

## Státní podniky.

Soukromohospodářské podnikání státu, t. j. v ý d ě l e č n á činnost některých oborů hospodářské státní správy, stala se v poslední době předmětem zvýšené pozornosti hlavně z naléhavých důvodů finančních. Nebyvalé a stále rostoucí nároky veřejné správy státní na poplatnictvo, jimiž bylo zvláště v nynějších poválečných dobách vystupňováno ve všech zemích daňové břemeno krajní měrou, nutí státy ohlížeti se i po jiných pramenech příjmových.

Upozornil jsem některými svými články, že zvláště i v naší republice má stát ve svých podnicích dosud zanedbávaný pramen příjmů, který by mu mohl poměrně snadno přispěti udržovat finanční rovnováhu.

Netřeba tu ani zatím řešiti zásadní otázky, zda stát vůbec má mít soukromohospodářské podniky, ani dotýkati se starých sporů o tom, které jednotlivé státní instituce se mají považovati za podniky a které nikoli.

Jsou to ostatně dlouhé historie a theorie od dob merkantilismu ve století 17. a 18. a jeho továren a státních bank až k F i c h t e h o (r. 1800) »uzavřenému státu obchodnímu« a jakémusi jeho »státnímu socialismu«, dále k P r o u d h o n o v u (r. 1840) mutualismu a jeho »Banque d'échange« a sociálním dílnám L. B l a n c o v ý m (r. 1841) a až konečně k dobám soudobého dnešního »étatismu« a novým utopím, jako jest »státní kapitalism« v Rusku.

Nám jde především o stránku praktickou: přiměti státní výrobní, dopravní a tržební podniky a obdobné instituce, aby pro samé ohledy sociální, politické a bůhví jaké ještě jiné a pro domnělé své »vyšší« úkoly n á r o d o h o s p o d á ř s k é, jak se říkává, nebyly vedeny nejen n e h o s p o d á ř s k y, ale aby přízpůsobily se hospodářským zásadám soukromých podniků i v tom směru, aby dávaly přiměřené občanské z i s k y.

Či považuje někdo za správné, že státní dráhy, nejen u nás, ale i leckde jinde, ničeho nevydělávají, ba naopak vykazují ještě veliké schodky, které by ještě značně vzrostly, kdyby se provádělo u nich přesné účtování? Jest spravedlivé, aby ti státní občané, kteří služeb drah řidčeji užívají, připláceli daněmi na ty, kteří často jezdí a zboží posílají, anebo aby ti, kteří jezdí ve třetí třídě, připláceli na schodkovou třídu první? Víme všichni, a je možno se o tom dočísti v každém národohospodářském slabikáři, jaký důležitý nepřímý vliv mají dráhy na hospodářské poměry země, ale to přece neznamená, že by měly dráhy nedokonale kalkulovati a nedbatí nutných odpisů, nedbat úroků z výpůjček na výstavbu a výkup drah učiněných, nedbat nákladu na starobní důchody zřízenců, a nezna-

mená to zajisté ani, že by musily nehospodárně topiti špatným uhlím nebo že by musily ve svých dílnách prováděti opravy mnohem draže, než by je provedl každý jiný soukromý podnikatel; neznamená to zajisté dále ani, že by nemohly býti udržovány vozy týmž nynějším nákladem, ne-li levněji, v lepší čistotě než nyní, ani že by nemohla býti zavedena různá opatření, jimiž by se pohodlí cestujícího obecnstva vycházelo lépe vstříc než dosud, ač tato opatření záleží často spíše na ochotě a úslužnosti zřízeníctva a bystrosti, dobrých nápadech a pokrokovosti správy, než na zvýšených nákladech, jak nám ukazují dráhy v některých zemích, kde jsou v rukou soukromých společností.

Víme také všichni, že musí se budovati a udržovati z různých důvodů některé trati ztrátové, ale proč se nemá i u těchto drah zcela otevřeně říci, které trati a kolik prodělávají a kolik se na kterou z nich připláci? A jest jistě nápadno, že naše některé místní soukromé dráhy, přes to že mají snad dvojnásobné tarify, vykazují stále značné ztráty, kdežto o podobných případech se u drah státních nedovídáme ničeho — patrně poněvadž státní správa železniční dle dosavadního svého zařízení organizačního a účetního sama o tom přesných údajů nemá. Takovéto administrační nedostatky jsou tím povážlivější, že dráhy jsou u nás ve skutečnosti podnikem monopolním a schází tu tedy korektiv soutěže, který by je doháněl, aby své výrobní náklady hleděly snižovati a stanovily zdravé sazby »konkurenční«. Vždyť dnes sotva by se našel již národohospodář, který by chtěl sazby drah stanoviti nikoli dle nákladů svéstojných, nýbrž nějakou obdobou theorie daňové, jako říšskoněmecký národohospodář G. Cohn (r. 1897).

