

B 534

ARCHIV.

NÁRODOHOSPODÁŘSKÁ I SOUKROMOHOSPODÁŘSKÁ POJEDNÁNÍ
ÚSTAVU OCHODNÍCH VĚD VYSOKÉ ŠKOLY OBCHODNÍ V PRAZE.
Vydává a pořádá Dr. JOSEF PAZOUREK.

SVAZEK IV.

STÁTNÍ PODNIKY STÁTNÍ DLUHY.

DVĚ PŘEDNÁŠKY,

JEŽ KONAL

Prof. Dr. JOS. PAZOUREK.



Knihovna Vys. školy obchodní

Dr. Pazourek.

KNIHOVNA
VYSOKÉ ŠKOLY OBCHODNÍ
V PRAZE.

PRAHA 1924.

KNIHTISKÁRNA OTAKARA JANÁČKA NAKLADATELSTVÍ
PRAHA II., PALACKÉHO ULICE 11.
NÁKLADEM VLASTNÍM.

ZF39

12224/19



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. Nebývalé 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 podnikcích 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 míti 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 utopiím, 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 národohospodářské, jak se říkává, nebyly vedeny nejen n e h o s p o d á ř s k y, ale aby přizpůsobily 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 neznamena, 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 ne hospodárně topiti špatným uhlím nebo že by musily ve svých dílnách prováděti opravy mnohem dříve, než by je provedl každý jiný soukromý podnikatel; ne znamená to zajisté dále ani, že by nemohly býti udržovány vozy tímž nynějším nákladem, ne-li levněji, v lepší čistotě než nyní, ani že by nemohla býti zavedena různá opatření, jimiž by se pohodlí cestujícího obecně vycházelo lépe vstříc než dosud, ač tato opatření záleží často spíše na ochotě a úslušnosti zřízení 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 připlácí? 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« již sám sebou tělesem hybnějším a obchodnějším, 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 poště, 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 poskytovat pražádných 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 dolu na draselnaté soli stassfurtské: tu teprve musí být ceny přesně obchodnický 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 zúročitelnou 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 platiti daně výdělkové se zřetelem k tomu, že vykonávají bezplatně výkony pro státní správu. Také veškeré povinnosti sociálního pojištění a opatření zřízenectva 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 privilegiu 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 spřáteliti 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 nejširší kulturní a sociální význam byl plně oceňován a bylo uznáváno obecné jejich 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 nepřímo 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 v s e k u 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 režie, 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 peníz 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	přes 74 miliony,
u lesů a statků	přes 71 milion,
u Bankovního úřadu min. financí	přes 70 milionů,
u státních monopolů (sůl, sladidla a výbušné látky)	přes 46 milionů,
státní loterie	přes 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 znamenati, kdyby se lépe hospodařilo, dá se posouditi 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.