

A tak na podzim r. 1921 padla největší bašta státního hospodaření a vylučování soukromého hospodářství, volné soutěže a svobodného počinu, státní zásobování, umělé zlevňování mouky a chleba a jen pro přechod byla zlevněna mouka pro skutečně chudé, ale obnos ten pro zásobovací periodu od 1. září 1921 až 31. srpna 1922 nesmí obnášeti víc než 600 mil. Kč. Obnos ten nebude však vyčerpán, poněvadž volné hospodářství a soutěž snižuje ceny a dodává levnější mouku mnohem lepší kvality než byla mouka státní.

68. Také kalamita cukerní vedla k odstranění státního hospodaření cukrem. Svobodný obchod snížil ceny cukru uvnitř o 15%, na exportním zisku účasten je stát 50%, z druhé polovice náleží řepářům, kteří však snížili cenu řepy z 26 Kč na 20 Kč za mt. cent, 43%, cukrovarníkům 7%.³⁾

Ústředny jedna po druhé padly, likviduje nyní již jen ústředna lihová a také ta zmizí v příští kampani.⁴⁾

Československo vybavilo se ve třetím roce po příměří z válečného hospodaření, a tato svoboda obchodu byla uvítána jako osvobození všemi výrobními vrstvami (dělnické nevyjímaje), byla však také uvítána konsumenty, kteří vidí, že volná soutěž zlepšuje kvalitu zboží a povlovně snižuje ceny.

Opuštění dosavadního systému státem vázaného hospodářství odstranilo labilnost rozpočtu státního a administrativa státní zbavena jsouc obchodních starostí může se věnovati svému zdokonalení a prohloubení.

STÁTNÍ HOSPODÁŘSTVÍ PODNIKOVÉ.

69. Státní hospodářství Československé republiky je a zůstane i nadále jednak hospodářstvím podnikovým, jednak administračním. Stát má rozsáhlý podnik státních železnic, monopol pošt a telegrafů a telefonů, státní doly a hutě, státní velkostatky, někte-

ré podniky průmyslové, tabákový a mincovní monopol, státní lázně.

70. Největším státním podnikem jsou státní železnice. Československo má celkem železnic 13.127 kilometrů. Stát má vlastních tratí 7.932 km a provozuje vozbu na tratích dráhy košicko-bohumínské a jejich lokálních drahách v délce 733 km a na drahách lokálních v délce 3.512 km, takže celkem provozuje vozbu na 12.178 km. Soukromé železnice jsou buštěhradská v délce 422 km, ústecko-teplická v délce 253 km (ústecko-teplická byla však v létě 1922 sestátněna), mimo řadu drah místního rázu. Stát má tedy téměř monopol železniční, neboť provozuje na 92.77% km vozbu. Monopol tento má nedostatky všech monopolů a vyloučení soutěže. U státních drah však přistupuje k tomu ještě, že personálu je nadbytek, správa vždycky ztrácí na iniciativě obchodní, trpí pod vlivy politickými a případné výnosy vplynou do všeobecných příjmů státních, aniž by se pamatovalo na amortisaci zařízení, tvoření fondů obnovovacích a investičních, poněvadž stát, je-li potřeba peněz, si vypůjčí nebo zaplatí schodek ze všeobecných příjmů.

Zřízení vymůže si definitivu a nevyhovitelnost podle vzoru státních zaměstnanců, a podnik nemůže v době pokleslé konjunktury dopravní zmenšiti osobní náklady úměrně s pokleslým provozem. Nedostatek obchodní kalkulace, snahy po výtěžku činí z takového podniku úřad. Avšak i po jiné stránce jsou státní železnice v nevýhodě: nemohou se odhodlati k tomu, aby svoje investice objednávaly za ceny nižší zahraniční konkurence, poněvadž by politicky takového činu neslesly. To vědí dobře dodavatelé státních drah, a v důsledku toho nakupují státní dráhy mnohem dražší, než by nakoupil soukromý podnik. Všechny tyto vady prodělávaly státní dráhy za Rakouska, takže nevynášely ani úrok z investovaného kapitálu, o amortisaci ani nemluvě.