Zaváděním dokonalejších pomůcek účetních a přesnějších kalkulací a výpočtů i se zřetelem na poměrnou nákladnost výkonu po způsobu podniků soukromých nestane se sice těžkopádný »ouřad« jíž sám sebou tělesem hybnějším a obchodničtější, ale takovéto pomůcky, byť rázu vnějšího, jsou zvláště u tak rozsáhlých podniků jako jsou dráhy a pošty, telegrafy a telefony nutným předpokladem pro vlastní zobchodnění jejich vnitřní. Ostatně by neškodilo, aby i v oborech ryze správních zavedeno bylo podrobnější sledování provozovacích nákladů. Tak jest známo z poslední doby, že se má vojenská taxa zrušiti, poněvadž ničeho nevynáší, poněvadž jsou náklady jejím vybíráním způsobené větší, než příjem z ní. Ale přesných dat, bohužel, o tom není. Podobná zpráva pronikla na veřejnost v posledních dnech o dani z vína v lahvích: v rozpočtu byl její výnos stanoven na 20 milionů a zatím vynáší snad jen 7 mil., jež prý ani nestačí na úhradu jejich výloh.

Přesné kalkulace a správné, úplné výkazy účetní jsou nezbytným požadavkem pro všechny druhy státních podniků, ať mají povahu finančních monopolů, jako továrny tabákové, nebo monopolů správních, jako se říkává pošťe, a nebo ať jsou to podniky volné soutěže. Neboť i u monopolních podniků nemají se ceny stanoviti náhodně, jak se často děje. U podniků volné soutěže pak je samozřejmo, že jim stát nemá poskytovatí prázdných výhod vůči obdobným podnikům ostatním a nemají býti

ceny jejich produktů cenami »hors concours« ani v těch případech, kde by se zdálo, že účel podniku je jiný, než výroba pro zisk. Tedy školní statky u hospodářských učilišť anebo obdobné vzorné statky, přes to že mají účel výchovný, nesmí finanční stránku zanedbávat, nemají-li se minouti praktického svého cíle. Ještě větší měrou to platí o podnicích, které stát kupuje a provozuje, aby čelil zdražovacím snahám skartelovaných podniků soukromých, jako jsme viděli v Prusku u dolu Hibernia a u dolů na draselnaté soli stassfurtské: tu teprve musí být ceny přesně obchodnicky vykalkulovány, aby nezavdávaly příčiny řečené konkurenci k nájezdům. I daně mají býti těmto podnikům vyměřovány a súčtovány jako jiným podnikům soukromým.

Musíme tudíž vítati, že i v našem státě pomýšlí se na přebudování způsobu správy všech státních závodů a ústavů, které nemají převahou administrativní ráz, ve směru soukromohospodářském, obchodním, a že zahájena tato reforma zatím různými vnějšími úpravami jejich vedení.

Změněn totiž především jejich způsob *b u d g e t o v á n í*: podrobnosti rozpočtové mají býti uvedeny zvlášť a v celkovém státním rozpočtu má se vyznačiti jen úhrnný výnos nebo výsledná ztráta. Rozpočet na rok 1924 jest v tomto smyslu vskutku již částečně upraven: jsou tu zařaděny pouze příjmové a výdajové úhrnné obraty státních podniků a jsou připojeny vždy jako poslední titul příslušné kapitoly onoho ressortu, v jehož obor podnik spadá. Původní usnesení vlády o této věci ze 7. července 1922 znělo tak, že se má do rozpočtu vkládati jen výsledná převaha příjmů nad vydáními nebo vydání nad příjmy, tedy pouze výsledný zisk nebo ztráta, jak je jediné správné, ujasníme-li si, že obraty příjmové a výdajové u podniků úměrně zároveň buď stoupají nebo klesají. Neboť je-li na drahách větší přeprava zboží, než bývá průměr, na př. proto, že byla v řepných krajinách veliká úroda řepy, stoupne zároveň se zvýšeným příjmem za tuto přepravu i náklad provozu.

Takovéto *budgetování* pouhých přebytků nebo schodků ovšem předpokládá, že si státní podniky opatřují finanční prostředky samy a jsou i po této stránce vedeny samostatně, majíce svůj provozovací kapitál. Také tato otázka jest jakž takž řešena v zákoně o úpravě hospodaření v státních závodech, ústavech a zařízeních, jež převahou nemají plniti úkoly správní, ze dne 18. prosince 1922, č. 404 Sb. z. a nař., a hlavně ve vládním návrhu prováděcího nařízení k tomuto zákonu.

Mají totiž tyto podniky zříditi k 31. prosinci 1923 — státní lesy a statky, železnice a pošty k 31. prosinci 1924 — řádnou rozvahu jmění a vykázané v ní ryzí jmění bude tvořiti jejich dotaci. Investiční jmění musí býti udržováno a řádné odpisy prováděny na vrub provozu, rozšiřovací a zvelebovací investice budou opatřeny z investičních výpůjček státních nebo vlastních. Potřebuje-li podnik většího oběžného jmění, může si vypomoci soukromým úvěrem nebo záručitelnou zálohou, od státu vyžádanou. Zisky odvádějí podniky státu, a to postupně již během hospodářského roku dle měsíčních neb čtvrtletních výkazů. Do nákladů zařadí se po případě ekvivalent za osvobození od výdělkové daně těch

podniků, jež nebudou platit daně výdělkové se zřetelem k tomu, že vykonávají bezplatně výkony pro státní správu. Také veškeré povinnosti sociálního pojištění a opatření zřízeníctva podniku půjdou na vrub podniků.

