és cseh iparnak kedvezett. A magyar kormányzat az 1867. évi kiegyezést követő években egyre jobban felismerte az osztrák központosító politikának a magyar ipari életre gyakorolt kedvezőtlen hatásait, és ennek ellensúlyozására magyar érdekeket szolgáló iparpolitikai módszerek alkalmazását kezdte meg. Az iparfejlesztés meggyorsítására a magyar törvényhozásban 1881-től sűrű egymásutánban szavazták meg azokat a törvényeket, amelyek nyomán iparunk a századfordulóra a gazdasági előrehaladás motorjává válhatott. Így születtek meg a nagyon fontos iparpártoló törvények. Az első ilyen törvény 1881. évi XLIV. törvény, amely meghatározta a vállalatok támogatásának eseteit és feltételeit. A további törvények – így az 1890. évi XIII., az 1899. évi XLIX., az 1907. évi III. és a két világháború között az 1931. évi XXI. törvény – ismételten foglalkoztak ezekkel a kérdésekkel. E törvények szemléletesen mutatják az állami támogatásnál követett elveket. Kezdetben a hiányzó gyáripár kifejlesztése volt a cél, és a támogatás új gyárak alapítását kívánta lehetővé tenni. E törekvésnek meg is volt az eredménye, és a kedvezmények élénkítették a gyáralapítást. Nem egy jelenleg is működő gyáripari vállalat ennek az állami támogatási politikának köszönheti létrejöttét. Később az ipari támogatást kiterjesztették a háziipari vállalatokra, valamint a kisiparra is.

Az iparfejlesztési törvények hatálya alá tartozó üzemeket, gyárakat a kormány közvetlen pénzsegéllyel, állami, községi és egyéb közadók és szolgáltatások alóli mentességgel, az egyes állam által kezelt nyersanyagokban, például az ipari sóban nyújtott kedvezménnyel és a közszállításoknak a hazai ipar részére történő biztosításával támogatta. Ez bizonyult a leghatásosabbnak, és nagy eredményeket elérő számos vállalatnak lett a megalapozója.

A közszállítási rendszer kiépítése már az 1880-as évektől az első világháború kezdetéig is igen hatásosnak bizonyult. Ezt jelzi az a statisztikai adat, amely szerint 1907 előtt 40 nagyobb ipari vállalat keletkezett, illetve bővítette lényegesen termelési kapacitását a hazai közszállításokban való közreműködés révén. A közszállítás az egyéb állami támo-

gatásokkal együtt nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy a magyar ipar az első világháború időszakában felülmúlta a környező kis önálló államok ipari teljesítményét és képes volt arra, hogy az Osztrák–Magyar Monarchia háborús ipari szükségletének közel 30 százalékát fedezze.

Nagy változásokat hozott a közszállítások szervezésében az 1914-ben kitört világháború. A háború négy éve alatt a hadsereg szükségletének kielégítése foglalt le minden tőkét és munkát. A háború elvesztésével pedig a magyar államháztartás olyan helyzetbe került, hogy az állam, a törvényhatóságok és a községek nem tudtak nagyobb megrendelést adni a beszállító ipari és építőipari vállalatoknak.

Az úgynevezett szanalási akció 1924 második felében kezdődött meg, és 1925-ben indultak meg a különböző közüzemek, elsősorban a városok, községek, megyék olyan közszállítási munkálatai, amelyek finanszírozására jelentékeny külföldi kölcsönöket vettek fel. E közszállítások olyan beruházásokat szolgáltak, amelyek az utolsó tíz évben elpusztult berendezéseket pótolták, illetve az új szükségleteket elégitették ki.

A következő évek során is a közszállítás mint ipartámogató eszköz megőrizte kiemelt szerepét. A közszállításba adási tevékenységnek mint összefüggő, sokoldalú kapcsolatokkal rendelkező rendszernek működését a húszas évek második felében és a harmincas évek elején szerzett tapasztalatok felhasználásával továbbfejlesztették. Ebből a célból az 1927. évi III., majd az 1931. évi XXI. törvény alapján a közszállítások ügyét rendező újabb szabályzatokat adtak ki. E törvények és az ezek alapján kiadott intézkedések segítették a magyar ipari vállalatokat annak a legnagyobb hatású állami támogatási eszköznek a felhasználásában, amely 1945-ig szilárd alapokra helyezte a magyar ipar fejlődését és termelésének biztonságát.

A továbbiakban a közszállítási rendszer kiépítését és a magyar ipar 1945 előtti fejlődésében betöltött szerepét a következő kérdéskörökre csoportosítva mutatjuk be:

1. a közszállítás történeti előzményei a századfordulóig,
2. a közszállítások jogi szabályozása századunk elején,
3. a közszállítás ügye 1920 és 1945 között,
4. a közszállítás a statisztikai adatok tükrében századunk közepéig,
5. a magyar ipar fejlődése 1945-ig,
6. összefoglaló következtetések.

#### A KÖZSZÁLLÍTÁS TÖRTÉNETI ELŐZMÉNYEI A SZÁZADFORDULÓIG

A Római Birodalomban, az ókori világ egyik legnagyobb és legjelentősebb államában a nagyobb szabású építmények – templomok, köszínházak, köhidak, vízvezetékek és szennyvízcsatornák – építését vállalkozóknak adták ki. A rómaiaknál igen elterjedt volt a kivitelezésnek az a módszere, amelyet a „munka szerződéssel való bérbeadásának” neveztek és amelynél a vállalkozó valamely mű létesítését bizonyos meghatározott összeg fejében vállalta.

A középkorban és az újkor elején a közmunkán szűkebb értelemben a jobbagység részéről teljesített ingyenes munkát, közszolgáltatást értették. Ilyen közmunka, közszolgáltatás volt hazánkban is a királyi épületek javítása, karbantartása, kertek művelése, vár-épületek, utak, hidak stb. építése.

Az újkorban a közszállítások versenytárgyalás útján történő vállalkozásba adását legelőször Colbert francia pénzügyminiszter a XVII. században vezette be a francia királyi birtokokon. A közszállítási írott szabályozására Franciaországban azonban csak 1833-ban került sor az egész országra kiterjedően. Németországban a közgazdasági és jogi irodalom szerint régóta ismert volt a közmunkák és közszállítások kiadásának más európai országokban is használt módja, az ún. licitáció, ami azt jelentette, hogy a munkát vagy az iparcikkszállítást a legkedvezőbb ajánlatot tevőnek szóbeli versenytárgyaláson ítélték oda. Németországban először 1824-ben, majd igen részletesen 1884-ben rendeletileg szabályozták a közmunkák és közszállítások teljesítésének módját.

Magyarországon a nyilvános licitáció módszerének alkalmazására már a XIX. század elején sor került. Debrecen városi tanácsa ugyanis a Nagyhortobágyon épülő kilencnyílású kőhid kőműves munkáit 1827-ben licitációval adta ki, miután három debreceni építőmestert felszólított, hogy egy állandó kőhid építésére tervet és költségvetést dolgozzanak ki.

Hazánkban a közszállítások ügyét rendeletileg először a bécsi császári és királyi építészeti főigazgatóság (K. K. Generalbaudirektion) szabályozta 1851-ben. Az osztrák szakirodalomban ezt a rendszert „Ausbietungs- und Submissions Verfahren”-nek, a magyar gyakorlatban pedig nyilvános írásbeli versenytárgyalásnak vagy egyszerűen csak versenytárgyalásnak, néha nyilvános „árlejtésnek” nevezték. Ilyen nyilvános árlejtéssel hirdette meg a császári és királyi észak-bihari megyefőnökség 1854-ben Dél-Biharban, a Margittától Széplakra vezető országúton két téglahíd, a Debrecen–Vámospércs országúton három fahíd építését. Ugyanilyen módon rendelkezett a szatmári megyefőnökség 1856-ban a Szatmár és Batiz közötti országút új hídjának megépítéséről.

A közszállítási vállalatba adásának ügye Baross Gábor (1848–1892) hétévi minisztersége idején egyre nagyobb teret nyert. Baross Magyarországon elsőnek ismerte fel a közszállítási fontosságát a vasútépítésben, és már 1887-ben kiadta a vasúti hálózat építésénél előforduló közmunkák és közszállítási vállalatba adásáról intézkedő 38 782. számú rendeletét. E közszállítási utasítás „Feltétfüzet az utánmérések alapján kiadott vasútépítési munkálatok és szállításokra nézve” címen jelent meg, és az általános határozatokon kívül 28 paragrafust tartalmazott. Az intézkedések közül ki kell emelni az építkezés vezetéséről, az óvadék letételéről, a vállalkozókról, az építési felügyeletről, az ármegállapításról, a befejezési határidőkről, a munkásokról való gondoskodásról, a munkálatok átvételéről, a fizetések teljesítéséről és végül a peres ügyekről szóló fejezeteket. E rendelkezését a „vasminiszter” később továbbfejlesztette és megalkotta „A hatóságok ipari és más terménybeli szükségleteinek beszerzésénél és az ipari munkálatok kiadásánál követendő szabályok” c. rendeletét, amely Baross halála utáni évben, 1893-ban jelent meg. Tíz fejezetet tartalmazott, és azt használták a minisztériumok alá tartozó hatóságok és üzemek az 1907. évi „Közszállítási Szabályzat” kiadása előtt minden közmunka és közszállítási vállalatba adásánál.

## A KÖZSZÁLLÍTÁSOK JOGI SZABÁLYOZÁSA SZÁZADUNK ELEJÉN

A magyar iparban a századfordulón már érezhetőek voltak a hivatalos állami szervek által a kiegészítés után elindított iparfejlesztési, ipartámogatási tevékenység eredményei.

Az ipartámogatási eszközök közül különösen jó tapasztalatokat szereztek a közszállítások vállalatba adásánál. Ez a körülmény arra ösztönözte a jogalkotókat, hogy a közszállítások ügyét kivegyék a felügyeletet gyakorló miniszter rendeletalkotó hatásköréből, és törvényben írják elő a közszállításba adók és az azt teljesítő vállalatok, iparosok kötelezettségeit. Így hozta meg a magyar törvényhozás az 1907. évi III. törvénycikket az ipar fejlesztéséről. A törvény I. fejezete a hazai iparnak adható kedvezményeket sorolja fel, míg a II. fejezet a közszállításokról szól. A törvény közszállítási előírásainak végrehajtására a minisztertanács felhatalmazása alapján a kereskedelemügyi miniszter részletes intézkedést adott ki. A törvény és a végrehajtását részleteiben is szabályozó miniszteri rendelet meghatározó jellegű volt minden újabb szabályozás esetén is. A következőkben tekintsük át a 1907. évi szabályozás kérdésköreit.