71. Sestátnění drah v Německu a Rakousko-Uhersku provedeno sice zdánlivě jako splnění názorů

státního socialismu. Ve skutečnosti však bylo se-státnění drah požadavek militarismu a imperialismu. Státy chtěly mít železnice v rukou z důvodů vojenských, aby jednak mohly používatí vysloužilých vojáků a poddůstojníků k umístování v tomto velkém podniku a tím dělati vojenskou službu obyvatelstvu sympatickou, jednak aby mohly stavěti dráhy strategické, třeba obchodně nevýnosné a neodůvodněné.

Tyto strategické dráhy (v Haliči proti Rusku, v Tyrolsku a Přímoří proti Itálii) zatěžovaly jak investiční, tak také provozovací výsledky. Poněvadž proti vůli sněmoven, které se bránily zvyšování tarifů v zájmu obchodu a průmyslu, nebylo možno tarify zvyšovati, byly státní dráhy rakouské pasivní a nezúročily vložený kapitál ani 4%.

72. Československé republice odevzdány byly dráhy ve stavu desolátním. Za celou válku nebyla udržována ani vrchní stavba, ani železniční park. Ztráty, které na vagonovém parku byly způsobeny tím, že při bojích staly se vagony kořistí válečnou, nedostatečně napravovány tím, že používalo pro provoz vagonů belgických. Po příměří musily býti tyto vagony vráceny. Park státních železnic dosud není od reparační komise rozdělen mezi státy, které obdržely část drah. Nezbylo nic jiného, než doplniti park železniční a dáti do pořádku vrchní stavbu na útraty republiky bez ohledu na to, jak dopadne v budoucnosti rozdělení parku. A úsilovné práci se podařilo uvěsti železnice do takového stavu, že provoz mohl býti plně zdolán.

73. Tyto investice nemohly by se jistě ospravedlniti, kdyby dráhy i při plném provozu byly pasivní. Přikročeno tedy ke zvýšení tarifů a to tak, že tarif osobní dne 1. července 1919 při III. tř. zvýšen o 50%, při II. třídě o 66% a při I. třídě o 100%. Dne 1. června 1920 zaveden nový tarif, kterým zvýšeno bylo jízdné při vzdálenostech do 250 km skoro o 50 procent, toto zvýšení se snižuje při jízdách přes 250

km, končí při vzdálenostech 800 km a při jízdách přes 800 km jest tento nový tarif levnější.

Daleko pronikavější bylo zvýšení tarifů u zboží: od 1. července 1919 zvýšen tarif na zboží i uhlí o 100% a tyto sazby byly od 16. května 1920 zvýšeny pro zboží o 100%, pro uhlí pak o 150%.

Toto zvýšení tarifů bylo způsobilé krýti provozovací a udržovací náklady při plném provozu. Následkem odbytové krise plný provoz nedosažen, nestačilo ani toto zvýšení, poněvadž osobní náklady nejenom nebyly přiměřeně zmenšeny (vzhledem k definitivě zřízenců), naopak vzhledem k poklesu koruny ještě vzrostly. Nyní pracuje se úsilovně na tom, aby přebytný personál byl propuštěn, a zaveden úsporný systém, který by odstranil mnohá nehospodárná zařízení, jež zahrnázila se za války.

74. Vedle tarifů zvýšena dopravní daň z 15 na 30%. Daň tato určena je k účelům investičním a byla k tomuto účelu použita. Kromě toho vypsána půjčka investiční, která se vybírá při přidělení vagonů od soukromých zasílatelů.

75. Státní dráhy československé stojí před velikými úkoly, nejenom v domácí dopravě, nýbrž pro dopravu transiti. Podle mírových smluv má republika možnost vystavěti si v Hamburce svobodné skladiště a voziti zboží po splavném Labi a Vltavě až do Prahy. Na této cestě jsou kromě toho ještě překladiště: Ústí n. Labem, Mělník, Kolín a za nedlouho také Pardubice. Poněvadž republika vybudovala také na Dunaji přístav v Bratislavi a Komárně, budou státní dráhy míti velký úkol upravití tento transiti provoz mezi labsko-vltavskou a dunajskou lodní dopravou.