Vůbec mají býti státní podniky spravovány tak, praví se v zmíněném zákoně, »aby plnice nejdokonaleji svůj národohospodářský úkol skýtaly státu pokud možno největší výnos, správně dle zásad soukromohospodářských vyšetřený«.

V připravovaném prováděcím nařízení prohlašují se za podniky podle zásad obchodního hospodaření:

státní báňské a hutnické závody,  
státní lesy a statky (včetně státního statku v Lánech),  
školní závody zemědělské v Uhřetěvsi a v Děčíně-Libverdě,  
vojenský dřevařský podnik ve Vel. Levárech,  
státní lázně,

Čs. závody na výrobu zbraní v Brně — jedná se nyní o jejich zakciování,  
vojenská továrna na letadla,

státní tiskárny v Praze, Žatci, Bratislavě, Košicích a Užhorodě,  
tiskárna ministerstva národní obrany,

Čs. tisková kancelář,

Úřední noviny v Praze a v Bratislavě,

tabáková režie,

státní loterie,

státní mincovna v Kremnici,

Bankovní úřad ministerstva financí — u něho jest ustanovení, že má býti spravován tak, aby plnil nejdokonaleji úkol cedulové banky se zvláštním zřetelem k úvěrové a měnové politice státu,

československé státní dráhy,

čs. pošta, včetně Poštovních úřadů šekových — u pošty žádá nařízení, aby vycházela s nákladem pokud možná nejmenším a to tak, aby všechny své výdaje hradila vlastními příjmy.

Uvedená výhrada u Bankovního úřadu ministerstva financí jest spíše povahy theoretické; podobné ustanovení měla ve svém privilegii také bývalá Rakousko-uherská banka i ostatní cedulové banky a přes to mívaly v dobách normálních slušné zisky. Rovněž jest nepochybné, že Poštovní úřady šekové budou vydělávati.

U pošt konečně lze se spřátelití s myšlenkou, že mají býti vedeny aspoň tak hospodárně, aby nevykazovaly ztrát. Nebylo by správné, aby na jejich schodky dopláceli všichni státní občané v poměru placených daní, třeba by jejich nejšířší kulturní a sociální význam byl plně oceňován a bylo uznáváno obecné jich užívání všemi vrstvami občanstva. Ale přes to měly by býti vedeny obchodnický aspoň v tom směru, aby se jejich úřednictvo považovalo za spolupracovníky obchodnictva a průmyslnictva a hledělo rychlostí a dochvilností úkonu a svojí úslužností aspoň nepřímou podporovati obchod. Jinak již se mají věci u telegrafu a telefonu, jež jsou jak známo, v některých státech v rukou soukromých společností, a jsou to právě země, kde telefon nabyl největšího rozšíření. Předpokladem arcit uvedené zásady soběstačnosti je, aby si pošty hradily vskutku v s e c h n y své náklady, zjištěné přesnými obchodními kalkulacemi.

Připojmež ještě pro lepší orientaci několik dat o výnosech těchto našich státních podniků, jak jsou uvedeny v rozpočtu na rok 1924, tedy s některými dosavadními kalkulačními a účetními nepřesnostmi.

Největší výnos vykazuje tabáková reže, totiž něco přes 1 miliardu K, pak jdou železnice s výnosem přes 428 milionů, a třetí v tomto pořadí je účast na prodeji lihu 280 milionů.

Tato položka je výmluvnou ilustrací poměrů: železnice, v nichž jsou investovány veliké miliardy, vynášejí 428 milionů — v říjnu r. 1918 bylo na území naší republiky bez Slovenska státních a bývalým rakouským státem provozovaných drah 6.030 km, z celkového úhrnu 13.771 km, a stavební cena jejich se odhaduje podle výpočtu rakouské železniční správy na 2.081·9 milionů zlatých korun, cena obozu a hmot na 3.065·7 mil. zl. korun, t. j. celkem 40% úhrnné ceny celé bývalé sítě; nyní má sama naše republika na 13.000 km státních a státem provozovaných drah — kdežto podíl státu na prodeji lihu, kterýžto peněz stát dostává bez všelikého správního aparátu, je 280 milionů.\*)

Výnos oboru ministerstva pošt jest odhadnut na 236 mil.; nastalo tu patrně zlepšení proti letům minulým.

Další zisky jsou preliminovány takto:

u báňských a hutních závodů . . . . .	pres 74 miliony,
u lesů a statků . . . . .	pres 71 milion,
u Bankovního úřadu min. financí . . . . .	pres 70 milionů,
u státních monopolů (sůl, sladidla a výbušné látky) . . . . .	pres 46 milionů,
státní loterie . . . . .	pres 22 miliony,
tisková kancelář, státní tiskárny, úřední noviny . . . . .	1 milion,

(1% rozpočtového příjmového obratu těchto tiskových podniků!)

Celkem jest úhrn ryzích zisků všech podniků rozpočten na  $2\frac{1}{4}$  miliardy K. Odečteme-li preliminované ztráty plavebnictví téměř 2 miliony, dále ztráty školních zemědělských závodů přes 415.000 a podniků ministerstva národní obrany (zbrojovka v Brně, továrna na létadla, tiskárna, dřevařský podnik ve Vel. Levárech a vojenské hospodářství), úhrnem přes 295.000, dále ztrátu statku Lán přes 174.000 a státních lázní 41.000 K, zbývá ryzí výnos podniků přes **2.247.000.000 K.** (Také statistický úřad vykazuje v rozpočtu přebytek přes 5 mil. a Pozemkový úřad kol 7 milionů.)