A közszállításokkal foglalkozó 1907. évi törvény öt paragrafusban írta elő a végrehajtás feladatait. Ezek a következők voltak:

- az állam, a törvényhatóságok, a községek, a közlekedési vállalatok szükségleteinek kielégítését iparcikkekben és az építkezési munkáknál a hazai ipar közreműködésével kell biztosítani;
- a teljesítő ipartelepeket és vállalatokat ellenőrizni kell abban a vonatkozásban, hogy az iparcikkeket hazai anyagokból, hazai ipartelepeken készítik, és a szükséges munkálatokat hazai iparosokkal végeztetik;
- a szállításoknál vagy munkáknál tapasztalt visszaélés esetén a szállítókat véglegesen vagy átmeneti időre ki kell zárni a közszállításba adásból;
- a törvényes intézkedések joga a közszállításba adásnál Horvát–Szlavónia esetében a horvát bánt illeti meg;
- a törvény 1907. január 1-jén lép életbe.

A törvény alapján és a minisztertanács felhatalmazásával a kereskedelemügyi miniszter 1907. évi 55 800. számú utasításával életbe léptette a Közszállítási szabályzatot (a továbbiakban rövidítve: Ksz.).

Ksz.-t, amelyet *Kossuth Ferenc* kereskedelemügyi miniszter írt alá, 1907. július 6-án adták ki. A szabályzat a közszállítási teendőket kilenc fejezetben és hetvenkét pontban írta elő. Tekintsük át a szabályzat rendelkezéseit fejezetenként.

*I. Általános határozatok.* Ez a fejezet öt paragrafusban az ipari szállítások és munkálatok vállalatba adásának körét, az ipari szállítások és munkálatok, valamint a hazai ipar fogalmát határozza meg, és kimondja a közszállítások soronkívüli ügyintézését. A szabályzat szerint a rendelkezések mindazokra az ipari szállításokra és munkákra vonatkoznak, amelyeket az állam terhére vagy költségére teljesítenek. E szabályzás értelmében kell teljesíteni az országgyűlés két háza, valamennyi állami hatóság, hivatal, intézet, intézmény, alapok és az állam által kezelt közalapítványok (vallásalap, tanulmányi és egyetemi alap, egyéb ilyen jellegű alapok), az állam mezőgazdasági, erdészeti, bányászati, ipari, kereskedelmi, közlekedési és egyéb vállatainak ipari szállításait és munkálatait.

A Ksz. ipari szállításnak – a mezőgazdasági és erdészeti termékek, állatok kivételével – az összes szükséges cikk szállítását tekintette a bányatermékekkel együtt. Az ipari munkálatok közé a különféle állami építkezéseket, az ezekkel kapcsolatos szállításokat, munkateljesítményeket sorolták. A „hazai ipar” révén fedezettnek akkor tekintettek valamely ipari szállítást vagy munkálatot, ha azt a magyar állam területén működő gyár, ipartelep, ipari műhely vagy vállalat (alkalmi egyesülés) készítette vagy teljesítette.

*II. A vállalatba adás módja.* A szállításokat és munkálatokat rendszerint nyilvános versenytárgyalás útján adták ki. A Ksz. meghatározta azokat az eseteket, amelyeknél

eltekintettek a nyilvános versenytárgyalástól. Ilyen volt például olyan nagyszabású, országos érdekű építmény, műtárgy, tudományos, technikai vagy művészi ismereteket feltételező tárgy és munkálat, amelynek kivitelezését a siker kockáztatása nélkül nem volt tanácsos korlátlan versenyzésre bocsátani. Szükségtelennek ítélték olyan tárgyak vagy munkálatok esetén is a versenytárgyalást, amelyek évi értéke az 5000 koronát<sup>1</sup> nem haladta meg.

A Ksz. 15 pontban sorolta fel azokat az eseteket, amelyek felmerülésekor szabad kézből, versenytárgyalás mellőzésével lehetett a közszállítást megszervezni. Ilyenek voltak például azok a szállítások és munkálatok, amelyeknél az állam érdeke titkosságot kívánt meg, vagy tudott dolog volt, hogy a közszállítást csak egy bizonyos hazai iparos vagy gyáros tudja teljesíteni. Ebbe a körbe tartoztak az olyan közszállítások és munkálatok is, amelyeket előre nem láthattak, és halaszthatatlanságuk miatt az árveréssel együtt járó késedelmet a szállítás nem viselhetné volna el.

*III. Eljárás a nyílt és korlátolt versenytárgyalások kiírásánál.* A Ksz. e fejezete szerint a versenytárgyalás csak olyan szállításokra volt kiírható, amelyeknek költségeit az illetékes felsőbb hatóság törvényszerűen engedélyezte. A kiírás műveletei a következők:

- a) a versenytárgyalási hirdetés (ajánlati felhívás) készítése;
- b) a szállítási vagy munkafeltételek leírása;
- c) az ajánlati minta csatolása a kiíráshoz.

Mindezeket a kiíró hivatalnak kellett kidolgoznia és az érdeklődőnek egy példányban, rendszerint díjtalanul rendelkezésre bocsátani. Ha az ajánlatban szereplő tervek több példányban történő beszerzése jelentős költséggel járt volna, abban az esetben módot kellett adni a lehetséges szállítóknak arra, hogy azokat hozzáférhető helyen és kellő időben megtekinthessék, lemásolhassák. A kiírási művelettel egyidejűleg a kiíró hivatalnak el kellett készíteni a szerződés tervezetét is. A kiírási műveletnek fontos része volt minden olyan körülmény ismertetése, amelyek nélkül a pályázó nem tudott volna megbízható árvetést készíteni. Így például az építkezéseknél a kiíráshoz részletesen kidolgozott tájékoztatót kellett csatolni a munkálat minőségéről, az építkezés helyéről, kiterjedéséről, a talaj-, a közlekedési és a vízfolyási viszonyokról stb. A földmunkálatok és alapozások esetében módot kellett nyújtani arra, hogy a pályázók a hivatalos talajkutatók eredményeit megismerhessék, és maguk is végezzenek ilyen vizsgálatokat.

A versenytárgyalási hirdetményeket nyilvánosságra kellett hozni. A Ksz. úgy intézkedett, hogy a hirdetményeket egy példányban díjmentes közzétételre, illetve tudomásulvétel végett a következő címekre küldjék meg:

- a kereskedelemügyi miniszter által kiadott „Közszállítási Értesítő” című hivatalos lapnak,
- a vármegyei (városi) hivatalos lapoknak,
- a szállítás vagy munkálat jelentősége szerint egy vagy több szaklapnak,
- a magyar Kereskedelmi Múzeum igazgatóságának.

A Horvát-Szlavóniára vonatkozó versenytárgyalási hirdetményt horvát nyelvű szöveggel el kellett juttatni a Narodne Novine című hivatalos horvát lapnak.

<sup>1</sup> A koronának mint pénznemnek 1900-ban történt bevezetésekor 3280 korona volt egyenlő 1 kilogramm színarany értékével.

A versenytárgyalási hirdetmények a következőket tartalmazták:

- hivatalos ügyszám és a szállítás vagy munkálat kiírójának neve;
- a szállítás vagy munkálat helye, mennyisége, minőségének rövid megjelölése;
- a szállítás vagy munkálat megkezdésének és befejezésének határideje vagy határidő;
- a hivatal, személy, hely, időpont megjelölése, ahova, akinél az ajánlat beadható;
- a bánatpénz nagysága, befizetésének módja;
- a hely, nap és óra megjelölése, ahol és amikor a versenytárgyalást megtartják;
- a hely és idő, ahol és amikor a hirdetés, szállítási feltételek, tervek, részlettervek, rajzok, minták megtekinthetők és megszerezhetők;
  - az odaítélés időpontja;
    - utalás arra, hogy a szállítás vagy munkálat elnyerői a szállítás vagy munkálat teljesítéséhez szükséges új gépeket, eszközöket, berendezési tárgyakat – ha azok hazai iparosoktól, gyárhozól beszeresztők – azoktól fogják megvásárolni;
    - olyan szállítók, akik vagy amelyek eddig a közszállításban nem vettek részt, kötelesek szállítóképességüket és megbízhatóságukat igazolni.

*IV. A beérkezett ajánlatok tárgyalása.* A beérkezett ajánlatokat beérkezésük sorrendjében jegyzékbe kell venni, majd azokat a kitűzött időpontban a bizottság előtt felbontani. A bizottság legalább 3 tagból áll. A felbontásról, illetve a versenytárgyalásról jegyzőkönyvet vezetnek. A beérkezett ajánlatokat nyilvánosan ismertetik. Az ismertetés tárgya az ajánlott cikknek vagy munkálatnak, az ajánlattevő nevének, cégének megnevezése, az általa ajánlott egységár és a végszámla teljes összege.

*V. Az odaítélés.* Az ajánlatok felbontását végző bizottság munkájának befejezésekor az odaítélési javaslat megszerkesztésére szervezett külön bizottság javaslatát zárt ülésen készíti el. Az előírások szerint az odaítélési határozatot rendszerint a versenytárgyalástól számított 15 nap alatt, ha pedig az odaítéléséről végérvényesen a felsőbb hatóság döntött, 30 nap alatt kellett meghozni. Az ajánlattevőket a végérvényes döntésről nyomban, de legkésőbb 8 napon belül értesíteni kellett. Az ajánlatot az alábbi esetekben nem fogadták el:

- ha azt nem írták alá az ajánlattevők;
- ha az ajánlat nem lepecsételt és sértetlen borítékba téve érkezett;
- ha az ajánlat az ajánlási mintában előírt adatokat nem tartalmazta;
- ha az ajánlathoz a bánatpénz befizetését igazoló nyugtát, postai feladóvényet nem csatolták;
- ha az a benyújtásra kitűzött határidő után érkezett;
- ha az a teljesítendő szállítással vagy munkálattal arányban nem álló alacsony ártételeket tartalmazott;
- ha a benyújtójáról a kereskedelemügyi minisztertől nyert hivatalos értesülés alapján kiderült, hogy munkásbiztosító pénztári kötelezettségét nem teljesítette;
  - ha a benyújtója az elmúlt három év tapasztalatai alapján a közszállításoknál megbízhatatlannak bizonyult;
  - ha a benyújtóját az illetékes főhatóság az összes közszállításból kizárta;
  - ha az ajánlat árat nem tartalmazott.

Az odaítélésről a kiíró hivatal a beérkezett ajánlatok között szabadon választhatott az alábbi elvek figyelembevételével:

- a szállító megfelelő képzettséggel rendelkezik, és magyar honos iparosmester, gyáros, vállalkozó;
- megfelelő minőség és nem lényeges árkülönbség esetén a helybeli vállalkozó előnyben részesül más vállalkozóval szemben;
  - egyenlő feltételek és nem lényeges árkülönbség mellett előnyt kellett adni annak az ajánlattevőnek, aki gyára, műhelye berendezésénél az árucikk vagy munkálat teljesítéséhez szükséges gépek, eszközök, valamint a

gyártási nyersanyagok beszerzésénél a hazai ipart részesíti előnyben a külföldivel szemben, és munkásjóléti intézmények létesítésében érdemeket szerzett;

- egyenlő feltételek mellett előnyben kell részesíteni azt a szállítót, aki vagy amely az adott árucikk vagy munkálat különleges gyártója, építője;
- ha a közszállítás teljesítése csak külföldi vállalkozó szállításával, munkájával teljesíthető, ehhez az illetékes minisztertől engedélyt kell kérni;
- ha kérdés merül fel, hogy valamely árucikket vagy munkálatot hazai vállalkozó készít-e, akkor meg kell keresni a Kereskedelmi Múzeum igazgatóságát, amely a hazai beszerzési forrásokat nyilvántartja;
- az ajánlattevőkkel a versenytárgyalás vezetői, bizottságai semmiféle alkuba nem bocsátkozhatnak a versenytárgyalás során.