Lodní dopravu nebude provozovati stát, nýbrž dvě akciové společnosti, na jejichž kapitále se stát zúčastní: jedna pro Labe a Vltavu, druhá pro Dunaj. Státní dráhy budou dělati spojku mezi těmito splavnými řekami.

76. Druhý veliký úkol, který státní dráhy mají, spočívá v tom, aby upravitily provoz a vystavěly při-

stušné trati, potřebné pro koncentraci drah podle nynější struktury republiky. Soukromé i státní dráhy za Rakouska byly stavěny tak, že směřovaly do Vídně a přes Vídeň do Terstu, uherské koncentrovány na Budapešť. Úkolem státních drah bude, aby spojovacími tratěmi dosavadní trati vzájemně byly spojeny, tak aby síť drah odpovídala potřebám vnitřního provozu. Je zřejmo, že úkoly tyto budou veliké a že budou vyžadovati značných investic. Poněvadž podle mírových smluv musí republika státní dráhy zaplatiti ve prospěch reparačního fondu rakouského, resp. uherského, obnos tento však ještě není určen, lze všechno hospodaření prováděti jen aproximativně k veliké škodě reálného podnikání a vedení drah.

77. Monopol pošt a telegrafů je podnik aktivní, ačkoliv i zde je potřebí velmi mnoho investic pro styk mezinárodní.

Telegrafy i telefony za války sešly, poněvadž při nedostatku měděných drátů a součástek — veškerá měď byla zabavena pro výrobu střeliva — používáno náhradního materiálu, jenž musil býti vyměněn nyní jako úplně nepotřebný. Na investice po této stránce nutné vypsána byla nucená půjčka telefonní, kterou upsati je povinen každý abonent telefonní stanice.

K poště přiřčeněn jest chekový ústav poštovní, o němž jsme mluvili v oddílu prvé.

78. Báňské podniky státní měly výnosy různé a vynéstí měly dle rozpočtu:

	mil. Kč
Hnědouhelné doly v Mostě	36.—
Doly na radium v Jáchymově	2.7
Doly na zemní olej ve Kbelích	26.5
Doly na sůl v Solnohradě	8.—
Doly na železnou rudu v Rožnavě	2.9
Rafinerie mědi v Báňské Bystřici	0.8
Železářny v Tisovci	1.75
Železářny v Podbrezové a Hronci	48.5
Úhrnem	<u>127.15</u>

Schodek měly míti dle rozpočtu	mil. Kč
Doly a hutě na olovo a stříbro v Příbrami	4.—
Doly a hutě na olovo, stříbro, zlato, měď, antimon ve Štávnici, Magurce, Zlaté Idě	22.5
Doly na zlato a stříbro v Kremnici	5.5
Úhrnem	32.—
Zisk, preliminovaný z těchto podniků celkem	95.15

Po mém názoru velkou budoucnost mají solné doly v Solnohradě, naftové doly ve Kbelích a radiové doly v Jáchymově. Jinak naftu těžiti lze soukromým podnikáním. Největší společnost je smíšená (51% stát, Standard Oil Co 49%) na exploitaci slovenské nafty. Ostatní nesnesou konkurence soukromých podniků, jakmile budou poměry normální a ceny poklesnou. Uvážíme-li, že všechny doly a hutě na drahé kovy byly pasivní přesto, že zlato a stříbro v ceně stouply a mají ohromné ažio vůči papírovým penězům, pochopíme ihned ohromnou pasivnost těchto báňských podniků, až ažio zmizí. Pro celkový rozpočet státní neznačí tyto výtěžky téměř žádný příspěvek, a to tím spíše, že se zisky rozpočtové změnilly při skutečném provozu na stomilionové schodky (na př. u železáren).

79. Státní lázně (radiové v Jáchymově, vodoléčebné v Tatranské Lomnici, Štrbském Plesu, Lubochni, Sliachi, Herlanech, Smerďžonce) jsou pasivní.