Co tento úhrn ryzích výnosů podniků ve státním hospodářství znamená a mohl by znamenat, kdyby se lépe hospodařilo, dá se posoudit z toho, že úhrn veškerých daní a dávek státem vybíraných jest na r. 1924 rozpočten při nynějším daňovém tlaku na  $6\frac{2}{3}$  miliardy, tak že státní podniky poskytují i dnes státu celou třetinu dávek a daní čili čtvrtinu všech státních příjmů. Ježto ryzí správní obory státní vyžadují nákladu, bez úmoru státních dluhů a bez přidělu samosprávným svazkům, přes  $8\frac{2}{3}$  mi-

\*) Dle statistiky ministerstva železnic byly příjmy čsl. státních drah v r. 1920 z dopravy osob 784·3 mil. K, z dopravy zboží 3021·3 mil. K, různé příjmy 1.106·7 mil. K, celkem 4.912·4 mil. K, provozní vydání byla 3.396·3 mil. K, tudíž provozní přebytek 1.516 mil. K, ovšem bez úrokování užitého kapitálu a bez zřetele k jiným účetním nepřesnostem.

liardy K, z čehož se daněmi a dávkami uhradí, jak řečeno,  $6\frac{2}{3}$  miliardy a vlastními resortními příjmy přes  $1\frac{1}{2}$  miliardy, zbývá správní schodek as  $1\frac{1}{2}$  miliardy K, jež výnos podniků uhrazuje a umožňuje mimo to přiděly samosprávným svazkům téměř 800 milionů K, kdežto úmory dluhů přes 593 mil. K zůstávají neuhrzeny, rovnajíce se zhruba prelimitovanému rozpočtovému schodku 600 mil., na jehož úhradu byly začátkem února 1924 vydány státní pokladní poukázky.

Dovedeme si snadno představití, jak by mohly státní podniky státnímu rozpočtu ulehčiti, jak by se jimi mohlo břemeno daňové zmírniti, kdyby vynášely tolik, kolik by vynášely v rukou soukromníků. Zisky státních podniků, jež by plynuly do státních pokladen, zvláště byly-li by docíleny při cenách konkurenčních, měly by i tu velikou výhodu proti daním, že by se tou měrou nepřesunovaly jako daně; kdežto u cen tovarů monopolních, i když se netýkají věci obecného užívání, jako je sůl, jest potřebí veliké opatrnosti. Tak stěžují si v hornických kruzích, že vysoká cena třaskavin zbytečně brzdí rozvoji hornictví, ač jest výnos tohoto monopolu celkem nepatrný.

Nemysleme, že by obecnstvo při tom musilo pochoditi hůře. Vždyť u akciových drah vykonávají správu a služební úkony právě tak námezdní zaměstnanci jako u drah státních, jen že organizace akciových podniků jest jednodušší, hybnější, levnější, pracuje se v nich iniciativněji, rychleji, vydatněji a účelněji.

A tu jsme u jádra věci. Mají-li státní podniky se vyrovnati ve výkonnosti a hospodárnosti podnikům soukromým, musí v nich zavládnouti jiný duch, duch vpravdě obchodní, musí se i niterně přebudovati. Správám jejich musí býti dána větší volnost, ale ovšem zároveň i větší zodpovědnost; vedoucí činitelé nesmí se báti sami rozhodovati a své dispošice důsledně prováděti, musí se vmysliti ve stanovisko, že jsou skutečnými samostatnými řediteli svěřených podniků a ne jen vyřizovateli úředních spisů a vykonavateli nějakých instrukcí. Ale i všichni ostatní činitelé, jak podřízenější zřízení, tak dělnictvo, musí býti jiné; všichni tyto činitelé by měli svoji mentalitu, svoje názory změnití v tom smyslu, aby se považovali za spolupodnikatele, a ne za služebníky.

A není snad náhodou, že v Anglii, kde duch obchodní proniká do všech vrstev, pošty vydělávají — r. 1912 vydělaly 20% hrubého příjmu — kdežto ve Francii, vlasti svobody ale i silného byrokratismu, pošty prodělávají: podle rozpočtu na r. 1922 přes 100 mil. frs., t. j. 10% hrubých příjmů.

Ovšem, vše to předpokládá u úřednictva a dělnictva velkou duševní a morální vyspělost a také na druhé straně spravedlivější a morálnější soustavu odměňování práce. Dnešní soustava platová, jež sama nejvíce mění svými časovými postupy a pragmatikami státní podniky v úřady a jež samostatnějším pracovníkům nejvíce práci znechucuje, mimo to zbytečně zdatné pracovníky přetěžujíc, by musila především »zpodnikověti« sama. Vynikající pracovníci v státních podnicích musí býti lépe odměňováni než postupem podle nynějších tříd platebních, musí i tu

ovládnouti pravidlo: kdo umí podniku vydělati, ať mu podnik odměnou neskrblí. Každému spolupracovníku v státních podnicích musí býti dána příležitost, aby mohl vyniknouti, má-li vlohu a snahu, jako ve službách soukromých. Musí i tam proniknouti zásada, již se dávno řídí dobře vedené podniky soukromé: málo, ale vynikajícího, dobře a podle zásluh placeného zaměstnanectva.