*VI. Szerződéskötés.* A kiírási művelettel együtt el kell készítenie a kiíró hivatalnak a szerződés tervezetét. Az ajánlat elfogadása után az okmánszerűen kiállított szerződést a kiíró hivatal közegének és a vállalkozónak vagy közjegyzői okirattal, illetőleg cégjegyzési kivonattal igazolt meghatalmazottjának két tanú előtt sajátkezűleg kell aláírnia. A szerződés lényegesebb pontjai:

- a szerződő felek neve és a vállalkozó lakhelye;
- a szállítandó tárgy, teljesítendő munka helye, mennyisége és minősége, az egységárak, a főösszeg feltüntetése;
- a beszerzési forrásra vonatkozó kötelezettség a kiírási hirdetésménynek megfelelően;
- az ellenőrzés jogának fenntartása abban a tekintetben, hogy a közszállítás teljesítése származás vonatkozásában megfelel az ajánlatban, illetve a szerződésben vállalt kötelezettségeknek;
- a közszállítás teljesítésének határidői, esetleg közbenső határidők;
- rendelkezések abban a tekintetben, hogy a közszállítás tárgyát képező árucikket, munkát hol, milyen módon veszik át;
- a biztosíték nagyságára, valamint ennek visszafizetési módjára vonatkozó határozat.

*VII. A szerződések teljesítése és ellenőrzése.* A szállítást vagy munkálatot rendszerint csak a szerződés aláírása, munkálatoknál a munkahely szabályszerű átadása után kezdehették meg.

A teljesített közszállítások átvételét szakértők bevonásával végezték. A szakértői munka kiterjedt a szállított árucikkek és munkálatok technikai, kémiai jellegű vizsgálatára. Az átvétel (vizsgálat), illetve felülvizsgálat csak a szállítást vagy munkát kiadó hatóság, esetleg felettes hatóság jóváhagyásával válhat jogerőssé.

A közszállítás teljesítése után a 100 ezer koronát meg nem haladó összegnél a közszállítási tevékenység befejeztétől 30 nap alatt, a 100 ezer koronát meghaladó összeg esetén 60 nap alatt kellett a vállalkozónak a szerződésben kikötött összeget kifizetni.

Azokat a szállítókat, akik a szállított áru származására, annak igazolására és ellenőrzésére vonatkozó határozatokat kijátszották, a kereskedelemügyi miniszter jóváhagyásával az állami szállításokból és munkálatokból végleg vagy meghatározott időre kizárhatók.

*VIII. Nyilvántartások.* A nyilvántartások, a statisztikák készítési rendszeréről a közbeszerzési statisztikai fejezet bevezetőjében adunk vázlatos történeti áttekintést.

*IX. Záróhatározat.* A Ksz. 1907. október 1-jén lépett hatályba, és ezzel együtt minden közszállítást szabályozó rendelkezés, utasítás hatályát veszítette. A Ksz. kiadásával együtt lényegében azonos tartalommal a belügyminiszter „Közszállítási szabályrendeletet” adott ki 83 000/1907. B. M. számon valamennyi vármegye és törvényhatósági joggal felruházott város részére.

## A KÖZSZÁLLÍTÁS ÜGYE 1920 ÉS 1945 KÖZÖTT

Az 1907. évi közszállítási szabályzatokat 1929-ben megújították 121 000/1929. K. M., valamint 88 500/1929. B. M. számon. Majd a közszállítások szabályozásában lényeges változtatásokat eredményezett a kereskedelemügyi, valamint a belügyminiszter 50 000/1934. K. M. számú rendelete, amely három alapvető fejezetre tagoltan írta elő a közszállítási feladatok teljesítését. A rendelkezés első része a közszállításokkal, második része a hazai beszerzési kötelezettséggel, harmadik része a nyilvántartással foglalkozott.

Az 1934. évi száz paragrafusból álló rendeletbe foglalt szabályzat (a továbbiakban: Sz.) 1907 óta szerzett tapasztalatok felhasználásával készült, és a korábbi rendelkezéseket több kérdésben módosította. A változásokból elsőnek kell megemlíteni, hogy míg 1934 előtt a közszállítások ügyét két miniszteri rendelet is szabályozta, mostantól kezdve ez a rendelkezés lett irányadó mind az állami, mind a törvényhatósági területen. A Sz. 9. §-a először mondta ki a közszállítások lebonyolításánál közreműködő alkalmazottak felelősségét köteleességeik pontos és hiánytalan teljesítéséért. Megjegyzem, hogy az ilyen ügyekben eljáró tisztviselők felelőssége a tételes törvények értelmében addig is fennállt.

A Sz. 10. §-a új intézkedést is tartalmazott, amennyiben lehetővé tette a közszállításoknál a szakmai érdekképviseltek közreműködését. Ez a következőkre terjedt ki:

– nyilvántartást vezettek a szakmájukba vágó közszállításokhoz szükséges anyagok áráiról, a munkabérekéről és egyéb munkafeltételekről, és ezeket az adatokat negyedévenként a kereskedelemügyi miniszternek megküldték;

– véleményt nyilvánítottak abban a kérdésben, hogy a szállítandó áruk minősége megfelelően van ismertetve, továbbá, hogy a munkálatoknál kiadott tervek úgy vannak kidolgozva, hogy azok a munka minden részletéről kellő tájékoztatást tudnak nyújtani a kivitelező vállalkozónak végül, hogy a tervek árai valóságok.

A Sz. 29. §-a a szállítási határidők kérdésével foglalkozik. Eszerint a teljesítési határidőket úgy kell megállapítani, hogy az a szállítás vagy a munka természetéhez igazodjon. Figyelemmel kell lenni az érdekelt kisiparosok teljesítőképességére is. Ha a szállítás hosszabb időre szól, a határidőket úgy kell kitézni, hogy a vállalkozót egyenletesen terhelje a közszállítás.

A Sz. 32. §-a értelmében a versenytárgyalási hirdetőben tilos volt minden olyan utalás, amely szerint a szállítás tárgyának meghatározása bizonyos cég vagy márka megjelölésével történt.

A Sz. rendkívül fontos és új része az 51. §., amely azokat a kedvezményeket és előnyöket foglalja magába, amelyeket az odaítélésnél kellett figyelembe venni. Ezek közül a legfontosabb a kisiparosok kedvezménye. A ruházati közszállítási munkákból a honvédségi, a határ- és folyamőrségi a szükséglet 50 százalékát, a csendőrség, a rendőrség, a MÁV és a posta szükségletének 75 százalékát kellett a kisiparosoknak juttatni. A magasépítési munkáknál új építkezésen 20 ezer pengő összeghatárig,<sup>2</sup> míg átalakításoknál 5000 pengő értékig az összes munka kivitelezése a kisiparosokat illette meg.

A Sz. második részében találhatók azok a rendelkezések, amelyek a hazai beszerzési kötelezettséget írták elő. A hazai beszerzési kötelezettség ilyen éles kidomborítását és egyúttal a közszállításoknál a hazai iparfejlesztés szolgálatába állítását a Sz. fogalmazta meg eddig a leghatározottabban.

<sup>2</sup> A pengőt mint új pénzt 1927. január 1-jével vezették be, és 3800 pengő ért 1 kilogramm színaranyat.



A Sz. 86. §-a ugyanis előírta, hogy

1. a hazai beszerzésre kötelezetteknek csak hazai iparcikket vagy terméket szabad beszerezniük,
2. a termékek gyártásához szükséges eszközöknek és gépeknek is hazai eredetűeknek kell lenniük,
3. a vízi úton való fuvarozásnál csak hazai hajózási vállalatokat szabad igénybe venni.

A közszállításoknak hazai beszerzéssel való teljesítését a Sz. szerint ellenőrizni kell. A szabálytalanság elkövetése a szállítási szerződés felbontásával járhat.

Az 1934-ben kiadott közszállítási rendelkezés mind a közszállítást igénybevevők, mind a teljesítők érdekeit a következő években közmegelégedésre szolgálta. Az ún. „Vállalati feltételek”-nek a Sz.-ba való beillesztése lényeges kiegészítés volt. A „Vállalati feltételek”-et az akkori Magyar Racionalizálási Bizottság irányításával dolgozták ki. Az új feltételeket az Iparügyi Minisztérium 1936-ban adta ki „A vállalkozási szerződés általános feltételei a középítkezési munkáknál” címen 25 000, 26 000 és 28 000/1936. VI. számon. A feltételek például a magas-építőipari tevékenységre előírták, hogy milyen ipari nyersanyagokat, milyen szerkezeti elemeket használjanak, továbbá tájékoztatást nyújtottak a munkák kivitelezéséről, a költségek elszámolásáról és a végzett munkák utáni jótállási kötelezettségről is. A középítkezési munkálatokat érintő szabályozás mellett megkezdtek a sokszor vitás helyzetet teremtő szállítási feltételek kidolgozását a gép-  
ipar berendezéseire, termékeire. Ezt a munkát a második világháború kitörése miatt már nem fejezhették be.

#### A KÖZSZÁLLÍTÁS A STATISZTIKAI ADATOK TÜKRÉBEN

A közszállítások nyilvántartását, amelyet később az összes állami közszállításra és közmunkára is kiterjesztettek, a magyar vasutak területén vezették be. A hazai vasútépítés nagy korszaka ugyanis a múlt század közepétől egészen 1915-ig tartott. E nyilvántartásoknak köszönhető, hogy a vasutak közbeszerzési tevékenységét bemutató adatok 1882-től idősorban rendelkezésre állnak.

A Baross Gábor-féle közszállítási szabályzat rendelkezései szerint évenként előre meghatározott időpontban minden minisztériumban tájékoztató kimutatást készítettek azokról az ipari cikkekről és más termékekről, amelyeket a minisztérium központi igazgatásánál, illetőleg a felügyeletébe tartozó hatóságoknál, intézeteknél, vállalatoknál stb. közszállítás keretében szereztek be. A beszerzést igénylő hatóságok, illetőleg intézetek a kimutatást két példányban készítették el, és az illetékes miniszterhez terjesztették fel. Ennek egyik példányát a miniszter a kereskedelemügyi miniszternek küldte meg, aki a beérkezett és feldolgozott összeállítások alapján tájékoztatást adott az illetékes minisztériumoknak azokról az árucikkekről, amelyek közbeszerzéssel történő vásárlását az iparfejlesztés érdekében fontosnak tartotta.