Státní statky a lesy i s těmi, které podle mírových smluv státu připadnou, vynesou asi 123 mil. Kč, ovšem jen dle rozpočtu, a nevíme při tom, mnoho-li za ně zaplatíme do reparačního fondu.

80. Velikým státním podnikem je tabákový monopol. Je to ovšem monopol finanční, který má přinést státu v zisku současně i vysoké zdanění tabákových výrobků. Stát však sám kupuje tabák, zpracovává v továrnách a prodává prostřednictvím osob, které k prodeji ve velkém i drobném k tomu opravňuje. Obrat tohoto podniku objeví se v těchto číslech:

	mil. Kč
Nákup tabáku v cizozemsku	720
„ „ v tuzemsku	18
výlohy výrobní	214
výlohy administrační	18
Úhrn vydání	970
Prodej tabáku v tuzemsku	1700
takže zbude čistého	730
k tomu vedlejší příjmy (odpadky, prodej v cizině a pod.)	5
tedy výnos	735
od toho amortisace a investice	17
zbývá	718

O rozpočtových výsledcích promluví v následující kapitole.

Tržbou za tabák kryje se 9% veškerých výdajů státních a je tedy tento monopol velmi důležitou součástí státních příjmů. Obyvatelstvo zvyklo si již za bývalé monarchie na monopolní prodej tabákových výrobků, na určité, stále vyráběné druhy, takže monopolní správa dává do prodeje jen málo druhů doutníků a cigaret, kuřlavého, šňupavého a cigaretového tabáku, čímž umožňuje výrobu ve velkých massách a rozdělení jednotlivých druhů na jednotlivé továrny, kde dělnictvo se vskutku specialisuje.

Ve válce, následkem blokády a nedostatku cizích valut byla nouze o surový tabák, stát obmezil výrobu i prodej, kuřáci dostávali týdně malý počet kuřiva. Tím se stalo, že zásoby byly vyprodány, a po příměří stála zde tabáková režie před vyprodaným krámem a se zmenšeným počtem zapracovaného dělnictva.

Bylo potřeba nakoupit tabáku, instalovat nové stroje na výrobu cigaret, aby se ušetřilo na mzdách a zvýšila výkonnost. Ponechán sice válečný způsob obmezení přidělu kuřiva, ale povlovně zvětšován. Do 1. září 1921 doplněny zásoby a stroje, takže se mohlo

přikročiti k volnému prodeji tabákových výrobků. Odbyt stoupl tak, že tabáková reže musila přijmouti nových 3000 dělníků a prodloužiti pracovní dobu, aby vyhověla poptávce. Podle těchto známek dá se očekávati, že výnos tabákového monopolu vzhledem k zlevnění tabáku na světových trzích, poklesu bulharských lvů, řecké drachmy a turecké libry, dále vzhledem k pokračující zapracovanosti dělnictva dosáhne větší výše v roce 1922 a dojde k číslu, kterého má dosíci, totiž ke 100% výnosu čistého, což by se asi rovnalo dani, která by byla uvalena na tabákové výrobky, kdyby byla výroba v rukách soukromých. Z uvedených dat jest zřejmo, že tabákový monopol bude pro stát jedním z největších a nejstálejších příjmů.

DANĚ, POPLATKY, CLA A MONOPOLY.

81. V daňovém systému nebyly provedeny podstatné změny proti stavu předválečnému, poněvadž hospodářský život byl příliš měnlivý, ocenění jednotlivých hospodářských skutečností tak obtížné, že zachován byl dosavadní systém vžitých daní a byly jen upravovány, a některé nové zaváděny. Systém ten možno stručně vypsati takto:

I. **Přímé daně**, které dělí se na:

a) daně reální a to:

1. pozemkovou daň,
2. domovní daň třídní,
3. domovní daň činžovní,
4. 5% daň z budov od daně činžovní osvobozených,

b) daně osobní:

1. Všeobecná daň výtěžková,
2. výtěžková daň z podomních a kočovních živností,
3. výtěžková daň z podniků k veřejnému účtování povinných,