Myslím, že náprava jest v tomto směru možna, ale jest také nutna, má-li stát z dosavadních podniků ve svých rukou udržeti aspoň ty, které se pro zmechanisovaný provoz hodí. Ovšem hotely, lázně, továrny na zbraně a podobné podniky povahy konjunkturální se pro státní aparát nehodí a čím dříve se jich stát zbaví, tím lépe; kdežto u drah sotva bychom se mohli rozhodnouti pro vrácení jich soukromým společností přese všechnu jejich nynější nevýnosnost, poněvadž bychom se asi záhy dostali opět k soustavě státní záruky výnosu, kterýžto systém stál státy mnoho zbytečně vydaných peněz. Nevím, jeli správná cesta, kterou hodlají prý jíti v Rumunsku, majíce v úmyslu předati dráhy a pošty zvlášt za tím účelem založené akciové společnosti, na niž by stát vykonával vliv jen zvláštním orgánem revisním při ministerstvu financí zřízeným. V Německu nebudou podle předběžných novinových zpráv říšské železnice a říšská pošta při svém odstátnění přeměněny v akciovou společnost, nýbrž bude prý pro ně zvolena nová forma společenská. U menších podniků, jež se pro přímou státní správu nehodí, kde by si stát však chtěl zabezpečiti přes to vliv, je snad útvar akciové společnosti za vlivné finanční účasti státu vhodnější. Tento typ zvolen u nás při společnosti Telegrafii, z jejíhož akc. kapitálu 8 mil. K má stát více než 50%, a při Čs. plavebních společnostech, labské a dunajské, kde u prvé má stát ze 70 mil. akc. kapit. 50,400.000 K, u druhé ze 125 mil. 90 mil. K; tyto akcie dostal stát za své přínosy lodního parku. Podobným způsobem se akcionuje zbrojovka v Brně. Je však otázka, nepovede-li i tento typ podniků přece jen k zastřenému garantování zisku podnikům ztrátovým.

Jinak myslím, že by se nedalo ničeho vytýkati připravovanému odstátnění podniků ani se stanoviska s o c i á l n í h o, pokud ovšem neznamená některým sociální stát nebo státní socialismus nemožnou utopii, v níž by mohl průměrem každý jednotlivec více spotřebovati než produkoval, více spotřebovati než si zasloužil. A je správné, že se v návrhu prováděcího nařízení k zákonu o obchodním vedení podniků pomýšlí, jak se zdá, na jakési uvolnění poměru státu k úřednictvu a zřízenectvu podniků. Tím by se zároveň aspoň částečně odstranil často až nemorální vliv, který politické strany nyní v tomto směru jak na zaměstnance, tak na správu podniků vykonávají na úkor výnosnosti podniků. Dobří a svědomití pracovníci mohou při tom pochoditi jen lépe. Ovšem přestalo by pak samo sebou poskytování nezasloužených výhod, jako jsou nyní volné jízdenky železničnických úředníků a zřízenců a jich rodinných příslušníků i jakékoli slevy pro státní úředníky. Na druhé straně by se doporučovalo, zainteresovati nějakým vhodným způsobem úřednictvo a zřízenectvo na zisků podniků státem provozovaných. Vždyť jest všeobecně známo, že stát

svým zaměstnancům proto nejhůře platí, poněvadž vydrží jak v úřadech, tak v podnicích mnoho zbytečných příživníků, a mnoho státních úředníků přešlo v poslední době právě proto do soukromých podniků.

Jiná jest otázka, má-li stát přejímati za dnešních poměrů ve svou správu snad další nové podniky? Odpověď by zněla asi záporně, právě se zřetelem na dosavadní smutné zkušenosti se státními podniky. Spíše naopak, státy se zbavují, pokud mohou, svých podniků: v Anglii vrátil stát dráhy, za války ve svou správu převzaté, zpět soukromým společnostem a nepomýšlí se tam vůbec na nějakou postátnovací akci, ve Spojených státech rozprodávají vládní obchodní loďstvo za války skoupené, v Itálii bylo státní monopolní životní pojišťování zrušeno (dekretem z 26. dubna 1923), třebaže se zachovaly bývalé monopolní státní pojišťovně Istituto nazionale della assicurazione některé přednostní výhody, všude se ruší rozkřičené různé ústředny. U nás však v poslední době přes to byl učiněn náběh, aby bylo postátněno pojištění krupobitní a pojišťování dobytka. Nemůže býti sporu o tom, že by to asi byla nejdražší naše pojišťovna vůbec, ale ne snad proto, že by příliš štědře vyplácela náhrady, nebo že by příliš dobře honorovala své zřízence, nikoli, ale prostě proto, že by to byl zase jen »úřad« a ne podnik. Jistě by záležitost, kterou v soukromé pojišťovně vyřídí jeden úředník likvidátor snad za den, podávalo si nejméně měsíc několi úředníků, od posledního manipulanta počínajíc až k odborovému přednostovi, ne-li dokonce až k ministři. A kolik intervencí by vyvolalo, kolik poslanců a senátorů bylo by na nohou, kdyby někde padly kroupy a nadělaly škody za tisíc K. Jestli by se tedy pojištění na jedné straně zveřejněním zlevnilo o soukromohospodářské zisky nynějších pojišťoven, jak si návrh slibuje, zdražilo by se vysokou režíí nepoměrně více a musily by býti buď vysoké sazby pojistné, nebo by se platily nízké náhrady, anebo by na pojištění doplácel stát z daní, tedy všichni občané, což by bylo nespravedlivé.