A nyilvántartások és statisztikák készítését az 1907. évi III. törvény és az ennek alapján kiadott 55 800 sz. kereskedelemügyi miniszteri szabályzat továbbfejlesztette, és két-féle kimutatás vezetését írta elő.

a) Kimutatás az iparosoknál és kereskedőknél beszerzett iparcikkekről

- a szállított iparcikkek megnevezése, mennyisége és értéke;
- a szállított áru értékéből mennyit tett ki a hazai és a külföldi származásúak értéke;

- a vállalkozó neve, foglalkozása és lakhelye;
- a cikket előállító gyáros vagy iparos;
- a külföldi áru beszerzése esetén a miniszteri engedélyező rendelet száma.

#### b) Kimutatás az új építkezésekről

- a munkálat neve;
- a vállalt munka főösszege;
- az elvégzett munkateljesítmény értéke;
- a vállalkozó neve, foglalkozása, lakhelye;
- a vállalkozó által foglalkoztatott alvállalkozók (iparosok) neve, foglalkozása, lakhelye;
- a műszaki vezetők és munkások száma;
- a műszaki vezetők és munkások megoszlása honosságuk – magyar, külföldi – szerint;
- a külföldi munkaerő foglalkoztatását engedélyező miniszteri rendelet száma;
- a munkák során felhasznált anyagok értéke termékcsoportok szerint;
- a munkaértékből mennyit tesz ki a hazai és a külföldi érték;
- külföldi beszerzés esetén az engedélyező miniszteri rendelkezés száma;
- a szerződésben kikötött befejezési határidő.

Az előírt minta szerinti kimutatásokat, statisztikákat legkésőbb a következő év április végéig az államvasutak, egyéb közlekedési vállalatok, az állami vas- és acélgyárak a vasúti és hajózási főfelügyelőséghez, egyéb hatóságok, hivatalok, intézetek és intézmények, alapok, alapítványok és vállalatok pedig közvetlenül a magyar királyi Kereskedelmi Múzeum igazgatóságához tartoztak beküldeni. A vasúti és hajózási főfelügyelőség és a Kereskedelmi Múzeum a beérkezett jelentéseket felülvizsgálta abból a szempontból, hogy azokat helyesen töltötték-e ki, a belföldi származásúaknak jelzett cikkek kétségtelenül azok-e, továbbá hogy a külföldön beszerzettek nem lettek volna-e belföldön beszerezhetők, és végül a behozatal engedéllyel történt-e vagy sem.

A statisztikai kimutatások adatait minisztériumok, illetve a beszerző vállalatok szerint összesítették, de készítettek olyan feldolgozási változatot is, amely termékcsoportonként rendezte a begyűjtött adatokat. Ezek a csoportok az 1907-es utasításoknak megfelelően a következők voltak:

- I. Irodaszerek
- II. Fűtőanyagok
- III. Világítószerek és -anyagok
- IV. Bútorok
- V. Edények
- VI. Tisztogatóeszközök és -anyagok
- VII. Ruházati cikkek
- VIII. Ágyneműk
- IX. Tanszerek, műszerek és tudományos eszközök
- X. Üzemi anyagok, gépek, szerszámok és eszközök.

A csoportosítási rendszert később úgy módosították, hogy az megfeleljen a gyáripari statisztikai adatfeldolgozás ismérveinek. Az 1909. évi ipari beszerzési adatokat már a következő főcsoportok szerint csoportosították:

- A) a tulajdonképpeni ipar körébe tartozó cikkek – ipari főcsoportok szerint:
  - I. Vas- és fémipar
  - II. Gépgyártás és közlekedési eszközök gyártása; villamossági ipar, hangszeripar, műszerek, tanszerek és tudományos eszközök

- III. Kő-, agyag- és üvegyipar
- IV. Fa- és csontipar
- V. Bőr-, sörte-, szőr-, toll-, viaszosvászon- és ruggyantaipar
- VI. Fonó- és szövőipar
- VII. Ruházati ipar
- VIII. Papírosipar
- X. Vegyészeti ipar
- XI. Sokszorosító- és műipar

B) a tulajdonképpeni ipar körébe nem tartozó cikkek (kőolaj, kőszén, kén, fűzvestző, moha, rözse stb.)

A statisztikai kimutatások között kell megemlíteni a kizárt szállítókról vezetett nyilvántartást, amely a következő adatokat tüntette fel:

- a szállító vagy vállalkozó neve, foglalkozása és telephelye;
- a szállító vagy vállalkozó cég tulajdonosának neve, foglalkozása, lakhelye;
- a kizárára alkalmas adó szállítás vagy munka megnevezése, mennyisége, értéke;
- a vonatkozó szerződés időtartama;
- a kizárást kimondó miniszteri (kormány) rendelet kelte és száma;
- a kizárás oka és időtartama.

Az ismertetett csoportosítás volt az alapja annak az „egyetemes közszállítási árulajstromnak”, amelyet a Kereskedelmi Múzeum állított össze minden évben az állami hatóságok, hivatalok, intézetek, a törvényhatóságok és a községek fogyasztásáról.

A közszállítási tevékenység statisztikai tájékoztatási rendszerében a múlt század vége óta igen fontos szerephez jutott a Kereskedelmi Múzeum, amely az 1885. évi országos kiállítás alkalmából létesült. Akkor a legfontosabb feladatai közé tartozott a hazai piacnak a magyar ipar számára való biztosítása és széles körű feltáró munka végzése a magyar iparcikkeknek a keleti piacokon való bevezetése érdekében. A Múzeum 1894-ben kiadta a „Les Fabricants – Exportateurs du Royaume de Hongrie” (A Magyar Királyság Gyártói – Exportálói) című kötetet, amely 1223 kivitelképes magyar ipartelep rövid ismertetését tartalmazta. A Múzeum előbb egyesületi formában működött, majd 1899-ben állami intézménnyé szervezték át, és a közvetlen üzleti feladatok ellátását megszüntették. Tevékenységi köre az 1907. évi, a közszállítást is érintő törvény alapján kibővült a közszállítások felügyeleti ellenőrzésével és a teljes közszállítási statisztika készítésével.

A Kereskedelmi Múzeumot az első világháború után, 1923-ban a kormány megszüntette. Feladatkörét kivitelfejlesztő intézmények vették át. A közbeszerzési statisztikák készítését pedig 1929-ben a kereskedelemügyi miniszter az újonnan szervezett Közszállítási Tárcaközi Bizottság feladatává tette. Ez a bizottság az összesítő főkimutatások alapján elkészítette a közszállítási árulajstromot, továbbá a közszállítások útmutatójával szolgáló hazai ipari beszerzési források jegyzékét. A közszállítási ügyek irányítását, intézését abban az időben (1930 körül) a Kereskedelemügyi Minisztériumban a közszállítási ügyek szakosztálya végezte nyolc fővel, közöttük több mérnöki diplomával és gyakorlatlan rendelkező tisztviselővel.

A közszállítási tevékenység irányításának, szervezésének fontos eszköze volt 1906-tól a hetenként megjelenő Közszállítási Értesítő és Közgazdasági Értesítő. A Közszállítási Értesítő az ún. közszállítási naptárt az alábbi adatokkal közölte:

- a hirdetés tárgya (a közbeszerzésre kijelölt cikkek),
- a hirdető megnevezése, székhelye (például a MÁV üzletvezetősége, Szeged),

- a versenytárgyalási határnap (hó és nap),
- a Közzállítási Értesítőnek a hirdetményt tartalmazó lapszáma.

A Közzállítási Értesítőben jelentek meg azok a közlemények is, amelyek a versenytárgyalási eredményeket tartalmazták a szállítással megbízottak névsorával.

A Közgazdasági Értesítő részletesen ismertette a fontosabb közszállítási tudnivalókat, a szállítási szabályok módosításait és századunk első két évtizedében a közszállítási statisztikák összesített eredményeit.

A közszállítási tevékenység ismertetett statisztikai és tájékoztatói rendszere teljes körű kiépítésétől, 1906-tól 1948-ig volt életben, amikor megkezdődött a tervgazdálkodásra való áttérés. A hivatalos statisztikai munkatervben akkor, 1948-ban szerepelt utoljára a közszállítások nyilvántartása az Iparügyi Minisztérium hivatalos statisztikái között.

Magyarországon az első közszállítási statisztikákat – mint említettük – a Magyar Államvasutaknál készítették. A magyar vasútvonalak kiépítése 1867 után felgyorsult. A vasúti pályák hosszúsága az 1850. évi 222 kilométerről 1890-re 11 246, 1910-re 21 062 és 1913-ra 22 740 kilométerre emelkedett. A vasútépítés addig soha nem tapasztalt élő- és holtmunka-összpontosítást kívánt meg, és ezt az ország gazdaságát és társadalmát átforgató vállalkozást igen hatásosan segítette az építkezések kivitelezésének, majd az üzemeltetéshez szükséges anyagok, eszközök beszerzésének közszállítás útján történő biztosítása. A vasúti közszállítási statisztika adatait a hazai vasutak, hajózási társulatok, az állami gépgyár, a diósgyőri vas- és acélgyár és az állami vasművek állították össze és küldték be a vasúti és hajózási főfelügyelőséghez, amely azok helyességét felülvizsgálta. A feldolgozott statisztikák szerint a közlekedési vállalatok, állami gépgyárak és vasművek közbeszerzései 1882 és 1908 között az 1. tábla szerint alakultak.

1. tábla

*A közlekedési vállalatok és az állami gyárak közbeszerzései*

Év, évek átlaga	A hazai	A külföldi	Az összes	A hazai	A külföldi
	beszerzés (ezer korona)			beszerzés aránya (százalék)	
1882	15 358	9 062	24 420	62,9	37,1
1883–1885	62 151	18 475	80 626	77,1	22,9
1886–1890	158 379	30 303	188 682	83,9	16,1
1891–1895	336 057	49 459	385 516	87,2	12,8
1896–1900	465 352	57 913	523 265	88,9	11,1
1901–1905	485 885	56 687	542 572	89,6	10,4
1906	113 448	16 816	130 264	87,1	12,9
1907	164 107	39 741	203 848	80,5	19,5
1908	222 650	45 229	267 879	83,1	16,9

Az adatok szerint 1882 és 1908 között, tehát közel harminc év alatt, az évenkénti beszerzés értéke tizenegyszeresére, a hazai beszerzéseké tizennégyszeresére, a külföldről behozottaké ötszörösére emelkedett.

A felügyelőség az adatokat termékfőcsoportokra és külön részben vasutakra, villamosvasutakra, hajózási vállalatokra és állami vasgyárakra is összesítette. A feldolgozás-

ban 31 cikksoport szerepelt. Ezek közül 12 csoport közbeszerzési értéke az összes beszerzés 94,2 százalékát tette ki.

2. tábla

*A közlekedési vállalatok és állami gyárak közbeszerzései  
1908-ban cikksoportonként*

Cikksoport	Hazai	Külföldi	Összes	A cikksoport részesedése az összes beszerzésből (százalék)
	beszerzés (ezer korona)			
I. Erdei termények	39 433	2 094	41 527	15,5
III. Kőnemű anyagok	4 630	72	4 702	1,8
VII. Ásványszén	31 540	21 506	53 046	19,8
VIII. Fonott és szövött áruk	2 359	120	2 479	0,9
XVI. Olaj- és zsírneműek	6 795	456	7 251	2,7
XX. Felépítményi anyagok	25 235	882	26 117	9,8
XXI. Mozdonyalkatrészek	9 437	595	10 032	3,7
XXII. Egyéb vas cikkek	33 989	11	34 000	12,7
XXIII. Réz- és egyéb fém- árúk	5 599	1 465	7 064	2,6
XXIV. Mozdonyok	–	12 267	12 267	4,6
XXV. Vasúti kocsik	47 865	169	48 034	17,9
XXVI. Gépgyártási cikkek	4 647	1 261	5 908	2,2
Egyéb cikkek	11 121	4 331	15 452	5,8
<i>Összesen</i>	<i>222 650</i>	<i>45 229</i>	<i>267 879</i>	<i>100,0</i>

Az adatok azt mutatják, hogy a legjelentősebb arányú beszerzés:

- a szénnél (19,8 százalék),
- az erdei terményeknél (15,5 százalék – nagy vasúti talpfabeszerzés),
- a vasúti kocsiknál (17,9 százalék – a MÁV III. osztályú személykocsikkal, nyitott és fedett teherkocsikkal bővítette kocsialományát),
- a vas cikkeknel (12,7 százalék – a MÁV-gépgyárak, a budapesti és a diósgyőri gépgyár nyersvas- és vaslemezvárlásai),
- a felépítményi anyagoknál (9,8 százalék – a Kassa–oderbergi vasúthoz szükséges cikkek vétele),
- a mozdonyoknál (4,6 százalék – a bécsi, a prágai, a bécsújhelyi mozdonygyárból 40 darab gyors- és személyvonati, egy berlini gyárból pedig 66 darab helyiérdekű és iparvasúti mozdonyt hoztak be, a jelentésben olvashatóan a vasúti magyar gépgyárak túlterheltsége miatt).

Az „Egyéb cikkek” 5,8 százaléknál nagyobb beszerzésében az alábbiak szerepelnek:

- |                         |                         |
|-------------------------|-------------------------|
| II. Faipari cikkek      | XV. Kefekötőárúk        |
| IV. Kőnemű iparcikkek   | XVII. Festőanyagok      |
| V. Agyagárúk            | XVIII. Vegyszeti cikkek |
| VI. Üvegárúk            | XIX. Robbantó szerek    |
| IX. Ruházati cikkek     | XXIV. Gőzhajók          |
| X. Kárpitos munka       | XXV. Fauszályok         |
| XI. Szalma- stb. munkák | XXVII. Szerszámok       |
| XII. Bőrnemű cikkek     | XXVIII. Műszerek        |
| XIII. Kaucsukárúk       | XXIX. Vegyes cikkek     |
| XIV. Papírneműek        |                         |

Az állam és a törvényhatóságok közbeszerzéseiről a statisztikai adatokat a Kereskedelemügyi Minisztérium és a Statisztikai Hivatal által a gyáripari adatfelvételeknél használt ipari főcsoportok és ipari alcsoportok szerint 1909-től hozták nyilvánosságra az első világháború kitörése előtti évig, 1913-ig. Ezekben az állami hatóságok adatai mellett az üzemi jellegű állami vállalatok közül csak a bányá- és kohóművek, a dohánygyárak, a pénzverde, az állami nyomda, továbbá az egyes állami intézményekkel kapcsolatos kisebb üzemek, mint például az állami ipariskoláknál fenntartott műhelyek adatai szerepelnek. Ez a fajta adatközlés nem terjedt ki az állami vasgyárak, az államvasutak gépgyára, az államvasutak, az állami hajózási üzemek ipari beszerzéseire, valamint az új építkezésekre. A Kereskedelmi Múzeum igazgatóságán készített összesítő szerint az állami hatóságok és törvényhatóságok közbeszerzései 1909-ben 54,9 millió koronát tettek ki.

3. tábla

Az állami hatóságok és a törvényhatóságok közbeszerzései 1909-ben

Iparcsoport	Állami hatóságok, hivatalok, intézetek stb.	Törvényhatóságok, községek	Összesen	Ebből hazai beszerzés aránya (százalék)
	közbeszerzései (ezer korona)			
A) Az ipar körébe tartozó cikkek	43 392	6 680	50 072	94,3
Ebből:				
I. Vas- és fémipar	7 610	1 144	8 754	93,6
II. Gépgyártás és közlekedési eszközök gyártása; villamossági ipar, hang- szeripar, műszerek, tanszerek és tu- dományos eszközök	7 304	568	7 872	88,2
III. Kő-, agyag- és üvepipar	1 955	184	2 139	95,5
IV. Fa- és csontipar	2 934	490	3 424	98,5
V. Bőr-, sörte-, szőr-, toll-, viaszosvá- szon- és ruggyantaipar	1 791	142	1 933	95,0
VI. Fonó- és szövőipar	4 515	263	4 778	95,1
VII. Ruházati ipar	8 266	1 783	10 049	99,8
VIII. Papirosipar	4 063	692	4 755	96,8
X. Vegyészeti ipar	2 984	809	3 793	81,4
XI. Sokszorosító és műipar	1 970	605	2 575	98,2
B) Az ipar körébe nem tartozó cikkek (szén, kén, nád) stb.	2 839	1 945	4 784	69,7
<i>Összesen</i>	<i>46 231</i>	<i>8 625</i>	<i>54 856</i>	<i>92,1</i>

Az egyes iparcsoportokban 1909-ben a következő jelentősebb iparcikkbeszerzések voltak (ezer koronában):

nem nemes fémekből és ezekből való félgyártmányok (3402)	gyapjúárúk (1567)
kovácsolt áruk (1358)	lenárúk (1406)
elektrotechnikai cikkek (5242)	szabóárúk (6846)
kövek (741)	papiros (2861)
rönkfa és fűrészeltárúk (1742)	kőolajfinomítás körébe tartozó cikkek (729)
szíjgyártó-, nyerges- és bőröndösárúk (1247)	kokszt (589)
	szén (3962)

A közszállítási statisztika két fő területén – a közlekedési vállalatok, valamint az állami hatóságok és törvényhatóságok közbeszerzéseit felölelő megfigyeléshez – századunk első évtizedében fokozatosan hozzákapcsolták az állami és törvényhatósági új építkezések statisztikáit. Az adatszolgáltatók évente küldték be jelentéseiket a Kereskedelmi Múzeumhoz, ahol a jelentéseket ellenőrizték, majd összesítették. A feldolgozás eredményeit először az 1912. évi új építkezésekről tették közzé. Ennek a statisztikának fő témakörei:

- a szerződésben vállalt munka teljes értéke,
- az elvégzett munkateljesítmény értéke,
- a munkák kivitelezésénél alkalmazott munkaerő létszáma,
- az építkezésnél felhasznált anyagok értéke.

Ezeket az adatokat külön összesítették az állami intézményekre és külön a törvényhatóságokra. A 4. tábla e statisztikai közlés fő eredményeiről ad áttekintést.

4. tábla

*Az állami és törvényhatósági új építkezések fő adatai 1912-ben*

Építmény, munka	Az elvégzett munka értéke (ezer korona)	A munkálatnál alkalmazott			
		műszakiak	vállalkozó iparosok	művezetők	munkások
		száma (fő)			
Középületek	4 677	58	91	125	3 004
Iskolák és óvodák	11 961	81	251	50	8 344
Katonai és rendőrségi épületek	267	5	27	8	262
Munkásházak és bérházak	5 040	25	54	86	5 161
Lakásul szolgáló középületek	1 060	27	63	46	1 007
Közüzemek	9 940	64	34	145	4 102
Melléképületek	769	18	35	63	956
Közutak	9 723	81	61	329	12 752
Folyamszabályozási munkák	1 268	4	5	14	4 655
Kikötői munkák	2 599	8	–	22	166
<i>Összesen</i>	<i>47 304</i>	<i>371</i>	<i>621</i>	<i>888</i>	<i>40 409</i>

Az építkezések kivitelezésénél a nyersanyag-felhasználás értéke 24 159 ezer koronát tett ki. Ebből a jelentősebb tételek (ezer koronában): terméskő, kavics (7737), téglá-, cserép- és más agyagárak (4144), vasanyagok (2582), faanyagok (2116).

Az első világháború kitörése az ipart felkészületlenül érte. Az első zavarok elmúlásával az iparosság keresi a számára kifizetődő termelési lehetőségeket. Előnyöket, kedvezményeket vár a hadiszállításokba való bekapcsolódástól. A háborús szükségletek hirtelen emelkedése olyan igényeket támasztott a termeléssel szemben, amelyeket a néhány hadfelszereléseket gyártó üzem még a legnagyobb erőfeszítésekkel sem tudott kielégíteni.

Így a háború kiterjedésével az Osztrák–Magyar Monarchia szinte valamennyi gyárának szállításaira szükség volt a hadművelleti feladatok végrehajtásához. A hadügyminisztérium hadseregszállításokat nyilvántartó osztályának kimutatása szerint a háború négy éve alatt az ipari beszerzések összesített értéke meghaladta a 23,6 milliárd koronát.

5. tábla

*A hadsereg ipari beszerzései az 1914–1918. hadi években*

Költségvetési időszak	A beszerzések értéke (ezer korona)	A beszerzésekből jut			
		Ausztriára		Magyarországra	
		ezer korona	százalék	ezer korona	százalék
1914-1915	4 425 327	3 068 235	69,3	1 357 092	30,7
1915-1916	5 514 567	3 887 870	70,5	1 626 697	29,5
1916-1917	7 370 430	5 288 939	71,8	2 081 491	28,2
1917-1918	6 295 107	4 524 614	71,9	1 770 495	28,1
<i>Összesen</i>	<i>23 605 431</i>	<i>16 769 657</i>	<i>71,0</i>	<i>6 835 774</i>	<i>29,0</i>

A magyar ipar hadi szállításainak az aránya legmagasabb az első háborús évben volt, majd csökkent. A magyar részesedés az élelmiszereknél, valamint a lőpor- és robbanószergyártásnál volt a legmagasabb.