V teorii jest otázka, má-li stát přejímati další nové podniky ve svou správu, rozřešena v podstatě v tom smyslu, že musí býti zmíněné nevýhody, jež státní podnikání s sebou jako přítěž vleče, vyváženy prospěchy jiného druhu. Tak u postátnění vyvlastněných pohraničních lesů u nás padají jistě v úvahu otázky politické a vojenské. Mimo to význam lesů po stránce klimatické a zdravotní na jedné straně a jakási spekulace à la longue, totiž na vzestup ceny půdy a cen dříví v budoucnu na druhé straně, jsou rovněž důvodem, aby lesy byly v rukou kolektivit. Ovšem, kdyby měla v obchodě dřívím potrvati taková zmlátavá konjunktura jako byla v poslední době, pak by stát jistě na dříví prodával. Vždyť i v dobách úplně klidného trhu před válkou prodávalo se dříví ze státních lesů v Haliči s efektivní ztrátou: stát prodával poražené dříví levněji než sám platil za porážení a dovoz; a v Bosně nehospodářilo se lépe. Tím méně by se doporučovalo, aby stát chtěl zakládati píly nebo továrny na obrábění dříví. Ostatně i při nákupu nebo záboru lesů musilo by se bráti v úvahu, že si stát musí kupní peněz vypoůjčiti a musí platiti z výpůjčky úroky, čímž se způsobuje mimo přímý náklad úrokový



i nepřímý další náklad správou těchto dluhů. Zaslouhuje tedy řešení této otázky opravdu důkladně a všestranně úvahy a propočtu. (Nyní je v Čs. republice 4,661.000 ha lesní půdy, tak že připadá na obyvatele poměrně značná rozloha asi  $\frac{1}{4}$  ha; státních lesů jest z toho poměrně málo, jen 13,5%.)

Také při postátnování drah měly by se tímto způsobem zvážiti všechny okolnosti, všechny národohospodářské výhody a všechny soukromohospodářské nevýhody jeho. Zvláště u drah jest v této příčině historie výmluvna. V Rakousku, abych uvedl nejvýmluvnější příklad, zaveden byl u železnic po různé kolísavé politice systém subvenční. Ale soustava tato vyvinula se, jak známo, v pravou soustavu korupční. Kaizl ukázal ve své řeči ve vídeňské říšské radě dne 15. března 1901, že přechod k politice postátnovací, jež se účinněji počala prováděti od let 1880., vynucen byl vysokým zatížením státních financí, jež způsobovaly subvence drah: r. 1876 vyžadovaly tyto subvence peníze 23·1 mil. zl., což bylo 5% veškerého rozpočtového vydání, a všeobecný byl tehdy hlas, že se tak dále hospodařiti nemůže. Přešlo se k postátnování drah — ale dospělo se tu z deště pod okap. Kaizl uvádí o tom některé číselné doklady: bylo-li zmíněného roku 1876 třeba, aby stát subwencemi doplácel průměrem na 1 km všech tehdejších drah rakouských 4400 K, doplácel r. 1901 na každý km drah celé státní sítě 7070 K. Vykazoval sice rozpočet na rok 1901 přebytek z provozu státních drah 69·9 mil. K, ale odpočítají-li se úroky a úmory, náklady investiční, docházíme k schodku 128·6 mil. K, což bylo se 6 mil. K, placenými soukromým drahám, plných 10% řádných vydání státních. A důvod špatných těchto výsledků? Nepoměrný stálý a rychlý vzestup vydání proti volněji stoupajícím příjmům. Koeficient provozu, t. j. procentní poměr celkového vydání k celkovým příjmům či podíl vydání na příjmech, se u státních drah stále zhoršoval: r. 1894 byl 65·5% a r. 1899 byl již 75·6%. (Zajímavé je, že u soukromých drah byl i tehdy již koeficient provozu mnohem příznivější: u Severozápadní dráhy na garantované síti 49·2%, u doplňovací sítě 43·1%, u Severní dráhy 49·8, u Rak.-uher. společ. státní dráhy 44·0, a i u Jižní dráhy jen 44·1%!).\*)

Poučné srovnání poměrů výnosnosti státních a soukromých drah podávají Anglie, Německo a Francie, kteréžto 3 země představují zároveň 3 různé typy správy.