6. tábla

*A hadsereg jelentős értékű ipari beszerzései, 1914–1918-ban*

A szállítások	A magyar ipar szállításai							
	1914–1915-ben		1915–1916-ban		1916–1917-ben		1917–1918-ban	
	ezer korona	százalék	ezer korona	százalék	ezer korona	százalék	ezer korona	százalék
Összesen	1 357 092	30,7	1 626 697	29,5	2 081 491	28,2	1 770 495	28,1
Ebből:								
Lovasjárművek, állategészségügy	18 705	45,0	29 768	37,4	23 838	27,0	17 753	23,4
Gépkocsi, kerékpár	11 593	13,4	11 129	9,0	14 673	9,7	7 889	8,5
Tüzérségi és fegyverbeszerzés	215 805	22,8	357 349	20,1	459 784	17,5	477 032	20,0
Lőpor- és robbanószergyártás	21 276	37,8	44 100	46,6	65 697	38,4	62 914	44,9
Élelmezés	295 963	45,3	362 573	43,2	629 714	55,9	408 776	52,1
Egyenruházat és felszerelés	697 635	31,0	582 604	33,8	361 484	33,6	142 978	22,7
Lőszerbeszerzés	55 513	23,5	146 916	26,2	381 074	24,7	380 479	36,4

A közszállítási statisztikai adatgyűjtés és -feldolgozás irányítását 1920 után 1935-ig a Kereskedelemügyi Minisztérium, 1936-tól 1945-ig az Iparügyi Minisztérium közszállítási szakosztálya végezte. Erről az időszakról azonban rendkívül hézagosa a feltárt közbeszerzési adatkör. A minisztériumok levéltári anyagai ugyanis 1944–1945-ben, Budapest ostroma során, megsemmisültek és mivel a Központi Statisztikai Hivatal adatgyűjtései-



ben nem szerepelt a közszállítások statisztikája, a hivatali levéltárban sem található a korabeli statisztikák. Az eddig feltárt töredékes adatok nagyobb része egykori minisztériumi vezetőknek a Magyar Országos Levéltárban elhelyezett személyes gyűjtéseiből származik. Ezek alapján a közszállítások 1938 és 1945 közötti helyzetéről vázlatosan a következők állapíthatók meg:

– a közületek gazdálkodásának alapja az évről évre összeállított költségvetés volt, a költségvetési tételekből a közbeszerzések tekintetében kettőt kell figyelembe venni: a dologi kiadásokat, és a beruházásokat, mivel ezek együttes értéke adja az adott költségvetési évben a közszállításokra fordított kiadásokat;

– a magyar állam az 1938–1939. évi költségvetésben a dologi és beruházási kiadások címen kerekén 585 millió pengőt állított be, melynek a korabeli közszállítási szakértők szerint mintegy 80-82 százaléka ipari és mezőgazdasági jellegű beszerzés;

– a törvényhatóságok és a községek ugyanerre a költségvetési évre közszállításokra 200 millió pengős kiadást terveztek;

– a közüzemek is – ha nem is előírászerűen – az állami és törvényhatósági közbeszerzések szellemében végezték közbeszerzéseiket, és ezek értéke mintegy évi 500 millió pengőt tett ki;

– ha a beszerzésekre előirányzott összegből levonjuk az őstermelés (mezőgazdaság) szükségleteinek 8-10 százalékra becsült értékét, akkor az iparra (beleértve a bányászatot is) körülbelül 1 milliárd pengő jutott, ami az 1938. évi gyáripari termelés értékének 30 százalékát tette ki.

A további, a Magyar Országos Levéltárban megtalált iratanyagok információiból a közszállítások tekintetében a következők minősíthetők említésre érdemesnek:

– a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium 1938–1943. évi rendkívüli beruházási közbeszerzési előirányzatai;

– a Pénzügyminisztérium XIV. főosztályához tartozó állami intézmények egy évi háborús iparcikkszükséglete, 1940 közepén kidolgozva;

– a magyar állami sóbányák egy évi háborús ipari szükségletei az 1940. márciusi összeírás szerint;

– a tárcák 1944. évi építkezéseihez szükséges fontosabb ipari nyersanyagok mennyiségei az Iparügyi Minisztériumban 1944 februárjában tartott államtitkári értekezlet jegyzőkönyve alapján.

Vegyük sorra, miről adnak tájékoztatást e levéltári források.

A Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium ötéves beruházási programjában részletes előirányzatokat találunk a tárca minden területéről, nemcsak összevontan (lásd a 7. táblát), de a fontosabb részletekről külön-külön is.

7. tábla

*A Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium összefoglaló beruházási-közbeszerzési értéke (millió pengő)*

Felhasználás	1938–1939	1939–1940	1940–1941	1941–1942	1942–1943	1938–1943 években
	költségvetési évben					
Állami útépités	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	50,00
Bekötőút-építés	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	30,00
Államvasutak	20,00	20,00	19,00	19,00	18,00	96,00
Hajózás	3,00	2,00	3,00	3,00	1,00	12,00
Kikötő	2,00	–	–	–	–	2,00
Posta	4,19	6,05	3,51	4,05	2,20	20,00
<i>Összesen</i>	<i>45,19</i>	<i>44,05</i>	<i>41,51</i>	<i>42,05</i>	<i>37,20</i>	<i>210,00</i>

Az állami útépités rovaton 24 jelentősebb útszakaszra irányoztak elő beruházási kivitelezői munkát. A bekötőút-építést a községekre 2064, míg a nagyobb tanyacsoportokra 460 kilométer hosszúságban tervezték. Az államvasutak az öt költségvetési évre 96 millió forint beruházási összeg felhasználását tervezte a 8. tábla adatai szerinti célokra.

8. tábla

*Az államvasutak 1938–1943. évi beruházási előirányzatai*

Beruházás	Millió pengő	Százalék
Jármű-beszerezés és járműszerkezetek tökéletesítése	35,4	36,8
Személykocsik és állomások villamosvilágítási berendezése	1,2	1,3
Műhelyi és vontatási berendezések fejlesztése	2,4	2,5
Budapest–hegyeshalmi vonalon villamos mozdonyok közlekedése	3,5	3,6
Felépítmény-megerősítések	20,5	21,4
Új vonalak építése	15,2	15,8
Állomások bővítése	2,8	2,9
Biztosító és távbeszélő berendezések létesítése	7,3	7,6
Különféle beruházások	1,7	1,8
Tehergépkocsi-szállításra való berendezés	6,0	6,3
<i>Összesen</i>	<i>96,0</i>	<i>100,0</i>

A vízi szállításhoz 14 millió pengőt terveztek közbeszerzésekre fordítani. Ebből legtöbbet, közel 4 millió pengőt áruszállítási uszályok vásárlására irányoztak elő. Jelentős összeggel szerepel még a felsorolásban egy dunatengerjáró, egy vontató gőzös és egy kerek vontató hajó beszerzése.

A Pénzügyminisztérium XIV. főosztály 1940. július 30-i keltezéssel összeírta az irányítása alá tartozó intézmények egy évi háborús iparcikk-beszerezési szükségletét az állami nyomda, az állami pénzverő, a Wekerle-munkástelep, a csepeli vízmű, a sóbányahivatalok, a főkémlő hivatal, a fő fémjelző és fémbeváltó hivatal igényei szerint. Az összeállítás lényegesebb tételei ipari főcsoportok szerint az alábbiak voltak:

- |                                  |  |
|----------------------------------|--|
| I. Vas-, és fémipar              | V. Bőr- és gumiárúk                      |
| lángvas 580 tonna                | gépszíj 1125 méter                       |
| alumínium 100 tonna              | VIII. Papíripar                          |
| vasanyag 50 tonna                | papíros 250 tonna                        |
| II. Gépek és eszközök            | szürke papírlemez 10 tonna               |
| villanyvezeték 6000 folyóméter   | X. Fűtőanyag                             |
| bergmanncső 900 folyóméter       | szén 146 tonna                           |
| villanszerelési anyag 4300 darab | koks 460 tonna                           |
| III. Kő-, agyag- és üvegiipar    | kovácsszén 105 tonna                     |
| cement 52 tonna                  | XI. Vegyészeti ipar                      |
| mész 27 tonna                    | karbid 25 tonna                          |
| tégla 50 ezer darab              | oxigén és disszociációs gáz 200 köbméter |
| tetőcserép 68 ezer darab         | porfesték 1,6 tonna                      |
| samott-idom 40 tonna             | nyomdafesték 1,8 tonna                   |
| IV. Faárúk                       | különféle vegyszer 32 tonna              |
| faszén 60 tonna                  | gyutacs 20 ezer darab                    |
| lucfenyődeszka 350 köbméter      | gyújtózsínór 5000 karika                 |
| tűzifa 25 tonna                  | kence 140 tonna                          |

Kárpátalja 1939-ben és Észak-Erdély 1940-ben Magyarországhoz való csatolásával igen fontos sóbányaterületeket kaptunk vissza. A só, amely szinte kimeríthetetlen mennyiségben fordul elő a Kárpát-medencében, nemcsak az élelmezésben, hanem alapanyagként a vegyiparban is igen fontos szerepet tölt be a mai napig. A Pénzügyminisztérium a sóbányászat nemzetgazdasági jelentőségére tekintettel, a termelés zavartalanulásának biztosítására 1942. március 20-án összeíratta a sóbányákkal, hogy a legnagyobb termelési kapacitás eléréséhez milyen iparcikkek szükségesek. A beszerzési tervet az alábbi sóbányahivatalokkal készítették el: Aknasugatag, Aknaszlatinai, Désakna és Parajdi. Az egyes bányahivatali sóbányák éves termelési kapacitását rendre 36, 256, 100 és 30 ezer tonnában jelölték meg.

Az ilyen mennyiségű só kitermeléséhez a sóbányahivatalok a 9. tábla szerinti anyagok beszerzésének szükségességét jelentették be.

9. tábla

*A sóbányahivatalok anyagbeszerzési igénye, 1942*

Anyag	Aknasugatagi	Aknaszlatinai	Désaknai	Parajdi
	sóbányahivatal			
Aknaszállító kötél (mázsa)			6	4
Cement (mázsa)	150	750	100	
Csapágy (darab)		400		
Csillekerék (darab)		150		
Faszén (mázsa)		150	25	
Fenyőfűrészárú (köbméter)	150	1600	1500	
Gázolaj (mázsa)	1200	450		
Gázcső (méter)		1100		
Gépolaj (mázsa)	42	62	17	54
Gömbacél (mázsa)			10	
Gőzgép, félstabil (darab)			1	
Gyújtózsín (karika)		3000		
Gyutacs (darab)		20 000	10 000	
Karbid (mázsa)			60	35
Kenőzsír (mázsa)				9
Kovácsolt acél (mázsa)		130	9	
Kovácsszén (mázsa)		600		
Mész (mázsa)			50	
Porcelánszigetelő (darab)			1000	
Réz-, bronzrúd (mázsa)		9		
Robbanóanyag (mázsa)		30	50	
Sóvágó csákány (darab)				100
Szén (mázsa)		750		
Talpfá (darab)			600	
Tégla (darab)	10 000	10 000		
Tűzifa (köbméter)	1600			
Vas-, ólom-, horganylemez (mázsa)		41	13	
Vasúti sín (méter)		2000	1000	
Villanyhuzal (méter)			3000	
Zab (mázsa)		200		

Az 1920 és 1945 közötti közbeszerzési adatok lezárásaként bemutatjuk a 10. táblában a fontosabb építőanyagoknak felhasználók szerint részletezett 1944. évi előirányzatait, amelyeket 1944. február 4-én hagytak jóvá az Iparügyi Minisztériumban tartott államtitkári értekezleten.

10. tábla

*A fontosabb építőanyagok 1944. évi beszerzési előirányzatai*

Felhasználó	Vas		Cement		Tégla		Cserép	
	tonna	százalék	tonna	százalék	millió darab	százalék	millió darab	százalék
Honvédelmi Minisztérium	10 000	69,0	223 000	44,6	190	35,8	20	11,8
Kereskedelemügyi Minisztérium	2 000	13,8	80 000	16,0	40	6,7	7	4,1
Földművelődésügyi Minisztérium	800	5,5	45 000	9,0	30	5,7	11	6,4
Belügyminisztérium	400	2,8	25 000	5,0	30	5,7	10	5,8
Iparügyi Minisztérium	100	0,7	8 000	1,6	10	1,9	3	1,8
Pénzügyminisztérium	250	1,7	10 000	2,0	10	1,9	3	1,8
Igazságügyminisztérium	50	0,3	10 000	2,0	2	0,4	1	0,6
Vallás- és Közoktatásügyi Minisztérium	150	1,0	10 000	2,0	10	1,9	3	1,8
Budapest Székesfőváros Közmunkatanács	400	2,7	15 000	3,0	27	5,1	2	1,1
	50	0,4	3 000	0,6	1	0,2	-	-
Országos Nép- és Család- védelmi Alap	-	-	5 000	1,0	46	8,7	24	14,2
Kereskedelmi és Iparkamara	-	-	54 000	10,8	34	6,4	26	15,3
Főszolgabírók és vidéki iparhatóságok	-	-	5 000	1,0	90	16,9	50	29,4
Előre nem látható szükségletek	300	2,1	7 000	1,4	10	1,9	10	5,9
<i>Összesen</i>	<i>14 500</i>	<i>100,0</i>	<i>500 000</i>	<i>100,0</i>	<i>530</i>	<i>100,0</i>	<i>170</i>	<i>100,0</i>

Az adatokból megállapítható, hogy a második világháború utolsó előtti évében a két legfontosabb építőipari nyersanyagból –vasból és cementből – a Honvédelmi Minisztérium volt a legnagyobb felhasználó. A világháborús hadműveletek ugyan 1944 elején még az ország határain kívül folytak, de a honvédség műszaki alakulatai ebben az időszakban a Keleti-Kárpátokban már jelentős védelmi állásokat építettek ki. Ezek megvalósításához nagyobb mennyiségű építőanyagra volt szükség.

#### A MAGYAR IPAR FEJLŐDÉSE A XIX. SZÁZAD MÁSODIK FELÉTŐL 1945-IG

A magyar ipar a XIX. század második felétől igen alacsony szintről indulva, az első világháború előtti időkben már sikeres évtizedeket tudhatott maga mögött. Ezt tanúsítja, hogy a bányászattal és iparral foglalkozó népesség száma 1869-ben még csak 694,7 ezer (az összes kereső népesség 10,1 százaléka) volt, 1890-re 952,7-re (12,5 százalékra),

1900-ra 1270,5-re (14,4 százalékra) és 1910-re 1543,5-re (17,2 százalékra) emelkedett. Az iparosítást több tényező együttes hatása segítette elő. Az első helyen kell említeni, hogy a magyar iparnak 1850 után olyan vállalkozási, irányító–szervezői, feltaláló–mérnöki és minőségi termelésre képes munkás személyi állománya alakult ki, amely nélkül sem az ipar alapjait lerakni és később a sok területen világszintet biztosító gyártási eljárásokat bevezetni nem lehetett volna. A magyar ipar múlt századi megteremtésének másik igen fontos eszköze volt a már említett iparosítási törvények megalkotása. Ezek mind az ipari fejlődés akadályainak eltávolítását szolgálták az állam iparfejlesztési támogatásával, az iparoktatás szervezetének megteremtésével, a közszállítások rendszerének létrehozásával, kiállítások szervezésével járulva hozzá a nemzetgazdaság e fontos ágának megerősödéséhez. Az ipar fejlődését az első világháború kezdetéig az ipar szinte minden főcsoportjában megállapíthatjuk. A legfontosabb iparfejlesztési eredmények közül meg kell említenünk a következőket:

– a *bányászat* vasérctermelése 1860-tól hat-hétszeresére, 1 millió tonnára nőtt, a széntermelés 1913-ban 9,9 millió tonna volt, az 1863. évinek 16,3-szerese;

– a *gépiparban* évről évre újabb és újabb gyárakat alapítottak és a magyar gépipar nemcsak idehaza tudta felvenni a versenyt a külföld termékeivel, hanem egy-egy különleges alkotásával keleti, nyugat-európai, sőt tengerentúli piacokat is meg tudott szerezni;<sup>3</sup>

– az ország *villamosítása* az első világháború kitörése előtt vett nagyobb lendületet, és 1906-ban már 120 áramfejlesztő telep működött;

– a *faiparban* új korszak kezdődött a XIX. század második felében, amikor megindult a vasúthálózat kiépítése. Így a vasutak a fogyasztó piacoktól távoli és nehezen megközelíthető erdőket is bekapcsolták az ország vérkeringésébe, ezzel a vasutak hatalmas talpfaszükséglete mellett a meginduló nagyvárosi építkezések faipari termékek iránti keresletét is segítették kielégíteni;

– a *textilipar* fejlődése a századfordulón gyorsult fel: a szövőgépek száma 1898 és 1913 között 3512-ről körülbelül 13 600-ra, az iparág munkáslétszáma 13 024-ről 36 642-re emelkedett;

– a *vegyiparban* a századfordulókor már félszázados múlttal rendelkeztek a gázgyárak (az első gázlámpák 1856. december 23-án gyulladtak ki a pesti Kerepesi, mai Rákóczi úton), amelyeknek száma 1910-ben 38 volt, és a vegyipar munkáslétszáma 1898-tól 1906-ig, a gyáralapítások következtében, a hétszeresére emelkedett;

– a *malomiparban* a lisztörlésben egyre jobban meghatározók lettek a kereskedelmi örléssel foglalkozó nagymalmok: 1906-ban a gőz- és motoros malmok száma 2569-re nőtt, míg a kismalmoké a múlt század közepi 20 ezerről 14,7 ezerre csökkent.<sup>4</sup>

– a magyar *cukoripar* 1912–1913-ban termelésének a csúcspontját érte el 591 ezer tonna termeléssel, és a gyárak száma ekkor az 1889. évinek 2,3-szerese, a cukortermelés pedig 17,9-szerese volt.

Összefoglalva az ipar helyzetét, az első világháború előtti iparpolitikai munkát eredményesnek kell minősíteni. A fejlődés különösen felgyorsult a századfordulótól, amikor a gyáriparban alkalmazott lőerő 3,2-szeresre, 84 545-re, a termelés értéke 2,3-szeresére, 3 157 407 ezer koronára emelkedett.

A történelmi Magyarország feldarabolásával, az 1920-ban aláírt trianoni békeparancs következtében, a gyáripart igen súlyos veszteség érte. Az ipartelepek 44,7, az alkalmazott

<sup>3</sup> Elég ebben a tekintetben *Zipernowszky, Déri és Bláthy* korszakos jelentőségű találmányára, a transzformátorra és általában a magyar villamosgépipar teljesítményeire gondolni. Ugyanilyen sikereket értek el a hazai gépgyártó üzemek a gőzgépek, gőzmozdonyok, gőzturbinák, vasúti vagonok gyártásában. Az első motort Magyarországon *Csonka János* 1883-ban készítette, és az első világháborúig 500 motort gyártottak. A hajóépítés is régi mesterség volt hazánkban: az első gőzhajót Óbudán 1837-ben építették. A magyar hajóépítő-ipar 1885-ben 5 nagy telepével Európa-szerte elismert, tekintélyes teljesítőképességgel rendelkezett. A Danubius Gépgyár 1906-ban hajógyárat létesített Fiumében. Itt készült el a híres Novara cirkáló és 1914-ben a mesterdarab, a Szent István Csatahajó.

<sup>4</sup> Budapest a XIX. század végén Európa malomipari központja volt és Minneapolis (Egyesült Államok) után a világranglista második helyén állt.

erőgépek 47,5, a termelés 52 százaléka jutott a Trianonban megvont országhatárok által meghatározott országészre. Az 1920-as évek elején nagyobb részben ösztönösen megindított iparosodás alapjait volt hivatva megerősíteni és állandósítani a független Magyarország vámpolitikája, amelyet 1924-ben az országgyűlés törvénybe iktatott.

Az ipari termelés 1921-től szinte évről évre növekedett. Az iparvállalatok a gazdasági-pénzügyi helyzet kényszerítő hatására egyre több olyan cikk gyártására rendezkedtek be, amelyek azelőtt csak külföldről voltak beszerezhetők. Ezek előállítására új iparágakat honosítottak meg, a régi gyárak termelőképességét pedig bővítették. A gyáripar 1929-re megerősödött, és teljesítménye az 1921. évnek 2,9-szeresére nőtt. Ezután 1931-től 1933-ig a világ gazdaságában kialakult válság hatására visszaesés következett be, a válság azonban nem rendítette meg alapjaiban az ipar helyzetét. A termelés növekedése 1934-ben újraindult. Az emelkedés okai között kell első helyen megemlíteni azt a kormányintézkedést, amelynek célja, jelentős beruházások megvalósításával, a honvédelmi szükségletek magas szintű kielégítése volt. A gyáripar 1939-ben csaknem 100 ezer munkással foglalkoztatott többet, mint 1929-ben, és termelési értéke 23,7 százalékkal volt nagyobb. A magyar ipar a második világháború alatt, 1943-ban érte el a legmagasabb termelési szintet. Innen kezdve a termelés legfőbb akadályozója a szén, illetve egyes iparágakban a nyersanyagok hiánya volt. 1944 tavaszán megkezdődött az ország bombázása. A támadások igen sok üzemet rongáltak meg, vagy teljesen megsemmisítettek. A gyáripar termelése 1944 őszétől, amikor hazánk területe hadszíntérré változott, csaknem teljesen megszűnt. Az ipar kárait a Központi Statisztikai Hivatal mérte föl, a kárösszesítésből kiderült, hogy a második világháborúban a magyar ipart 2107,4 millió pengős kár érte.<sup>5</sup>

### ÖSSZEFOGLALÓ KÖVETKEZTETÉSEK

A magyar ipar fejlődésében a múlt század nyolcvanas éveitől 1945-ig igen fontos szerepe volt az állam, a törvényhatóságok és községek intézményeinél és üzemeinél az ipari szükségletek közbeszállítási szerződések útján történő kielégítésének. Ezek az intézmények az erre a célra fordítható pénzforrások birtokában az ipari termelés alakulására számottevő hatást gyakoroltak. Nemzetgazdasági szempontból tehát fontos érdek fűződött ahhoz, hogy a nagy vásárlóerőt jelentő közbeszerzési összegeket gondosan kidolgozott és megfontolt irányelvek alapján költsék el. A közszállítási ipari cikkek beszerzésénél, a beruházási munkák teljesítésénél a szállítási szerződésekben az állam elsődleges szempontjai mellett, idővel a szállításban közreműködő nagy- és kisvállalkozók is egyre nagyobb lehetőséget kaptak jogos érdekeik érvényesítésére.