V Anglii byly r. 1910, jehož se naše data týkají, všechny dráhy soukromé, výnos jejich byl 37% hrubého příjmu, výnos investovaného kapitálu 3·48%; v Německu bylo v těch letech 90% drah státních, ať říšských nebo jednotlivých států, jejich hrubý výnos tvořil 31% hrubého příjmu a 5·5% investovaného kapitálu; ve Francii pak, kde vládne systém smíšený — bylo tam totiž té doby jen 6% drah státních — vydělávaly dráhy 44% hrubého příjmu a 4·17% investovaného kapitálu. Jenže ani tato čísla nejsou dosti výstižná: ve Francii se sice vydělává nejvíce poměrně hrubého příjmu, ale nejezdí se tam obyčejným smrtelníkům zrovna nejlépe; pak jde pořadem Anglie, kde dráhy vydělávaly sice méně než ve Francii,

\*) Dle zmíněné statistiky ministerstva železnic byl provozní koeficient u čsl. státních drah r. 1920 69,14%.

ale za to se tam mnohem lépe jezdí — ještě nápadněji by věc vynikla v Unii americké u drah, jež jsou rovněž vesměs v rukou soukromých společností, ale tamní odlišné celkové poměry hodí se méně pro poměrné srovnání se státy evropskými; v Německu konečně vydělávají dráhy poměrně neméně hrubých svých příjmů, kdežto procentní výnos investovaného kapitálu tam jest nejlepší, ale jen zdánlivě, poněvadž se i tam, jako ve všech zemích u státních drah, nepřesně účtuje. Vede se ostatně o to v Prusku a některých jiných spolkových zemích německých již zápas po 40 let. Nebývaly tam totiž, jako i jinde, železniční dluhy na vrub rozpočtu správně umořovány a býval i v nejlepších letech celý hrubý výnos stráven na ostatní potřeby státní anebo se věnovalo na úmor dluhu poměrně málo. Poněvadž mimo to tvořil výnos podniků v některých státech hlavní jejich příjem, v Prusku až 75%, tak že kolísání tohoto výnosu v letech příznivých i nepříznivých bylo pro státní finance i jinak velmi citelné — to jest ostatně vůbec stinná stránka státních podniků jako pramene úhrad státních potřeb — bylo v Prusku ustanoveno zák. z r. 1882, aby zachycen byl z přebytku železnic peníz 22 mil. M. jako jakýsi rezervní fond na úhradu rozpočtových schodků v letech špatných, i aby z něho byly prováděny pravidelné roční úmory dluhů, a to až do výše  $\frac{3}{4}$  úhrnu železničních dluhů. Později bylo zákonem z r. 1903 ustanoveno, že se mají vytvořit z přebytku drah fondy dva: 30milionový dispoziční fond správy drah, aby se z něho mohly i v nevýnosových letech provádět opravné investice, a další vyrovnávací fond 200 milionů M., a teprve až oba tyto fondy budou vybaveny, aby se prováděly úmory dluhů. Ale vyrovnávací fond nedosáhl vůbec nikdy ustanovené výše 200 mil. M., naopak byl již r. 1910 úplně stráven.

Roku 1910 byla v Prusku provedena nová úprava a bylo ustanoveno, že pruské dráhy mají na příště přispívatí ryzí správě 2·10% investovaného statistického kapitálu, ale úmor a úrok veškerých svých dluhů musily si uhrazovati samy, rovněž všechny náklady na starobní důchody zřízenců, a vůbec bylo provedeno přesnější rozlišování mezi správou drah a ostatními obory státní správy. Celkem znamenala tato úprava pro ryze správní obory státní újmu: r. 1911 byl rozpočten ryzí příspěvek drah ostatní státní správě na 520 mil. M (při úhrnu všech příjmů 644 mil. M), kdežto 2·10% investovaného kapitálu 11 miliard M poskytly jen 231 mil. M. Ovšem dluhy železniční měly lví podíl na tehdejších státních dluzích, tvořice  $\frac{3}{4}$  jich a jejich úrok a úmor vyžadoval 360 mil. M. Třicetiletý průměr příspěvku drah na ostatní ryzí státní správu od r. 1880 do r. 1909 nečinil ovšem také o mnoho více než ročně stanovený úhrn 2·10%, byl totiž ročně 282 mil. M. Že měly státní dráhy v Německu v novějších letech chatrné výnosy, jako u nás, je všeobecně známo.

Po světové válce převzala říše sama všechny dráhy ve svou správu a tím se poměry neobyčejně zhoršily, hlavně ovšem vinou známého valutního dumpingu. Ale je dosti těžko se vyznatí v jejich billionových výkazech. Tak podle výročních účtů za r. 1922, končící 31. březnem 1922, byl schodek říšských železnic, uhrazený říší, téměř 28 miliard M, při cel-

kovém vydání téměř 73 miliard M., tedy schodek tvořil 38% vydání. To by nebylo na poměry v Německu nejhorší, uvážíme-li, že schodek našich státních drah byl podle výročního účtu za r. 1919, po započítání dopravní daně a bez úmoru dluhů, zhruba 235 mil. K., t. j. 18% obrátu výdajového. Ale podle rozpočtu na r. 1922, končící 31. březnem 1923, měly říšské dráhy v Německu schodek 715 miliard M, při úhrnu výdajů 2.8 bilionů M, tedy jen 25%, kdežto podle rozpočtu na r. 1923, končící 31. březnem 1924, byl schodek 47.3 billionů M, t. j. 82% úhrnného výdaje 57.2 billionů M. Zdá se, že v Německu provádějí i s rozpočty politiku.