A közszállítási igazgatást a magyar nagyipari fejlődéssel párhuzamosan lépésről lépésre teremtették meg. Az első fontos közszállítási intézkedés megtétele olyan céltudatos, erős akaratú vezetőt kívánt meg, mint amilyen a közlekedés, kereskedelem és ipar területén sikeres *Baross Gábor* volt. 1887. évi rendelkezése után századunk első évtizedére a közszállítás jogi rendszere nemcsak a fő kérdésekre összpontosítva, de a fontos részletkérdéseket is tartalmazva segítette az általánosságban is elfogadott iparfejlesztési tervek megvalósítását. E nagyon fontos jogalkotó tevékenység eredményeire támaszkodva az állami és vállalkozói közszállítási munka a szervezethez, elsősorban a közszállítási

<sup>5</sup> Lásd: *Szalay Zoltán*: Előzetes tájékoztatás Magyarország gyáriparának háborús károsodásáról. *Magyar Statisztikai Szemle*. 1946. évi 1–6. sz. 20–30. old.

pályáztatások végrehajtása, a beszerzések és az építési munkák teljesítése tekintetében a huszas évekre elérte a nagy hagyományokkal rendelkező francia vagy angol közszállításba adás színvonalát.

Az első világháború utáni két évtizedben a közszállítások ügyét szabályozó törvényes rendelkezéseket tovább finomították. A nagyiparos vállalkozók mellett a sok területen versenyképes árut, szolgáltatást nyújtani tudó kisiparosságot is bevonták az állami közszállításokba, és jogszabályban írták elő, hogy a vállalkozók érdekvédelmi szervei hogyan segíthetik a nemzetgazdasági célokat szolgáló közbeszerzési tevékenységet.

A közszállítások szervezésének a vizsgált közel hetven évben elsődleges feladata volt a magyar ipar pártolása, előnyben részesítése a külföld iparával szemben. A szállítási szabályzatok mindegyike hazai beszerzési kötelezettséget írt elő. Ez tartalmilag azt jelentette, hogy a közbeszerzés teljesítőinek nemcsak hazai iparcikket és terméket szabad, illetőleg kell beszerezniük, és a munkálatokat csak hazai vállalkozókkal szabad végrehajtaniuk, hanem az említett iparcikkek előállításához és a munkálatok végrehajtásához is csak magyar gyártmányú gépeket, eszközöket és berendezéseket szabad használniuk. Áruik vízi úton történő szállításához kizárólag hazai hajózási vállalatoknak adhattak megbízást. Ezt a kötelezettséget kijátszó vállalatokat súlyosan megbüntették.

A közszállításba adási ügyek irányítását előbb a Kereskedelemügyi Minisztérium, 1935-től az ebből kivált Iparügyi Minisztérium közszállításokkal foglalkozó szakosztálya végezte. A szakosztály munkájának segítésére tárcaközi közbeszerzési bizottságot működött. A közbeszerzések figyelemmel kísérésére az irányító minisztérium statisztikai adatgyűjtési, -feldolgozási és -közlési rendszert alakított ki. Ezek a statisztikák szolgálták alapul a közbeszerzési szállítási előirányzatok teljesítésének vizsgálatánál, de tájékoztatást adtak a közszállításban részt vevő vállalkozó cégek tevékenységének megítéléséhez, szabálytalan teljesítés esetén esetleges további szállításból való kizárásához.

Befejezésül megállapítható, hogy a közszállításokat szabályozó törvényes rendelkezések messzemenően szem előtt tartották a magyar ipar létérdekeit. A kormányzat közszállítási politikája a kézenfekvő foglalkoztatási érdekek mellett a közszállítások révén irányt szabott az ipari termékek minősége fejlesztésének. Elősegítette a valós árszint kialakulását, lehetőséget és kedvet teremtett új gyártási eljárások bevezetésére. Mivel a megrendelő állami és törvényhatósági szervek odaítélési határozatuknak meghozatalánál a vállalkozó által kifizetésre tervezett munkabérekre is figyelemmel volt, a kormányzat a közszállítások révén valósította meg szociálpolitikájának egy részét.

#### FORRÁS- ÉS IRODALOMJEGYZÉK

- Anđor Endre*: A „Közszállítási Szabályzat” reformja. *Közgazdasági Szemle*. 1929. 479–488. old.  
*Baross Gábor* közszállítási rendelete a vasúti munkákra. Magyarországi rendeletek tára, 1887. 2320–2352. old.  
*Draskóczy István – Buza János – Kaposi Zoltán – Kövér György – Honvári János*: Magyarország gazdaságtörténete a honfoglalástól a 20. század közepéig. Aula Kiadó. Budapest. 1996. 580 old.  
*Eckhart Ferenc*: A magyar közgazdaság száz éve, 1841–1941. Posner Grafikai Műintézet Rt. Budapest. 1941. 342 old.  
*Gelléri Mór*: Hetven év a magyar ipar történetéből, 1842–1912. Országos Iparegyesület. Budapest. 1912. 958 old.  
*Gyömrői Sándor – Vértessy Miklós*: Baross Gábor. Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. Budapest. 1937. 184 old.  
*Halla Aurél – Dobrovics Károly*: Magyarország története, különös tekintettel iparra és kereskedelemre. I–II. Monopol Könyvkiadó Vállalat. Budapest. 1936. 320, 378 old.  
*Himfy Géza*: Közszállítások. Községi Tisztviselők Országos Egyesületének kiadása. Budapest. 1930. 108 old.  
*Köházi Endre*: Közszállítási kódex. A közszállítási szabályzat és a vele kapcsolatos jogszabályok, magyarázattal és gyakorlattal. Monopol Könyvkiadó Vállalat. Budapest. 1938. 384 old.  
Közgazdasági Enciklopédia. Athenaeum. Budapest. 1929. II. köt. 910–912. old., III. köt. 642–647. old.

- Közgazdasági Lexikon. II. köt. Pallas Irodalmi és Nyomdai Rt. Budapest. 1900. 510-512. old.
- Kelemen Móric – Györbíró István*: Közszállítási jogszabályok. Közszállítási Jogszabályok Kiadóhivatala. Budapest. 1942. 432 old.
- A közszállítási szabályrendelet és az arra vonatkozó elvi jelentőségű rendeletek és határozatok. Budapest Székesfőváros kiadása. Budapest. 1913. 160 old.
- A közszállítások ügye. I. A Magyar Gyáriparosok Országos Szövetsége által összehívott szaktanácskozás elé terjesztett anyaggyűjtemény. Pallas Rt. Budapest. 1904. 88 old.
- Lósy-Schmidt Ede*: Közmunkák és közszállítások az ókortól napjainkig különös tekintettel Magyarországra. Hornyánszky Viktor Rt. Budapest. 1926. 14 old.
- A Magyar Gyáriparosok Országos Szövetsége XXV. sz. jelentése az 1927. évi rendes közgyűléshez. Pallas Rt. 1927. 648 old.
- A m. kir. kereskedelemügyi miniszternek és a m. kir. belügyminiszternek 5000/1934. K. M. számú rendelete a közszállításokról és a hazai beszerzés kötelezettségéről. Magyarázatos kiadás. Összeállította a Szerkesztőbizottság. Merkantil Nyomda. Budapest. 1934. 132 old.
- Hoffmann Miksa – Farkas Sz. Gergely*: Magyar közszállítók évkönyve. Otthon Könyvnyomda. Budapest. 1922. 112 + 68 old.
- Magyar Országos Levéltár gyűjteményéből: K. 245. fond. 5. csomó: Kereskedelmi és Közlekedési Minisztérium levéltári iratanyaga 1938-ból; K. 733. fond. 1., 2. és 3. csomó: Pénzügyminisztérium 1939–1944 közti iratanyaga.
- A Magyar Vasművek és Gépgyárak Országos Egyesületének évkönyve, 1926–1927. Fővárosi Nyomda Rt. Budapest. 1928. 329 old.
- Kollega Tarsoly István*: Magyarország a XX. században. II. köt. Babits Kiadó. Szekszárd. 1997. 704 old.
- Millhoffer Sándor*: Magyarország közgazdasága. III. köt. Franklin Társulat. Budapest. 1904. 568 old.
- Neményi Vilmos Béla*: Közszállítási kartell. *Közgazdasági Szemle*. 1943. évi 6–7. sz. 1943. 698–711. old.
- Pálkás András*: A gyapjúértékesítés megszervezése a közszállítások útján. *Közgazdasági Szemle*. 1934. évi 1. sz. 168–171. old.
- Szterényi József*: Iparfejlesztés. Franklin Társulat. Budapest. 1902. 111 old.
- Szterényi József – Ladányi Jenő*: A magyar ipar a világháborúban. Franklin Társulat. Budapest. 1933. 396 old.
- Újlaki Géza dr.*: Hazai ipar. A hazai ipar fejlesztéséről szóló 1907. III.t-cikk és a vonatkozó rendeletek és egyéb törvények. Benkő Gyula Könyvkereskedése. Budapest. 1907. 208 old.
- Walter Gyula*: A közszállítások és a magyar ipar. Megjelent: A magyar ipar. Szerk.: dr. Árvay János. Budapest. 1941. 86–94. old.

TÁRGYSZÓ: Ipar. Közszállítás.

#### SUMMARY

The first signs of the activity of public purchases were shown in Hungary in the first half of the 19th century. The legal regulation of public purchases started in connection with the construction of the large railway networks in the period of 1886 and 1892. A very detailed legal regulation of public purchases was completed in the 1910s and it was further developed on the basis of the experience gained, in the 1930s. By means of this the level of the regulation and the operational order reached that of the big Western countries with highly developed industries.

After a description of the regulation the study presents in detail the systems of statistical observation and data supply on public purchases. It provides a review on the Hungarian public purchases between 1882 and 1944 by using the statistical series of data elaborated on the basis of these systems. Public purchases had a considerable part in the establishment, then in the development of the large-scale industry and later on in the strengthening of the small-scale industry of Hungary. According to statistical data the purchases of manufacture goods carried out in compliance with the public purchases regulations by the state-owned institutions and enterprises came to 30 per cent of the production.

In the period observed the Hungarian industry made a considerable development. In addition to other factors this is also due to the fact that public transports have been ensured also for industrial enterprises.