V Itálii měly dráhy po válce miliardový schodek, ale právě vnitřní obrodnou prací za vedení fašismu podařilo se tento schodek snížit na ½ miliardy v r. 1923/24 a pro r. 1924/25 počítá se se schodkem 70 milionů L. Náprava stala se hlavně snížením počtu zaměstnanectva s 222.000 na 175.000, tedy o více než 20%, a povznesením morálky, jež se jeví úbytkem krádeží na drahách, tak že klesly náhrady placené za ztracené zboží se 127 mil. L. r. 1921/22 na 36 mil. r. 1923/24.

V republice Rakouské je v rozpočtu na r. 1923 u státních drah očekávána ztráta téměř 1½ billionů rak. K, což jest z úhrnného vydání provozního 4.4 billionů přibližně třetina. Zajímavé je, že v Rakousku mají státní divadla, jak víme, jež vykazují v rozpočtu na r. 1923 14 miliard schodku, dále mají tam mimo jiné státní podniky: filmovou ústřednu, fotografickou ústřednu, spolkové lékárny. Větší zisky jsou preliminovány u pošt (51.6 miliard), telegrafu (11.6), šekového úřadu (9.4), u lesů a statků (44.6), horních a hutních podniků (8.2), úhrnem zbývá po odečtení těchto zisků od ztrát podnikových, hlavně drah, výsledná ztráta 1.38 billionů rak. K, jež je vyvážena ziskem monopolů: tabákového, solného, státní loterie a výbušin, úhrnem 1.525 billionů, tak že plyne celkem ze všech podniků malý zisk 143 miliard, t. j. asi našich 70 milionů K, což jest poněkud málo na úhradu schodku správní agendy 1.6 billionů rak. K. —

Celkem vzato, jsou státní podniky pramenem četných rozporů v náhledech. Na jedné straně by krajní socialisté všechno nejraději postátnili či libivěji řečeno znárodnili — není to marxismus, Marx chtěl, aby soukromý kapitál učinil se nemožným opačnou cestou, totiž nahromaděním se v nemnohých rukou několika velkokapitalistů a s tím souvislým zproletarisováním všech ostatních vrstev obyvatelstva. Ale toto postátnění jest programem krajním socialistům ne proto, že by se domnívali, jako druhdy osvícený absolutismus, že stát všechno dovede, nýbrž z pohnutek komunistických: aby se dostalo nejširším vrstvám obyvatelstva a to i těm, které po případě svou vinou jsou v nouzi, poněvadž nechťi pracovat anebo nepracují tak vydatně, jak by mohly a měly, jakéhos blahobytu na účet vrstev majetnějších, pracovitějších, vzdělanějších. Jím je vedlejší, že takovéto těžkopádné ústrojí jako jest stát produkuje mnohem dráže a hůře než podniky jednotlivců, a že tedy nezbytným důsledkem tohoto relativního zhoršení musí býti zastavení všeho technického pokroku. Jím se nezdá rozhodujícím zhoršení hmotných výsledků produkce a další důsledky, jež odtud plynou pro budoucnost; jen když se pro okamžik nivelisuje poněnáhu majetek

a důchody mezi tak řečenými vrstvami měšťáckými a vrstvami proletářskými. Zapomínají však, že nahromaděné zásoby spotřebních statků a výrobních kapitálů jsou u přirovnání s konsumem poměrně malé a že jen stálou produkcí se dá udržeti rovnováha: uvázla-li by produkce, byl by svět za nedlouho vyjeden. Podobně zhorší-li se produkce, musí to mítí záhy po vyčerpání zásob, nivelisováním značně urychleném, svůj dozvuk v celkovém poklesu nejprve kvalitativním a pak kvantitativním spotřeby. Krátce řečeno; nejen nehospodárně vyrábět, ale i relativně nevýhodněji vyrábět, je začátek konců, neboť i tak se zastavuje všechn další poměrný vzrůst produkce spotřebních statků, jímž je podmíněn všechn blahobytný a kulturní vývoj a vzestup další.

Ale na druhé straně vidíme všichni, že by i obyčejné nemonopolní podniky provozované státem mohly, kdyby byly dobře vedeny, vítaným způsobem přispěti státním financím, poněvadž důchod takto státu zjednaný má dokonce i některé výhody před důchody daňovými, jak svrchu zmíněno. Tedy ani my nechceme státní podnikání prostě odmítati. Individualisté nechťi však mítí státní podniky jen jako nutné zlo, jako přítěž, nýbrž chtějí, aby ty podniky státní, jež dnes státy mají, buď že u nich vystupuje stanovisko obecné prospěšnosti větší měrou do popředí, anebo že jsou vhodným nástrojem opravných snah sociálních, zároveň plnily i v rukou státu svůj vlastní úkol, který jim jako podnikům přísluší, totiž a by také vydělávaly. Jest to stanovisko kompromisní, jakési střední cesty, stanovisko praktické oportunity, jež tu rozhoduje. Tomu měly by ustoupiti v nynějších těžkých dobách finanční státní tísň všechny teorie, ať jdou z leva, jež by chtěly vše znárodnit, aneb od liberálů z prava, jež volají na stát »hands off«, neboť daně neradi platí státu jak ti v levo, tak ti v pravo!

(5. III. 1924.)